

Heinz Heineberg / Klaus Temnitz (Hg.)

**NACHHALTIGE RAUMENTWICKLUNG IM SAUERLAND?**

LANDSCHAFTSWANDEL, WIRTSCHAFTSENTWICKLUNG,  
NUTZUNGSKONFLIKTE

Jahrestagung der Geographischen Kommission in Schmallenberg 1997



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

---

47

**Heinz Heineberg / Klaus Temnitz (Hg.)**

**NACHHALTIGE RAUMENTWICKLUNG  
IM SAUERLAND ?  
LANDSCHAFTSWANDEL, WIRTSCHAFTS-  
ENTWICKLUNG, NUTZUNGSKONFLIKTE**

1998

---

Herausgegeben von der Geographischen Kommission für Westfalen

Anschriften:

Geschäftsführer Diplom-Ökonom *Werner von Buchwald*, Industrie- und Handelskammer zu Arnberg, Königstr. 10, 59821 Arnberg

Forstdirektor *Hans von der Goltz*, Forstamt Schmalleberg, Poststr. 7, 57392 Schmalleberg

Stadtdirektor *Bernhard Halbe*, Rathaus, 57376 Schmalleberg

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

Diplom-Geograph *Eckhard Henseling*, Kreisverkehrsverband Südsauerland e.V., Seminarstr. 22, 57462 Olpe/Biggese

Realschuldirektor i.R. *Reinhard Köhne*, Gleiwitzer Weg 5, 59872 Meschede

*Pascal Ledune*, M.A., Robert J. Dogterom & Co. GmbH, Hohen Rain 3, 53520 Nürburg

Bürgermeister *Heinrich Nolte*, Rathaus, 59961 Medebach

Diplom-Geograph *Frank Petzelies*, Von-Witzleben-Str. 9, 48151 Münster

Prof. em. Dr. *Adolf Schüttler*, Römerweg 9, 32760 Detmold

# INHALT

|   |     |
|---|-----|
| Vorwort .....   | 1   |
| Grußwort von <i>Bürgermeister Manfred Ochsenfeld</i> ,<br>Erster stellvertr. Bürgermeister der Stadt Schmallenberg .....  | 3   |
| Grußwort von <i>Regierungspräsidentin Dr. Raghilt Berve</i> ,<br>Bezirksregierung Arnsberg .....  | 5   |
| Grußwort von <i>Landesrat Friedhelm Nolte</i> ,<br>Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Abteilung Kulturpflege .....   | 7   |
| Grußwort von <i>Kreisdirektor Winfried Stork</i> , Hochsauerlandkreis .....   | 9   |
| <br>  |     |
| <i>Heinz Heineberg</i> : Nachhaltige Raumentwicklung - Zur Einführung in die Thematik<br>und in den Tagungsband „Nachhaltige Raumentwicklung im Sauerland? -<br>Landschaftswandel, Wirtschaftsentwicklung, Nutzungskonflikte“ ..... | 11  |
| <i>Reinhard Köhne</i> : Kulturlandschaftswandel im Hochsauerlandkreis:<br>Konflikte und Perspektiven .....  | 37  |
| <i>Hans von der Goltz</i> : Leistungen und Erwartungen der Forst- und Holzwirtschaft<br>für die nachhaltige Raumentwicklung im Schmallenberger Sauerland .....  | 49  |
| <i>Forstamt Schmallenberg</i> : Waldpflege für Generationen .....   | 53  |
| <i>Werner von Buchwald</i> : Wirtschaftsentwicklung in Südostwestfalen -<br>Anforderungen an Infrastruktur und Verkehrserschließung .....   | 57  |
| <i>Eckhard Henseling</i> : Auswirkungen von Infrastrukturmaßnahmen auf die<br>Entwicklung eines sozial- und umweltverträglichen Tourismus-<br>dargestellt an ausgewählten Beispielen aus dem südlichen Sauerland .....              | 85  |
| <i>Eckhard Henseling</i> : Tourismus im Südsauerland .....  | 93  |
| <i>Reinhard Köhne</i> : Exkursionsroute Schmallenberg - Medebach .....  | 97  |
| <i>Adolf Schüttler</i> : Schmallenberg .....  | 101 |
| <i>Bernhard Halbe</i> : Nachhaltige Raumentwicklung früher und heute im oberen<br>Sauerland und Führung durch die Stadt Schmallenberg .....   | 103 |
| <i>Heinrich Nolte</i> : Integrationsprozeß und Zukunftssicherung der Stadt Medebach .....   | 119 |
| <i>Pascal Ledune</i> : Strukturen und räumliche Effekte von Ferienparks am Beispiel<br>des Gran Dorado-Bungalowparks in Medebach .....  | 135 |
| <i>Frank Petzelies</i> : Mountainbiking und Tourismus - Die Akzeptanz von<br>Mountainbike-Wegenetzen am Beispiel der Mountainbike-Arena Hochsauerland .....   | 161 |



## Vorwort

Die Jahrestagung 1997 der Geographischen Kommission für Westfalen, die vom 5. bis 6. September im Hochsauerlandkreis stattfand, war der "Nachhaltigen Raumentwicklung", einer aktuellen und zugleich auch national sowie global bedeutsamen Thematik, gewidmet. Spätestens seit der Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung im Juni 1992 in Rio de Janeiro hat sich die internationale Staatengemeinschaft auf das Leitbild einer nachhaltig zukunftsverträglichen (Raum-)Entwicklung geeinigt. Mit dieser neuen grundlegenden Zielsetzung, die in der "Agenda 21" verankert ist, sollen nicht nur die natürlichen Lebensgrundlagen erhalten und wirtschaftlicher Wohlstand ermöglicht werden, sondern zugleich auch soziale Gerechtigkeit gewährleistet sein.

Unter den verschiedenen wissenschaftlichen Institutionen, die sich mit unterschiedlichen Problemen der Nachhaltigkeit im Raum beschäftigen, fühlt sich die Geographische Kommission für Westfalen im Landschaftsverband Westfalen-Lippe in besonderem Maße dazu aufgerufen, in Kontakt und Zusammenarbeit mit der Planungspraxis und für die Wirtschaftsentwicklung sowie Wirtschaftsförderung wichtigen Institutionen, aber auch mit anderen wissenschaftlichen Einzeldisziplinen, die Raumentwicklung im Hinblick auf Nachhaltigkeit zu analysieren sowie auch Beiträge zur Lösung zukunftsfähiger Kommunal- und Regionalentwicklung zu initiieren oder wissenschaftlich zu begleiten. Diese besondere aktuelle Aufgabe basiert zum einen auf dem Selbstverständnis des Faches Geographie als Klammer zwischen den Naturwissenschaften sowie den Geistes-, Sozial- und Wirtschaftswissenschaften und der Raumplanung; zum anderen ist es zugleich ein wichtiges Ziel der Geographischen Kommission für Westfalen, Öffentlichkeitsarbeit in bezug auf aktuelle lokal sowie regional relevante Themen zu betreiben.

Die zentrale Thematik der nachhaltigen Raumentwicklung wurde während der Jahrestagung am Beispielsraum Sauerland sowohl in Referaten mit anschließenden Dis-

kussionen als auch im Rahmen einer Tagesexkursion mit Schwerpunkten in den Städten Schmallenberg und Medebach behandelt bzw. demonstriert. Das Sauerland als ein im Landesmaßstab peripher gelegener Mittelgebirgsraum, der in starkem Maße durch die naturräumlichen ökologischen Grundlagen sowie zugleich durch traditionelle, aber auch moderne und z. T. erheblich expandierende Wirtschaftszweige mit speziellen Anforderungen an den häufig begrenzten Raum der Täler geprägt ist, bot sich für die Thematik nachhaltiger Raumentwicklung in besonderer Weise an. In diesem Raum reicht die Spannweite der Wirtschaft von der Höhenlandwirtschaft, der Forstwirtschaft oder auch der Energie- und Wasserwirtschaft über bedeutende Branchen und Standortkonzentrationen des Sekundären Sektors - wie etwa des Maschinenbaus - bis hin zur Fremdenverkehrswirtschaft mit ihren unterschiedlichsten Angebotsformen und Ansprüchen seitens der Touristen. Zugleich ist das Sauerland seit dem Mittelalter verstädtert und insbesondere auch durch jüngere Siedlungsexpansionen einschließlich flächenintensiver Großvorhaben (z. B. Ferienpark Gran Dorado in Medebach) gekennzeichnet. Es versteht sich, daß daraus unterschiedlichste Flächenansprüche, Ressourcenbelastungen und Nutzungskonflikte resultieren, nicht nur in bezug auf Siedlung und Wirtschaft, sondern auch auf Naturschutz und Landschaftspflege sowie nicht zuletzt auch hinsichtlich der stark gestiegenen Verkehrsbedarfe. Flächennutzungskonflikte bedingen zugleich häufig auch ein Umdenken in planerischen Kategorien.

Der Vorstand der Geographischen Kommission für Westfalen und die Herausgeber dieses Bandes waren sehr erfreut, zum Thema der nachhaltigen Raumentwicklung im Sauerland eine große Resonanz nicht nur im fachwissenschaftlichen, sondern vor allem auch im politischen und wirtschaftlichen Bereich erfahren zu haben. Wie es die in den vorliegenden Band aufgenommenen Grußworte und Beiträge verdeutlichen, nahmen mit Frau Regierungspräsidentin Dr. Raghilt Berve (Bezirksregierung Arnsberg), Herrn Landesrat Fried-



helm Nolte (Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Abteilung Kulturpflege), Herrn Kreisdirektor Winfried Stork (Hochsauerlandkreis), Herrn Bürgermeister Manfred Ochsenknecht (Erster stellvertretender Bürgermeister der Stadt Schmalleben), den Herren Stadtdirektoren Bernhard Halbe (Stadt Schmalleben) und Heinrich Nolte (seit 1998 erster hauptamtlich gewählter Bürgermeister der Stadt Medebach), Herrn Werner von Buchwald (Geschäftsführer in der Industrie- und Handelskammer Arnsberg) sowie Herrn Hans von der Goltz (Forstdirektor und Leiter des Forstamtes Schmalleben) mit der Raumentwicklung des Sauerlandes besonders vertraute Repräsentanten der öffentlichen oder quasi-öffentlichen Hand aktiv an der Jahrestagung teil.

Diejenigen Autoren der vorliegenden Publikation, die aus dem Kreis der Mitglieder der Geographischen Kommission für Westfalen als Referenten oder zur Verfassung zusätzlicher Beiträge gewonnen werden konnten, sind ebenfalls durch ihre verschiedenen planungsbezogenen oder öffentlichkeitswirksamen Funktionen mit der Raumentwicklung im Sauerland verbunden. So behandelt Herr Schuldirektor a. D. Reinhard Köhne (Meschede) das Thema "Kulturlandschaftswandel im Hochsauerlandkreis - Konflikte und Perspektiven" zugleich aus der Perspektive eines Bezirksplanungsratsmitgliedes und Kommunalpolitikers. Herr Diplomgeograph Eckhard Henseling ist als Geschäftsführer des Kreisverbandes Südsauerland e.V. (Olpe) in besonderer Weise kompetent, verschiedenste Aspekte eines sozial- und umweltverträglichen Tourismus im Südsauerland zu behandeln.

Aufgenommen in diesen Sammelband wurden mit den Beiträgen von Herrn Pascal Ledune (Aachen) und Herrn Diplomgeographen Frank Petzelies (Münster) darüber hinaus

Zusammenfassungen zweier jüngst abgeschlossener Examensarbeiten (Magister bzw. Diplom), die sich hinsichtlich der Themenstellungen Strukturen und räumliche Effekte von Ferienparks am Beispiel des Gran Dorado-Bungalowparks in Medebach (Ledune) bzw. Mountainbiking und Tourismus (Petzelies) für den inhaltlichen Schwerpunkt unserer Jahrestagung in besonderer Weise eigneten. Schließlich stellt der Wiederabdruck einer Luftbildbeschreibung der Stadt Schmalleben aus dem längst vergriffenen Luftbildatlas Nordrhein-Westfalen (1969), verfaßt von dem langjährigen Kommissionsmitglied Prof. Dr. Adolf Schüttler (Detmold), eine Bereicherung zum Verständnis der Kulturlandschaftsentwicklung im Hochsauerlandkreis dar.

Die Herausgeber dieses Tagungsbandes bedanken sich nicht nur bei allen genannten Referenten und Verfassern sehr herzlich für ihr Engagement und ihre sehr konstruktive Zusammenarbeit mit der Geographischen Kommission für Westfalen, sondern auch bei allen Teilnehmern der Jahrestagung 1997 sowie den an der redaktionellen und kartographischen Gestaltung des Tagungsbandes beteiligten Mitarbeitern in der Geschäftsstelle der Kommission. Unser Dank gilt auch der Geschäftsführung des Gran Dorado-Ferienparks in Medebach für die Führung durch dieses Großobjekt während unserer Tagesexkursion im Hochsauerlandkreis.

Wir wünschen diesem Sammelband eine freundliche Aufnahme in der Öffentlichkeit. Zugleich hoffen wir, mit der differenzierten interdisziplinären und zugleich auch praxisorientierten Behandlung des Tagungsthemas Anstöße zur zukünftigen, dabei vor allem auch planungsbezogenen Beschäftigung mit der Nachhaltigkeit der Raumentwicklung im Sauerland - insbesondere im Sinne des Mandats der "Agenda 21" - gegeben zu haben.

*Prof. Dr. Heinz Heineberg*

Vorsitzender der  
Geographischen Kommission für Westfalen

*Dr. Klaus Temnitz*

Geschäftsführer der  
Geographischen Kommission für Westfalen

## Grußwort

### Bürgermeister Manfred Ochsenfeld

Erster stellvertr. Bürgermeister der Stadt Schmalleberg

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Prof. Dr. Heineberg,  
sehr geehrte Mitglieder der Geographischen Kommission für Westfalen,  
sehr verehrte Frau Regierungspräsidentin Dr. Berve,  
sehr geehrter Herr Kreisdirektor Stork,  
sehr geehrter Herr Landesrat Nolte,  
verehrte Gäste, meine sehr geehrten Damen und Herren,

zur diesjährigen Jahrestagung der Geographischen Kommission für Westfalen des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe heiße ich Sie, auch im Namen von Herrn Bürgermeister Pape, hier in der Stadthalle, der „guten Stube“ unserer Stadt, auf das Herzlichste willkommen und darf Ihnen die besten Grüße der Stadt Schmalleberg, des Rates und der Verwaltung übermitteln.

Es freut mich sehr, daß Sie als Tagungsort erstmalig unsere Stadt ausgewählt und den weiten Weg in den fast südlichsten Bereich Westfalens auf sich genommen haben; ich hoffe, Sie hatten eine gute und problemlose Anreise.

Vielleicht hatten einige unter Ihnen noch keine Gelegenheit, unsere Stadt und das Schmalenberger Sauerland kennenzulernen. Gestatten Sie mir daher einen Kurzüberblick über unsere, im Zuge der kommunalen Neugliederung zum 01.01.1975 entstandene neue Stadt Schmalleberg. Der Zusammenschluß der ehemaligen 11 selbständigen Gemeinden aus den beiden Ämtern Schmalleberg und Fredeburg sowie Teilen der ehemaligen Gemeinde Lenne kann heute nach fast einem Vierteljahr-

hundert als geglückt und gelungen bezeichnet werden. Die Menschen und die Orte sind zusammengewachsen. Mit rd. 26 790 Einwohnern in 86 Orten und Wohnplätzen ist der „Flächenriese“ Stadt Schmalleberg mit rd. 303 qkm, von denen über 60% bewaldet sind, flächenmäßig die größte kreisangehörige Gemeinde Nordrhein-Westfalens.

Neben den drei staatlich anerkannten Luftkurorten Grafschaft, Schmalleberg und Nordenau können wir seit 1995 mit dem jungen Kneippheilbad „Bad Fredeburg“ das bisher einzige Bad im Sauerland aufweisen. Darüber hinaus beherbergt unsere Stadt in ihren Mauern viele schmucke, von Fachwerk und heimischem Schiefer geprägte Dörfer, die von gepflegten Ortsbildern, intakten Dorfgemeinschaften und beispielhaftem bürgerschaftlichen Engagement geprägt sind.

Wie bereits ausgeführt, sind rd. 60% unseres Stadtgebietes bewaldet. Der Forst- und Holzwirtschaft kommt neben der Landwirtschaft daher zwangsläufig große Bedeutung zu. Näheres hierzu werden Sie im Laufe des Nachmittags bei der Führung durch das Holz- und Touristikzentrum und dem Vortrag von Herrn Forstdirektor von der Goltz sehen und hören. Auch die morgige Exkursion in das Innere des „Landes der 1000 Berge“ unter bewährter Führung wird Ihnen einen tieferen Einblick in diesen für uns wichtigen Wirtschaftszweig bringen.

Mit Stolz können wir heute in unserer Stadt bereits auf acht Bundesgolddörfer im Wettbewerb „Unser Dorf soll schöner werden“ blicken; der Ortsteil Lenne geht im nächsten

Jahr als Landessieger 1997 ebenfalls mit guten Aussichten in den Bundeswettbewerb. Nicht von ungefähr hat der Fremdenverkehr als einer der wichtigsten Wirtschaftszweige im Schmallenberger Sauerland einen sehr hohen Stellenwert. Die Übernachtungszahlen erreichen jährlich fast die 1-Million-Grenze.

Ein weiterer wichtiger Meilenstein in der Entwicklung unserer Stadt war die Aufnahme der Kernstadt Schmallenberg im Jahr 1990 in die Arbeitsgemeinschaft Historische Stadtkerne in Nordrhein-Westfalen. Wir sind guter Hoffnung, daß zudem der Stadtteil „Bad Fredeburg“ in naher Zukunft Mitglied der Arbeitsgemeinschaft historischer Ortskerne werden kann.

Bei Ihrer Anreise haben Sie wahrscheinlich die Baustelle in der Stadtmitte gesehen. Grund hierfür ist, und dafür nehmen wir gerne die geringen Verkehrsbehinderungen in Kauf, der Bau der Ortsumgehung - B 236 - aus Richtung Fleckenberg kommend. Im Bereich der Stadtmitte unserer Kernstadt wird die Bundesstraße auf einer Länge von rd. 220 m „überdeckelt“; ab Ende diesen Jahres wird sich vor allem der Durchgangsverkehr nicht mehr durch die historische Altstadt Schmallenberg „quälen“ müssen. Ein lang ersehnter Wunsch geht damit für uns endlich in Erfüllung.

Mit den genannten Beispielen sind, wie Sie sich vorstellen können, bei weitem nicht alle anstehenden wichtigen Angelegenheiten, insbesondere im Hinblick auf notwendige Strukturverbesserungen unseres ländlichen Raumes, angesprochen. Das eine oder andere Problem wird Ihnen Herr Stadtdirektor Halbe bei

der morgen anstehenden Stadtekursion sicher noch vorstellen und erläutern können.

Meine Damen und Herren,  
Sie haben Ihre Jahrestagung unter das Motto „Nachhaltige Raumentwicklung im Sauerland? - Landschaftswandel, Wirtschaftsentwicklung, Nutzungskonflikte“ gestellt. Ich denke, daß Sie hiermit eine gute Wahl getroffen haben, denn die genannten Themen sind aktueller denn je. Die geographische Lage unserer Stadt darf sich im Quervergleich mit anderen Kommunen nicht zum Nachteil auswirken.

Ich freue mich daher, daß die Geographische Kommission im Jahre 1998 den Hochsauerlandkreis in der Reihe „Städte und Gemeinden in Westfalen“ aufarbeiten und fertigstellen will. Ich denke, gerade der Hochsauerlandkreis und nicht zuletzt unsere Stadt bieten Ihnen für ihre hochgeschätzte Arbeit ein mehr als interessantes Tätigkeitsfeld. Wir freuen uns schon hierauf und sagen unsere bereitwillige Unterstützung bereits heute gerne zu, wobei ich das Forstamt Schmallenberg mit seinem hier ebenfalls anwesenden Leiter, Herrn Forstdirektor von der Goltz, sicher mit einschließen darf.

Meine Damen und Herren,  
ich weiß, daß auch Ihre Zeit sehr eng bemessen ist. Ich wünsche daher Ihrer Tagung im 61. Jahr des Bestehens der Kommission einen guten und erfolgreichen Verlauf, Ihrer Mitgliederversammlung am heutigen Abend keine Probleme und Ihnen allen einen angenehmen Aufenthalt im Schmallenberger Sauerland, verbunden mit einem herzlichen Dank für Ihre beispielhafte Arbeit und Leistung.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

## Grußwort

Regierungspräsidentin Dr. Raghilt Berve

Bezirksregierung Arnsberg

Herr Professor Heineberg,  
meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich heiße Sie im Regierungsbezirk Arnsberg herzlich willkommen und übermittle Ihnen die Grüße der Landesregierung. Ihrer Tagung wünsche ich viel Erfolg.

Wenn man im Hochsauerland tagt, dann verißt man bisweilen, daß der Regierungsbezirk dank seiner Größe aus einer interessanten Mischung von Teilregionen besteht: In unserem Info-Faltblatt haben wir das so umschrieben: "Der geographische Zuschnitt des Regierungsbezirks ermöglicht den Interessensausgleich zwischen dem Ballungskern des mittleren und östlichen Ruhrgebiets mit seinen Ballungsrandzonen und den ländlichen Räumen des Sauer- und Siegerlandes."

Ihre Tagung beschäftigt sich mit der "nachhaltigen" Raumentwicklung im Sauerland. Sie haben gut daran getan, diesen Standort zu wählen. Denn in der Forstwirtschaft ist der Begriff "Nachhaltigkeit" geboren.

Innerhalb Nordrhein-Westfalens ist der Regierungsbezirk Arnsberg mit einem Waldanteil von 43% (rund 350.000 ha Wald) die mit Abstand walddreichste Region. Entsprechend hoch ist die Bedeutung des Waldes mit seinen vielfältigen Funktionen für die im Bezirk lebenden und arbeitenden Menschen und sein Umland einzustufen.

"Landschaftswandel, Wirtschaftsentwicklung, Nutzungskonflikte" - so heißt der Untertitel der heutigen Veranstaltung.

Die drei Begriffe kennzeichnen das Arbeitsfeld von mindestens vier Abteilungen in meiner Behörde. Ihre Aufgaben umfassen:

- Gebietsentwicklungsplanung, Wirtschaftsförderung, Infrastrukturplanung,
- Umweltschutz, Umweltplanung, Natur- und Landschaftsschutz,
- Städtebau, Stadtplanung, Erhalt historischer Ortskerne, Denkmalpflege, Dorferneuerung,
- Fremdenverkehr, Kultur- und Kunstförderung.

In diesem Zusammenhang sind Lösungen zu finden für Nutzungskonflikte, die hauptsächlich Inhalt in unserer täglichen Arbeit sind.

Wenn Sie mich fragen, was das Wort "Nachhaltigkeit" für meine Arbeit heißen könnte, so sehe ich die Notwendigkeit, etliche "K's" zu verstärken: Kommunikation, Kooperation, Konzeption, Kreativität.

Kommunikation und Kooperation sind die Voraussetzungen dafür, wenn Kräfte mobilisiert, verstärkt oder dauerhaft werden sollen.

In den Regionen - vor allem auch im Sauerland - sind Menschen aktiv und erfolgreich in den Bereichen: Wirtschaft, Forstwirtschaft, Fremdenverkehr, Kultur. Sie könnten *zusammen* noch viel mehr bewegen.

Lassen sie mich ein weiteres Beispiel nennen: Wenn wir in den 60er Jahren geglaubt haben, wir könnten mit Plänen die Probleme lösen und mit umfangreichen Messungen am Ende der Leitungen "technischen Umweltschutz"

betreiben, so stellen wir heute ernüchtert fest, daß wir Personal für die Kontrolle nicht mehr bezahlen können. Und Pläne allein können nichts bewirken, wenn nicht in den Köpfen der Menschen der unbedingte Wille vorherrscht, sie auch umzusetzen.

Vielmehr sollten wir die drei "K's" fördern: *Kommunikation, Kooperation, Konzeption*. Reserven und Ressourcen in diesem Raum sehe ich im Zusammengehen von Wirtschaft und Fremdenverkehr unter einer viel intensiveren Einbeziehung von Landschaft, Kulturerbe und Kulturschaffenden. Sie müssen zusammenfinden. Man muß eine gemeinsame Sprache finden. Die Veranstaltung heute kann ein weiterer Schritt auf diesem Weg sein.

Die Landesregierung fördert, hilft mit finanziellen Mitteln, wenn die Region die Konzeption

noch erreicht, und zwar eine Konzeption, die aus der Region entwickelt und von ihr getragen wird. Das Profil der Region soll helfen, gestärkt in den Konkurrenzkampf mit anderen Regionen zu gehen. Das bedeutet aber zunächst, die Konkurrenzgedanken innerhalb der Region zu überwinden und zu gemeinsamen Zielen zu kommen.

Meine Damen und Herren, abschließend möchte ich mein Bedauern darüber zum Ausdruck bringen, daß Frau Regie-rungsdirektorin, Hildegard Richard aus meinem Hause und Mitorganisatorin Ihrer Jahrestagung wegen ihrer plötzlichen Erkrankung nicht als Referentin teilnehmen kann. Ich wünsche Frau Richard von hier aus gute Bes-serung.

Ihrer Tagung wünsche ich einen ertragreichen Verlauf.

## Grußwort

Landesrat Friedhelm Nolte

Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Abteilung Kulturpflege

Frau Dr. Berve, Herr Ochsenfeld, Herr Storck,  
Herr Professor Heineberg,  
meine sehr verehrten Damen und Herren,

zu den wesentlichen Tätigkeitsbereichen des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe im Rahmen der ihm übertragenen Aufgaben der landschaftlichen Selbstverwaltung zählt zweifellos die überregionale Kulturpflege. Wenn Frau Dr. Berve soeben von der Notwendigkeit sprach, etliche „K's“ zu verstärken, so kann ich dem nur beipflichten und noch das große „K“ hinzufügen: Kulturpflege. Voraussetzung einer optimalen Förderung, Koordinierung und Kooperation ist dabei auch die überregionale Ebene, wie sie bei uns in Westfalen mit dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe gegeben ist, den ich hier vertrete und in dessen Namen ich Sie herzlich begrüßen darf.

Überregionale Kulturpflege wirksam zu praktizieren heißt nicht nur, sie aktiv von Münster aus zu betreiben, sondern vielmehr auch die jeweilige Teilregion, Stadt oder Gemeinde Westfalens aufzusuchen, in der sich aktuelle Fragen der landschaftlichen Kulturpflege stellen. Diese Fragen können dann dort konkret durch den Erfahrungsaustausch mit örtlichen Sachkennern, in Vorträgen und Aussprachen sowie durch unmittelbare Erlebbarkeit anschaulich dargestellt, erörtert und nach Möglichkeit im Sinne der auch heute und hier diskutierten Nachhaltigkeit gelöst werden.

Insofern begrüße ich es sehr, daß die Geographische Kommission für Westfalen zu ihrer diesjährigen Tagung wieder einmal "vor Ort" gegangen ist. In diesem Fall hat sie Schmalenberg als Tagungsstätte gewählt, eine Stadt

im Hochsauerland, die sich vor die große Aufgabe gestellt sieht, ihre vielfältigen wirtschaftlichen, vor allem auch fremdenverkehrsbezogenen Potentiale mit den unterschiedlichsten Ansprüchen an die Raumentwicklung in Einklang zu bringen.

Ich bin der Einladung der Geographischen Kommission und ihres Vorsitzenden Prof. Dr. Heinz Heineberg sowie seiner Bitte um ein Grußwort zu dieser Tagung gerne gefolgt, bietet doch eine Veranstaltung wie diese in besonderer Weise Gelegenheit zu dem bereits angesprochenen Austausch von Erfahrungen, Erkenntnissen und Anregungen zwischen der Landesforschung einerseits und Entscheidungsträgern sowie interessierten Bürgerinnen und Bürgern vor Ort andererseits.

Die Geographische Kommission für Westfalen ist eine der bereits vom Vorgänger des LWL, dem Provinzialverband Westfalen, ins Leben gerufenen Westfälischen Kommissionen für Landeskunde. Diese Kommissionen, in die jeweils nach Vorschlag und Abstimmung anerkannte Vertreter aus Wissenschaft und Praxis gewählt werden, haben die Aufgabe, mit ihrer fachlichen Kompetenz Westfalen zu erforschen und die Ergebnisse der Untersuchungen wissenschaftlich solide, aktuell sowie allgemeinverständlich der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Als Besonderheit ist dabei hervorzuheben, daß die Kommissionsmitglieder - etwa 50-70 pro Kommission - ihr Wissen und Können jeweils *ehrenamtlich* einbringen. Stellvertretend für alle Mitglieder der Kommissionen möchte ich an dieser Stelle den hier anwesen-

den Mitgliedern der Geographischen Kommission ganz herzlich für dieses, in dieser Form heutzutage durchaus nicht mehr selbstverständliche Engagement danken.

Die Geographische Kommission für Westfalen hat seit ihrer Gründung vor nunmehr 61 Jahren in ihren Schriftenreihen und ihrem "Geographisch landeskundlichen Atlas von Westfalen" eine stattliche Zahl von Fachbeiträgen zu Naturraum und Landschaftsökologie, Bevölkerung, Siedlungswesen, Orts- und Regionalplanung, Land- und Forstwirtschaft, Gewerbe und Industrie, Verkehr und Fremdenverkehr sowie zu regenerativen Energien und Umweltfragen vorgelegt.

Vor zweieinhalb Jahren startete die Kommission zudem eine weitere Veröffentlichungsreihe, die Reihe "Städte und Gemeinden in Westfalen", die sich gezielt an die Kreise, kreisfreien und kreisangehörigen Städte und Gemeinden und deren Einwohner richtet und die - nicht nur aus meiner Sicht - einen wichtigen Beitrag zum kulturpolitischen Auftrag des LWL und zur Dokumentierung der kulturlandschaftlichen Identität Westfalens darstellt. Dem im Juni dieses Jahres erschienenen vierten Band der Reihe, dem Band "Der Kreis

Paderborn", sollen als nächste die Bände "Kreis Olpe" und "Hochsauerlandkreis" folgen. D.h. jeder, der über die auf der heutigen Tagung angesprochenen Themen hinaus am Sauerland und seinen Gemeinden, ihrem jeweiligen Entwicklungsgang, ihrer Infrastruktur und ihren Entwicklungsperspektiven interessiert ist, kann in diesen einmaligen Nachschlagewerken „Olpe“ und „Hochsauerlandkreis“ demnächst fündig werden.

Stets ist die Geographische Kommission also sozusagen "am Ball", wenn es darum geht, für die Landeskenntnis relevante Forschungsergebnisse in Form vielfältig illustrierter Publikationen einer breiten Öffentlichkeit zu erschließen, oder wenn es gilt, innovative Arbeitsprogramme zur regionalen Landesforschung an wechselnden Standorten in Westfalen vorzustellen und die angestrebte anwendungsorientierte Ergebnisaufbereitung durch die Aufnahme von Ideen oder Hinweisen aus den Reihen der jeweiligen Referenten und Zuhörer aus der Region zum Nutzen der Landesforschung und der Öffentlichkeit zu optimieren. So gesehen wünsche ich - mit Dank an alle an der Vorbereitung und Durchführung Beteiligten - dieser Tagung und der morgigen Exkursion einen höchstinformativen Verlauf.

Grußwort  
Kreisdirektor Winfried Stork  
Hochsauerlandkreis

Sehr geehrter Herr Prof. Heineberg,  
sehr verehrte Frau Regierungspräsidentin Dr. Berve,  
sehr geehrter Herr Landesrat Nolte,  
sehr geehrter Herr Bürgermeister,  
sehr geehrter Herr Stadtdirektor!

Ich möchte Ihnen zunächst einmal die Grüße des Hochsauerlandkreises, insbesondere von Kreistag und Landrat Franz-Josef Leikop überbringen. Ich bitte, Herrn Landrat Leikop zu entschuldigen, da er einen anderen wichtigen Termin wahrnimmt.

Das von Ihnen gewählte Thema „Landschaftswandel, Wirtschaftsentwicklung und Nutzungskonflikte“ hat für den Hochsauerlandkreis große Bedeutung. Insbesondere Nutzungskonflikte liegen hier in unserer Region auf der Hand.

Ich will Ihnen einige Beispiele nennen: Der Hochsauerlandkreis ist nicht der Wasserturm des Ruhrgebietes. Wir sind nicht die grüne Lunge des Ruhrgebietes. Wir sind dies a u c h, aber in erster Linie sind wir eine pulsierende Wirtschaftsregion. Wir waren Mitte der 70er Jahre das Gebiet mit der höchsten Arbeitslosenrate Nordrhein-Westfalens. Durch intensive Anstrengungen aller hier Lebenden sind wir ab Mitte der 80er Jahre bis Mitte der 90er Jahre das Gebiet mit der niedrigsten Arbeitslosenrate in Nordrhein-Westfalen geworden.

Diese Erfolge kamen nicht von allein. Wir haben das Glück gehabt, daß eine mittelständisch geprägte, in prosperierenden Bereichen arbeitende Industrie der Kernpunkt für die Arbeitsplätze im Hochsauerlandkreis ist. Fast 50 % der im Hochsauerlandkreis vorhande-

nen Arbeitsplätze befinden sich in der gewerblichen Industrie und der Bauindustrie. Dies ist anormal hoch, erheblich höher als z.B. im Ruhrgebiet.

Das bedeutet aber auch, daß diese Industrien Platz brauchen, insbesondere die erfolgreichen Unternehmen. Das ist auch der Grund, warum wir in den letzten 20 Jahren in erheblichem Umfang Gewerbegebiete ausweisen mußten und wir die nächste große Runde von Ausweisungen von Gewerbegebieten vor uns haben.

Diese Ausweisung von Gewerbegebieten bringt Nutzungskonflikte mit sich. Auf den Bergen liegen diese Gebiete in der Regel nicht. Sie liegen vielmehr in den häufig ökologisch bedeutenden Talauen, und damit ist der Nutzungskonflikt da. Es gibt sicherlich keine Patentrezepte, man muß vielmehr im Einzelfall abwägen, welchen Zielen man den Vorrang gibt. Ich glaube, daß das in den letzten Jahren im Hochsauerlandkreis sehr gut gelöst worden ist.

Eine Lösung ist es auf jeden Fall nicht, wenn man von oben am „Grünen Tisch“ Naturschutzgebiete, Biosphärenreservate oder FFH-Gebiete ausweist und sie gegen den Willen der hier lebenden Bevölkerung durchsetzt. Hier sollte man lieber die Instrumente vor Ort - wie z.B. die Landschaftsplanung durch den Hochsauerlandkreis - anwenden, um das Ziel Natur- und Landschaftsschutz zu erreichen.

Ihrer Tagung wünsche ich im schönen Sauerland alles Gute, viel Erfolg und viele Anregungen.

Im übrigen bedanke ich mich für Ihre Aufmerksamkeit.





## Nachhaltige Raumentwicklung

Zur Einführung in die Thematik und in den Tagungsband „Nachhaltige Raumentwicklung im Sauerland? - Landschaftswandel, Wirtschaftsentwicklung, Nutzungskonflikte“\*

Heinz Heineberg, Münster

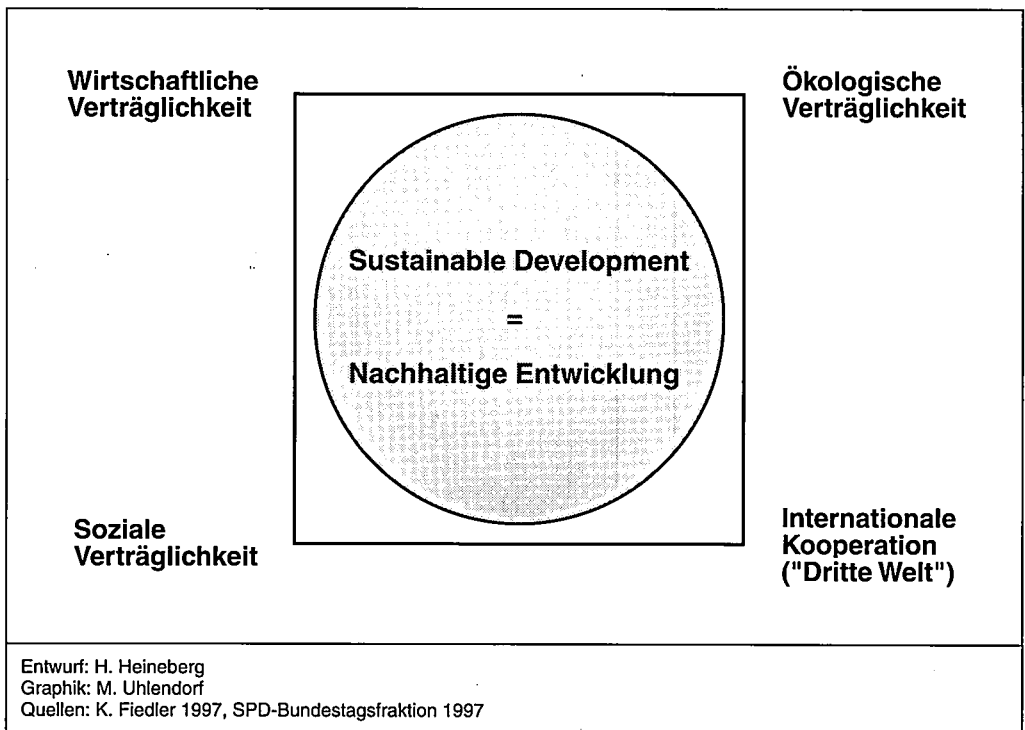
Der Haupttitel des Themas der Jahrestagung der Geographischen Kommission für Westfalen in Schmallenberg (5./6.9.1997) endet bewußt mit einem Fragenzeichen. Nun bezieht sich eine Frage - falls sie keine rhetorische ist - grundsätzlich immer auf einen Sachverhalt, der einer Klärung, einer Bestätigung oder Korrektur oder einer Information bedarf. Ich möchte mich im folgenden vor allem auf den ersten Teil der Frage konzentrieren, nämlich: Was ist überhaupt mit Nachhaltigkeit oder mit dem Konzept der Nachhaltigkeit in der Raumentwicklung, insbesondere in der Kommunal- und Regionalentwicklung, gemeint? Die konkreten regionalen oder auch lokalen Bezüge auf das Sauerland, d. h. Fragen wie: „Was bedeutet Nachhaltigkeit für die Raumentwicklung im Sauerland aus der Sicht der Landeskunde, der Regionalplanung, der Wirtschaft, der Kommunen, der Landschaftspflege, der Forstwirtschaft, des Tourismus etc.“ sollen abschließend anhand von Zusammenfassungen und Kurzbewertungen der Aufsätze dieses Sammelbandes zwar angesprochen, im einzelnen jedoch den jeweiligen Beiträgen vorbehalten bleiben.

### 1. Das Konzept der Nachhaltigkeit auf der internationalen und nationalen Ebene

Seit der Veröffentlichung des sog. Brundtland-Berichtes der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung im Jahre 1987 (vgl. V. HAUFF 1987), der Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung 1992

in Rio de Janeiro, der Verabschiedung der sog. Charta der Europäischen Städte und Gemeinden auf dem Weg der Zukunftsbeständigkeit 1994 in Aalborg (auch Charta von Aalborg genannt) sowie der zweiten Konferenz der Vereinten Nationen über menschliche Siedlungen, der sog. Habitat II, im Juni 1996 in Istanbul hat international, ja sogar global ein Prozeß des Nachdenkens sowie lokaler und regionaler Aktivitäten in bezug auf eine sog. dauerhafte und umweltgerechte, nachhaltige oder zukunftsfähige Entwicklung begonnen. Unter dem neuen Leitbild der sog. Sustainable Development - eine Bezeichnung, die bereits in den 70er Jahren sowohl in der Konferenzdiplomatie als auch in der Wissenschaft genutzt wurde - soll versucht werden, „einen Ausweg aus der globalen wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Krise zu finden“ (PAMME 1997, S. 14). So formulierte die sog. Enquete-Kommission des 13. Deutschen Bundestages mit der Bezeichnung „Schutz des Menschen und der Umwelt - Ziele und Rahmenbedingungen einer nachhaltigen zukunftsverträglichen Entwicklung“ in ihrem Zwischenbericht des Jahres 1997 zum sog. Konzept der Nachhaltigkeit wie folgt: „Auf der Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung (UNCED) im Juni 1992 in Rio de Janeiro wurde ein Prozeß in Gang gesetzt, der darauf abzielt, von der Ebene der internationalen Politik über die nationalen Regierungen bis hin zu den Kommunen eine gemeinsame Zukunft zu gestalten. Die internationale Staatengemeinschaft hat sich damals auf das Leitbild einer nachhaltig zukunftsverträglichen Entwicklung verständigt. Die mit dem Leitbild verbundene grundlegende Zielsetzung, die in der Agenda 21 nieder-

\* Das in das Thema der Tagung einführende Referat wurde für die vorliegende Fassung inhaltlich ergänzt sowie aktualisiert (Stand Februar 1998).



**Abb. 1: Aspekte des neuen Leitbildes der nachhaltigen Entwicklung**

gelegt ist, nämlich gleichzeitig die natürlichen Lebensbedingungen zu erhalten, wirtschaftlichen Wohlstand zu ermöglichen und für soziale Gerechtigkeit zu sorgen, bedingt in den Unterzeichnerstaaten Änderungen in sämtlichen Politikbereichen. Letztlich ist es erforderlich, die Defizite bisheriger Politik zu überwinden und flexible und diskursive Strukturen in Wirtschaft, Politik und Gesellschaft zu schaffen, um eine integrative Politik einer nachhaltig zukunftsverträglichen Entwicklung gestalten zu können“.

Mittels einer nachhaltigen oder ressourcenschonenden und umweltverträglichen Entwicklung soll somit versucht werden, drei Aspekte bzw. Dimensionen miteinander zu vereinbaren (vgl. Abb. 1), nämlich

1. Die **wirtschaftliche Verträglichkeit** bei gleichzeitiger Verbesserung der ökonomischen Lebensbedingungen,

2. die **soziale Verträglichkeit** einschließlich der Verbesserung der sozialen Sicherheit und

3. die **ökologische Verträglichkeit**, d. h. die langfristige Sicherung der natürlichen Lebensbedingungen (vgl. auch SPD-Bundestagsfraktion 1997, S. 3).

Dies ist der wesentliche Kern des Leitbildes der nachhaltigen Entwicklung, auf die sich die internationale Staatengemeinschaft 1992 in Rio de Janeiro geeinigt hat (FIEDLER 1977, S. 348). Hinzu kommt noch ein - häufig in der Diskussion und der Anwendung nachhaltiger Konzepte übersehener - weiterer wichtiger Aspekt, nämlich

4. die **Verbesserung der internationalen Kooperation in bezug auf die sog. Entwicklungsländer oder die „Dritte Welt“**.

Auf der internationalen Ebene wurde in Rio de Janeiro eine UN-Kommission für nachhaltige Entwicklung (Commission on Sustainable Development, CSD) gegründet; diese soll die Umsetzung der Beschlüsse von Rio koordinieren und voranbringen. Durch Initiative dieser zentralen Institution, in der die „Industrie- und Entwicklungsländer auf hoher poli-

tischer Ebene wichtige Fragen der Umwelt- und Entwicklungspolitik und ihre Integration in alle Politikbereiche diskutieren“ (FIEDLER 1997, S. 349), sind bereits fünf Weltkonferenzen mit den Themen

- Bevölkerung und Entwicklung (in Kairo 1994),
- Soziale Sicherung (in Kopenhagen 1995),
- Frauen (in Peking 1995),
- Stadtentwicklung (in Istanbul 1996, bekannt auch als Habitat II) sowie
- Ernährung (in Rom 1996) zustande gekommen. Hinzu kam
- eine Sondergeneralversammlung der Vereinten Nationen in New York (1997) als erste umfassende Bestandsaufnahme des Rio-Prozesses.

In Rio haben sich die 178 Staats- und Regierungschefs angesichts der „fortschreitenden Zerstörung des Ökosystems Erde und des Nord-Süd-Konflikt(s)“ (MAIER 1997, S. 6) zur Rettung unseres Globus verpflichtet und damit die nachhaltige Entwicklung zu einer staatlichen Aufgabe gemacht. In dem Konferenzergebnis des Aktionsprogramms Agenda 21 ist zudem festgelegt, daß auf der kommunalen Ebene, d. h. in den Städten, Kreisen und Gemeinden, lokale Agenden entwickelt werden sollen (vgl. FIEDLER 1997).

Zu der Sondergeneralversammlung der Vereinten Nationen im Juni 1997 in New York hat die deutsche Bundesregierung einen im Februar 1997 vom Bundeskabinett verabschiedeten Bericht mit dem Titel „Auf dem Wege zu einer nachhaltigen Entwicklung in Deutschland“ vorgelegt, der die bisherigen umweltpolitischen Aktivitäten der Bundesrepublik Deutschland auf den verschiedenen Feldern, z.B. in der Luftreinhaltung oder etwa in Naturschutz und Landschaftspflege, sowie Strategien für eine nachhaltige Entwicklung<sup>1)</sup> aufzeigt. Dabei geht es um folgende Bereiche: Umwelt und Wirtschaft, Energieversorgung, Verkehr, Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischereiwirtschaft, Raum- und Sied-

---

<sup>1)</sup> Zur nationalen Entwicklung der Umweltpolitik und zu den Instrumenten der Verwirklichung einer dauerhaft-umweltgerechten Entwicklung in Deutschland vgl. auch das Weltgutachten 1994 des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (Sachverständigenrat für Umweltfragen 1994).

lungsentwicklung, Tourismus, Gesundheit, Forschung und Entwicklung, Umweltbildung, internationale Umweltzusammenarbeit, Entwicklungszusammenarbeit, öffentliche Verwaltung sowie Streitkräfte (FIEDLER 1997, S. 349). Bereits diese Auflistung größerer Politikbereiche deutet die Vielseitigkeit der sachlichen Bezüge zur nachhaltigen Entwicklung an.

## **2. Handlungsdefizite und jüngste kommunale Aktivitäten in der nachhaltigen Entwicklung**

Trotz der vielen internationalen und nationalen Aktivitäten hat sich bis zur Gegenwart eine Ernüchterung breit gemacht. So stellt K. FIEDLER im Heft 5/1997 der Zeitschrift „Der Städtetag“ fest: „Fünf Jahre nach dem Umweltgipfel von Rio de Janeiro 1992 weiß die große Mehrheit der Bevölkerung nichts mit dem Begriff ‘Agenda 21’ anzufangen“ (ebd., S. 347). Und J. MAIER (1997) resümiert in seinem jüngst erschienenen Artikel mit dem Titel „Fünf Jahre nach Rio. Konzepte gibt's genug - es fehlt am Willen“: „Vor der Herausforderung, von einer zerstörerischen zu einer ‘nachhaltigen Entwicklung’ umzusteuern, haben die Regierungen der Welt kläglich versagt“ (ebd., S. 6).

S. KUHN und M. ZIMMERMANN (1996) stellten fest, daß in der Bundesrepublik Deutschland die Mehrzahl der Kommunalverwaltungen dem Rio-Mandat nicht gefolgt ist, denn laut Kapitel 28.2 der Agenda 21 sollte sich bis 1996 „die Mehrheit der Kommunalverwaltungen der einzelnen Länder gemeinsam mit ihren Bürgern einem Konsultationsprozess unterzogen ... und einen Konsens hinsichtlich einer ‘kommunalen Agenda 21’ für die Gemeinschaft erzielt haben“ (ebd. 1996, S. 153). Bis zum Beginn des Jahres 1996 gab es in Deutschland jedoch keine „fertige“ Lokale Agenda 21<sup>2)</sup>. Initiativen

---

<sup>2)</sup> Wie eine Umfrage des Difu-Instituts, Berlin, im Frühjahr 1996 ergab, sahen zwar 53% der befragten 157 Städte die Lokale Agenda 21 als kommunale Aufgabe an, 48% hatten zu dem Zeitpunkt jedoch keinen entsprechenden politischen Beschluß zur Lokalen Agenda 21 beabsichtigt, bei erst 17% war dieser erfolgt und bei weiteren 24% in Vorbereitung (Rösler 1996, S. 49). Vgl. auch Rösler (1997) mit den Ergebnissen eines zweiten Erfahrungsaustauschs im Deutschen Institut für Urbanistik in bezug auf die Lokale Agenda 21.

kamen bis dahin „fast ausschließlich aus dem Bereich der Umweltverwaltung oder von Umweltgruppen, teilweise auch aus dem kirchlichen Bereich und aus entwicklungspolitisch engagierten Initiativen und Verwaltungsteilen“ (ebd., S. 154). Als Gründe für die Handlungsdefizite in Deutschland werden von KUHN/ZIMMERMANN genannt:

- „- [1.] die ohnehin bereits anspruchsvolle Planungspraxis in Deutschland,
- [2.] die Erfahrungen mit innovativen Ansätzen kommunaler Entwicklungsplanung aus den 70er- und 80er-Jahren,
- [3.] eine mangelnde Anleitung des Prozesses und (der) Versorgung mit Informationen von Bund, Ländern und den kommunalen Spitzenverbänden,
- [4.] ein Nachlassen der Popularität des Themas mit zunehmendem Abstand von „Rio“ und damit des Interesses in den Kommunen“ (ebd., S. 153). Andere Ursachen waren u. a. „Ratlosigkeit, Überforderung oder auch mangelnde Einsicht in die Notwendigkeit“ (ebd., S. 154).

Einen bedeutenden Anstoß für jüngere Initiativen in bezug auf Nachhaltigkeit in der Kommunalentwicklung hat die zweite Konferenz der Vereinten Nationen zu menschlichen Siedlungen, die sog. Habitat II, im Jahre 1996 bewirkt. Zu Habitat II hat das Bundesbauministerium einen Nationalbericht Deutschland veröffentlicht (vgl. Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau - BMBau - 1996). Viel Beachtung in der städtebaulichen Fachdiskussion fand auch der Städtebauliche Bericht über „Nachhaltige Stadtentwicklung“, der im Februar 1996 von der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung veröffentlicht wurde<sup>3)</sup>.

Hinzu kommt eine Reihe weiterer internationaler, nationaler oder auch länderbezogener Institutionen, die sich um die Durchsetzung der Lokalen Agenda 21-Planung bemühen. Dazu zählen z. B.

- der Internationale Rat für Kommunale Umweltinitiativen (ICLEI), der im Rahmen der sog. Kampagne europäischer zukunftsbeständiger Städte und Gemeinden den

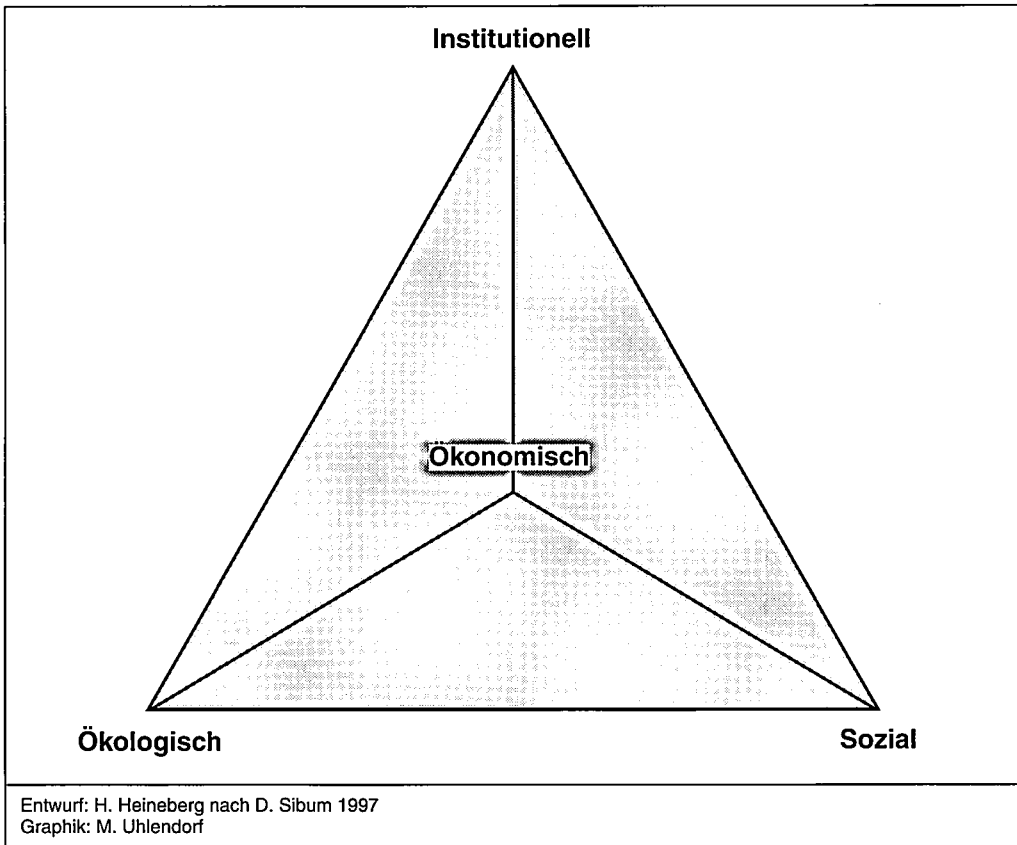
sog. European Local Agenda Planning Guide entwickelt hat, oder

- die am 1. Juli 1996 in Nordrhein-Westfalen eingerichtete Vermittlungsstelle AGENDA-TANSFER (Bonn), die die städtische und regionale Nachhaltigkeit im Sinne der Lokalen Agenda 21 unterstützt.

1997 stellte H.-P. GATZWEILER fest, daß „inzwischen viele Städte und Gemeinden dabei (sind), sich darüber im klaren zu werden, was unter Nachhaltigkeit zu verstehen ist und wie lokale Strategien, eine lokale Agenda 21, aussehen könnten“ (ebd., S. 130). „Die Entwicklung und Umsetzung von Konzepten der nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung wird auch vom BMBau gefördert“ (ebd., 1997, S. 130). So hat das Bundesbauministerium „die BfLR mit der Vorbereitung und Durchführung entsprechender Modellvorhaben im Rahmen des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus (ExWoSt) und des Forschungsprogramms Modellvorhaben der Raumordnung beauftragt“ (ebd.). In dem bundesweiten Projekt mit dem Titel „Städte der Zukunft - Strategien und Maßnahmen nachhaltiger Stadtentwicklung“ werden in Zukunft zahlreiche kommunale Einzelvorhaben gefördert. Es sollen dabei insbesondere „Leitvorstellungen bezüglich einer nachhaltigen Stadtentwicklung unter besonderer Berücksichtigung des Beitrages des städtebaulichen Instrumentariums“ (ermittelt werden) (ebd., S. 130). Lokale Aktionspläne sollen durch Pilotprojekte in einer Anzahl ausgewählter Modellstädte, darunter u.a. in Münster/Westfalen, entwickelt werden. Von den hiermit gewonnenen Erfahrungen sollen später nicht nur andere Kommunen in Deutschland, sondern in der ganzen Welt profitieren (vgl. HAUFF 1997, HAUFF/PETERS 1997).

Von besonderer Bedeutung ist nun, daß in den Prozeß der Ausführungen der Lokalen Agenda 21 jeweils nicht nur die einzelnen kommunalen Vertretungen und Verwaltungen, sondern auch unterschiedlichste Gruppen und Institutionen aus der Öffentlichkeit, d. h. die Wirtschaft, Kirche, Verbände, gesellschaftliche Gruppierungen und die Region, einbezogen sein sollen (vgl. die „institutionelle Ebene“ in Abb. 2). Damit ist beabsichtigt, die Öffentlichkeit nicht nur zu informieren und zu

<sup>3)</sup> Vgl. auch das Themenheft 2/3 von 1996 über „Nachhaltige Stadtentwicklung“ in den „Informationen zur Raumentwicklung“ vom gleichen Herausgeber BfLR.



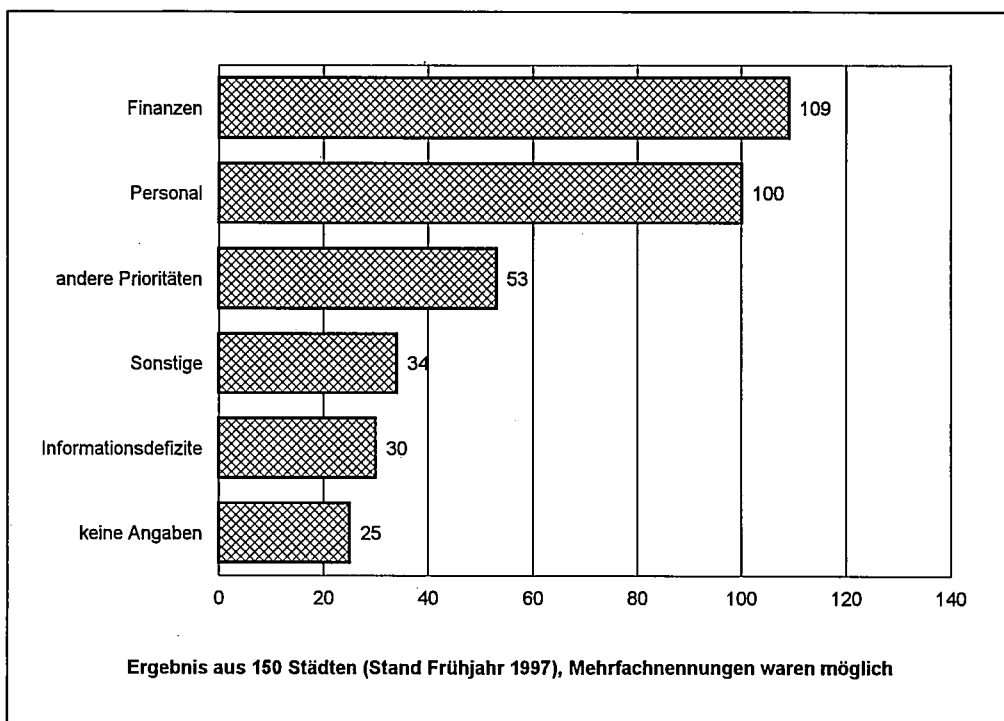
**Abb. 2: Das „Tetraeder“ der nachhaltigen Entwicklung**

mobilisieren, sondern sie zugleich für eine nachhaltige umweltverträgliche Entwicklung zu sensibilisieren. Die Einbeziehung einer breiten institutionellen Ebene einschließlich der Bürger in den Prozeß der Nachhaltigkeit kann als Chance für eine neue Ära der Kommunalpolitik angesehen werden (NIEMANN 1997, S. 57). Oder genauer ausgedrückt: „Die Lokale Agenda 21 ist ein völlig neues Betätigungsfeld für die Kommunen, ihre Initiativen, ihre Wirtschaft und ihre Bürger, sowohl, was den Prozeß der Aufstellung und der Umsetzung angeht, als auch bezüglich des Inhalts“ (ebd., S. 58).

Es ergibt sich somit, daß sich die Erarbeitung und Umsetzung von Nachhaltigkeitskonzepten im Sinne der Lokalen Agenda 21 nicht nur grundsätzlich auf eine Vielzahl lokaler und auch regionaler Einzelaspekte der Raumentwicklung bezieht, sondern - wenn die genannte institutionelle Ebene im vollen

Umfang mitberücksichtigt wird - ein organisatorisch sehr komplizierter, personal(kosten)intensiver und zudem langfristiger Prozeß ist.

Wie eine Umfrage des Deutschen Instituts für Urbanistik, Berlin, im Frühjahr 1997 unter 150 Städten ergab, klagten die meisten Kommunen darüber, daß sie nicht über genügend Finanzen und Personal verfügen, um den Agenda-Prozeß professionell abzusichern (vgl. auch SPD-Bundestagsfraktion 1997, S. 86-87). Immerhin ein Drittel der Städte gab andere Prioritäten als Hemmnisse an, und rd. ein Fünftel führten Informationsdefizite für die Umsetzung der Lokalen Agenda 21 auf. Eine weitere große Schwierigkeit in der Nachhaltigkeitsdiskussion besteht offenbar in der Einbeziehung der örtlichen Wirtschaft. „Bisher sind kaum Beispiele bekannt, wo dieses gelungen ist“ (ebd., S. 86).



Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin 1997

Entwurf: H. Heineberg

**Abb. 3: Hemmnisse bei der Erarbeitung und Umsetzung der „Lokalen Agenda 21“**

### 3. Zum Begriff und zur inhaltlichen Vielgestaltigkeit der Sustainable Development

Die bereits genannte Ratlosigkeit und Unsicherheit der Bürger und vieler Institutionen, insbesondere der Kommunen, mit der nachhaltigen Entwicklung liegt sicherlich z. T. in dem in der deutschen Sprache vordem eher selten benutzten Terminus Nachhaltigkeit begründet. „Wie eine Untersuchung des Bundesumweltministeriums belegt, ist der Begriff der „Nachhaltigkeit“ nicht tief im Bewußtsein der deutschen Bevölkerung verankert. Im Januar des Jahres 1996 meinten im Westen nur 11 % und im Osten Deutschlands gar nur 7 % der Bevölkerung, den Begriff „nachhaltige Entwicklung“ schon einmal gehört zu haben“ (NIEMANN 1997, S. 10, vgl. auch Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 1996).

Der Begriff „nachhaltige Entwicklung“ stellt den Versuch dar, die bereits genannte englische Bezeichnung „Sustainable Develop-

ment“ (vgl. PEARCE u.a. 1990, REID 1995) ins Deutsche zu übertragen. Da eine wörtliche Übersetzung des englischen Terminus scheitert, existiert zudem eine Anzahl von verwandten oder abgeänderten Bezeichnungen wie beispielsweise dauerhafte, umweltgerechte oder etwa zukunftsfähige Entwicklung (vgl. u. a. Akademie für Raumforschung und Landesplanung 1994, BfLR 1996, HARBORTH 1993, KOPFMÜLLER 1993, SARKAR 1993), wodurch einer weiteren Begriffsverwirrung Vorschub geleistet wird. Die deutsche Übersetzung von Sustainable Development als nachhaltige Entwicklung ist jedoch „deshalb eine geglückte Annäherung, weil damit an ein altes Konzept aus der Forstwirtschaft angeknüpft werden kann“. Denn „bereits seit Anfang des 19. Jahrhunderts<sup>4)</sup> wird dort der Leitgedanke der Nachhaltigkeit gepflegt: Die Bewirtschaftung eines Waldes ist dann nachhaltig, wenn nur so viel Holz geschlagen wird, wie auch wieder nachwachsen kann“ (BfLR 1996, S. 10; vgl. auch den Beitrag von H. von der Goltz in diesem Band). Bereits im 19. Jahrhundert wurde der Begriff Nachhaltigkeit

inhaltlich um ökologische Aspekte in bezug auf die Waldwirtschaft erweitert, z. B. die Funktion des Waldes als Wasserspeicher oder als Sauerstoffproduzent (SPD-Bundestagsfraktion 1997, S. 11). Dieser haushälterische, substanzerhaltende Umgang mit der erneuerbaren Ressource Wald erscheint somit als ausgezeichnete Anknüpfungspunkt für ein neues Entwicklungsmodell der Nachhaltigkeit (BfLR 1996, S. 10).

Ist somit offenbar ein zufriedenstellender Versuch der Übersetzung der international gebräuchlichen Bezeichnung Sustainable Development gelungen, so ergibt sich die Frage, wie umfassend der Kriterien- oder Indikatorenkatalog zur Identifizierung oder Abbildung von Nachhaltigkeit ist oder sein muß und ob Nachhaltigkeit überhaupt meßbar ist.

Zunächst einmal gilt, daß das gesamte inhaltliche Spektrum der nachhaltigen Entwicklung außerordentlich breit ist (vgl. auch HESSE 1996, Wolf 1996). So nimmt die „Agenda 21“, wie bereits ein Auszug aus deren Inhaltsverzeichnis veranschaulicht (vgl. Abb. 4), „Bezug auf nahezu alle Bereiche menschlichen Handelns und Wirtschaftens, aus denen jede Kommune die für sie relevanten Bereiche herausgreifen und für diese Zielsetzungen entwickeln muß“ (KUHNS/ZIMMERMANN 1996, S. 157). Berücksichtigt ist in dieser Aufstellung eine Auswahl von sozialen und wirtschaftlichen Dimensionen sowie von Aspekten zur Erhaltung und Bewirtschaftung von Ressourcen für die Entwicklung.

Die sog. Commission on Sustainable Development (CSD) der Vereinten Nationen führt derzeit ein dreijähriges Projekt zur Identifizie-

rung und Erprobung von Indikatoren der nachhaltigen Entwicklung durch. Mittlerweile wurden 134 Indikatoren ermittelt [die in sogenannten „methodology sheets“ beschrieben und begründet werden] (SIBUM 1997, S. 8, vgl. United Nations 1996). In rund 20 freiwilligen Pilotländern aus allen Kontinenten [dazu zählt auch die Bundesrepublik Deutschland] wird z. Z. eine Testphase der Indikatoren durchgeführt. Es sollen Erfahrungsberichte entstehen, die über die Eignung des Indikatorentests hinsichtlich der Erhebungsmöglichkeiten, Aussagekraft etc. urteilen. Die Vorschläge der Pilotländer sollen dazu dienen, bis 1999 ein international verbindliches, anwendungsgerechtes Berichtssystem zur Nachhaltigkeit zu entwickeln.

Zuständig für das Pilotland Bundesrepublik Deutschland ist das Bundesumweltministerium, das bereits einen Expertenkreis eingerichtet hat, der über den Sinn, die Aussagekraft und Auswahl der Indikatoren diskutiert. Diesem Expertenkreis gehört auch das sog. Forum Umwelt & Entwicklung mit Sitz in Bonn an, das in einem eigenen Arbeitskreis den Entwurf eines Indikatorensystems, und zwar alternativ zu dem Indikatorenset der Commission on Sustainable Development, vorgenommen hat. Dabei wurden für die Dimensionen der Nachhaltigkeit (sozial, ökologisch, ökonomisch und institutionell) und ihre Zusammenhänge nicht nur Ziele bestimmt, sondern auch Schlüsselindikatoren sowie Unterindikatoren für internationale Gerechtigkeit und Geschlechtergerechtigkeit angegeben. Beispielsweise wurde für die Dimension „Soziales“ u.a. folgendes Set festgelegt:

**Ziel:** Stärkung des sozialen Zusammenhangs, Chancengleichheit

**Schlüsselindikator:** erweiterte Arbeitslosigkeit

**Unterindikator für internationale Gerechtigkeit:** erweiterte Arbeitslosenquote für Ausländer in Deutschland

**Unterindikator für Geschlechtergerechtigkeit:** gerechte Verteilung unbezahlter Versorgungsarbeit.

Auch dieser Entwurf eines alternativen Indikatorensystems, der vom Forum Umwelt & Entwicklung 1997 veröffentlicht wurde, ist diskussionswürdig (vgl. Forum Umwelt & Entwicklung 1997a, SIBUM 1997).

---

<sup>4)</sup> Das Konzept der Nachhaltigkeit fand nach R. Hennig (1991) schon im frühen 18. Jahrhundert Eingang in die planmäßig betriebene Forstwirtschaft. „Im Laufe des 18. und 19. Jahrhunderts ist auf dieser Basis die ‚Nachhaltswirtschaft‘ zu einem wissenschaftlichen Gedankengebäude entwickelt worden, das eine Systematik zur nachhaltigen Bewirtschaftung des Waldes ausformuliert. Andere Ursprünge der Nachhaltigkeitsidee werden in der Fischereiwirtschaft gesehen“ (Peters u.a. 1996, S. 18; vgl. auch Kopfmüller 1993), nach Hennig (1991, S. 11) oder im Jagdwesen, das - in allen Kulturkreisen (zusammen mit dem Sammeln) als älteste Kulturstufe entwickelt - das Prinzip der Nachhaltigkeit mehr oder weniger unbewußt schon seit vielen Jahrtausenden befolgt hat.



## **Auszug aus dem Inhaltsverzeichnis der „Agenda 21“**

### **Soziale und wirtschaftliche Dimensionen:**

- Internationale Zusammenarbeit zur Beschleunigung nachhaltiger Entwicklung in den Entwicklungsländern
- Armutsbekämpfung
- Veränderung der Konsumgewohnheiten
- Bevölkerungsdynamik
- Schutz und Förderung der menschlichen Gesundheit
- Förderung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung
- Integration von Umwelt- und Entwicklungszielen in die Entscheidungsfindung

### **Erhaltung und Bewirtschaftung der Ressourcen für die Entwicklung:**

- Schutz der Erdatmosphäre
- Planung und Bewirtschaftung der Bodenressourcen
- Bekämpfung der Entwaldung
- Bekämpfung der Wüstenbildung und der Dürren
- Nachhaltige Bewirtschaftung von Berggebieten
- Nachhaltige Landwirtschaft und ländliche Entwicklung
- Erhaltung der biologischen Vielfalt
- Umweltverträgliche Nutzung der Biotechnologie
- Schutz der Ozeane, (...) Meere und Küstengebiete sowie rationelle Nutzung und Entwicklung ihrer lebenden Ressourcen
- Schutz der Güte und Menge der Süßwasserressourcen
- Umweltverträglicher Umgang mit toxischen Chemikalien
- Umweltverträgliche Entsorgung gefährlicher Abfälle
- Umweltverträglicher Umgang mit festen Abfällen und klärschlamm-spezifische Fragestellungen
- Sicherer und umweltverträglicher Umgang mit radioaktiven Abfällen

Übersicht aus: KUHN/ZIMMERMANN 1996, S. 157

**Abb. 4: Auszug aus dem Inhaltsverzeichnis der „Agenda 21“ zur Veranschaulichung der inhaltlichen Breite nachhaltiger Entwicklung**

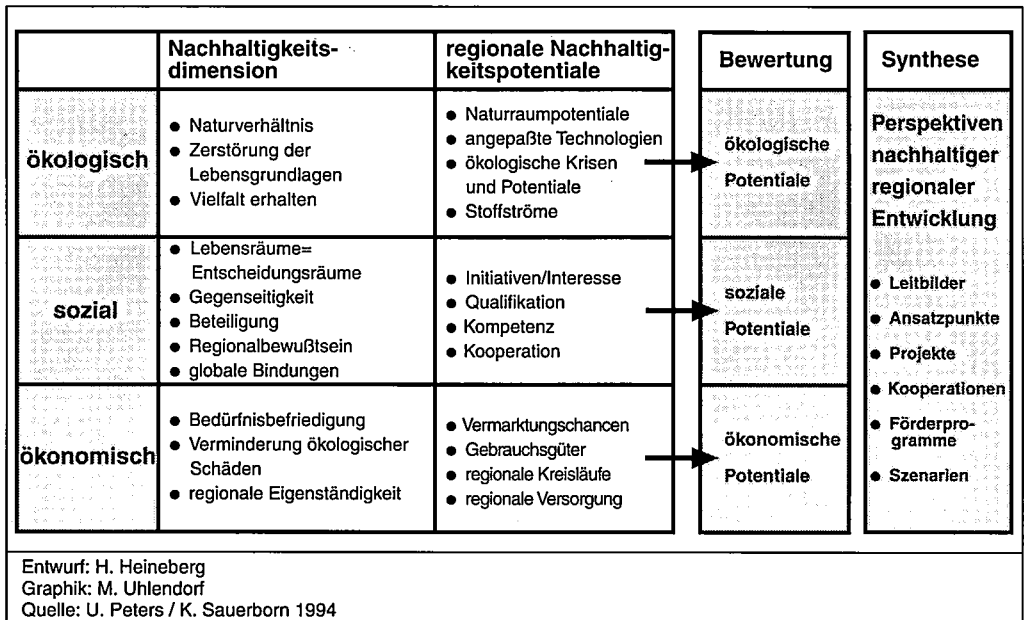
## Handlungsfelder für eine umweltgerechte Stadtentwicklung im Sinne der „Lokalen Agenda 21“

- Organisation der städtischen Umweltverwaltung
- Umwelt und Wirtschaft
- Energie und Klimaschutz
- Natur und Landschaft
- Flächeninanspruchnahme und Zuordnung der Nutzungen
- Bauen und Wohnen
- Verkehr
- Abfallwirtschaft
- Bodenschutz und Altlasten
- Wasser und Abwasser
- Luftreinhaltung
- Lärm
- Kommunale Umweltverträglichkeitsprüfungen
- Kommunale Umweltinformationssysteme
- Beschaffungswesen
- Finanzierung
- Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit
- Umwelterziehung und -bildung
- Umwelt und Entwicklung

**Abb. 5: Handlungsfelder für eine umweltgerechte Stadtentwicklung im Sinne der „Lokalen Agenda 21“ nach Deutscher Städtetag 1995**

Bereits 1995 ist vom Deutschen Städtetag eine am Rio-Mandat orientierte Materialsammlung für eine umweltorientierte Stadtentwicklung veröffentlicht worden. Diese gliedert sich in verschiedenste Handlungsfelder, für die jeweils Bestandsaufnahmen, Ziele und Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Diese nützliche Zusammenstellung versteht sich als ein erster Schritt zur Entwicklung einer Lokalen Agenda 21 in den Städten (vgl. Abb. 5). Gleichzeitig sind die Mitgliedsstädte aufgerufen, diese Orientierungshilfe durch Kritik und Anregungen weiterzuentwickeln (Deutscher Städtetag 1995).

Entscheidend ist, daß bei der Bezugnahme auf Kriterien oder Indikatoren der Nachhaltigkeit nicht vorrangig die sektorale, d. h. eine einseitige Vorgehensweise, sondern möglichst die Integration oder Vernetzung der Dimensionen ökonomischer, sozialer und ökologischer Nachhaltigkeit stärker berücksichtigt werden muß. Das entspricht nicht nur der Denkweise der Geographie, sondern setzt sich auch mehr und mehr in der interdisziplinären Stadt- und Regionalforschung durch. Ich verweise diesbezüglich beispielhaft auf die seit 1994 in dem interdisziplinären Forschungsprojekt mit der Bezeichnung „Nachhaltige Regionalent-



**Abb. 6: Zur Integration der Perspektiven ökologischer, sozialer und ökonomischer Nachhaltigkeit in Regionen**

wicklung Trier“, abgekürzt „NARET“, bearbeiteten regionalen Ansätze nachhaltiger Entwicklung. Die Projektbearbeiter H. Spehl und M. Tischler betonten in ihrem Diskussionspapier von 1994 jedoch, daß „regionale Konzepte, die tatsächlich eine Verbindung ökonomischer, ökologischer und sozialer Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung herstellen, bislang selten sind“ (ebd., S. 17). U. Peters und K. Sauerborn aus dem gleichen Forschungsprojekt stellten heraus, daß sich bei der bislang nur ansatzweisen Berücksichtigung der Integration der Dimensionen ökonomischer, sozialer und ökologischer Nachhaltigkeit diesbezüglich einerseits Einseitigkeiten der Vorgehensweisen widerspiegeln, andererseits würden sich dahinter zugleich bisher ungelöste Probleme verbergen: „Die Integration der Dimensionen ist zum jetzigen Zeitpunkt selbst stets eine Gratwanderung zwischen Ungewißheiten und praktischen Erfolgen und Erkenntnissen“ (PETERS/SAUERBORN 1994, S. 26).

Bei der Darstellung der Integration der Perspektiven ökologischer, ökonomischer und sozialer Nachhaltigkeit in Regionen in einem von der Projektgruppe NARET entworfenen Übersichtsschema wird ein schrittweises Vor-

gehen vorgeschlagen (vgl. Abb. 6): In bezug auf einzelne Nachhaltigkeitsdimensionen lassen sich regionale Nachhaltigkeitspotentiale erfassen, die über einen Bewertungsprozeß zu einer Synthese mit Perspektiven nachhaltiger regionaler Entwicklung führen. Es können diesbezüglich beispielsweise regionale Leitbilder entwickelt werden. Aber auch bei einem derartigen integrierten Vorgehen bleibt eine ganze Reihe von Fragen offen. Beispielsweise: „Wer nimmt die Bewertung eines Projekts anhand der Dimensionen von Nachhaltigkeit vor, und wie werden Unvereinbarkeiten, Ausschließlichkeitsverhältnisse und Konflikte zwischen den Anforderungen, die hieraus an die Projekte abgeleitet werden, thematisiert und entschieden?“ oder: „Wie werden innerregionale und internationale Abhängigkeiten und Beziehungen in die Bewertung und Entscheidung miteinbezogen?“ (PETERS/SAUERBORN 1994, S. 26)

Insgesamt läßt sich feststellen, daß das Themenspektrum der Agenda 21 und die Verschiedenheit der Ansätze, wie internationale, nationale und kommunale Organisationen auf der Grundlage des Rio-Mandats die nachhaltige Entwicklung angehen, außerordentlich breit und komplex sind (vgl. dazu auch WOLF

1996). Allerdings bestehen auch erhebliche Probleme bei der Anwendung: So ergeben sich - worauf M. HESSE 1996 hingewiesen hat - große Widersprüche „in bezug auf die Realisierung der Ansprüche von Umwelt und Entwicklung, etwa im Hinblick auf konkurrierende Ziele wie Freiraumschutz und Wohnraumversorgung“ (ebd., S. 103). Hinzu kommt, daß „Tendenzen der Globalisierung und Internationalisierung der Ökonomie, der zunehmende Wettbewerb nicht nur von Unternehmen, sondern auch von Städten und Regionen sowie die wachsende Komplexität der gesellschaftlichen Entwicklung...die individuelle bzw. politisch-gesellschaftliche Einflußnahme auf die jeweilige Prozesse (der nachhaltigen Raumentwicklung) ganz erheblich (erschweren)“ (ebd., S. 105). Es bedarf noch „einer intensiven Forschung und eines effektiven Informationsaustausches, damit Städte und Gemeinden flächendeckend jeweils eine Lokale Agenda 21 entwickeln und umsetzen können“ (NIEMANN 1997, S. 58).

#### 4. Strategien und Maßnahmen zur Umsetzung des Konzepts „nachhaltige Raumentwicklung“

Der Brundtland-Bericht von 1987, in dem in der deutschen Übersetzung von „dauerhafter“ anstelle von „nachhaltiger Entwicklung“ gesprochen wird, führt zum Ziel dieses Konzeptes u.a. aus: 'Dauerhafte Entwicklung' beschreibt letztlich...keinen Zustand starrer Ausgewogenheit, sondern eher einen Prozeß ständigen Wandels, dessen Ziel darin besteht, die Ausbeutung der Ressourcen, den Investitionsfluß, die Ausrichtung der technologischen Entwicklung und die institutionellen Veränderungen mit künftigen wie gegenwärtigen Bedürfnissen in Einklang zu bringen. Wir behaupten nicht, daß es sich dabei um einen einfachen und kontinuierlich verlaufenden Prozeß handeln wird. Schmerzhaft Entscheidungen werden notwendig werden, so daß Grundlage dauerhaften Wachstums in erster Linie der politische Wille sein wird“.

Diese und andere ähnlich relativ allgemein gehaltene Aussagen zum Ziel<sup>5)</sup> nachhaltiger Entwicklung führen nicht nur dazu, daß der Begriff Nachhaltigkeit breit rezipiert wird, sondern daß auch hinsichtlich der Umsetzung des Konzeptes unterschiedliche Positionen vertre-

ten werden. S. STRUNK hat 1993 versucht, die Positionen zu systematisieren und gleichzeitig Kritikpunkte herauszustellen. Sie unterscheidet drei Richtungen, die im folgenden nur sehr knapp zusammenfassend charakterisiert werden (nach STRUNK 1993, S. 36-39):

#### Position 1: Wachstumsstrategie mit ökologischer Variante

Nach dieser Strategie, die von der Weltbank und der Bundesregierung vertreten wird, wird Entwicklung im wesentlichen mit Wachstum (gemessen am Indikator Bruttosozialprodukt) gleichgesetzt. Dabei wird Wachstum - entsprechend der Export-Basis-Theorie - im wesentlichen durch Export induziert, d.h. es hängt von der Fähigkeit der jeweiligen Region zu exportieren ab. Umgekehrt ist die Exportentwicklung einer Region von der Importnachfrage einer anderen abhängig. Das Wachstum einer Region ist damit an das stetige Wachstum auch anderer Regionen gebunden. Die durch hohe Wachstumsraten hervorgerufenen Konflikte mit umweltpolitischen Zielen einer nachhaltigen Entwicklung lassen sich nach Vertretern dieser Position 1 z.B. dadurch lösen, daß eine effizientere Nutzung von Materialien und Energie angestrebt wird (ebd. S. 37).

Zu dieser Position läßt sich eine Reihe von Kritikpunkten anführen, u. a. daß zwischen Entwicklung und Außenhandel empirisch kein genereller Zusammenhang hergestellt werden kann und „daß sie auf der Illusion immerwährender Verfügbarkeit von Ressourcen und technischer Machbarkeit basiert“ ... „Dauerhaft“ und „nachhaltig“ bedeuten aus dieser Sichtweise vor allem dauerhaftes Wachstum“ (ebd., S. 37),

#### Position 2: Ökologische Modernisierung

„Der ökologische Ansatz dieser Sichtweise besteht darin, die vorhandenen Produktionsprozesse durch technische Innovationen im

<sup>5)</sup> Vgl. beispielsweise die Formulierung des Ziels einer nachhaltigen Entwicklung bei H.-J. Harbourn 1989: „Grundbedürfnisbefriedigungen und Erhaltung befriedigender Umweltbedingungen für alle gegenwärtigen und zukünftigen Menschen, wobei auch weitere „Entwicklung“ - die nicht immer mit Wachstum gleichgesetzt werden muß - als wünschenswert und möglich unterstellt wird“ (ebd., S. 79).

Sinne einer ökologischen Vorsorgepolitik umweltfreundlicher zu gestalten (z. B. durch den Aufbau eines Recyclingsystems, rationelle Nutzung von Primärenergieträgern etc.)“ ... Nach dieser Position ist eine ökologische Modernisierung der Produktion dadurch möglich, „indem - beispielsweise durch Öko-Steuern - die Preise für die Nutzung der Umwelt erhöht ... und damit Anreize zum sparsameren Umgang mit der Natur geschaffen werden. Die ökologische Modernisierung der Produktion schaffe nicht nur mehr Umweltqualität, sondern könne zugleich auch mehr wirtschaftliche Erträge bringen“ (ebd., S. 38).

Die Kritik an diesem Ansatz betrifft etwa die Tatsache, daß die Strategie der ökologischen Modernisierung zu einseitig an der Produktionsseite ansetzt und die Umweltschäden vernachlässigt, die durch Konsum entstehen. Daher bedarf es auch einer Veränderung des Konsumverhaltens. Beispiel: „Selbst wenn bspw. ökologische Autos gebaut würden, führt eine unendliche Steigerung des Verkehrsaufkommens zur Überlastung des Ökosystems“ (ebd., S. 38, vgl. dort auch zu weiteren Kritikpunkten).

### Position 3: Strukturelle Ökologisierung

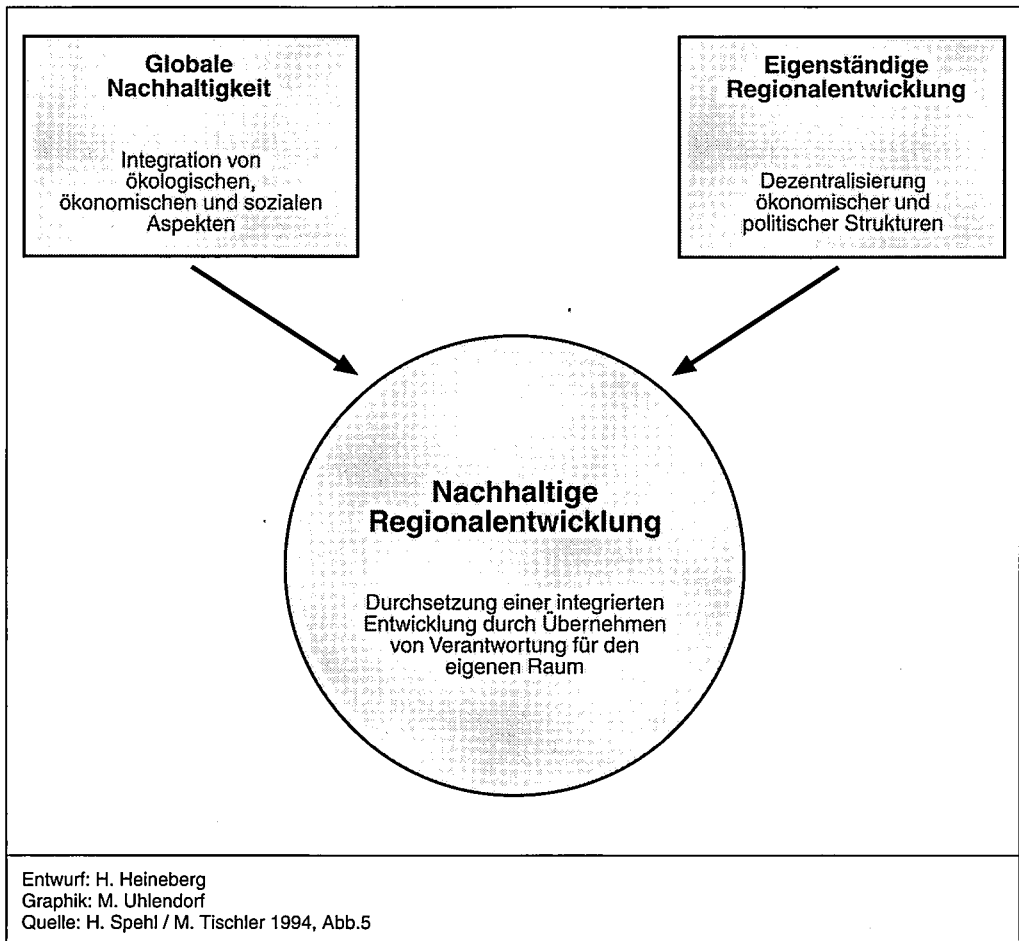
Von den Vertretern dieser Position wird die These vorgebracht, „nur der Ausstieg aus der Industriegesellschaft und eine Abkehr von einer auf Produktivitäts- und Produktionssteigerungen fixierten Entwicklung könne zu einer 'dauerhaften Entwicklung' führen“. Aus dieser Sichtweise heraus „sien grundlegende Veränderungen der Produktions- und Konsumstrukturen anzustreben. Entwicklungsplanung und das Wirtschaften müssen...dezentralisiert, kleinräumige und regionale Selbstversorgungseinheiten gesichert und die Abhängigkeit vom Weltmarkt reduziert werden. Anzuknüpfen sei an lokal vorhandenen Ressourcen, Kenntnissen, Technologien und am kulturellen Erbe“ (ebd.). Dieser Position wird u.a. entgegengehalten, daß „insbesondere der Rückzug auf lokale/autonome Entwicklungsmodelle...angesichts der nicht wieder rückgängig zu machenden Globalisierung der Produktion unrealistisch (sei)“ (ebd., S. 38-39).

Wie H. SPEHL und M. TISCHLER 1994 (S. 15) herausgestellt haben, lehnt sich der regional-

politische Ansatz, der sich an der nachhaltigen Entwicklung orientiert, „sehr stark an Arbeiten aus dem Bereich der Eigenständigen Regionalentwicklung an“. Dies beruht auf der Argumentation, daß die positive Entwicklung der integrierten ökonomischen, ökologischen und sozialen Komponenten durch eine verstärkte Dezentralisierung ökonomischer und politischer Strukturen erreicht werden kann (vgl. Abb. 7)<sup>6)</sup>. Die Autoren verweisen aber auch auf Arbeiten, in denen „die Dezentralisierung nur mit dem Ziel der Verbesserung im ökonomischen Bereich betrieben wird“. Und sie fahren fort: „Man kann somit nicht folgern, daß eine eigenständige Regionalentwicklung automatisch zu mehr Nachhaltigkeit führen muß, aber es erscheint doch recht wahrscheinlich, daß zur Nachhaltigen Regionalentwicklung auch eine politische und ökonomische Dezentralisierung gehört“ (ebd.).

Angesichts dieser und weiterer, sich z.T. widersprechender Ansätze zu einer nachhaltigen Entwicklung bedarf es noch erheblicher Klärungen grundsätzlicher Fragen und der Erarbeitung differenzierterer, regional und auch lokal angepaßter Konzepte der Nachhaltigkeit. Nach S. STRUNK (1993, S. 39) bedeutet dieses z. B. die Präzisierung des Verhältnisses von „Wachstum“ und „Entwicklung“. D.h. beispielsweise, was bedeutet qualitatives Wachstum und woran wird es gemessen (z. B. an der Qualität der Umwelt, der Produkte, der Verfahren)? Eine weitere Frage ist, ob sich Konzepte zur Kombination von ökologischer Modernisierung und struktureller Ökologisierung der Gesellschaft erarbeiten lassen. Ein anderer wichtiger Punkt ist, wie sich Entwürfe und Konzepte der Nachhaltigkeit im Hinblick auf ihre gesellschaftliche Durchsetzung realisieren lassen. Können beispielsweise größere Partizipationsmöglichkeiten der Bevölkerung bei den Maßnahmen zur nachhaltigen Raumentwicklung deren Akzeptanz erhöhen? Oder: „Welche Kooperationsmöglichkeiten zwischen gesellschaftlichen Akteuren (z. B. Gewerkschaften, Kommunen, Umweltverbänden, Arbeitgeber) müssen/können ausgeschöpft werden?“ (ebd., S. 39).

<sup>6)</sup> Zu den Zielen eigenständiger Regionalentwicklung und deren Beziehungen zu regionalpolitischen Leitbildern vgl. W. Kleine-Limberg und J. Knieling 1991.



**Abb. 7: Zusammenhänge zwischen globaler Nachhaltigkeit, eigenständiger und nachhaltiger Regionalentwicklung**

### 5. „Regionen der Zukunft“ als neues „Modellvorhaben der Raumordnung“

Am 11. September 1997, d. h. kurz nach der Schmallenberger Jahrestagung der Geographischen Kommission für Westfalen, hat die Bundesforschungsanstalt für Raumordnung (BfLR) im Auftrag des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (BMBau) einen Wettbewerb mit dem Thema „Regionen der Zukunft“ als neues „Modellvorhaben der Raumordnung“ öffentlich ausgelobt. Rund 130 Regionen bzw. regionale Initiativen aus allen Teilen Deutschlands beteiligten sich an dem Wettbewerb. Voraussetzung für die Auswahl von 12 bis 15 Regionen, die im Mai 1998 erfolgen soll, war ein

Bewerbungsverfahren, das die Entwicklung eines regionalen Leitbildes als „Bewerbstück“ bis Ende Januar 1998 voraussetzte; daran nahm eine große Zahl von insgesamt 84 Bewerbern teil (nach Auskunft Dr. B. Adam, BfLR, v. 25.2.98). Die neuen „Zukunftsregionen“ können an einem kombinierten Ideen- und Realisierungswettbewerb teilnehmen, der mit einer Preisverleihung und einer Präsentationsveranstaltung auf der Weltkonferenz URBAN 21 im Juli 2000 in Berlin enden wird (BfLR 1997b).

„Die Regionen, die am Wettbewerb teilnehmen, sollen Innovationen in Angriff nehmen und Projekte umsetzen, um die Voraussetzungen für eine nachhaltige Regionalentwicklung

## Rahmensetzende Ziele einer nachhaltigen Raum- und Siedlungsentwicklung

### Ökologische Ziele:

- Reduzierung der Freiflächeninanspruchnahme für Siedlungszwecke
- Förderung lokaler und regionaler Stoffströme und Energieflüsse
- Sparsame Nutzung nicht-regenerierbarer Rohstoffe und Energiequellen
- Reduzierung der Abgabe von Schadstoffen/Emissionen in die Natur

### Soziale Ziele:

- Gleichberechtigte Beteiligung und Berücksichtigung der Interessen aller regionalen Akteure und Bevölkerungsgruppen

### Ökonomische Ziele:

- Sicherung und Schaffung regionaler Arbeitsplätze in innovativen, umweltorientierten Betrieben
- Erhaltung und Verbesserung der finanziellen öffentlichen Handlungsspielräume

Abb. 8: Rahmensetzende Ziele einer nachhaltigen Raum- und Siedlungsentwicklung entsprechend dem Wettbewerb „Regionen der Zukunft“

zu verbessern. Regionale Handlungsspielräume einer nachhaltigen Raum- und Siedlungsentwicklung sollen im Dialog mit Vertreterinnen und Vertretern unterschiedlichster Bevölkerungs- oder Interessengruppen erweitert werden. Die Akteure in den Regionen sollen sich dabei an den rahmensetzenden Zielen orientieren“ (ebd.). Letztere sind in Abb. 8 zusammengestellt.

Mindestvoraussetzungen zur Teilnahme am Wettbewerb „Regionen der Zukunft“ waren Erklärungen bzw. Vereinbarungen in bezug auf die interkommunale Kooperation, die Zusammenarbeit mit überörtlichen Planungsinstanzen, Verbänden etc. sowie der Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern; als wünschenswert für die Kooperation und den Dialog wurde der Einsatz moderner Telekommunikationsmedien angesehen (BfLR 1997a). Durch interkommunale und regionale Zusammenarbeit bieten sich u.a. die Chancen einer „flächenzehrenden

und verkehrserzeugenden Zersiedlung“ entgegenzuwirken, „den öffentlichen Verkehr über Gemeindegrenzen hinweg besser zu koordinieren und unvermeidlichen Individualverkehr in umweltverträglichere ‘Bahnen zu lenken““ sowie „regionale Stoff- und Wirkungszusammenhänge auf das Ziel einer nachhaltigen Entwicklung auszurichten und überregionale Verflechtungen (z.B. in der Energieversorgung, in der Land- und Forstwirtschaft oder der Kulturwirtschaft) stärker zu regionalisieren“ (BfLR 1997b). Die Teilnehmer am Wettbewerb „Regionen der Zukunft“ haben die Aufgabe, derartige, ähnliche oder weitere Chancen aufzugreifen und auszubauen (ebd.)<sup>7)</sup>.

<sup>7)</sup> Zu den regionalen und raumplanerischen Handlungsspielräumen, Zielen, Strategien und Indikatoren des raumordnerischen Modellvorhabens „Regionen der Zukunft“, zu Auswahlkriterien sowie zur Organisation des Wettbewerbs vgl. im einzelnen B. Adams/A. Blach 1997).

Wie die bis Ende 1997 beim Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (ehemals Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung) eingegangenen Anmeldungen zeigen, hat sich der größte Teil des Sauerlandes nicht an dem Wettbewerb „Regionen der Zukunft“ beteiligt. Ausnahmen bilden (innerhalb des Regierungsbezirks Arnswald) lediglich der nordwestliche Randbereich des Sauerlandes (Ennepe-Ruhr-Kreis und Stadt Hagen), der im Rahmen einer Bewerbung des Kommunalverbandes Ruhrgebiet (KVR) für das gesamte Ruhrgebiet berücksichtigt wurde, sowie der Märkische Kreis.

„Der KVR ist mit seiner gesetzlichen Aufgabe der Sicherung und Entwicklung überörtlicher Freiräume den ökologischen und sozialen Gesichtspunkten der nachhaltigen Entwicklung verpflichtet. Allen teilregionalen Projekten, die in den Wettbewerb gestellt werden, ist gemeinsam, daß ihnen eine räumliche Strategie der Freiraumsicherung oder -entwicklung zu Grunde liegt“ (KVR 1998, S. 3). Das gilt insbesondere für das Teilprojekt „Landschaftspark Harkort-/Hengsteysee“ im nordwestlichen Randbereich des Sauerlandes. Unter Beteiligung der Städte Hagen, Wetter, Herdecke und Dortmund sowie des Ennepe-Ruhr-Kreises, des Ruhrverbandes wurde durch einen projektbegleitenden Arbeitskreis eine Rahmenplanung koordiniert, innerhalb der als grundsätzliche Ziele verfolgt werden:

I. „Sicherung und Wiederherstellung der ökologischen Leistungsfähigkeit“, II. „Sicherung und Entwicklung vorhandener Freiflächen unter Schaffung eines Freiflächenverbundsystems aus Grünflächen mit hoher ökologischer Wertigkeit („Vernetztes System“)“ und III. „Ordnung und Neustrukturierung von vorhandenen Freizeiteinrichtungen“. Für die „Regionale Rahmenplanung Hartkort-/Hengsteysee“ sind sechs regionale Leitziele definiert worden, und zwar 1. „Verbesserung der ökologischen Leistungsfähigkeit“, 2. „Verbesserung des Freizeitwertes“, 3. „Freiräumliche Verflechtungen Stadt-Landschaft“, 4. „Entwicklung von Stadtkanten zum Landschaftsraum“, 5. „Entwicklung eines Wege-Systems im Sinne einer gesamträumlichen Verflechtung“ sowie 6. „Erlebbarkeit der Geschichte“ (ebd. S. 7). Dahinter steht die Einsicht, „daß der Nutzungsdruck auf den Freiraum für Freizeitnut-

zungen, gewerbliche Nutzungen und Wohnen gerade in diesem Raum steigt“ (ebd.) und daß dem nur mit einer koordinierten Gesamtkonzeption im Rahmen eines ökologischen Planungsansatzes begegnet werden kann.

Das Beispiel des Märkischen Kreises zeigt, daß auch in diesem Teilraum des Sauerlandes bereits im Vorfeld des Wettbewerbs „Regionen der Zukunft“ erhebliche Initiativen im Sinne der Agenda 21 von Rio de Janeiro (1992) in Gang gesetzt worden sind. So wurde im Dezember 1996 vom Kreistag folgender Beschluß gefaßt: „Der Märkische Kreis nimmt die Herausforderung an, auch in seinem Bereich ein arbeitsorientiertes, umweltverträgliches und nachhaltiges Wirtschaftswachstum zu fördern, welches ökologische Belastungen von vornherein vermeidet, die Gesundheit schützt und die Natur bewahrt. Der Märkische Kreis sieht darin zusätzliche Chancen für neue, zukunftsorientierte Arbeitsplätze, für Innovationen und für die Anwendung neuer Technologien“ (ROLLAND 1997, S. 2). Im Rahmen des neuen Projektes „Modellregion Märkischer Kreis“ wurden zunächst sechs Handlungsfelder bestimmt, und zwar Energie, Verkehr, Siedlungsflächen, Technologie/Stoffströme, Regionale Vermarktung und Telekommunikation/Neue Medien. Im Gegensatz zum eher basisdemokratischen Ansatz der Empfehlungen zur Agenda 21 setzt der Märkische Kreis bewußt auf Institutionen, Verbände und „Entscheider“. Damit soll vermieden werden, „Beschlüsse zu Projekten zu bearbeiten, für die dann bei der Umsetzung niemand verantwortlich ist“ (ebd., S. 5). In jedem Handlungsfeld übernimmt je ein „Kompetenzzentrum“ die Führungsrolle. Jedes Zentrum ist ein kompetenter „Regionaler Akteur“, z. B. für die Energie das Unternehmen Elektromark und für den Verkehr die Märkische Verkehrsgesellschaft. Die Kreisverwaltung übt - insbesondere mit einer Geschäfts- und Kommunikationsstelle - koordinierende Funktionen aus. „Ein „Lenkungskreis“ aus Politikern der Kreistagsfraktion soll die Umsetzung des Kreistagsbeschlusses begleiten und ggf. steuernd eingreifen können, wenn sich das Projekt Modellregion zu sehr vom ursprünglichen (aus der Politik kommenden) Ansatz entfernt“ (ebd., S. 7). „Zu jedem Handlungsfeld wird ein Arbeitskreis gebildet, in dem die interessierten Regionalen Akteure (Wirtschaftsver-



bände, Kammern, Hochschulen, Gewerkschaften, Umweltverbände, Öffentliche Unternehmen, einzelne Unternehmen, Bürgerinitiativen etc.) die Ziele für ihren Bereich formulieren und soweit wie möglich konkrete Projekte für die Umsetzungsphase entwickeln“ (Märkischer Kreis, 5.11.1997). Das auf drei Jahre terminierte Projekt „Modellregion Märkischer Kreis“, das zunächst zur Hälfte von einem Sponsor (Elektromark) sowie zu einem Viertel vom Land Nordrhein-Westfalen und zu einem anderen Viertel durch den Märkischen Kreis unterstützt wird, soll wissenschaftlich begleitet werden. Außerdem werden zu jedem Handlungsfeld Fachveranstaltungen durchgeführt. Als Auftaktversammlung für das Projekt war der 5.3.1998 vorgesehen. „Es muß sich erst noch zeigen, ob der hohe Anspruch, in der Region eine nachhaltige Entwicklung zu initiieren, erreicht werden kann. Das Interesse ist sowohl in der Politik, in der Verwaltung als auch bei den Gruppierungen, die wir als Regionale Akteure gewinnen wollen, groß. Das bisherige Engagement der Beteiligten läßt erwarten, daß zumindest der Gedanke der Nachhaltigkeit stärker ins Bewußtsein gerückt wird und dadurch auch an deren Stellen auf eine nachhaltige Entwicklung hingearbeitet wird“ (ROLLAND 1997, S. 10-11).

## 6. Einsichten aus der Bewertung laufender Projekte zur nachhaltigen Raumentwicklung

Aus der Auswertung laufender Projekte zur nachhaltigen Raumentwicklung in Deutschland und Europa ergeben sich in Anlehnung an H. SPEHL (1997, S. 21) u.a. folgende Hinweise bzw. Einsichten:

- Es werden derzeit „an verschiedenen Stellen in Deutschland und Europa theoretische Konzepte für eine nachhaltige Raumentwicklung erarbeitet und praktische Umsetzungen dieser Konzeptionen erprobt“; dabei kann es „zur Zeit nicht darum gehen, ein für alle regionalen Ansätze richtiges Konzept zu erarbeiten“ (ebd.).
- Auffällig ist weiterhin, „daß die ökologischen Aspekte der nachhaltigen Regionalentwicklung bislang im Vordergrund stehen und die ökonomischen Aspekte einerseits wie auch die sozialen bzw. politischen Aspekte andererseits eher als Restriktionen gesehen werden“.
- Die Förderung der Vorhaben zur nachhal-

tigen Regionalentwicklung „ist eher punktuell und kasuistisch, denn flächendeckend und systematisch“ (ebd.). So sind etwa das südliche und östliche Hochsauerland - im Gegensatz zum nordwestlichen Sauerland - nicht unter den Wettbewerbern der o.g. Initiative „Regionen der Zukunft“ vertreten.

- „Die regionale Ebene ist sowohl aus der Sichtweise der Theorie des Föderalismus, der Regionalpolitik von unten und der Konzeption nachhaltiger Entwicklung eine wichtige Wirkungs- und Handlungsebene“ (ebd.). Dabei ergibt sich jedoch m. E. für die Zukunft die grundsätzliche Frage, auf welcher räumlich-administrativen Ebene (Kreise?, Regierungsbezirke? etc.) nachhaltige Regionalentwicklung in Deutschland langfristig, flächenhaft und politisch erfolgreich angesiedelt werden sollte. Bei dieser Frage ist jedoch zu beachten, daß eine „Konzeption nachhaltiger Regionalentwicklung nicht ... isoliert im politisch-administrativen Raum entwickelt werden (kann bzw. sollte)“. Denn deren „Konkretisierung und Umsetzung ist nur im Dialog und in Zusammenarbeit mit Bevölkerung und Wirtschaft zur realisieren“ (ebd., S. 22).

- Es gilt, daß die „Aufnahme der Konzeption nachhaltiger Regionalentwicklung als Grundsatz von Raumordnung und regionaler Entwicklungspolitik ... sowohl dem Interesse der Regionen, dem Subsidiaritätsprinzip als auch der Notwendigkeit und Möglichkeit der Koordination von ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekten der Entwicklung von Regionen entspricht“ (ebd.).

- „Bislang stehen offensichtlich die Interessen der politischen Akteure sowie Ressortzuständigkeiten auf allen Ebenen und schließlich Unsicherheiten darüber, ob die Konzeption nachhaltiger Regionalentwicklung mehr als nur ein neues Schlagwort für alte Sachverhalte ist, einer Umsetzung in praktische Politik entgegen“ (ebd.).

Auch unter den zuletzt genannten Aspekten kommt dem vorgenannten Wettbewerb „Regionen der Zukunft“ in Deutschland eine besondere Bedeutung für die Initiierung regionaler Nachhaltigkeit zu. Wenngleich sich das Hochsauerland (bislang) noch nicht an Aktivitäten kommunaler und regionaler Nachhaltigkeit im Sinne von Rio 1992 beteiligt hat, so stellt sich dennoch die wichtige Frage, inwieweit dort wichtige Aspekte der Nachhaltigkeit

in der Raumentwicklung - zumindest sektoral - bereits kommunal oder darüber hinaus seitens der Fachplanung oder auf regionaler Basis bereits praktiziert oder aufgrund bestehender Raumstrukturen potentiell ermöglicht werden. Unter diesem Gesichtspunkt sollen innerhalb des folgenden Abschnitts zunächst die Einzelbeiträge dieses Tagungssammelbandes kurz zusammenfassend vorgestellt und bewertet werden.

## **7. Fazit für die Jahrestagung der Geographischen Kommission für Westfalen 1997 und Kurzbewertung der Beiträge des Tagungssammelbandes**

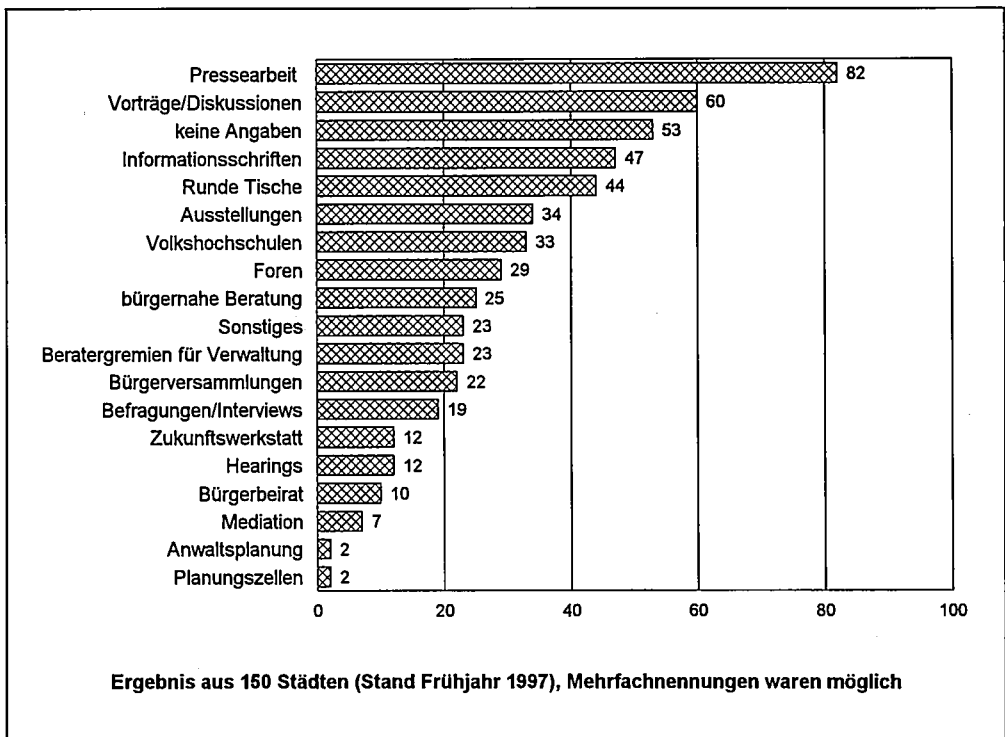
Es ergibt sich insgesamt, daß die aktuelle globale Herausforderung um nachhaltige Raumentwicklung auf der Ebene von Kommunen oder Regionen sowie darüber hinaus von Ländern und Staaten eine wichtige Notwendigkeit ist; sie soll das Überleben auf dieser Erde langfristig sichern, wenngleich der Trend zu einer nachhaltigen, zukunftsfähigen Entwicklung bislang global gesehen eher gegenläufig ist. Um so mehr ist das Anliegen des Rio-Mandats nicht nur von den Vertretern der Kommunen und Regionen sowie von örtlichen und regionalen umweltbewußten öffentlichen Institutionen und gesellschaftlichen Gruppen, sondern auch von wissenschaftlichen Institutionen - wie der Geographischen Kommission für Westfalen - grundsätzlich zu unterstützen; zugleich müssen aber auch die Möglichkeiten, Strategien und Grenzen der Nachhaltigkeit auf regionaler und kommunaler Ebene angesichts realiter vorhandener globaler und intraregionaler Wettbewerbszwänge immer wieder kritisch hinterfragt werden.

Unter den verschiedenen Wissenschaften, die sich mit unterschiedlichen Problemen der Nachhaltigkeit im Raum beschäftigen, fühlt sich die Geographie in besonderem Maße dazu aufgerufen, in Kontakt und Zusammenarbeit mit der Planungspraxis sowie mit für die Wirtschaftsentwicklung und Wirtschaftsförderung wichtigen Institutionen, aber auch mit anderen wissenschaftlichen Einzeldisziplinen und der breiten Öffentlichkeit, die Raumentwicklung im Hinblick auf Nachhaltigkeit zu analysieren sowie auch Beiträge zur Lösung zukunftsfähiger Kommunal- und Regionalentwicklung zu initiieren oder auch

selbst zu entwerfen bzw. wissenschaftlich zu begleiten. Diese besondere aktuelle Aufgabe der Geographie basiert auf dem Selbstverständnis unseres Faches, und zwar als Klammer zwischen den Naturwissenschaften sowie den Geistes-, Sozial- und Wirtschaftswissenschaften und der Raumplanung.

Für die Geographische Kommission für Westfalen gilt zudem, Öffentlichkeitsarbeit in bezug auf aktuelle lokal und regional relevante Themen zu betreiben. Wenngleich es mit unserer Jahrestagung nicht beabsichtigt war, „vor Ort“ in Schmallenberg oder in Medebach bzw. im Hochsauerlandkreis Lokale oder Regionale Agenden in Gang zu bringen, so sollte sich die Veranstaltung (einschließlich einer Tagesexkursion) auf den Prozeß der allgemeinen Nachhaltigkeitsdiskussion beziehen. Wie die Umfrageergebnisse des Deutschen Instituts für Urbanistik vom Frühjahr 1997 zeigen, waren die Pressearbeit sowie öffentliche Vorträge und Diskussionen die bisher von den Städten in bezug auf das Rio-Mandat dominant genutzten Kommunikationsformen (vgl. Abb. 9). In diese Gruppe von Aktivitäten ordnet sich unsere Tagung ein.

Die jüngeren und aktuellen Nachhaltigkeitsdebatten in der Politik, Öffentlichkeit, Raumplanung und Wissenschaft waren der Hintergrund für die Wahl des Themas und des räumlichen Schwerpunktes der öffentlichen Jahrestagung der Geographischen Kommission für Westfalen im Hochsauerlandkreis im September 1997. Die zentrale Thematik - aber auch die differenzierte Problematik - der nachhaltigen Raumentwicklung läßt sich am Beispiel des Sauerlandes in besonderer Weise behandeln und diskutieren. Wir haben einen im Landesmaßstab peripher gelegenen Mittelgebirgsraum vor uns, der in starkem Maße durch die naturräumlichen ökologischen Grundlagen sowie zugleich durch traditionelle, aber auch moderne und z. T. erheblich expandierende Wirtschaftszweige mit speziellen Anforderungen an den häufig begrenzten Raum der Täler geprägt ist. Dabei reicht die Spannweite von der Höhenlandwirtschaft, der Forstwirtschaft oder auch der Energie- und Wasserwirtschaft über bedeutende Branchen und Standortkonzentrationen des Sekundären Sektors - wie etwa des Maschinenbaus - bis hin zur Fremdenverkehrswirtschaft mit ihren un-



Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin 1997

Entwurf: H. Heineberg

**Abb. 9: Von den Städten genutzte Kommunikationsformen für die „Lokale Agenda 21“**

terschiedlichsten Angebotsformen und Ansprüchen seitens der Touristen. Zugleich ist dieser Raum seit dem Mittelalter verstädtert und insbesondere auch durch jüngere Siedlungsexpansionen einschließlich flächenintensiver Großvorhaben gekennzeichnet. Es versteht sich, daß daraus unterschiedlichste Flächenansprüche, Ressourcenbelastungen und Nutzungskonflikte - nicht nur in bezug auf Siedlung und Wirtschaft, sondern auch auf Naturschutz und Landschaftspflege sowie nicht zuletzt auch hinsichtlich der stark gestiegenen Verkehrsbedarfe - resultieren. Flächennutzungskonflikte bedeuten zugleich häufig auch ein Umdenken in planerischen Kategorien. Das betrifft nicht nur die vermutlich zukünftig noch stärkere Berücksichtigung der Nachhaltigkeit auf den verschiedenen räumlichen Ebenen einschließlich der Instrumentarien der unterschiedlichen Planungskategorien wie Gebietsentwicklungsplan<sup>8)</sup> und

Bauleitplanung, sondern (vermutlich) auch den Zwang zu noch intensiverer kommunaler Zusammenarbeit und Kooperation zwischen unterschiedlichsten Interessengruppen im Sinne des Rio-Mandats.

Anhand der folgenden Beiträge dieses Tagungsbandes werden Zusammenhänge sowie Konflikte zwischen den ökologischen, ökonomischen und auch sozialen Dimensionen der Nachhaltigkeit in der Raumentwicklung am Beispiel des Sauerlandes in vielfältiger Weise deutlich. So weist bereits das Grußwort von Frau Regierungspräsidentin Dr. Raghild Berve auf bestehende Nutzungskonflikte im Sauerland hin, für die es unter gemeinsamem Handeln der betroffenen Menschen - im Sinne von Kommunikation, Kooperation, Konzeption und Kreativität - Lösungen zu finden gilt. Auch Herr Winfried Stork, Kreisdirektor des Hochsauerlandkreises, nennt bestehende Konflikte zwischen der gewerblichen Entwicklung in den Talauen und deren ökologische Bedeutung. Er betont den Einsatz notwendiger Instrumente „vor Ort“ - z. B. der Landschaftsplanung durch den Hochsauerlandkreis.

<sup>8)</sup> Vgl. Bezirksregierung Arnsberg (Hg.) 1996 sowie die bereits stärkere Berücksichtigung der nachhaltigen Raumentwicklung in: Bezirksregierung Arnsberg (Hg.) 1997.

Der Beitrag des Schuldirektors (Meschede) REINHARD KÖHNE - als Ortsheimatpfleger, Kommunalpolitiker und Mitglied der Geographischen Kommission für Westfalen mit der Raumentwicklung im Hochsauerland besonders vertraut - verdeutlicht Konflikte und Perspektiven im Rahmen des jüngeren Kulturlandschaftswandels im Hochsauerlandkreis, insbesondere anhand der Entwicklung wichtiger Indikatoren für den Zeitraum 1975-1995. Es ergibt sich aufgrund der starken Zunahmen der Siedlungs-, Gebäude-, Frei- und Verkehrsflächen, daß dieser Mittelgebirgsraum im Rahmen des jüngeren Verstädterungsprozesses erhebliche kulturlandschaftliche Veränderungen erfahren hat. Gegenüber diesem mit beträchtlichen „Versiegelungstendenzen“ verbundenen Prozeß bedeutet die Zunahme der naturnahen Flächen einschließlich der Naturschutzgebiete grundsätzlich einen ökologischen Gewinn. Dabei ist der Mittelgebirgsraum - ähnlich dem Rhein-Ruhr-Verdichtungsgebiet - von der Umwidmung landwirtschaftlicher Flächen erfaßt worden, im Bereich des Hochsauerlandkreises neben neuen Siedlungs- und Verkehrsflächen allerdings auch zugunsten von Aufforstungen. Die Flächennutzungsveränderungen waren mit häufig nicht unbedeutenden Konflikten verbunden (z. B. Aufgabe qualitativ guter landwirtschaftlicher Nutzflächen für Siedlungs- oder Gewerbegebietsausweitungen).

Der Beitrag KÖHNE zeigt zudem wichtige Perspektiven einer nachhaltigen Raumordnung sowie Steuerungsinstrumente der nachhaltigen Ressourcennutzung auf. Dabei wird der Landschaftsplan als wichtigstes Instrument der Freiraumgestaltung, u. a. zur Freihaltung der Tal- und Ortslagen, eingestuft; in den nächsten Jahren werden 53% der Fläche des Hochsauerlandkreises mit rechtskräftigen Landschaftsplänen versehen sein. Dem Erhalt der landschaftlichen Vielfalt und dem Artenschutz dient auch das Kulturlandschaftsprogramm des Hochsauerlandkreises, das 1992 mit Unterstützung des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen konzipiert wurde und in das nunmehr die Mittelgebirgs-, Feuchtwiesen- und Streuobstprogramme als Landesprogramme integriert sind. Einem wichtigen Ziel des neuen Landesentwicklungsplans von Nordrhein-Westfalen, nämlich

„in den Großlandschaften wertvolle Kulturlandschaften mit hohem Anteil naturnaher Bereiche vorbildlich zu erhalten und typische Landschaftsstrukturen und Biotope besonders zu pflegen und zu entwickeln“, scheint die Stadt Schmalleberg im Hochsauerlandkreis nach KÖHNE in besonderem Maße zu entsprechen. Der Autor schlägt zudem ein Modellprojekt „wertvolle Kulturlandschaft“ „Schmalleberger Rothaargebirge“ vor, betont dabei - im Sinne der nachhaltigen Entwicklung - jedoch zugleich die Notwendigkeit „einer besseren Koordination der zur Zeit noch sektoral sich ergänzenden, überlagernden oder widersprechenden Planungen von Kommunen, Kammern, Gebietskörperschaften und Ministerien, damit sie in den davon betroffenen Systemen akzeptiert und realisiert werden können“.

Daß Nachhaltigkeit im Sauerland nicht losgelöst von den naturräumlichen Gegebenheiten betrachtet werden kann, veranschaulicht auch der Aufsatz von HANS VON DER GOLTZ, Forstdirektor und Leiter des Forstamtes Schmalleberg. Er zeigt auf, daß heute der modernen Waldwirtschaft im Schmalleberger Sauerland nicht nur für die Holzproduktion, sondern auch für die Erholungsnutzung, Wasserversorgung, Sauerstoffproduktion, CO<sub>2</sub>-Speicherung, Sicherung unbehandelter Gen-Ressourcen, der Bewahrung naturnaher Ökosysteme mit ihrer Flora und Fauna bis hin zur Sicherung örtlicher Veredelungsbetriebe eine besondere Bedeutung für die ganzzeitliche nachhaltige Raumentwicklung zukommt. Allerdings unterliegen die Leistungen der umweltfreundlichen Forst- und Holzwirtschaft, die im walddreichen Hochsauerland auch beschäftigungspolitisch von Bedeutung ist, nicht nur ökologischen, sondern vor allem auch wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen. So fordert VON DER GOLTZ u.a. einen verstärkten politischen Konsens für die zukünftige Forst- und Holzwirtschaft einschließlich eines regionalen Sonderprogramms, einer engeren interkommunalen Zusammenarbeit und anderer Kooperationsformen. Daß das diesbezügliche kooperative Handeln im Hochsauerlandkreis bereits Früchte getragen hat, zeigen bedeutende privatwirtschaftliche Initiativen der Forst- und Holzwirtschaft sowie des Fremdenverkehrs, unterstützt durch die Stadt Schmalle-

berg und das Forstamt, die u. a. zu der Errichtung eines attraktiven Holz- und Touristikzentrums in Schmallenberg geführt haben.

Der Referatbeitrag von WERNER VON BUCHWALD, Geschäftsführer der Industrie- und Handelskammer zu Arnsberg, behandelt differenziert die Wirtschaftsentwicklung im Kammerbezirk Südostwestfalen, der die beiden Großkreise Soest und Hochsauerland umfaßt, unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen an Infrastruktur und Verkehrserschließung im Rahmen der Nachhaltigkeit. Dabei wird eine ganze Reihe von Konfliktfeldern angesprochen, die sich nicht nur aus der überdurchschnittlich starken Ausrichtung des insgesamt recht erfolgreichen Wirtschaftsraumes auf dem produzierenden Sektor und der Gewerbeflächenentwicklung ergeben, sondern etwa auch aus den erheblich zugenommenen Straßentransporten und beträchtlichen Defiziten nicht nur im Straßennetz, sondern vor allem auch in leistungsfähigen Angeboten des - unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten grundsätzlich ausbauwürdigen - Schienenverkehrs. VON BUCHWALD wendet sich aus der Sicht der im überregionalen Wettbewerb stehenden Wirtschaft (neben dem produzierenden Gewerbe vor allem auch der Tourismus) gegen eine einseitige ideologische Ausrichtung auf ökologische Zielvorstellungen, um nach pragmatischen Lösungen bzw. Kompromissen zu suchen, „mit denen man auch unter Berücksichtigung nachhaltiger Entwicklungskonzepte sowohl den ökonomischen, den ökologischen als auch den sozialen Aspekten Rechnung tragen kann“.

Diplom-Geograph ECKHARD HENSELING, Mitglied der Geographischen Kommission für Westfalen und Geschäftsführer des Kreisverkehrsverbandes Südsauerland e.V., Olpe, stellt in seinem ersten Beitrag über „Auswirkungen von Infrastrukturmaßnahmen auf die Entwicklung eines sozial- und umweltverträglichen Tourismus“ mit den Projekten „Biggetalsperre“ und „Naturpark Ebbegebirge“ zwei unterschiedliche, aber zugleich bedeutende Beispiele für die Infrastrukturentwicklung im ländlichen Raum des südlichen Sauerlandes dar. Deutlich werden auf der einen Seite die frühen Bemühungen des Landschafts- und Naturschutzes um eine nachhaltige Raumentwicklung (u.a. durch Besucherlenkung), auf

der anderen Seite aber auch die durch den Tourismus mit seinen Verkehrs- und Besucherkonzentrationen zumindest zeitweilig auftretenden Belastungen nicht nur der Natur, sondern auch der ortsansässigen Bevölkerung. Es zeigt sich anhand dieser Beispiele auch, daß zwar „restriktive, planerisch oder psychologisch durchdachte Maßnahmen zur Realisierung eines umwelt- und sozialverträglichen Tourismus ... noch so erfolgreich sein (mögen), daß aber immer das Verhalten des einzelnen Menschen von zentraler Bedeutung ist“. So muß „ein durch gezielte Aufklärungsarbeit gefördertes, ökologisch orientiertes Bewußtsein der Menschen auch langfristig zu einem umweltschonenderen Verhalten“ führen.

In seinem zweiten Beitrag zeigt E. HENSELING auf, daß der im Südsauerland sehr gut organisierte Tourismus, einer der wichtigsten Wirtschaftszweige der Region, in jüngerer Zeit unter verstärktem Konkurrenzdruck durch andere attraktive Fremdenverkehrsgebiete, nicht zuletzt auch in den neuen Bundesländern, geraten ist. Hinzu kommen negative Auswirkungen der derzeitigen wirtschaftlichen Situation und veränderter Verhaltensweisen in der Tourismusmobilität. Der Autor folgert, daß zum zukünftigen Erfolg des Tourismus im Südsauerland nicht nur eine deutliche Qualitätssteigerung - beispielsweise durch Einsatz neuer innovativer Werbemethoden und die Nutzung neuer Medien - im Tourismusmarketing beitragen kann, sondern insbesondere auch eine nachhaltige Tourismusedwicklung als wichtiges „Qualitätskennzeichen“ für die Region. So ist „der sorgsame Umgang mit den Ressourcen ... für den Erhalt des Tourismus lebenswichtig“. In diesem Zusammenhang wird auch „ein integratives Gebietsmarketing in Kooperation mit allen Wirtschaftsbereichen“ immer bedeutender.

Stadtdirektor BERNHARD HALBE behandelt eingehend die kulturhistorische Tradition, aber auch die jüngeren Veränderungen der Stadt Schmallenberg, dem Tagungsort der Geographischen Kommission für Westfalen im September 1997. Von besonderem Interesse sind dabei die Ausführungen über nachhaltige Raumentwicklung aus der Sicht des Verwaltungsleiters einer Mittelstadt im oberen Sauerland. Betont wird die - vor allem aus der christlichen Tradition abgeleitete - Verant-

wortung gegenüber der Natur und der Umwelt in diesem viele Jahrhunderte zum ehemaligen Herzogtum Westfalen innerhalb des Gebietes des Erzbistums Köln gehörenden Raum. Als Leitgedanke der Kommunalplanung, insbesondere der Flächennutzungsplanung, wird die „organische Entwicklung“, „die die örtlichen Stärken weiter zur Geltung kommen läßt“, herausgestellt. Aus der langjährigen kommunalpolitischen Erfahrung heraus werden zudem vielfältige - auch Nutzungskonflikte mit der örtlichen Wirtschaftsentwicklung beinhaltende - Zusammenhänge innerhalb der Raumentwicklung erläutert. Die persönliche Bewertung ergibt, daß das Sauerland „vom eigenen Selbstverständnis und Selbstbewußtsein her“ traditionell „eine Region (ist), die mit großem Erfolg in einer gesunden Umwelt wirtschaftet“.

Von besonderem Interesse ist auch die dem Referat von B. HALBE beigefügte Beschreibung einer Stadtekursion, die nicht nur die Entwicklung des historischen Stadtkerns (nach wiederholten Brandkatastrophen) einschließlich jüngerer planerischer Veränderungen, sondern auch die Charakterisierung ausgewählter Ortsteile (Luftkurort Grafschaft, Ortsteile Schanze, Latrop und Fleckenberg) innerhalb der 1975 durch kommunale Neugliederung geschaffenen Großgemeinde Schmallenberg berücksichtigt.

Ebenfalls aus „Insider“-Sicht behandelt HEINRICH NOLTE - seit 1982 Stadtdirektor und ab 1.5.1998 neu gewählter erster hauptamtlicher Bürgermeister der Stadt Medebach - das Zusammenwachsen der am 1.7.1969 durch kommunalen Zusammenschluß entstandenen neuen Großgemeinde und deren kommunale Entwicklung bis zur Gegenwart. Der hochsauerländischen Stadt ist es offenbar gelungen, ihre Infrastrukturentwicklung in erheblichem Maße umweltgerecht zu gestalten. So gab es beispielsweise 1969 keine geordnete zentrale Abwasserbeseitigung in Medebach; die Ableitung aus Kleinklärruben führte zu zunehmenden Gewässerbelastungen. Zwischen 1970 und 1996 wurden rd. 32,5 Mio. DM allein in den Ausbau von Abwasseranlagen investiert, womit Medebach „einen gewaltigen Beitrag zum Umweltschutz und zur Nachhaltigkeit im Sinne der lokalen Agenda 21 geleistet (hat)“ (H. NOLTE). Ähnlich problematisch

war früher auch die Trinkwasserversorgung. Bis zur Gegenwart erfolgten beträchtliche Investitionen zur Sicherstellung der Wasserversorgung (u. a. Ausbau eines leistungsfähigen Verbundnetzes zwischen allen Ortsteilen der Stadt, Bau von Hochbehältern, Erschließung neuer Wasserreserven durch Anlage von sieben neuen Tiefenbrunnen). Diese Infrastrukturverbesserungen waren insbesondere eine entscheidende Voraussetzung für die Ansiedlung des neuen großen witterungsunabhängigen Ferienparks Gran Dorado (s. unten). Beim Straßen- und Wegebau in der Stadt Medebach wurden in den vergangenen Jahren zunehmend dessen Anpassung an den alten Verlauf der Ortsdurchfahrten und damit die Bewahrung der gewachsenen Stadt- und Dorfbilder berücksichtigt. Zugleich wurde auch die Mitbeteiligung der Bürger an der Straßenplanung immer wichtiger.

Ein erheblicher Konflikt mit dem Umweltschutz deutete sich 1997 an, als das nordrhein-westfälische Umweltministerium der Stadt Pläne zuleitete, nach denen ganz Medebach - mit Ausnahme bereits bebauter Ortsteile - als Vogelschutzgebiet entsprechend der EU-Vogelschutzrichtlinie ausgewiesen werden sollte. Danach hätten keinerlei Entwicklungsspielräume für die Wohn- und Gewerbegebietserweiterungen mehr bestanden. Inzwischen wurde von der Landesregierung signalisiert, auf die speziellen Entwicklungsvorstellungen der Stadt Rücksicht zu nehmen.

Der Beitrag von HEINRICH NOLTE verdeutlicht zudem sehr eindrucksvoll, welche Konsequenzen der dramatische Wegfall von gewerblichen Arbeitsplätzen durch Konkurs mehrerer einheimischer Unternehmen zu Beginn der 80er Jahre hatte. Aufgrund der intensiven Bemühungen von Rat und Verwaltung Medebachs um Schaffung von Ersatzarbeitsplätzen - was im industriell-gewerblichen Bereich zunächst erfolglos war - wird auch die Zustimmung zur Ansiedlung des neuen Gran Dorado-Ferienparks nach rund zehnjährigen vorbereitenden Bemühungen verständlich. Während H. NOLTE zu Recht die wirtschaftlichen Auswirkungen dieser Großanlage positiv bewertet - Medebach rückte damit gleichrangig mit Winterberg zu einer der bedeutendsten Fremdenverkehrsgemeinden Nordrhein-Westfalens auf -, wird auch zu-

gleich selbstkritisch angemerkt, daß „das architektonische Bild des Ferienparks von außen, also von der Zufahrtsstraße aus, nicht besonders vorteilhaft wirkt“. Derzeitig gehen die planerischen Bemühungen dahin, durch umfangreiche Begrünungsmaßnahmen den Park besser in die umgebende Landschaft einzubetten.

In dem Beitrag von PASCAL LEDUNE wird der Medebacher Gran Dorado-Park unter den Aspekten des Betriebskonzepts und deren Einordnung in die jüngere Entwicklung der Ferienparks sowie vor allem hinsichtlich ökologischer, ökonomischer und soziokultureller Auswirkungen derartiger Großobjekte untersucht<sup>9)</sup>. Neben negativen ökologischen und soziokulturellen Effekten überwiegen nach Auffassung des Verfassers die vielfältigen ökonomischen Vorteile dieser (erst 1995 vollständig fertiggestellten) Ferienanlage. Insbesondere hat dadurch der Sauerland-Tourismus insgesamt eine deutlich jüngere Neubelebung und auch Ergänzung hinsichtlich neuer Besuchergruppen erfahren, zumal Gran Dorado i.a. eine andere Klientel anspricht als der bisherige Fremdenverkehr im Sauerland. Die insgesamt beträchtlichen Ausgaben der Feriengäste verbleiben zudem überwiegend in der Region.

Dem Trend zu Freizeitbeschäftigungen mit mehr Erlebnischarakter und zu mehr Kurzurlauben entspricht das sog. Mountainbiking, eine Sportart, die in den vergangenen Jahren einen erheblichen Popularitätszuwachs erlebt

hat. FRANK PETCZELIES untersucht mit seinem Beitrag<sup>10)</sup> Zusammenhänge zwischen Mountainbiking und Tourismus unter besonderer Berücksichtigung der Akzeptanz von Mountainbike-Wegenetzen am Beispiel der von der Stadt Winterberg und dem Hochsauerlandkreis initiierten Planung einer sog. Mountainbike-Arena Hochsauerland. Die Arena, die in Zusammenarbeit u. a. mit dem Sauerländischen Gebirgsvereins sowie der Unteren Landschaftsbehörde und den zuständigen Forstämtern geplant wird, soll eine bessere Auslastung der bestehenden Winterberger Bobbahn über das Jahr hinweg ermöglichen. Zusätzlich ist ein langes, für diese Sportart besonders geeignetes differenziertes Wegenetz vorgesehen. Durch diese „Kanalisation“ des Mountainbiking ist von einer langfristigen, nachhaltigen Sicherung der ökologischen Funktionsfähigkeit des Projektes auszugehen. Die Ausweisung spezieller Mountainbike-Strecken bietet zudem die Gewähr, daß die durch diese Sportart entstandenen sozialen Konflikte mit anderen Nutzergruppen - insbesondere den Wandernden - minimiert werden. Auch können beträchtliche positive ökonomische Wirkungen erwartet werden, da der Sporttourismus nicht nur grundsätzlich an Bedeutung gewinnt, sondern mit dieser „Trendsportart“ vor allem auch andere, d. h. vor allem jüngere Gästegruppen für den Tourismus im Hochsauerland angesprochen werden.

Wenngleich bislang noch keine konkreten kommunalen oder regionalen Projekte unter den Vorgaben der Lokalen Agenda 21 im Hochsauerland initiiert wurden, so zeigen die Ergebnisse der Jahrestagung der Geographischen Kommission für Westfalen mit den in diesem Sammelband wiedergegebenen Referaten und auch weiteren Beiträgen, daß das Hochsauerland heute unter zentralen Aspekten beleuchtet werden kann, die sich auf eine Vielzahl von einzelnen Kriterien, Indikatoren, Strategien und Maßnahmen einer nachhaltigen Raumentwicklung beziehen. Dies konnte mit den Begriffen Landschaftswandel, Wirtschaftsentwicklung und Nutzungskonflikte im Untertitel dieses Tagungsbandes lediglich schlaglichtartig angedeutet werden.

<sup>9)</sup> Der Beitrag von P. Ledune stellt die Kurzfassung einer Magisterarbeit (1997) am Geographischen Institut der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen dar, die von Frau Prof. Dr. Claudia Erdmann betreut wurde. Zu der Problematik großmaßstäblicher Ferienanlagen aus der Sicht der Raumplanung vgl. allgemeiner auch U. Hatzfeld 1994 sowie U. Hatzfeld und S. Kruse 1995.

<sup>10)</sup> Der Beitrag stellt die Kurzfassung einer Diplomarbeit dar, die im Wintersemester 1997/98 am Institut für Geographie der Westfälischen Wilhelms-Universität abgeschlossen worden ist (Erstgutachter: AOR Dr. R. Lindemann).

## Literatur

**Adam, B., Blach, A.** (1997): Strategieempfehlungen für ein raumordnerisches Modellvorhaben „Regionen der Zukunft“. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 3, S. 201-216

**Akademie für Raumforschung und Landesplanung** (Hg.) (1994): Dauerhafte, umweltgerechte Raumentwicklung. Hannover (= ARL, Arbeitsmaterial 212)

**Anhuf, D., Frankenberg, P., Kappas, M., Proswitz, E., Siegmund, A.** (1996): Nachhaltige Nutzung von Ökosystemen in verschiedenen Klimazonen. In: Eichhorn, P. (Hg.): Ökologie und Marktwirtschaft. Probleme, Ursachen und Lösungen. Wiesbaden, S. 11-34

**Becker, Ch., Job, H., Witzel, A.** (1996): Tourismus und nachhaltige Entwicklung. Grundlagen und praktische Ansätze für den mitteleuropäischen Raum. Darmstadt

**Bergmann, E., Gatzweiler, H.-P., Güttler, H., Lutter, H., Renner, M., Wiegandt, Cl.-Ch.** (1996): Nachhaltige Stadtentwicklung. Herausforderungen an einen ressourcenschonenden und umweltverträglichen Städtebau. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 2/3, S. 71-79

**Bergmann, E., Wiegandt, Cl.-Ch.** (1996): Nachhaltige Stadtentwicklung. Herausforderungen an einen ressourcenschonenden und umweltverträglichen Städtebau. In: Standort 20, H. 2, S. 20-25

**Bezirksregierung Arnsberg** (Hg.) (1996): Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk Arnsberg. Teilabschnitt Oberbereich Dortmund - östlicher Teil - Kreis Soest und Hochsauerlandkreis. Arnsberg

**Bezirksregierung Arnsberg** (Hg.) (1997): Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk Arnsberg. Teilabschnitt Oberbereiche Bochum/Hagen (Bochum, Herne, Hagen, Ennepe-Ruhr-Kreis, Märkischer Kreis) - Entwurf -. Arnsberg

**Bildungswerk der Katholischen Arbeitnehmer-Bewegung Trier**, Trierer Arbeitsgemeinschaft für Umwelt-, Struktur- und Regionalforschung (TAURUS-Institut) (Hg.) (1996): Regionen im Aufbruch. Beiträge und Beispiele zur eigenständigen und nachhaltigen Regionalentwicklung. Bornheim

**Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung** (BfLR)(Hg.) (1996): Städtebaulicher Bericht. Nachhaltige Stadtentwicklung. Herausforderungen an einen ressourcenschonenden und umweltverträglichen Städtebau. Bonn

**Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung** (BfLR)(Hg.) (1997a): Regionen der Zukunft, Regionale Agenden für eine nachhaltige Raum- und Siedlungsentwicklung. Ein Wettbewerb der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung im Auftrag des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau. Wettbewerbsunterlagen. Bonn

**Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung** (BfLR) (Hg.) (1997b): Regionen der Zukunft, Regionale Agenden für eine nachhaltige Raum- und Siedlungsentwicklung. Ein Wettbewerb der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung im Auftrag des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau. Eine Kurzinformation vor der großen „Hürde“. Bonn

**Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau** (BMBau) (Hg.) (1996): Siedlungsentwicklung und Siedlungspolitik. Nationalbericht Deutschland zur Konferenz Habitat II. Bonn

**Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** (Hg.) (1996): Umweltbewußtsein in Deutschland - Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage 1996. Berlin (= Informationen des Bundesumweltministeriums)

**Busch-Lüty, C.** (1992): Nachhaltigkeit als Leitbild des Wirtschaftens. In: Politische Ökonomie, Sonderheft 4, S. 6-12

**Deutscher Bundestag, Referat Öffentlichkeitsarbeit** (Hg.) (1997): Konzept Nachhaltigkeit. Fundamente für die Gesellschaft von morgen. Zwischenbericht der Enquete-Kommission „Schutz des Menschen und der Umwelt - Ziele und Rahmenbedingungen einer nachhaltig zukunftsverträglichen Entwicklung“ des 13. Deutschen Bundestages. Bonn (= Zur Sache 1/97)

**Cernea, M. M.** (1993): Der soziologische Ansatz für eine nachhaltige Entwicklung. In: Finanzierung & Entwicklung, Dez., S. 11-13

**Deutscher Städtetag** (Hg.) (1995): Städte für eine umweltgerechte Entwicklung. Materialien für eine „Lokale Agenda 21“. Bearb. v. K. Fiedler und J. Hennerkes. Köln (= DST-Beiträge zur Stadtentwicklung und Umweltschutz, Reihe E, H. 24)

**Deutsches Institut für Urbanistik** (DIFU) (Hg.) (1997): Difu-Berichte, 2. Berlin

**Die Europäische Kampagne zukunftsbeständiger Städte und Gemeinden** (Hg.) (o. J.): Charta der Europäischen Städte und Gemeinden auf dem Weg zur Zukunftsbeständigkeit (Charta von Aalborg). Brüssel

**Fiedler, K.** (1997): Die Umsetzung der Agenda 21 in den Staaten und Städten. 1. Teil: Die staatliche Agenda 21. In: Der Städtetag 50, H. 5, S. 347-349

**Fiedler, K.** (1997): Die Umsetzung der Agenda 21 in den Staaten und Städten. 2. Teil: Die kommunale Agenda 21. In: Der Städtetag 50, H. 7, S. 484-488

**Forum Umwelt & Entwicklung** (Hg.) (1997a): Wie zukunftsfähig ist Deutschland? Entwurf eines alternativen Indikatorensystems. Werkstattbericht des AK Indikatoren des Forums Umwelt & Entwicklung. Bonn

**Forum Umwelt & Entwicklung** (Hg.) (1997b): Lokale Agenda 21. Ein Leitfaden. Bonn



- Gatzweiler, H.-P.** (1997): Nachhaltigkeit in der Raumordnung und im Städtebau. Herausforderungen nach Rio und Istanbul. In: Stadt und Gemeinde 52, H. 6, S. 126-131
- Harborth, H.-J.** (1993): Dauerhafte Entwicklung statt globaler Selbsterstörung. Eine Einführung in das Konzept des „Sustainable Development“. 2. Aufl. Berlin
- Hatzfeld, U.** (1994): Raumplanung in „fun-tastischen“ Zeiten. Anmerkungen zu kommerziellen Freizeitgroßeinrichtungen. In: Der Städtetag, H. 2, S. 80-90
- Hatzfeld, U.** (im Druck): Die Produktion von Erlebnis, Vergnügen und Träumen. Großmaßstäbliche Freizeiteinrichtungen als wachsendes Planungsproblem. In: Archiv für Kommunalwissenschaften
- Hatzfeld, U., Kruse, St.** (1995): Kommerzielle Freizeitgroßanlagen als Problem der Stadtplanung. In: Stadt und Gemeinde, H. 1, S. 3-11
- Hauff, Th.** (1997): Nachhaltige Stadtentwicklung in Münster - Münster als Modellstadt im ExWoSt-Vorhaben „Städte der Zukunft“. In: Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung und Statistik - Abteilung Stadtentwicklung (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., Peters, A.** (1997): Stadt der Zukunft. In: Garten + Landschaft 9, S. 27-28
- Hauff, V.** (Hg.) (1987): Unsere gemeinsame Zukunft. Der Brundtland-Bericht der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung. Greven
- Hennig, R.** (1991): Nachhaltigwirtschaft. Der Schlüssel für Naturerhaltung und menschliches Überleben. Quickborn (= Schriften zur Organik 2)
- Hesse, M.** (1996): Nachhaltige Raumentwicklung. Überlegungen zur Bewertung der räumlichen Entwicklung und Planung in Deutschland im Licht der Anforderungen der Agenda 21. In: Raumforschung und Raumordnung 54, H. 2/3, S. 103-117
- Hesse, M.** (1997): Alter Wein in neuen Schläuchen? Stadtentwicklung im Lichte der Agenda 21. In: Politische Ökologie 52, H. Juli/Aug., S. 38-41
- Institut für Organisationskommunikation (IFOK)** (1997): Wettbewerb „Regionen der Zukunft“. Ergebnisse des Informationstreffens am 9. Dezember in Bonn. Bonn/Benzheim
- Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, Berlin** (Hg.) (1993): Nachhaltig... Zukunftsfähig... Dauerhaft...“Sustainable Development“ als Leitbegriff in der Regionalentwicklung. Berlin (= Materialien des IRS, Graue Reihe 2)
- Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, Berlin** (Hg.) (1996): Nachhaltige Freiraumentwicklung aus siedlungsstruktureller und regionaler Sicht. Berlin (= Materialien des IRS, Graue Reihe 10)
- Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, Berlin** (Hg.) (1997): Grundzüge einer nachhaltigen Siedlungsstruktur- und Stadtentwicklung in den neuen Ländern. Berlin (= Materialien des IRS, Graue Reihe 13)
- Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS)** (Hg.) (1997): Nachhaltige Regionalentwicklung in Nordrhein-Westfalen. Zweite nordrhein-westfälische Planerkonferenz des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen und der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Dortmund (= ILS-Schriften 129)
- International Council for Local Environmental Initiatives (ICLEI), European Secretariat** (Hg.) (1997): Informationspaket für Kommunalverantwortliche und engagierte Bürger: Lokale Agenda in Deutschland. Freiburg
- Jenssen, H.-L.** (1997): Nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung. Ziele und Strategien. In: M. Knoll und R. Kreibich (Hg.) 1997: „Sustainable City“ - Zukunftsfähige Städte. Weinheim, S. 75-90 (= ZukunftsStudien 19)
- Kleine-Limberg, W., Knieling, J.** (1991): Eigenständige Regionalentwicklung. Instrument des sozial-ökologischen Umbaus „von unten“. In: RaumPlanung 54, S. 156-160
- Knoll, M., Kreibich, R.** (Hg.) (1997): „Sustainable City“ - Zukunftsfähige Städte. Weinheim (= ZukunftsStudien 19)
- Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR)** (Hg.) (1998): Wettbewerb Regionen zur Zukunft. Region Ruhrgebiet. Beitrag des Kommunalverbandes Ruhrgebiet. Essen.
- Kopfmüller, J.** (1993): Die Idee einer zukunftsfähigen Entwicklung - „Sustainable Development“. Eine kritische Betrachtung. In: Wechselwirkung 61, Juni, S. 4-8
- Kuhn, St., Zimmermann, M.** (1996): Lokale Agenda 21 für zukunftsbeständige Stadtentwicklung. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 2/3, S. 153-170
- Kühn, M.** (1997): Grundzüge einer nachhaltigen Siedlungsstruktur- und Stadtentwicklung in den neuen Ländern. Erkner (bei Berlin) (= Graue Reihe des Instituts für Regionalentwicklung (IRS), Bd. 13)
- Ledune, P.** (1997): Strukturen von Ferienparks und deren räumliche Effekte am Beispiel des Gran Dorado-Bungalowparks Medebach (unveröff. Magisterarbeit am Geographischen Institut der Technischen Hochschule Aachen)
- Lucas, R.** (1997): Nachhaltige Regionalentwicklung zwischen Regionalisierung und Globalisierung: Das K.I.W.I.-Netzwerk im Bergischen Land. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.): Nachhaltige Regionalentwicklung in Nordrhein-Westfalen. Zweite nordrhein-

westfälische Planerkonferenz des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen und der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Dortmund, S. 29-33 (= ILS-Schriften 129)

**Märkischer Kreis, Der Landrat** (Hg.): Modellregion im Märkischen Kreis - Arbeit, Umwelt, Innovation -. o.O. (Beratungsdrucksache, öffentlich, zum 5.11.1997)

**Maier, J.** (1997): Fünf Jahre nach Rio. Konzepte gibt's genug - es fehlt am Willen. In: Zukünfte, Nr. 20, S. 6

**Molitor, R.** (1997): Die Bedeutung der Landwirtschaft für eine nachhaltige Raumentwicklung. Endogene Entwicklungsmöglichkeiten in der Region Bergisches Land. Berlin (= Schriftenreihe des IÖW 111/97)

**Niemann, S.** (1997): Lokale Agenda 21: Umsetzung in Städten und Gemeinden. In: H. Walcha und K. Hermanns (Hg.): Tagesordnung mit Zukunft - Die Lokale Agenda 21 -. Sankt Augustin, S. 9-67 (= Konrad-Adenauer-Stiftung, Bereich Forschung und Beratung - Kommunalwissenschaften -, Arbeitspapier)

**Pamme, H.** (1997): Kommunale Entwicklungsaspekte und das Konzept der 'nachhaltigen Entwicklung'. Münster (Magisterarbeit an der Phil. Fakultät der Westf. Wilhelms-Universität)

**Pearce, D., Barbier, E., Markandya, A.** (1990): Sustainable Development. Economics and environment in the Third World. Aldershot

**Peters, U., Sauerborn, K.** (1994): NARET. Regionale Nachhaltigkeit - ein Leitbild für Regionen. Trier (= Universität Trier, NARET-Diskussionspapier 1)

**Peters, U., Sauerborn, K., Spehl, H., Tischer, M., Witzel, A.** (1996): Nachhaltige Regionalentwicklung - ein neues Leitbild für eine veränderte Struktur- und Regionalpolitik. Eine exemplarische Untersuchung an zwei Handlungsfeldern der Region Trier. Forschungsbericht des Projekts 'Nachhaltige Regionalentwicklung Trier'. Trier

**Petzeli, F.** (1998): Mountainbiking und Tourismus. Die Akzeptanz von Mountainbike-Wegenetzen am Beispiel der Mountainbike-Arena Hochsauerland. Münster (unveröff. Diplomarbeit, Institut für Geographie, Westfälische Wilhelms-Universität Münster)

**Reid, D.** (1995): Sustainable development. An introductory guide. London

**Rösler, C.** (1996): Stand der Umsetzung der Lokalen Agenda 21 in deutschen Städten. Erste Ergebnisse der Difu-Umfrage. In: C. Rösler (Hg.): Lokale Agenda 21. Dokumentation eines Erfahrungsaustauschs beim Deutschen Städtetag am 29. April 1996 in Köln. Berlin, S. 45-55 (= Deutsches Institut für Urbanistik, Umweltberatung für Kommunen)

**Rösler, C.** (Hg.) (1997): Städte auf dem Weg zur Lokalen Agenda 21. Dokumentation des 2. Erfahrungsaustauschs beim Deutschen Institut für Urbanistik am 24. und 25. April 1997 in Berlin. Berlin (= Deutsches Institut für Urbanistik, Umweltberatung für Kommunen)

**Rolland, M.** (Kreisdirektor Märkischer Kreis): Referat anlässlich der Infoveranstaltung des Kreises Neuss zur „Lokalen Agenda“, 29.10.1997. o.O. (vervielfält. Vortragsmanuskript)

**Sachverständigenrat für Umweltfragen** (Hg.) (1994): Umweltgutachten 1994 des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen. Für eine dauerhaft-umweltgerechte Entwicklung. Wiesbaden (= Deutscher Bundestag, 12. Wahlperiode, Drucksache 12/6995)

**Sarkar, S.** (1993): Nachhaltige Entwicklung. Rettungsversuch für eine sterbende Illusion. In: Wechselwirkung 61, Juni, S. 9-14

**Sibum, D.** (1997): Indikatoren einer nachhaltigen Entwicklung. In: Zukünfte, Nr. 20, S. 8

**SPD-Bundestagsfraktion, Fuchs, K.** (Hg.) (1997): Lust auf Zukunft. Nachhaltige Entwicklung - die sozial-ökologische Erneuerung der Gesellschaft. Bonn

**Spehl, H.** (1997): Nachhaltige Regionalentwicklung - Konzepte und Umsetzungsprobleme. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.): Nachhaltige Regionalentwicklung in Nordrhein-Westfalen. Zweite nordrhein-westfälische Planerkonferenz des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen und der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Dortmund, S. 18-26 (= ILS-Schriften 129)

**Spehl, H., Eser, Th. W.** (Hg.) (1994): Zur nachhaltigen Regionalentwicklung. Arbeitsmaterialien zu einem Ausbildungsprojekt an der Universität Trier. Trier (= Schwerpunkt Tourismus, Regional- und Siedlungsentwicklung (TRS) 5)

**Spehl, H., Tischer, M.** (1994): Regionale Ansätze und Projekte nachhaltiger Entwicklung. Forschungsbericht für die Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover. Trier = Universität Trier, NARET-Diskussionspapier 4

**Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung und Statistik - Abteilung Stadtentwicklung** (Hg.) (1997): Nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung - von Rio über Istanbul zur lokalen Agenda -. Münster (= Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung 2/97)

**Steinecke, A.** (Hg.) (1995): Tourismus und nachhaltige Entwicklung. Strategien und Lösungsansätze. 4. Europäisches Wirtschaftsforum auf der Internationalen Tourismus-Börse Berlin '95. Trier (= ETI-Texte 7)

**Strunk, S.** (1993): 'Sustainable Development' - was ist das und was soll das? Eine kurze Zusammenstellung von Positionen zu einem neuen ökologischen Konzept. In: Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, Berlin (Hg.): Nachhaltig...Zukunftsfähig...Dauerhaft... "Sustainable Development" als Leitbegriff der Regionalentwicklung. Berlin, S. 35-40 (= Materialien des IRS, Graue Reihe 2)

**United Nations, Department for Policy Coordination and Sustainable Development** (Hg.) (1996): Work program-

me on indicators of sustainable development of the Commissions on Sustainable Development. o.O.

**Walcha, H., Hermanns, K.** (Hg.) (1997): Tagesordnung mit Zukunft - Die Lokale Agenda 21 -. St. Augustin (= Konrad-Adenauer-Stiftung, Bereich Forschung und Beratung - Kommunalwissenschaften -, Arbeitspapier)

**Wolf, E.** (1996): Nachhaltige Raumentwicklung: ein Beitrag zu einem neuen Leitbild der Raumordnung. Berlin (= Akademische Abhandlungen zur Raum- und Umweltforschung)

# Kulturlandschaftswandel im Hochsauerlandkreis

## Konflikte und Perspektiven

### Reinhard K ö h n e , Meschede

#### 1. Naturräumliche Kennzeichen

Der Hochsauerlandkreis liegt überwiegend auf der Nordabdachung des Südergebirges. Mit der Medebacher Bucht reicht er nach Osten bis in die Hessische Senke. Höchster Punkt auf dem Rothaarkamm ist der Langenberg mit 843 m ü. NN; der niedrigste befindet sich bei Neheim im Ruhrtal bei 148 m ü. NN. Mit 1 958,5 km<sup>2</sup> zählt der Kreis flächenmäßig zu den größten des Landes. Die West-Ost-Ausdehnung beträgt 101 km, und von Nord nach Süd sind es etwa 78 km.

Die naturräumliche Gliederung wird durch die Tektonik eines alten Faltengebirges geprägt. Der Wechsel von Höhenrücken und Senken folgt dem Faltenwurf des variskischen Gebirges. Durch Zertalung, Ausräumung von weichen Tongesteinen in den Mulden und infolge der Resistenz von Sandsteinen ist der Gebirgsblock lebhaft in Kuppen, Riedel, Senken und Täler aufgelöst worden. Daneben finden sich jedoch ausgedehnte Ebenheiten, wie die Briloner und die Winterberger Hochfläche oder die Medebacher Bucht. Das Talnetz ist überwiegend auf die Ruhr ausgerichtet; lediglich das Ostsauerland jenseits der Wasserscheide entwässert über Diemel und Eder zur Weser.

Klimatisch gehört der Kreis zur subatlantischen, feuchttemperierten Zone mit subkontinentalen Zügen im Ostsauerland. Die Jahresmittelwerte liegen zwischen 5° C in den Gipfellagen und 8° C in den Niederungen. Die Verteilung der mittleren Niederschlagssummen wird durch die Exposition zu den regenbringenden Westwinden (Luv- und

Leelagen) bestimmt. Die höchsten Niederschlagsmengen erhalten der Rothaarkamm und das Astengebirge mit 1 200-1 400 mm. Im Ostteil sinkt auf einer Entfernung von 20 km von den Astenhöhen zur Medebacher Bucht die Niederschlagsmenge um 650 mm im Jahr.

#### 2. Kulturlandschaftliche Veränderungen 1975 - 1995

##### 2.1 Zunahme von Nutzflächen

- Die Siedlungsfläche hat mit 4 683 ha (28,7%) absolut den größten Zuwachs erfahren. Damit erreichte der überregionale Suburbanisierungsprozeß auch den Hochsauerlandkreis. In den bereits hochbesiedelten Ballungsräumen fiel dagegen die Siedlungsflächenerweiterung geringer aus als in den Ballungsrandzonen und den ländlichen Zonen (Tab. 1, Abb. 1). Im Hochsauerlandkreis erzielten Bestwig, Schmallenberg und Eslohe mit 47-60% den größten Zuwachs. Absolut gesehen führen Schmallenberg (1 092 ha), Arnsberg (656 ha) und Meschede (506 ha).

- Auch die Zunahme der Gebäude- und Freiflächen um 3 398 ha (58,4%) deutet auf eine höhere bauliche Verdichtung in Baulücken und bauliche Aktivitäten in Ortsteilen und Dörfern hin gemäß den Abrundungssatzungen nach dem Baugesetzbuch.

- Parallel dazu hat die Erschließung durch Straßen und Wege (WEG) um 1 604 ha (20,7%) zugenommen. Der Bau der A 46 am Rande der Ruhrtalung bedingt durch Einschnitte und Böschungen einen hohen Flächenverbrauch. Gleiches gilt für die verkehrli-

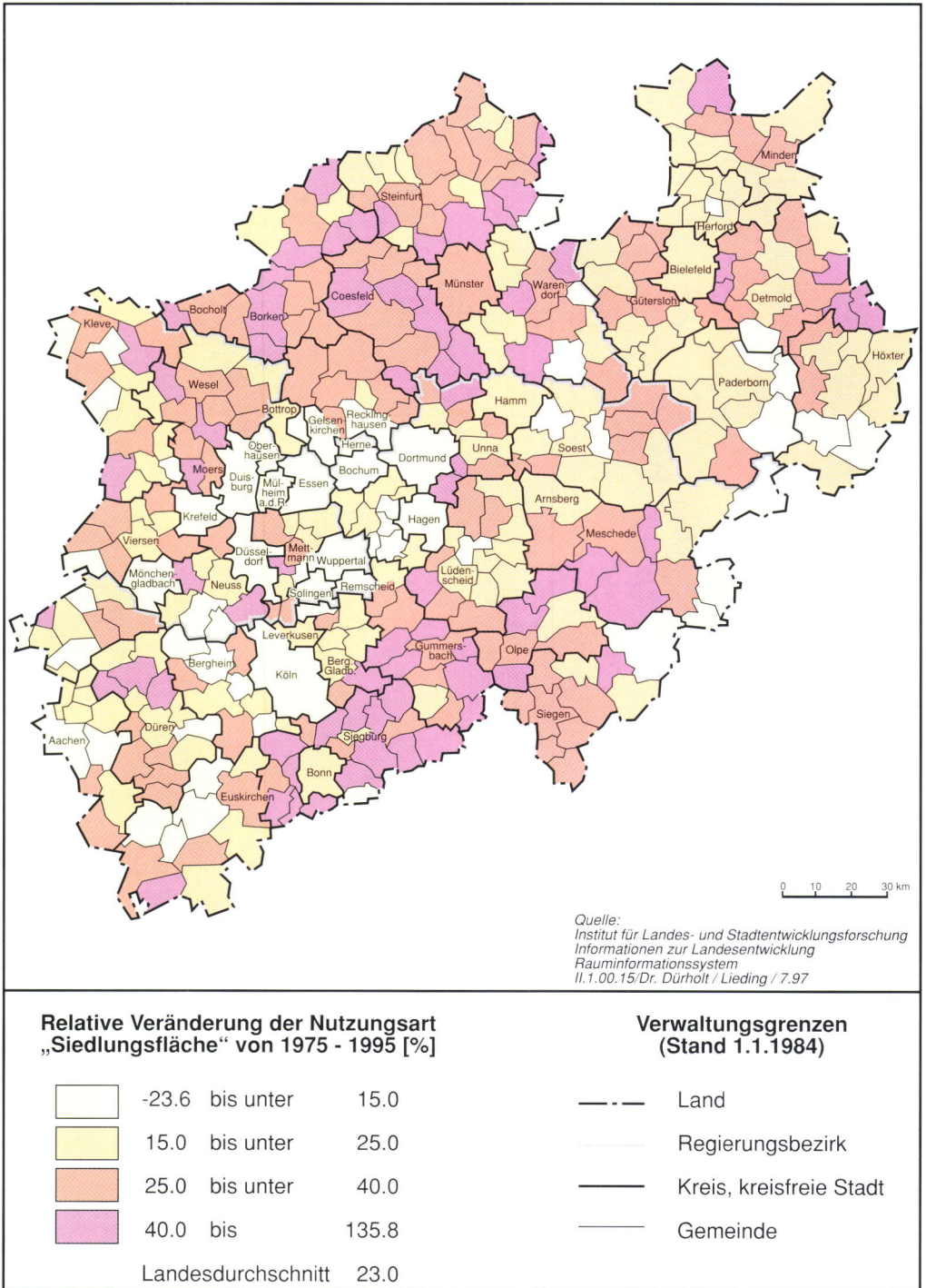


Abb. 1: Entwicklung der Siedlungsflächen in Nordrhein-Westfalen 1975 - 1995

**Tab. 1: Kulturlandschaftswandel im Hochsauerlandkreis 1975 - 1995**

|                        | Flächen |      |                             |              |
|------------------------|---------|------|-----------------------------|--------------|
|                        | Zunahme |      | Abnahme                     |              |
|                        | in ha   | in % | in ha                       | in %         |
| Siedlungsfläche        | 4 683   | 28,7 | Landwirtschaftl. Nutzfläche | -7 702 -10,8 |
| Gebäude- u. Freifläche | 3 398   | 58,4 | Ackerland                   | -7 750 -13,7 |
| Verkehrsfläche         | 1 604   | 20,7 | Hutung                      | -786 -8,6    |
| Naturnahe Fläche       | 3 154   | 2,9  | Gartenland                  | -563 -62,8   |
| Waldfläche             | 3 042   | 2,9  | Wiese/Weide                 | -134 -50,8   |
| Grünlandfläche         | 1 008   | 8,6  | Streuwiese                  | -40 -43,5    |
| Wasserfläche           | 107     | 6,4  | Unland/Ödland               | -126 -26,4   |
| Tagebauflächen         | 141     | 56,0 | Moor                        | -8 -44,1     |
| Sonstige Flächen       | 244     | 13,0 | Heide                       | -1 -2,0      |

| Hochsauerlandkreis 1995  |       |       |                       |         |       |
|--------------------------|-------|-------|-----------------------|---------|-------|
|                          | ha    | %     |                       | ha      | %     |
| Gebäude- und Freiflächen | 9 213 | 4,2   | Landwirtschaftsfläche | 63 977  | 32,6  |
| Betriebsfläche           | 806   | 0,004 | LF-Ackerland          | 36 109  | 18,4  |
| Erholungsfläche          | 864   | 0,004 | LF-Grünland           | 14 229  | 7,3   |
| Verkehrsfläche           | 9 864 | 5,0   | LF-Mischnutzung       | 13 086  | 6,7   |
|                          |       |       | Waldfläche            | 108 670 | 55,4  |
|                          |       |       | Gesamtfläche          | 195 855 | 100,0 |

Quelle: ILS Dortmund

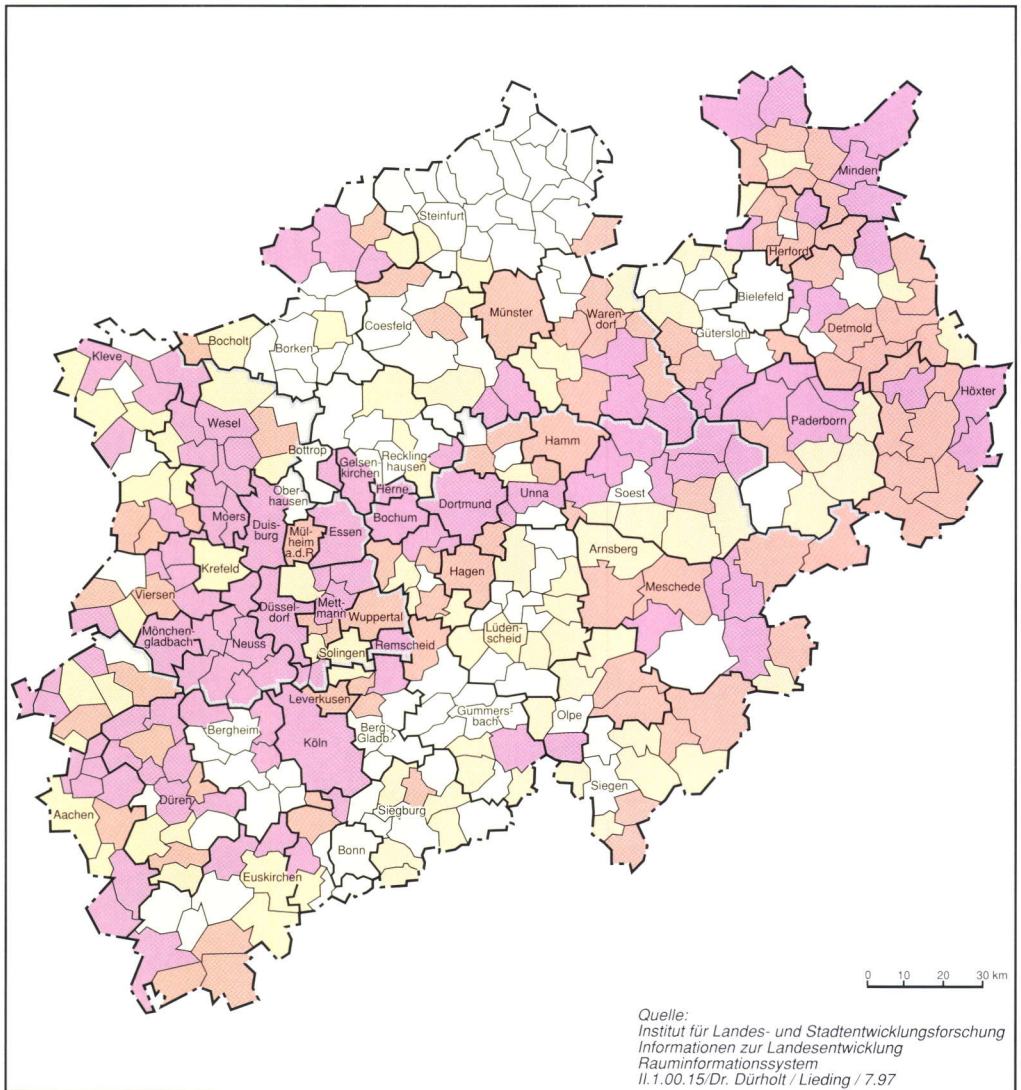
che Infrastruktur von Gewerbe- und Wohngebieten.

- Die mit den baulichen Aktivitäten verbundene Nachfrage nach mineralischen Rohstoffen hat zu einer Vergrößerung der Tagebaue um 141 ha (56%) geführt. Die Ausweitung betrifft namentlich die Kalk- und Diabasvorkommen in der Briloner Hochfläche.

- Gegenüber den vorab genannten, insbesondere mit Versiegelungseffekten verbundenen Flächenzuwächsen bedeutet die Zunahme der naturnahen Flächen um 3 154 ha (2,9%) einen ökologischen Gewinn. Bei diesem Konglomerat von Wald-, Wasser-, Moor- und Heideflächen macht sich überwiegend die Erweiterung der Waldflächen bemerkbar. Auf Landesebene schlägt sich deutlich der überdurchschnittliche Nachholbedarf der städtischen Verdichtungsräume nieder (Abb. 2). Aber selbst im walddreichen Hochsauerlandkreis liegt die Zunahme durchweg noch über dem Landesdurchschnitt von 3,5%. Den relativ

höchsten Zugang an naturnahen Flächen haben Eslohe mit 12,2%, Bestwig mit 8,3% und Winterberg mit 8%. Absolut gesehen stehen Winterberg mit 750 ha, Eslohe mit 608 ha und Olsberg mit 490 ha an vorderster Stelle. Schmallerberg hat sich mit dem Verlust von 409 ha (-2,3%) gegen den allgemeinen Trend entwickelt.

- Eine ökologisch positive Bilanz ergibt auch die zunehmende Ausweisung von Naturschutzgebieten. Die Gesamtfläche von 4 009 ha in 141 Gebieten hat einen Anteil von 2% der Kreisfläche erreicht. Gegenüber dem Bestand von 1983 mit 766,7 ha Naturschutzgebieten hat sich die NSG-Fläche bis 1996 verfünffacht. Diese besondere Inwertsetzung von Flächen der Forst- und Landwirtschaft ist u.a. das Ergebnis der Biotopkartierung und der Bestandsaufnahmen für die Landschaftspläne. Zu erwähnen sind auch die von der Forstverwaltung eingerichteten Naturwaldzellen, von denen es im Hochsauerlandkreis fünf mit 86 ha gibt; diese können den Naturschutzgebiete



| Relative Veränderung der Nutzungsart<br>„Naturnahe Fläche und Restfläche“<br>von 1975 - 1995 [%] |                        | Verwaltungsgrenzen<br>(Stand 1.1.1984) |                         |
|--|------------------------|--|-------------------------|
|  | -30.0 bis unter 0.0    |  | Land                    |
|  | 0.0 bis unter 2.0      |  | Regierungsbezirk        |
|  | 2.0 bis unter 6.0      |  | Kreis, kreisfreie Stadt |
|  | 6.0 bis 261.4          |  | Gemeinde                |
|  | Landesdurchschnitt 3.5 |  |                         |

**Abb. 2: Entwicklung der naturnahen Flächen und Restflächen in Nordrhein-Westfalen 1975 - 1995**

ten hinzugezählt werden, da sie nicht bewirtschaftet werden.

## 2.2 Die Abnahme der landwirtschaftlichen Flächen

- Den höchsten Verlust hat mit -7 702 ha (-10,8%) die Landwirtschaftliche Nutzfläche (LN) erlitten. Hierin spiegelt sich die Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsflächen einerseits und im Mittelgebirge die Aufforstung von landwirtschaftlichen Grenzzertragsböden andererseits. Die Inanspruchnahme von LN-Flächen zur Ausweitung von Bau- und Gewerbegebieten ergibt sich auch aus den Zwängen der Erschließung aus den traditionellen Siedlungskernen heraus, die überwiegend auf den Niederterrassen der Talräume liegen und nur am Rande der Talauen oder am unteren Hangfuß Bebauung ermöglichen. Der Rückgang des Ackerlandes um 7 750 ha (-13,7%), der Hutungen um 786 ha (-8,6%) sowie des Gartenlandes um 563 ha (-62,8%) lassen auf die Aufgabe von qualitativ besseren LN-Flächen im Zuge der Siedlungsausweitung schließen. Natürlich ist mit der Ausweisung als Bauland in der Regel auch eine beträchtliche Bodenwerterhöhung verbunden, die im Zusammenhang mit dem agraren Strukturwandel bei der beruflichen Umorientierung meistens sehr willkommen ist. In NRW sind der Ballungsraum an Rhein und Ruhr und besonders der Mittelgebirgsraum von der Umwidmung landwirtschaftlicher Flächen erfaßt worden (Abb. 3). Die höchsten Verluste im Hochsauerlandkreis haben Winterberg mit -1 169 ha (-28,3%), Meschede -767 ha (-10,4%) und Olsberg -682 ha (-20,8%) in Kauf genommen. In Bestwig sind 651 ha (-31,2%) der LN verloren gegangen.

## 2.3 Hintergründe des Flächennutzungswandels

- Die Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsflächen dokumentiert räumliche Wachstums- und Verlagerungsprozesse aus den Ballungsräumen heraus in die Randzonen und aus den Kernstädten in die Umlandgemeinden. Der Baulandbedarf resultiert aus steigenden Wohnflächenansprüchen; im Hochsauerlandkreis wird z.B. das baulandaufwendige Ein- oder Zweifamilienhaus favorisiert. Industrie

und Gewerbe der Zukunftstechniken stellen zunehmend auch Ansprüche an die ökologische Qualität des Standortes. Verstärkt wird der Trend durch den Kampf der Städte und Gemeinden um Investoren, da die Gewerbesteuer nach wie vor eine wichtige Grundlage der kommunalen Autonomie ist. Mit der weiteren Ausweisung von Bauflächen reagieren die Kommunen darüber hinaus auf demographische Zuwächse, die nach der deutschen Wiedervereinigung aus einer anhaltenden Zuwanderung resultieren, nachdem die achtziger Jahre allgemein im Zeichen des Bevölkerungsrückgangs bzw. der Stagnation standen (Abb. 4).

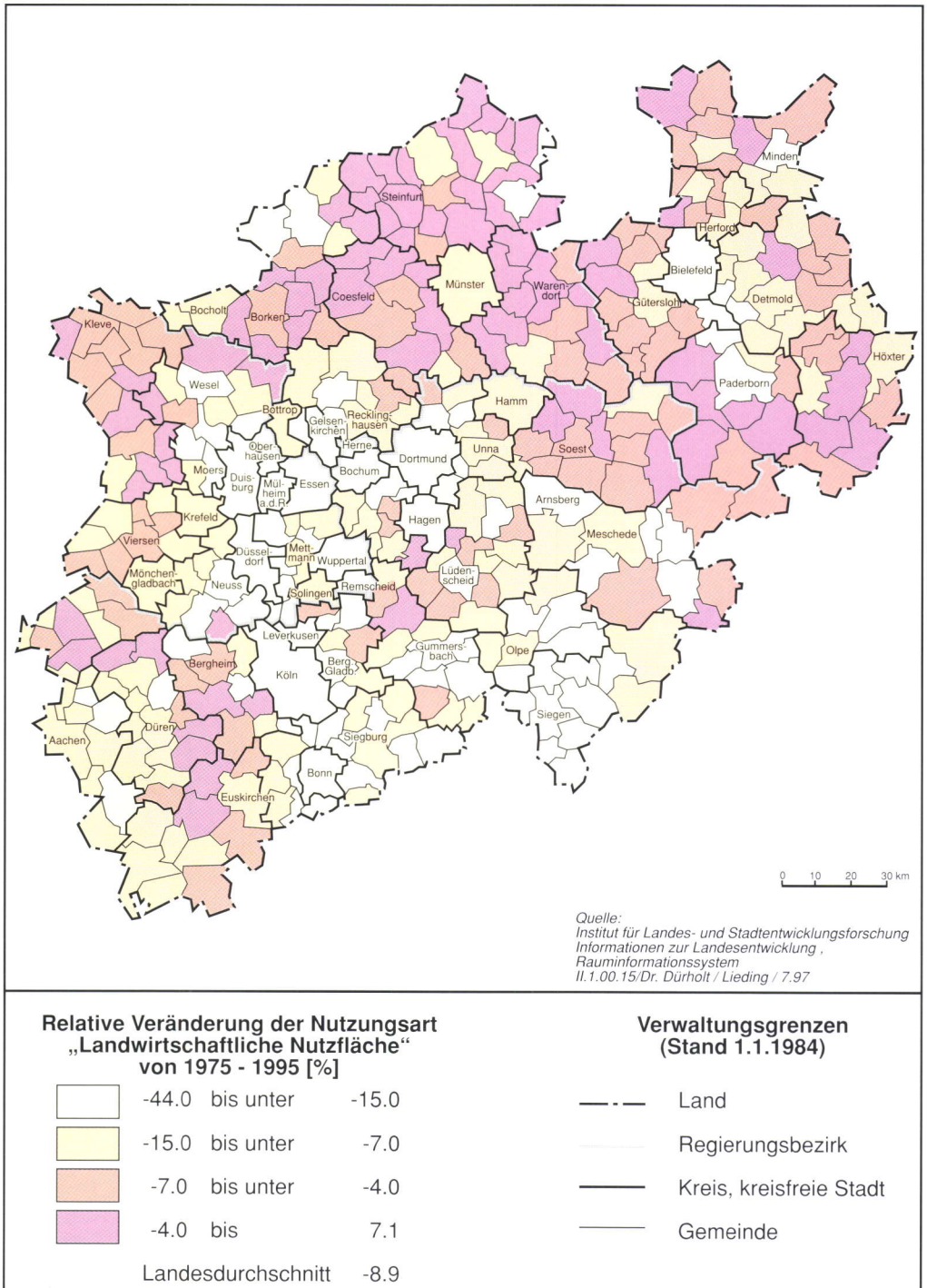
Die Zunahme der Einwohnerdichte erfolgte ab der Mitte des 18. Jh.s linear und seit 1900 exponentiell. Infolge des Baus der oberen Ruhrtalbahn um 1870 kam es zu einer Konzentration der Bevölkerung in der Ruhrachse zwischen Arnsberg und Olsberg. Namentlich Arnsberg und Bestwig liegen mit Einwohnerdichten von 404 und 174 E./km<sup>2</sup> über dem ländlichen Durchschnittswert des Kreises (144 E./km<sup>2</sup>; Abb. 5).

## 3. Flächennutzungskonflikte

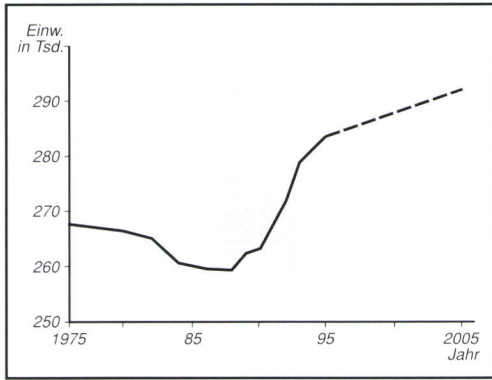
Auch in einem ländlich strukturierten Ergänzungsraum lösen Flächenansprüche, die als umweltbelastend oder -zerstörend gelten, politischen oder bürgerlichen Widerstand aus. Stichwortartig sollen hier einige Konfliktfelder aufgezeigt werden, die in der öffentlichen Diskussion in der Vergangenheit und Gegenwart eine Rolle gespielt haben:

- Siedlungsflächen <--> Landwirtschaft (Flächenintensive Großvorhaben, z.B. in Brilon 220 ha Industrie- und Gewerbegebiet)
- Straßenbau <--> Naturschutz/Land- und Forstwirtschaft (Weiterbau der A 46 von Neheim nach Menden im Bereich des Luerwaldes)
- Abfallwirtschaft <--> Tourismus/Anlieger (Bau der Zentraldeponie des Hochsauerlandkreises bei Frielinghausen)
- Wasserwirtschaft <--> Naturschutz/Kommunen (Negertal, Talsperrenbau im Renautal)
- Tourismus <--> Naturschutz (Bungalowpark „Gran Dorado“ bei Medebach)
- Energiewirtschaft <--> Landschaftsschutz (Bau von sog. Energieparks)

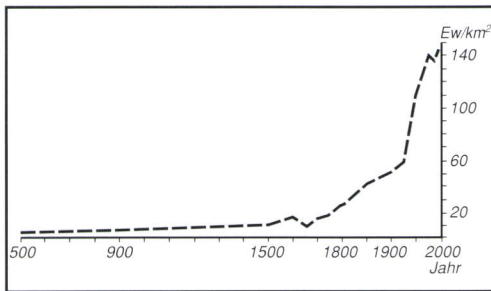




**Abb. 3: Entwicklung der landwirtschaftlichen Nutzflächen in Nordrhein-Westfalen 1975 - 1995**



**Abb. 4: Entwicklung der Bevölkerung im Hochsauerlandkreis 1975 - 1995**



**Abb. 5: Entwicklung der Einwohnerdichte**  
(nach W. Müller-Wille 1979, S. 16)

- Konkurrierende Verdrängungseffekte auf der landwirtschaftlichen Nutzfläche (Aufforstungsdruck, Weihnachtsbaumkulturen, Ergänzungsmaßnahmen)
- Reservatsplanung <---> Kommunen/Land- u. Forstwirtschaft (Biosphärenreservat Rothaargebirge, IBA Medebacher Bucht, FFH-Gebiete)

#### 4. Perspektiven einer nachhaltigen Raumordnung im Hochsauerlandkreis

- Bei anhaltender Zuwanderung (Aufnahme weiterer Ostländer in die EU) wird die Nachfrage nach Siedlungsflächen bestehen bleiben.
- Die Agrarpolitik der EU geht in die Richtung mehr Marktwirtschaft, Abbau von Überschüssen, weniger Subventionen. Die zu erwartenden Extensivierungsflächen könnten bei naturnaher Bewirtschaftung dem ökologi-

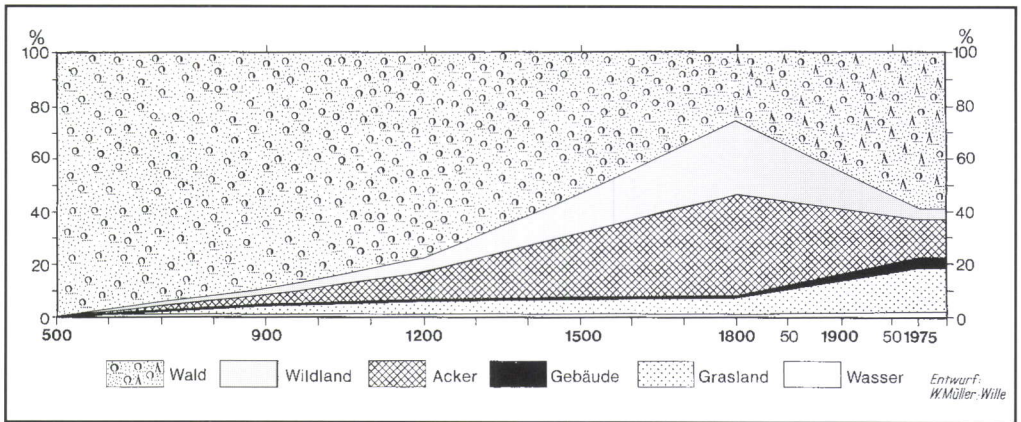
schen Ressourcenschutz nutzbar gemacht werden.

- Die Finanznot der öffentlichen Haushalte wird andauern und damit die Ausgleichszahlungen zur Diskussion stellen oder sogar eine deutliche Reduzierung der Agrarpreise auf das Weltmarktniveau erzwingen.

- Der Rückzug der Landwirtschaft aus den benachteiligten Gebieten wird unter diesen Umständen anhalten. Die landwirtschaftliche Nutzung würde sich im Extremfall auf wenige Gunststandorte zurückziehen (etwa 10% der LN). Aufforstungen, überwiegend mit Nadelhölzern, wären die Alternative für die Bergbauern. Der Verlust an Offenland, wertvollen Biotopen und landwirtschaftlicher Vielfalt würde zwar durch den Zugewinn an Holzbodenfläche ausgeglichen, den landesplanerischen Zielen des Tourismus und des Natur- und Landschaftsschutzes aber zuwiderlaufen. Schon jetzt wird der durchschnittliche Waldanteil von 55% im Hochsauerlandkreis in 7 von 12 Kommunen überschritten. Ausgesprochene Waldkommunen mit etwa 67% sind z.B. Bestwig, Winterberg, Olsberg und Arnsberg. Daher wird man bei zukünftigem Flächenbedarf das Verbot der Inanspruchnahme von Waldflächen, z.B. von Fichtenmonokulturen, neu diskutieren müssen, damit die zunehmenden Verluste und das Anwachsen der Siedlungsfläche begrenzt werden können (Abb. 6).

#### 5. Steuerinstrumente der nachhaltigen Ressourcennutzung

- Gebiete mit überwiegend ländlicher Raumstruktur verfügen nur scheinbar über reichlich Freiraum. Angesichts der zunehmenden Siedlungsflächen empfiehlt der Landesentwicklungsplan (LEP) einen sparsamen Umgang mit den biologisch aktiven Freiflächen. Diese dürfen nur dann in Anspruch genommen werden, wenn der Flächenanspruch nachprüfbar erforderlich ist.
- Wegen der Bedrohung wildlebender Arten wird ein ganzheitlicher Naturschutz mit landesweiter Regeneration natürlicher Landschaftselemente angestrebt. In Großlandschaften des Landes sollen wertvolle Kulturlandschaften besonders gepflegt und entwickelt werden.



**Abb. 6: Landnutzung im Hochsauerland** (nach W. Müller-Wille 1979, S. 16)

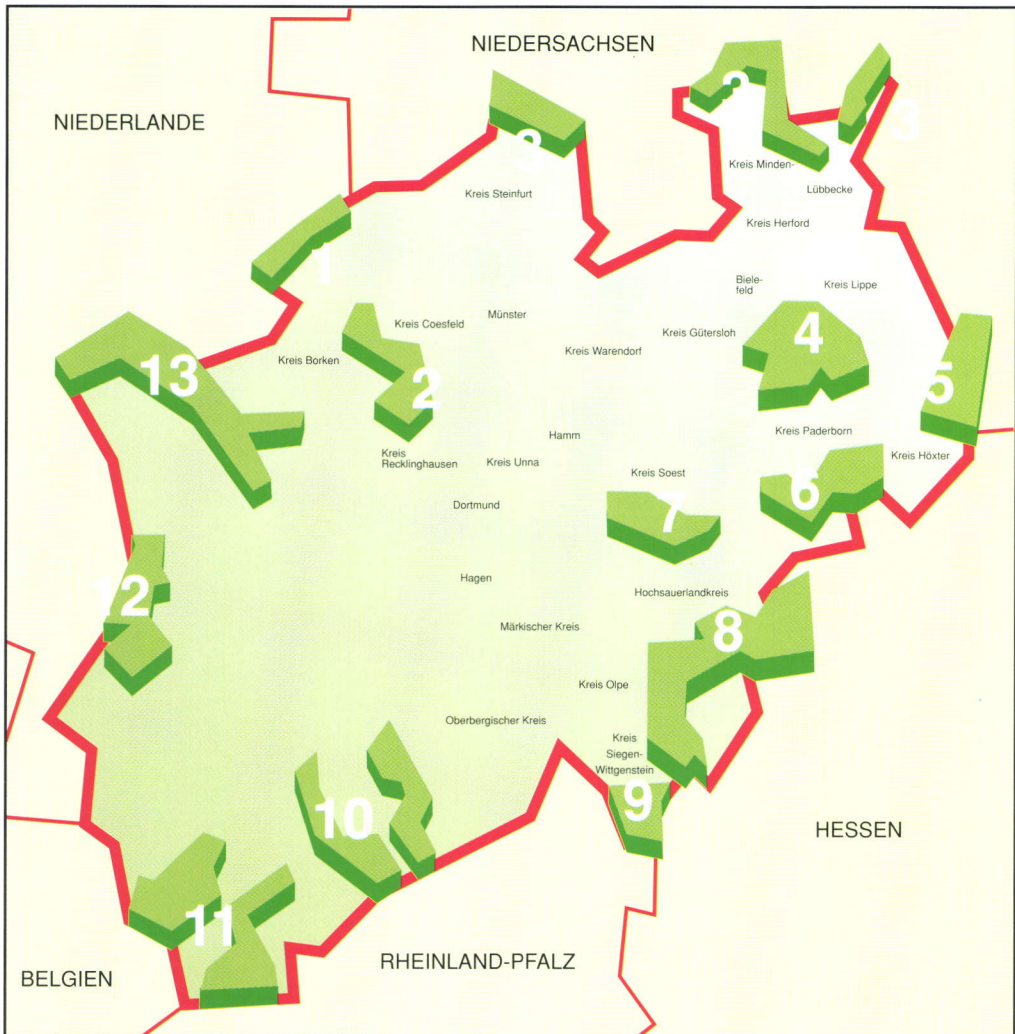
- Der Gebietsentwicklungsplan hat im Zuge des planerischen Vorlaufs den Begriff „wertvolle Kulturlandschaft“ zwar noch nicht konkretisiert, weist aber auf die landschaftliche Vielfalt des Mittelgebirges hin und fordert, auch im Interesse des Tourismus, Schönheit und Charakter der Landschaft und in der Bauleitplanung die reizvollen Orts- und Landschaftsbilder zu erhalten; er unterstreicht die Wechselwirkungen zwischen Landwirtschaft und Fremdenverkehr.

- Wichtigstes Instrument der Freiraumgestaltung ist der Landschaftsplan. Von den 12 Gemeinden des Hochsauerlandkreises verfügen bisher Winterberger Hochfläche, Sundern und Meschede über einen rechtskräftigen Landschaftsplan (zus. 508 km<sup>2</sup>); die Landschaftspläne Arnsberg und Hallenberg sind in Arbeit (zus. 347 km<sup>2</sup>). Somit ist in den nächsten Jahren auf 53% der Kreisfläche mit einem ordnungsrechtlich geleiteten Landschaftswandel zu rechnen. Der Landschaftsplan mit seiner durch Aufforstungsverbote definierten Waldgrenze ist ein wirksames Regulativ für die Freihaltung der Tal- und Ortslagen.

Ergänzt wird dieses Planungsinstrumentarium durch Landschaftsschutzverordnungen in den Naturparks Homert, Arnsberger Wald, Rothaargebirge und Diemelsee, in den Landschaftsplänen Winterberg, Sundern und Meschede mit einer Fläche von insgesamt 1 120 km<sup>2</sup> (= 57% der Kreisfläche). Zu erwähnen sind auch 677 Naturdenkmale und geschützte Landschaftsbestandteile.

- Dem Erhalt der landschaftlichen Vielfalt und dem Artenschutz dient auch das Kulturlandschaftsprogramm des Hochsauerlandkreises, das 1992 mit Unterstützung des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft konzipiert wurde und in das nunmehr die Landesprogramme (Mittelgebirgs-, Feuchtwiesen- und Streuobstprogramm) integriert sind. Vertragswürdig sind Flächen der sogenannten Gebietskulisse mit insgesamt 28 227 ha, von denen 1997 etwa 2 000 ha (7%) im Vertragsnaturschutz bewirtschaftet werden. Eine Ausweitung des Programms scheitert an den Finanzen (1997=863 000 DM, d.h. 449 DM/ha). Eine volle Bezuschussung der Gebietskulisse würde jährlich einen Betrag von 12,6 Mio. DM erfordern.

- Die im LEP angestrebte Regeneration natürlicher Landschaftselemente, namentlich die von anthropogen bedingten Biotopen, stößt auf ökologische Grenzen, da ausgetretene Arten in der Regel nur schwer wieder anzusiedeln sind. Das Beispiel des NSG „In der Strei“, das im Rahmen des Landschaftsplanes Winterberger Hochfläche renaturiert wurde, zeigt auch die finanziellen Grenzen auf: Die Entfichtung der potentiellen Buchen- und Feuchtwälder, die Wiedervernässung der Feuchtwiesen und anmoorigen Biotope erforderte einen Aufwand von 46 524 DM/ha einschließlich des Grunderwerbs (28 854 DM ohne Bodenwert). Derart kostspielige Maßnahmen sind nur zu realisieren, wenn mosaikartig verteilt eine seltene Artenreserve eine Wiederbesiedlung erwarten läßt. Allgemein



**In der Westfälischen Bucht und im Westfälischen Tiefland:**

1. Moore und Feuchtwiesen des nordwestlichen Münsterlandes
2. Heubach und Borkenberge, südliches Münsterland
3. Feuchtgebiete an der mittleren Weser, Moore in der Dümmer- und Bastauniederung
4. Senne mit Ems- und Lippebächen

**Im Weserbergland:**

5. Triften und Wälder des oberen Weserberglandes
6. Waldlandschaften zwischen Alme und Diemel

**Im Sauer- und Siegerland:**

7. Arnsberger Wald
8. Kamm des Rothaargebietes und Medebacher Bucht
9. Wälder und Bergwiesen im südlichen Siegerland

**Im Bergischen Land und in der Kölner Bucht:**

10. Kottenforst, Siebengebirge und Wahner Heide

**In der Eifel:**

11. Rureifel und nördliche Kalkeifel

**Am Niederrhein:**

12. Heide- und Feuchtwaldlandschaften an Schwalm, Nette und Rur
13. Feuchtgebiet Unterer Niederrhein

Quelle: Landesentwicklungsplan NRW

**Abb. 7: Wertvolle Kulturlandschaften in Nordrhein-Westfalen 1994**

aber ist mit der Aufforstung von LN-Flächen durch Nadelhölzer ein irreversibler Artenverlust verbunden.

## 6. Der Erhalt der wertvollen Kulturlandschaft

Der Begriff „wertvolle Kulturlandschaft“ ist von FEHN 1991 in einer Besprechung zu „Natur 2 000“ vorgeschlagen worden, da er die historische Dimension der Kulturlandschaft zu wenig berücksichtigt sah und die ökologische Definition der Naturreservate ihre anthropogenen Rahmenbedingungen ignoriert. Mit Kulturlandschaft umschreibt die Historische Geographie grundsätzlich die gesamte heutige Kulturlandschaft. Dabei wird berücksichtigt, daß es in Mitteleuropa keine großflächigen Naturlandschaften mehr gibt, sondern nur anthropogene Landschaften. Ihr Wert liegt in der Integration natürlicher und historischer Elemente. Auch Siedlung, Landwirtschaft und Gewerbe, Verkehr und Freizeit werden in eine Gesamtwertung mit einbezogen.

Im Landesentwicklungsplan (LEP) wird das Ziel definiert, in den Großlandschaften wert-

volle Kulturlandschaften mit hohem Anteil naturnaher Bereiche vorbildlich zu erhalten und typische Landschaftsstrukturen und Biotope besonders zu pflegen und zu entwickeln (Abb. 7). Die Stadt Schmallenberg scheint mir in besonderem Maße diesen Kriterien zu entsprechen, daher ist sie auch im LEP Bestandteil der Kulturlandschaft „Kamm des Rothaargebirges und Medebacher Bucht“. Das Kloster Grafschaft, die Ursparrei Wormbach mit ihren Kirchspielen und Dörfern und die mittelalterlichen Städte Schmallenberg und Fredeburg in der Nähe der sog. Heidenstraße mit der eisenzeitlichen und karolingischen Wallburg auf dem Wilzenberg geben der Gebirgskammer vor dem Rothaargebirge eine unverwechselbare Ausprägung. Die gemischte Acker-Grünlandnutzung sorgt für Vielfalt, und der Buchenanteil der früheren Klosterwälder entspricht den Leitlinien des Landes für die Waldvermehrung im Sauerland. Im NSG „Hunau“, dem Wald der früheren Freiheit Bödefeld, hat die Stadt Schmallenberg bereits auf 390 ha mit der Entwicklung von naturnahen Buchen- und Feuchtwäldern begonnen. Zudem verfügt die Stadt Schmallenberg über eine denkmalgeschützte

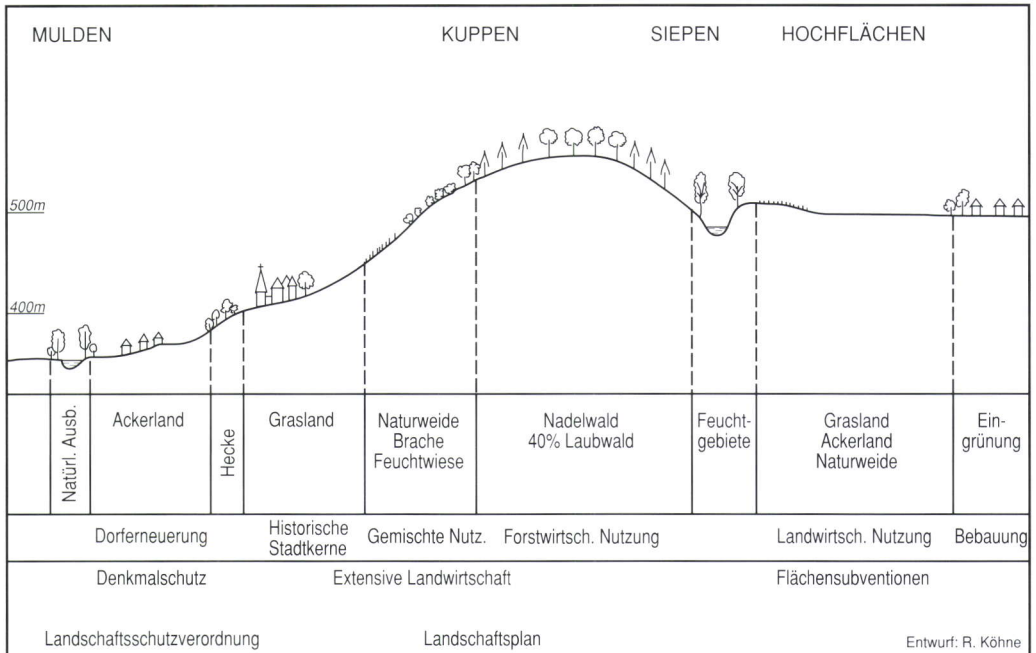


Abb. 8: Siedlungsmodell „Wertvolle Kulturlandschaft Hochsauerland“

städtische (historischer Stadtkern) und wertvolle dörfliche Bausubstanz (acht Bundesgolddörfer). Ein Modellprojekt „wertvolle Kulturlandschaft“ „Schmallenberger Rothaargebirge“ sollte in Erwägung gezogen werden (Abb. 8). Dazu bedarf es allerdings einer besseren Koordination der zur Zeit noch sektoral sich ergänzenden, überlagernden oder widersprechenden Planungen von Kommunen, Kammern, Gebietskörperschaften und Ministerien, damit sie in den davon betroffenen sozialen Systemen akzeptiert und realisiert werden können.

#### Literatur

**Bauer, S.** (1997): Politik zur nachhaltigen Entwicklung ländlicher Räume. In: *Agrarwirtschaft* 46, H. 7, S. 245 f.

**Bezirksregierung Arnsberg** (1994): Gebietsentwicklungsplan, Teilabschnitt Oberbereich Dortmund - östlicher Teil - Kreis Soest und Hochsauerlandkreis. Arnsberg

**Deutscher Bundestag** (1994): Umweltgutachten 1994 des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen. Bonn

**Fehn, K. u. P. Burggraaf** (1993): Der Fachbeitrag der Angewandten Historischen Geographie zur Kulturlandschaftspflege. In: *Kulturlandschaft*, 3, H. 1, S. 8 f.

**Gerken, B. u. M. Buschmann** (1991): Pflege- und Entwicklungsplan für das Naturschutzgebiet „In der Strei“. Höxter

**Hölker, M.** (1991): Der Raubwürger in der Medebacher Bucht. Münster

**Hömberg, Ph. R.** (o.J.): Der Wilzenberg bei Kloster Grafschaft. Frühe Burgen in Westfalen, 6.

**Ministerium für Landes- und Stadtentwicklung NRW** (1984): Freiraumbericht. Neuss

**Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft NRW** (o.J.): Natur 2000 in NRW. Düsseldorf

**Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft NRW** (1994): Landesentwicklungsplan NRW, Entwurf. Düsseldorf

**Müller-Wille, W.** (1979): Leistungen und Aufgaben des Hochsauerlandes. In: *Spieker - Landeskundliche Beiträge und Berichte*, 26, S. 13-24

#### Weitere Quellen

Statistiken des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW. Dortmund

Statistische Berichte des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik NRW 1996, Bodennutzung. Düsseldorf

Unterlagen des Umweltamtes Hochsauerlandkreis und der Landwirtschaftskammer Westfalen-Lippe in Meschede. Meschede



# Leistungen und Erwartungen der Forst- und Holzwirtschaft für die nachhaltige Raumentwicklung im Schmallenberger Sauerland

Hans von der Goltz, Schmallenberg

## 1. Forst- und Holzwirtschaft im Schmallenberger Sauerland

„Heile Waldwelt - laß Dich umarmen !“

Wir freuen uns, daß Sie als Ort Ihrer Jahrestagung Schmallenberg auserkoren haben. Böse Zungen behaupten, jeder der hier eine Tagung ausrichtet oder beschäftigt sei, mache aufgrund der herrlichen Naturlandschaft im Grunde genommen nur Urlaub. Insbesondere wir von der altgrünen Zunft, die diese Landschaft unter beruflichem Vorwand in vollen Zügen genießen dürfen, bekämen den Urlaub unberechtigterweise auch noch bezahlt. Vordergründig sind unsere Gegenargumente in dieser „heilen Welt“ schlecht. Fast jeder fühlt sich wohl in dieser Mittelgebirgslandschaft des Sauerlandes mit

- ihrer hohen Reliefenergie,
- ihrem Flächenanteil von 63% bestens gepflegter Bewaldung,
- der vergleichsweise extensiven Landwirtschaft,
- der wenig störenden mittelständischen Industrie und dem
- harmonisch abgestimmten Tourismusangebot.

Hinter dieser „heilen Waldwelt“ verbirgt sich jedoch eine um wirtschaftliche Existenzhaltung strampelnde Region. Sie wissen wie ich, daß insbesondere die Wirtschaftsbeiriche der Urproduktion und diejenigen der ersten Veredelungsstufen in unserer Zeit von High Tech und sich rasant internationalisierenden Märkten den schwersten Stand haben. Die unproduktive Forst- und die Holzwirtschaft, über deren Leistungen und Er-

wartungen ich heute mit Ihnen reden möchte, sind sicherlich die traditionellen Wirtschaftssparten unserer Waldlandschaft. Aufgrund der topographischen Verhältnisse kann man schon fast von Waldzwangsstandorten sprechen.

Die Mentalität unserer Bevölkerung (geringe Bereitschaft zur wirtschaftlichen Kooperation), die Ferne zum Puls des Marktgeschehens und die traditionelle, bisweilen nachteilige konservative Grundhaltung drohen die Forst- und Holzwirtschaft nicht nur vorübergehend in die roten Zahlen zu wirtschaften. Bei einem offiziellen Anteil der Beschäftigten in Forst- und Holzwirtschaft von ca. 5% und einem kaum höheren Anteil am Umsatz scheint der Allgemeinheit ein Verlust dieser Wirtschaftsbereiche verkraftbar. Das geringe politische Interesse an unserem „hölzernen“ Metier dokumentiert dies nachdrücklich.

Wald hat jedoch multifunktionale Aufgaben, die er aber nur erfüllen kann, wenn er bewirtschaftet wird. Bewirtschaftet wird er nur, wenn sich die Pflege auch ökonomisch lohnt. Sie lohnt sich dann wieder, wenn alle forstlichen Rationalisierungsreserven genutzt, insbesondere aber, wenn unser Holz zu angemessenen Preisen möglichst ortsnah von einer leistungsstarken Holzindustrie aufgenommen wird.

Sie sehen, Forst- und Holzwirtschaft sitzen, regional gesehen, tatsächlich in einem Boot. Und daher bemühe ich mich auch seit Jahren darum, gemeinsam und kooperativ unsere Leistung im Interesse der Existenzsicherung zu verbessern.



## 2. Nachhaltige Raumentwicklung

Nachhaltigkeit ist ein Begriff, der aus der deutschen Forstwirtschaft stammt. Er bedeutet bisher für uns, daß immer nur soviel Holz eingeschlagen werden darf, wie auch wieder nachwächst. Nach diesem Grundsatz wird mitteleuropäischer Wald seit knapp 100 Jahren bewirtschaftet. Vorratsreiche intakte Wälder, die international unter Berücksichtigung von Bevölkerungsdichte und Industriestandard ihresgleichen suchen, sind Ergebnis unserer Nachhaltigkeitsbemühungen. Seit der Umweltkonferenz von Rio ist der Nachhaltigkeitsbegriff in aller Munde. Nachhaltige Waldwirtschaft, nachhaltige Umweltsanierung, nachhaltige Raumentwicklung - immer stehen eine ganzheitliche, wir würden sagen ökosystemare Betrachtungsweise und ein langfristiger, harmonischer, die natürlichen Gegebenheiten berücksichtigender Prozeß hinter diesem Begriff; ein Prozeß, der selbstverständlich vom Menschen beeinflusst wird.

Die nachhaltige Raumentwicklung im Schmallenberger Sauerland kann nicht losgelöst betrachtet werden von den naturräumlichen Gegebenheiten. Wald hat bis in die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts hier die Raumentwicklung nahezu bestimmt. Der hohe und z.Zt. noch weiter steigende Bewaldungsanteil von 63% ist ein Standortfaktor, der aus wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Gesichtspunkten auch in Zukunft beachtet werden muß. Nachhaltige Raumentwicklung ohne angemessene Berücksichtigung von Wald und Holz ist im Schmallenberger Sauerland, wie in anderen hochbewaldeten Teilen des Hochsauerlandes, nicht zielführend, zumal dann nicht, wenn der Nachhaltigkeitsbegriff ganzheitlich betrachtet wird. Nachhaltige Waldwirtschaft, modern definiert, umfaßt neben der Holzproduktion eben u. a. auch

- nachhaltige Erholungsnutzung,
- nachhaltige Wasserversorgung,
- nachhaltige Sauerstoffproduktion,
- nachhaltige CO<sub>2</sub>-Speicherung,
- nachhaltige Sicherung unbehandelter Genressourcen,
- nachhaltige Bewahrung naturnaher Ökosysteme mit ihrer Flora und Fauna und
- nachhaltige Sicherung örtlicher Veredlungsbetriebe.

## 3. Leistungen der Forst- und Holzwirtschaft

Die aktiven Leistungen der Forstwirtschaft beschränkten sich in der Vergangenheit weitgehend auf

- die ordnungsgemäße Waldpflege,
- die Vermarktung des hierbei anfallenden Holzes und
- die Erschließung der Wälder durch Wege für Forstwirtschaft und Erholungsverkehr.

So können wir Ihnen heute anbieten:

- 20 000 ha stabilen, gesunden und leistungsstarken Wald,
- jährlich 100 000 m<sup>3</sup> Holz,
- 800 km gepflegte Waldwege sowie
- ca. 200 feste und 1 000 Nebenerwerbsarbeitsplätze.

Die passiven Leistungen der Forstwirtschaft, die gegenwärtig sehr breit diskutiert werden, sind

- die jährliche Produktion von 400 000 t Sauerstoff,
- die jährliche Bindung von 7 000 t CO<sub>2</sub>,
- der Erhalt der ökologischen Vielfalt u.a.m..

Die forstwirtschaftliche Bilanz im öffentlichen Wald ist aber negativ. Im privaten Wald tendiert sie ebenfalls gegen Null. Bei einem Privatwaldanteil von knapp 70 % ist diese Entwicklung insofern beängstigend, als die Motivation für Waldpflege direkt abhängt von dem wirtschaftlichen Erfolg. Die Allgemeinheit kann es sich keinesfalls leisten, daß bis zu 560 000 ha Privatwald aus der Produktion genommen werden. Die Übernahme der Waldpflege durch staatliche Institutionen ist nicht finanzierbar, selbstverständlich auch nicht erwünscht. Da das Desinteresse der Eigentümer an ihrem Wald in den letzten Jahren relativ rasch um sich greift, müssen die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen kurzfristig verbessert werden.

Die Leistungen der Holzwirtschaft in unserer Region liegen weit über dem Landesdurchschnitt.:

- 11 Nadelholzsägewerke bearbeiten jährlich über 250 000 m<sup>3</sup> Rundholz. Mit ihren Sortimenten beliefern sie überwiegend die Bau- und Verpackungsindustrie im gesamten norddeutschen Raum. Problematisch ist die

nur sehr zögerliche Anpassung ihrer Sägewerkstechnik und infolge dessen auch der Produktpalette an die Erfordernisse des Marktes. Um die Nachteile des Reißens, Schwindens und sich Verdrehens von Holz im Bau zu minimieren, wird zunehmend getrocknetes Holz gefordert. Trocknungskapazitäten sind aber kaum vorhanden. Außerdem ist das typisch deutsche Listenbauholz für das individuelle, aber teure Eigenheim auf dem Rückzug. Es wird ersetzt durch genormte Sortimente. Diese können von unseren heimischen mittelständischen Sägem mit herkömmlicher Gattertechnik nicht konkurrenzfähig angeboten werden. Will die heimische Sägeindustrie überleben, muß kurzfristig eine Anpassung der Produkte an die Marktentwicklung erfolgen.

- 12 leistungsfähige Zimmereibetriebe und 16 Schreinereibetriebe mit CNC-gesteuerter Hochleistungstechnik arbeiten bundesweit mit überdurchschnittlichem Qualitäts- und Leistungsstandard mit unserem Rohstoff Holz. Steigende Beschäftigungszahlen und wachsender Umsatz belegen, daß diese holzbearbeitenden Betriebe auf dem richtigen Weg sind.

Zusammenfassend halte ich fest, daß die Forst- und Holzwirtschaft in unserer waldreichen Gegend wirtschaftlich und beschäftigungspolitisch (insgesamt ca. 750 Arbeitsplätze) noch von Bedeutung sind. Aufgrund ihrer Neigung zu *single*-Strukturen, des traditionell konservativen Denkens und recht zögerlichen Handelns drohen in absehbarer Zeit große Bedeutungsverluste. Diese Entwicklung hätte für unseren ländlichen Raum weitreichende negative Folgen.

Daher haben wir vor Jahren damit begonnen, historische Leistungen der Forst- und Holzwirtschaft mit zeitgemäßen Marketingelementen zu ergänzen. Erste Erfolge sind zu vermelden. 1989 gründete sich eine private Initiative, bestehend aus Forstwirtschaft, Holzwirtschaft und Fremdenverkehr, die mit Unterstützung der Stadt und des Forstamtes das Ziel hatte, einen gemeinsamen Werbeträger zu schaffen, bei dem Holz das verbindende Element ist. Damit wollte man bessere Geschäftsaussichten der genannten Sparten erreichen, die Wettbewerbsfähigkeit erhalten

und steigern - denn gemeinsam ist man stärker als einer allein.

Der erste zarte Ansatz kooperativen Handelns war geschafft, denn die Privaten beteiligten sich an der Finanzierung des Holz- und Touristikzentrums, in dem wir heute tagen, mit 350 000 DM und beleben es gelegentlich mit Seminaren und Ausstellungen.

1994 wurde dann als zweiter Schritt der Kooperation der Förderverein Forst & Holz e.V. gegründet. Jeder, der sich dem Holz verbunden fühlt, wie Säger, Waldbesitzer, Schreiner, Architekten und andere mehr, kann Mitglied werden. Aus Mitgliedsbeiträgen und mit Unterstützung des Forstabsatzfonds, der Landesregierung und der Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Hochsauerlandkreises finanziert der Verein einen zweiten Fachberater Holz für das Land Nordrhein-Westfalen. Ein kompetenter Ansprechpartner in Sachen Holz konnte durch die zweite kooperative Initiative eingestellt werden.

Die fachliche Grundausrüstung für eine fundierte und nachhaltige Weiterentwicklung des Themenbereiches Forst und Holz ist gelungen. Sie wird in den nächsten Monaten (1997/98) und Jahren erweitert und ergänzt z.B. um ein Waldpädagogikzentrum, das der rasanten Naturentfremdung insbesondere der Stadtbewölkerung entgegenwirken soll. Wir denken, daß wir mit unseren Aktivitäten seit 1989 den Raum Schmallenberg nachhaltig in die regional richtige Richtung entwickeln. Ich hoffe, auch Sie sind mit uns einig, daß Forst- und Holzwirtschaft wichtige Elemente der Hochsauerlandregion sind. Raumentwicklung durch unsere Sparten ist daher nicht nur unsere Aufgabe, sondern es bedarf auch der Koordination und der Unterstützung von Verwaltung, Politik, Verbänden, Wissenschaft u.a.m..

Im folgenden möchte ich einige Erwartungen bzw. Hoffnungen aufzeigen, die wir für die zukünftige nachhaltige Raumentwicklung haben. Ich bitte um Nachsicht, wenn die Erwartungen fast wie Forderungen klingen. Für den Erhalt und die harmonische Weiterentwicklung unserer waldreichen Regionalstrukturen unter Berücksichtigung von Mensch und Umwelt sind sie jedoch von existenzieller Bedeutung.

I. Wir brauchen eine Grundaussage der Politik über die forst- und holzwirtschaftliche Schwerpunktregion Hochsauerland.

Forst- und Holzwirtschaft sind, speziell wenn Holzproduktion und dessen Bearbeitung räumlich so nah beieinander liegen wie bei uns (Prinzip der kurzen Wege), vergleichsweise umweltfreundliche Wirtschaftszweige. Außerdem stellen sie der Volkswirtschaft den umweltfreundlichen, nachwachsenden Rohstoff Holz zur Verfügung.

Ständige Begehrlichkeiten nach Null-Produktion auf großer Fläche hemmen unsere ohnehin nur begrenzte Investitions- und Risikobereitschaft. Ein klares Votum für Forst- und Holzwirtschaft unter durchaus definierten ökologischen Rahmenbedingungen würde das genannte Manko erheblich mindern.

II. Ökologische Rahmenbedingungen der Produktion müssen einvernehmlich festgelegt werden und mittelfristig Gültigkeit haben.

In der Holzwirtschaft müssen investitionswillige Unternehmen kalkulierbare Rahmenbedingungen für ihre Rentabilitätsberechnungen geboten bekommen. Auch Verbote können, wenn sie nicht nur Wirtschaftlichkeit beeinträchtigen, sondern machbare Produktionstechniken für die Herstellung nachgefragter Produkte provozieren, akzeptabel sein. So wäre z.B. das Verbot der Imprägnierung von Holz denkbar, denn der Einbau trockenen Holzes macht Imprägnierung überflüssig. Neue Holzeinschnittstechniken und der Bau von Trockenkapazitäten wären die Folge. Der Umwelt wäre gedient, und die Wirtschaftlichkeit würde sogar verbessert.

Das Verbot der sägewerkseigenen Energie- und/oder Wärmeerzeugung aus Sägeabfällen ist dagegen unsinnig.

Die Forstwirtschaft wäre vermutlich von der Zweckmäßigkeit naturnaher Waldbewirtschaftung ohne Kahlschläge zu überzeugen. Geringere Betriebskosten, höhere Erlöse für bessere Holzqualitäten, begleitet von günstigeren ökologischen Bedingungen, sprechen für sich. Hierzu werden wir morgen im Rahmen der Exkursion einiges Weitere ausführen.

III. Die Umstrukturierung von Forst- und Holzwirtschaft sollte mit einem regionalen Sonderprogramm gefördert werden.

Wenn z. B. das Hochsauerland aufgrund seines Waldreichtums als Holzwirtschaftsregion ausgewiesen wird und Ökostandards, ggf. mit Zertifikat, einvernehmlich festgelegt werden, muß man umstrukturieren. Umstrukturierung kostet Geld, das nur in sehr begrenztem Maße bei den hier wirtschaftenden Betrieben vorhanden ist. Ich denke, daß ein Sonderförderprogramm als zeitlich befristete Anschubfinanzierung sehr hilfreich wäre.

In der Forstwirtschaft könnte z. B. eine attraktive Förderung des Umbaus von Rein- in Mischbestände und ein Kahlschlagsverzicht selbst in dem langlebigen Ökosystem Wald innerhalb von 10-20 Jahren zu einer beachtenswerten Umstrukturierung unserer Wälder beitragen.

In der Holzwirtschaft würde z. B. die Förderung von mittelständischen Betrieben in Holzgewerbeparks mit gemeinsamer Energie- und Wärmergewinnung aus Festbrennstoff, der Herstellung umwelt- und menschenfreundlicher Produkte, zukunftsorientierten Marketingstrukturen u. a. m. einen enormen Produktivitäts- und Innovationschub auslösen.

IV. Unterstützung des Innovationsprozesses durch interkommunale Planungskonzepte.

Es wäre wünschenswert, wenn Kommunen als Träger der örtlichen Planungshoheit bei der Ausweisung und Belegung von Gewerbeflächen konzeptionell enger zusammenarbeiten würden.

Weiterhin sollten die Kommunen noch stärker als bisher durch ihre Bebauungspläne und Gestaltungssatzungen sowie durch konkrete Ratsbeschlüsse zu Einzelobjekten dokumentieren, daß Holzbauweise und Nahwärmesysteme auf Festbrennstoffbasis erwünscht sind. Mit diesem Holz- und Touristikzentrum hat z.B. die Stadt Schmalleberg ein eindeutiges Signal gesetzt. Weitere Signale pro Holz auch in anderen Kommunen des Hochsauerlandkreises wären erwünscht.

V. Gründung eines kooperativen Konzeptions- und Koordinierungsteams auf Kreisebene.

Wenn das Hochsauerland als Holz-Schwerpunktregion entwickelt werden soll, bedarf es hierzu m.E. eines Gremiums, das die Entwicklung konzeptionell und den Vollzug koordinierend begleitet. Es sollte sich u.a. aus Vertretern des Kreises, der Wirtschaftsförderungsgesellschaft, der Forst- und Holzwirtschaft, der Kommunen und des Naturschutzes zusammensetzen. Ohne koordinierende Hilfe wird eine geordnete Raumentwicklung in der Forst- und Holzwirtschaft aufgrund der gegebenen betrieblichen Strukturen nur schwer zu erreichen sein.

VI. Unterstützung durch die Wissenschaft.

Fast immer werden bei regional planerischen Überlegungen wissenschaftliche Institute zu Rate gezogen. Manchmal hat man den Eindruck, ländliche Gegenden werden nur als wirtschaftsfreie Reinluftgebiete angesehen

und gedanklich als ökologische Spielwiese zur Verfügung gestellt. Ich lege Wert darauf, daß die Wissenschaft realisiert: Unsere Landschaft ist durch ihre Bewirtschaftung erst zu dem geworden, was viele heute für schützenswert halten. Selbstverständlich können und müssen manche Wirtschaftsmethoden hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit noch geringfügig korrigiert werden. Im Großen und Ganzen gehören jedoch Forstwirtschaft, aber auch Holzwirtschaft zu den umweltschonendsten Wirtschaftszweigen überhaupt. Erste Ökobilanzen beweisen dies eindrucksvoll. Daher ist es für eine nachhaltige Raumentwicklung im Hochsauerland besonders wichtig, daß Holzwirtschaft und Fremdenverkehr auf der Basis naturnah bewirtschafteter, leistungsstarker und attraktiver Wälder in ihrer Struktur so entwickelt werden, daß sie wirtschaftlich gesunden. Wald, Holz und Tourismus gehören im Schmallenberger Sauerland zusammen. Sie können zukünftig wieder zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor unserer dann immer noch „heilen“ Waldwelt werden. Aber - ohne Moos ist eben nix los!

## Waldpflege für Generationen

### Forstamt Schmallenberg\*

#### Lage und Aufgaben des Forstamtes Schmallenberg

Das Forstamt Schmallenberg mit 19 Forstbetriebsbezirken (Förstereien) ist eines von 35 Regionalforstämtern in Nordrhein-Westfalen. Es entstand 1995 nach der forstlichen Neuorganisation aus den ehemaligen Forstämtern Glinfeld, Schmallenberg und Teilen des Forstamtes Winterberg. Die Aufgaben des Forstamtes sind durch das Landesforstgesetz NW festgelegt. Als Untere Forstbehörde vertritt das Forstamt forstliche Belange bei allen Pla-

nungen, die den Wald betreffen. Die Besonderheiten der Region bestimmen die Schwerpunkte der Tätigkeiten. Die wichtigste Aufgabe des Mittelgebirgs-Forstamtes Schmallenberg ist die forstfachliche Beratung und Betreuung des Privatwaldes mit einem Flächenanteil von 67%. Im Zusammenhang mit der sich z.Zt. rasch verschlechternden Erwerbssituation der Landwirtschaft in einer standörtlich benachteiligten Mittelgebirgsregion ist das Forstamt als Betreuungsorgan für den Betriebsteil Wald in besonderem Maße gefordert.

Vorrangige Betreuungsziele sind der Aufbau stabiler leistungsstarker Wälder, ein optimaler

---

\* Informationsblatt des Forstamtes Schmallenberg, 1996

Holzverkauf und die Ausbildung der Waldbesitzer in Arbeitstechniken. Darüber hinaus gehört auch die fachliche Betreuung des Kommunalwaldes und die Bewirtschaftung des Staatswaldes zu den forstlichen Aufgaben des Forstamtes.

Das Forstamt Schmallenberg ist außerdem einer der vier Maschinenstützpunkte in Nordrhein-Westfalen. Hier werden maschinengestützte Arbeitsverfahren entwickelt und erprobt. Bei maximaler Schonung von Boden, Waldbestand und Gesundheit der Waldarbeiter sollen sie zur Rationalisierung der Waldbewirtschaftung, auch auf dem Weg zur naturnahen Forstwirtschaft, beitragen. Die Schulung von Forstwirten und Waldbesitzern nimmt einen hohen Stellenwert ein.

### **Naturnahe Waldbewirtschaftung bringt Sicherheit**

Die Waldböden im Forstamt Schmallenberg sind geeignete Standorte für ertragreiche Nadel-/Laubholz-Mischwälder. Das Forstamt bemüht sich, neben der Anreicherung dieser Reinbestände mit Laub- oder Nadelholz, insbesondere durch einzelstammweise Nutzung, Verzicht auf Kahlschläge und durch natürliche Verjüngung den Strukturreichtum des Waldes zu fördern. Struktur ist Voraussetzung für Stabilität und somit für wirtschaftlichen Erfolg. Bei unserem Bemühen wird die Fichte als "Brotbaum des Sauerlandes" weiterhin den weitaus größten Flächenteil einnehmen.

### **Forstwirtschaft sichert bäuerliche Existenzen**

Der Privatwald von insgesamt rd. 25 000 ha Größe wird überwiegend von gemischt land- und forstwirtschaftlichen Betrieben bewirtschaftet. Viele private Waldbesitzer haben sich in Forstgemeinschaften, das sind wirtschaftliche Vereine, zusammengeschlossen. Die ältesten von ihnen wurden bereits im Jahre 1824 in Oberkirchen gegründet. Forstbetriebsgemeinschaften haben sich zum Ziel gesetzt, mit Hilfe fachkundiger Beratung durch das Forstamt und gemeinsame Bewirtschaftung der Flächen leistungsstärker zu werden. Eine ähnliche Zielsetzung verfolgen die Marken- und Interessentenverbände im Raum Winterberg und Medebach, die eine eigen-

ständige historische Entwicklung vollzogen haben. Das Forstamt schult die Waldbesitzer in Arbeitsverfahren, um die Eigeninitiative im Wald zu stärken und wieder lohnenswert zu gestalten. Denn Arbeitsplätze außerhalb der Land- und Forstwirtschaft stehen in dem strukturschwachen ländlichen Raum nur in begrenztem Umfang zur Verfügung.

Immer mehr gemischt land- und forstwirtschaftliche Betriebe sind vor die Existenzfrage gestellt, da das Einkommen aus dem landwirtschaftlichen Betriebsteil stark rückläufig ist. Wer seinen Betrieb weiter bewirtschaften möchte, sieht sich daher oft gezwungen, die landwirtschaftliche Produktion teilweise auf Weihnachtsbaum- und Schmuckgrünerzeugung umzustellen. Solche Kulturen müssen von der Unteren Landschaftsbehörde genehmigt werden und gelten gesetzlich nicht als Wald.

### **Forst- und Holzwirtschaft - traditionelle Partner**

Inmitten des walddreichen Hochsauerlandes hat sich schon sehr früh rohstoffnah ein Zentrum nordrhein-westfälischer Sägeindustrie entwickelt. Der Aufbau und die Sicherung einer partnerschaftlichen Beziehung zwischen Holzanbietern und Holzabnehmern wird seitens des Forstamtes Schmallenberg intensiv betrieben. Kontinuierliche verlässliche Holzversorgung der heimischen Holzindustrie mit qualitativ gutem heimischem Holz ist sowohl Voraussetzung für nachhaltige Waldpflege als auch für gesunde Betriebsstrukturen. Über 200 000 m<sup>3</sup> Holz werden jährlich durch Vermittlung des Forstamtes vermarktet. 95% hiervon bleiben zur weiteren Veredelung in der Region.

Ein ebenso wichtiges Ziel der Forst- und Holzwirtschaft ist es, partnerschaftlich die Vorzüge des umweltfreundlichen nachwachsenden Rohstoffes Holz dem Verbraucher bekanntzumachen. So entstand 1993 in Schmallenberg das Holz- und Touristikzentrum als gemeinsam getragenes Werbeobjekt für Holz. Hierin untergebracht sind ein Holzberatungsbüro, die Fremdenverkehrszentrale und das Forstamt Schmallenberg - beste Voraussetzungen für qualifizierte Information rund um das Thema "Wald, Holz und Tourismus".



## Vielfältige Erholungsmöglichkeiten

Die abwechslungsreiche Landschaft der Räume Schmallenberg, Winterberg und Medebach gehören zu den bedeutenden Erholungsschwerpunkten Nordrhein-Westfalens. Zahlreiche Ausflugsziele, Wintersporteinrichtungen und viele Kilometer Wanderwege sind vorhanden.

Durch die natürlichen Gegebenheiten ist eine enge Verzahnung von Wald und Tourismus vorgegeben.

Eine wichtige Aufgabe des Forstamtes Schmallenberg ist in diesem Zusammenhang, beim Erholungssuchenden Verständnis für die Bedeutung des Waldes in einer gesunden Umwelt, aber auch als eine Existenzgrundlage der einheimischen Bevölkerung zu wecken. Mehr als zwei Millionen Besucher finden alljährlich Entspannung und Erholung in den Wäldern des Forstamtes Schmallenberg.

## Das Forstamt in Zahlen

Gesamtfläche: 64 378 ha  
Waldfläche: 40 500 ha

Bewaldungsprozent: 63%  
(Land NRW z. Vgl. 26%)  
Höhenlage: 200-841 m NN  
Niederschlag: 600-1 400 mm

Baumartenverteilung:  
- Laubholz (überwiegend Buche) 31%  
- Nadelholz (überwiegend Fichte) 69%

Waldbesitzerverteilung:  
- Privatwald 27 200 ha = 67%,  
(davon 25 100 ha beförstert durch das Forstamt)  
- Kommunalwald 9 300 ha = 23%,  
(davon 6 900 ha betriebsgeleitet durch das Forstamt)  
- Staatswald 4 000 ha = 10%



### Informationen vor Ort zur naturnahen Waldbewirtschaftung durch Forstdirektor H. von der Goltz, Forstamt Schmallenberg (06.09.1997)

(Von links nach rechts: H. v. d. Goltz und Mitglieder der Geographischen Kommission für Westfalen: Dr. E. Th. Seraphim, Paderborn, G. Becker, Lennestadt und R. Köhne, Meschede)

# Wirtschaftsentwicklung in Südostwestfalen

## Anforderungen an Infrastruktur und Verkehrserschließung

Werner von Buchwald, Arnsberg

### 1. Vorbemerkungen

Ausgehend von der Konferenz von Rio und der Agenda 21 werden Fragen der „nachhaltigen Entwicklung“ nicht nur im globalen Maßstab diskutiert, sondern auch deren Umsetzung auf regionaler oder gar lokaler Ebene wird zunehmend zu einem wichtigen Thema. Dabei findet dieses Thema Widerhall nicht nur bei Erörterungen auf Fachebene - wie auch heute hier in Schmallenberg -, sondern auch im Rahmen allgemein-politischer und öffentlicher Erörterungen. Allerdings wird gerade in den beiden letztgenannten Fällen die Diskussion um die nachhaltige Entwicklung oft einseitig verkürzt auf die ökologischen Aspekte sowie eventuell auch noch auf die Fragen der Sozialverträglichkeit. Die im Zusammenhang mit der nachhaltigen Entwicklung ebenfalls zu beachtenden ökonomischen Belange werden in diesen Diskussionen allzu gern völlig ausgeblendet oder hinten angestellt: Dabei wird verkannt, daß Fragen der Nachhaltigkeit sachgerecht nur im Dreiklang zwischen Ökonomie, Ökologie und Sozialem behandelt werden können.

Insofern ist es aus meiner Sicht erfreulich, daß Sie auf Ihrer Jahrestagung ausdrücklich auch die ökonomischen Fragen mit in Ihren Themenkatalog aufgenommen haben. Deshalb bin ich auch gerne bereit, hier einige Aspekte der wirtschaftlichen Entwicklung des Sauerlandes und der sich daraus ergebenden Anforderungen an die Infrastruktur und die Verkehrsentwicklung darzustellen. Dabei bin ich mir allerdings auch darüber im klaren, daß ich ein wenig in die Gefahr gerate, die Rolle des „Spielverderbers“ zu übernehmen, der

eine möglicherweise eher kritische Haltung aus Sicht der Wirtschaft zu überzogenen ökologischen Forderungen im Hinblick auf die Nachhaltigkeit einnehmen muß.

### 2. Wirtschaft für Umweltschutzargumente und Nachhaltigkeitsdiskussion grundsätzlich offen

Andererseits sollte jedoch auf keinen Fall der Eindruck entstehen, daß sich die Wirtschaft generell der Nachhaltigkeitsdiskussion entzieht. Auch in der Wirtschaft ist in den letzten Jahren das Bewußtsein dafür gewachsen, daß alle Ressourcen - auch die für das wirtschaftliche Handeln relevanten - begrenzt und grundsätzlich nicht vermehrbar sind. Ein schonender Umgang mit diesen Ressourcen liegt deshalb grundsätzlich auch im Interesse der Wirtschaft selbst. Allerdings ist die Bereitschaft, sich mit Nachhaltigkeitsfragen für den wirtschaftlichen Bereich auseinanderzusetzen, in den einzelnen Wirtschaftszweigen und Branchen, aber auch in den einzelnen Unternehmen, recht unterschiedlich ausgeprägt.

So hat etwa die Tourismuswirtschaft schon lange vor der heutigen Zeit, in der das Schlagwort von der „Nachhaltigkeit“ in aller Munde ist, erkannt, daß die Qualität der örtlichen und regionalen Natur- und Landschaftspotentiale in den Ferienregionen ganz wesentlich für die Erfolgsaussichten des Tourismus ist. Die Entwicklung des Tourismus in diesen Regionen ist zugleich geradezu zwangsläufig mit einer Nutzung von Natur und Landschaft vor Ort verbunden, was mit der zunehmenden Intensität des Fremdenverkehrs zugleich die Gefahr einer Attraktivitätsminderung mit sich



bringt. Die Zielsetzung, Natur und Landschaft im Interesse auch künftiger Vermarktungschancen für den Tourismus möglichst schonend in Anspruch zu nehmen, führte zur Zielvorstellung des „sanften Tourismus“.

Aber auch generell ist eine zunehmende Bereitschaft der deutschen Wirtschaft zu mehr Eigenverantwortlichkeit im Umweltschutz festzustellen. Beispiele hierfür stellen etwa die freiwillige Selbstverpflichtung zum Klimaschutz, die Realisierung des „Dualen Systems Deutschlands“ zur Umsetzung der Verpackungsverordnung und das Angebot der deutschen Automobilbranche zur eigenverantwortlichen Regelung der Altautoentsorgung dar.

Um den Gedanken einer nachhaltigen Entwicklung in der Wirtschaft verstärkt umzusetzen, müssen jedoch wirksame Schritte in erster Linie in den Betrieben selbst erfolgen. Dabei reicht es fraglos nicht aus, wenn die einzelnen Unternehmen bisher durchgeführte Maßnahmen im Bereich des Umweltschutzes und ihre weiteren Ziele auf diesem Sektor einmal jährlich in einem entsprechenden Kapitel ihres Geschäftsberichtes abhandeln. Wichtig ist, daß das Thema Umweltschutz zu einem integrierten Bestandteil der Unternehmensziele wird und die Bedeutung ökologischer Zielsetzungen den Unternehmensmitarbeitern von der Geschäftsleitung genauso nachdrücklich vermittelt wird wie bei den anderen stärker ökonomisch orientierten Unternehmenszielen. Die Einführung von Umweltmanagementsystemen regelt Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten für Umweltschutzfragen in den Betrieben auf den unterschiedlichen Hierarchieebenen und verpflichtet die Geschäftsführung der Unternehmen, ein Umweltprogramm und Maßnahmen zur Zielerreichung im Umweltschutz zu erstellen und auch regelmäßig über den Grad der Zielerreichung zu berichten. Auf diese Weise werden in einer wachsenden Zahl von Unternehmen vielfältige innerbetriebliche Umweltmaßnahmen initiiert und auch auf diesem Sektor die Gesamtkreativität auf allen Hierarchiestufen des Unternehmens genutzt.

Unternehmen der deutschen Wirtschaft, die entsprechende Umweltmanagementsysteme eingeführt haben, sind vielfach auch bereit,

sich einem EG-Öko-Audit-Verfahren zu unterziehen. Dabei werden die vom Unternehmen installierten Umweltmanagementsysteme, die angestrebten Umweltziele und die eingeleiteten Maßnahmen der Überprüfung durch einen neutralen Umweltgutachter unterzogen und anschließend in einer Umwelterklärung veröffentlicht. Wenn auch den zuständigen Umweltbehörden keine einschlägigen gravierenden Verstöße des Unternehmens bekannt sind, kann danach eine Registrierung dieses Öko-Audits erfolgen. Zuständig für dieses Registrierungsverfahren sind im übrigen die deutschen Industrie- und Handelskammern. Erfreulich ist, daß die Beteiligung am Öko-Audit-Verfahren in Deutschland größer ist als in allen anderen Ländern der Europäischen Union zusammen. Bis zum Jahresende 1997 sind bundesweit bereits 905 Unternehmen in Deutschland, davon 244 in NRW, im Rahmen des Öko-Audits registriert worden; im Bezirk der Industrie- und Handelskammer für das südöstliche Westfalen (IHK Arnsberg) haben bisher 14 Unternehmen eine Öko-Audit-Registrierung erhalten.

### **3. Umweltschutzengagement der Industrie- und Handelskammern**

Die Industrie- und Handelskammern sind jedoch nicht nur bei der Öko-Audit-Registrierung darum bemüht, den Gedanken des Umweltschutzes allgemein - und damit auch die Zielvorstellungen einer nachhaltigen Entwicklung - noch stärker als bisher bei ihren Unternehmen zu fördern. So gibt es in den meisten Industrie- und Handelskammern spezifische Gremien, die sich regelmäßig mit Fragen des Umweltschutzes auseinandersetzen. In der Industrie- und Handelskammer zu Arnsberg ist dies zum einen der „Ausschuß für Raumordnung und Umweltschutz“, in dem sich die Unternehmensleitungen wichtiger Wirtschaftsunternehmen des Kammerbezirks regelmäßig mit aktuellen Fragen aus dem Bereich der Umweltpolitik befassen. Mindestens genauso wichtig ist jedoch der ständige Meinungs- und Erfahrungsaustausch derjenigen Unternehmensmitarbeiter, in deren Verantwortungsbereich die konkrete innerbetriebliche Umsetzung von Umweltschutzmaßnahmen fällt. Hierzu haben wir vor einigen Jahren eine Erfahrungsaustauschgruppe „Betrieblicher Umweltschutz“ gegründet. Hinzu

kommen ad-hoc-Arbeitskreise zu bestimmten Sonderthemen des Umweltschutzes, in denen wir versuchen, bestimmte, oftmals branchenspezifische Probleme durch überbetriebliche Zusammenarbeit zu transportieren, etwa im Bereich des Recyclings von Gießerei-Alt-sanden, der Verwertung von Reststoffen aus der Betonteilefertigung, der Aufbereitung von Emulsionen und Kühlschmierstoffen, aber auch zur Einführung eines möglichen Gruppen-Öko-Audits mittelständischer Betriebe. Aktuelle Umweltschutzfragen werden von der Kammer zudem in spezifischen Informationsveranstaltungen, aber auch im Rahmen des IHK-Weiterbildungsprogramms regelmäßig behandelt. Dabei zeigt die immer stärkere Inanspruchnahme dieser Informations- und Weiterbildungsangebote durch die Wirtschaft, daß wir mit unseren Sensibilisierungsbemühungen zunehmend Erfolg haben. Abgerundet wird das Ganze durch die unmittelbare problembezogene Beratung unserer kammerzugehörigen Unternehmen durch unseren Umweltberater, der bereits vor der Aufnahme seiner Kammertätigkeit über eine rund 20jährige Berufserfahrung im Bereich der staatlichen Umweltschutz-Überwachungsbehörden verfügte.

Im übrigen haben sich die Industrie- und Handelskammern in Deutschland bereits ganz konkret mit Instrumentarien zur ressourcenschonenden, nachhaltigen Entwicklung auseinandergesetzt, als noch kaum jemand in Deutschland an dieses Thema dachte. Vor über 25 Jahren wurde nämlich von den deutschen Industrie- und Handelskammern eine „IHK-Abfallbörse“ gegründet, die das Ziel verfolgte, solche Stoffe, für die in den jeweiligen Unternehmen keine Verwendungsmöglichkeiten mehr bestanden und die somit dort als Abfall anfielen, an andere Unternehmen mittels eines über die Kammern ablaufenden Börsensystems zu vermitteln, um sie auf diese Weise einer Wiederverwertung zuzuführen. Diese Einrichtung der Kammern, mit der wir sehr frühzeitig dem für die Nachhaltigkeit wichtigen Recyclinggedanken Rechnung trugen, erfreut sich heute größerer Resonanz als jemals zuvor. Gerade mittelständische Unternehmen nutzen die heutige „IHK-Recyclingbörse“ nicht nur, um ihre Kosten im Bereich der Abfallentsorgung zu senken, sondern auch um den Vorgaben des neuen Kreislaufwirt-

schafts- und Abfallgesetzes des Bundes zu entsprechen. Im IHK-Bezirk Arnberg wurden über diese Recyclingbörse im vergangenen Jahr 374 Angebote und Nachfragen vermittelt. Dabei ist zu beachten, daß in den meisten Fällen regelmäßig anfallende Stoffe nur einmalig über die IHK-Recyclingbörse vermittelt werden, weil auf diese Weise Verwertungswege entstehen, die später von den beteiligten Unternehmen dauerhaft genutzt werden.

Mit meinen vorangegangenen Ausführungen wollte ich zum einen verdeutlichen, daß Fragen der nachhaltigen Entwicklung und des Umweltschutzes für die deutschen Wirtschaftsunternehmen, aber auch ihre Interessenvertretungen - wie etwa die Industrie- und Handelskammern - heute schon eine wesentliche Rolle spielen. Zum anderen darf nicht verkannt werden, daß wirtschaftliches Handeln in fast allen Fällen auch die Inanspruchnahme knapper Ressourcen aus dem Umweltbereich bedeutet. Die Inanspruchnahme von Boden und Freiraum, Rohstoffen, Luft und Wasser durch die Wirtschaft ist nahezu unvermeidlich. Zwar sollte es das Ziel aller Beteiligten - also auch der Wirtschaft - sein, mit diesen knappen Ressourcen möglichst schonend umzugehen, jedoch ist eine weitere wirtschaftliche Entwicklung auch in der hiesigen Region nicht mehr denkbar, wenn man Nachhaltigkeit so versteht, daß unter Maximierung ökologischer Ansprüche eine weitere Inanspruchnahme dieser knappen Ressourcen durch den Wirtschaftssektor vollständig abgelehnt wird. Dies will sicherlich ernsthaft niemand, weil die Wirtschaftsentwicklung einer Region nicht nur den Unternehmen und den Unternehmern dient, sondern zugleich auch die Beschäftigung und die Einkommen der in der Region lebenden Menschen sichern soll.

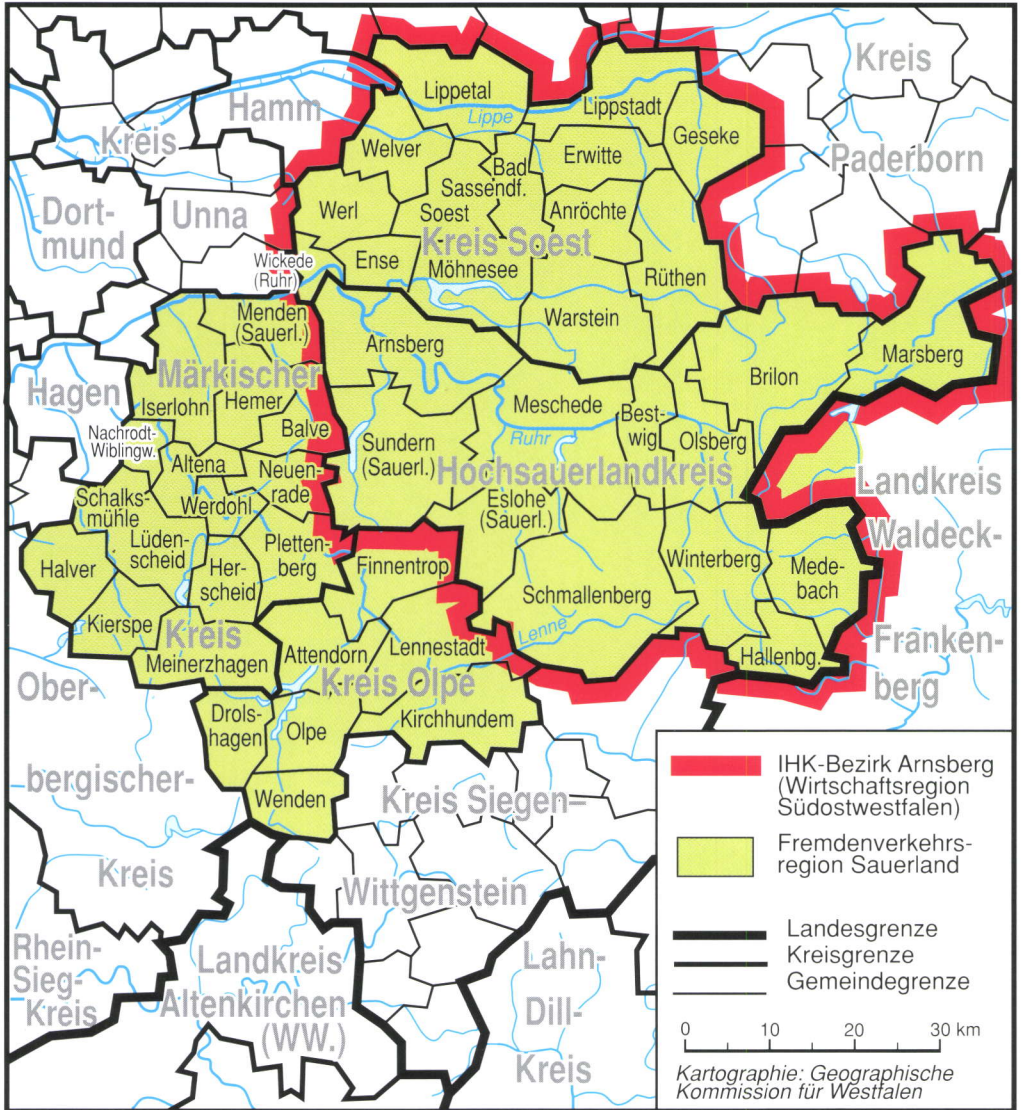
#### **4. Die Wirtschaftsstruktur Südostwestfalens**

Nach diesen - allerdings aus meiner Sicht wichtigen - Vorbemerkungen möchte ich nun zu meinem eigentlichen Thema kommen und Ihnen ausgehend von der Wirtschaftsstruktur Südostwestfalens die Anforderungen aufzeigen, die sich an die Weiterentwicklung der Infrastruktur und der Verkehrserschließung in

unserem Raum ergeben. Dabei werde ich naturgemäß diese Anforderungen immer wieder unter dem Aspekt der Nachhaltigkeitsdiskussion kritisch reflektieren.

Wenn ich mich in meinen Betrachtungen dabei auf den Wirtschaftsraum „Südostwestfalen“ beziehe und nicht auf das Sauerland insgesamt, dann hat das nicht nur damit zu tun, daß der von uns betreute Kammerbezirk eben diesen Wirtschaftsraum Südostwestfalen abdeckt,

sondern auch damit, daß viele statistischen Größen im wesentlichen auf Kreisebene verfügbar sind. Der IHK-Bezirk Arnsberg umfaßt die beiden Großkreise Soest und Hochsauerland, wobei der letztgenannte Kreis komplett in die Region Sauerland fällt und auch der südliche Teil des Kreises Soest eindeutig dem Sauerland zuzuordnen ist. Darüber hinaus umfaßt das Sauerland - wenn man z.B. die touristische Gebietsabgrenzung heranzieht - auch noch den Märkischen Kreis, den Kreis Olpe und gewisse



**Abb. 1: Die Fremdenverkehrsregion Sauerland und die Wirtschaftsregion Südostwestfalen** (Quelle: IHK Arnsberg 1997)

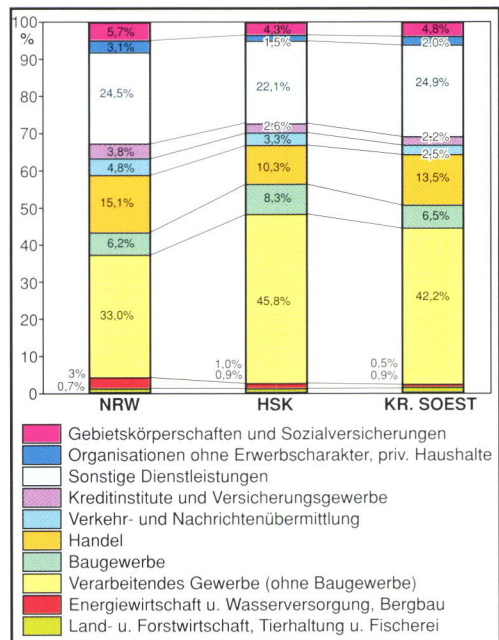
Teile Nordhessens, nämlich den Raum Up-land-Willingen. Für diese - eben nicht kreisgrenzscharfe - Abgrenzung der Region Sauerland liegt jedoch das für meine Referatsbeurteilung erforderliche statistische Material über die Wirtschaftsstruktur nicht vor. Insofern muß ich um Verständnis bitten, wenn der in meinem Referat verwendete Regionsbegriff „Südostwestfalen“ nur teilweise deckungsgleich mit der Gesamtregion Sauerland ist. Allerdings lassen sich sehr viele der von mir für Südostwestfalen getroffenen Aussagen tendenziell auch auf das gesamte Sauerland übertragen. Um noch einmal zu verdeutlichen, in welchem Verhältnis die beiden Regionen „Südostwestfalen“ und „Sauerland“ zueinander stehen, verweise ich auf die Darstellung der Gebietsabgrenzungen in der beigefügten Abbildung 1.

Bevor ich mich nun jedoch etwas intensiver mit der Wirtschaftsstruktur Südostwestfalens befasse, möchte ich eingangs noch einmal auf die landläufigen Vorstellungen eingehen, die vielfach über unsere Region und auch über das Sauerland insgesamt bestehen. Befragt man einen Außenstehenden dazu, was er mit dem Sauerland verbindet, erhält man häufig Aussagen wie: „Das Sauerland ist eine Freizeit- und Erholungsregion, die überwiegend vom Tourismus lebt“; „sehr viel Landschaft, Berge, Wälder und Seen“; „hübsche, ländlich geprägte Dörfer und Orte“. Kaum jedoch wird man als Antwort hören, daß es sich beim Sauerland um einen dynamischen Wirtschaftsstandort handelt, in dem insbesondere der industrielle Sektor dominiert.

Genau dies ist aber der Fall. Ja, der produzierende Sektor hat im Wirtschaftsraum Südostwestfalen sogar eine sehr viel stärkere Bedeutung als im Gesamtland NRW - trotz oder gerade wegen der in den Landeszahlen deutlich repräsentierten alten Industrieregionen in den Ballungsgebieten. Dies verdeutlicht Abbildung 2. Es handelt sich hier um die Aufteilung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten im Jahre 1996 nach den einzelnen Wirtschaftszweigen. Links finden Sie die entsprechende Aufteilung für das Bundesland NRW und daneben die beiden Säulen für unsere Wirtschaftsregion Südostwestfalen.

Auffällig sind die sehr unterschiedlichen Längen derjenigen Bestandteile des Säulendiagramms,

die das verarbeitende Gewerbe anzeigen, in dem in Nordrhein-Westfalen nur 33% der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten, im Hochsauerlandkreis jedoch 45,8% und im Kreis Soest 42,2% tätig sind. Auch wenn man die Bereiche Energiewirtschaft, Wasserversorgung und Bergbau hinzuzählt, womit man zum statistischen Industriebegriff kommt, verändern sich diese Werte nicht wesentlich. In NRW sind im Industriebereich damit 36% der Beschäftigten tätig, im Hochsauerlandkreis knapp 46% und im Kreis Soest knapp 43%. Addiert man hierzu noch die Werte für das Baugewerbe, kommt man zu den Beschäftigtenanteilen für das sogenannte produzierende Gewerbe. Hier weist NRW einen Beschäftigtenanteil von knapp 42% auf, der Hochsauerlandkreis liegt bei 55% und der Kreis Soest bei knapp 50%. Dies zeigt ganz eindeutig, daß die Wirtschaftsstruktur in Südostwestfalen sehr viel stärker vom produzierenden Gewerbe dominiert wird als im Landesdurchschnitt. Auch der direkte Vergleich mit dem Ruhrgebiet bestätigt die überdurchschnittliche Industriedominanz in



**Abb. 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Nordrhein-Westfalen, im Hochsauerlandkreis und Kreis Soest nach Wirtschaftszweigen 1996**

(Quelle: LDS u. IHK Arnsberg)

Südostwestfalen. Das Ruhrgebiet liegt mit einem Beschäftigtenanteil von 41% im produzierenden Gewerbe sogar noch unter den Landesdurchschnittswerten.

Insofern ist es also durchaus richtig, wenn wir davon sprechen, daß Südostwestfalen - und diese Aussagen lassen sich wegen der dort ähnlichen Strukturen ohne weiteres auch auf den Gesamtraum des Sauerlandes übertragen - tatsächlich ein „heimliches Industrierevier“ darstellt. Dieses Etikett kennzeichnet - zumindest von der wirtschaftlichen Seite gesehen - unseren Wirtschaftsraum sehr viel treffender als andere häufig gebrauchte Bezeichnungen wie etwa „grüne Lunge des Ruhrgebietes“ oder gar der „Wasserturm des Ruhrgebietes“.

Auch die absoluten Zahlen, die hinter diesen Prozentsätzen stehen, können sich sehr wohl sehen lassen. Denn es waren 1996 immerhin 95 216 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte, die in Südostwestfalen im produzierenden Gewerbe ihre Arbeit fanden. Bei einer Gesamtzahl von 183 667 Beschäftigten im Kammerbezirk war damit deutlich mehr als jeder zweite Beschäftigte im produzierenden Gewerbe tätig.

Daß wir uns trotz allem nur als „heimliches“ Industrierevier verstehen, hat viel damit zu tun, daß die industrielle Präsenz in Südostwestfalen längst nicht so auffällig ist wie bei anderen Industriestandorten Nordrhein-Westfalens. Dies hat im wesentlichen mit drei Faktoren zu tun: der insgesamt dünneren Siedlungsdichte sowie der Betriebsgrößen- und Branchenstruktur der hiesigen Industrieunternehmen.

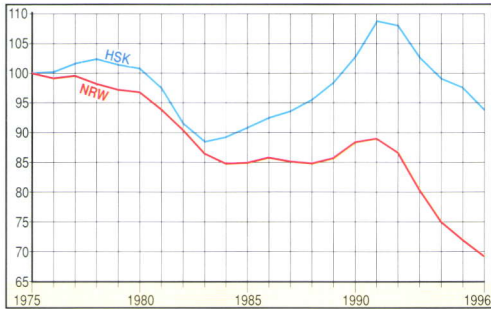
Hinsichtlich der Siedlungsdichte sei darauf hingewiesen, daß Südostwestfalen - also unser Kammerbezirk - von der Fläche her mit 3 286 qkm deutlich größer ist als das Saarland. Allerdings lebten in unserem Raum zum Stichtag 1. Januar 1996 lediglich 582 534 Einwohner, d.h. weniger als in der Stadt Dortmund (598 840 Einwohner). Damit verteilt sich der Industriebesatz naturgemäß analog zur Siedlungsverteilung auf eine sehr viel größere Fläche.

Hinzu kommt, daß die primär durch Klein- und Mittelbetriebe geprägte Betriebsgrößen-

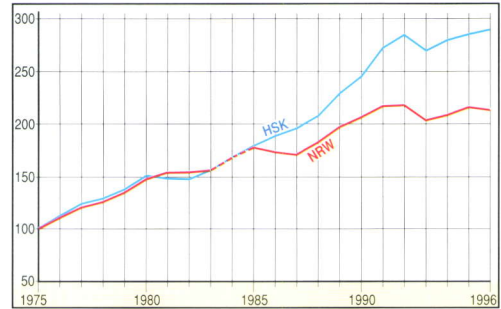
struktur der Industrie in Südostwestfalen ebenfalls das einzelne Unternehmen längst nicht so auffällig erscheinen läßt wie die nach wie vor primär großbetrieblich strukturierte Industrie in den Ballungsstandorten. Zwar verfügt auch unser Wirtschaftsraum über einige größere Betriebe - zu nennen sind hier etwa die außerhalb des Sauerlandes, nämlich in Lippstadt gelegenen Fertigungsstätten des Automobilzulieferers Hella mit rund 8 000 Beschäftigten sowie die in Meschede und Soest angesiedelten Werke des Aluminiumverarbeiters Honsel Werke AG mit rund 2 200 Beschäftigten. Ansonsten gibt es im IHK-Bezirk allerdings nur noch einige wenige Betriebe, die sich in der Betriebsgrößenklasse zwischen 500 und 1 000 Beschäftigte bewegen, alles andere sind Industriebetriebe mit typisch mittelständischem Zuschnitt, wobei der Durchschnittsbetrieb lediglich 60 Mitarbeiter aufweist.

Weiterhin kennzeichnend für die Industriestruktur unserer Region ist ein ausgesprochen breit gefächerter Branchenmix. Zwar bestehen auf lokaler Ebene gelegentlich gewisse Branchenschwerpunkte, etwa mit der Leuchtenindustrie im Raum Arnsberg/Sundern, der Steine- und Erdenindustrie in den Räumen Erwitte, Geseke, Warstein und Brilon, der Textilindustrie im Raum Schmallerberg sowie der holzbearbeitenden und holzverarbeitenden Industrie in Brilon, Olsberg und Schmallerberg - allerdings gleicht sich dies auf der Ebene der Gesamtregion zu einem weitgehend ausgewogenen Branchenmix aus. Auffällig ist aber, daß der Montan- und Schwerindustriebereich in Südostwestfalen kaum vorhanden ist. Gerade Betriebe aus diesem Bereich sind jedoch in ihrem Erscheinungsbild immer besonders auffällig; ihr weitgehendes Fehlen trägt also wesentlich mit dazu bei, daß der durchaus dichte Industriebesatz in unserer Region zumindest dem oberflächlichen Betrachter nicht so sehr ins Auge fällt.

Letztendlich kommt hinzu, daß sich viele Betriebe des produzierenden Gewerbes gerade im sauerländischen Teil des Kammerbezirks schwerpunktmäßig in den Tallagen und oftmals über einen längeren Zeitraum hinweg organisch entwickelt haben. Dabei wurde vielfach schon von den Inhaberfamilien auf eine gewisse Einbindung der Betriebsgebäude in



**Abb. 3: Beschäftigte in der Industrie im Hochsauerlandkreis (Index 1975 = 100)**  
(Quelle: LDS u. IHK Arnsberg)



**Abb. 4: Jahresumsätze der Industrie im Hochsauerlandkreis (Index 1975 = 100)**  
(Quelle: LDS u. IHK Arnsberg)

die Topographie und die örtliche Siedlungsstruktur sowohl durch Wahl architektonischer Elemente als auch durch Eingrünungs- und Bewuchsmaßnahmen Wert gelegt. Insofern ist es vielleicht gar nicht vermessen, wenn ich hier die Auffassung vertrete, daß die etwas andersartige Betriebsgrößen- und Branchenstruktur der heimischen Industriebetriebe, gepaart mit der zumeist noch familiengebundenen Eigentümerstruktur, ihrer Art nach durchaus angepaßter an Aspekte eines „ökologisch sanften“ und „sozialverträglichen“ Arbeitens und Wirtschaftens und damit eher dem Leitbild der „Nachhaltigkeit“ entsprechend ist als in manchen anderen Regionen.

Dabei will ich jedoch auch nicht verschweigen, daß es sehr wohl auch andere Beispiele für das Erscheinungsbild heimischer Industriebetriebe gibt, bei denen das Einpassen in die Umgebungssituation längst nicht so gut gelungen ist, wie in den voranstehend geschilderten Fällen. Allerdings dürfen die Ursachen hierfür durchaus nicht immer nur bei den Unternehmen gesucht werden. Die durch die Regional- und die Bauleitplanung geforderte Abkehr von Einzelbetriebsstandorten hin zu komplexen Gewerbegebieten macht die Präsenz des produzierenden Gewerbes in der Region naturgemäß insgesamt auffälliger und sie führt auch dazu, daß die Betriebe vom Betrachter - etwa von unseren Touristen - oft als störend für den Gesamteindruck der Landschaft empfunden werden.

Daß die mittelständisch geprägte und vom Branchenmix her sehr differenzierte Struktur des produzierenden Gewerbes in unserer Region zudem in den letzten Jahren im Vergleich

zur Landesentwicklung auch überdurchschnittlich erfolgreich war, zeigen zwei weitere Abbildungen (3 u. 4), die einen Vergleich zwischen der Industrie im Hochsauerlandkreis und der Industrie in Nordrhein-Westfalen gestatten. Versieht man - wie in Abbildung 3 - den Beschäftigtenstand der Industrie im Jahre 1975 in Nordrhein-Westfalen und im Hochsauerlandkreis jeweils mit der Meßziffer 100, so ergibt sich für die Entwicklung bis 1996 ein Bild, das zwar einerseits belegt, daß bestimmte Konjunktur- und Strukturentwicklungen auch an unserem Raum nicht vorbeigehen; die Entwicklung im Hinblick auf die Gesamtsituation der Industriebeschäftigung läuft aber bei uns eindeutig günstiger ab. Die Kurve der Industriebeschäftigung im HSK liegt nämlich im gesamten Zeitreihenvergleich oberhalb der NRW-Beschäftigungskurve, wobei sich der relative Abstand zwischen beiden Kurven seit 1982 erheblich vergrößert hat. Ein ähnlich deutliches Bild ergibt sich, wenn wir - wie in Abbildung 4 - eine Zeitreihenbetrachtung für die Industrieumsätze vornehmen. Indexiert man auch die Jahresumsätze der Industrie in Nordrhein-Westfalen und im Hochsauerlandkreis im Jahre 1975 auf 100%, so verlaufen die beiden Kurven bis Mitte der 80er Jahre noch parallel. Von diesem Zeitpunkt an koppelt sich jedoch die Umsatzentwicklung der mittelständisch strukturierten sauerländischen Industrie zunehmend von den Durchschnittsumsatzwerten der NRW-Industrie ab. Hieran zeigt sich deutlich, daß die mittelständisch geprägte Region unserer Wirtschaft sowohl in den Boomphasen bis etwa 1991, aber auch in der nachfolgenden konjunktur- und strukturbedingten Rezessionsperiode Marktchancen flexibler und besser nutzen konnte.

Die von mir geschilderte überdurchschnittlich starke Ausrichtung des Wirtschaftsstandortes Südostwestfalen auf das produzierende Gewerbe enthält jedoch gerade aus heutiger Sicht auch gewisse Risiken; denn sie offenbart zugleich eine starke Abhängigkeit der Region vom industriellen Gewerbe. Wenn man in diesem Zusammenhang bedenkt, daß die derzeitige Diskussion um die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland sich im wesentlichen auf die Zukunftschancen als Standort für das produzierende Gewerbe bezieht, wird klar, daß sich diese Probleme gerade auch auf einen so stark industriell geprägten Standort wie Südostwestfalen besonders deutlich auswirken können. Dabei handelt es sich bei den Problemen des Industriestandortes Deutschland im wesentlichen um Faktoren, die nicht oder nur in einem sehr begrenzten Umfang durch regionale Maßnahmen beeinflußt werden können.

Dabei wäre ein möglicher Verlust von Industriearbeitsplätzen im Rahmen dieser Strukturkrise für unseren Raum auch deshalb besonders schwerwiegend, weil wir im Dienstleistungsbereich erkennbare Schwächen aufweisen. Dies läßt sich ebenfalls mittels der Abbildung 2 mit der Aufteilung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten nach Wirtschaftszweigen zeigen. Sowohl der Hochsauerlandkreis als auch der Kreis Soest weisen einen im Vergleich zum Landesdurchschnitt zu geringen Besatz an Beschäftigungsverhältnissen in den Bereichen Handel, Verkehr/Nachrichtenübermittlung sowie Kreditinstitute/Versicherungsgewerbe auf.

Diese unterdurchschnittliche Präsenz des Dienstleistungsgewerbes in Südostwestfalen ist vor allem darin begründet, daß die Region über keinen oberzentralen Standort verfügt. Gerade die überregional tätigen Einrichtungen des Dienstleistungsgewerbes - etwa aus dem Banken- und Versicherungssektor, aber auch aus dem Verkehrsgewerbe und dem Handel - haben eine starke Affinität zu oberzentralen Standorten. Deshalb würde es auch bei einem stärkeren Rückgang der Beschäftigung im produzierenden Gewerbe für Südostwestfalen kaum möglich sein, den dort entstehenden Beschäftigungsrückgang im gleichen Umfang mit der Schaffung hochwertiger Dienstlei-

stungsarbeitsplätze auszugleichen. Dabei wären von der regionalwirtschaftlichen Relevanz her auch nur solche Dienstleistungsarbeitsplätze mit dem produzierenden Gewerbe vergleichbar, bei denen die dort erstellten Leistungen überwiegend überregional abgesetzt werden. Denn nur in diesem Fall würde - genau wie im produzierenden Bereich - zusätzliches Einkommen in die Region hineingeholt. Hinsichtlich des Einkommenseffektes nicht vergleichbar sind ausschließlich der Nahversorgung dienende Bereiche des Dienstleistungsgewerbes, da sie in der Regel kein zusätzliches Einkommen in die Region ziehen.

Regionalwirtschaftlich positiv zu werten sind gerade in diesem Zusammenhang die im Fremdenverkehrsgewerbe Südostwestfalens angebotenen Dienstleistungsarbeitsplätze. (in Abbildung 2 unter „Sonstige Dienstleistungen“). In aller Regel werden die touristischen Leistungen nämlich von Besuchern nachgefragt, die nicht aus Südostwestfalen selbst kommen; der Absatz der touristischen Dienstleistungen erfolgt also überregional.

Nach der Handels- und Gaststättenzählung (HGZ) von 1993 - neuere amtliche Daten liegen bekanntlich nicht vor - verfügte Südostwestfalen über 2 215 Arbeitsstätten im Tourismusgewerbe, in denen 9 344 Voll- und Teilzeitbeschäftigte tätig waren. Der Gesamtumsatz der Region im Tourismus lag nach der HGZ 1993 bei über 620 Mio. DM.

Dabei beziehen sich die vorgenannten Zahlen im wesentlichen auf die Einkommenseffekte aus dem Fremdenverkehr von Übernachtungsgästen in Südostwestfalen. Hinzu kommt jedoch ein erheblicher Tagesausflugverkehr in unsere Region. Das Deutsche Wirtschaftswissenschaftliche Institut für Fremdenverkehr (DWIF) geht davon aus, daß in der Gesamtregion Sauerland - diese ist bekanntlich größer als der Wirtschaftsraum Südostwestfalen - 6,2 Mio. Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben mit 9 und mehr Betten im Jahre 1993 nicht weniger als 91 Mio. Ausflugsfahrten in das Sauerland im gleichen Zeitraum gegenüberstanden. Das DWIF errechnete hieraus, daß im Rahmen dieser Tagesausflugsfahrten ein Umsatzvolumen von insgesamt 2,8 Mrd. DM auf das Fremdenverkehrsgebiet Sauerland entfiel. Dabei schlagen

sich diese Umsätze des Tagestourismus selbstverständlich nicht nur in der Gastronomie, sondern auch in anderen Wirtschaftsbereichen wie etwa dem Einzelhandel und dem Handwerk nieder.

Aus diesen Zahlen läßt sich beeindruckend ablesen, daß der Fremdenverkehrssektor eine für die Region durchaus große wirtschaftliche Bedeutung hat und eine wichtige zusätzliche Einkommensquelle darstellt. Allerdings kann der Tourismussektor die Bedeutung der Industriewirtschaft in der Region nicht annähernd erreichen. So lagen etwa die Industrieumsätze in Südostwestfalen 1993 bei 15,8 Mrd. DM und 1996 bereits bei 17,5 Mrd. DM.

Zusammenfassend läßt sich zur Wirtschaftsstruktur Südostwestfalens festhalten, daß es sich hierbei um einen Raum mit überdurchschnittlich starker Industriedominanz handelt, der zugleich strukturelle Schwächen im Dienstleistungsbereich aufweist, die aufgrund der Standortbedingungen nur bedingt abbaubar sind. Hinzu kommt eine in der Region überdurchschnittliche Bedeutung der Tourismuswirtschaft, die sowohl im Übernachtungstourismus wie im Bereich der Tagesausflüge zusätzliche Einkommensquellen für die Region bietet.

## **5. Anforderungen aus der Wirtschaftsentwicklung für die regionale Infrastruktur und die Verkehrserschließung**

Aus der vorangegangenen Darstellung der wirtschaftsstrukturellen Situation Südostwestfalens ergeben sich verschiedene Anforderungen an die Infrastrukturausstattung und die Verkehrserschließung der Region. Nachfolgend will ich mich dabei insbesondere mit folgenden Aspekten näher auseinandersetzen:

- 1) der erforderlichen Ausweisung von Gewerbeflächen für die Sicherung einer weiteren wirtschaftlichen Entwicklung der Region,
- 2) den besonderen Problemen der Steine- und Erdenindustrie bei der Ausweisung von Abbauflächen,
- 3) den Anforderungen des Wirtschaftsstandortes an eine Weiterentwicklung der Verkehrserschließung im Raum sowie
- 4) den besonderen Problemen, die sich aus Ansprüchen der Freizeit- und Tourismus-

wirtschaft an die Raumentwicklung und die Verkehrserschließung ergeben.

Ich werde dabei in allen Fällen zunächst die sich aus Sicht der wirtschaftlichen Entwicklung erforderlichen Ansprüche an die jeweiligen Planungsbereiche formulieren sowie Planungsperspektiven und Probleme aufzeigen, zumindest auch kurz anreißen, wo die Hauptkonfliktfelder zu Strategien nachhaltiger Entwicklungen liegen.

### **5.1 Gewerbeflächenplanungen**

Wesentlich für die Sicherung zukünftiger Entwicklungschancen der Region Südostwestfalens ist die Ausweisung der für die Wirtschaftsentwicklung erforderlichen Gewerbe- und Industrieansiedlungsflächen. Der sich aus der Wirtschaftsentwicklung ergebende künftige Flächenbedarf wird dabei im Rahmen der Regionalplanung - also durch den Gebietsentwicklungsplan (GEP) - grundsätzlich anerkannt und in der Abwägung mit konkurrierenden Belangen - etwa denen des Freiraum-, Landschafts- und auch des Naturschutzes - konkret standortbezogen ausgewiesen. Aufgabe der kommunalen Bauleitplanung in den 26 Städten und Gemeinden der Region ist es dann, diese Planungen durch die Aufstellung von Bebauungsplänen zu konkretisieren und auf diese Weise die Voraussetzungen für eine flächenmäßige Entwicklung der Wirtschaft zu schaffen.

Der Flächenbedarf der Wirtschaft ergibt sich in unserer Region vor allem durch die interne Entwicklungsdynamik bereits ansässiger Betriebe im Rahmen von Betriebserweiterungen und teilweise auch von Betriebsverlagerungen aus nicht mehr weiter entwickelbaren Standorten. Ein ebenfalls nicht zu unterschätzender Gewerbeflächenbedarf wird auch durch Existenzgründungen im gewerblichen Sektor ausgelöst. Zwar nicht der Regelfall, aber in den vergangenen Jahren immer wieder zu beobachten waren auch echte Neuan-siedlungen von Betrieben in der Region. Dabei wurde in Einzelfällen - etwa bei der Ansiedlung des hochmodernen Spanplattenwerks der Fa. Egger in Brilon oder der Alno-Tochter Impuls-Küchen am gleichen Standort - ein oftmals erheblicher Flächenbedarf ausgelöst.



Generell ist bei den Ansprüchen der Wirtschaft an die Gewerbeflächenentwicklung zu berücksichtigen, daß der Flächenbedarf je geschaffenen Arbeitsplatz im langfristigen Trend deutlich zugenommen hat. Auslöser hierfür ist der in den vergangenen Jahren stark gestiegene Technisierungsgrad in der Industrieproduktion, der wiederum Ergebnis der im internationalen Wettbewerb vergleichsweise hohen Arbeitskosten in Deutschland ist. Hieraus ergibt sich ein verstärkter Ersatz von Arbeit durch Kapital, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Industrieproduktion in Deutschland auch weiterhin sicherzustellen.

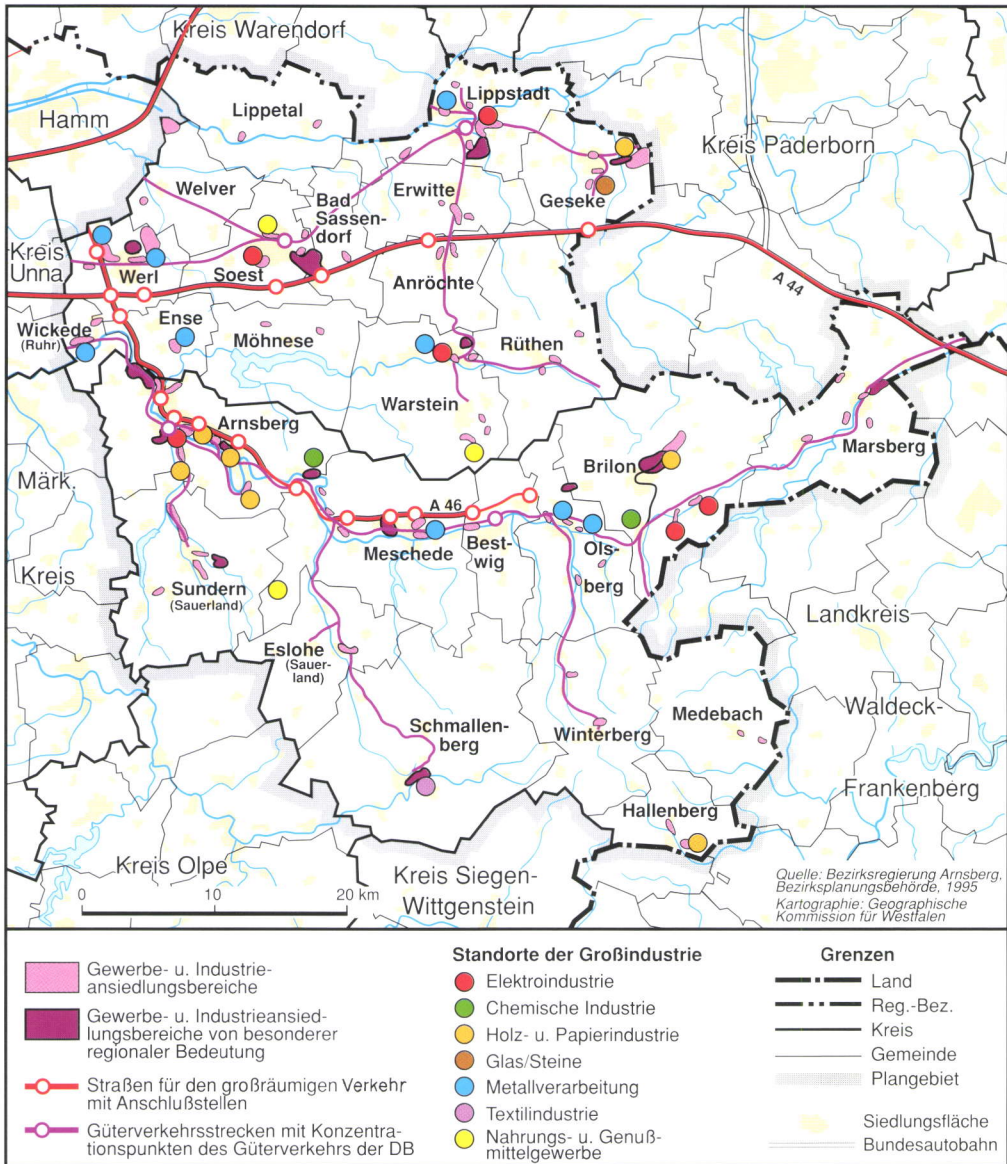
Ebenfalls wichtig ist es, daß die ausgewiesenen gewerblichen Bauflächen zumindest teilweise auch eine bauleitplanerische Festsetzung als Industriegebiet ermöglichen. Denn in vielen Industrieunternehmen werden genehmigungspflichtige Anlagen betrieben, die im Regelfall nur in Industrie-(GI-)Gebieten zulässig sind. Zudem darf sich die Bereitstellung von Gewerbeflächen nicht nur an der oftmals kommunalpolitisch artikulierten Wunschvorstellung der Ansiedlung moderner Hightech-Betriebe mit möglichst geringen Immissionen ausrichten. Auch für sogenannte „Problemetriebe“ - etwa die dem Recycling dienenden Schrottplätze - müssen geeignete Bauflächen bereitgestellt werden. Neben den notwendigen Flächen für die industrielle Produktion selbst muß die Gewerbeflächenpolitik auch sicherstellen, daß industrienahe Dienstleistungsbetriebe - insbesondere aus dem Bereich Transport und Logistik - entsprechende Flächen vorfinden. Dies ist um so wichtiger geworden, weil aus Wirtschaftlichkeitsgründen auch mittelständische Industriebetriebe zunehmend dazu übergehen, die entsprechenden Logistikfunktionen aus ihren Unternehmen auszugliedern und spezialisierten Dienstleistern zu übertragen. Damit entsprechende Konzepte funktionieren, ist jedoch eine sinnvolle räumliche Zuordnung dieser Logistikunternehmen zu den Produktionsstandorten erforderlich.

Letztendlich müssen sich alle Beteiligten darüber im klaren sein, daß die Inanspruchnahme der gewerblichen Flächenreserven im Rahmen der Wirtschaftsentwicklung der Region nicht kontinuierlich erfolgt, sondern in starkem Maße abhängig ist von den aktuellen

wirtschaftlichen Entwicklungsperspektiven, die sich aus allgemeinen Konjunkturtrends, Branchenentwicklungen, aber auch Firmenkonzunkturen ergeben. Da die Unternehmen ihre Erweiterungsabsichten in Abhängigkeit von der aktuellen Wirtschaftsentwicklung relativ kurzfristig umsetzen müssen, die öffentlichen Planungsvorläufe heute jedoch in aller Regel mehrjährig sind, ist eine gewisse Angebotsplanung sowohl auf regionaler wie auf kommunaler Ebene erforderlich, um die für die Wirtschaftsentwicklung notwendige Flexibilität bei den Gewerbeflächen sicherzustellen.

In den vergangenen Jahren haben wir in unserer Region Südostwestfalen in einem manchmal langwierigen und durch intensive Diskussionen zwischen den verschiedenen Interessengruppen gekennzeichneten Abstimmungsverfahren unter Leitung des Regierungspräsidenten als Bezirksplanungsbehörde den für unseren Raum maßgeblichen Gebietsentwicklungsplan grundlegend überarbeitet. Der GEP übernimmt dabei u.a. die Aufgabe, die für die Neuansiedlung, Verlagerung und Erweiterung von Betrieben ausreichenden Flächenreserven regionalplanerisch darzustellen und für die spätere Umsetzung in den kommunalen Bauleitplanungen vor anderen Nutzungen zu sichern.

Bei der Konkretisierung dieser Zielsetzung ist naturgemäß eine besonders schwierige Frage, welcher Bedarf für die künftige Gewerbeflächenentwicklung sich aus den Ansprüchen der Wirtschaftsregion ergibt. Nach einem intensiven Diskussionsprozeß zwischen Bezirksregierung, Kommunen und Kammern wurde dabei für den Planungshorizont des GEP bis zum Jahre 2005 ein Bedarf an gewerblichen Bauflächen in der Gesamtgrößenordnung von 1 039 ha in der Region anerkannt, von denen 488 ha auf den Hochsauerlandkreis und 551 ha auf den Kreis Soest entfallen. Dieser anerkannte Bedarf wird bei Leibe nicht in vollem Umfang durch Neuausweisungen von Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereichen befriedigt. Der größte Teil hiervon - nämlich 632 ha - war bei der Aufstellung des Gebietsentwicklungsplanes bereits als Flächenreserven in den Flächennutzungsplänen der 26 Städte und Gemeinden enthalten. 488 ha - davon 158 ha im Hoch-



**Abb. 5: Struktur und Standorte der gewerblichen Wirtschaft in der Wirtschaftsregion Südostwestfalen 1995**

sauerlandkreis und 330 ha im Kreis Soest - wurden allerdings dann tatsächlich als zusätzliche Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche im GEP neu dargestellt. Die räumliche Verteilung dieser Flächen ist der Abbildung 5 zu entnehmen. Dabei ergibt sich in der Gesamtheit sogar eine planerisch ausgewiesene Flächenreserve von 1 120 ha, die etwas über den errechneten Bedarfswerten liegt.

Dies ist aus meiner Sicht auch schon deshalb durchaus positiv zu werten, da längst nicht alle in der GEP-Flächenbilanz ausgewiesenen Flächen mittel- oder gar kurzfristig tatsächlich verfügbar sind. Typisches Beispiel in unserer Region ist hierfür die Situation in der Stadt Arnsberg, für die der GEP eine planerisch verfügbare Reserve an Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereichen in der Größenordnung von

133 ha ausweist. Aufgrund von Verfügbarkeits- und Planungsproblemen bei den ausgewiesenen Flächen hat die Stadt Arnsberg jedoch zur Zeit ganz erhebliche Schwierigkeiten, Investoren überhaupt noch attraktive Gewerbestandorte anzubieten. Dies hat konkret dazu geführt, daß in den vergangenen Jahren eine größere Anzahl von Arnsberger Industriebetrieben den Standort Arnsberg verlassen hat und in benachbarte Gemeinden - insbesondere Ense und Werl - abgewandert ist, weil sie dort tatsächlich schnell verfügbare und auch attraktive Gewerbeflächen vorfanden.

Im übrigen ist darauf hinzuweisen, daß die Kommunen die im GEP enthaltenen Gewerbeflächenreserven jeweils nur in dem Umfang in Anspruch nehmen dürfen, in dem tatsächlich ein entsprechender Nutzungsbedarf erkennbar ist. Insofern sind einer unangemessenen kommunalen Flächenangebotspolitik schon durch die Einwirkungsmöglichkeiten der Regionalplanung enge Grenzen gesetzt. In der heutigen Zeit ist jedoch genauso durchschlagend, daß es in vielen Fällen auch die kommunale Finanzlage gar nicht ermöglicht, im großen Umfang finanzielle Vorleistungen für die Erschließung von Gewerbestandorten zu erbringen, bei denen eine Nutzung nicht konkret absehbar ist.

Unter den Aspekten der Nachhaltigkeit mag eine im GEP enthaltene Gewerbeflächenreserve von über 1 000 ha problematisch erscheinen. Allerdings muß noch einmal betont werden, daß es sich hierbei in vielen Fällen nicht um völlige Neuausweisungen zu Lasten des Freiraumes handelt, sondern um Ergänzungen bereits vorhandener Gewerbestandorte unter Nutzung dort noch vorhandener Freiflächen und gewisser Flächenarrondierungen. Die Bereiche, in denen wesentliche Neuausweisungen in den Freiraum hinein vorgenommen worden sind, waren zudem Gegenstand intensiver Diskussionen auch mit den Interessenverbänden des Natur- und Landschaftsschutzes. Dabei gab es bei den detaillierten Erörterungen im Rahmen der GEP-Aufstellung sowohl Fälle, in denen sich letztendlich die Flächenansprüche der gewerblichen Wirtschaft gegenüber Schutzwünschen der Natur- und Landschaftsseite durchgesetzt haben, auch solche, in denen wir auf Wirtschaftsseite feststellen mußten, daß grundsätzlich wün-

schenswerte gewerbliche Entwicklungen an bestimmten Standorten wegen wichtiger Landschafts- und Naturschutzinteressen nicht realisierbar waren. Insofern sind die konkreten Ausweisungen von Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereichen im GEP bereits das Ergebnis eines Kompromisses zwischen den konkurrierenden Raumansprüchen.

Zudem erhebt auch der GEP das Postulat, zunächst gewerbliche Brachflächen zu recyceln, bevor man Neuf Flächen in Anspruch nimmt. Allerdings sind Standorte mit industriellen Brachflächen hier in Südostwestfalen aufgrund der insgesamt günstiger verlaufenden Wirtschaftsentwicklung und der andersartigen Betriebsgrößenstruktur wesentlich seltener als etwa in den altindustriellen Ballungsgebieten. Insofern sind die Chancen für ein Flächenrecycling zumindest bei den ehemaligen Gewerbeflächen relativ begrenzt. Durchaus erhebliche Nutzungsmöglichkeiten ergeben sich jedoch durch die Konversion ehemaliger Militärf lächen in unserem Raum. Eine ganze Reihe der größeren im GEP ausgewiesenen Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche waren bisher durch militärische Nutzungen von NATO-Partnern, aber auch der Bundeswehr belegt und sind als sogenannte Konversionsflächen nunmehr für eine gewerbliche Nutzung vorgesehen.

Günstige Effekte im Hinblick auf einen möglichst geringen Verbrauch von Freiraumflächen sowie die Finanzierung der Erschließungskosten sollen zudem durch eine verstärkte Schaffung interkommunaler Gewerbegebiete erzielt werden, in denen der gewerbliche Flächenbedarf mehrerer Kommunen in einer gemeinsamen größeren gewerblichen Baufläche befriedigt wird. Die Ausweisung entsprechender interkommunaler Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche ist sowohl im Rahmen der GEP-Aufstellung als auch bei der Erarbeitung des REK für unseren Raum von der Kammer nachdrücklich unterstützt worden. Die tatsächliche Praxis zeigt jedoch bisher, daß die bei interkommunalen Gewerbegebieten zwangsläufig erforderliche Kooperation zwischen den beteiligten Gemeinden zusätzliche, oftmals kommunalpolitisch begründete Probleme aufwirft, die die konkrete Realisierung solcher Projekte bisher spürbar erschwert haben.

Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung im Bereich der Gewerbeflächen ist es auch wünschenswert, wenn die tatsächliche Inanspruchnahme der planerisch ausgewiesenen gewerblichen Bauflächen möglichst flächensparend erfolgt. Hierzu gehört natürlich die Forderung an die gewerblichen Nutzer, Strategien flächensparender Bauweisen in ihre Planungen einzubeziehen. Allerdings haben Informationsveranstaltungen, die wir dazu in der Kammer durchgeführt haben, auch gezeigt, daß solche gerade unter Nachhaltigkeitsaspekten wünschenswerten Lösungen - etwa durch mehrgeschossige Bauausführungen - teilweise an den Anforderungen scheitern, wie sie sich aus den heute zumeist hochgradig technisierten und logistisch optimierten Fertigungsabläufen ergeben. Zudem ist die mehrgeschossige Bauausführung zumindest im Bereich von Fertigungsanlagen mit großer und schwerer Maschinenteknik vielfach erheblich teurer als die eingeschossige Ausführung. Gute Chancen, mehrgeschossige Lösungen zu verwirklichen, ergeben sich jedoch gerade im Bereich der Lagerhaltung durch den Einsatz moderner Hochregallager.

Gewisse Probleme im Sinne der Zielsetzung der Nachhaltigkeit können im übrigen auch durch die kommunale Bauleitplanung sowie die Verkaufspolitik der Gemeinden bei ihren Gewerbeflächen ausgelöst werden. Dies ist zum Beispiel dann der Fall, wenn durch Maßnahmen der kommunalen Bauleitplanung oder durch die Veräußerung entsprechender Flächen die Ansiedlung von typischen Einzelhandelsbetrieben in bisher ausschließlich gewerblich-industriell genutzten Gebieten ermöglicht oder gar gefördert wird. Handelt es sich hierbei nämlich um einen Einzelhandelsbetrieb mit größeren Verkaufsflächen und entsprechender Kundenfrequenz, läßt das den bisherigen Gewerbestandort schnell für weitere Einzelhandelsansiedlungen attraktiv werden. Über Preissteigerungsmechanismen, aber auch die verkehrlichen Auswirkungen stark frequentierter Einzelhandelsbetriebe entsteht ein Verdrängungseffekt zu Lasten der bisher dort angesiedelten gewerblich-industriellen Nutzungen, die sich dann mittel- und längerfristig zu anderen, neu auszuweisenden Gewerbestandorten hin orientieren werden. Eine ebensolche Fehlentwicklung liegt meines Erachtens vor, wenn die ausgesprochen knappen

GI-Flächen in Bebauungsplänen mit Gewerbebetrieben belegt werden, die keine genehmigungspflichtigen Anlagen betreiben, und deshalb auch an anderen Gewerbestandorten untergebracht werden könnten.

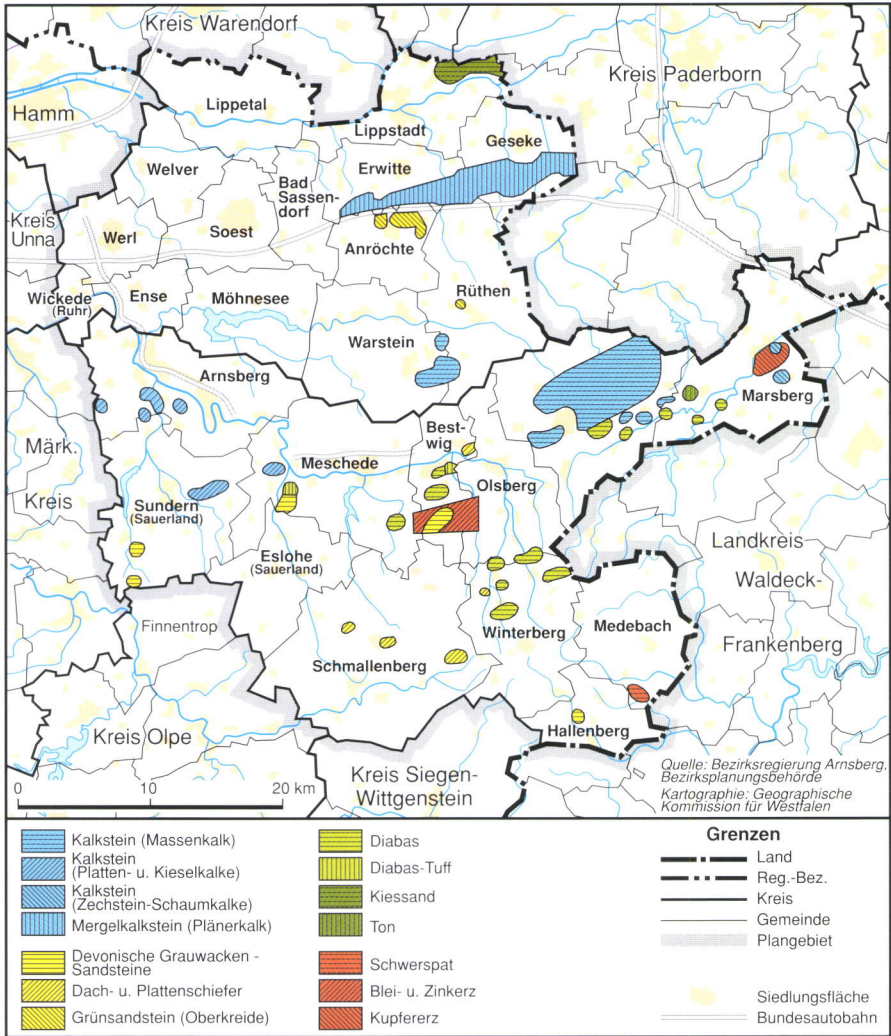
## 5.2 Abbaubereiche für die Steine- und Erdenindustrie

Ganz besondere Probleme ergeben sich bei der Ausweisung von Abbaubereichen für die in der Wirtschaftsregion Südostwestfalen in größerem Umfang vorhandene Steine- und Erdenindustrie. Dabei steht im hiesigen Raum die Kalksteingewinnung im Vordergrund, aber es wird auch der Abbau von Grauwacken, Grünsandsteinen, Diabasen und Schiefervorkommen betrieben. Schwerpunktstandorte der Steine- und Erdenindustrie stellen vor allem die Räume Brilon, Warstein/Rüthen sowie Erwitte/Geseke dar. Aber auch in vielen anderen Städten und Gemeinden des Sauerlandes finden sich für den Abbau geeignete Lagerstätten (Abb. 6).

Dementsprechend hat sich in der Region eine recht differenzierte Struktur von Unternehmen der Steine- und Erdenindustrie angesiedelt, die von den reinen Gewinnungsbetrieben bis hin zu den Weiterverarbeitern etwa in der Zementindustrie reicht. Die von der Steine- und Erdenindustrie gefertigten Produkte finden dabei Anwendung nicht nur im Bauwesen und im Verkehrswegebau, sondern dienen auch als Zusatzstoffe für die chemische Industrie, die Rauchgasentschwefelung und die Farbenindustrie.

Die Sicherung der auch volkswirtschaftlich wertvollen und sehr wohl begrenzten Rohstoffvorkommen ist eine wichtige Aufgabe des GEP, um die entsprechenden Lagerstätten vor anderen konkurrierenden Nutzungen zu schützen. Dabei kann es sich sowohl um die Überplanung mit Baugebieten jeder Art handeln als auch um die Realisierung anderer Planungen wie etwa Verkehrsstrassen oder Ansiedlung von Windrädern.

Natürlich gehört zu den konkurrierenden Nutzungen auch ein dauerhafter Natur- und Landschaftsschutz auf diesen Flächen. Gerade hier liegt jedoch ein wesentliches Spannungsfeld; wie sich auch bei der entsprechenden Aufstel-



**Abb. 6: Rohstoffvorkommen von volkswirtschaftlicher Bedeutung in der Wirtschaftsregion Südostwestfalen (1996)**

lung des jetzigen GEP für die Region bestätigt hat. Die entsprechenden Standorte der Rohstoffvorkommen sind nämlich in den meisten Fällen auch ökologisch interessant. Dies gilt interessanterweise gerade auch in den Fällen, in denen bereits in diesen Bereichen ein Abbau von Steinen und Erden erfolgt. Denn die Steine- und Erdenindustrie selbst schafft in vielen Fällen neue, ökologisch interessante Biotope, insbesondere dann, wenn sie bestimmte Abbauwände für eine längere Zeit ungenutzt stehen läßt.

Die Forderung der Wirtschaft an die Naturschutzverbände geht dahin, zu akzeptieren,

daß der Naturschutz in noch abbauwürdigen Bereichen allenfalls temporärer Natur sein kann. Nach Beendigung des Abbaubetriebes ist die Wirtschaftsseite gerne dazu bereit, in Abstimmung mit den Naturschutzinteressen durch geeignete Rekultivierungsmaßnahmen Situationen zu schaffen, die dort nach einer gewissen Übergangs- und Ruhephase wertvolle Biotope entstehen lassen. Allerdings hat die Praxis der Auseinandersetzung um die Ausweisung von künftigen Abbauereichen im GEP gezeigt, daß die Naturschutzorganisationen Schwierigkeiten mit dem Gedanken einer temporären Unterschutzstellung haben und statt dessen versuchen, von vornherein

eine dauerhafte Unterschutzstellung zu erreichen, was die Nutzung der entsprechenden Lagerstätten durch die Steine- und Erdenindustrie in aller Regel unmöglich macht, zumindest jedoch erschwert. In diesen Fällen wird die Industrie fast dazu gezwungen, im Rahmen des Abbaubetriebes entstehende Biotope systematisch zu zerstören, um nicht durch ihre spätere Unterschutzstellung in ihren gewerblichen Entwicklungsinteressen existenzgefährdend beeinträchtigt zu werden.

Nach meiner Auffassung ergeben sich aus dieser Frage recht interessante Aspekte für eine Nachhaltigkeitsdiskussion. Nachhaltigkeit bedeutet nach meiner Auffassung nicht zuletzt auch einen schonenden Umgang mit nicht vermehrbaren, begrenzt vorhandenen Rohstoffen. Deshalb sollten entsprechende Rohstoffvorkommen nach meiner Auffassung allerdings auch nicht dadurch künstlich verknappt werden, daß man sie beispielsweise durch überzogene Naturschutzforderungen von vornherein einer späteren Rohstoffnutzung entzieht. Es ist für mich eine durchaus offene Frage, ob wir nicht im Rahmen der Nachhaltigkeitsdiskussion zu einer stärkeren Gewichtung der Belange der langfristigen Rohstoffsicherung kommen müßten.

### 5.3 Anforderungen an die Verkehrerschließung

Der Themenkomplex, bei dem die Zielvorstellungen in der Nachhaltigkeitsdiskussion und die Anforderungen der heimischen Wirtschaft wohl am weitesten auseinanderklaffen, stellt fraglos der Bereich der Verkehrerschließung dar.

Die Anforderungen der südostwestfälischen Wirtschaft an die weitere Entwicklung der Verkehrerschließung werden im wesentlichen durch die Transportbedürfnisse des in der Region dominierenden produzierenden Gewerbes bestimmt. Die von den leistungsstarken mittelständischen Unternehmen erarbeitete Industrieproduktion wird nur zu einem geringen Teil in der Region selbst abgesetzt. Der weitaus überwiegende Teil der Konsumgüter- und der Investitionsgüterproduktion Südostwestfalens findet seine Hauptabsatzgebiete nicht nur in den traditionell sehr wichtigen benachbarten Ballungsgebieten Rhein-

Ruhr und Rhein-Main, sondern innerhalb des gesamten Bundesgebietes sowie im Ausland.

Obwohl es sich - wie bereits dargestellt - bei der südostwestfälischen Wirtschaft überwiegend um mittelständische Unternehmen handelt, ist das in der Summe anfallende Transportvolumen beachtlich. Ein eindrucksvolles Beispiel stellen dabei beispielsweise die heimischen Brauereien dar. Bereits eine der beiden im Kammerbezirk ansässigen großen Brauereien induziert nach eigenen Angaben im Rahmen einer Tagesproduktion weit über 500 LKW-Fahrten vornehmlich mit Sattel- und Gliederzügen. Aber auch im Bereich der Steine- und Erdenindustrie, der Holzbe- und -verarbeitenden Betriebe, der Metallverarbeitung und der anderen Wirtschaftszweige fallen zum Teil beachtliche Transportbewegungen schon bei einzelnen Unternehmen an.

Dabei spielt bei den heutigen optimierten Logistikketten die zeitgenaue Just-in-Time-Anlieferung eine ganz wesentliche Rolle für die Wettbewerbsfähigkeit der einheimischen Industriebetriebe. Dies gilt im besonderen Maße für die im Kammerbezirk überproportional vertretenen Zulieferbetriebe, wobei hier wiederum Automobilzulieferer eine besonders hohe Konzentration aufweisen. Aber auch im Bereich der Konsumgüterindustrie spielen zeitgenaue Lieferungen heute eine immer größere Rolle. So geben etwa Handelsketten den Konsumgüterproduzenten für ihre Anlieferungen in die zentralen Warenlager, aber auch in die einzelnen Filialbetriebe, exakt einzuhaltende Liefertermine vor.

Diesen sehr hohen Ansprüchen an die Qualität der logistischen Leistungen steht ein Verkehrsinfrastrukturnetz in der Region gegenüber, das nach wie vor erhebliche Defizite aufweist. Dies gilt sowohl für den Bereich der Straßen- als auch der Schienenverbindungen. Nachteilige Auswirkungen haben die Leistungsdefizite im Verkehrsinfrastrukturnetz jedoch nicht nur auf den Gütertransport, sondern auch auf den Personenverkehr, der wiederum für die Geschäftsreisen der südostwestfälischen Wirtschaft von besonderer Bedeutung ist.

Angesichts einer im Durchschnitt durchaus nicht schlechten Verkehrsinfrastrukturgrund-

ausstattung in der Bundesrepublik Deutschland wird das Fehlen leistungsfähiger Verkehrsachsen gerade dort als besonders nachteilig empfunden, wo es noch deutliche Lücken in dieser Grundausstattung gibt. Unternehmensbefragungen der Kammer zeigen dabei, daß von der Wirtschaft die schnelle, möglichst unmittelbare Anbindung an das Autobahnnetz genauso als wichtige verkehrsinfrastrukturelle Standortvoraussetzung angesehen wird, wie der Zugang zum leistungsfähigen Schienenfernverkehrsnetz. Letztendlich spielt auch die Erreichbarkeit von Groß- und Regionalflughäfen eine wesentliche Rolle.

Gerade bei den Wirtschaftsstandorten außerhalb der Ballungsräume sind diese verkehrsinfrastrukturellen Voraussetzungen häufig nicht in hinreichendem Umfang gegeben. Deshalb erwartet die Wirtschaft von ihren Interessenvertretungen - insbesondere natürlich von den Industrie- und Handelskammern -, daß diese sich mit Nachdruck für einen entsprechenden Ausbau der für die Region wichtigen Verkehrsinfrastrukturelemente einsetzen. Während dabei die Bemühungen um die Behebung lokaler, eher kleinräumiger Mißstände - etwa durch Schaffung einzelner Ortsumgehungsmaßnahmen im Zuge von Bundes- und Landesstraßen - in aller Regel durch die jeweils regional zuständige Industrie- und Handelskammer isoliert betrieben werden, bieten sich vor allem bei größeren Infrastrukturmaßnahmen, deren Wirkungen über den einzelnen IHK-Bezirk hinausreichen, großräumigere Kooperationen an, um gemeinsam mehr Druck auf die Realisierung der entsprechenden Maßnahmen gegenüber den zuständigen Verkehrspolitikern auf Landes-, Bundes- und teilweise inzwischen auch auf EU-Ebene zu erreichen.

Beispielhaft möchte ich in diesem Zusammenhang auf die entsprechenden Aktivitäten der „Region Mitte-West“ im Verkehrsbereich eingehen. Hierbei handelt es sich um einen Zusammenschluß von insgesamt 10 Industrie- und Handelskammern aus den Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Hessen und Rheinland-Pfalz, deren Zuständigkeit den gesamten Wirtschaftsraum zwischen den großen Ballungsgebieten Rhein/Ruhr und Rhein/Main umfaßt, der wegen seiner zentralen Lage im Westen der Bundesrepublik Deutschland eben als „Re-

gion Mitte-West“ bezeichnet wurde. Die Lage dieser Region verdeutlicht Abbildung 7.

Typisch für diesen Wirtschaftsraum zwischen den großen Ballungsgebieten ist eine - ähnlich wie von mir bereits für Südostwestfalen dargestellt - starke Präsenz des produzierenden Gewerbes mit überwiegend mittelständischer Ausprägung. Die Industriedichte in dieser Region ist dabei signifikant höher als die der benachbarten Ballungsgebiete, und ihre Entwicklungsdynamik lag in den vergangenen Jahren ebenfalls deutlich über den Vergleichswerten der drei beteiligten Bundesländer, aber auch über dem Bundesdurchschnitt. Die industrielle Bedeutung dieser Region läßt sich dabei jedoch nicht nur an den entsprechenden statistischen Daten festmachen, sondern kann überzeugend auch anhand der Vielfältigkeit namhafter und interessanter Produkte dargestellt werden, die aus dieser Region stammen. Die beteiligten Industrie- und Handelskammern haben dies in einer Broschüre über die Industrieregion Mitte-West („Die Industrieregion Mitte-West“, Arnsberg 1994) getan, die federführend für die Gesamtregion bei uns in der Kammer Arnsberg entstanden ist.

Ausgehend von der Industriedominanz in der Gesamtregion sind anschließend für einzelne Handlungsfelder - etwa Technologie, Abfallbeseitigung und den Verkehrssektor - Forderungen entwickelt worden, wie den Bedürfnissen dieser dynamischen, mittelständisch geprägten Industrieregion Rechnung getragen werden kann. Auch hierzu gibt es eine gemeinsam erarbeitete Publikation über die Verkehrsregion Mitte-West („Verkehrsregion Mitte-West“, Siegen 1994).

Die an der Verkehrsregion Mitte-West beteiligten Kammern haben zwischenzeitlich die wesentlichen Forderungen noch einmal in aktualisierter Form zusammengetragen und sich zudem für dieses Konzept der Unterstützung der in der Region Mitte-West zuständigen Gebietskörperschaften versichert. Diese gemeinsame Verkehrsinitiative aus Kammern und Kommunen der Region hat am 17. September 1997 in einer gemeinsamen Verkehrskonferenz mit Vertretern des Bundesverkehrsministeriums und der Verkehrsministerien der drei Bundesländer über die dringende Notwendig-

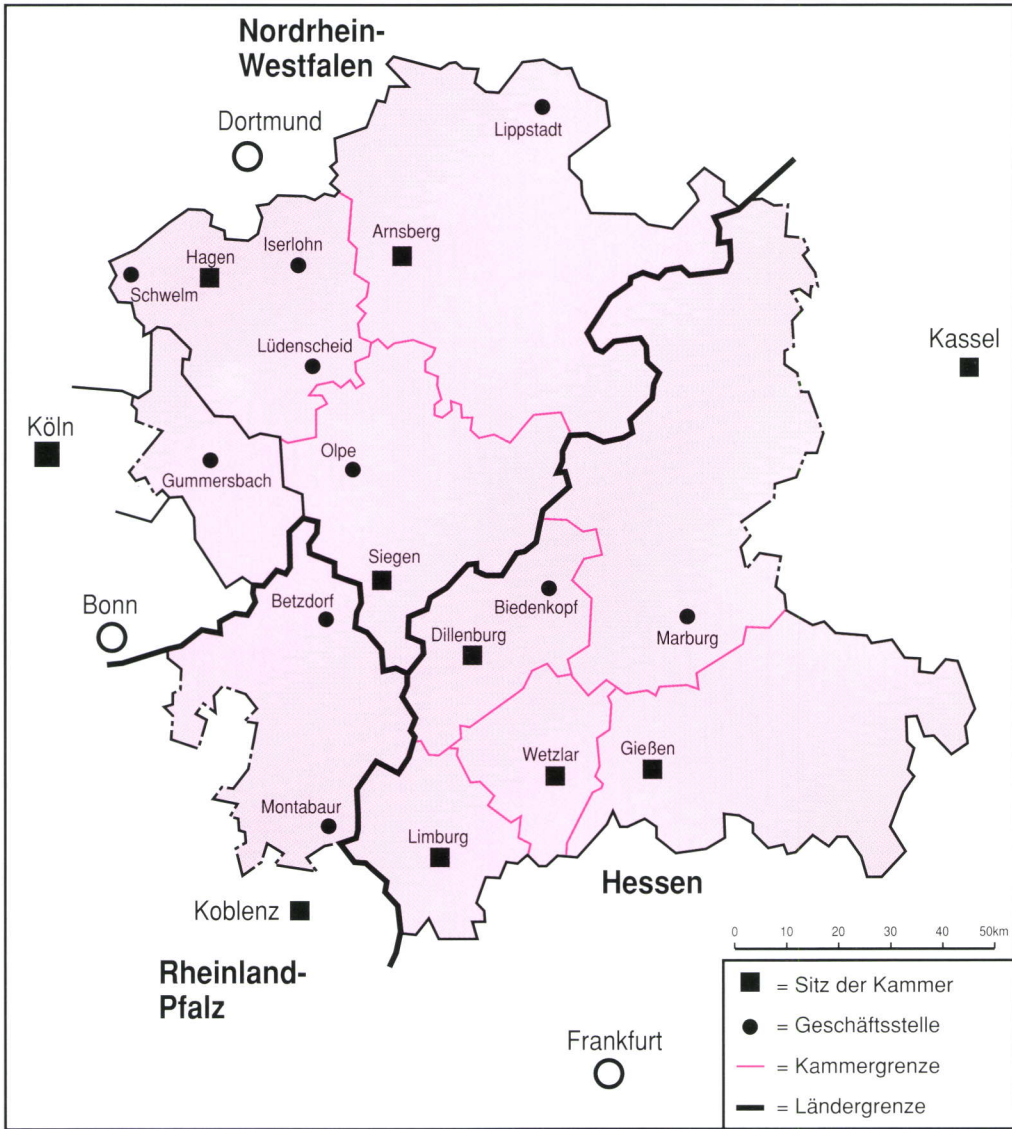


Abb. 7: Die „Region Mitte-West“ (aus: Die Technologieregion Mitte-West, S. 26. Dillenburg 1995)

keit der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Einzugsgebiet der Region Mitte-West diskutiert. Hierzu wurde ein Argumentationspapier („Initiative Verkehr - Gemeinschaftliches Positionspapier von Industrie- und Handelskammern, Handwerkskammern sowie Kreisen, kreisfreien Städten und Oberzentren in der Region Mitte-West“, Siegen 1997) erstellt, das auch kartographische Darstellungen der wichtigsten Forderungen im Bereich des Schienenstrecken- und des Autobahnnetzes enthält. Auf die für unseren Raum wichtigen

Maßnahmen dieser Verkehrsinitiative möchte ich nachfolgend kurz eingehen.

### 5.3.1 Schienenverkehrsinfrastruktur

Im Bereich der Schienenverkehrsinfrastruktur (vgl. Abb. 8) fordert die Region Mitte-West dringend eine Leistungssteigerung für die Obere Ruhrtalbahn Hagen - Arnberg - Bestwig - Warburg - Kassel. Nach dem heutigen Standard der Verkehrsbedienung handelt es sich hier um eine Regionalverkehrsstrecke,



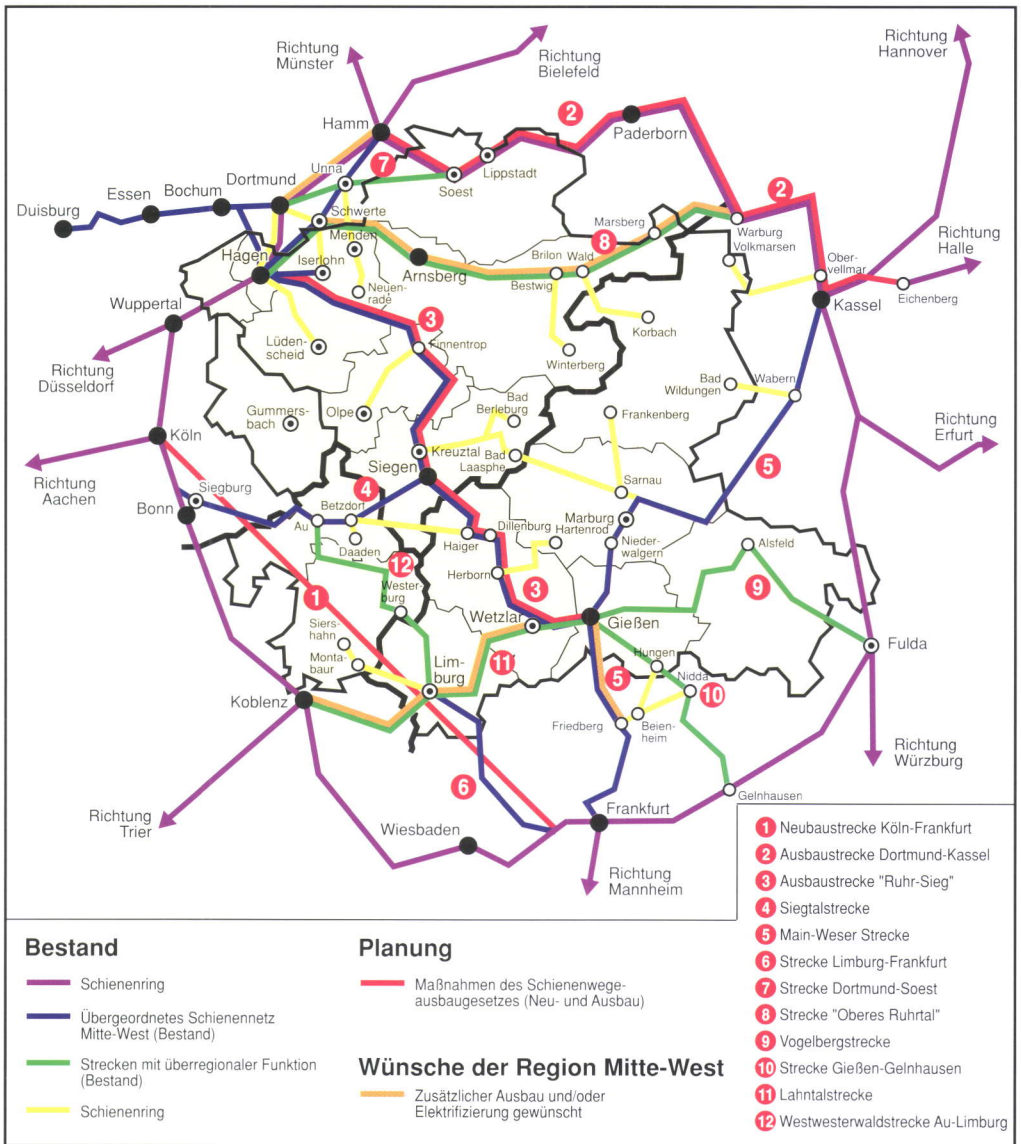


Abb. 8: Verkehrsregion Mitte-West: Schienenstrecken (Quelle: Initiative Verkehr ..., Siegen 1997)

die auch erhebliche Bedeutung für den Personenfernverkehr im Sauerland hat. Denn sie besitzt sowohl in Hagen, als auch in Kassel-Wilhelmshöhe vertaktete Anschlüsse auf das hochwertige EC-/ICE-Fernverkehrsangebot der Deutschen Bahn AG. Obwohl die Reisegeschwindigkeiten auf der Oberen Ruhrtalbahn selbst eindeutig zu langsam sind, haben diese vertakteten Übergangsmöglichkeiten auf den Fernverkehr, um die wir uns übrigens im Rahmen unserer Fahrplanarbeit als Kam-

mer in den vergangenen Jahren erfolgreich bemüht hatten, zu einer ständig steigenden Inanspruchnahme diese Bahnstrecke auch für den Bereich des Geschäfts- und Dienstreiseverkehrs unserer Region geführt. Leistungsprobleme weist die Strecke allerdings durch die fehlende Elektrifizierung sowie durch den Anfang der 80er Jahre erfolgten Rückbau im Ostabschnitt zwischen Brilon-Wald und Warburg auf eingleisigen Betrieb auf. Dieser führt nicht nur zu Einschränkungen in der

Fahrplangestaltung, sondern bedingt zudem den fatalen Nebeneffekt, daß nicht seltene Verspätungen aus den Fernverkehrsanschlüssen in Kassel-Wilhelmshöhe oder Hagen im eingleisigen Abschnitt regelmäßig auch auf die Züge in Gegenrichtung übertragen werden.

Der von uns geforderte Ausbau der Oberen Ruhrtalbahn konnte jedoch nicht im Bundeschienenwegeausbauplan verankert werden, da es sich nach Auffassung der Deutschen Bundesbahn hier nicht um eine Fernverkehrsstrecke handelt. Finanzierungsmöglichkeiten ergeben sich statt dessen eventuell aus dem im Schienenwegeausbaugesetz vorgesehenen ÖPNV-Anteil von 20%. Kurzfristig kann jedoch wegen der Vielzahl der für diesen relativ begrenzten Finanzierungstopf angemeldeten Maßnahmen aus Nordrhein-Westfalen nicht mit der Realisierung dieses Projektes gerechnet werden. Deshalb setzen sich die Kammern entlang dieser Strecke gemeinsam mit den regionalen Gebietskörperschaften dafür ein, Leistungsverbesserungen auf der Strecke zunächst einmal dadurch zu erreichen, daß hier der Einsatz von Neigetechnik-Dieseltriebzügen erfolgt, die auf der relativ langen Strecke ebenfalls gewisse Fahrzeitgewinne ermöglichen und Zeitpuffer zur Sicherstellung der Anschlüsse auf den Fernverkehr herausfahren könnten. Ein Einsatz solcher Neigetechnik-Dieseltriebzüge ist möglicherweise schon für den Fahrplanwechsel 1999/2000 denkbar.

Die zweite wichtige Strecke in der Region Südostwestfalen stellt die Bahnverbindung Dortmund - Hamm - Soest - Lippstadt - Paderborn - Kassel dar. Diese ist als Ausbaustrecke im Bundesverkehrswegeplan enthalten und wird heute als DB-Fernverkehrsstrecke von Interregiozügen im Laufweg Ruhrgebiet - Kassel - Chemnitz im Zweitundtakt bedient, der durch Regionalverkehrszüge auf einen Stundentakt verdichtet wird. Ein Ausbau für den Schnellverkehr mit 200 km/h ist auf dieser Strecke im Abschnitt zwischen Dortmund und Paderborn bereits erfolgt. Allerdings kann diese schienenseitige mögliche Geschwindigkeitssteigerung für den Zugverkehr auf diesem Streckenabschnitt zur Zeit nicht tatsächlich genutzt werden, da noch immer ein erheblicher Teil der rund 80 in diesem Streckenbereich liegenden

schienengleichen Bahnübergänge nicht beseitigt werden konnte. Aus Sicherheitsgründen muß deshalb die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit bis zum Abbau dieser Bahnübergänge zurückgestellt werden. Allerdings konnte bei den noch offenen Maßnahmen gerade in jüngster Vergangenheit in den meisten Fällen planerisch wie finanzierungstechnisch der Knoten durchschlagen werden, so daß sich inzwischen abzeichnet, daß in den nächsten Jahren auch dieses Handicap auf der Strecke beseitigt sein wird. Viel schlimmer ist, daß bei den Ausbauplanungen für den topographisch schwierigeren Ostabschnitt der Strecke zwischen Paderborn und Kassel, für die ebenfalls ein Ausbau im Bundeschienenwegeausbaugesetz vorgesehen ist, in den letzten Jahren erhebliche Verzögerungen aufgetreten sind. Die Deutsche Bahn AG bevorzugt bei ihren Ausbauplanungen zur Zeit offensichtlich die großen Fernverkehrsmagistralen - wie etwa die fraglos wichtige Rhein-Main-Schienenverbindung Köln - Frankfurt - und stellt andere Strecken wie Dortmund - Kassel wegen begrenzter Planungs- und Finanzierungsmöglichkeiten zurück. Noch problematischer ist in diesem Zusammenhang, daß der von dem ehemaligen Bundesbahnvorstandsvorsitzenden Dürr zugesagte Einsatz von elektrifizierten Neigetechnik-Fernverkehrstriebwagen auf dieser Strecke ab dem Jahr 1998, mit denen auch auf dem noch nicht ausgebauten Streckenabschnitt deutliche Fahrzeitgewinne möglich gewesen wären, ebenfalls bis nach der Jahrtausendwende zurückgestellt worden ist und die neuen Neigetechnik-ICE-Triebwagen der Deutschen Bahn AG nun statt dessen erst einmal im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Süddeutschland und der Schweiz zum Einsatz kommen werden.

Die dritte für den von uns betrachteten Raum wichtige Schienenverbindung stellt die Ruhr-Sieg-Strecke Hagen - Siegen - Gießen - Frankfurt dar. Auch hier sind nach dem Schienenwegeausbaugesetz Maßnahmen vorgesehen, die zu einer Beschleunigung der kurvenreichen und damit für einen attraktiven Fern- und Regionalverkehr zu langsamen Strecke führen sollen. Leider gilt auch hier das bereits für die Strecke Dortmund-Kassel gesagte: Die Deutsche Bundesbahn läßt sich mit der Umsetzung dieser Ausbauplanungen zugunsten

der Hauptfernverkehrsmagistralen Zeit. Ein grundsätzlich ebenfalls angedachter Ersatz der heutigen lokbespannten Interregio-Züge im Laufweg Münster-Hagen-Gießen-Frankfurt durch Triebwagen mit Neigetechnik ist hinsichtlich der zeitlichen Realisierungsperspektive zur Zeit überhaupt nicht einschätzbar.

Zusammenfassend muß man feststellen, daß sich die Deutsche Bahn AG bei der Attraktivitätsverbesserung ihres Fernverkehrs zunehmend auf die Hauptabfuhrstrecken in Ballungsgebieten konzentriert und die Ausstattung der Nicht-Ballungsräume mit modernen leistungsfähigen Angeboten und hinsichtlich der ergänzend erforderlichen Infrastrukturverbesserungen vernachlässigt bzw. diese zeitlich auf die lange Bank schiebt. Diese Abkehr der DB AG von einer zukunftsweisenden Bedienung der Nicht-Ballungsräume wird im Güterverkehr noch deutlicher. Sowohl im Stückgut- wie im kombinierten Ladungsverkehr hat sich die Deutsche Bahn AG aus der Bedienung der Fläche Südwestfalens weitestgehend zurückgezogen. So wurden in der Region früher vorhandene Containerumschlaganlagen - etwa in Arnsberg oder in Kreuztal - aufgegeben und auf diese Weise der Straßen- vor- und -nachlauf des Kombinierten Ladungsverkehrs so erheblich ausgedehnt, daß aus unserem Raum in vielen Relationen - etwa zu den Seehäfen - heute komplett auf der Straße getruckt wird. Ebenfalls betrüblich ist, daß es bei der Deutschen Bahn AG offensichtlich Konzepte gibt, auch die Bedienung von Gleisanschlüssen mittelständischer Unternehmen dadurch einzuschränken, daß für deren Aufrechterhaltung Mindestzahlen für Güterwagenzustellungen gefordert werden, die von vielen mittelständischen Gleisanschlußnehmern realistischlicherweise gar nicht erbracht werden können.

Durch ihre derzeitige Politik im Güterverkehrsbereich forciert dabei die Bahn AG tendenziell Verlagerungen von Gütertransporten von der Schiene auf die Straße - eine im Sinne nachhaltiger Verkehrskonzepte ausgesprochen problematische Tendenz.

Inwieweit neue potentielle Konkurrenten der Deutschen Bahn AG - etwa aus dem Bereich der nicht-bundeseigenen (NE) Eisenbahnen -

künftig für den ländlichen Raum günstigere Bedienungskonzepte anbieten werden, bleibt abzuwarten. Positive Erfahrungen haben wir in unserer Region auf solchen Strecken gewinnen können, die bereits seit Jahren von NE-Bahnen betrieben werden. Vorzeigebispiel hierfür ist die Schienenstrecke der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE) zwischen Warstein, Lippstadt und Neubeckum, auf der ein erheblicher Anteil des Kalksteinverkehrs zwischen den Warsteiner Steinbrüchen und der Erwitter und Beckumer Zementindustrie abgewickelt wird. Erfreulich ist auch, daß im September 1997 ein Vertrag zwischen der WLE, der Stadt Warstein und der Warsteiner Brauerei unterschrieben wurde, der eine Gleisverlängerung der WLE-Strecke bis zur Brauerei zum Gegenstand hat. Nach Realisierung dieser Maßnahme soll zumindest ein gewisser Anteil des umfangreichen Gütertransportvolumens der Warsteiner Brauerei ebenfalls auf dem Schienenweg abgewickelt werden.

### 5.3.2 Straßenverkehrsinfrastruktur

Im Bereich des Autobahnnetzes (Abb. 9) stellt die wichtigste Infrastrukturmaßnahme für das Sauerland fraglos die Fertigstellung der Autobahn A 46 in den noch fehlenden Teilabschnitten zwischen Hagen und Brilon dar. Während die Baumaßnahmen im Abschnitt zwischen Arnsberg-Oeventrop und Meschede-Wennemen - wenn auch wegen fehlender Finanzmittel nur verzögert - voranschreiten, muß für andere Teilabschnitte dieser wichtigen Ruhrtal-Autobahn noch Baurecht geschaffen werden. Für den östlich an die vorhandene Autobahn anschließenden Abschnitt zwischen Bestwig-Velmede und Nuttlar laufen die Planungsmaßnahmen zur Zeit relativ zügig.

Erhebliche Probleme bereitet allerdings der Lückenschluß der Autobahn A 46 zwischen Iserlohn und Neheim. Seit mehr als 20 Jahren ist hier eine Vielzahl von Trassenvarianten untersucht worden. Dabei liegen die Schwierigkeiten nicht zuletzt darin, daß neben den verkehrlichen und ökologischen Problemen in dem relevanten Planungskorridor zusätzlich die nicht immer deckungsgleichen städtebaulichen Interessen der betroffenen Städte Hemer, Menden, Wickede und Arnsberg unter einen

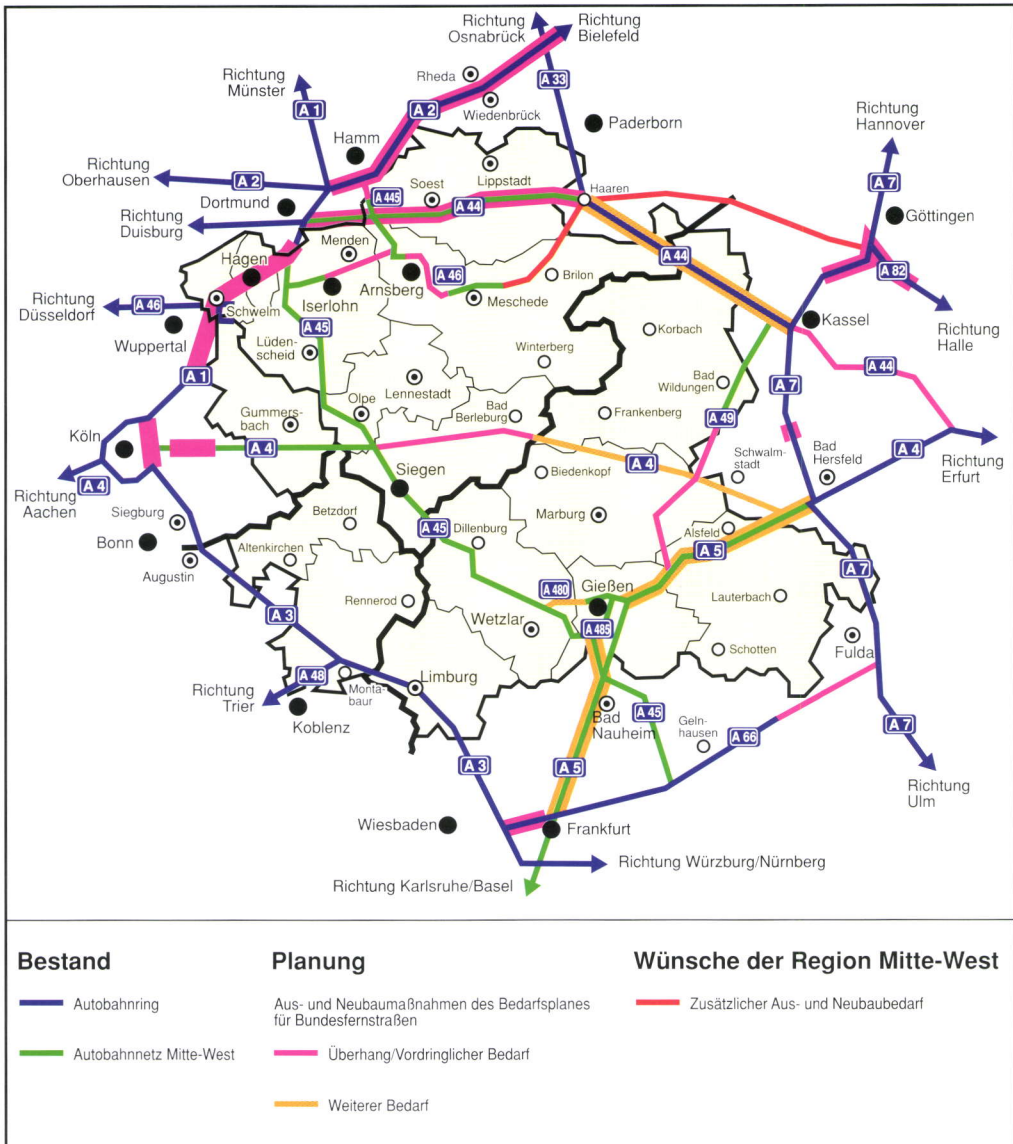


Abb. 9: Verkehrsregion Mitte-West: Autobahnen (Quelle: Initiative Verkehr ..., Siegen 1997)

Hut zu bringen sind. Auch der aktuell vorliegende Trassierungsvorschlag, der den ökologisch wertvollen Luerwald zwischen Menden und Arnsberg großräumig nördlich umgeht, stößt bei den Ratsmehrheiten in Menden und Arnsberg auf Widerstand. Demgegenüber haben die Städte Wickede und Hemer Zustimmung zu den Trassenplanungen signalisiert und setzen sich - genau wie der Märkische Kreis und der Hochsauerlandkreis - mit Nachdruck für eine schnelle Realisierung des

Lückenschlusses ein. Trotzdem ist zu befürchten, daß die kommunalpolitischen Querelen in diesem Raum eine schnelle Realisierung dieses für die westgerichteten Verkehre der Wirtschaftsregion wichtigen Streckenteilsabschnittes weiter erheblich verzögern werden.

Planerisch besser sieht es um die neu in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommene Weiterführung der A 46 als kreuzungsfrei ausgeführte, zweispurige Bundesstraße B 7n/B 480n

bis zum Autobahnkreuz Haaren/Wünnenberg (Anschluß an die A 44 und die A 33) aus. Hier läuft zur Zeit die vorbereitende Umweltverträglichkeitsstudie, aus der sich ein auch die ökologischen Belange berücksichtigender Trassierungsvorschlag ergeben soll.

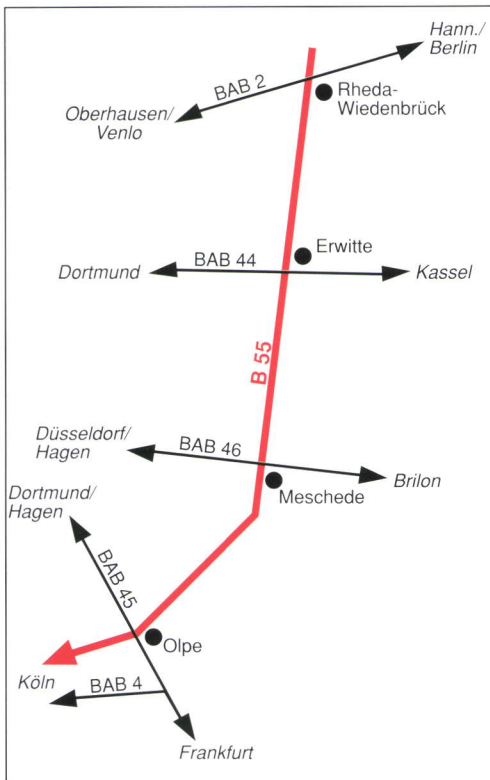
Das zweite wichtige Autobahnprojekt in der Region ist der sechsspurige Ausbau der A 44 zwischen den Autobahnkreuzen Dortmund/Unna und Haaren/Wünnenberg. Dieser Ausbau der bereits vorhandenen Autobahnverbindung ist - trotz der Einordnung in die vorrangige Bedarfsstufe des Bundesfernstraßenbedarfsplanes - planerisch überhaupt noch nicht in Angriff genommen worden. Die knappen Planungs- und Finanzierungskapazitäten für den Bundesfernstraßenbau führen nämlich dazu, daß der parallel vorgesehene sechsspurige Ausbau der Autobahn A 2 Oberhausen - Hannover - Berlin nicht zuletzt im Hinblick auf den Regierungswechsel nach Berlin, aber auch auf die EXPO 2000 in Hannover, absolut vorrangig betrieben wird und sämtliche Planungs- und Finanzierungskapazitäten zur Zeit auf diese Maßnahme konzentriert werden. Es bleibt nur zu hoffen, daß anschließend dann der A 44-Ausbau mit gleicher Intensität erfolgt, da durch den stark angestiegenen Ost-West-Transitverkehr auf dieser Strecke die Überlastungserscheinungen immer mehr zunehmen. Dies wiederum hat zur Folge, daß die Leistungsfähigkeit dieser auch für die heimischen Wirtschaft wichtigen Autobahn immer mehr zurückgeht.

Eine kleine, aber dennoch wichtige Maßnahme stellt der Lückenschluß im Zuge der Autobahn A 445 zwischen Werl und Hamm dar, weil auf diese Weise künftig eine zusätzliche Querverbindung zwischen den drei Ost-West-Autobahnen A 2, A 44 und A 46 entsteht.

Das sicherlich umstrittenste Autobahnprojekt in unserem Großraum stellt der Weiterbau der Autobahn A 4 von Olpe zum Hattenbacher Dreieck dar. Auch diese Maßnahme ist grundsätzlich im Forderungskatalog der Verkehrsinitiative Region Mitte-West enthalten. Eine Realisierung dieser Autobahn würde die Verkehrserschließung für das südliche Sauerland verbessern; allerdings erscheint mir persönlich dieser Autobahnbau wenn überhaupt, dann nur sehr langfristig realisierbar. Hier

sind nicht nur eine Vielzahl offener Fragen in der Abwägung ökonomischer und ökologischer Interessen im Zusammenhang mit den eventuell anstehenden Planungen zu lösen, sondern auch hohe politische Hürden aus dem Wege zu räumen. Immerhin sprechen sich zur Zeit die beiden beteiligten Bundesländer Nordrhein-Westfalen und Hessen unisono gegen dieses Autobahnprojekt aus. Einen Aufschluß darüber, welche Realisierungschancen eine solche aus Sicht der Wirtschaft durchaus wichtige Autobahnverbindung überhaupt haben wird, versprechen wir uns von der durch das Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie, mit der zur Zeit geprüft werden soll, in welcher Form eine solche Autobahnverbindung überhaupt darstellbar wäre, welche konkreten ökologischen Fragen in diesem Zusammenhang zu lösen sind und ob eine entsprechende Trassierung dann überhaupt noch finanzierbar wäre.

Nicht nur im Bereich der Bundesautobahnen, sondern auch der Bundesstraßen gibt es für die Wirtschaft bedeutende Projekte. Neben einzelnen Ortsumgehungsmaßnahmen im Zuge wichtiger Bundesstraßen im Sauerland, etwa der B 229, B 236 und der B 480, findet eine bestimmte Nord-Süd-Bundesstraßenverbindung besondere Beachtung, da es gerade im sauerländischen Teilbereich der Region Mitte-West an durchgehenden, leistungsfähigen Nord-Süd-Straßenzügen mangelt. Eine vorhandene Bundesstraßenverbindung in diesem Raum stellt die B 55 dar, die von Rheda-Wiedenbrück über Warstein und Meschede nach Olpe führt (Abb. 10). Diese verbindet die wichtigen Wirtschaftsräume Ostwestfalen, Hellweg, Sauerland und Siegerland miteinander und stellt zudem eine Querverbindung zwischen den Autobahnzügen A 2, A 44, A 46, A 45 und A 4 dar (vgl. Abb. 10). Allerdings ist das Leistungsvermögen dieser vorhandenen Bundesstraße in vielfacher Weise eingeschränkt: Sie führt auch heute noch im Laufe des Streckenzuges durch viele Ortsdurchfahrten etwa in Erwitte, Belecke, Warstein, Meschede, Eslohe und Lennestadt-Grevenbrück. Auch eine Vielzahl kleinerer, oftmals touristisch wichtiger Orte wird durch diese Bundesstraße durchschnitten, wobei die B 55 auf verschiedenen Streckenabschnitten zum Teil hohe Verkehrsbelastungen aufweist. Dementsprechend sind Stauungen in den vor-



**Abb. 10: Verbindungsfunktion der B 55 zu den Bundesautobahnen**

genannten Ortsdurchfahrten an der Tagesordnung. Im südlichen Abschnitt der B 55 wird deren Leistungsfähigkeit zudem auch dadurch beeinträchtigt, daß wegen der Trassierung faktisch Überholungen langsam fahrender LKW fast im gesamten Streckenverlauf ausgeschlossen sind. Dies führt zu Fahrtzeiten auf dieser wichtigen Nord-Süd-Strecke, die gerade für den Wirtschaftsverkehr kaum akzeptabel und zudem - je nach Verkehrsbelastung - auch nicht mehr kalkulierbar sind. Dabei hat die B 55 für die Anbindung der heimischen Wirtschaftsstandorte an die nächstgelegenen Autobahnen eine sehr große Bedeutung. Deshalb hatte es bereits in den 60er Jahren Überlegungen gegeben, die B 55 zu einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung auszubauen.

Eine damals gegründete Arbeitsgemeinschaft B 55 verfolgte die Absicht, diesen Streckenzug autobahnähnlich auszubauen. Von diesem Vorhaben wurden jedoch in den 70er Jahren nur Teilabschnitte im Raum Lippstadt reali-

siert. Das wachsende Ökologiebewußtsein seit den 80er Jahre, aber auch andere Schwerpunktsetzungen in der Verkehrspolitik führten dazu, daß von diesem ehrgeizigen Projekt nur eine Reihe von Planungen für einzelne Ortsumgehungen übrig blieb und sich die Arbeitsgemeinschaft anschließend auflöste. Allerdings zeigte sich in den folgenden Jahren, daß dieser Auflösungsbeschuß eine Fehlentscheidung war. Denn ohne das gemeinsam artikulierte Interesse an einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung erfolgten die planerische Durchsetzung sowie die Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel des Bundes für die verbliebenen Ortsumgehungsmaßnahmen nur sehr langwierig; mit vielen Maßnahmen kam man allein auf örtlicher Basis überhaupt nicht mehr voran. Deshalb beschlossen die drei bereits an der alten Arbeitsgemeinschaft beteiligten Industrie- und Handelskammern Siegen, Arnsberg und Bielefeld 1995, die Arbeitsgemeinschaft B 55 zusammen mit den anliegenden Kreisen und Kommunen sowie den im Raum tätigen Verkehrsverbänden erneut zu beleben.

Allerdings - und hier sehe ich durchaus ein Zurücknehmen unserer Forderungen im Sinne einer stärker nachhaltig orientierten Verkehrsinfrastrukturpolitik - verfolgen wir nicht mehr den Bau einer durchgehenden, autobahnmäßig trassierten neuen Nord-Süd-Bundesstraße. Vielmehr soll durch einzelne lokale Verbesserungsmaßnahmen - etwa die ohnehin geplanten und einige zusätzliche Ortsumgehungen sowie die Schaffung punktueller Überholungsmaßnahmen auf der freien Strecke - die Leistungsfähigkeit der Bundesstraße spürbar verbessert werden, wodurch zugleich Entlastungseffekte für die Bewohner in heute hochbelasteten Ortsdurchfahrten entstehen. Außerdem werden zusätzliche Entwicklungsspielräume städtebaulicher und touristischer Art in den vom Durchgangsverkehr befreiten Bereichen geschaffen. Hinzu kommen kleinere Maßnahmen aus dem Bereich Verkehrssicherung und Unterhaltung sowie einige Verbesserungen im Zuge von Zu- und Ablaufstrecken zu dieser Bundesstraße. Insgesamt ergab sich in der Diskussion mit den Kommunen entlang des Streckenzuges ein Maßnahmenpaket von insgesamt 25 Einzelprojekten, die allerdings auch nach Auffassung der Arbeitsgemeinschaft in ihrer Ge-

samtheit nur langfristig umgesetzt werden können. Das sich hieraus ergebende verkehrsinfrastrukturpolitische Leitbild für die Entwicklung dieser wichtigen Nord-Süd-Verbindungen haben wir als „Zukunftskonzept B 55“ bezeichnet.

Letztendlich sei noch kurz darauf hingewiesen, daß die Wirtschaftsregion ebenfalls an einer Verbesserung des Luftverkehrs interessiert ist. Für den Geschäftsreiseverkehr besondere Bedeutung haben dabei aus regionaler Sicht die in den letzten Jahren erheblich ausgedehnten Leistungsangebote der Regionalflughäfen Dortmund-Wickede und Lippstadt/Paderborn, die auch von der sauerländischen Wirtschaft genutzt werden. Insofern besteht durchaus ein Interesse an einem weiteren Ausbau der Linienflugverbindungen und der Infrastruktur dieser beiden Regionalflughäfen. Ergänzend könnte längerfristig auch an einen Ausbau der Möglichkeiten des Regionalflughafens Siegerland gedacht werden.

Insgesamt gesehen gibt es also vielfältige Wünsche und Anforderungen, die die Wirtschaftsregion Südostwestfalen im Hinblick auf den Ausbau ihrer Verkehrsinfrastruktur formuliert. Im Hinblick auf die aktuelle Nachhaltigkeitsdiskussion mag der Umfang der erhobenen Forderungen an eine Verbesserung der Infrastruktur manchen geradezu erschrecken, aber der umfangreiche Katalog ist zugleich auch ein klares Signal für die heute noch vorhandenen Defizite in der Region. Dabei kann nicht verkannt werden, daß gerade in den ländlich strukturierten Regionen oftmals die Straße zwangsläufig zum alleinigen Träger des Verkehrsgeschehens wird, weil entweder eine Schienenverkehrsinfrastruktur in den erforderlichen Verkehrsrelationen gar nicht (mehr) existiert oder - nicht zuletzt wegen der Politik des heute noch primär maßgeblichen Unternehmens Deutsche Bahn AG - nicht mit wettbewerbsfähigen, leistungsstarken Angeboten im Personen- und Güterverkehr ausgestattet wird.

Überlegungen, Emissionsbelastungen aus dem Verkehrsbereich durch ein radikales Zurückdrängen der Mobilitätsansprüche zu reduzieren, wie sie einigen Forderungen zur Nachhaltigkeitsdiskussion erhoben werden, wären für die Zukunftschancen der Wirt-

schaftsstandorte in ländlichen Räumen deshalb existenzgefährdend. Die günstige Entwicklung der Wirtschaftsstruktur in den Nicht-Ballungsräumen in den vergangenen Jahren war nur möglich durch den wirtschaftlichen Leistungsaustausch mit den einwohnerstarken Absatzmärkten in den großen Ballungsregionen, und dieser Leistungsaustausch ist faktisch überwiegend über die Straßen abgewickelt worden. Ohne einen leistungsfähigen Verkehrsträger Straße sind deshalb überdurchschnittlich günstige Wirtschafts-, aber auch Sozialstrukturen, wie sie in den vergangenen Jahrzehnten hier im Sauerland entstanden sind, nicht aufrechtzuerhalten.

Welche Möglichkeiten bieten sich in dieser Situation an, um dennoch in stärkerem Umfang Nachhaltigkeitsüberlegungen in die Verkehrsentwicklung der Region mit einfließen zu lassen?

Es muß alles getan werden, um die vorhandene Schienenverkehrsinfrastruktur zu erhalten und - notfalls auch unter Heranziehung anderer Schienenverkehrsunternehmen als der Deutschen Bahn AG - mit leistungsfähigen, den Bedürfnissen der Wirtschaft entsprechenden Verkehrsangeboten auszustatten.

Im Bereich des Straßenverkehrs sind alle Maßnahmen im Hinblick auf eine Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik zu treffen, die zu einer Reduzierung der Emissionsbelastungen aus dem Verkehr beitragen.

Beim nach wie vor notwendigen Ausbau des Verkehrsinfrastrukturnetzes sind in jedem Einzelfall Lösungen zu präferieren, die auch den Umweltbelangen hinreichend Rechnung tragen. Dabei sind unter Umständen aufwendigere Trassierungsalternativen in Kauf zu nehmen, wenn auf diese Weise nachteilige Umweltwirkungen vermieden werden können. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für nicht zu vermeidende Eingriffe in Natur und Landschaft sind heute ohnehin schon Standard in der Verkehrsinfrastrukturplanung.

Mittelfristig ist die europaweite Einführung eines elektronisch gestützten Road-Pricing-Systems anzustreben. Eine solche, möglichst nicht nur auf das Bundesautobahnnetz beschränkte, fahrleistungsabhängige Straßenbe-

nutzungsabgabe könnte zudem mit zusätzlichen Steuerungsmechanismen versehen werden. Beispielsweise wäre die Einführung einer Verkehrsbelastungskomponente in ein solches Road-Pricing-System ausgesprochen sinnvoll. Dabei würde die Nutzung von Streckenabschnitten mit hoher Verkehrsbelastung deutlich teurer als solcher mit niedriger Verkehrsbelastung. Damit wird das Ziel verfolgt, Verkehrsnutzer dazu anzuregen, sowohl zeitlich als auch von der Route her Alternativen zu weniger stark belasteten Zeiten oder auf weniger stark belasteten Strecken zu akzeptieren. Dies würde nicht nur zu einer gleichmäßigeren Auslastung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur führen, sondern hätte zudem den volkswirtschaftlich durchaus wünschenswerten Effekt, daß sich auf hochbelasteten Strecken im Wettbewerb um den knappen Verkehrsraum der wirtschaftlich wichtigere und leistungsfähigere Verkehr durchsetzt. Ebenfalls sinnvoll wäre die Einbeziehung einer Umweltkomponente in ein solches Road-Pricing-System, die bei gleicher Verkehrssituation und gleicher Fahrstrecke Fahrzeuge mit niedrigem Schadstoffausstoß gebührensseitig deutlich günstiger stellt als starke Schadstoffemittenten. Für die Einführung eines solchen Road-Pricing-Systems hat sich im übrigen der von Wirtschaftsunternehmen, Kommunen und Kammern der Region gemeinsam getragene Verkehrsverband Westfalen-Mitte e.V. im September 1997 auf der Basis eines von dem bekannten Verkehrswissenschaftler Prof. Aberle vorgelegten Gutachtens ausgesprochen. Dabei verbindet die Wirtschaft mit diesem Gedanken allerdings auch die Zielvorstellung, aus den Einnahmen dieses Road-Pricings zweckgebunden zusätzliche Finanzmittel für die Unterhaltung und den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu gewinnen.

#### 5.4 Besondere Anforderungen der Tourismuswirtschaft an die Raumentwicklung und Verkehrserschließung

Wegen der besonderen Bedeutung des Tourismusbereiches für unsere Region möchte ich abschließend zumindest skizzenartig noch anreißen, welche besonderen Anforderungen sich aus diesem Bereich für die Raumentwicklung und Verkehrserschließung ergeben.

#### 5.4.1 Anforderungen der Tourismuswirtschaft an die Raumentwicklung

Aus meiner Sicht sind hierzu folgende Aussagen zu machen:

Die planerische Berücksichtigung des Flächenbedarfs für die Tourismusentwicklung der Region im Rahmen der in die Dorf- und Stadtentwicklung integrierten Standorte bereitet im „Regelfall“ keine größeren Probleme. Konflikte ergeben sich naturgemäß insbesondere dann, wenn Standorte touristischer Aktivitäten in den Freiraum fallen. Hier ist eine Abwägung insbesondere mit ökologischen Belangen erforderlich.

Allerdings zeigt sich, daß die gleichzeitige Entwicklung der sauerländischen Wirtschaftsregion als Industrie- und Tourismusstandort in zunehmendem Maße Konflikte zwischen diesen beiden Wirtschaftsbereichen auslöst. Deshalb muß im Rahmen von Regional- und Bauleitplanung verstärkt darauf geachtet werden, daß die Standorte für diese beiden wirtschaftlichen Nutzungen im Rahmen einer räumlichen Funktionsteilung stärker als bisher voneinander entflochten werden.

Ein Sonderproblem stellt die planerische Berücksichtigung von flächenintensiven Großprojekten der Tourismuswirtschaft dar, wie etwa dem Freizeitpark Fort Fun in Bestwig oder dem Gran Dorado-Ferienpark in Medebach. Wenn man sieht, welche Probleme die Einpassung solcher Großeinrichtungen in die Landschafts- und Siedlungsstruktur auslöst, und wenn man sich zudem mit den verkehrlichen Wirkungen solcher Einrichtungen befaßt, kann man unter nachhaltigkeitsorientierten Ansätzen sehr schnell zu dem Ergebnis kommen, daß solche Einrichtungen möglichst überhaupt nicht mehr entstehen sollten. Dabei wird allerdings verkannt, was für einen großen Beitrag gerade solche Einrichtungen für die touristische Entwicklung der Region leisten können. So hat die Inbetriebnahme des Gran Dorado-Ferienparks 800 000 zusätzlich Übernachtungen in Medebach gebracht und diese Stadt, die vorher als Tourismusziel eher unbedeutend war, zur drittstärksten Fremdenverkehrsgemeinde in unserer Region werden lassen. Dabei beschränken sich die positiven wirtschaftlichen Auswirkungen dieses Touri-



stenstroms beileibe nicht auf das Gran Dorado-Objekt selbst, sondern es profitiert die ganze Stadt, ja sogar die Region von diesem zusätzlichen Tourismusboom (vgl. den Beitrag von P. Ledune in diesem Band).

Im übrigen dürfen wir nicht verkennen, daß trotz der vergleichsweise positiven Entwicklung der heimischen Industriewirtschaft infolge von Rückwirkungen aus der allgemeinen Industriestandortkrise in Deutschland zu befürchten ist, daß wir auch in Südostwestfalen in einem gewissen Umfang Industriearbeitsplätze verlieren. Vor diesem Hintergrund sind entsprechende beschäftigungspolitische Gegeneffekte, wie sie etwa durch die Ansiedlung des Gran Dorado-Ferienparks oder der Hapimag-Freizeitanlage in Winterberg entstehen, sehr wichtig, um die Wirtschaftskraft in der Gesamtregion nicht absinken zu lassen. Hinzu kommt, daß über die Gran Dorado-Anlage Medebach insbesondere junge Familien mit Kindern angesprochen werden - eine Gäste-schicht, die wir leider mit unseren herkömmlichen Angeboten im Sauerland nur in geringerem Umfang erreichen. Deshalb bietet sich gerade über solche Ferienparks die Gelegenheit, neue Kundenpotentiale auf die Gesamtattraktivität des sauerländischen Raumes aufmerksam zu machen und neue Gäste-schichten für die Region zu erschließen.

Unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit sollte man auch bedenken, daß ein eher theoretischer Versuch, durch den Ausbau herkömmlicher touristischer Einrichtungen zusätzlich 800 000 Übernachtungen für das Sauerland zu realisieren, wegen des damit verbundenen Aufbaus zusätzlicher Kapazitäten im Übernachtungs- und Freizeitaktivitätsbereich ebenfalls ein erheblicher Raumanpruch ausgelöst würde. Insofern ist die Frage durchaus zu stellen, ob die Konzentration der entsprechenden Auswirkungen auf einen einzelnen Standort auch unter Nachhaltigkeitsaspekten nicht günstiger zu bewerten ist als die Verteilung der Belastungseffekte über einen größeren Gesamttraum.

#### 5.4.2 Anforderungen der Tourismuswirtschaft an die Verkehrsererschließung

Auch hier die wesentlichen Aussagen in Thesenform:

Tourismus und Verkehr stehen - nicht nur hier im Sauerland - regelmäßig in einem gegenseitigen Abhängigkeits- und Spannungsverhältnis zueinander.

Der Besuch des Sauerlandes durch Feriengäste, aber auch durch Tagesausflügler, erfolgt leider nahezu ausschließlich per Auto. Insofern ist die gute verkehrliche Erreichbarkeit - wie auch Umfragen unter Gästen und Hoteliers zeigen - eine wesentliche Voraussetzung, um die Tourismusregion überhaupt vermarkten zu können. Dabei wird die Frage einer möglichst schnellen Anreise angesichts der ständigen Verkürzung der Aufenthaltsdauer immer bedeutsamer. Allerdings wird von den mit dem Auto anreisenden Touristen der Straßenverkehr als störend empfunden. Dies bezieht sich nicht nur auf den industriellen Wirtschaftsverkehr in der Region, sondern auch auf den vom Tourismus selbst ausgehenden Verkehr.

Aus Sicht des Tourismus ergibt sich deshalb die Notwendigkeit einer Quadratur des Kreises: Zum einen müssen wir auf den wichtigsten Straßenverkehrsachsen, die den Touristen an die Feriengebiete des Sauerlandes heranführen, die Leistungsfähigkeit weiter erhöhen; zum anderen sind in den Ferienregionen selbst Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung erforderlich. Dies bedingt eine stärkere Kanalisation der Verkehrsströme in der Fläche auf leistungsfähig ausgebaute Achsen.

Um die Selbststörungseffekte des Tourismus durch den tourismusinduzierten Verkehr zumindest teilweise abzubauen, ist es Aufgabe der Fremdenverkehrsbetriebe und der örtlichen Fremdenverkehrsstellen, im Rahmen der Gästeberatung immer wieder auch auf Möglichkeiten hinzuweisen, zumindest nach Erreichen des Zielortes Ausflugsfahrten in der Region auch ohne den eigenen PKW durchführen zu können. Ansatzpunkte hierfür bietet etwa die Nutzung des durchaus interessanten ÖPNV-Netzes der Region im Rahmen der Sauerland-Gästekarte.

Nicht vernachlässigt werden sollte weiterhin die Strategie, bereits in der Erstkontaktaufnahme mit potentiellen Sauerlandurlaubern darauf hinzuweisen, daß man eine ganze Rei-

he unserer Ferienorte auch heute noch gut per Bahn erreichen kann.

## 6. Fazit

Welches Fazit läßt sich aus meinen Ausführungen ziehen? Ich habe aufgezeigt, daß sich aus der Struktur unserer insgesamt gesehen erfolgreichen Wirtschaftsregion Anforderungen an die Raumentwicklung und die Infrastrukturausstattung ableiten, die in einer ganzen Reihe von Feldern Spannungen und Konflikte zu Nachhaltigkeitsstrategien auslösen. Eine einseitige Ausrichtung auf ökologische Zielvorstellungen wäre dabei im Interesse der Menschen in dieser Region, die hier auch in Zukunft leben und arbeiten möchten, genauso wenig zu vertreten, wie eine alleinige Ausrichtung künftiger Planungen an ökonomischen Erfordernissen, wenn wir auf diese Weise auf Dauer die Umweltqualität unserer Region ernsthaft beschädigen. Deshalb gilt es - wie so oft im Leben - auch hier, um Kompromisse zu ringen und nach Lösungen zu suchen, mit denen man auch unter Berücksichti-

gung nachhaltiger Entwicklungskonzepte sowohl den ökonomischen, den ökologischen als auch den sozialen Aspekten Rechnung tragen kann. Dabei habe ich bereits in der Vergangenheit stets die Erfahrung gemacht, daß wir hier in unserem Raum an die Lösung solcher Konflikte eher pragmatisch und weniger ideologieorientiert herangehen. Insofern bin ich guter Hoffnung, daß wir weiterhin gangbare Wege finden werden, die auch in Zukunft ein Leben und Arbeiten der Menschen in dieser grundsätzlich auch vom Landschafts- und Naturpotential reizvollen Region möglich machen.

### Quellen

**IHK Arnsberg (1994):** „Die Industrieregion Mitte-West“. Arnsberg

**IHK Arnsberg (1994):** „Verkehrsregion Mitte-West“. Siegen

**„Initiative Verkehr - Gemeinschaftliches Positionspapier von Industrie- und Handelskammern, Handwerkskammern sowie Kreisen, kreisfreien Städten und Oberzentren in der Region Mitte-West“.** Siegen 1997



# Auswirkungen von Infrastrukturmaßnahmen auf die Entwicklung eines sozial- und umweltverträglichen Tourismus

Dargestellt an ausgewählten Beispielen aus dem südlichen Sauerland

**Eckhard H e n s e l i n g , Olpe**

## 1. Einführung

Zum sogenannten "sanften Tourismus" wurde bisher sehr viel Bedeutendes, aber auch zweifellos viel Unbedeutendes gesagt und geschrieben, insbesondere wenn man die politischen Interpretationen dieser ökologisch orientierten Denkweise betrachtet. Deshalb sollen im folgenden keine theoretischen Auseinandersetzungen oder neuen Definitionsversuche ausgeführt werden. Vielmehr soll der Versuch unternommen werden, zwei bedeutsame Infrastrukturprojekte im ländlichen Raum vorzustellen und deren Auswirkungen und Probleme hinsichtlich des Tourismus zu erläutern.

Ausgewählt wurde das Großprojekt "Biggetalsperre" als Beispiel für eine wasserwirtschaftliche Maßnahme mit enormen Auswirkungen nicht nur auf den Tourismus des betreffenden Raumes. Gleichzeitig ist dieser Raum Teil des zweiten Beispiels, des Projektes "Naturpark Ebbegebirge". Hierbei handelt es sich um ein großräumiges, abgegrenztes Landschaftsgebiet, das sich durch Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft auszeichnet und sich für die Erholung der Menschen besonders eignet. Beide Beispiele werden schwerpunktmäßig durch den Tages- und Wochenendausflugstourismus frequentiert. Der übernachtende Tourismus spielt hierbei eine untergeordnete Rolle.

## 2. Das Projekt "Biggetalsperre"

### 2.1 Entstehungsgeschichte

Schon 1938 führten wasserwirtschaftliche Überlegungen zum Planungsentwurf für den Bau der Biggetalsperre zwischen den Städten

Olpe und Attendorn. Nachdem der teils umstrittene Raumordnungsplan "Biggetalsperre" rechtskräftig wurde, begann man 1957 mit den Bauarbeiten und im Laufe der achtjährigen Bauzeit entstand die damals größte Baustelle Deutschlands. 23 Industriebetriebe und zahlreiche Wohnhäuser sowie öffentliche Gebäude und landwirtschaftliche Betriebe mußten umgesiedelt werden. Dabei verschwanden rund 27 kleinere und größere Ortschaften, und die Orte Olpe-Sondern und Attendorn-Neu-Listernohl entstanden als neue Siedlungen. Insgesamt waren 2 555 Menschen von der Umsiedlung betroffen. Außerdem hatte man 68,45 km Straßen verlegt bzw. neu geschaffen. Acht große Brücken und drei Eisenbahntunnel entstanden neu, und die Bahnlinie wurde gleichfalls verlegt. Dieses sind nur einige Kennziffern, die das Ausmaß des Projektes deutlich werden lassen.

Neben der wasserwirtschaftlichen Notwendigkeit der Talsperre sowie ihrer bautechnischen Durchführung trug der Raumordnungsplan "Biggetalsperre" den Interessen des Erholungs- und Ausflugsverkehrs sowie dem Schutz der Landschaft und der Gewässer in besonderer Weise Rechnung. Das Nordrhein-Westfalen Programm von 1975 und der Gebietsentwicklungsplan "Teilabschnitt Olpe" weisen die Biggetalsperre als Erholungsgebiete ersten Ranges mit volkswirtschaftlich großer Bedeutung aus.

Hierbei wurde frühzeitig erkannt, daß durch den Bau der Biggetalsperre und aufgrund ihrer geringen Entfernung zu den Ballungszentren an Rhein und Ruhr eine enorme Expansion des Fremdenverkehrs bevorstand, die ohne

eine sorgfältig geplante, geordnete und zentral gelenkte Fremdenverkehrsinfrastruktur nicht zu bewältigen sein würde. Außerdem kam die abzusehende, erheblich verbesserte Verkehrsverbindung durch die Autobahnen A 45, Dortmund - Frankfurt (Eröffnung 1971), und die A 4, Köln - Olpe (Eröffnung 1978), noch dazu.

Ein Vorgeschmack hinsichtlich der Auswirkungen eines unkontrollierten und unübersehbaren Besucheransturmes zeigte sich in der ersten Zeit nach dem Einstau des Sees. Während der Sommertage glichen die Ufer des Biggesees einem Zeltlager riesigen Ausmaßes; die Straßen waren hoffnungslos verstopft, und nach den "heißen" Wochenenden blieben riesige Müllberge zurück. Das wilde Zelten und Lagern nahm Ausmaße und Formen an, die heute nicht mehr vorstellbar sind. Zeitweise strömten mehr als 250 000 Tagesbesucher an einem Wochenende an den Biggensee. Die Ordnungskräfte hatten große Probleme, dieser Situation zu begegnen. Mit der fortschreitenden Umsetzung der geplanten Maßnahmen reduziert sich dieser unkontrollierte Massenandrang und seine negativen Folgen zusehens. Schon während des gewaltigen Eingriffs in die Landschaft und im weiteren Ausbau nach dem Beginn des Einstaus wurde die Basis für einen geplanten und geordneten Tourismus rund um den See geschaffen. Die beteiligten Behörden gründeten eine privatrechtliche Gesellschaft, die Biggensee GmbH, mit der Aufgabe, die notwendigen Anlagen zu errichten und zu betreiben.

Wichtige Zielvorgaben für die (nicht nur) touristische Infrastruktur waren:

- Schaffung eines Verkehrsnetzes mit ausreichenden Parkmöglichkeiten und sanitären Einrichtungen,
- Schutz der Uferzonen, der angrenzenden Wälder und Wasserflächen durch Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet,
- Verhinderung der privaten Bebauung der Talsperrenränder,
- Verhinderung von Wochenendhausgebieten,
- Rekultivierung der in Anspruch genommenen Flächen durch landschaftsgerechte und naturnahe Maßnahmen,
- Schaffung von Naturschutzgebieten im Talsperrenbereich,

- Schaffung von Wanderwegen, Kleinsportfeldern, Fahrrad- und Bootsverleihstellen, Angelmöglichkeiten sowie einer Surf- und Segelschule,
- Erstellung von in sich geschlossenen Freizeit- und Erholungsanlagen mit Spiel- und Sportmöglichkeiten sowie Strandbädern und Campingplätzen,
- Maßnahmen zur Verhinderung der Ablagerung von Müll sowie der Feuergefahr für die angrenzenden Wälder,
- Förderung der Ansiedlung von Restaurations- und Beherbergungsbetrieben.

## 2.2 Heutige Situation

Die damals geplanten Maßnahmen wurden zum größten Teil vollständig realisiert. Entscheidende Fehlentwicklungen wurden verhindert. Der Bereich des Biggesees ist eine geplante, funktionsfähige und attraktive Freizeit- und Erholungslandschaft geworden.

Der übernachtende Tourismus hat sich seit 1965 verdreifacht und dementsprechend auch die Zunahme des Beherbergungsangebotes. Den Schwerpunkt des Tourismus im Biggerraum bildete schon unmittelbar nach der Fertigstellung der Ausflugsverkehr. Man rechnete damals schon mit 100 000 Besuchern an schönen Sommerwochenenden.

### 2.2.1 Landschafts- und Naturschutz

Auf der Grundlage der Naturschutzgesetzgebung und in Abstimmung mit den Behörden konnte der gesamte für die Talsperre vorgesehene Landschaftsraum einschließlich der Randbereiche bis zu den angrenzenden Berghöhen unter Landschaftsschutz gestellt werden. Durch geschicktes Flächenmanagement des Ruhrverbandes (Talsperrenbetreiber) sind die Talsperrenränder frei von jeder privaten Bebauung und dementsprechend naturnah und landschaftsgerecht gestaltet. Außerdem liegt der Biggensee im Gebiet des Naturparkes Ebbegebirge.

Einzigartig ist die mit einem Betretungsverbot ausgestattete Vogelschutzinsel "Gilberg" inmitten des Sees. Der Wasserbereich rund um diese Insel ist ein Laichschutzgebiet. Außerdem gibt es weitere kleinere Schutzgebiete für Flora und Fauna an den Vorstaubecken der

Seitentäler und in abgelegenen Buchten des Sees. Diese Refugien werden sorgsam gepflegt und sind nur Insidern bekannt. Rad- oder Gehwege führen gezielt daran vorbei. Bewußt wurde der Zugang erschwert.

### 2.2.2 Das Verkehrssystem

Im für den Biggesee bedeutsamen Tages- und Wochenend-Ausflugsverkehr ist der PKW, teilweise kombiniert mit dem Fahrrad, das Hauptverkehrsmittel. Hinzu kommen der Reisebus und die Bundesbahn. Der übrige öffentliche Personenverkehr spielt dagegen jedoch kaum eine Rolle.

Das dafür zur Verfügung stehende Verkehrssystem rund um den Biggesee verfügt über ein gut ausgebautes Straßennetz sowie eine Bahnverbindung zwischen Attendorn und Olpe mit einer Haltestelle in Sondern und mehreren Bedarfshaltestellen. Die Ostseite des Sees ist weitgehend vom Straßenverkehr freigehalten. Der fließende Verkehr wird schnell herangeführt und hat genügend Abflußmöglichkeiten in mehrere Richtungen. Belastende Ortsdurchfahrten sind auf ein Minimum beschränkt.

Für den ruhenden Verkehr steht ein Parkraum von rd. 2 200 Stellplätzen ohne die Flächen im Bereich der Erholungsanlagen, der Orte und der Betriebe zur Verfügung.

Etwa 20-50 m vom Ufer abgesetzt verläuft der sog. Bigge-Randweg rund um den See. Er ist ausschließlich für Fußgänger und teilweise für Radfahrer ausgewiesen. Zusätzlich umspannt den Biggesee eine Vielzahl von Wanderwegen, vorbildlich ausgeschildert und gepflegt durch den Sauerländischen Gebirgsverein (SGV).

### 2.2.3 Die Freizeit- und Erholungsanlagen

Die Biggesee GmbH betreibt insgesamt drei große Freizeit- und Erholungsanlagen: Sondernkopf, Waldenburg und Kessenhammer. Sie verfügen jeweils über einen Campingplatz, ein Strandbad und eine großzügige Ausstattung mit zusätzlicher touristischer Infrastruktur, d.h. Surf- und Segelschule, Boots- und Fahrradverleih, Kioske, Sauna, Tennis etc. Hinzu kommt noch die kleinere Anlage

Hahnemicke, die ausschließlich mit Dauer-campers belegt ist. Insgesamt stehen auf den Campingplätzen rd. 1 000 Stellplätze und in den Strandbädern rd. 6 000 Liegeplätze zur Verfügung. Das jährliche Übernachtungsvolumen beträgt ca. 280 000.

### 2.2.4 Sonstige Infrastruktur

Im Laufe der Entwicklung hat sich außerhalb der geplanten Erholungsanlagen zusätzlich eine rege Infrastruktur entwickelt und zwar vielfach durch private Investitionen und durch Maßnahmen der Städte Olpe und Attendorn, die unmittelbar vom Bigge-Tourismus profitieren.

Die Personenschiffahrt Biggesee betreibt einen regelmäßigen Linienverkehr mit drei Schiffen, wovon zwei mittlerweile zu "Luxusausflugsdampfern" umgebaut wurden. Die Transportkapazität beträgt rd. 1 600 Fahrgäste.

### 2.3 Probleme und Auswirkungen

Mit den Problemen des klassischen Massentourismus muß man sich am Biggesee noch nicht auseinandersetzen. Doch immer da, wo der Tourismus - wenn auch zeitlich begrenzt - in seinem Erscheinungsbild Belastungsgrenzen sichtbar überschreitet, wird er zur Gefahr und Belastung für Mensch und Umwelt (und natürlich auch für sich selbst).

Am Biggesee treten insbesondere zu Spitzenlastzeiten, d.h. an sonnigen Sommerwochenenden Probleme im Bereich des Verkehrs auf. Die Belastungsgrenzen sind an bestimmten Tagen erreicht bzw. teilweise schon überschritten. Die dann völlige Überlastung der Straßen (oft durch das chaotische Parkverhalten einzelner) führt zu Verstopfungen und Staus des An- und Abreiseverkehrs. Auch versuchte Verkehrslenkungsmaßnahmen greifen dann nicht. Diese Zustände sind allerdings noch selten.

Aber auch in Zeiten geringen Verkehrsaufkommens gibt es immer wieder Probleme mit dem ruhenden Verkehr. Trotz ausreichend vorhandener Parkplätze werden nur diejenigen genutzt, die möglichst nah an der beabsichtigten Freizeitmöglichkeit liegen. Daß ei-

nige Besucher jeden erdenklichen Weg suchen, um mit ihrem PKW unmittelbar an das Seeufer zu gelangen, führt mitunter zu grotesken Situationen.

Aus dem Verkehrsaufkommen resultieren auch Belastungen für die ansässige Bevölkerung. Stark betroffen davon ist der Ort Sondern durch die Hauptanlegestelle der Schifffahrt und eine Konzentration von Kiosken, Strandbad und Bootsverleih. Die Belastung verschärft sich zusätzlich durch eine quantitative Abnahme von touristischen Anbietern im Ort. Hier könnte ein geeignetes Parkleitsystem freien Parkraum ausnutzen und so für Entlastung sorgen.

Am Biggesee werden Überlegungen angestellt, die von Sperrung und anderen restriktiven Ordnungsmaßnahmen bis zum Bau von mehr Parkplätzen reichen. Konkret bemüht sich der Kreis um die Aktivierung der mäßig ausgelasteten Bahnlinie Finnentrop - Olpe und um Wiederherstellung der Bahnverbindung Olpe - Köln. Dies könnte eine echte Entlastung auch für die A 4 sein.

Auf den Randwegen um den See kommt es teilweise zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern. Hier sind Nutzungstrennungen durch entsprechende Beschilderung angebracht und auch Verbote für Radfahrer zu bestimmten Zeiten.

Ein anderes, wenn auch nicht so bedeutendes Problem ist der Abfall in der Natur, oft verursacht durch wildes Lagern, Baden oder Zelten. Auch der Verzicht auf den Eintritt in die Strandbäder der Biggesees GmbH hilft in Zeiten der Spitzenbelastungen nicht, da die Strandbäder dann ebenfalls überfüllt sind. Oft werden von Schulklassen nach der Saison Säuberungsaktionen durchgeführt, um so zumindest bei den Betroffenen ein Problembewußtsein zu schaffen.

### **3. Das Projekt "Naturpark Ebbegebirge"**

Die Naturparke in Nordrhein-Westfalen wurden in der Vergangenheit nur selten aus dem Blickwinkel eines umweltverträglichen Tourismus betrachtet. Sie existieren teilweise schon seit über 25 Jahren und tragen seitdem sehr viel zum Schutz und Erhalt der Natur bei.

So leistet auch der Naturpark Ebbegebirge einen viel zu wenig bekannten und besonders in den letzten Jahren viel zu wenig geförderten Beitrag zum umwelt- und sozialverträglichen Tourismus. Seit Jahren wird hier die Lenkung von Touristenströmen und die Entzerrung von Massenkonzentrationen erfolgreich praktiziert, zumal auch der Biggesees mit seinen Erholungs- und Freizeiteinrichtungen im Zentrum des Naturparkes liegt.

#### **3.1 Entstehungsgeschichte**

1964 wurde der Zweckverband Naturpark "Ebbegebirge" gegründet. Er umfaßt den größten Teil des südwestlichen Sauerlandes und führt die Bezeichnung nach dem Ebbegebirge, einem bis zu 663 m ansteigenden Gebirgszug. Die Fläche des Parks von 777 qkm teilen sich der Kreis Olpe und der Märkische Kreis.

Das vor fast 30 Jahren für die Bundesrepublik geforderte Naturparke-Programm ist mit 62 Naturparken, die nahezu 21 % der Fläche des Bundesgebietes einnehmen, wohl mehr als erfüllt. Während damals die wichtigste Aufgabe darin bestand, landschaftlich reizvolle und zur Erholung geeignete Gebiete zu erschließen, standen bei der Gründung des Naturparkes Ebbegebirge die Sorgen um den Erhalt der schönen Landschaft im Vordergrund. Angesichts der Nähe (60 km) zum Ballungsraum Ruhrgebiet und der bevorstehenden Fertigstellung der Biggetalsperre sowie der Autobahnen A 45 und A 4 sah man die unbedingte Notwendigkeit, den vermeintlich unkontrollierten Erholungszustrom in dieses Gebiet zu steuern.

Im Laufe der Entwicklung wurden von verschiedensten Seiten immer widersprüchlichere Anforderungen an die Naturparkträger gestellt. Nach der engagierten Erschließungsphase geriet ihre Arbeit mehr und mehr in die Interessenbereiche der Landschaftsbehörden, des Fremdenverkehrs, der Landwirtschaft und der Forstwirtschaft, ohne als Träger öffentlicher Belange eingestuft zu sein.

Infolgedessen wurde auf der Mitgliederversammlung des Verbandes Deutscher Naturparke 1984 ein konkreter Aufgabenkatalog festgelegt. Da heißt es: „Voraussetzung für die Erholung des Menschen in den Naturpark-

gebieten ist nicht nur eine entsprechende Erschließung für den Erholungsverkehr, sondern vorrangig auch der Schutz der Natur und der Pflege der Landschaft in Ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit“. Die Aufgabenschwerpunkte lauten im einzelnen:

1. Erarbeitung eines planerischen Gesamtkonzepts,
2. Mitwirkung bei Planungen als Träger öffentlicher Belange,
3. Durchführung von Landschaftspflegemaßnahmen,
4. Mitwirkung bei der Erhaltung und Pflege von Bau- und Bodendenkmalen,
5. Neuanlage von Naturparkeinrichtungen,
6. Wegemarkierung und Beschilderung,
7. Unterhaltung vorhandener Einrichtungen,
8. Öffentlichkeits- und Bildungsarbeit,
9. Zusammenarbeit mit Behörden und Organisationen und
10. Beteiligung als Träger öffentlicher Belange.

### 3.2 Heutige Situation

Im Naturpark Ebbegebirge hat man mit der Umsetzung dieser Aufgaben begonnen. Leider ist der Zweckverband nur mit einer dünnen Finanz- und Personaldecke ausgestattet, wodurch die Arbeit nur langsam vorangeht und sich im wesentlichen auf den Unterhalt der Einrichtungen konzentriert. Ein weiteres Handicap ist, daß die Naturparke mit ihrer Arbeit immer noch zwischen zwei „Stühlen“ sitzen, dem Naturschutz und der Erholungsvorsorge, ohne klare planungsrechtliche Kompetenzen.

- **Aktiver Biotop- und Artenschutz**  
Trotz dieser Situation beteiligt sich der Naturpark Ebbegebirge im Kreis Olpe maßgeblich an Landschaftspflegemaßnahmen. In enger Abstimmung insbesondere mit den Landschafts- und Forstbehörden sowie den örtlichen Verwaltungsstellen wird in den letzten Jahren ein aktiver Biotop- und Artenschutz betrieben. Dies geschieht durch Erhaltung, Gestaltung und Neuanlage von Biotopen, die Pflege ehemaliger Nutzungs- und Kulturformen sowie die Beseitigung von Landschaftsschäden.

Bei der Durchführung dieser Maßnahmen werden zunehmend und erfreulicherweise Pri-

vatleute, Initiativgruppen und Schulen eingebunden. Diese Entwicklung wird durch Flächenankäufe, Verträge über Pflegepatenschaften und Materialspenden gefördert. Es gibt sogar ein Programm, das den Ankauf aller im Kreis Olpe vorhandenen Bau- und Bodendenkmale vorsieht.

Mehrere hundert Naturdenkmale - insbesondere alte Einzelbäume und Baumgruppen - liegen innerhalb des Naturparks. Mehrere flächige Naturdenkmale dienen dem Schutz seltener Pflanzenbestände und stellen bereits kleinräumige Naturschutzgebiete dar. Die sicherlich wertvollsten und bedeutendsten Bereiche sind die rd. 18 größeren und kleineren bestehenden Naturschutzgebiete. Es sind unersetzliche und gegen jede Störung empfindliche Räume, die besonders gehegt und gepflegt werden.

- **Natur- und Landschaftsschutz durch Besucherlenkung**

Zum Schutz insbesondere dieser Bereiche ist die durch den Naturpark geschaffene Infrastruktur von zentraler Bedeutung. Die Rast- und Wanderparkplätze mit Bänken, Tischen und Abfallkörben und das daran gekoppelte beschilderte Wanderwegenetz halten bei gut durchdachter Planung die schädigenden Einflüsse gezielt von den Schutzbereichen fern. Daß dies im Naturpark Ebbegebirge gut funktioniert, ist unstrittig.

- **Gute Angebote für eine naturnahe Erholung**

Das Angebot besteht aus Wanderparkplätzen, die bequem angefahren werden können. Sie befinden sich vorwiegend an dafür geeigneten Stellen in der freien Landschaft oder an Ortsrändern. Auf den Zufahrtsstraßen wird mit dem amtlichen Verkehrszeichen auf diese Plätze hingewiesen. Sie sind Ausgangsplätze für die Rundwanderwege verschiedener Längen, die zum Ausgangspunkt wieder zurückführen. Sie sind mit dem Buchstaben A markiert und auf entsprechenden Übersichtstafeln am jeweiligen Wanderparkplatz teilweise mit Angabe der Dauer und Länge eingezeichnet. Mehrere Wanderparkplätze sind zusätzlich mit sog. Freizeitanlagen wie Grillplatz oder Wassertretbecken ausgestattet. Waldlehrpfade, die in Text und Bild über Besonderheiten der Landschaft informieren, ergänzen die



Ausstattung. Darüber hinaus hat man Rundwanderwegenetze mit gemeinsamen Ausgangspunkten sowie Park- und Rastplätze mit ausschließlicher Parkfunktion angelegt.

Hinzu kommen eigens herausgegebene Informationsschriften, Wanderführer und Kartenmaterial. Darin sind alle Einrichtungen und Wege beschrieben und eingezeichnet. Auf die zu schützenden Bereiche wird darin natürlich nicht hingewiesen. Die enge Zusammenarbeit mit den Fremdenverkehrsstellen unterstützt u.a. auch die Öffentlichkeitsarbeit des Naturparks.

Neben den natürlichen und kulturhistorischen Sehenswürdigkeiten besteht die Infrastruktur des Naturparks heute aus fast 100 Park-/Rastplätzen, wovon 10 mit einer Grillanlage, 6 mit Wassertretbecken und 15 mit einem Kinderspielplatz ausgestattet sind. 50 Wanderschutzhütten bieten dem Spaziergänger und Wanderer Schutz bei schlechter Witterung, und sieben Sport- bzw. Trimm-Dich-Pfade können zur körperlichen Betätigung genutzt werden.

Der Naturpark Ebbegebirge oder - man sollte sagen - fast alle Naturparke in NRW bilden eine leider zu wenig bekannte und zu wenig geförderte Basis für einen echten Beitrag zum umwelt- und sozialverträglichen Tourismus. Seit Jahren wird hier die Lenkung von Touristenströmen und die Entzerrung von Massenkonzentrationen erfolgreich praktiziert.

### 3.3 Probleme und Auswirkungen

Neben den oben schon angesprochenen Kompetenzproblemen der Naturparke und ihrer finanziellen und personellen Ausstattung gibt es bei der praktischen Arbeit Probleme. Vorrangig ist hier das Abfallproblem zu nennen. Oft werden die Einrichtungen als Mülldeponie benutzt. Noch problematischer ist es, wenn der Abfall an verschiedenen Stellen entlang der Wege abgeladen wird. Flora, Fauna und Grundwasser werden gefährdet. Regelmäßige Kontrollen und Abfahren sind notwendig. Säuberungsaktionen von Vereinen

oder Schulklassen schaffen hier zumindest ein Bewußtsein bei den Betroffenen.

Jüngst machte die Holzwirtschaft dem Naturpark und dem Sauerländischen Gebirgsverein schwer zu schaffen. Durch rücksichtslose Holzabfuhr wurden Wege und Wegzeichen völlig zerstört. Argumentation: Der Forst ist ein Wirtschaftswald.

Vandalismus ist ein weiteres Problem, das insbesondere die Einrichtungen der Naturparke trifft. Oft werden durch Fremde und auch durch Einheimische ganze Anlagen mutwillig zerstört.

### 4. Fazit

Die zu bestimmten Zeiten an bestimmten Orten auftretenden Massenphänomene wie Verkehrs- und Besucherkonzentrationen mit all ihren Nebeneffekten sind Belastungen unserer Region, die durch den Tourismus verursacht werden.

Restriktive, planerisch oder psychologisch durchdachte Maßnahmen zur Realisierung eines umwelt- und sozialverträglichen Tourismus mögen noch so erfolgversprechend sein, von zentraler Bedeutung ist immer das Verhalten des einzelnen Menschen. Klar ist, daß ein durch gezielte Aufklärungsarbeit gefördertes, ökologisch orientiertes Bewußtsein der Menschen auch langfristig zu einem umweltschonenderen Verhalten führt. Noch zeigen Untersuchungen, daß es mit der Bereitschaft, sich umweltbewußt zu verhalten, bei den Touristen nicht weit her ist. Hier könnten besonders die im Tourismus tätigen und davon profitierenden Organisationen mehr tun, als nur Prospekte auf umweltschonend hergestelltem Papier zu produzieren. Die Sensibilität der Reisenden gegenüber Umweltschäden ist jedenfalls schon gestiegen. Vorbildfunktionen, Innovationen und, wie gesagt, die kleinen Schritte (nach Hamele: sog. Ökovi- ren) tragen die Entwicklung weiter. „Im übrigen steht fest: auch sanfter Tourismus ist Tourismus. Auch bei ihm wird die Umwelt belastet.“

## Literatur und weitere Quellenhinweise

- ADAC (Hg.) (1991):** Mehr wissen, mehr handeln. Bausteine für eine umweltverträgliche Tourismusentwicklung. Planungs- und Orientierungshilfe für Anbieter im Tourismus. München
- Biotop AG Städt. Gymnasium Olpe (1988):** Renaturierung und anschließende Optimierung eines aquatischen Ökosystems. Olpe
- BUND Landesverband NRW (Hg.) (1989):** Freizeit fatal. Köln
- Landesverkehrsverband Westfalen (Hg.) (1992):** Umweltverträglicher Tourismus in NRW. Symposium Sanfter Tourismus. Dokumentation der Tagung vom 30. April 1992 in Witten. Dortmund
- Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten NRW (Hg.) (1984):** Naturparke in Nordrhein-Westfalen. Köln
- Ruhrtalesperrenverein Essen (Hg.) (1965):** Die Biggetalsperre. Einweihung und Einstau 1965. Essen
- Städt. Gymnasium Olpe:** Biotopsystem „Kochs Teich“. Hg. vom Zweckverband Naturpark Ebbegebirge. Olpe o.J.
- Tilke, St. (1988):** Voraussetzungen und raumwirksame Folgen des Baus der Biggetalsperre unter besonderer Berücksichtigung des Ortsteils Olpe-Sondern. Examensarbeit an der Universität Münster. Münster
- Verband deutscher Naturparke e.V. (VDN) (1985):** Die deutschen Naturparke, Aufgaben und Ziele. Hamburg
- Zweckverband Naturpark Ebbegebirge (Hg.) (1982):** Wanderführer Naturpark Ebbegebirge. Frankfurt
- Zweckverband Naturpark Ebbegebirge (Hg.):** 25 Jahre Naturpark Ebbegebirge 1964 - 1989. Olpe o.J.



# Tourismus im Südsauerland

Eckhard H e n s e l i n g , Olpe

## 1. Einleitung

Der Name Südsauerland ist eine geographische und touristische Bezeichnung für den Kreis Olpe. Das Gebiet ist touristisch der Region Sauerland zuzuordnen, liegt mitten in der Bundesrepublik Deutschland und ist problemlos von Norden und Süden über die Autobahn A 45 (Sauerlandlinie) und aus westlicher Richtung über die A 4 (Köln-Olpe) zu erreichen. Von Dortmund sind es ca. 80 km, von Köln ca. 75 km, von Münster ca. 120 km, von Hamburg ca. 420 km, von Frankfurt ca. 120 km und von Berlin oder Leipzig ca. 500 km.

Ebenso wichtig für den Tourismus ist die Anbindung des Südsauerlandes durch die Ruhr-Sieg-Strecke der Bahn AG von Münster über Hagen und Siegen nach Frankfurt. Ausgewiesen als Interregio-Strecke wird sie stündlich bedient. Die Nebenstrecke von Finnentrop über Attendorn nach Olpe führt Gäste direkt über Sondern, dem einzigen Seebahnhof in Westfalen, zu den Schiffen der Personenschifffahrt Biggesees.

## 2. Zur Entwicklung des Tourismus

Der Tourismus ist schon seit Jahrzehnten im Kreis Olpe zuhause. Die zauberhafte Seenlandschaft an der Biggetalsperre und gleich drei Naturparke prägen das Südsauerland. Rothaargebirge, Ebbegebirge und Homert bedecken rund 90 % der Fläche des Kreises Olpe. Gesunde Luft, eine intakte Landschaft und eine Vielzahl von Erlebnismöglichkeiten machen das Südsauerland während aller vier Jahreszeiten zu einem beliebten Erholungs- und Ausflugsgebiet.

In seiner weiteren Entwicklung wurde der Tourismus maßgeblich durch den Bau des Biggesees 1965, die Eröffnung der Autobahn (A45) Dortmund - Frankfurt (Sauerlandlinie) 1971 und der Autobahn Köln - Olpe (A 4) 1974 beeinflusst.

Zählte die Statistik im Fremdenverkehrsjahr 1965/66 noch rd. 220 000 Übernachtungen in rd. 2 800 Betten, so waren es 1975/76 rd. 680 000 Übernachtungen in 6 200 Betten. Insgesamt wurden in der Zeit von 1966 bis 1976 4,6 Mio. Übernachtungen gezählt. Die Übernachtungen auf den Campingplätzen und in den Jugendherbergen sind in diesen Zahlen noch nicht enthalten.

Die Entwicklung der Gäste- und Übernachtungszahlen unterliegt in den letzten Jahren leichten Schwankungen. Angesichts der konjunkturellen Situation lassen sich derzeit im bundesweiten Vergleich insgesamt jedoch nur leichte Rückgänge feststellen. Auffällig ist auch, daß die Gästezahlen stagnieren bzw. nur leicht zunehmen, während die Übernachtungszahlen rückläufig sind. Dadurch ergibt sich insgesamt eine geringere Aufenthaltsdauer der Gäste. Die Entwicklung der Beherbergungsbetriebe ist gekennzeichnet durch einen quantitativen Kapazitätsrückgang zugunsten einer Zunahme der Qualität. Generationswechsel, schlechte Ausstattung und fehlende Investitionsbereitschaft führen dazu, daß die wegfallenden Betten überwiegend nicht ersetzt werden. Charakteristisch für die Betriebsstrukturen ist, daß mehr als 45 % aller Betriebe weniger als neun Betten haben und somit auch statistisch nicht erfaßt werden.

Die Nachfrage im übernachtenden Tourismus gliedert sich in folgende Bereiche: Erholungsurlaub (Kurzurlaub, kaum länger als eine Woche), Tagungen und Seminare (als deutlicher Schwerpunkt in den großen Betrieben) und Geschäftsreisen.

### **3. Die Organisation des Tourismus**

Um dem aus dieser Entwicklung absehbar hervorgehenden Ansturm der Touristen zu begegnen, wurde bereits vor dem Einstau des Biggesees der Raumordnungsplan „Biggetalsperre“ rechtskräftig. Dieser Plan berücksichtigt die berechtigten Interessen des Erholungs- und Ausflugsverkehrs und die Belange des Landschafts- und Gewässerschutzes. Zum Schutz der Uferzonen und der angrenzenden Wälder mußten ausreichend Verkehrswege, Parkplätze, sanitäre Einrichtungen sowie Sport- und Spielmöglichkeiten geschaffen werden. Zusätzlich entstanden Strandbäder und Campingplätze in Form von in sich geschlossenen Freizeit- und Erholungsanlagen. So stehen heute insgesamt drei teilweise sogar prämierte Erholungsanlagen an den Ufern des Biggesees zur Verfügung. Sie zeichnen sich durch einen hohen Qualitätsstandard aus und sind für alle Bevölkerungsschichten zugänglich. Zur Durchführung und Betreuung dieser Maßnahmen gründete sich eine privatrechtliche Gesellschaft, die Biggensee GmbH.

Fast zeitgleich mit dem Einstau der größten Talsperre Westfalens, dem Biggensee und im Hinblick auf die zu erwartende Tourismusedwicklung wurde eine zentrale Organisation geschaffen. Als gemeinnützige Einrichtung des Kreises und der Städte und Gemeinden wurde 1966 der Kreisverkehrsverband Südsauerland e.V. gegründet. Seine Hauptaufgabe besteht darin, den Tourismus im Gebiet des Kreises Olpe durch überörtliche Tätigkeit zu pflegen; hinzu kommen die Koordination, Beratung und Förderung der Zusammenarbeit der örtlichen Vereinigungen und die Durchführung der Gebietswerbung.

Ein Rückblick auf die sich anschließende Entwicklung des Fremdenverkehrs sowie die vielen dadurch bedingten positiven Auswirkungen auf die allgemeine Infrastruktur des Freizeitangebotes, verbunden mit der Steigerung von Wohnort und Lebensqualität der ansässigen

Bevölkerung, bestätigt die Richtigkeit des vor mehr als 25 Jahren eingeschlagenen Weges.

Heute hat sich der Verband zu einer professionell arbeitenden Organisation entwickelt, die für das Tourismusmarketing des Gebietes zuständig ist. Außerdem werden durch den Verband die tourismusrelevanten Interessen des Kreises Olpe in den übergeordneten und sonstigen Gremien, wie z.B. der Touristikzentrale Sauerland und dem Landesverkehrsverband Westfalen, vertreten.

Finanziell durch Bund und Land gefördert, baute der Kreisverkehrsverband gegen Ende des Jahres 1989 ein computergesteuertes Informations- und Reservierungssystem auf und nahm es 1990 in Betrieb. Dieses System ermöglicht die schnellere und verbesserte Durchführung sowie einen enormen Ausbau des südsauerländischen Tourismusmarketings. Vorhandene Defizite eines zielgerichteten Marketings auf der Anbieterseite kleinerer und mittlerer Betriebe werden dadurch ausgeglichen, und die Kunden erhalten auf kürzestem Wege die gewünschten Informationen über ein optimal konzentriertes Angebot. 1996 wurde die zweite Software-Generation eingeführt mit dem Ziel, das System weiterzuentwickeln und überregionalen Standards anzupassen. Seit Ende 1996 nutzt der Kreisverkehrsverband Südsauerland erfolgreich die neuen Medien. Nach einer Pilotphase konnte Mitte 1997 eine neue Internet-Präsentation ins weltweite Netz gestellt werden.

### **4. Wirtschaftliche Bedeutung**

Der Tourismus hat sich zu einem deutlichen Faktor im Wirtschaftsgefüge des Kreises Olpe entwickelt. Gästeankünfte, Übernachtungen, Umsatzzahlen, Beschäftigte und Investitionen sind Kennziffern dieser Entwicklung.

1996 beherbergte der Kreis Olpe nach den Angaben der amtlichen Statistik (d.h. gezählt werden nur die Betriebe mit mehr als neun Betten) in 192 Betrieben mit rd 6 200 Betten insgesamt rd. 206 000 Gäste mit 621 000 Übernachtungen. Die insgesamt 450 Betriebe zählen 7 200 Betten. Rechnet man die Übernachtungen in den Betrieben mit weniger als 9 Betten und auf den Campingplätzen (rd.

300 000 jährlich) hinzu, so kann von rd. 1,1 Mio. Übernachtungen pro Jahr im Südsauerland ausgegangen werden.

Eine einzigartige Fülle von interessanten Ausflugszielen ergänzen das Angebot des Südsauerlandes. Die großen Attraktionen Panorama-Park Sauerland, die Attendorner Tropfsteinhöhle, die Personenschiffahrt Biggesee und das Elspe-Festival zählen zusammen rd. 1,3 Mio Besucher jedes Jahr. Der neusten Untersuchung des Deutschen Instituts für Wirtschaftswissenschaften und Fremdenverkehr (DWIF) in München ist zu entnehmen, daß ca. 9 Mio. Tagesausflügler das südliche Sauerland jährlich besuchen. Die wirtschaftliche Bedeutung des Tagesreiseverkehrs übersteigt die des übernachtenden Tourismus deutlich.

Die Gäste lassen jedes Jahr rund 386 Mio. DM im Kreis Olpe, wobei die nachgeordneten Umsatzstufen darin noch nicht enthalten sind. Das sich aus der Nettowertschöpfung ergebende Arbeitsplatzäquivalent von rd. 3 900 Vollarbeitsplätzen (z.Z. ca. 10% aller Erwerbstätigen) ohne die mithelfenden Familienangehörigen und Aushilfskräfte unterstreicht die Bedeutung des Tourismus als Arbeitsmarktfaktor im Kreis Olpe.

## 5. Markt-Trends

Die für die Region relevante Marktsituation ist wie folgt gekennzeichnet: Bezogen auf die längeren Urlaubsreisen sinken Reiselust und Reisehäufigkeit. Deutschland-Urlaubsreisen sind rückläufig. Die Anziehungskraft der „Sonnenziele“ besteht unverändert, nicht zuletzt durch immer günstigere Angebote der großen Reiseveranstalter. Besonders durch die derzeitige wirtschaftliche Situation sind Mittel für Zweit- bzw. Dritturlaub kaum noch verfügbar. Auch die Kurzurlaube (2 bis 5 Tage) stagnieren bzw. nehmen nur dort zu, wo marktorientierte Angebote gut zugänglich sind. Die Konkurrenz (u. a. die neuen Bundesländer) ist gerade in diesem Segment enorm gewachsen. Raus aus dem Alltag, Abschalten, Entspannen, Natur und Landschaft genießen oder Erlebnisse haben sind immer noch Hauptreisemotive. Bei den Urlaubsaktivitäten

ist Faulenzen Trumpf, und der gepflegte Gaststätten- bzw. Restaurantbesuch hat nach wie vor einen sehr hohen Stellenwert.

Tagesausflügler werden immer preisempfindlicher und fahren nicht mehr so weit. Freizeit- und Erlebnisangebote im unmittelbaren Wohnumfeld werden zur Konkurrenz und zum Teil noch stark subventioniert. Der Erlebniswunsch beim Reisen wird größer.

Insgesamt ist und wird die touristische Nachfrage noch preisbewußter, noch qualitätsorientierter und noch erlebnishungriger sowie serviceempfindlicher. Die Reiseentscheidung wird noch kurzfristiger. Die neuen Medien und modernen Informations- und Buchungssysteme gewinnen zunehmend an Bedeutung und bleiben nicht ohne Einfluß auf die Strukturen im Tourismus. Die massive Werbung der Bundesrepublik für die Wiederentdeckung des Inlandurlaubs verstärkt diesen Trend noch.

## 6. Ausblick

Vor diesem Hintergrund wird auch in der Zukunft der Tourismus im Südsauerland seinen Stellenwert und seine Bedeutung innerhalb des gesamten Wirtschaftsgeschehen haben, ja vielleicht weiter ausbauen können. Die Entwicklung zeichnet den Weg vor, und zwar zu einer deutlichen Qualitätssteigerung des Produktes. In den nächsten Jahren wird der Kreisverkehrsverband das Informations- und Reservierungssystem weiterentwickeln und den Markterfordernissen anpassen. Vorgesehen ist eine landes- oder bundesweite Vernetzung, um Angebote erfolgreich vermarkten zu können. Zum Erfolg gehören jedoch auch noch erhebliche Schritte bei der Produktentwicklung im Tourismus des Sauerlandes. Die vom Markt geforderte Professionalisierung in allen Bereichen muß weiter fortschreiten. Außerdem wird eine nachhaltige Tourismusentwicklung zu einem wichtigen Qualitätskennzeichen für eine Region. Der sorgsame Umgang mit den Ressourcen ist für den Erhalt des Tourismus lebenswichtig. Ein integratives Gebietsmarketing in Kooperation mit allen Wirtschaftsbereichen wird immer wichtiger.



## Exkursionsroute Schmallenberg - Medebach

### Reinhard K ö h n e , Meschede

Fahrtroute: B 236 von Schmallenberg bis Oberkirchen, L 640 und K 18 über Nordenau nach Altastenberg, L 540 und B 236 bis Winterberg, B 480 und L 740 über Küstelberg nach Medebach (Trasse des alten Handelsweges Köln-Kassel-Leipzig, der sog. Heidenstraße). „Heidenstraße“ wird - wegen der Urfparreien Attendorn, Worbach, Medebach - von Missionsstraße oder von den früher weitverbreiteten Heideflächen abgeleitet. Teilweise findet sich auch der Name „Heerstraße“.

#### 1. Schmallenberg-Winkhausen

Kleiner Weiler im Lennetal. Sehenswerter, denkmalgeschützter Schultenhof von 1692 (Fachwerkbau), nordwestlich des Ortes ein gut in die Landschaft integrierter Golfplatz (18-Loch-Platz), oberhalb des Ortes der sog. „Klosterhammer“ seit 1698, südlich des Ortes der Wilzenberg (657 m ü. NN, Härtlingskuppe aus quarzitischem Sandstein), wegen der strategischen Lage an der „Heidenstraße“ größere Wallburg aus der Latènezeit, Ringwall auf der Kuppe (9. Jh.), Wallfahrtskapelle von 1672, Aussichtsturm mit guter Rundblick.

#### 2. Schmallenberg-Oberkirchen

Ferienort mit denkmalwerten Fachwerkbauten (1967 „Bundesgolddorf“). Im Mittelalter Sitz des Patrimonialgerichtes, frühbarocke Saalkirche von 1663, Hochaltar von 1668, restaurierte Wassermühle.

#### 3. Schmallenberg-In der Lenne

Holzpreßkohlenfabrik auf altem, mit der Wasserkraft der Lenne betriebenen Eisenhammer

des Klosters Grafschaft (um 1790). Niederschlagsreichtum und ausgedehnte Buchenwälder waren um 1800 die Standortfaktoren für 30 Hammerwerke zwischen In der Lenne und Altenhundem auf einem Flußabschnitt von 26 km.

#### 4. Schmallenberg-Nordenau

Burgweiler mit Ruine der Burg Nordenau (13. Jh.) an einer Parallelstrecke zur „Heidenstraße“, die zur Winterberger Hochfläche ansteigt. Schiefergruben Brandholz I und II in der Eifelstufe des Mitteldevons. Brandholz I von 1859-1980. Das Grubenwasser von Brandholz gilt als heilkräftig und ist zugkräftig für den örtlichen Tourismus.

#### 5. Kahler Asten

Mit 841 m ü. NN der zweithöchste, aber bekannteste Berg des Sauerlandes; auf der Kuppe anthropogen entstandene Hochheide mit Krüppelbuchenwald (36 ha NSG), zur Verhinderung der Waldsukzession Beweidung mit einer Schaf- und Ziegenherde (seit 1989). Im 1895 fertiggestellten Aussichtsturm Wetterstation, Informationszentrum und Restaurant. Geschätzte Zahl von Besuchern jährlich etwa eine Million. Beschreibung: Geolog. Wanderkarte Nr. 10.

#### 6. Stadt Winterberg

148 km<sup>2</sup> Gesamtfläche, davon 103 km<sup>2</sup> Wald. 15 191 Einwohner (1995), 92 E./km<sup>2</sup>. Kernstadt: 4 397 Haupt- und 1 602 Nebenwohnsitze. 13 eingemeindete Ortsteile zwischen 450 und 800 m ü. NN. Mittelzentrum für einen



Versorgungsbereich bis zu 50 000 E.; Schwerpunkt für Wochenend- und Ferienerholung, landschaftsorientierte Ferienerholung im ganzen Jahr.

Der Bereich um die Kunsteisbahn und die Sprungschanze ist in der Bauleitplanung als Sondergebiet für die Einrichtungen des Wintersports ausgewiesen.

Seit der Eröffnung der Nebenstrecke Bestwig-Winterberg (1906) Beginn des Wintersports, 1910 Natureisbahn, 1977 Kunsteisbahn. Deutsche-, Europa- und Weltmeisterschaften für Bob und Rodel, Landes- und Olympiastützpunkt für Bob und Rodel, Biathlon, „Ski alpin“ und „Ski nordisch“.

1995: 997 117 Übernachtungen, 9 135 Gästebetten in 509 Betrieben, davon 308 Ferienwohnungen. Auslastung schwankt zwischen 45 und 50%, bei leichtem Überwiegen der Sommersaison. Die starke Ausrichtung auf Tagestourismus beeinträchtigt die Auslastung der Hotels.

1973 staatlich anerkannter heilklimatischer Kurort (1980 auch Ortsteile Altastenberg und Elkeringhausen), einziges Höhenkurgebiet in Nordrhein-Westfalen (Mittelgebirgsheilklima, mittlere und höhere Stufe), 27 Erholungsheime und Sanatorien.

Durch die nördliche Umgehung der B 236 mit Unterquerung der Herrlohsiabfahrt und die Untertunnelung der Innenstadt wird die Einrichtung einer Fußgängerzone im Stadtkern am Waltenberg ermöglicht.

## 7. Ruhrquelle

Südlich der L 740 nach Küstelberg am Ruhrkopf (666 m ü. NN). 1849 mit Bruchsteinen eingefasste Hangschuttquelle. Beschreibung: Geolog. Wanderkarte Nr. 13.

## 8. Kiesgrube „Wagenschmier“

Nördlich der L 740, westlich von Küstelberg. „Schieferkies“ im pleistozänen Bänderschutt. Beschreibung: Geolog. Wanderkarte Nr. 14.

## 9. Ehemalige Klostersiedlung Küstelberg (Stadt Medebach).

Das Augustinerinnenkloster „Neu-Quistelberg“ wurde um 1177 gegründet, aber bereits 1297 wegen der Ungunst des Standortes nach Medebach-Glindfeld verlegt. Nach Ausgrabungen 1991, südlich der Pfarrkirche St. Laurentius, handelte es sich um eine dreischiffige Kirche, die im 12. und 13. Jh. erbaut wurde. Auf dem „Schloßberg“ (790 m ü. NN) mittelalterliche Wallburg, gute Aussicht auf die Winterberger Hochfläche und die Medebacher Bucht.

## 10. Steinbruch am Bromberg

Nordwestlich von Medebach an der L 740, nicht mehr in Betrieb. Schichtenprofil im Kulm des Unterkarbons. Beschreibung: Geolog. Wanderkarte Nr. 20.

## Literatur

**Bruns, A. u. R. Weber** (o.J.): Bau- und Kunstdenkmäler der Stadt Schmallenberg. o.O.

**Gerhardts, M.** (1994): Winterberg und seine Dörfer. Winterberg

**Hochsauerlandkreis** (Hg.) (1996): Unser Hochsauerlandkreis. Entwicklung und Wandel einer Region. Arnsberg

**IPK-Institut** (1993): Fremdenverkehrs-Konzeption Sauerland. München

**Knau, L.** (1972): Über die eisengewerbliche Tätigkeit des Klosters Grafschaft im Raum der oberen Lenne am Ende des 18. Jh.s. In: Beiträge zur Geschichte von Kloster und Dorf Grafschaft. Grafschaft

**Westfälisches Museumsamt Münster** (Hg.) (1991): Küstelberg. In: Jahresbericht für 1991, S. 85

**Wrede, V.** (1996): Dachschieferbergbau im Sauerland. In: Bergbau im Sauerland, S. 371 f. Schmallenberg-Bad Fredeburg

**Geolog. Landesamt NW** (Hg.) (1992): Geologische Wanderkarte Naturpark Rothaargebirge (Nordteil) (1:50 000). Mit Standortbeschreibungen (durchnummeriert). Krefeld





**Schmalleberg** (Blickrichtung NW)

Regelmäßige, am Reißbrett entstandene Grundrisse von Siedlungen weisen darauf hin, daß sie in der Neuzeit entstanden, also „jung“ sind. Die Stadt Schmalleberg ist aber viel älter als ihr Grundriß. Die einheitliche schmutze Schieferbekleidung der Häuser ist in dem feuchten Gebirgsklima sehr zweckmäßig.

(aus MUUB/SCHÜTLER, Luftbildatlas Nordrhein-Westfalen, 1969. Linker Bildrand geringfügig beschnitten)

## Schmallenberg

(Zu nebenstehendem Luftbild)\*

**Adolf Schüttler, Detmold**

Schmallenberg liegt im Sauerland an der oberen Lenne, in einem leicht welligen Bergland, dessen Höhen meist unter 500 m bleiben, weil sie aus weichen Tonschiefern aufgebaut werden. Das ist die "Fredeburger Bucht" oder "Wormbacher Weitung". Sie ist nach NW geöffnet, wird aber nach allen anderen Seiten durch die steil ansteigenden höheren Bergländer mit dem Astengebirge und der Rothaar deutlich begrenzt. In den weichen Schiefer-schichten hat die Lenne eine weitflächige Terrassenlandschaft geschaffen. Davon ist im Mittelgrund der etwa 400 m hoch gelegene N-S gestreckte Terrassensporn von Schmallenberg zu sehen, der in einem weiten Bogen von der Lenne umflossen wird (vgl. umseitiges Luftbild).

Erster Siedlungsansatz war eine kleine kurkölnische Burg auf der Südspitze des Terrassenspornes, der hier besonders steil zur Lenne abfällt. Aber für die Entwicklung der Stadt hat die Burg weit weniger Bedeutung gehabt als für andere Städte wie etwa Altena oder Hohenlimburg. Schon 1243 war die Burg zerstört und unbewohnt. Seit 1223 ist auf dem Sporn eine offene Siedlung belegt, die auch ein Gogericht hatte. Sie erhielt 1243 von dem Kölner Erzbischof das Stadtrecht und wurde im Jahre darauf befestigt. Der im Bild noch deutlich erkennbare mittelalterliche Mauerring hält sich in länglich rundem Verlauf an die Terrassenkante.

Der heutige regelmäßige Grundriß der Altstadt innerhalb des alten Mauerringes mit rechtwinkliger Straßenführung und deutlicher Betonung von zwei parallelen Längsstraßen steht allerdings nicht mit dem mittelalterlichen Straßenplan in Verbindung. Er entstand vielmehr erst nach 1822 wie in Winterberg beim planmäßigen Neuaufbau der Stadt nach einem großen Brand, dem fast alle Fachwerkhäuser der alten Stadt zum Opfer gefallen waren.

Für die Entwicklung der Stadt dürfte die Lage in Nähe der von Köln nach Mitteldeutschland führenden Heidenstraße, an der auch Winterberg liegt (Nr. 33), von Bedeutung gewesen sein. Schmallenberg beteiligte sich am mittelalterlichen Fernhandel und wurde ein Umschlagplatz für Gewänder und Tuche. Es wurde Mitglied der Hanse und zahlte seine Beiträge über den Vorort Brilon ("Hansestadt unter Brilon") an Soest. Kaufleute, Tuchmacher, Schneider, Hutmacher und Schmiede bestimmten in entscheidender Weise das Leben der Ackerbürger- und Marktstadt. Die Kaufleute waren in der Nikolaibruderschaft, die Handwerker in Zünften zusammengeschlossen.

Aus dem Handel und aus der im Mittelalter ausgedehnten Schafzucht der Umgebung entwickelte sich zunächst auf handwerklicher, später auf industrieller Grundlage das Textilgewerbe. So wurde Schmallenberg zu einem bedeutsamen Mittelpunkt der Strumpf- und Strickwarenherstellung in der Bundesrepublik. Moderne Großbetriebe dieser Art liegen an der Lenne oberhalb und unterhalb der Altstadt.

---

\* Beitrag aus: U. MUUB u. A. SCHÜTLER, Luftbildatlas Nordrhein-Westfalen - eine Landeskunde in 80 farbigen Luftaufnahmen, S. 76. Neumünster 1969

In der Textilindustrie sind die meisten Arbeitnehmer beschäftigt, wobei die weiblichen Arbeitskräfte vorherrschen. Als Gegengewicht wird eine Ausweitung der bisher nur in kleineren und mittleren Betrieben vertretenen holz- und metallverarbeitenden Industriezweige angestrebt. Zeitweise hat auch der Abbau von Dachschiefern in der näheren Umgebung eine wirtschaftliche Bedeutung gehabt. Doch ist er seit etwa vierzig Jahren eingestellt worden, denn die Schiefer beim benachbarten Fredeburg sind von besserer Qualität, weil sie leichter gespalten werden können. Ein großer Teil der Schmollenberger Häuser ist mit Fredeburger Schiefer gedeckt und wandverkleidet. Mit der industriellen Entwicklung sind die Einwohnerzahlen, aber auch der Zustrom von Tagespendlern stark angewachsen. 1939 hatte Schmollenberg 2 500 Einwohner, 1963 4 300 und 1969 5 200. Von 2 600 Industriebeschäftigten waren 1968 1 600 Einpendler,

denen nur 120 Auspendler gegenüberstanden.

Trotz seiner Industrie hat Schmollenberg in neuerer Zeit auch als Fremdenverkehrsort Bedeutung erlangt. Schmollenberg liegt günstig zu den aus den Ballungsgebieten an Rhein und Ruhr ins Hochsauerland führenden Straßen, denen die Touristenströme folgen. Seit dem Jahre 1960 ist Schmollenberg Luftkurort, es hatte 1968 60 000 Übernachtungen in Hotels und Pensionen aufzuweisen, außerdem 22 000 in der Jugendherberge.

Die starke Bevölkerungszunahme und die Entwicklung zum Fremdenverkehrszentrum haben zu einer jungen Siedlungsausweitung außerhalb des alten gedrängten Ortskernes geführt, besonders im N, wo schöne Wohnviertel in aufgelockerter Bauweise in Gärten und Grünflächen entstanden sind und noch weiter anwachsen.

# Nachhaltige Raumentwicklung früher und heute im oberen Sauerland und Führung durch die Stadt Schmallenberg

**Bernhard H a l b e , Schmallenberg**

## 1. Nachhaltige Raumentwicklung früher und heute

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

Herr Prof. Dr. Schüttler hat Schmallenberg im Luftbildatlas Nordrhein-Westfalen 1969 dargestellt (vgl. den vorstehenden Beitrag). Bis heute, den 06. September 1997, haben sich erhebliche Veränderungen ergeben.

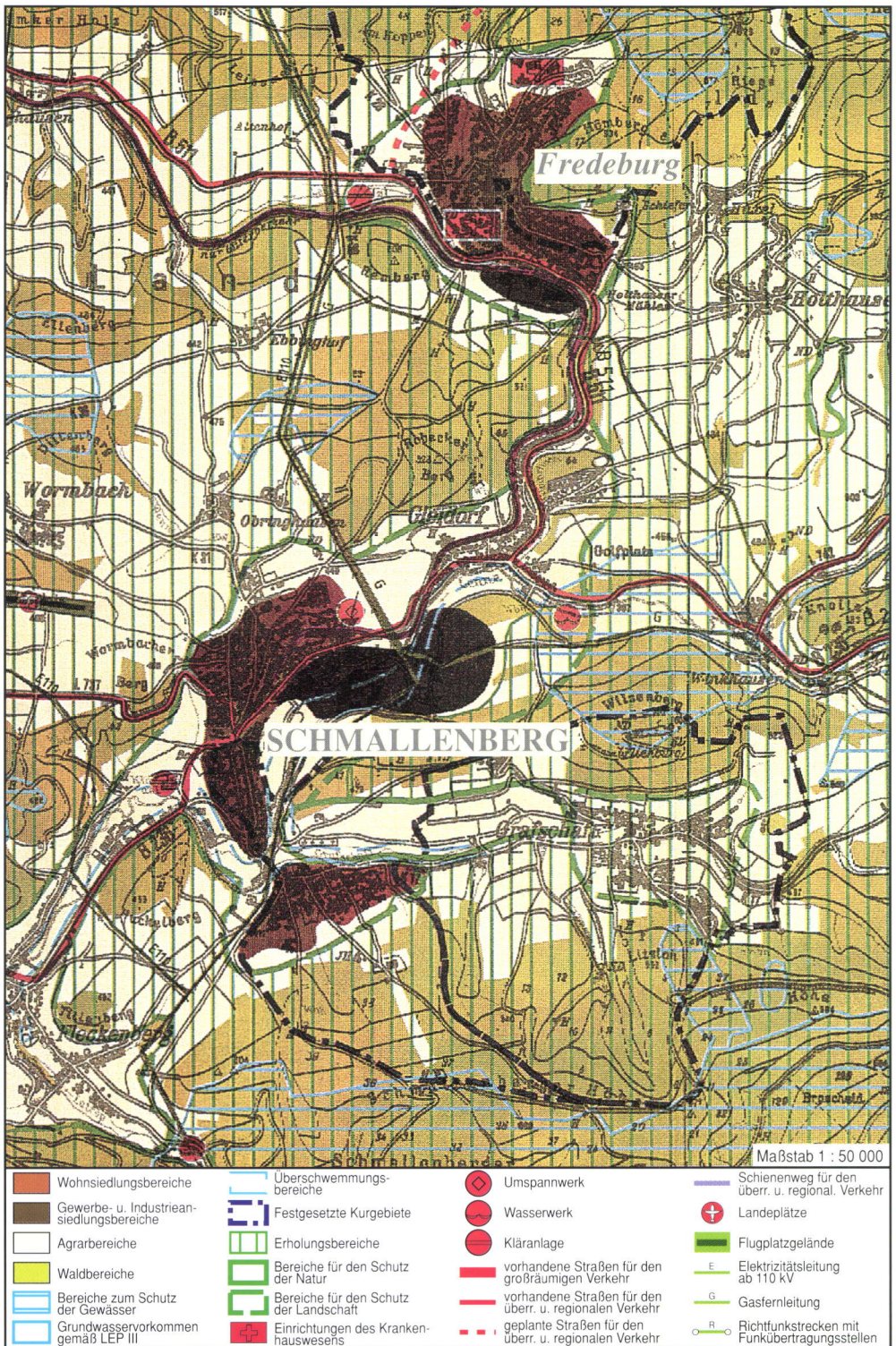
Kommunalverfassungsrechtlich war Schmallenberg um 1970 eine kleine Stadt und Verwaltungsstelle für das Amt Schmallenberg mit den Gemeinden Fleckenberg, Wormbach, Grafschaft und Oberkirchen. Im Jahre 1975 kam es zur kommunalen Neugliederung. Die Ämterverfassung wurde aufgehoben. Die Großgemeinde Schmallenberg umfaßte fortan auch Stadt und Amt Fredeburg mit den früheren Kleingemeinden Berghausen, Dorlar, Rarbach, Bödefeld-Land und Bödefeld-Freiheit. Dazu kamen Teile der Gemeinde Lenne vom Kreis Olpe. Schmallenberg wurde Verwaltungssitz für die ganze Gemeinde.

Der ab 1975 geschaffene Flächennutzungsplan ist die Grundlage für die Siedlungsentwicklung. Aufgrund der landesplanerischen Vorgaben der 70er Jahre wurden den Siedlungsschwerpunkten Schmallenberg und Fredeburg weitere Baugebiete zugeordnet, während die kleineren Dörfer zum nicht bebaubaren Außenbereich erklärt wurden.

Anhand von Kartenmaterial möchte ich Ihnen die Auswirkung auf die Stadt Schmallenberg vorstellen. Die Stadt liegt auf einem in Nord-Süd-Richtung verlaufenden schmalen Berg-

rücken. Dort wurde nach dem Stadtbrand von 1822, der den Ort fast komplett vernichtete, Schmallenberg in seiner heutigen Erscheinungsform wieder aufgebaut. Im Osten des Berges liegt der Kurpark, der mit der Anerkennung Schmallenbergs als Luftkurort eingerichtet wurde. Im Westen ist zunächst ein großzügiger Grüngürtel freigehalten, der heute von der in diesem Jahr in Betrieb gehenden Umgehungsstraße durchschnitten wird. Die Lenne umfließt die Stadt durch den Kurpark und bis in den Westen hinein. Das Lennetal in diesem Bereich ist von einer Besiedlung bewußt freigehalten worden. Neue Wohnbauflächen konnten sich also nicht unmittelbar an den Stadtkern angliedern, sondern - im Süden und Norden des schmalen Bergrückens straßenmäßig angebunden - nur mehr oder weniger nach Süden und zum Norden hin ausdehnen.

Anhand des GEP kann ich Ihnen die Entwicklung der Wohnbauflächen (Abb. 1) aufzeigen. Im Süden des Stadtkernes vollzog sich diese Entwicklung an der Südseite der zum Ortsteil Grafschaft führenden Grafschafter Straße. Da die Straße das Lennetal abgrenzt, blieb deren zur Grafschaft hin gelegene Nordseite im wesentlichen von Bebauung frei. Im Jahre 1981 wurde der Bebauungsplan für das Baugebiet Grafschafter Straße I rechtswirksam. Dieses Gebiet ist ebenso wie der angrenzende Bereich Grafschafter Straße II (rechtswirksamer Bebauungsplan ab 1983) bis auf wenige Lücken bebaut. Der dann folgende Bereich Grafschafter Straße III umfaßt etwa 100 Bauplätze. Mit Beginn des Jahres 1996 lagen die Voraussetzungen für eine Bebauung vor. Die Stadt Schmallenberg hat hier eine 8 ha große



**Abb. 1: Ausschnitt aus dem Gebietsentwicklungsplan (GEP) 1996**

(Quelle: Bezirksregierung Arnsberg, Bezirksplanungsbehörde)

landwirtschaftliche Nutzfläche erworben und entsprechend dem Bebauungsplan in Baugrundstücke parzelliert. Die Bebauungsdichte wird von der Grafschafter Straße aus gesehen in Richtung Feld und Wald immer lockerer, sprich Mehrfamilien- und Reihenhäuser werden im unteren Teil des Hanges entlang der Straße angesiedelt; im mittleren Teil sind Doppelhäuser und Einzelhäuser mit einer Längenbegrenzung auf 28 m zulässig; im oberen Teil folgen dann Einfamilienhäuser. Der gewollte Übergang in die Landschaft wird durch die Grundflächenzahlen und Längenbegrenzungen belegt. Die GRZ/GFZ geht von 0,4/0,8 auf 0,3/0,6 zurück. Die Länge der großen Häuser wird auf 28 m, die der Einzelhäuser auf 16 m begrenzt.

Die Nachfrage nach den Grundstücken war überraschend groß. In kurzer Zeit waren drei Viertel veräußert. Hierbei mag auch der Preis von 60 DM m<sup>2</sup>/ 70 DM m<sup>2</sup> für Einfamilien/Doppel- und Mehrfamilienhäuser jeweils zuzüglich 40 DM/m<sup>2</sup> Erschließungskosten eine Rolle gespielt haben. Im Gegensatz zu früheren Bebauungsplänen wurden die städtebaulichen Gestaltungsvorgaben verringert. Die dunkelgraue Dacheindeckung blieb jedoch Vorschrift. Anstelle der vorher üblichen weißen Fassade wurde auch sichtbare Holzbauweise in Naturfarben zugelassen. Die hangparallele Stellung der Gebäude wurde nur noch empfohlen; eine Mindestdachneigung auf 22,5° festgelegt. Schon in kurzer Zeit werden wir vor Ort in Augenschein nehmen können, ob das städtebauliche Erscheinungsbild unseren Vorstellungen entspricht.

Nunmehr komme ich zur nördlichen Seite des Stadtkerns. Seit 1970 sind hier begrenzt durch den Neubau des Schulzentrums samt Sportplatz an der nördlichen Bebauungsgrenze ebenfalls mehrere Wohngebiete entstanden. Von den etwa 6 500 Einwohnern des Ortes wohnen gut 1 000 in der „Altstadt“, gut 3 000 in der nördlichen „Oberstadt“ und gut 2 000 in der südlichen „Unterstadt“.

Besonderes Augenmerk verdient die gewerbliche Entwicklung. Noch 1970 spielte die Textilindustrie mit vielen Arbeitsplätzen eine weit größere Rolle als heute. Betriebe der Firmen Falke, Veltins & Wiethoff und

Lönze dominierten das Erscheinungsbild. Dazu kam sicherlich auch schon ein ansehnliches Baugewerbe. Aufgrund des durch den Weltmarkt bedingten Rückgangs der Textilindustrie, die ja als einer von wenigen Industriezweigen fast nie öffentliche Subventionen bekommen hat, bestand der Bedarf nach anderen Arbeitsplätzen. Mit dem Flächennutzungsplan von 1981 schuf die Stadt Schmallebenberg dafür die Voraussetzungen im Gewerbegebiet Lake. Grundstücke konnten meist über städtischen Zwischenerwerb verfügbar gemacht werden. Inzwischen sind hier über 30 Betriebe mit über 1 000 Arbeitsplätzen angesiedelt. Ich habe das schon häufiger als endogenes Wachstum bezeichnet. Aufgrund unserer schlechten Verkehrsanbindung an die Magistralen können wir kaum auf Betriebsansiedlungen von außen hoffen. Fast alle Betriebe haben sich denn auch aus vorhandenen Ansätzen vor Ort entwickelt, anfangs signifikant durch Aussiedlungen aus dem Stadtkern, später eher durch Neugründungen.

Das Gewerbegebiet Lake ist derzeit 62 ha groß. Die noch nicht besiedelten Flächen von ca. 6 ha stehen im Großen und Ganzen im Eigentum der dort ansässigen Betriebe und werden als Erweiterungsflächen vorgehalten. Die Entwicklung in den vergangenen Jahren verlief unerwartet schnell, so daß die Stadt Schmallebenberg im Gewerbegebiet Lake nicht mehr über freie Gewerbegrundstücke verfügt. Im Flächennutzungsplan sind zwar noch 28 ha an Erweiterungsfläche enthalten. Diese stehen allerdings in privatem Besitz. Der Grundstückseigentümer ist bisher zu einer Veräußerung nicht bereit. Hier haben wir also wieder den häufigen Konfliktfall zwischen der öffentlichrechtlichen Bauleitplanung und dem privatrechtlichen Eigentum. Dieser konkrete Konflikt wurde vom Gesetzgeber nicht vorhergesehen und ist oft kaum lösbar. Der pragmatische Weg vor Ort wird darin gesucht, an einer anderen Stelle ein größeres neues Gewerbegebiet auszuweisen. Die Entwicklung bleibt hier abzuwarten.

Die Bemühungen der Stadt Schmallebenberg um den Erhalt des kulturellen Erbes wurden mit der Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft Historische Stadtkerne des Landes NRW im Jahre 1990 belohnt. Seitdem gibt es mit der



Unterstützung des Landes eine klare Zielvorstellung.

Der Einzelhandel soll im Norden des Stadtkernes im Zwischenbereich zur Wohnbebauung Entwicklungsflächen finden. Ein Einzelhandesstandortgutachten der Firma Econ-Consult hat uns in diesem Jahr (1997) einen Verkaufsflächenbedarf von etwa 3 000-3 500 m<sup>2</sup> bestätigt. Im Gegenzug soll großflächiger Versorgungseinzelhandel außerhalb dieses Bereiches nicht genehmigt werden.

Der südliche Teil des Stadtkernes hat sich aufgrund seiner Entfernung von mehreren hundert Metern zu dem genannten zentralen Einzelhandelsbereich mit einer Handelsentwicklung recht schwer getan. Allerdings sind dort teilweise sehr starke Facheinzelhändler im Antiquitäten- oder kunstnahen Bereich. Wir möchten hier vorsichtig anknüpfen und vielleicht einmal einen Anziehungspunkt für Kunst/ Kultur begründen. Im übrigen soll hier nach den städtischen Vorstellungen der Dienstleistungssektor stärker Fuß fassen, um den Stadtkern belebt zu halten. Nicht zuletzt aus diesem Grunde wurden die Rathausdienststellen hier in einem erheblich erweiterten Gebäude im Jahre 1994 zusammengeführt. Die kath. Pfarrgemeinde St. Alexander nutzte die ehemalige Grundschule für die Errichtung eines neuen Pfarrzentrums am Kirchplatz, das sich vorher im nördlichen Teil des Stadtkernes befand. Die VEW errichtete ein VEW-Lokal unter dem Aspekt der Kundenberatung, und schließlich gelang es auch, eine Redaktion der hier am weitest verbreiteten Tageszeitung, der Westfalenpost, anzugliedern.

Aus alledem können Sie entnehmen, daß wir weiter einen lebendigen Stadtkern mit allen wichtigen Nutzungen haben möchten. Vor allem soll dieser Stadtkern aber unverwechselbar sein. Er ist ein Unikat in seiner klaren Straßengliederung, die auf den preußischen Entwürfen aus den Jahren 1823/1824 beruht. Dazu werde ich gleich beim Rundgang mehr vortragen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, nun aber zum Hauptthema: Nachhaltige Raumentwicklung aus der Sicht des Stadtdirektors einer Mittelstadt in oberen Sauerland.

Ein Vorurteil möchte ich an den Anfang stellen. Im Europa unserer Tage kann nachhaltig nur gewirtschaftet werden, wenn die wirtschaftliche Potenz dazu da ist, wenn es eine Verteilmasse privaten Einkommens über das zur Befriedigung der täglichen Bedürfnisse Notwendige hinaus gibt, die abgeschöpft werden kann. Bei der heutigen Steuer- und Gebührenbelastung ist das alles andere als einfach. Nehmen Sie beispielhaft die Abfall- und die Abwasserentsorgung. Die differenzierten Sammel- und Verwertungssysteme für den Hausmüll haben seit 1991 Gebühreuzuwächse von 80 % verursacht. Dazu kommen die Pfennige für die im Dualen-System entsorgten Verpackungen. Viel zu wenig Menschen wissen, daß allein für eine Milchpackung 5 Pfennig zu berappen sind. Im Abwasserbereich hat die Stadt Schmalleben den Anschlußgrad an Kläranlagen in den letzten 10 Jahren von 55 % auf jetzt über 90 % erhöht. Die durchschnittlichen Abwassergebühren in NRW liegen denn auch mit 60 % weit über der Inflationsrate.

Wir alle wissen aber auch, daß eine Industriegesellschaft mit einer intensiv wirtschaftenden Land- und Forstwirtschaft vielfältige Probleme für unsere natürlichen Lebensgrundlagen mit sich bringt. Um sie zu lösen, bedarf es eines sorgfältigen Umganges mit der Ressource „Natur“. Nur wenn Wirtschaft, Politik, Verwaltung und vor allem die Grundeigentümer sich selbst ihrer Landschaft annehmen, ist es möglich, den Naturhaushalt biologisch lebensfähig zu erhalten und entstandene Defizite abzubauen. Wir alle haben die Verantwortung gegenüber der Natur und der Umwelt, damit die auch für die nachfolgenden Generationen in ihrer Vielfalt und Schönheit erhalten werden können.

Dies, meine sehr geehrten Damen und Herren, wissen wir aber im ländlichen Raum nicht erst, seit es darüber großformatige Untersuchungen gibt. Es mutet demjenigen, der im ländlichen natürlichen Umfeld lebt, schon deutlich merkwürdig an, daß Menschen aus einer völlig anderen Lebensgrundlage, einem perfektionierten städtischen Umfeld nämlich, ihre Liebhaberei zur Natur entdecken und besser wissen wollen, wie damit umzugehen wäre als der Hauptbetroffene.

Woher kommt unsere Einstellung zur Natur? Ich möchte als Hauptursache die christliche Tradition bezeichnen.

Das kurkölnische Sauerland ist seit fast 1 000 Jahren katholisch und hat über 700 Jahre als Herzogtum Westfalen zum Gebiet des Erzbistums Köln gehört. Gewachsen und gegenwärtig ist eine starke Verbundenheit mit einem Christentum, welches die Welt als in der Schöpfung dem Menschen gegeben und zur Bewahrung anvertraut sieht. Aus diesem Bild heraus haben Flora und Fauna ihren Wert.

Aus den kurkölnischen Zeiten heraus hat sich aber auch eine bäuerliche Familientradition gebildet. Viele Höfe sind über Jahrhunderte im Familienbesitz. Viele Hofinhaber verstehen ihr Eigentum daran als eine natürliche Verpflichtung zur wirtschaftlichen Nutzung, aber auch zur Weitergabe an die nächste Generation. Und hier decken sich dann wieder wirtschaftliches Eigeninteresse und das Gesamtinteresse. Wenn man das Ererbe weitergeben will, kann man es nicht ausbeuten, sondern muß es als wirtschaftliche Grundlage ertragsfähig halten. Das hat für einen sorgsamen Umgang mit den landwirtschaftlichen Flächen geführt und auch zu einer Bewahrung des baukulturellen Erbes in großer Beispielhaftigkeit beigetragen. Die Erfolge von mittlerweile 10 Dörfern der Stadt Schmallenberg im Wettbewerb „Unser Dorf soll schöner werden“ unterstreichen das eindrucksvoll.

Ergänzend anführen möchte ich drei weitere mehr oder weniger bedeutensame Ursachen für die langfristige Einstellung zur Natur:

Erstens die Bedeutung der Forstwirtschaft. Der klassische Bauernhof im Sauerland verfügt über Wald. Die Umtriebszeit und damit die Nutzungsdauer von Fichten oder Buchen liegen zwischen 80 und 160 Jahren. Die während dieser Zeit notwendige Bestandspflege kann man fast als Generationenvertrag einer besonderen Art bezeichnen.

Zweitens das Einerbenrecht. Die Höfe werden in der Regel ungeschmälert auf die folgende Generation übergeben. Die weichenden Erben müssen ihre Erwerbsgrundlage anderswo suchen.

Drittens und für die Natur unmittelbar bedeutsam die Topographie. Es gibt aufgrund der Hängigkeit viele nur sehr schwer oder gar nicht nutzbare Bereiche. Bei der Anlegung jedes Weges in der Schräge verbleiben Böschungen, die als Wegerandstreifen vielen Tierarten Zuflucht bieten. Auch wenn man Fehlentwicklungen der Vergangenheit nicht leugnen kann und dabei ist, sie wieder rückgängig zu machen, haben doch viele heute so benannte Biotopverbände lange Tradition.

Im Erhalt von Rahmenbedingungen, die eine Fortführung der landwirtschaftlichen Nutzung zu auskömmlichen Bedingungen zulassen, sehe ich denn auch eine wesentliche Aufgabe der öffentlichen Hand. Der Hochsauerlandkreis hat mit Unterstützung des Landes NRW das Kulturlandschaftspflegeprogramm Hochsauerlandkreis aufgelegt, das für viele der Landwirte in unseren benachteiligten Gebieten einen kleinen Finanzierungsbeitrag leistet. Die Milchquotenregelung der europäischen Union hatte für viele unserer Betriebe eine akzeptable Erwerbsgrundlage geschaffen. Der Verfall der Preise in den letzten Jahren hat diese aber deutlich geschmälert. Die Stadt selbst kann wenig tun. Direktsubventionen sind ordnungspolitisch ausgeschlossen. Kleine Hilfen wie das Angebot von Nebenerwerben im Winterdienst, im forstwirtschaftlichen Bereich o.ä. können nur punktuell helfen.

Gott sei Dank, möchte ich sagen, prägt die genannte christliche Tradition aber auch die Gedankenwelt weitgehend des politischen Raumes und der Stadt Schmallenberg überhaupt und kennzeichnet und erklärt viele unserer Tätigkeitsfelder. Denn auch räumliche Planung sollte immer Werten und Zielen verpflichtet bleiben.

Leitgedanke unserer Planungen ist denn auch eine organische Entwicklung, die die örtlichen Stärken weiter zur Geltung kommen läßt. Beispielhaft negativ ausgedrückt würden wir den Raum Schmallenberg nicht als Zentrum industrieller Großprojekte sehen wollen. Große Skepsis gibt es z.B. auch gegenüber der Nutzung der Windenergie. Wenn man weiß, daß diese wegen ihrer nicht dauerhaften Verfügbarkeit kein Megawatt herkömmlicher Kraftwerkskapazität überflüssig macht und auch die Kostenwirkung auf die Haushalte als

Stromnutzer sieht, darf man die deutlich negativen Wirkungen auf das Landschaftsbild meines Erachtens sehr deutlich entgegenhalten und in der Abwägung auch den Belangen des Landschaftsbildes den Vorzug geben. Hinzu kommt, daß die windhöffigsten Standorte natürlich die höchsten Erhebungen sind und damit auch die Auswirkungen auf die Landschaft sehr massiv sein würden.

Als Leitziel der Flächennutzungsplanung der Stadt Schmallebenberg habe ich den Begriff organische Entwicklung genannt. Ich möchte dies mit einigen Zahlen aus der Vergangenheit unterlegen.

Von der demographischen Seite her gesehen betrug die Einwohnerzahl 1980 27 108. Sie ist bis 1996 auf 28 241 gestiegen. Die Zahlen beinhalten Zweitwohnsitze, weichen daher von denen des statistischen Landesamtes nach oben ab. Der Einwohnerzuwachs von 1 133 entfällt zu mehr als 80 % auf die Kernorte Schmallebenberg und Bad Fredeburg, die aber nur knapp 40 % der Wohnbevölkerung auf sich vereinen. Die Dörfer mit etwa 61 % = 17 193 Einwohnern haben in der Einwohnerzahl mehr oder weniger stagniert. Zusätzliche kleine Baugebiete und Wohnhäuser haben also keine meßbaren Zuwächse gebracht, sondern nur den Anforderungen der Bevölkerung nach größerer Wohnfläche Rechnung getragen. Interessant ist vielleicht auch, daß in Schmallebenberg erst knapp 20 % der Haushalte Ein-Personen-Haushalte sind gegenüber einem Bundesanteil von etwa 40 % und einem großstädtischen Anteil von teilweise schon 60 % und mehr.

Es liegt denn auch nicht in unserem Sinne, große neue Zentren zu schaffen, vielmehr müssen die vorhandenen kleineren sich überschaubar entwickeln können. Die Öffnung des Baugesetzbuches hat uns in den letzten Jahren dazu einige Möglichkeiten gegeben. Aus kommunaler Sicht ist es allerdings immer noch zu beklagen, daß selbst für drei oder vier Bauplätze entweder ein Bebauungsplanverfahren oder ein Abrundungssatzungsverfahren mit erheblichem Kostenaufwand durchzuführen ist. Wir würden uns hier manchmal eine Gesetzesänderung nach dem römischen Grundsatz „minima non curat praetor“ wünschen, die das aufwendige Bauleitplanverfahren erst

ab einer festzusetzenden Größenordnung vorsieht und darunter eine örtliche Nachbarbeteiligung ausreichen läßt.

Stadt- und Dorfbildentwicklung in unserem Sinne hat etwas Bewahrendes. Zum Erhalt der besonderen Dorfbilder ist es der Stadt Schmallebenberg gemeinsam mit dem Amt für Agrarordnung und den Ämtern für Denkmalpflege gelungen, die Härten für die Eigentümer erträglich zu machen. Diese ergeben sich schlicht und einfach daraus, daß Anforderungen des Denkmalschutzes oder des örtlichen Gestaltungsschutzes durch Gestaltungsatzungen zu Mehrkosten für die Eigentümer führen. Wenn man darüber einen öffentlichen Konsens haben und behalten will, kann das dauerhaft nur funktionieren, wenn dem rechtlichen Zwang auf der einen Seite finanzielle öffentliche Unterstützung auf der anderen Seite folgt. Das ist der faktische Zustand, wahrscheinlich auch das langfristig normativ mögliche. Die angenehme Kehrseite für die gewerbliche Vielfalt besteht darin, daß handwerkliche Tradition weitergeführt wird oder wieder auflebt. In den Orten im Stadtgebiet gibt es denn auch vergleichsweise sehr viele Handwerksbetriebe, die bis ins Ruhrgebiet und ins Rheinland pendeln. Ein weiterer Nebeneffekt ist die Fortführung der Nutzung heimischen Sauerländer Schiefers. In Bad Fredeburg und Heiminghausen sind die einzigen im rechtsrheinischen Schiefergebirge verbliebenen Gruben erhalten.

Nunmehr möchte ich in Ansätzen auf Leitworte ihrer heutigen Jahrestagung eingehen, ohne natürlich umfassend Stellung nehmen zu können.

Die Betrachtung der Nachhaltigkeit ist vielleicht typisch für die Unterschiede von Wissenschaft und Praxis. In der Praxis glauben wir aus der Erfahrung der vergangenen zwei Jahrzehnte kaum noch an die dauerhafte Überzeugungs- und Leistungskraft von Planung der örtlichen Politik oder Bevölkerung gegenüber. Einerseits ändern sich die Lebensverhältnisse und Anforderungen immer schneller. Andererseits scheinen die in die Teilhabe der Bevölkerung an Planungsprozessen gesetzten Hoffnungen nicht zuletzt wegen der Komplexität der Materie deutlich überzogen. Wenn ich einige der jeweils Dutzende

von Seiten umfassenden Erhebungen und Planungen der Stadt Schmalleberg aus den letzten fünf Jahren aufzähle, werden Sie dafür Verständnis aufbringen können. Ganz jung ist das Einzelhandelsstrukturgutachten über die Situation und die Entwicklung des Einzelhandels in Schmalleberg. Für 42 unserer Ortschaften gibt es seit 10 Jahren Dorfentwicklungskonzepte. Für den Schmalleberger und den Bad Fredeburger Ortskern haben wir eine städtebauliche Rahmenplanung. Ebenso gibt es ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept einschließlich besonderer Aussagen zu den Ortskernen. Im Fremdenverkehrsbereich haben wir wegen des Rückgangs der Übernachtungszahlen umfassende Erhebungen angestellt und Empfehlungen eingeholt. Die anstehende Neuerstellung des Flächennutzungsplanes ist im Auftrag mit der Erstellung einer Stadtentwicklungsprognose verbunden, um die Bürger in einen weiteren Prozeß einzubeziehen. Wie schon gesagt, habe ich den Glauben an Konsensbildung durch dicke Folianten verloren. Sinnvoller erschiene es einmal, 10 Thesen für die Entwicklung der Kommune aufzustellen und zu verfolgen - trotz der damit wohl zwangsweise verbundenen Allgemeinheit der Darstellung.

Unter dem Stichwort Landschaftswandel ist in erster Linie das Wachsen des Waldes problematisch. Schmalleberg hat einen Waldanteil von über 60 %. Unser Landschaftsbild lebt vom Wechsel der offenen Täler und der bewaldeten Höhen. Ein weiteres Charakteristikum ist die Abfolge Ort, Wiesenumgebung, Wald. Die schlechte Situation im landwirtschaftlichen Bereich führt zunehmend zur Aufgabe landwirtschaftlicher Flächen und einer Aufforstung. Damit tritt ein allgemein negativ gesehener Wandel im Landschaftsbild ein. Am Ortsteil Latrop, den Sie heute noch besichtigen, läßt sich das exemplifizieren. Tierhaltung gibt es dort so gut wie nicht mehr, so daß Sie auch die dort grasenden Kühe als Feriengäste ansehen können. Lösungen sind nur schwer zu finden. In Latrop ist es mit einer freiwillig vereinbarten Feld-Wald-Grenze gelungen, einen Interessenausgleich vorzunehmen und das Ortsrund von Aufforstung freizuhalten. Das wird aber eine singuläre Erscheinung bleiben, da die Wünsche des Fremdenverkehrs und die Beteiligung des Fremdenverkehrs in diese Richtung dort anders als

in anderen Orten eine sehr große Bedeutung hatten. Im Generellen kann die Lösung nur in einer Stärkung der Landwirtschaft liegen.

Ein weiteres Thema möchte ich ansprechen: Das Bundesnaturschutzgesetz und das Landschaftsgesetz verlangen für jeden Landschaftseingriff eine Ausgleichsmaßnahme. Art und Umfang stellen aus kommunaler Sicht ein kostentreibendes Erschwernis für Planungen dar. Auch hierzu ein Beispiel: Von etwa 8 ha Fläche in einem neuen Baugebiet mußten fast 3 ha für Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung gestellt werden. Das verteuert natürlich den Baulandpreis. Aber auch die Rechtfertigung unter Aspekten der Umweltverbesserung fällt mir sehr schwer, da im ländlichen Bereich schon eine entstehende gegliederte Gartenlandschaft moderner naturnaher Prägung eine deutliche Verbesserung gegenüber der entfallenden Ackernutzung darstellt.

Viel gewichtiger wiegt aber ein anderer Aspekt: Landschaftsschutz in seiner bisherigen Form ist defensiv. Ein Eingriff ist erst dann auszugleichen, wenn er vorgenommen wird. In der Praxis führt das dazu, daß die Kommunen ökologisch sinnvolle Maßnahmen verschieben, um sie später eingriffsausgleichend nutzen zu können. Es wäre viel sinnvoller, wenn die Maßnahmen beispielsweise zur Verbesserung des Landschaftsbildes umgesetzt werden und die Maßnahmenträger, seien es Kommunen oder Private, hierfür Gutschriften auf einem Ökokonto ansammeln könnten. Später könnte dann eine Verrechnung als Ausgleichsmaßnahme erfolgen. Leider tritt das Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes NRW diesen mehrfach von den kommunalen Verbänden erhobenen Vorschlägen nicht näher.

Zum Stichwort Wirtschaftsentwicklung möchte ich auf Gemengelagen, gewerbliche Flächen in Dörfern und Verkehr eingehen. Gemengelagen sind eines der größten Probleme unserer ländlichen Struktur. Die Problematik verdichtet sich von zwei Seiten. Betrieblichem Wachstum steht ein gesteigertes Bedürfnis an Wohnruhe gegenüber. Überkommen ist die Nachbarschaft von Betrieb und Wohnen. Mit der Veränderung der Le-

bedingungen sind frühere Nachbarschaften nicht mehr so intakt, Zuzüge Fremder sorgen für zusätzlichen Zündstoff. Ortstypische Fälle sind die Ausdehnung der Arbeitszeit von Sägewerksbetrieben in Form einer zweiten Schicht, die Anschaffung des 2., 3. oder 7. LKW eines Transportunternehmens, der Bau neuer Kuh- oder Schweineställe in der Ortslage usw.. Die harten rechtlichen Vorschriften sehen eine Lösung durch räumliche Verlagerung des einen Beteiligten, in der Regel also des Betriebes, vor. Im landwirtschaftlichen Bereich funktioniert das durch den Stallneubau im Außenbereich. Im gewerblichen Bereich funktioniert es aus finanziellen Gründen so gut wie nicht. Die Investitionen in neues Gelände, neue Gebäude und neue Betriebsausstattung sind marktmäßig nicht leistbar. Die Fälle entziehen sich allerdings einer pauschalen Lösung. Derzeit kann nur im Einzelfall ein tragbares Ergebnis gesucht werden - mit erheblichen Risiken für alle Beteiligten.

Jedenfalls muß es aber gelingen, durch kleinere gewerbliche Ansätze für wachsende dörfliche Handwerksbetriebe in ihren Orten mal 2 000, mal 3 000 Quadratmeter Fläche zur Verfügung zu stellen, um zukünftigen Gemengelage vorzubeugen. Eine Konzentration im oft 15 oder 20 km entfernten Schmälberger Gewerbegebiet ist aus unserer Sicht im Sinne der Dorfentwicklung und auch der weiten Wege zum Arbeitsplatz nicht sinnvoll.

Ein Wort noch zum Verkehr. Im ländlichen Raum sind wir auf den Individualverkehr und leistungsfähige Anbindungen an die Autobahnen angewiesen, um überhaupt noch wettbewerbsfähig zu bleiben. Für unseren Raum ist die Weiterführung der Autobahn im Ruhrtal dringend notwendig. Ebenso dringlich sind aber Beschleunigungen der Wege dorthin durch die Anlegung einiger Ortsumgehungen z.B. für Bad Fredeburg in Richtung Bestwig/Meschede, im Wennetal in Richtung Arnsberg oder die Verbesserung der B 236/ B 55 zur Anschlußstelle Olpe. Verkehrsberuhigung in den Orten und Förderung der Leichtigkeit des fließenden Verkehrs außerhalb der Orte müssen wieder ein allgemein akzeptierter Weg werden. Der öffentliche Nahverkehr kann für uns nur bedingt Ersatz sein, da hier zunehmend wirtschaftlich gerechnet wird und die Transportmengen des ländlichen Raumes

für rechenbare Massentransporte nicht ausreichen.

Eine kleine Randbemerkung noch zu den neuen Medien. Wir haben die große Sorge, daß der ländliche Raum mit der Öffnung der Märkte auf Dauer deutlich schlechter ausgestattet und zu deutlich höheren Konditionen versorgt werden wird als die Ballungsräume. Das kann man schon heute mit der schlechten Erreichbarkeit im Mobilfunk begründen. Öffentliche Regulierung bleibt hier notwendig, und Sie können sicher sein, daß die Städte und Gemeinden unserer Region darauf drängen werden, daß die Anbieter ihrer Pflicht zur flächendeckenden Versorgung nachkommen.

Ein Schwerpunkt der Wirtschaftsentwicklung ist das Thema Holz. In dessen Urproduktion und in einigen Verarbeitungsschritten ist das Hochsauerland sehr stark. Wir möchten in Schmälenberg mit der Schaffung eines Holzgewerbeparkes weitere Akzente für diesen äußerst naturverträglichen Rohstoff setzen und stehen dazu in enger Zusammenarbeit mit dem Forstamt. Zu beklagen ist die fehlende Möglichkeit von Landesförderung. Wir müssen erleben, daß in den neuen Bundesländern Sägewerkskapazitäten mit massiver öffentlicher Förderung aufgebaut werden, die unseren kleinen und mittelständischen Betrieben das Leben äußerst schwer machen werden.

Nutzungskonflikte örtlicher Art habe ich beschrieben. Zum Abschluß möchte ich auf mancherorts vorhandene Vorstellungen über örtlichen Interessenausgleich eingehen. Es wird ja immer wieder argumentiert, daß das Ruhrgebiet das wirtschaftliche Herz des Landes und dort denn auch die wirtschaftliche Entwicklung immens zu fördern sei, während der ländliche Raum als Wasserturm des Ruhrgebietes oder ähnlich apostrophiert wurde und wird und uns vor allem zugemutet wird, für frische Luft und Erholungsräume zu sorgen. Diese Arbeitsteilung stimmt seit Generationen nicht mehr, wenn sie überhaupt je gestimmt hat. Gestimmt hat vielleicht, daß es im Ruhrgebiet keine frische Luft gab und man deswegen zur Erholung ins Sauerland fuhr. Dies soll aber auch vorbei sein, wenn Sie die Initiativen des Ruhrgebietes im Fremdenverkehr sehen.

Vom eigenen Selbstverständnis und Selbstbewußtsein her ist das Sauerland eine Region, die mit großem Erfolg in einer gesunden Umwelt wirtschaftet. Wir werden unsere Kräfte daran setzen dies fortzuführen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

## **2. Führung durch die Stadt Schmallenberg** (Rundgang und -fahrt)

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

zum allgemeinen Teil des Stadtrundgangs verweise ich auf die Darstellung in der Dokumentation der Arbeitsgemeinschaft Historische Stadtkerne in Nordrhein-Westfalen, die im folgenden auszugsweise dargestellt wird. Der historische Stadtkern hat eine Fläche von ca. 17 Hektar und wird von rund 800 Einwohnern bewohnt.

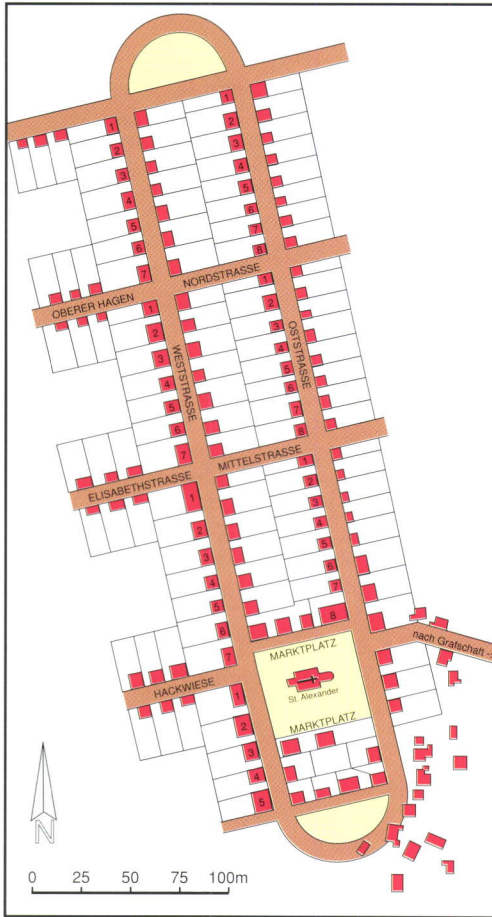
Die Anfänge Schmallenbergs reichen vermutlich bis in das letzte Fünftel des 12. Jahrhunderts zurück. Den Beginn bildete nach allgemeiner Auffassung die Erbauung einer Burg („Smalenburg“) auf dem felsigen Sporn über dem Lennebogen, wohl durch den Kölner Erzbischof. Das Burggelände dürfte zur nahen Benediktinerabtei Grafschaft gehört haben. In den folgenden Jahrzehnten entwickelte sich nördlich der Burg ein kleiner Burgflecken. Dieser erfuhr - nach heutiger Meinung - unter Erzbischof Engelbert I. von Berg (1216 - 1225) eine deutliche Erweiterung mit Markt und Kirche zu einer kleinen Burgstadt. Stadtgründer Schmallenbergs wäre somit Engelbert. Diese Annahme ist jedoch nicht schriftlich belegt. Die Burg scheint zu dieser Zeit noch intakt und funktionstüchtig gewesen zu sein. Etwa zwei Jahrzehnte später hatte sich das geändert. Kriegseinwirkungen vor allem scheinen die Burg zur Ruine gemacht zu haben. Die Bürger - zu dieser Zeit hatte Schmallenberg bereits Bürgermeister und Rat und führte ein Stadtsiegel - und der kölnische Burgmann Johannes Kolve drang 1244 beim Kölner Landesherren auf eine grundsätzliche Änderung der Verhältnisse, da die Burg nun eine Gefahr darstelle. Erzbischof Konrad von Hochstaden beschloß daraufhin, zusammen mit dem Abt von Grafschaft, die Stadt mit einer Befestigung zu umgeben; die Burg sollte nicht darin einbezo-

gen werden. Nun erst war Schmallenberg im vollen mittelalterlichen Sinn Stadt. In Ermangelung einer früheren gesicherten Jahreszahl gilt 1244 als das Jahr der Stadtgründung, obwohl es eigentlich das Jahr der Vollendung ist. Die Ersterwähnung Schmallenbergs in Jahr 1228 durch Nennung eines Alexander de Schmalenburg als Zeuge einer Urkunde verbürgt allein noch nicht den städtischen Charakter Schmallenbergs.

Die Zeit bis etwa 1350 war die große Blütezeit der Stadt. Die Einwohnerzahl stieg. Um 1350 dürften rund 150 Häuser von dem um 1300 erweiterten Mauerring umgeben gewesen sein. Diese Zahl ist danach erst wieder um 1800 erreicht worden, denn auf die Blütezeit folgten Jahrhunderte des Niedergangs mit Fehden, Seuchen, einem allgemeinen Bevölkerungsrückgang und wirtschaftlicher Rezession. Nach dem Ende der kölnischen Zeit (1802) und während des hessischen Interregnums (1802 - 1816) erloschen nach und nach fast alle der städtischen Privilegien. 1812/13 wurde die Stadtmauer mit ihren drei Toren abgebrochen oder meistbietend verkauft. Ein Chronist berichtet, daß die Stadt verarmte. Erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts begann mit der Einführung der Textilindustrie der wirtschaftliche Aufschwung. Die Textilindustrie blieb bis heute das wichtigste Standbein der Schmallenberger Wirtschaft.

Wie viele andere Städte wurde auch Schmallenberg wiederholt das Opfer von Brandkatastrophen. Nach einem ersten frühen Großbrand zerstörten 1732 und 1746 weitere Feuer die Stadt, die jedesmal auf dem alten Grundriß wieder aufgebaut wurde. Am 31. Oktober 1822 brannte die Stadt zum vierten Mal und zugleich am verheerendsten: Von 151 Gebäuden blieben nur etwa ein Zehntel der Häuser und die Kirche erhalten.

Der Wiederaufbau der Stadt fand zwischen 1823 und 1825 auf völlig neuem Grundriß statt (Abb. 2). Der klassizistische Plan prägt noch heute das Stadtbild. Basis ist das „Leitersystem“ mit zwei parallel geführten, über 500 Meter langen Hauptstraßen und insgesamt fünf Querstraßen. Die Zahl der Häuser in der Planstraße A (Weststraße) verhält sich zur Zahl der Häuser in der Planstraße B (Oststraße) wie 7:8. Das bedeutet: Die Häuser und Grundstücke an



**Abb. 2: Wiederaufbauplan von Schmalleberg 1822**

(Quelle: Stadtarchiv Schmalleberg;  
Entwurf: P. Steinebach, 1984)

der Weststraße sind im Durchschnitt größer als an der Oststraße, und die Straßenfronten sind länger. Das Zahlenverhältnis beruht auf unterschiedlichen Besitzverhältnissen in der abgebrannten Stadt. Eine klare Trennung ist allerdings nicht möglich, denn es gibt in der Planstraße B durchaus eine Reihe von Straßenfronten, die es mit denen in der Planstraße A aufnehmen können. Charakteristisch für das damals entstandene Straßenbild sind die Traufstellung der Häuser und die einseitige Grenzbebauung. Dadurch entstanden breitere Seitenräume zwischen den Häusern, die eine vielseitige Nutzung ermöglichten. Die heute durchgehende Zweigeschossigkeit der Häuser dürfte sich erst nach und nach durchgesetzt haben.

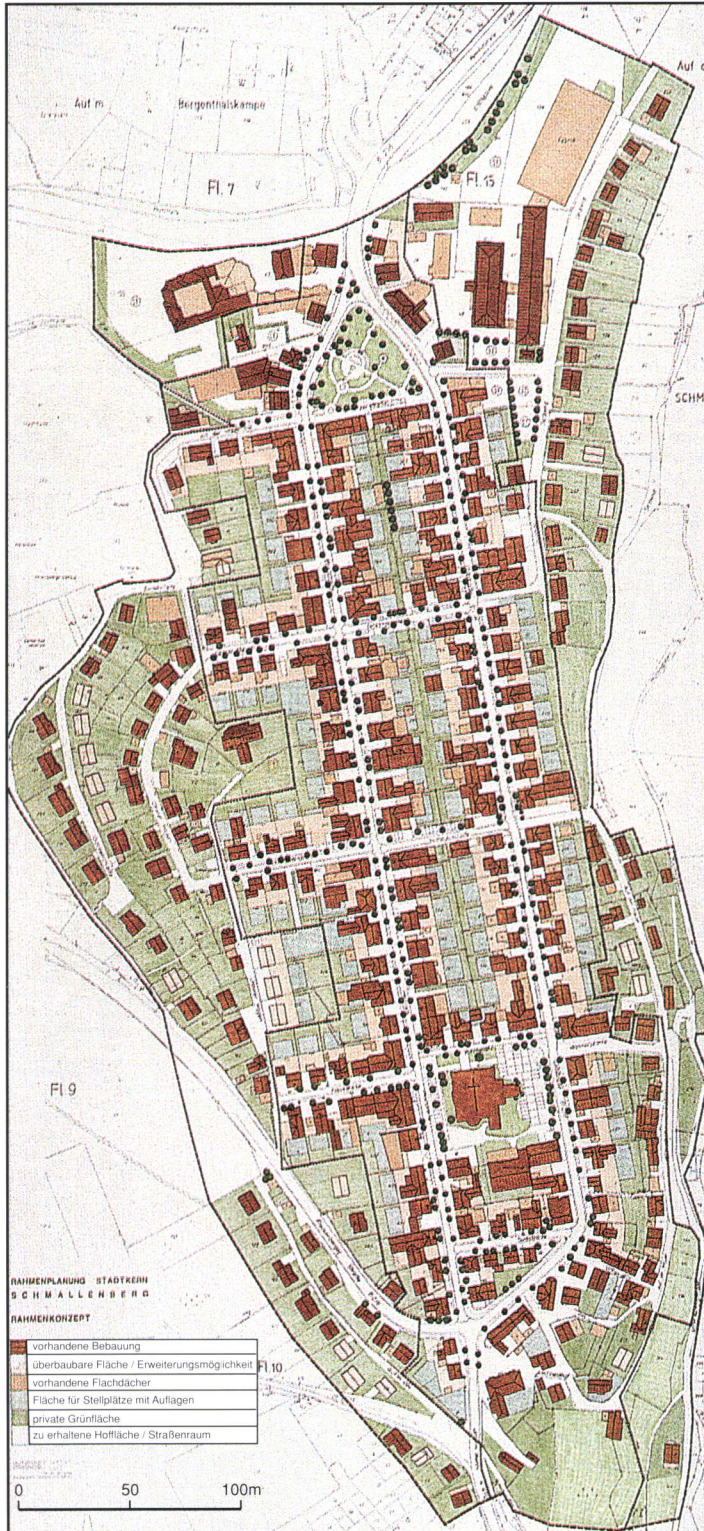
Die Ansicht Schmallebergs zeigt noch heute die klare Reihung freistehender zweigeschossiger Gebäude, deren einheitlicher Maßstab durch Material, Farbgebung und Details unterstützt wird. Die Parzellierung der Grundstücke in zwei Größenklassen ist der Struktur nach ebenso erhalten geblieben wie die Verteilung der Haustypen auf die beiden Hauptstraßen. Der historische Stadtkern ist ein ausdrucksvolles Beispiel des Städtebaus im frühen 19. Jahrhundert.

Wegen ihrer topographischen Lage konnte sich die Stadt nur in nördlicher Richtung ausdehnen. Nach 1894 bildete sich hier eine Art Oberstadt heraus, die sich in ihrer Struktur und Bauweise deutlich vom historischen Stadtkern unterscheidet.

Von Kriegszerstörungen weitgehend verschont geblieben, drohte Schmalleberg erst durch die unmaßstäblichen Modernisierungen und die auf den Autoverkehr abgestimmten Planungen der Nachkriegszeit sein Gesicht zu verlieren. Um das einheitliche klassizistische Bild zu erhalten und weitere Störungen des Stadtbildes zu verhindern, beschloß die Stadt am 2. Januar 1978 eine Gestaltungssatzung, die seit Mai 1979 geltendes Baurecht ist.

1989 beauftragte die Stadt dann das Büro Schröder/Bavaj, Aachen, einen städtebaulichen Rahmenplan für den Stadtkern Schmallebergs zu erarbeiten (Abb. 3). Sein Ziel sollte sein, die Qualität der Innenstadt als Wohnstandort zu verbessern. Der im Oktober 1991 vorgelegte Plan steht ganz im Zeichen der erhaltenden Stadterneuerung und Denkmalpflege. Er zeigt die städtebaulichen Maßstäbe auf und entwickelt konkrete Maßnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes und der Funktionsfähigkeit des Stadtkerns. Im Mittelpunkt stehen die verkehrsberuhigte Straßenumgestaltung, Begrünung und Gestaltung von Hof- und Gartenflächen sowie die bauliche Umgestaltung stark veränderter Fassaden von ortsbildprägender Bedeutung.

Am 19. September 1990 wurde Schmalleberg als 24. Mitglied in die Arbeitsgemeinschaft „Historische Stadtkerne“ aufgenommen. Ende 1991 wurden Richtlinien zur Vergabe von Zuschüssen aus Mitteln dieses Programms erlassen.



**Abb. 3: Städtebaulicher Rahmenplan aus dem Jahr 1991**

(Quelle: Büro Schröder/Bavaj, Aachen)



Zur Zeit arbeitet die Stadt an einer Denkmalsbereichssatzung, einer Gestaltanalyse und einer Neufassung der Gestaltungssatzung von 1979. Der Entwurf zu letzterer liegt mittlerweile vor. Weiterhin ist der Planungsauftrag für die Überarbeitung des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Nr. 16 „Altstadt“ vergeben worden. Der Entwurf der Neufassung sieht u.a. vor, entlang der rückwärtigen Grundstücksgrenzen zwischen West- und Oststraße einen geschlossenen Grünzug zu schaffen, der die Qualität des Wohnumfeldes im Stadtkern deutlich erhöhen soll. Im Verlauf des Rundgangs werde ich auf die aktuelle Entwicklung eingehen.

a) Rundgang

Wir verlassen jetzt die Stadthalle und gehen in den nördlichen Verbindungsbereich zwischen dem Stadtkern und den anschließenden Wohngebieten (Abb. 4). Dieser Bereich wird durch die Umgehungsstraße eine ungeheure Aufwertung erfahren, da es eine neue Stadzufahrt geben wird, die auf kurzem Weg von der

Umgehungsstraße hier ankommt. Vorsorglich wurden mehrere hundert kostenlose Parkplätze - teils privat, teils öffentlich - angelegt. Nach der Öffnung der Umgehungsstraße im November 1997 sollen die Besucher großräumig zu diesen Parkplätzen gelenkt werden, damit der historische Stadtkern von unnötigem Ziel- und Quellverkehr möglichst freigehalten wird.

Wir kommen nun zum Eingang des 235 m langen Tunnels. Von hier können Sie den Verlauf der Straße in Richtung Fleckenberg deutlich ablesen und auch erkennen, daß die neue Wegeführung kürzer und unproblematischer ist als die alte.

Wenn Sie den Blick nun nach rechts wenden, sehen Sie ein knapp 10 Jahre altes Einkaufszentrum. An diesem gehen wir jetzt entlang. Dabei kann ich Ihnen den Höhenversprung der Überdeckungung der Ortsumgehungung der B 236 gut darstellen. Dieser Höhenversprung nach etwa 2/3 der Tunnellänge wird zukünftig eine Nutzungsgrenze darstellen.

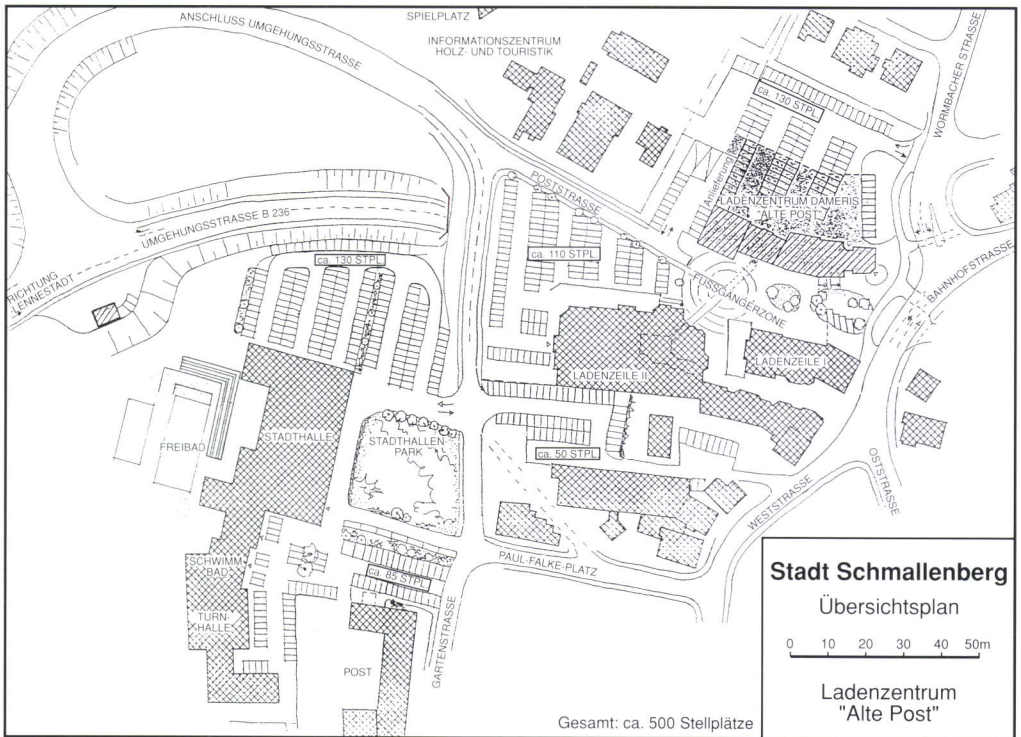


Abb. 4: Verbindungsbereich zwischen dem Stadtkern von Schmallenberg und den nördlich angrenzenden Wohngebieten (1997)

Im unteren Teil - dem bisherigen Einkaufszentrum zugeordnet - werden eingegrünte Parkplätze angelegt. Im oberen Teil soll ein Fußgängerbereich entstehen, von dem aus die bisherige Ladenzeile (vgl. Abb. 4) ebenso erschlossen wird wie ein in Planung befindlicher neuer Einzelhandelsbereich. Die Voraussetzungen für die landesplanerische Anpassung und damit für eine Genehmigungsfähigkeit sind der Stadt Schmallenberg in einem Einzelhandelsstrukturgutachten des Beratungsbüros Econ-Consult aus Köln dargelegt worden. Wenn die potentiellen Interessenten eine den dort ermittelten Bedürfnissen entsprechende Sortimentsstruktur schaffen wollen, kann dies in einem Bebauungsplan über die Ausweisung eines Sondergebietes gesichert und damit durch Planungsrecht für neue großflächige Einzelhandelsbetriebe mit einer Gesamtverkaufsfläche von 3-4 000 m<sup>2</sup> in einer städtebaulich hervorragend angepaßten Lage verwirklicht werden.

Wir gehen nun weiter und kommen von Norden aus auf den historischen Stadtkern zu. In der Gabelung der in länglicher Richtung über den schmalen Berg verlaufenden Oststraße (B 236) und der Weststraße liegt der Schützenplatz. Hier stand früher das Schützenzelt. Beim Bau der Stadthalle in der Mitte der 50er Jahre wurde das Schützenfest dorthin verlagert. Das Schützenzelt wurde abgerissen. Dadurch entstand Raum für einen öffentlichen Platz. Mit Städtebauförderungsmitteln des Landes hat die Stadt hier 1991/1992 einen attraktiven Stadtplatz geschaffen, der von der Bevölkerung - besonders natürlich in der warmen Jahreszeit - sehr gut angenommen wird. Hier finden auch verschiedene Veranstaltungen statt. Die vor den Häusern verlaufende Straße wurde für den Durchgangsverkehr gesperrt. Dadurch haben die dort liegenden Cafés Möglichkeiten zur Ausdehnung in den Straßenraum erhalten, die sie mit großem Geschick nutzen. Das ist die gelungene Abrundung des Kommunikationsbereiches auf dem Platz. Die Bodenflächengestaltung variiert abhängig von der Nutzungsintensität. Die nutzungsintensiven Bereiche sind gepflastert, dann folgt ein Rasenfugenpflaster bis hin zu den in den wenig genutzten Bereichen angelegten Rasenflächen.

Wir begeben uns jetzt in die Oststraße. Wenn Sie den Blick die Straße entlang schweifen

lassen, können Sie den einmaligen stadtplanerischen Zusammenhang sehr gut ablesen. Die Häuser stehen noch im wesentlichen wie auf dem Reißbrett geplant traufständig an der typisch preußischen Fluchtlinie. Zweigeschossigkeit ist durchgängig. Der Abstand zwischen den Giebelwänden zweier benachbarter Häuser betrug in der Ackerbürgerzeit mindestens sechs Meter. Wenn auch eine kleine Verwischung im Zuge der baulichen Entwicklung stattgefunden hat, ist der Abstand aber immer noch gut abzulesen. Der müßige Beobachter wird an fast allen Häusern kleine liebenswerte Details finden. Diese empfehle ich Ihrer Aufmerksamkeit. An dieser Stelle möchte ich lediglich an einem beliebigen Beispiel die strenge spiegelbildliche Axialität der klassizistischen Bauweise verdeutlichen (s. Bild 1).

Wir kehren nun über die Synagogenstraße und die Weststraße zur Stadthalle zurück. In der Synagogenstraße ist besonders auf den Gedenkstein an die bis in die Zeit des Nationalsozialismus dort stehende jüdische Synagoge zu verweisen. Bis zur Umbenennung trug diese Straße den Namen Nordstraße.

Die Weststraße wird in diesem und dem folgenden Jahr (1998) komplett umgebaut. Ursache dafür sind sowohl die Notwendigkeit der Kanalerneuerung und der Straßenerneuerung, aber auch die Verbesserung des Straßenbildes. Zu Lasten der Fahrbahn werden die Gehwege verbreitert, um die Nutzung für die Fußgänger zu verbessern.

#### b) Rundfahrt

Die jetzt begonnene Rundfahrt möchte ich nutzen, um Ihnen die Fortführung der Strukturen im nicht begangenen Teil des Stadtkernes zu zeigen. Sie sehen, daß sich die Traufstellung der Gebäude, der Farbkanon und die städtebauliche Gesamtwirkung bis in den Süden des Stadtkernes fortsetzen. Hier biegen wir nun nach links in Richtung Grafschaft ab. Am südlichen Rand des Stadtkernes ist vor knapp drei Jahren das erweiterte Rathaus eingeweiht worden. Ein Beweggrund für die Standortwahl waren die Verstärkung des Dienstleistungsbereiches im Stadtkern. Nach der Querung der Lenne fahren wir nun den Bach Grafschaft aufwärts. Rechterhand kön-



**Bild 1: Zweigeschossiges Bürgerhaus in Schmallenberg aus der klassizistischen Wiederaufbauphase nach dem letzten Stadtbrand von 1822**

Es handelt sich um ein traufständiges, fünfachsiges Gebäude auf einem massiven Kellersockel mit verschiefelter Fachwerkfassade. Der Eingang des Hauses - mit einem jugendstilhaft beeinflussten, zweiflügeligen Türblatt - liegt in der Mittelachse und wird über eine doppelläufige Freitreppe erschlossen. Sämtliche Fenster des EG und OG besitzen die ursprüngliche Sprossenaufteilung. (Foto H. Voß, 1997)

nen Sie die Wohnbaugebiete Grafschafter Straße I - III erkennen.

Nun kommen wir zum Ort Grafenschaft. Das Bild des Ortes wird nach wie vor sehr stark vom ehemaligen Benediktinerkloster bestimmt. Die Gründung durch den Kölner Erzbischof Anno erfolgte im Jahr 1072, so daß wir in diesem Jahr das 925jährige Jubiläum der Klostergründung begehen konnten. Neben Grafenschaft ist auch eine ganze Reihe anderer Orte aus dem Schmallenberger Sauerland in der Gründungsurkunde erstmals schriftlich erwähnt worden. Das Benediktinerkloster Grafenschaft war bis zu seiner Auflösung im Jahre 1804 das wichtigste geistige Zentrum in weiter Umgebung.

Unbedingt erwähnt werden muß, daß die Schwestern der Kongregation des hl. Karl Borromäus nach ihrer Vertreibung aus Görlitz in der Nachkriegszeit ihr Mutterhaus im Klo-

sterbereich eingerichtet haben und seitdem sehr erfolgreich wirken. Einen hohen Bekanntheitsgrad hat das in ihrer Trägerschaft befindliche Fachkrankenhaus Kloster Grafenschaft mit den Abteilungen für Lungenheilkunde und Allergologie in ganz Deutschland erlangt.

Die Fahrt führt uns durch den Luftkurort Grafenschaft (s. Abb. 5) und weiter auf den Rothaarkamm in Richtung des mit 720 m höchstgelegenen Schmallenberger Ortsteils Schanze, der einige touristische Attraktionen zu bieten hat. Nach der eingehenden Erläuterung von Methoden der naturnahen Waldbewirtschaftung durch Herrn Forstdirektor von der Goltz gelangen wir in den Ortsteil Latrop, in dem der Fremdenverkehr ebenfalls einen sehr hohen Stellenwert hat. Die weitere Fahrt führt durch das Latroptal nach Fleckenberg. Vor dem Ortseingang liegt eine der großen Trinkwassergewinnungsanlagen des Wasserwerkes der Stadt Schmallenberg. An dieser Stelle ist

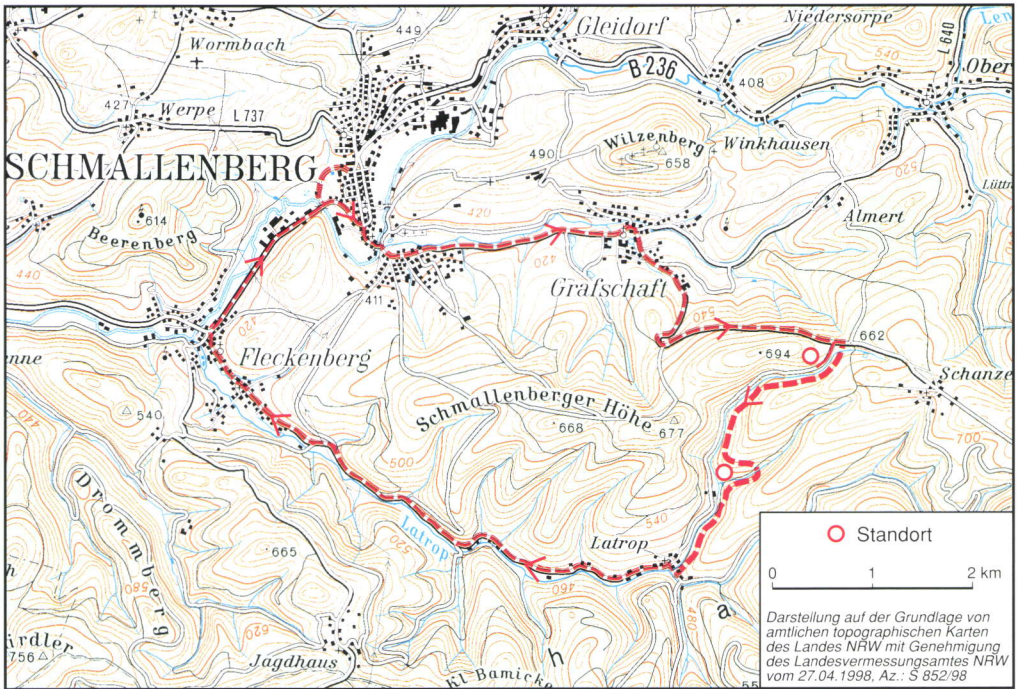


Abb. 5: Exkursionsroute

vielleicht auch der Hinweis interessant, daß ein Drittel der Einwohner der Stadt, die über zwei Drittel der Fläche siedeln, von einer Vielzahl autonomer Wasserbeschaffungsverbände bzw. Interessengemeinschaften versorgt werden. Aus meiner Sicht ist das sehr begrüßenswert, da noch ein Part öffentlicher Verantwortung von der dörflichen Gemeinschaft ausgeübt wird.

In Fleckenberg kommen wir an einigen Sägewerken vorbei. Es war immer Ziel der Stadt Schmallenberg und ihrer Bürger, auch in den Dörfern gewerbliche Tätigkeit zu fördern.

Zurückgekehrt in den Stadtkern darf ich mich für Ihr Interesse bedanken und Ihnen weiter einen schönen Aufenthalt im Hochsauerland wünschen.



# Integrationsprozeß und Zukunftssicherung der Stadt Medebach

## Heinrich Nolte, Medebach

### 1. Das Zusammenwachsen und die Organe der neugegliederten Stadt

#### 1.1 Zusammenschluß zur neuen Großgemeinde

Mit Erfolg hatten sich die Stadt Medebach und die früher zum Amt Medebach gehörenden neun selbständigen Dörfer im Vorfeld der kommunalen Neugliederung gegen alle Überlegungen gewehrt, sie mit anderen Städten bzw. Gemeinden oder Ämtern zusammenzuschließen. Der Rat der Stadt Medebach lehnte in seiner Sitzung vom 30. Juni 1967 eine geplante Zusammenlegung der bisherigen Ämter Medebach, Hallenberg, Niedersfeld und der Stadt Winterberg zu einem einheitlichen Amtsbezirk mit Sitz in Winterberg kategorisch ab. Der Rat war der festen Überzeugung, eine ausreichende Leistungskraft für die Zukunft zu besitzen. Er verwies auf die gute Entwicklung und die bereits geschaffenen oder geplanten Infrastruktureinrichtungen. Der nordrhein-westfälische Gesetzgeber trug schließlich den Zielvorstellungen vor Ort Rechnung.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1969 an wurde die neue Großgemeinde Medebach nur mit der Kernstadt und den bisherigen neun amtsangehörigen Dörfern gebildet. Entscheidende Voraussetzung für diese zeitlich vorgezogene freiwillige Lösung war, daß entsprechende Verträge über den Zusammenschluß zwischen den 10 „Partnern“ zustande kamen. Nach fast drei Jahrzehnten des Bestehens dieser neuen Großgemeinde Medebach soll mit diesem Beitrag der Frage nachgegangen werden, ob sich die Hoffnungen und Erwartungen erfüllt

haben, die mit dem freiwilligen Zusammenschluß im Jahre 1969 verbunden waren.

#### 1.2 Die Beauftragten für die Wahrnehmung der Aufgaben des Rates und des Stadtdirektors

Der Übergang in die neue Großgemeinde vollzog sich zunächst in einer ungewöhnlichen Art und Weise, wenn man bedenkt, daß vorher alle wichtigen Entscheidungen durch von den Bürgern gewählte Vertreter getroffen worden waren. Hatte es bis dahin in der heutigen Kernstadt und den neun Dörfern eigene Gemeindevertretungen und übergreifend eine Amtsvertretung gegeben, war deren Funktion mit Ablauf des 30. Juni 1969 erloschen. Alle Entscheidungsbefugnisse gingen ab dem 1. Juli 1969 für eine Interimszeit auf einen „Beauftragten für die Wahrnehmung der Aufgaben des Rates“ über. Der nordrhein-westfälische Innenminister beauftragte den bisherigen ehrenamtlichen Bürgermeister von Medebach mit dieser Funktion.

Auch der bisherige Stadt- und Amtsdirektor verlor mit Ablauf des 30. Juni 1969 seine Ämter. Er wurde für die Interimszeit vom Innenminister zum „Beauftragten für die Wahrnehmung der Aufgaben des Stadtdirektors“ ernannt. Der Sinn dieser Regelung bestand darin, daß für die neue Großgemeinde ein durch freie Wahlen bestimmter Anfang ermöglicht werden sollte. Die Befugnisse der beiden Beauftragten waren bis zu diesen Wahlen im November 1969 befristet.

Daß zwei Personen zu Beauftragten ernannt wurden, die schon zuvor in ihren jeweiligen

Aufgabenbereichen gewirkt hatten, erleichterte den Übergang und half, Reibungsverluste zu vermeiden. So ist es nicht verwunderlich, daß ein Bruch in der Aufgabenerfüllung mit dem Inkrafttreten der Neugliederung nicht erkennbar ist.

### 1.3 Wahl des ersten Rates, des Bürgermeisters und des Stadtdirektors der neugegliederten Stadt Medebach

Die Interimszeit der beiden Beauftragten endete mit den Kommunalwahlen in Nordrhein-Westfalen am 9. November 1969. Bei diesen Wahlen hatten die Bürger der neugegliederten Stadt Medebach die Möglichkeit, ihre Vertreter für den ersten Stadtrat zu bestimmen.

Insgesamt waren 19 Ratssitze zu vergeben, davon entfielen 13 auf die CDU und jeweils drei auf SPD und Zentrum. Ein für den Integrationsprozeß sehr wichtiger Aspekt ist sicher darin zu sehen, daß dem neuen Rat aus jedem Ortsteil zumindest ein Vertreter angehörte. Die erste Sitzung fand am 18. November 1969 statt; in ihr wurden der erste ehrenamtliche Bürgermeister, seine zwei Stellvertreter und der erste Stadtdirektor der neugebildeten Stadt Medebach gewählt.

Außerdem wurden vom Rat für alle Ortsteile Ortsvorsteher gewählt. Die Wahl der Ortsvorsteher ist als wichtiger integrativer Baustein beim Zusammenwachsen zu werten, weil die Bürger jedes Ortsteils somit eine Ansprechperson unmittelbar vor Ort haben.

### 1.4 Die allgemeine Neugliederung im Land Nordrhein-Westfalen

Fast vier Jahre nach der freiwilligen Neugliederung der Stadt Medebach kam noch einmal Unruhe auf. Die generelle Neugliederung aller Kommunen im Land Nordrhein-Westfalen gelangte in ihre entscheidende Phase.

Überall im Land wurden im Sommer 1973 durch eine Neugliederungs-Kommission Anhörungstermine abgehalten. Der Medebacher Rat beauftragte den Bürgermeister, bei einer solchen Anhörung in Schmallenberg zu erklären, daß die Stadt Medebach bereits am 1. Juli 1969 neugegliedert worden sei und keine

Notwendigkeit für weitere Schritte gesehen werde.

Zu dieser Einsicht kam auch der Innenminister des Landes Nordrhein-Westfalen. Er empfahl, die mit Wirkung vom 1. Juli 1969 neugegliederte Stadt Medebach in ihren Grenzen unverändert zu lassen. Der Landtag schloß sich dieser Empfehlung bei der Verabschiedung des Neugliederungsgesetzes vom 5. November 1974 an. Damit war das Kapitel Neugliederung für Medebach endgültig abgeschlossen. Die Stadt hatte ihre 1969 erklärten Ziele erreicht.

### 1.5 Zusammensetzung der Räte und die Bürgermeister und Stadtdirektoren seit 1969

Nach den für Nordrhein-Westfalen geltenden gesetzlichen Bestimmungen werden die Räte der Gemeinden jeweils für die Dauer von fünf Jahren gewählt. Bei der zur Zeit laufenden Wahlperiode 1994-1999 handelt es sich somit um die 6. Wahlperiode seit der Neugliederung der Stadt Medebach. Die Zentrumsfraktion war nur in den ersten zehn Jahren im Rat vertreten. Mehrere ihrer früheren Mitglieder kandidierten 1979 für die CDU und gehörten dem Rat nach der Wahl als Mitglieder der CDU-Fraktion an. Die FDP ist erst seit der Wahl 1984 im Rat vertreten (vgl. Tab. 1).

Aufgrund einer Änderung des Kommunalwahlgesetzes wurde die Anzahl der Sitze bei der Kommunalwahl 1975 von 19 auf 27 erhöht. Diese Erhöhung brachte den Rat in räumliche Schwierigkeiten. Der alte Sitzungssaal im Rathaus war nun, unter Berücksichtigung der notwendigen Zuhörerplätze, zu klein. Eine ins Auge gefaßte Erweiterung des Sitzungssaals wurde nicht verwirklicht. Statt dessen tagte der Rat zunächst in der Hauptschule, danach im Sitzungsraum des Feuerwehrgerätehauses und seit 1990 im neuen Hansesaal neben dem Rathaus, der aber daneben für viele andere Veranstaltungen (Vorträge, Konzerte, Einwohnerversammlungen, Ausstellungen etc.) rege genutzt wird.

Eine besonders wichtige Rolle beim Zusammenwachsen der neugegliederten Stadt Medebach haben die Bürgermeister gespielt. Als Vorsitzende des Rates und als Repräsentanten der Stadt hatten sie so zu handeln, daß der

**Tab. 1: Sitzverteilung des Rates von Medebach 1969 - 1994**

| Kommunalwahl | 1969 | 1975 | 1979 | 1984 | 1989 | 1994 |
|--------------|------|------|------|------|------|------|
| CDU          | 13   | 18   | 19   | 18   | 18   | 19   |
| Zentrum      | 3    | 5    | -    | -    | -    | -    |
| SPD          | 3    | 4    | 8    | 7    | 7    | 6    |
| FDP          | -    | -    | -    | 2    | 2    | 2    |
| Sitze insg.  | 19   | 27   | 27   | 27   | 27   | 27   |

überwiegende Teil der Bevölkerung sich damit zumindest in den wesentlichen Grundzügen identifizieren konnte.

Der 1969 gewählte erste Bürgermeister der neugegliederten Stadt Medebach legte sein Amt mit Ende der Wahlperiode 1969/75 aus Altersgründen nieder. Sein am 22. Mai 1975 gewählter Nachfolger übt dieses Amt ohne Unterbrechung bis zum heutigen Tage aus. Seine Wiederwahlen in den Jahren 1979, 1984 und 1989 belegen die große Integrationskraft dieses Bürgermeisters.

Der erste Stadtdirektor der neugegliederten Stadt Medebach wurde 1970 für eine zweite zwölfjährige Amtsperiode wiedergewählt. Er hatte maßgebend die Verhandlungen in den früheren, amtsangehörigen Gemeinden geführt, die 1969 zum freiwilligen Zusammenschluß führten. Seit 1982 bekleidet der Verfasser dieses Beitrages das Amt des Stadtdirektors.

Im Jahre 1998 wird es zu gravierenden Veränderungen bei den Organen der Stadt Medebach kommen.

Der nordrhein-westfälische Gesetzgeber hat 1994 durch die Novellierung der Gemeindeordnung entschieden, daß die bisher bestehende sog. „Doppelspitze“ aus ehrenamtlichem Bürgermeister und hauptamtlichem Stadtdirektor abgeschafft wird. Beide Funktionen werden in dem neuen hauptamtlichen Bürgermeister vereinigt. Bei der im Herbst 1999 anstehenden Kommunalwahl werden die Bürger in allen 396 Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens erstmals die Möglichkeit haben, mit getrenntem Stimmzettel in Urwahl den bzw. die hauptamtliche(n) Bürgermeister(in) für ihre Stadt/Gemeinde zu wählen.

Für die Zeit bis 1999 gelten Übergangsbestimmungen, nach denen die Räte bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen bereits hauptamtliche Bürgermeister installieren können, deren Amtszeit dann aber in jedem Falle im Herbst 1999 endet.

Da die zweite Wahlperiode des derzeit amtierenden Stadtdirektors am 30.04.1998 endet, hat der Rat der Stadt Medebach am 19.12.1997 beschlossen, ihn für die Zeit vom 01. Mai 1998 bis September 1999 zum ersten hauptamtlichen Bürgermeister zu wählen. Das vom Gesetzgeber gewollte neue System wird somit auch in Medebach, wie zur Zeit in rd. einem Drittel der Kommunen Nordrhein-Westfalens, vorzeitig installiert.

#### 1.6 Zehn Teile oder ein Ganzes?

Zuvor ist der administrative Prozeß des Zusammenschlusses der früher selbständigen Gemeinden des Amtes Medebach zur neuen Stadt Medebach dargestellt worden. Identifizieren sich aber auch die Bürger der neuen Stadt nach nunmehr fast 30 Jahren mit ihr, oder sehen sie sich noch immer als Berger, Deifelder, Dreislarer, Düdinghäuser, Küstelberger, Medeloner, Oberschledorner, Referringhäuser und Titmaringhäuser?

Eine vollständige Durchsicht aller Ratsprotokolle der Jahre von 1969 bis heute ergibt keinen Hinweis darauf, daß Vertreter von Ortsteilen die neugegliederte Stadt jemals in Frage gestellt hätten. Das bedeutet nicht, daß nicht in manchen Sachfragen hart um Entscheidungen gerungen und mit großer Vehemenz Ortsteilinteressen vertreten worden sind. Hoch anzurechnen ist den Ratsgremien in den mehr als fünf zurückliegenden Wahlperioden, daß sie bei allen Einzelinteressen von Ortsteilen immer geprüft haben, ob vergleichbare Inter-



essen anderer Ortsteile verletzt werden könnten. Wenn die Gefahr der Ungleichbehandlung gegeben war, bestand auch der Mut, „nein“ zu sagen. So unpopulär das im Einzelfall gewesen sein mag, so förderlich hat es sich auf die Einheit ausgewirkt.

Die Frage des Zusammengehörigkeitsgefühls der Bürger läßt sich aber nicht nur durch die Betrachtungen der kommunalpolitischen Handlungsfelder beantworten. Dazu gehört auch die Betrachtung der gesellschaftlichen Beziehungen. Auch hier sprechen viele Indizien für eine weitreichende Identifikation der Bürger mit der neuen Stadt. Es sollen dafür nur einige Beispiele angeführt werden: Seit 1976 feiern alle drei Jahre die zehn Schützenvereine ein gemeinsames Stadtschützenfest. Das gleiche gilt seit 1968 für die zehn Feuerwehren, die alle zwei Jahre einen Stadtfeuerwehrtag begehen. Die Musikvereine treten bei Veranstaltungen in anderen Ortsteilen auf. In verschiedenen Sportdisziplinen werden jährliche Stadtmeisterschaften ausgetragen, an denen sich die Sportvereine aller Ortsteile, die seit 1971 im Stadtsportverband zusammengeschlossen sind, beteiligen. Am 11. Dezember 1980 beschloß der Rat Richtlinien über eine gleichmäßige Bezuschussung der Vereine im Stadtgebiet.

Diese und viele weitere Indizien sprechen ihre eigene Sprache. Jeder Ortsteil hat seinen eigenen großen Stellenwert und entwickelt ihn kontinuierlich weiter, aber er ist auch Teil der Gesamtstadt und akzeptiert dies.

## **2. Aufgabenschwerpunkte der neugegliederten Stadt**

Die Vertreter der alten Stadt Medebach und der früher selbständigen amtsangehörigen Dörfer hatten sich gegen alle Tendenzen eines Zusammenschlusses auf größerer Ebene gewehrt, weil sie der Überzeugung waren, mit dem freiwilligen Zusammenschluß eine ausreichende Leistungsfähigkeit für die Bewältigung der Zukunftsaufgaben zu besitzen. Welche Aufgabenschwerpunkte die neugegliederte Stadt zu bewältigen hatte, soll nachfolgend untersucht werden.

### **2.1 Abwasserbeseitigung**

Eine geordnete zentrale Abwasserbeseitigung

gab es in Medebach im Jahre 1969 nicht. Im gesamten Stadtgebiet (Kernstadt und Ortsteile) existierten auf den Hausgrundstücken Kleinklärruben. Nach der rein mechanischen Vorreinigung der Abwässer wurde das Wasser aus den Kleinklärruben in teilweise vorhandene Kanäle geleitet, die dann ohne weitere Reinigung in Bächen oder Flußläufen mündeten. Die Folge war eine zunehmende Verschmutzung der Wasserläufe und des Grundwassers.

Bereits in den fünfziger Jahren war ein Gesamtentwässerungsplan erstellt worden, der aber nicht konsequent umgesetzt wurde. Kurz nach der Neugliederung nahm der sachliche und zeitliche Druck der Fachaufsichtsbehörden wegen der ungelösten Abwasserprobleme erheblich zu. Diese Frage drohte schließlich die gesamte weitere Entwicklung der Stadt zu blockieren. So versagte z.B. das Wasserwirtschaftsamt in Hagen im Jahre 1970 seine Zustimmung zu dem Bebauungsplan für ein neues Baugebiet wegen der nicht ausreichenden Abwasserbeseitigung. Die weitere Bereitstellung von Bauplätzen in Medebach war ernsthaft gefährdet. Der Rat erteilte deshalb am 24. Februar 1972 den Auftrag, einen Gesamtentwässerungsplan zu erarbeiten.

Es wurde offenkundig, daß eine riesige Investitionslawine auf die Stadt zukam. Die Kosten und die daraus resultierenden Gebührenbelastungen der Bürger wurden durch die große Fläche der Stadt (126,05 Quadratkilometer) und die geringe Bevölkerungsdichte (57 Einwohner je Quadratkilometer) erhöht. Über sehr große Entfernungen und bei topographisch schwierigen Verhältnissen mußten Verbindungssammler zwischen den zehn Ortsteilen und den vorgesehenen Kläranlagen geschaffen werden. Die endgültige Planung, die im September 1974 vorgestellt wurde, sah u.a. zwei neue Kläranlagen in Berge und Oberschledorn vor, an die alle Ortsteile - außer Dreislar - angeschlossen werden sollten. Die Investitionskosten wurden mit 16 558 000 DM veranschlagt.

Im August 1975 erwarb die Stadt ein Grundstück für den Bau der Kläranlage Berge. Gleichzeitig wurde mit dem Bau erster Kanalsammler in der Kernstadt begonnen. Der Hauptauftrag für die Kläranlage Berge wurde

wegen der Detailplanungen aber erst im November 1978 vom Rat vergeben. Die Kläranlage Oberschledorn wurde 1981 in Betrieb genommen, und im Laufe der folgenden Jahre konnten die Ortsteile Düdinghausen (1981), Referinghausen (1984/85), Deifeld (1985), Küstelberg (1991) und Titmaringhausen (1993) angeschlossen werden. Für Dreislar wurde im Jahre 1988 eine eigene Kläranlage, die dritte im Stadtgebiet, geschaffen, da ein Anschluß an die bestehenden Anlagen wegen der topographischen Gegebenheiten nicht möglich war.

Insgesamt hat die Stadt Medebach von 1970 bis 1996 rd. 32,5 Millionen DM in den Ausbau der Abwasseranlagen investiert. Bezieht man diese Investitionssumme auf die heute rd. 8 200 Einwohner, so wurden in diesen 26 Jahren knapp 4 000 DM je Einwohner allein in die Abwasserbeseitigung investiert.

Diese riesigen Investitionen waren unverzichtbar, da andere Entwicklungen (Wohngebiete, Gewerbegebiete, Ferienpark) sonst nicht hätten verwirklicht werden können.

Die Stadt Medebach hat damit aber auch einen gewaltigen Beitrag zum Umweltschutz und zur Nachhaltigkeit im Sinne der lokalen Agenda 21 geleistet.

Das Ende der Investitionen im Bereich der Abwasserreinigung ist, noch lange nicht erreicht. Ende 1998 läuft die Betriebsgenehmigung für die Kläranlage Berge aus. Nach sorgfältigen planerischen Vorbereitungen, begleitet durch Gutachten und Alternativen-Untersuchungen, wurde im Dezember 1997 die komplette Planung für eine grundlegende Erweiterung der Kläranlage Berge bei den Fachbehörden eingereicht. Die geschätzten Kosten belaufen sich auf 7,2 Mio. DM. Hinzu kommen voraussichtlich weitere 2,0 Mio. DM für die Vergrößerung der Regenrückhaltebecken.

Diese mit Abstand größte Einzelinvestition in der Geschichte der Stadt Medebach soll 1998 komplett baulich durchgeführt werden. Die Erweiterung beinhaltet eine notwendige Kapazitätserweiterung von bisher 7 500 Einwohnergleichwerten auf 14 000 Einwohnergleichwerte und die Schaffung der sog. „3.

Reinigungsstufe“, in der Phosphate und Stickstoffe aus dem Abwasser herausgeholt werden.

## 2.2 Wasserversorgung

Ähnlich große Probleme wie bei der Abwasserbeseitigung stellten sich auch bei der Sicherstellung der Wasserversorgung. Ein zentrales Verbundnetz für alle zehn Ortsteile gab es zum Zeitpunkt der Neugliederung nicht. Bei der Trinkwasserversorgung waren die Ortsteile völlig auf sich allein gestellt. Das Trinkwasser wurde zum Teil aus Brunnen gewonnen, die die einzelnen Haushalte sich geschaffen hatten. Daneben gab es zentrale Quellfassungen, aus denen das Wasser mit Leitungsnetzen in den jeweiligen Ortsteil geleitet wurde.

In den Jahren von 1976 bis 1980 wurde ein leistungsfähiges Verbundnetz zwischen allen Ortsteilen der Stadt Medebach gebaut. Ergänzt wurde es durch den Bau von Hochbehältern in allen Ortsteilen, die ein gewisses Speichervolumen und damit höhere Versorgungssicherheit gewährleisten.

Die Investitionen für die Sicherstellung der Wasserversorgung waren damit aber noch nicht zum Abschluß gekommen. Denn es stellte sich heraus, daß die seit Jahrzehnten in den Orten vorhandenen Wasserleitungen abgängig waren und den Anforderungen an die Hygienebestimmungen nicht mehr entsprachen. Von 1980 bis 1988 wurden alle abgängigen Leitungsstrecken saniert. Damit gelang es gleichzeitig auch, die Wasserverluste erheblich zu senken.

Die Sorge um das kostbare Gut Trinkwasser hat die Stadt aber trotz der Zulieferung von den benachbarten hessischen Wasserverbänden Upland und Eisenberg nicht ruhen lassen, zumal diese Lieferverträge befristet waren. Der Rat beschloß daher am 13. Juni 1979, dem neugegründeten Wasserverband Hochsauerland beizutreten, um sich neben den eigenen Quellen noch ein drittes Standbein von außen zu sichern. Dies geschah auch vor dem Hintergrund, daß der Vertrag mit dem Wasserverband Eisenberg im Jahre 2004 ausläuft und über seine Verlängerung verhandelt werden muß.

Wie wichtig der Aufbau einer leistungsfähigen Wasserversorgung für die gesamte städtische Entwicklung ist, bekam die Stadt Medebach hautnah zu spüren, als sie sich in der Zeit von 1984 bis 1992 mit der Ansiedlung eines großen witterungsunabhängigen Ferienparks befaßte, auf den unter 2,8 dieses Beitrags noch näher eingegangen wird.

Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes für dieses Projekt wurde der Stadt von mehreren Trägern öffentlicher Belange entgegengehalten, sie könne den mit dem Ferienpark verbundenen erhöhten Wasserbedarf nicht decken. Intensive Bemühungen, die benötigten Zusatzmengen an Wasser durch Erhöhung der Liefermengen vom Eisenbergverband oder durch zeitliches Vorziehen der geplanten Anlageninvestitionen des Wasserverbandes Hochsauerland zu sichern, scheiterten, weil beide Verbände zu diesen Schritten grundsätzlich nicht bereit waren.

Die Ansiedlung des Ferienparks mit seinem Investitionsvolumen von rd. 300 Mio. DM wäre an der Wasserfrage gescheitert, wenn nicht quasi „in letzter Sekunde“ eine Lösung im Stadtgebiet gefunden worden wäre. Ein bei der Verwaltung beschäftigter Bauingenieur erinnerte sich in dieser Situation an vor Jahrzehnten einmal gemachte Aussagen von Geologen. Wenn überhaupt, dann sollte nach deren Einschätzung im gesamten Stadtgebiet nur im Bereich der Ortschaft Glindfeld die Chance bestehen, unterirdische Wasservorkommen zu finden. Die Stadt griff diesen früheren Hinweis auf, bat alle in Frage kommenden Fachbehörden und einen Brunnenbauer zu mehreren Ortsterminen und gab schließlich Versuchsbohrungen in Auftrag. Sie verliefen zum Glück positiv. Es konnten sieben Tiefenbrunnen erschlossen werden, aus denen kontinuierlich die für den Ferienpark benötigten Wassermengen gewonnen werden konnten.

Insgesamt hat die Stadt Medebach von 1970 bis 1996 eine Summe von etwas mehr als 20 Millionen DM in die Sicherstellung der Wasserversorgung investiert. Auch auf diesem Gebiet hat die 1969 neugegründete Stadt damit ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis gestellt und die Voraussetzungen für die weitere Entwicklung geschaffen.

### 2.3 Straßen- und Wegebau

Schon vor 1969 hatte ein Schwerpunkt in der alten Stadt Medebach und den amtsangehörigen Gemeinden darin bestanden, ein leistungsfähiges Wirtschaftswewegenetz aufzubauen. Auch in den ersten Jahren nach der Neugliederung wurde der Ausbau fortgesetzt, bis etwa 1975 ein ausreichender Stand erreicht war. Der Wirtschaftswegebau wurde in diesen Jahren mit erheblichen Zuschüssen gefördert. Das Wirtschaftswegebauprogramm ist ein Beleg für die damals noch wesentlich größere Bedeutung der Landwirtschaft im Stadtgebiet. Seit etwa 1975 spielt die Neuansiedlung von Wirtschaftswegen keine nennenswerte Rolle mehr.

Dennoch müssen bedeutende Mittel für die Unterhaltung und Instandsetzung aufgebracht werden. Die immer schwerer und größer gewordenen landwirtschaftlichen Fahrzeuge bringen eine Belastung der Wege mit sich, die bei ihrem Ausbau nicht eingerechnet worden war. Seit Jahren gibt es in Medebach eine unbürokratische und pragmatische Regelung, die darin besteht, daß Wirtschaftswege nur noch dort erneuert werden, wo die Jagdgenossenschaften sich mit 50 Prozent an den Kosten beteiligen. Diese Regelung wird von allen Jagdgenossenschaften durch Einsatz ihrer Jagdpachtmittel akzeptiert.

Daneben lag ein großer Investitionsschwerpunkt beim Ausbau der Ortsdurchfahrten und der sonstigen innerörtlichen Straßen. Hier gab es fast immer zwingende Bezüge zum Kanal- und Wasserleitungsnetz. Insoweit kam auf die Stadt bei fast jeder Maßnahme eine finanzielle Dreifachbelastung zu. Die geringste Belastung bereitete der Ausbau von Ortsdurchfahrten der Land- und Kreisstraßen, da hier die Landesstraßenbauverwaltung bzw. der Kreis die Kosten zu tragen haben. Die Stadt Medebach hat sich mit Erfolg um den Ausbau der Ortsdurchfahrten bemüht. Der Ausbau hat das Bild der betroffenen Bereiche häufig entscheidend verändert. Sämtliche Ortsdurchfahrten, mit Ausnahme kleiner Reststücke in Küstelberg und Dreislar, sind seit 1970 ausgebaut worden.

In dieser Ausbauphase vollzog sich ein gravierender Wandel der Planungsgrundsätze für

den Straßenbau, insbesondere innerhalb der Ortslagen, der durch die Beteiligung der Bürger an den Planungen entscheidend mitbeeinflusst war. Für den Ausbau der Ortsdurchfahrten in der Kernstadt und im Ortsteil Deifeld lagen zunächst beispielsweise Planungen vor, die von der Geradlinigkeit der Verkehrsführung und der Schnelligkeit des PKW-Verkehrs beherrscht waren und dafür die Beseitigung ortsbildprägender Bausubstanz in Kauf nahmen. Nach eingehenden Diskussionen wurden diese Pläne noch einmal geändert. Nach den Planungsänderungen vollzog sich der Ausbau dann weitgehend in Anlehnung an den alten Verlauf der Ortsdurchfahrten.

Die beiden Beispiele spiegeln den generellen Trend im Straßenbau der siebziger und achtziger Jahre wider. Zunehmend wurde innerörtlich nicht mehr der absolute Vorrang des Autoverkehrs in den Vordergrund gestellt. Die Bewahrung der gewachsenen Stadt- und Dorfbilder nahm zunehmend Einfluß auf die Planung.

Dem Ausbau der Ortsdurchfahrten folgend, baute die Stadt besonders ab 1980 eine Vielzahl von Haupterschließungs- und Wohnstraßen in der Kernstadt und in den Ortsteilen aus. Die Anlieger der Straßen mußten nach den zwingenden gesetzlichen Vorschriften zu den Kosten beitragen. Auch deshalb wurde großer Wert darauf gelegt, die Bürger an der Planung zu beteiligen und Wohnstraßen nur dann auszubauen, wenn sich eine Mehrheit der Anlieger dafür aussprach. In den reinen Wohnstraßen wurden Aspekte eines verkehrsberuhigten Ausbaus in den Vordergrund gestellt.

Trotz der großen Investitionssummen, die seit der Neugliederung für den Straßen- und Wirtschaftswegebau aufgebracht wurden, besteht auf diesem Gebiet auch in den kommenden Jahren noch erheblicher Bedarf.

#### 2.4 Steuerung der Stadtentwicklung durch Planung

Die neugegliederte Stadt hatte sich der Aufgabe zu stellen, die wesentlichen Entwicklungen in den zehn Ortsteilen durch vorausschauende Planung zu steuern. Dies war zur Vermeidung städtebaulicher Fehlentwicklungen nicht nur

sinnvoll, vielmehr bestand dazu nach dem Bundesbaugesetz von 1960 auch eine gesetzliche Verpflichtung. Die Gemeinden waren gehalten, die wichtigen Nutzungsarten ihres Gemeindegebiets (Wohnbauegebiete, Gewerbeflächen, Grünflächen usw.) durch einen Flächennutzungsplan zu regeln. Aus diesem Flächennutzungsplan waren dann einzelne Bebauungspläne zu entwickeln.

In den neun Jahren zwischen dem Inkrafttreten des Bundesbaugesetzes und der Neugliederung hatten die amtsangehörigen Gemeinden von diesen Planungsmöglichkeiten in einigen wenigen Fällen Gebrauch gemacht. In Kraft getreten waren bis 1969 insgesamt sechs Bebauungspläne.

Als planerische Vorgabe für die Bebauungspläne bestand lediglich ein nach dem Gesetz über Maßnahmen zum Aufbau der Gemeinden vom 29. April 1957 aufgestellter Bauleitplan von 1961. Dieser alte Plan konnte nicht annähernd die an einen Flächennutzungsplan zu stellenden Anforderungen erfüllen.

Am 14. Januar 1971 beschloß der Rat der neugegliederten Stadt, einer zu bildenden Planungsgemeinschaft beizutreten, die die Aufgabe haben sollte, einen gemeinsamen Flächennutzungsplan für die Städte Winterberg, Medebach und Hallenberg aufzustellen. Am 22. April 1971 billigte der Rat den Entwurf einer entsprechenden Vereinbarung und benannte elf Vertreter, die in dem neuen Gremium mitwirken sollten. Die Planungsgemeinschaft beauftragte das Kreisplanungsamt, den gemeinsamen Flächennutzungsplan aufzustellen.

Das Aufstellungsverfahren gestaltete sich dann jedoch äußerst langwierig. Erst in der Ratssitzung am 10. September 1976 wurden der Planentwurf und der Erläuterungsbericht vorgestellt. Während der öffentlichen Auslegung ging eine Vielzahl von Anregungen und Bedenken ein. Ihr Inhalt war offensichtlich gravierend, denn am 10. Februar 1978 wurde ein neuer Entwurf vorgestellt.

Obwohl noch in der Ratssitzung am 8. Juni 1978 eine Änderung der bestehenden Vereinbarung für die Planungsgemeinschaft beschlossen worden war, kam es einen Monat

später zu Bedenken der Mitglieder des Winterberger Hauptausschusses gegenüber der Planungsgemeinschaft. Der Medebacher Rat reagierte hierauf in scharfer Form und erwog einen Austritt aus der Planungsgemeinschaft. Diese Absicht wurde in der Sitzung am 20. April 1979 in die Tat umgesetzt. Gleichzeitig wurde die Aufstellung eines eigenen Flächennutzungsplans für das Gebiet der Stadt Medebach beschlossen. Den Planungsauftrag erhielt das Kreisplanungsamt.

Bereits im August 1979 wurden an vier Tagen zehn Einwohnerversammlungen zu dem neuen Entwurf des Flächennutzungsplans durchgeführt. Nach den weiteren umfangreichen Verfahrensschritten trat der Flächennutzungsplan endgültig am 22. Juni 1981 in Kraft. Damit besaß die Stadt erstmals eine gesicherte Handhabe, um grobe Fehlentwicklungen zu verhindern und städtebaulich sinnvolle Schritte einleiten zu können.

Bisher wurden 13 Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan durchgeführt. Neben dem Flächennutzungsplan hat die Stadt sich der Aufstellung von Bebauungsplänen gewidmet. Bis Ende 1997 sind im Stadtgebiet insgesamt 30 Bebauungspläne in Kraft getreten. Außerdem wurden für fünf Ortsteile Abrundungssatzungen in Kraft gesetzt. Rat und Verwaltung sind sich darüber einig, daß für die kommenden Jahre die Notwendigkeit zur Aufstellung weiterer Bebauungspläne besteht. Wegen der vielfältigen Mitwirkungsrechte der Bürger und der rund 40 zu beteiligenden Träger öffentlicher Belange sowie der immer komplizierter und umfangreicher werdenden Vorschriften, die bei Bauleitplanverfahren zu beachten sind, läßt sich ein Bebauungsplan jedoch kaum noch in weniger als zwei bis drei Jahren aufstellen.

Ein für das weitere Arbeitsprogramm entscheidender Fortschritt wurde in der Ratssitzung am 18. Mai 1992 erzielt. Die Verwaltung listete die vielen vom Rat und aus der Bürgerschaft geforderten sowie von ihr selbst für notwendig gehaltenen Bebauungsplanverfahren auf und erarbeitete dazu jeweils Kriterien hinsichtlich der Dringlichkeit, Bedeutung und Auswirkung. Nach sorgfältiger Abwägung beschloß der Rat daraufhin eine Prioritätenliste, nach der die einzelnen Bebauungs-

pläne in Angriff genommen wurden. Diese Prioritätenliste für die Bauleitplanung ist inzwischen zweimal fortgeschrieben worden. Dieses Instrument hat sich außerordentlich gut bewährt. Es trägt entscheidend dazu bei, daß nicht zu Ende gedachte ad-hoc-Entscheidungen im Bereich der Stadtplanung so gut wie nicht mehr vorkommen.

Große Unruhe kam Anfang 1997 in Medebach auf, als das Düsseldorfer Umweltministerium der Stadt Pläne zuleitete, wonach das gesamte Stadtgebiet - mit Ausnahme der tatsächlich bereits bebauten Ortslagen - als Vogelschutzgebiet nach der EU-Vogelschutzrichtlinie nach Brüssel gemeldet werden sollte. Die Abgrenzungen waren so gewählt, daß danach keinerlei Entwicklungsspielräume für Wohn- und Gewerbegebietserweiterungen mehr bestanden hätten. Außerdem waren die mit der Festlegung eines solchen Vogelschutzgebietes verbundenen Einschränkungen für die Landwirtschaft, den Fremdenverkehr etc. nicht definiert. An einer daraufhin zu diesem Thema einberufenen Einwohnerversammlung am 19. September 1997 nahmen 900 Personen teil, die sich mit großem Nachdruck gegen ein so weitreichendes Vogelschutzgebiet aussprachen. Die Auseinandersetzungen über dieses Thema sind noch nicht beendet und werden sich in das Jahr 1998 hineinziehen. Bei Abfassung dieses Beitrags war der letzte Stand, daß das Umweltministerium signalisiert hatte, auf die Entwicklungsvorstellungen der Stadt mit der Abgrenzung des Vogelschutzgebietes Rücksicht zu nehmen.

## 2.5 Schaffung von Wohnbauflächen

Eine wichtige Aufgabe der Gemeinden besteht darin, die Schaffung des notwendigen Wohnraums für die Bürger zu ermöglichen. Wohnraumbedarf besteht durch eine wachsende Bevölkerungszahl, in den letzten Jahren zunehmend aber auch dadurch, daß die Zahl der Haushaltsangehörigen pro Wohnung sinkt und die Ansprüche an die Größe der Wohnfläche steigen. Die beiden letzten Faktoren haben sich auch in Medebach deutlich ausgewirkt. Die Volkszählung von 1987 ergab im Stadtgebiet 2 496 bewohnte Wohnungen. Die durchschnittliche Wohnfläche pro Person betrug 37,5 Quadratmeter und war damit am höchsten im gesamten Hochsauerlandkreis.

64,8 % der Wohnungen waren Eigentümerwohnungen, 35,2 % entfielen auf Mietwohnungen. Die Zahl der Haushalte betrug 2 539; in ihnen lebten insgesamt 7 403 Personen. Bei 507 Haushalten (= 19,9 %) handelte es sich um Einpersonenhaushalte. Im Durchschnitt gehörten einem Haushalt 2,9 Personen an. Zwischen 1969 und 1987 wurden in der Stadt Medebach 548 reine Wohngebäude mit 787 Wohnungen geschaffen.

Der größer werdende Bedarf auf dem Wohnungsmarkt konnte nicht ohne Auswirkungen auf die Bereitstellung von Bauland bleiben. In der Kernstadt Medebach wurde der erste Bedarf mit dem neuen Baugebiet „Klapperhaus“ gedeckt, für das 1966 und 1969 zwei Bebauungspläne in Kraft traten. Diesen folgte 1971 der Bebauungsplan für das Gebiet „Gelängeweg“. Beide Baugebiete waren innerhalb kurzer Zeit bis auf wenige freie Plätze bebaut.

In dieser stürmischen Entwicklungsphase wurden auch Ansätze unternommen, Wohnraum durch höhere Geschoszhöhen zu schaffen. An der Hallenberger Straße entstanden Hochhäuser, die sich jedoch aus heutiger Sicht auf das Stadtbild negativ auswirkten.

1973 trat der Bebauungsplan für das Gebiet „Brügger Weg“ in Kraft. Auch dieses Gebiet ist bis auf wenige freie Plätze in seinem südlichen Teil heute nahezu vollständig bebaut. Auch in den Ortsteilen wurden die Voraussetzungen geschaffen, Bauwilligen die Verwirklichung ihrer Vorhaben zu ermöglichen. Niedrige Ankaufpreise ermöglichten es der Stadt, Bauland zu günstigen Konditionen an die Bauwilligen abzugeben. Um so größer wurde damit der Kreis derjenigen, die es sich leisten konnten, ein Eigenheim zu errichten. Hier liegt eine wesentliche Erklärung für den hohen Anteil der Eigentümerwohnungen im Stadtgebiet.

Bei allen positiven Folgen, die das schnelle Entstehen der drei neuen Baugebiete in der Kernstadt mit sich brachte, liegt ein Nachteil darin, daß die sogenannte „Baulückenproblematik“ ungelöst blieb. Deshalb wurde die Verwaltung beauftragt, eine Untersuchung der Baulücken in der Kernstadt vorzunehmen. Die umfangreiche Prüfung ergab, daß in der Kernstadt noch freie Flächen für etwa 200

Bauplätze bestehen. Allerdings waren nur in etwa 15 Fällen die Eigentümer bereit, die Flächen zur Bebauung zur Verfügung zu stellen. Rat und Verwaltung werden in den kommenden Jahren schwierige Entscheidungen über die Frage treffen müssen, ob und in welchem Umfang eine Verdichtung der Kernstadt durch Schließung von Baulücken oder die Inangriffnahme neuer Baugebiete an den Außenrändern erfolgen kann und soll.

Ein bis dahin in Medebach noch nie gekannter Nachfragedruck trat auf dem Baulandmarkt auf, als im Jahre 1993 mit den Bauarbeiten für den Ferienpark (s. Ziffer 2.8) begonnen wurde. Innerhalb weniger Monate waren sämtliche Bauplätze veräußert, die die Stadt selbst für Bauwillige vorhielt. Als Folge stiegen die Baulandpreise auf dem privaten Baulandmarkt sofort drastisch an.

Der Stadt gelang es jedoch in dieser Phase, sich verbindliche Kaufangebote von sieben Eigentümern für ein in Aussicht genommenes neues Baugebiet in der Kernstadt mit rd. 50 Bauplätzen geben zu lassen. Nach Beurkundung dieser Kaufangebote wurde ein Bebauungsplan für das neue Gebiet aufgestellt, der im Februar 1996 in Kraft trat. Für diese Bauplätze wurde ein Verkaufspreis von 30,- DM je qm festgelegt, der bereits alle Nebenkosten, Vermessungskosten, Kosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen etc. beinhaltet. Nicht darin enthalten sind allerdings die Erschließungs-, Kanalanschluß- und Wasseranschlußbeiträge. Mit dem Verkauf der Bauplätze in dem neuen Baugebiet südlich des Schulzentrums wurde im April 1996 begonnen. Ende 1997 stehen von den 50 Bauplätzen nur noch vier zur Verfügung, so daß jetzt bereits erneut intensiv an der Vorbereitung eines neuen Baugebietes gearbeitet werden muß.

## 2.6 Verlust und Schaffung von Arbeitsplätzen

Die Sorge um den Bestand von Arbeitsplätzen hat die Einwohner von Medebach immer bewegt. In kaum einem anderen Bereich des Zusammenlebens hat es so entscheidende Rückschläge gegeben. Auch die neugegliederte Stadt Medebach hat sich mit höchster Priorität darum bemüht, bestehende Arbeitsplätze zu

erhalten und nach Möglichkeit neue Arbeitsplätze zu schaffen.

Eine Handlungsmöglichkeit besteht darin, Flächen auszuweisen, auf denen sich Gewerbe- und Industriebetriebe ansiedeln können. Eine auch unter städtebaulichen Aspekten geordnete Gewerbe- und Industriensiedlungspolitik war nach dem Inkrafttreten der Neugliederung zunächst nur unter erschwerten Bedingungen möglich. Da der Flächennutzungsplan erst 1981 in Kraft trat, fehlten bis dahin verbindliche Vorgaben darüber, an welchen Stellen des Stadtgebiets Gewerbe- und Industriensiedlungen entstehen sollten und wie Konflikte mit der Wohnbebauung und den Wohnbauerweiterungsflächen vermieden werden konnten.

Probleme gab es auch in den Ortsteilen, wo Betriebe notwendige Erweiterungen innerhalb der Ortslagen nicht mehr vornehmen konnten. In Düdinghausen siedelte der Betrieb Asmuth-Leuchten 1969 in das heutige Gewerbegebiet aus und errichtete dort große, moderne Betriebsgebäude. Auch in Oberschledorn wurde 1970 ein Gewerbegebiet am Ortsrand geschaffen. Besonders in der Kernstadt gab und gibt es noch viele Betriebe, die inmitten der Wohnbebauung liegen. Bei vielen bestand Erweiterungsbedarf, der aber am bisherigen Standort nicht gedeckt werden konnte. Dies erkennend, beschloß der Rat am 5. April 1973 die Aufstellung eines Bebauungsplans für das Industrie- und Gewerbegebiet „Holtischer Weg“, der nach einem langwierigen Aufstellungsverfahren am 7. Juni 1979 in Kraft trat.

Die Stadt verfügte somit seit 1981 über ein Gewerbegebiet, in dem sie zu günstigen Bedingungen Betriebsansiedlungsflächen anbieten konnte. Schon in den Jahren 1981/82 siedelten sich fünf Betriebe an. In den Jahren 1987 bis 1997 konnten mit 14 weiteren Betrieben Ansiedlungsverträge geschlossen werden, so daß 1996 in dem gesamten, bis dahin erschlossenen Teil des Gewerbegebiets keine freie Fläche mehr verfügbar war.

1997 gelang es der Stadt eine 23 000 m<sup>2</sup> große zusammenhängende Fläche zu erwerben, die die letzte freie Fläche innerhalb des rechtskräftigen Bebauungsplanes für das Gewerbegebiet darstellt. Nur rund ein halbes

Jahr später (im Dezember 1997) konnte für diese Fläche ein Ansiedlungsvertrag mit einem Unternehmen geschlossen werden, welches dort für rd. 20 Mio. DM Investitionen vornehmen und rd. 50 Arbeitsplätze schaffen will.

Von wenigen Ausnahmen abgesehen, waren die Betriebe im neuen Gewerbegebiet schon vorher im Stadtgebiet ansässig. Sie haben ihre Kapazitäten erweitert und viele neue Arbeitsplätze geschaffen.

Diese Bemühungen und Erfolge waren allerdings auch dringend notwendig, um die Tiefschläge wettzumachen, die die Stadt in den 80er Jahren durch Betriebsaufgaben oder Konkurse hinnehmen mußte. Nach einer Statistik der Industrie- und Handelskammer Arnberg gingen zwischen 1980 und 1987 im Stadtgebiet Medebach 480 Arbeitsplätze verloren.

Dies hatte natürlich katastrophale Folgen für die Stadt. Die Arbeitslosenquote stieg drastisch an, die Steuerkraft der Stadt sank auf den tiefsten Stand im Hochsauerlandkreis, viele Arbeitnehmer suchten Arbeitsplätze außerhalb von Medebach mit großen täglichen Fahrzeiten. Für viele private Haushalte, die ein Eigenheim errichtet hatten, war dieses Eigentum plötzlich gefährdet.

Intensive Bemühungen von Rat und Verwaltung zur Schaffung von Ersatzarbeitsplätzen waren zunächst vergeblich. Verhandlungen mit 15 interessierten auswärtigen Betrieben in den Jahren 1982 bis 1984 scheiterten an den schlechten Verkehrsanbindungen der Stadt Medebach. Erst mit Beginn der Bemühungen um die Ansiedlung des Ferienparks im Jahre 1984 eröffnete sich eine Perspektive für die Schaffung neuer Arbeitsplätze. Aber auch durch die etwa 1986 einsetzende Expansion mehrerer Medebacher Betriebe konnten bis 1993 viele verlorene Arbeitsplätze zurückgewonnen werden.

Bei der Volkszählung 1987 wurden für Medebach 2 823 Erwerbstätige und 209 Erwerbslose registriert. Sehr bedenklich erschien damals die hohe Zahl von 921 Berufspendlern, weil sich die Frage stellte, ob nicht diese auswärtigen Arbeitsplätze auf längere Sicht ihre

Inhaber dazu bewegen würden, ihren Wohnort an den auswärtigen Arbeitsplatz zu verlegen. Es bestand die Gefahr eines Rückgangs der Medebacher Bevölkerung, was wiederum die geschaffenen Infrastruktureinrichtungen gefährdet hätte.

Diese Gefahren erscheinen heute weitgehend als gebannt, nachdem allein in dem 1995 eröffneten Ferienpark rund 280 neue Arbeitsplätze geschaffen wurden. Hinzu kommen die neuen Arbeitsplätze in den im Gewerbegebiet seit 1987 angesiedelten 14 Betrieben.

## 2.7 Förderung des Fremdenverkehrs

Die Förderung des Fremdenverkehrs spielt im Hochsauerland seit langem eine wichtige Rolle. Für viele private Betriebe ist der Fremdenverkehr Haupteinkommensquelle, für andere bietet er ein willkommenes Nebeneinkommen. Daneben ist er ein wichtiger Faktor für die Wirtschafts- und Steuerkraft der Gemeinden sowie für die Arbeitsplatzsituation.

Schon die Gemeinden des Amtes Medebach hatten versucht, gute Rahmenbedingungen für einen florierenden Fremdenverkehr zu schaffen. Es gab Bemühungen, die Ortsbilder zu verschönern und Erholungsanlagen zu errichten, um sich den Gästen als attraktiver Urlaubsort zu präsentieren. In fast allen Ortsteilen wurden, vorwiegend durch Eigenleistung der Bürger, Grün-, Erholungs- oder Spielplatzanlagen erstellt. Daneben wurden Gäste durch intensive Werbemaßnahmen, wie Herstellung und Verteilung von Prospekten und Wanderkarten, auf die Region aufmerksam gemacht. Bemühungen der Kernstadt, als Kurort anerkannt zu werden, scheiterten an den strengen Auflagen und Voraussetzungen.

Es gab aber auch Bestrebungen, statt der vielen kleinen Schritte einmal einen wirklich großen zu tun. Ein solcher Schritt sollte der Bungalowpark „Orketal“ werden, in den am Anfang große Hoffnungen gesetzt wurden. 1964/65 wurde mit dem Bau der ersten Bungalowreihe begonnen. Doch nach vielen Schwierigkeiten wurde 1982 ein Konkursverfahren eröffnet, welches erst 1993 abgeschlossen werden konnte. Der Konkursverwalter ließ allerdings die rund 50 Bungalows im Konkursverfahren fertigstellen und ver-

äußerte sie in den nachfolgenden Jahren an Einzeleigentümer. Damit wurde verhindert, daß Bauruinen in der Landschaft zurückblieben. Die meisten der Bungalows werden heute an Feriengäste vermietet. Jährlich werden allein in diesem Bungalowpark rd. 15 000 Übernachtungen registriert.

Unabhängig von diesem Projekt hatten sich bereits vor 1969 die zehn Verkehrsvereine im Stadtgebiet zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen. Von ihr gingen viele wertvolle Impulse für eine bessere Vermarktung des Fremdenverkehrsgebiets Medebach aus. Viele Probleme mußten aber ungelöst bleiben, weil die Arbeitsgemeinschaft keine festen Organisationsstrukturen besaß.

Die Stadtverwaltung erarbeitete deshalb im Jahre 1986 ein neues Organisationskonzept für den Fremdenverkehr, welches die Gründung einer privaten Gesellschaft vorsah. Gesellschafter sollten die zehn Verkehrsvereine, der Gewerbeverein und die Stadt sein. Am 27. April 1987 wurde die Gründung beurkundet, und am 14. Juli 1987 erfolgte die Eintragung ins Handelsregister.

Die Gesellschaft verfügt über ein Stammkapital von 53 000 DM, das zu je 3 000 DM von den zehn Verkehrsvereinen und dem Gewerbeverein sowie zu 20 000 DM von der Stadt Medebach aufgebracht wurde. Die Gesellschafterversammlung besteht aus den Vorsitzenden der elf Vereine und zwei Vertretern der Stadt. Trotz des hohen Stammkapitalanteils blieb die Stadt mit ihren Stimmanteilen bewußt in der Minderheit, um zu dokumentieren, daß Fremdenverkehr in erster Linie eine privatwirtschaftliche Erwerbsquelle ist.

Die Gesellschaft ist ein stark integratives Element der neugegliederten Stadt auf nichtpolitischer Ebene. Außerdem hat die neue Organisation dazu geführt, daß eine qualifizierte, den heutigen Ansprüchen genügende Fremdenverkehrspolitik betrieben wird.

Die Gesellschaft kann auch heute nicht ganz ohne städtische Zuschüsse auskommen; sie haben sich in den zurückliegenden Jahren immer auf etwa 50 000 bis 60 000 DM jährlich belaufen. Das ist allerdings weniger, als nur eine einzige Sachbearbeiterin für den Bereich



Fremdenverkehr in der Stadtverwaltung an Personalkosten verursachen würde. Die Touristik-Gesellschaft verfügt dagegen heute über eine Geschäftsführerin mit Studienabschluß und drei Halbtagskräfte.

Dieses günstige wirtschaftliche Ergebnis kann erreicht werden, weil die Touristik GmbH für jede vermittelte Übernachtung eine Provision berechnet, was der Stadt schon rechtlich verwehrt wäre. Seit ihrer Gründung im Jahre 1987 bis Ende 1996 hat die GmbH bereits 644 082,26 DM an Provisionen für die Zimmervermittlung vereinnahmt.

Eine geradezu atemberaubende Entwicklung des Fremdenverkehrs in Medebach setzte allerdings ein, als im Jahre 1995 nach rund 10-jährigen vorbereitenden Bemühungen der Gran Dorado Ferienpark in Medebach eröffnet wurde.

## 2.8 Errichtung des witterungsunabhängigen Gran Dorado Ferienparks

Nach dem Verlust von über 400 Arbeitsplätzen allein in den Jahren 1981 und 1982 bemühte sich die Stadt zwei Jahre vergeblich darum, neue Arbeitsplätze im gewerblich-industriellen Bereich zu schaffen. Deshalb prüfte die Stadt unter Berücksichtigung der landesplanerischen Zielvorgaben im Gebietsentwicklungsplan, ob und welche Chancen sich für größere Aktivitäten im Fremdenverkehr anboten. Die ersten Überlegungen gingen dahin, einen größeren Hotelkomplex zu errichten. Es wurde jedoch deutlich, daß die Zahl der Hotels und sonstigen traditionellen Beherbergungsbetriebe im Sauerland bereits so groß war und daß die Gesamtjahresauslastung nur bei etwa 35 % lag. Diese Situation mit weiteren Hotelkapazitäten zu verschärfen, konnte nicht sinnvoll sein. Die Erfahrung mit schneearmen Wintern und verregneten Sommern machten die Witterungsverhältnisse als Hauptproblem für Urlauber im Sauerland deutlich. Außerdem bestand die traditionelle Gästeschicht vorwiegend aus älteren Urlaubern und Wanderern, während Familien mit Kindern sowie sportlich- und erlebnis-orientierte jüngere Urlauber so gut wie gar nicht vertreten waren.

In diese Defizitbereiche mußte vorgestoßen werden, wenn ein ergänzendes und nicht ein

konkurrierendes Angebot geschaffen werden sollte. Im Jahre 1984 wurde die Stadt bei diesen Überlegungen auf große witterungsunabhängige Ferienparks in den Niederlanden und Belgien aufmerksam. Rat und Verwaltung besuchten einige dieser Anlagen und waren davon überzeugt, daß ein ähnliches Konzept auch für Medebach genau das Richtige sei. Recherchen ergaben, daß die bestehenden Parks seit Jahren mit über 90 % im Ganzjahresschnitt ausgelastet waren. Da es vergleichbare Anlagen bisher weder im Sauerland noch überhaupt in der Bundesrepublik gab, konnte von einer echten neuen Marktchance ausgegangen werden. Ab 1984 ging die Stadt deshalb mit großem Einsatz daran, ein solches Projekt in Medebach zu verwirklichen.

Dabei mußte zunächst durch ein Gutachten nachgewiesen werden, daß für einen solchen Park ein nachvollziehbarer Bedarf besteht, daß dieser Park auslastbar ist und wirtschaftlich überleben kann. Parallel dazu wurden viele weitergehende Verhandlungen geführt. Besonders die Suche nach einem privaten Investor gestaltete sich schwierig. Nachdem nacheinander vier verschiedene Investorengruppen sich als nicht ausreichend kompetent erwiesen hatten, konnte erst 1989 eine Investorengruppe gefunden werden, die in der Lage war, das Projekt tatsächlich zu verwirklichen.

Als das Gutachten Anfang 1988 vorgelegt wurde und zu grundsätzlich positiven Ergebnissen kam, waren inzwischen auch andere Städte (Brilon, Halver und Winterberg) durch die öffentliche Berichterstattung auf die Medebacher Pläne aufmerksam geworden und an die Bezirksregierung Arnsberg mit dem Ziel herangetreten, ähnliche Vorhaben in ihrem Bereich durchzuführen. In einer mit großer Spannung erwarteten Sitzung des Bezirksplanungsrates in Dortmund am 13. September 1988 fiel dann jedoch die Entscheidung, den Gebietsentwicklungsplan zugunsten Medebachs zu ändern. Parallel dazu konnte die Stadt mit der Änderung ihres Flächennutzungsplans und der Aufstellung eines Bebauungsplans für das Ferienparkgebiet nordwestlich der Kernstadt beginnen (Abb. 1). Es ging eine Vielzahl von Anregungen und Bedenken ein, mit denen die Stadt sich sorgfältig ausein-

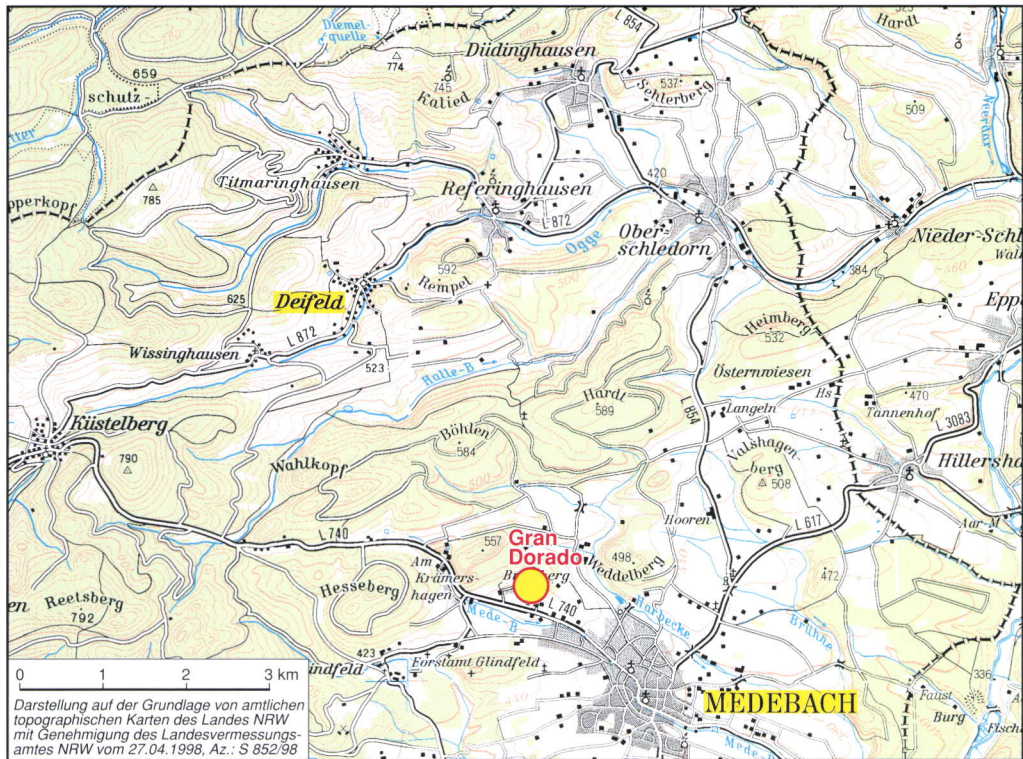


Abb. 1: Der Gran Dorado Ferienpark innerhalb des Medebacher Stadtgebietes

anderzusetzen hatte. Eine bereits erwähnte Konsequenz bestand darin, daß durch Tiefenbohrungen im Raum Glindfeld sieben neue Wassergewinnungsanlagen geschaffen wurden. Der Ferienpark wäre ansonsten gescheitert, weil die Wasservorkommen zu seiner Mitversorgung nicht ausgereicht hätten.

Schließlich traten jedoch die Flächennutzungsplan-Änderung am 19. April 1991 und der Bebauungsplan am 23. August 1991 in Kraft.

Im August 1989 wurde zwischen der Stadt Medebach und der Investorengruppe ein Ansiedlungsvertrag geschlossen, der festlegte, welche Aufgaben die Stadt und die Investoren bis zur Fertigstellung des Ferienparks zu erfüllen und welche Leistungen sie zu erbringen hatten. Neben den planerischen Voraussetzungen hatte die Stadt insbesondere den Grunderwerb von 75 verschiedenen Eigentümern des 42 ha großen Gesamtgeländes vollständig abzuschließen und entscheidende Fi-

nanzierungsgrundlagen zu schaffen. Es gelang in der Folgezeit, nach Verhandlungen mit dem nordrhein-westfälischen Wirtschaftsministerium, den Investoren einen Investitionszuschuß von 22 Millionen DM und der Stadt einen Zuschuß von fünf Millionen DM für die Erschließung zu sichern.

Nach rd. zweieinhalbjähriger Bauzeit wurde der Ferienpark am 1.07.1995 mit einem Teil seiner Anlagen eröffnet. Die restlichen Anlagen waren Mitte 1996 fertiggestellt, so daß seitdem der Vollbetrieb läuft.

Die Baukosten betragen rund 300 Millionen DM. Der Park beinhaltet 560 unterschiedlich gestaltete Ferienhäuser und ein großes Hotel. Insgesamt stehen damit 3 500 Gästebetten zur Verfügung. Kernstück des Parks ist ein riesiges vollständig überdachtes Zentrum mit einer Vielzahl attraktiver Freizeiteinrichtungen, die bei jeder Witterungssituation nutzbar sind. Dazu gehören u.a. eine große subtropische Badelandschaft mit Rutschen, eine große Sau-

nalandschaft mit fünf verschiedenen Saunen und eigenem Schwimmbecken, vier Tennisplätze unter Dach und vier Freiplätze, vier Squash-Plätze, Volleyball- und Badminton-Spielfelder, Bowling- und Kegelbahnen, sieben verschiedene Restaurants, ein Kindergarten, eine Diskothek und inmitten all' dieser Anlagen der große Dorfplatz mit Live-Musik und vielen Sitzflächen.

Für die Stadt Medebach hat die Ansiedlung dieses Ferienparks einen ungeheuren Aufschwung mit sich gebracht. 268 Arbeitsplätze (ohne Reinigungskräfte) wurden dort geschaffen. Der Gesamtumsatz im Park selbst liegt bei etwa 40 Millionen DM jährlich.

Im ersten vollen Betriebsjahr 1997 wurden allein für den Ferienpark rd. 830 000 Übernachtungen registriert. Vor Ansiedlung des Parks betrug die jährliche Zahl der Übernachtungen in allen Betrieben der gesamten Stadt Medebach nur etwa 60 000.

Mit einem Schlage ist die Stadt Medebach damit gleichrangig mit Winterberg zu einem der bedeutendsten Fremdenverkehrsstandorte Nordrhein-Westfalens geworden.

Aber auch finanziell wirkt sich die Existenz des Ferienparks sehr positiv auf die örtliche Gemeinschaft aus. Der Medebacher Einzelhandel verzeichnet insgesamt gesehen Rekordzuwächse. Die Stadt erzielt erhebliche Mehreinnahmen bei den Abwasser- und Wassergebühren, bei der Grundsteuer B und bei den Einkommensteueranteilen, womit nur einige wenige der vielen positiven Effekte genannt sind.

Kritisch anzumerken ist, daß - im Gegensatz zur Innengestaltung - das architektonische und städtebauliche Bild des Ferienparks von außen, also von der Zufahrtstraße aus, nicht besonders vorteilhaft wirkt. Die Stadt arbeitet zur Zeit mit Nachdruck daran, die Einbindung des Parks in die Landschaft durch umfangreiche Begrünungsmaßnahmen zu verbessern.

Als besonders vorteilhaft ist herauszuheben, daß der Park nur zum Be- und Entladen bei der An- und Abreise mit dem PKW befahren werden darf. Ansonsten müssen die PKW auf den beiden Großparkplätzen am Eingang des

Parks abgestellt werden. Die Beobachtungen seit der Eröffnung belegen, daß der mit Abstand größte Teil der Gäste die Fahrzeuge während des Urlaubs gar nicht oder äußerst selten nutzen. Dafür haben u.a. auch die Einbindung des Parks in das Liniennetz des öffentlichen Personennahverkehrs und ein direkt in die Kernstadt führender Fuß-/Radweg gesorgt.

## 2.9 Entwicklung der städtischen Finanzen

In den vorangegangenen Abschnitten ist geschildert worden, welchen großen Nachholbedarf die neugegliederte Stadt Medebach in den letzten fast 30 Jahren seit der Neugliederung zu bewältigen hatte und welche immensen Zukunftsaufgaben sie in Angriff genommen hat. Dabei ist der Katalog bei weitem nicht vollständig; wichtige Bereiche, wie Schulbau, Kindergartenplätze, Sportstättenbau, Stadt- und Dorferneuerung u.a., konnten nicht angesprochen werden.

Bei einer Stadt mit rund 8 200 Einwohnern muß sich die Frage stellen, ob die städtischen Finanzen mit einer solchen Entwicklung noch schritthalten und gesund bleiben konnten.

Der erste Haushalt der neugegliederten Stadt im Jahre 1970 wies 3 544 500 DM an laufenden Einnahmen und Ausgaben aus. Im Verwaltungshaushalt 1997 sind es immerhin 20 435 000 DM an Einnahmen und Ausgaben. Aus dieser enormen Steigerung können Schlüsse gezogen werden, wie Umfang und Inhalt der Aufgaben der Stadt sich ausgeweitet haben. Die früheren amtsangehörigen Gemeinden brachten aus dem Jahr 1969 einen Gesamtfehlbetrag von 239 526 DM mit, der aus der Haushaltswirtschaft der neuen Stadt abgedeckt werden konnte.

Ab 1975 begann dann eine Phase mit außerordentlich hohen Investitionen. Sie waren notwendig, um nicht jede weitere Entwicklung zu blockieren. Auf den Haushalt konnte dies nicht ohne Auswirkungen bleiben. Trotz der Inanspruchnahme hoher Landeszuschüsse war der Weg in eine stark zunehmende Verschuldung vorgezeichnet.

Bei den Haushaltsberatungen im Stadtrat am 10. April 1981 wurde bereits festgestellt, die

Verschuldung der Stadt sei von 1974 bis 1980 von 280 DM auf 1 589 DM je Einwohner gestiegen und werde sich 1981 voraussichtlich auf 2 271 DM je Einwohner erhöhen. Als dann 1981 und 1982 noch über 400 Arbeitsplätze verloren gingen, woraus erhebliche Rückgänge beim Steueraufkommen resultierten, kam es zu einer sehr bedrohlichen Lage für die Haushaltswirtschaft. Die Stadt gehörte nunmehr zu dem Kreis der sogenannten „Ausgleichsstockgemeinden“, also Gemeinden, die ihren Verwaltungshaushalt nicht mehr aus eigener Kraft ausgleichen konnten und deshalb zum Ausgleich Landeszuweisungen erhielten. Dafür aber konnten diese Gemeinden ihre Haushalte nicht mehr eigenverantwortlich gestalten.

Damit überhaupt noch eigenverantwortlich Selbstverwaltung praktiziert werden konnte, ergriffen Rat und Verwaltung daher unverzüglich ein ganzes Paket eiserner Sparmaßnahmen, um die Haushaltswirtschaft zu sanieren. Es gelang, im Haushalt 1984 den Fehlbetrag erheblich zu drücken und 1985 konnte schon wieder ein Überschuß erzielt werden. Auch in den nachfolgenden Jahren - mit Ausnahme des Jahres 1990 - konnten Überschüsse erzielt werden.

Von 1994 an verschlechterte sich jedoch die Finanzsituation, wie bei nahezu allen Kommunen im Lande, auch in Medebach dramatisch. Ursächlich sind dafür Außeneinflüsse, die die Stadt nicht steuern kann, wie z.B. die Beteiligung an den Kosten der Deutschen Einheit, die nicht durch Landeserstattungen gedeckten Kosten für Asylbewerber und Bürgerkriegsflüchtlinge sowie die infolge des ständigen Anstiegs der Sozialhilfeaufwendungen steigende Kreisumlage. Die Stadt Medebach konnte wegen dieser Mehrbelastungen ab 1994 ihre Verwaltungshaushalte nur noch dadurch ausgleichen, daß sie dafür die in den

Vorjahren angesammelten Rücklagemittel in Anspruch nahm.

Bisher gehört die Stadt aber noch nicht zu dem Drittel aller Kommunen in NRW, die wegen nicht mehr ausgleichbarer Verwaltungshaushalte Haushaltssicherungskonzepte aufstellen mußten bzw. müssen. Auch der dem Rat vorgelegte Haushaltsentwurf 1998 schließt noch einmal ohne Fehlbedarf ab.

### 3. Zusammenfassung und Ausblick

Die vorhergehenden Darlegungen lassen den Schluß zu, daß die 1969 neugegliederte Stadt Medebach sich in den fast 30 Jahren ihres Bestehens als leistungsfähig und ihren Aufgaben gewachsen gezeigt hat. Wären die früheren amtsangehörigen Gemeinden selbständig geblieben, muß stark bezweifelt werden, ob sie die Leistungsfähigkeit gehabt hätten, die vielen übergreifenden Aufgaben zu lösen. Andererseits liegt die Vermutung nahe, daß bei einem größeren Zusammenschluß mit Winterberg und Hallenberg nicht die Infrastruktur erreicht worden wäre, die die Stadt Medebach sich heute geschaffen hat. Der Ferienpark wäre dann mit Sicherheit nicht in Medebach errichtet worden. Gerade dieses realisierte Projekt gibt der Stadt aber Anlaß zu der Hoffnung, in den kommenden Jahren etwas mehr Spielraum zu gewinnen, die Arbeitsplatzverluste aufgefangen zu haben und den hier lebenden und arbeitenden Menschen eine Zukunftsperspektive geben zu können.

### Literatur

Klueting, H. (Hg.) (1994): Geschichte von Stadt und Amt Medebach (Hochsauerland). Medebach

Nolte, H. (1994): 25 Jahre neugegliederte Stadt Medebach. In: Klueting H. (Hg.): Geschichte von Stadt und Amt Medebach (Hochsauerland). Medebach, S. 677-697 (mit weiterführenden Quellenangaben)



# Strukturen und räumliche Effekte von Ferienparks und das Beispiel des Gran Dorado-Bungalowparks in Medebach\*

Pascal L e d u n e, Nürburg

## 1. Einführung in die Thematik

Die Anbieter von Ferienparks haben vor allem in den letzten 10-15 Jahren eine ganze Reihe von wetterunabhängigen Feriengroßanlagen in Europa errichtet. Auf dem europäischen Markt existieren derzeit drei große Unternehmen mit internationaler Erfahrung, die solche Ferienparks betreiben. Hierbei handelt es sich um die Firmen „Center Parcs GmbH & Co. KG“, „Sun Parks International“ und „Gran Dorado Leisure N.V. mit Creatief Vakantieparken“. Für alle drei Unternehmen gelten folgende Konzeptbausteine, die in den verschiedenen Feriencentren der zweiten Generation gleich sind:

1. Bungalows und Ferienhäuser bestimmen das Beherbergungsangebot.
2. Die Gesamtkonzeption ist auf Kurzurlauber ausgerichtet und spricht insbesondere Familien mit Kindern an.
3. „Der zentrale Komplex der Anlagen beinhaltet als Hauptelement ein Spaß- und Erlebnisbad mit subtropischem Ambiente“ (HATZFELD/KRUSE 1994, S.67).
4. Dem Hauptelement angegliedert ist ein Versorgungs-, Dienstleistungs- und Gastronomiebereich.
5. Die Einrichtungen bieten im wesentlichen sport- und wasserorientierte Freizeitangebote an und haben meist wetterunabhängigen Charakter.

Die Hauptunterschiede ergeben sich aus den Faktoren Standortwahl sowie Größe und Ge-

staltung der Anlage. Überdies kann zwischen zwei Grundkonzepten unterschieden werden, und zwar einem geschlossenen, nach innen orientierten, und einem halboffenen, nach außen orientierten Konzept.

Die „Feriencentren der zweiten Generation“ haben vielfältige ökologische, ökonomische und soziokulturelle Auswirkungen auf ihren Standort, wobei zwischen dem geschlossenen Konzept von Center Parcs und dem halboffenen, außengerichteten Betriebskonzept von Gran Dorado und Sun Parks zu unterscheiden ist. Allein die Primäreffekte sind gleich. Hierunter versteht man die direkten Beschäftigungseffekte im Ferienpark, die Ausgaben der Parkbetreiber in der Region (Reparaturarbeiten, Einkäufe für die Restaurants etc.) oder die steuerlichen Mehreinnahmen der Kommunen. Die Unterschiede ergeben sich in anderen Bereichen. Bei geschlossenen Konzepten soll der Gast den Park möglichst nicht verlassen. Jede ausgegebene Mark soll im Park verbleiben, Tagesgäste von außen sind nicht vorgesehen. Um dies zu garantieren, wurden in der Vergangenheit Standorte in relativ unattraktiven Gebieten angesiedelt. Bei halboffenen Konzepten wird gezielt ein bereits touristisch erschlossenes, attraktives Gebiet gesucht. Der Park soll die eine Hälfte, die Region, in der sich der Park befindet, die andere Hälfte der Attraktionen bereitstellen. Das Angebot des Parks ist für Tagesgäste offen, d.h. Gäste anderer Unterkunftsarten des Reisegebietes oder die Anwohner können das touristische Angebot des Parks nutzen. Aufgrund der Attraktivität des Zielgebietes verlassen die Parkgäste für Ausflüge, Besichtigungen oder Einkäufe den Ferienpark.

---

\* Zusammenfassung einer Magisterarbeit (1997) im Fach Geographie an der RWTH Aachen, Betreuerin: Prof. Dr. Claudia Erdmann

Im Mittelpunkt der Untersuchung steht das Feriencenter „Gran Dorado Hochsauerland“ in Medebach. Um das Verhalten der Gäste in einem außenorientierten Ferienpark zu untersuchen, wurden Anfang Oktober 1996 und Mitte Februar 1997 an zwei Wochenenden und einmal in der Wochenmitte „face to face“-Befragungen bei 477 Gästen des Gran Dorado in Medebach durchgeführt. Da die Angaben der Befragten größtenteils auch für die mit ihnen angereisten Personen gelten, wurden hierüber indirekt 3 576 Gran Dorado-Gäste angesprochen. Es handelt sich hierbei allerdings nicht um eine repräsentative Befragung im Sinne der Definition. Neben den vorgenannten Befragungen fand am 27.5.1997 auch eine Blitzumfrage bei insgesamt 57 Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomiebetrieben in Medebach statt.

In der vorliegenden Zusammenfassung der Magisterarbeit sind sowohl einige Hauptaspekte der Untersuchung als auch Erkenntnisse hinsichtlich der Effekte enthalten, die von Feriencentern mit außenorientiertem Betriebskonzept ausgehen können.

## **2. Center Parcs und das geschlossene Betriebskonzept**

Das Unternehmen Center Parcs entwickelte den Prototyp der Feriencentern der zweiten Generation. Die Ferienparks und deren Konzeption wurden in der Branche als Vorbilder angesehen und zum Teil nur wenig abgeändert von anderen Betreibern übernommen. Heute existieren insgesamt 13 Bungalowparks, von denen fünf in den Niederlanden, drei in Großbritannien, je zwei in Belgien und Frankreich und ein Park in Deutschland betrieben werden (Center Parcs 1996). Wenn es um die Standortwahl der Feriencentern der Firma Center Parcs geht, so ist festzustellen, daß die Parks im Flachland und in Regionen liegen, die meist wenig touristisches Potential und touristische Infrastruktur besitzen. Mit der Verstandortung in solchen Regionen schaltet das Unternehmen eine Konkurrenz aus der Standortumgebung aus mit dem Ziel, möglichst autark zu sein und die Gäste während des Aufenthaltes an sich zu binden. Dies hat zur Folge, daß Center Parcs gezwungen ist, die Anlagen kostenaufwendiger und größer zu gestalten (STRADAS 1993). Das

große Parkgelände dient insofern als Ersatz für die fehlende attraktive Umgebung. Center Parcs sind generell autofrei. Die Zentralparkplätze liegen außerhalb des Geländes. Der Zentralkomplex mit Badeparadies und Einkaufsmöglichkeiten spiegelt ebenfalls die Geschlossenheit des Konzepts wider. Innerhalb des Parks bekommt der Gast ein derart umfassendes Warenangebot, daß er nicht auf Versorgungsmöglichkeiten außerhalb der Anlage zurückgreifen muß. Somit bleibt der größte Teil der Nebenausgaben der Besucher im Park selbst.

## **3. Gran Dorado und das außenorientierte Betriebskonzept**

Gran Dorado bietet mit seinen sechs Bungalowparks (vier in den Niederlanden, zwei in Deutschland) touristische Großprojekte mit einem kompakten Angebot an. Hierzu kommen noch 12 Standorte des Unternehmens Creatief Vakantieparken, das von Gran Dorado 1996 übernommen wurde. In den Parks befinden sich zwischen 460 und 722 Wohneinheiten in verschiedenen Größen für 2-8 Personen. Der Flächenbedarf der Parks ist mit 20-60 ha eher gering, was auch mit dem außenorientierten Konzept zusammenhängt. Die Lage der Parks soll nach Möglichkeit nicht weiter als 300 Kilometer (3-4 Autostunden) zu den großen Ballungszentren entfernt sein. Zentrale Einrichtung der jeweiligen Anlagen ist ein „Südsee-Badeparadies“. Hierzu gehört ebenso ein überdachter und beheizter Zentralkomplex mit Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie und verschiedenen Sportstätten. Jeder Park hat seinen eigenen Baustil der Bungalows. Animationsprogramme für Kinder (Clown Billy, Club Rebel) sind in den Parks gleich, ebenso Angebot und Titel der meisten Restaurants im Gran Place, dem überdachten Parkzentrum.

Bei Standortsuchverfahren verzichtet Gran Dorado bewußt auf Standorte „in the middle of nowhere“; vielmehr legt das Unternehmen Wert darauf, daß die Ferienparks in einer bereits touristisch erschlossenen Region verstandortet werden. Die Ausstattung mit einer hochwertigen touristischen Infrastruktur ist Bestandteil des außenorientierten Konzeptes. „Nur die Kombination zwischen hochwertigen Anlagen einerseits und hochqualifizierten

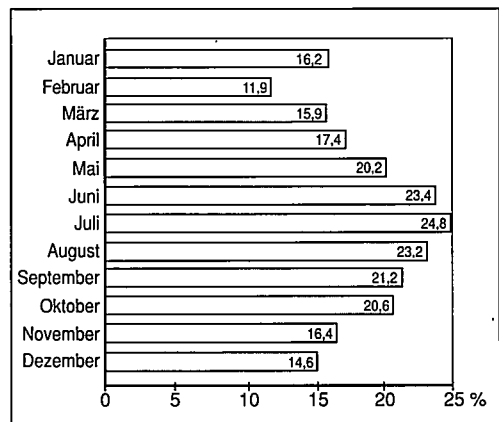
Standorten andererseits gewährleistet den langfristigen Erfolg“ (Gran Dorado 1992). Eine landschaftlich attraktive Umgebung wird als Ausflugsziel in das Konzept eingebunden: Insofern bietet der Park eine Hälfte der Attraktionen und die Region, in der sich der Park befindet, die andere Hälfte. Im Geländebereich, mit einem geringen Flächenbedarf zwischen 26-60 ha, gibt es keine Abgrenzung durch Zäune oder Schranken. Die Lage der Parks in touristisch erschlossenen Gebieten macht einen größeren Flächenanspruch nicht zwingend notwendig. Schließlich sind die Bungalowgäste nicht nur auf die Anlage beschränkt. Es muß also nicht, wie bei geschlossenen Konzepten (Center Parcs), genügend Freifläche zur Erholung innerhalb der Anlage bereitgestellt werden. Hier macht sich auch das Fehlen von Zäunen und Schranken positiv bemerkbar.

Im „Gran Dorado Hochsauerland“ beispielsweise, dessen Parkflächengrenzen sich teilweise direkt an Waldflächen anschließen, sind ausgedehnte Wander- und Fahrradwege des Hochsauerlandes unmittelbar zu erreichen. Hierdurch werden die an den Park grenzenden Erholungsflächen mit in die Erholungsflächen des Ferienparks eingebunden. „Pro Anlage soll außerdem ein Gleichgewicht zwischen eigenem und externem Angebot gefunden werden. Dabei spielt eine Verschiedenheit, sowohl in der Beherbergung als auch im Freizeit- und Gastronomieangebot, eine wichtige Rolle. Die Attraktivität der Region, die ganz bewußt von Gran Dorado gesucht wird, hat zur Folge, daß ein Teil der Gäste in Tagesausflügen Einzelziele in der Region anfährt. Hieraus ergibt sich ein nicht unerhebliches Potential für das Reisegebiet. Die dadurch freiwerdende Kapazität innerhalb der Zentraleinrichtungen steht somit Einheimischen sowie anders verbleibenden Gästen zur Verfügung“ (Gran Dorado 1992). Ganz offensichtlich will man hierdurch auch Urlaubsgäste im Sauerland ansprechen, die keine Parkgäste sind. Somit stellt auch der Park an sich ein Tagesausflugsziel für das Sauerland dar. Dies kann man unter anderem an der Nutzung des Südsee-Badeparadieses ablesen (Abb. 1).

Insgesamt wurden 1996 112 503 Eintrittskarten für das Badeparadies an Tagesgäste verkauft. Im stärksten Monat waren das über

15 000 (Juli 1996), im schwächsten Monat immerhin noch über 6 000 (Februar 1996). Im Jahresmittel ergibt sich ein Tagesgastanteil von 18,8%. Offensichtlich ist vor allem in Ferienmonaten das Badeparadies im „Gran Dorado Hochsauerland“ ein beliebtes Ziel von Tagesausflüglern. Unklar ist allerdings, wie sich die Gruppe der Tagesgäste aufschlüsselt. Aus eigenen Erfahrungen ist bekannt, daß das Badeparadies auch für Bewohner des Sauerlandes ein beliebtes Ausflugsziel ist. Die Einheimischen in der direkten Nähe zur Ferienanlage erfahren durch den Park eine bessere Ausstattung der örtlichen Freizeitinfrastruktur. „Welche Stadt mit 8 000 Einwohnern kann seinen Einwohnern schon ein Badeparadies, eine Sauna, überdachte Tennisanlagen und Squash-Plätze bieten?“ (Stadtdirektor H. Nolte).

Die Außenorientierung wird auch an der Rezeption der Ferienparks deutlich. So bekommen die Gäste dort umfangreiche Informationen zu Ausflugsmöglichkeiten und Freizeitaktivitäten. Daneben können die Gäste auch direkt Eintrittskarten für Attraktionen des Reisegebietes erhalten, und das in der Regel zu günstigeren Konditionen als an den jeweiligen Zielen. Beispielsweise sind Eintrittskarten für die Freizeitparks „Fort Fun“, „Panorama Park“ und „Safari Park Stukenbrock“ an der Gran Dorado-Rezeption ca. 10% günstiger zu bekommen. Dieses Angebot wird von den Gästen angenommen; schließlich wurden



**Abb. 1: Anteil der Tagesgäste unter den Besuchern des Badeparadieses 1996**

(Quelle: Gran Dorado Hochsauerland)



1996 insgesamt 8 977 Eintrittskarten an der Gran Dorado Rezeption verkauft: für Fort Fun 7 812, Panorama Park 888 und Safari Park Stukenbrock 277. Außerdem hat Gran Dorado Leisure N.V. Informationsbroschüren über das Freizeitangebot außerhalb der Ferienparks angefertigt, die mit den sonstigen Buchungsunterlagen den Gran Dorado-Gästen im voraus an die Heimatadresse zugehen. Auch in bezug auf die Zielgruppen (Familien mit Kindern, Naturliebhaber, Senioren, Tagungsteilnehmer, Aktivurlauber, Einheimische, Tages-touristen) wird das außenorientierte Konzept von Gran Dorado deutlich. Gerade bei den Zielgruppen „Einheimische“ und „Tagestouristen“ ist auch die Nutzung der Infrastruktur des Parks erwünscht.

#### 4. Aktuelle Entwicklungen der Reisekennziffern

In den letzten Jahren haben sich auf dem Freizeitmarkt neue Tendenzen abgezeichnet. Die Wachstumsphasen haben sich verlangsamt bzw. stagnieren. Tagesfreizeiten, Urlaubstage und Mobilitätsrate haben sich auf einem hohen Niveau eingependelt oder einen gewissen Sättigungsgrad erreicht. Inwieweit sich die Veränderungen im Bereich der Lohnfortzahlungen im Krankheitsfall auf die zur Verfügung stehenden Urlaubstage auswirken ist unklar. Eine Verbindung zum Fremdenverkehr wird hier erst auf den zweiten Blick deutlich. Einige Tarifpartner bzw. einzelne Betriebe bieten ihren Arbeitnehmern an, geringere Lohnfortzahlungen im Krankheitsfall durch die Inanspruchnahme von Urlaubstagen aufzufangen. Die wiederum könnten bei Kurzurlauben fehlen und zu einem Verzicht von Freizeit- und Urlaubsaktivitäten führen. In den letzten drei Jahren schien es aber noch so, als könne die schlechte wirtschaftliche Lage in der Bundesrepublik Deutschland der Tourismusbranche kaum etwas anhaben. Dies scheint sich jetzt zu ändern. Die Entwicklungen des deutschen Reisemarktes, insbesondere das Urlaubsverhalten der Bundesbürger in den letzten Jahren, wirken sich auch auf die Anbieter von Ferienparks aus. 45,3 Mio. Bundesbürger haben 1996 wenigstens eine Urlaubsreise mit einer Dauer von mindestens fünf Tagen unternommen. Das sind 6% weniger als im Vorjahr. Im Vergleich zu 1995 wurden 1996 dagegen 6,9 Mio. Kurzreisen

mehr durchgeführt. Im gleichen Zeitraum ist die Reiseintensität allerdings von 77,8% auf 71,8% gesunken. Es läßt sich hier also folgende Entwicklung erkennen: Die Hauptreisen mit mehr als fünf Tagen nehmen ab, zusätzliche Reisen, also Kurzurlaubsreisen, nehmen zu. Dies verdeutlicht auch der Wert der mittleren Urlaubshäufigkeit, der von 1,32 (1995) auf 1,35 (1996) Reisen pro Reisendem gestiegen ist.

Aus der F.U.R.-Reiseanalyse '97 geht hervor, daß in den drei Jahren zuvor 4,6 Mio. Einwohner der Bundesrepublik Urlaub in einem Ferienzentrum verbrachten. Das entspricht einem Bevölkerungsanteil (Berechnungsgrundlage 1996: 63,12 Mio. Einwohner) von 7,3%. Auf die Frage, welche Urlaubsform in den nächsten drei Jahren „ziemlich sicher“ oder „wahrscheinlich“ genutzt werde, bekundeten in der repräsentativen Umfrage 14,9% der Bevölkerung Interesse an einem Urlaub in einem Ferienzentrum. Die Realisierung der Interessensbekundung erreicht in den einzelnen Urlaubsarten unterschiedliche Werte. Eine Kreuzfahrt wird beispielsweise nur zu 12% realisiert und bleibt oftmals ein „Traumurlaub“. Ferienzentren erreichen in der Realisierung einer Interessensbekundung den vierthöchsten Wert (KIERCHHOFF/WARNKE 1997, S.26-29). „Der Winterurlaub im Schnee und der Urlaub im Ferienzentrum (jeweils 43 %) werden vergleichsweise oft verwirklicht“ (a.a.O.).

#### 5. Ökologische, ökonomische und soziokulturelle Auswirkungen von Ferienparks

##### 5.1 Ökologische Auswirkungen

Bei den ökologischen Auswirkungen wird differenziert nach:

„1.systemimmanent:

- Flächenverbrauch und Versiegelung
- Ressourcenverbrauch (Wasser und Energie)
- Abfallaufkommen und

2. standortabhängig:

- Beeinträchtigung/Zerstörung von Vegetation und Fauna
- Störung des Landschaftsbildes
- Verkehrsbelastungen“ (STRASDAS 1992, S. 51).

Bau und Betrieb von Ferienparks rufen zwangsläufig eine *Beanspruchung von Grund und Boden* und weitere Eingriffe in den Naturhaushalt hervor. Hier sollte allerdings eine Verschiedenartigkeit zwischen den Parkkonzeptionen beachtet werden. Die Ferienparks der Firma Center Parcs nehmen aufgrund ihrer starken Einbindung der natürlichen Umgebung (bevorzugt Nadelwaldgebiete) die größten Flächen ein (bis zu 130 ha). Dabei bleiben, durch die Einbettung der Bungalows in die vorhandenen Waldgebiete, große Teilbereiche ungebaut. Dies hat auch positive Effekte auf die städtebauliche Gestaltung, steht allerdings im Zielkonflikt mit dem Flächenverbrauch. Im Vergleich dazu verbrauchen Gran Dorado oder Sun Parks weit weniger Fläche (bis ca. 40 ha). Sie haben jedoch eine höhere Bebauungsdichte, die städtebaulich negative Effekte aufweisen kann. „Im Vergleich zu den fremdenverkehrsintensiven Feriengemeinden kann man nicht von einem höheren Flächenverbrauch der Ferienparks sprechen. In Büsum beispielsweise wurde für den Ausbau von Ferienwohnungen und Hotels sowie sonstiger Freizeitinfrastruktur im Laufe von 40 Jahren eine Fläche von ca. 200 ha überbaut. Die Übernachtungszahlen entsprechen denen eines Center Parcs mit nur ca. 100 ha“ (LÜTHJE/LINDSTÄDT 1994, S.79).

Große Teile der beanspruchten Fläche werden durch die Errichtung eines Ferienparks versiegelt, also mit einer wasserundurchlässigen Verdichtung durch Baukörper, Asphalt etc. versehen. Der Grad der Versiegelung variiert zwischen den Konzepten aus den o.g. Gründen. Bei Center Parcs geht man von einer durchschnittlich versiegelten Fläche von 20-30% der Gesamtfläche aus. Bei den anderen Anbietern dürfte dieser Wert höher sein. Im Zuge der Baugenehmigung für den 42 ha großen Gran Dorado-Park Hochsauerland hat die Stadt Medebach von der Bezirksregierung die Auflage bekommen, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einzuleiten. Auf insgesamt 35 ha Fläche sollen ökologische Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt werden. Hierzu ist der Stadt ein zeitlicher Rahmen von sieben Jahren gewährt worden. Die Stadt hat für den Grunderwerb und die ökologischen Maßnahmen auf den 35 ha insgesamt 1,8 Mio. DM veranschlagt. Die für den Park verbrauchten 42 ha Fläche werden so fast in einer 1 zu 1-

Relation wieder an anderer Stelle für ökologische Maßnahmen gewonnen.

Der *Verbrauch von Energie und Wasser* nimmt aufgrund des ganzjährigen Betriebs beheizter Badeparadiese und Zentralkomplexe erhebliche Ausmaße an. In den Ferienparks wird Energie zur Beheizung, Warmwasserversorgung und zum sonstigen Bedarf der Bungalows verbraucht. Hinzu kommen auch in besonderem Umfang der Zentralkomplex und die Nebengebäude (z.B. Sporteinrichtungen). Hier wird Energie vor allem für Raumheizung, Erwärmung sowie Aufbereitung des Schwimmbadwassers und Beleuchtung verwendet. Absolut sind die Verbrauchswerte für die beiden Parkkonzepte ähnlich. Ohne Zweifel ist der Wasserverbrauch von Feriencentren, den Angaben der Betreiber zufolge, beträchtlich. Bei einer Untersuchung ergaben sich zwischen Gran Dorado und Center Parcs nur geringe Unterschiede im Pro-Kopf-Verbrauch. Pro Tag wurden demnach 162 bzw. 164 Liter pro Person verbraucht. „Gegenüber Einwohnern einer ländlichen Wohngemeinde, in denen kaum Fremdenverkehrsbetten vorhanden sind, und gegenüber dem Bundesdurchschnitt (143 l/E/Tag) liegt der tägliche Verbrauch im Ferienpark deutlich höher“ (LÜTHJE/LINDSTÄDT 1994, S.80). Die Verbrauchswerte der Anlagen insgesamt schwanken pro Tag zwischen 400 (Sun Park De Haan) und 767 Kubikmetern (Center Parc Bisingen) (SANDER/KOCH 1993, S.46).

Das *Abfallaufkommen* in den Feriencentren ist von verschiedenen Faktoren abhängig. So gibt es hinsichtlich der Menge wie auch in bezug auf die Zusammensetzung des Abfalls eine Abhängigkeit von der Konzeption der Betreiber einerseits und vom Konsumverhalten der Gäste andererseits. „Im Konsum-/Gastronomiebereich steht dabei die Produktpalette in direktem Zusammenhang zum möglichen Umfang der Müllvermeidung. Auf der anderen Seite ergibt sich ein Zusammenhang zwischen den praktizierten Anstrengungen zum Recycling von Wertstoffen und der letztendlich als Abfall verbleibenden Menge, die einer Deponierung zugeführt werden muß“ (SANDER/KOCH 1993, S.46).

Im Vergleich zum normalen Müllaufkommen der Kommunen fällt auf, daß die Feriencen-

tren mit ca. 32 l pro Person und Woche (SANDER/KOCH 1993) ein etwas höheres Pro-Kopf-Müllaufkommen produzieren. Die Stadt Dortmund ermittelte 1988 vergleichsweise ein Müllaufkommen von 29,5 l. Seitdem hat sich das Müllaufkommen allerdings reduziert. Dies könnte auch für Ferienparks gelten. Auch hier sei noch einmal darauf hingewiesen, daß in den letzten Jahren gezielte Müllvermeidungsaktionen bei Gran Dorado in Verbindung mit einem neuen Umweltkonzept initiiert wurden, die sicherlich positive Effekte auf das Müllaufkommen an den Gran Dorado-Standorten haben werden.

Die *Beeinträchtigung und Zerstörung der Vegetation und Fauna* beginnt bereits bei der Errichtung eines Ferienparks. Hier wird der Naturraum während der Bauphase und durch die Inanspruchnahme von Flächen sowie topographische Veränderungen (Erdbewegungen, Begradigungen und Eingriffe in den Naturhaushalt der Böden) beeinflusst. Andererseits sind Auswirkungen während des Betriebes der Anlage durch Aktivitäten der Parkgäste möglich. Eine Verstandortung von Ferienparks an schon vorher intensiv genutzten und ökologisch degradierten Standorten, beispielsweise ehemaligen Tagebaugebieten oder landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen, läßt nur wenig Beeinträchtigungen erwarten. Dies sind die klassischen Center Parcs-Standorte. „Aufgrund der hohen Anforderungen an das Image einer Urlaubsregion werden in Deutschland Ferienzentren vorwiegend in landschaftlich attraktiven Gebieten geplant. Solche Regionen haben einen relativ hohen ökologischen Gesamtwert“ (LÜTHJE/LINDSTÄDT 1994, S.80). Mit Hilfe einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist in Deutschland zu prüfen, inwieweit die Ansiedlung eines Ferienparks starke ökologische Beeinträchtigungen hervorrufen kann.

Bei den Aktivitäten der Gäste ist die Parkkonzeption von großer Bedeutung. Die Ausflugsintensität bei geschlossenen Anlagen in landschaftlich weniger attraktiven Regionen ist geringer als bei halboffenen wie bei Gran Dorado. Die Art und Weise, in der die Gäste ihre Aktivitäten gestalten, gleicht den Aktivitätsmustern in dezentralen Fremdenverkehrsgebieten. Hier kann man unterscheiden zwischen Belastungen für die Tierwelt (z.B. Po-

pulationsverluste), Auswirkungen durch Trittschäden (z.B. Pflanzenbeschädigung) sowie Belastungen für vormals ungestörte Gebiete (Lärm, Unruhe). Hinzu muß noch die Belastung gezählt werden, die durch PKW-Benutzung am Ferienort entsteht und die aufgrund der Ausflugsintensität nicht unerheblich ist. Allerdings besteht durch gezielte Informationen und Ausflugsempfehlungen die Chance, die in den Ferienzentren konzentriert auftretenden Touristenmassen bei ihren Aktivitäten außerhalb des Parkgeländes zu lenken und von ökologisch sensiblen Bereichen fernzuhalten.

Auswirkungen von Ferienzentren im Sinne einer *Störung des Landschaftsbildes* sind von verschiedenen Faktoren abhängig. Dies hängt vom Standort ebenso ab wie von der Art und der Größe der Gebäude. Grundsätzlich gilt, daß ein- bis zweigeschossige Gebäude sich eher problemlos in die umgebende Landschaft einfügen lassen. Dagegen stellen mehrgeschossige Gebäude wie Hotels und die bei Ferienzentren üblichen Zentralkomplexe, die teilweise mit hohen Glaskuppeln überdacht sind, Blickfänge dar. Überdies kann die Architektur der Ferienzentren ein Problem darstellen. Häufig steht sie nicht im Einklang mit der in der Region üblichen Architektur. Dies ist auch in Medebach der Fall. Erschwerend kommt hinzu, daß sich das Ferienzentrum dort exponiert auf einer Kuppe befindet (vgl. Bild 1). Vor allem von Westen, aus Richtung Winterberg kommend, ergibt sich hier ein negativer erster Eindruck. Dies fällt selbstverständlich auch den Gästen auf. Auf die offene Frage „Was hat Ihnen außerhalb bzw. innerhalb des Parks besonders gut/ überhaupt nicht gefallen?“ antworteten 22,6% der Befragten: „Die Anlage ist nicht in die Landschaft eingepaßt/ es fehlt Begrünung/ der erste Eindruck ist sehr negativ“. Dies ist ein sehr hoher Wert, da bei offenen Fragen keine Antwortvorgaben gegeben werden. Auch der Bürgermeister der Stadt Medebach, Günter Langen (MdL), bestätigt die Problematik: „Die Gesamtansicht von außen ist das Problem. Momentan planen wir einen Radweg, der direkt unterhalb des Parks herlaufen soll. Den wollen wir zum Park hin mit einem Wall versehen, vielleicht dämpft das diesen ersten Eindruck etwas ab“. Der angesprochene Wall, der den Fahrradweg säumen wird, soll auf dem Kamm noch mit

hohen Bäumen versehen werden (nach Aussage von R.J. Dogterom, Deutschland-Geschäftsführer von Gran Dorado). In jedem Falle ist die Begrünung innerhalb neuer Ferienzentren ein Problem, insbesondere dann, wenn der Park auf einer Freifläche angelegt wird. Dies gilt vor allem für Medebach. Offenbar wurden hier falsche Pflanzen gesetzt. Überdies tritt das blanke Schiefergestein des anstehenden Gebirges an einigen Stellen hervor, was eine Begrünung erschwert. Bei Standorten der Firma Center Parcs wird dagegen versucht, das Gelände in bereits bestehende Waldflächen zu integrieren; der Waldbestand wird nur zum Teil gerodet.

Die *Verkehrsbelastungen* zählen zu den besonders problematischen Folgewirkungen von Ferienzentren. Die Gäste von Ferienzentren kommen in der Regel zu über 90% mit dem PKW zu ihrem Aufenthalt (Befragungsergebnis Medebach: 95%). Im Vergleich dazu lag der Anteil der PKWs für sämtliche Reisen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland 1993 bei ca. 75%. „Der hohe Anteil des Autos resultiert u.a. daraus, daß der Anschluß an das öffentliche Verkehrsnetz nach Gesprächen mit Investoren kein Standortwahlkriterium darstellt“ (LÜTHJE/LINDSTÄDT 1994, S.81). Diese Feststellung läßt sich auch durch die abschließliche Anfahrtsbeschreibung mit dem PKW bestätigen, die Gran Dorado für die gesamten Ferienparks des Unternehmens herausgibt. Durch die überwiegend periphere Lage der Parks ist die Anreise mit dem PKW fast zwingend gegeben. Die Entfernungen zu den Ballungszentren machen im Schnitt Fahrzeiten von zwei bis vier Stunden zur Erreichung der Ferienparks erforderlich. Aufgrund der geringen Aufenthaltsdauer weisen Ferienzentren einen großen Personen- und Fahrzeugumsatz auf. Hinzu kommt noch, daß vor allem beim halboffenen Konzept eine hohe Ausflugsneigung zu erwarten ist. Hierzu wird wiederum der mitgebrachte PKW genutzt. Aufgrund der überwiegenden Zahl von Kurzurlaubern, die eine Aufenthaltsdauer von drei bis vier Tagen wählen, ergeben sich für Center Parcs genauso wie für Gran Dorado und Sun Parks zwei Wochentage, an denen der überwiegende Teil der Bungalows vormittags von den abreisenden Gästen verlassen und nachmittags von den neuen Gästen belegt wird. Dies sind in der Regel der Freitag und der Montag, wobei der

Freitag der Beginn des Wochenendes und der Montag der Beginn der Wochenmitte darstellen. Ebenso buchbare Wochenaufenthalte können an beiden Tagen beginnen. Zwar ist nicht genau klar, wie hoch der Personenbesatz pro PKW ist; es steht aber in jedem Falle fest, daß es an diesen Tagen zu einem stark erhöhten Verkehrsaufkommen kommt. Am Beispiel des Gran Dorado Hochsauerland mit einer Bettenkapazität von 3 452 Betten ergeben sich an den An- und Abreisetagen Belastungen von rund 1 900 PKW. Der Großteil der Gäste reist aus westlicher Richtung an. Der nächste Autobahnanschluß (BAB 46) ist rund 50 Kilometer entfernt. Es sind also bis zum Autobahnanschluß mehrere Ortsdurchfahrten mit Belastungen des örtlichen Verkehrs erforderlich. Während bei den Anlagen der Firma Center Parcs mit dem geschlossenen Betriebskonzept durch Größe und Attraktivität der Anlage in Verbindung mit ihren isolierten Standorten kaum Ausflugsneigungen der Gäste zu verzeichnen sind, ist dies bei außenorientierten Betriebskonzepten anders. Insofern ist hier mit einem erhöhten Ausflugsverhalten zu rechnen.

## 5.2 Ökonomische Effekte

Die wirtschaftlichen Auswirkungen, die bei einer Ansiedlung eines Ferienzentrums entstehen, können unter den Aspekten:

- Auswirkungen auf die Umsätze von Handel, Gewerbe und Gastronomie vor Ort,
- Auswirkungen auf den bestehenden Fremdenverkehr,
- Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt und
- Auswirkungen auf die kommunalen Haushalte betrachtet werden.

### 5.2.1 Auswirkungen auf die Betriebe vor Ort

Die Betriebe vor Ort können grundsätzlich auf den vier folgenden Wegen vom Ferienzentrums profitieren:

1. Aufträge beim Bau des Ferienzentrums,
2. Aufträge für Unterhaltungs- und Reparaturarbeiten,
3. Ausgaben für den Wareneinkauf der Geschäfte und Restaurants des Parks und
4. Ausgaben der Feriengäste.

Zu 1: Aufträge beim Bau des Ferienzentrums  
Dies sind mögliche Aufträge, die beim Bau des Ferienparks vergeben werden können.

Hier ist allerdings die vor Ort bestehende Wirtschaftsstruktur von Bedeutung. Schließlich ist der Bau eines Ferienzentrums ein überaus großes Bauvorhaben, das in den überwiegend ländlichen Gegenden, in denen solche Parks verstandortet werden, sonst selten vorkommt. Insofern dürften ansässige Unternehmen wenig Erfahrungen mit Bauvorhaben dieser Größenordnung aufweisen. Beim Bau der beiden britischen Center Parcs „Sherwood Forest“ und „Elveden Forest“ verblieben 23 bzw. 21% der Baukosten für Betriebe in der Region des Parkstandortes (STRASDAS 1993). Während der Bauphase kann auch das örtliche Gastgewerbe profitieren, da die zahlreichen auswärtigen Arbeitskräfte vor Ort untergebracht und versorgt werden müssen. Laut einer Statistik der IHK Arnberg vom September 1996 sind die Umsätze des Medebacher Einzelhandels im Zehnjahreszeitraum von 1984 bis 1993 um 86,7% gestiegen. „Dieser überdurchschnittliche Anstieg kann noch nicht auf den Betrieb des Ferienparks zurückzuführen sein, weil dieser erst 1994 öffnete; allerdings könnte sich die Bauphase in den Zahlen durchaus niederschlagen“ (Auskunft der Stadt Medebach 1997).

#### Zu 2: Aufträge für Unterhaltungs- und Reparaturarbeiten

Bei anfallenden Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten werden in stärkerem Maße örtliche Handwerksbetriebe bei der Vergabe von Aufträgen berücksichtigt. Vorgabe ist hierfür allerdings, daß die Arbeiten nicht durch festangestellte Mitarbeiter des Parks durchgeführt werden können. Im Vorfeld der Parkerrichtung in Medebach wurden zwischen 0,4% bei den Erschließungen und 8% bei der Einrichtung als Höhe des jährlichen Erhaltungsaufwandes in Prozent der Herstellungskosten veranschlagt. Demnach ergeben sich für Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten im „Gran Dorado Hochsauerland“ 2,5 Mio. DM pro Jahr (SCHERRIEB 1988). Diese Zahl wurde von Gran Dorado nicht bestätigt. Um die tatsächlichen regionalwirtschaftlichen Effekte analysieren zu können, müssen hier allerdings die Arbeiten abgezogen werden, die überregionale Firmen durchführen, und die Arbeiten, die durch Gran Dorado-Mitarbeiter erbracht werden.

#### Zu 3: Ausgaben für den Wareneinkauf der Geschäfte und Restaurants des Parks

Auch beim Wareneinkauf haben die lokalen Anbieter Chancen, wenn auch das Gros der Ausgaben in andere Regionen abfließt. Insbesondere aber bei Frischwaren können kleine Anbieter profitieren. „Nach der einzigen vorliegenden Untersuchung über zwei britische Center Parcs gehen 18 bzw. 27% der Ausgaben an Anbieter in einem Umkreis von 40 Meilen“ (MIELKE 1993, S.29). Für Medebach wurde in der Standortprüfung von folgenden Zahlen ausgegangen: „SCHERRIEB (1988) veranschlagt den Wareneinsatz in der Gastronomie und im Dorfladen des Ferienparks Medebach auf zusammen etwa 5 Mio. DM. Nimmt man an, daß 20% dieser Summe der Region zugute kommen, wären das 1 Mio. DM pro Jahr“ (MIELKE 1993, S.29).

#### Zu 4: Ausgaben der Feriengäste

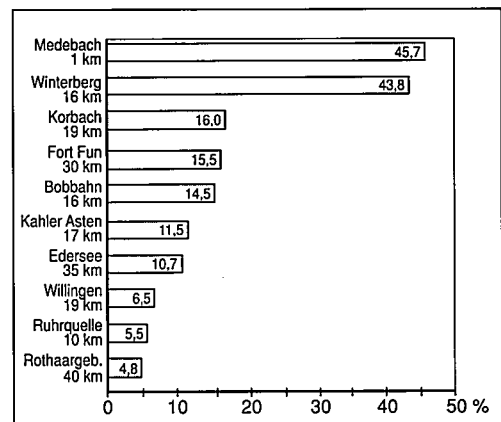
Die Gäste tätigen während ihres Aufenthaltes auch Nebenausgaben. Hierunter versteht man Ausgaben, die außerhalb des Ferienparks entstehen, so beispielsweise für Lebensmittel, Restaurantbesuche, Benzin und sonstige Ausgaben für Ausflüge. Gäste von Center Parcs werden aufgrund des geschlossenen Konzeptes den Park während des Aufenthaltes überwiegend nicht verlassen und so ihre Ausgaben fast vollständig innerhalb des Ferienzentrums tätigen. Bei außenorientierten Konzepten ist das nur eingeschränkt der Fall. Die Attraktivität einer Region spielt hier eine wichtige Rolle und veranlaßt den Gast eher dazu, Ausflüge in die Umgebung durchzuführen. Hier werden dann auch Ausgaben getätigt. Wichtig ist allerdings auch, daß in den benachbarten Orten Einkaufs- und Restaurationsangebote bestehen. Für die Ausgaben, die während eines Tagesausflugs entstehen, hat das DWIF Richtwerte mit Hilfe einer Umfrage aus dem Jahr 1993 ermittelt. So ergeben die Tagesausgaben der Ausflügler pro Person im Fremdenverkehrsgebiet Sauerland insgesamt 31 Mark. Den größten Anteil dieser Ausgaben machen die Kosten für Restaurant- und Cafébesuche aus. Der Umfang der Umsätze, die durch Tagesausflügler entstehen, wird häufig unterschätzt. Immerhin wurden 1993 im Reisegebiet Sauerland 2,8 Milliarden DM durch Tagesausflügler umgesetzt. Hier fehlen natürlich

noch die Ausgaben der Gran Dorado-Gäste. Interessant ist natürlich bei einem Anbieter wie Gran Dorado, das Ausflugsverhalten der Gäste zu beleuchten. Insgesamt 74,2% der befragten Gäste gaben an, entweder schon einen Ausflug unternommen bzw. so etwas geplant zu haben. 25,8% der Befragten verlassen den Park während ihres Aufenthaltes überhaupt nicht. Interessant ist, daß dieser Wert zwischen der Sommer- und der Winterbefragung kaum differiert. Es ergibt sich hierbei nur ein Unterschied von 4,2%. Allerdings ist zu beobachten, daß bei der Winterbefragung der Anteil der geplanten Ausflüge weit höher ist als die bereits durchgeführten Ausflüge (67,9% gegenüber 32,1%). Es ist natürlich offen, inwieweit geplante Ausflüge am Ende auch tatsächlich durchgeführt wurden. In der Sommerbefragung sind die Anteile invers. Hier stehen 39,9% geplante Ausflüge 60,1% bereits durchgeführter Ausflüge gegenüber. Geht man also allein von den durchgeführten Aktivitäten außerhalb des Parks aus, so ist die Ausflugsneigung im Sommer fast doppelt so hoch wie im Winter. Die Ausflugsintensität errechnet sich, wenn man die Anzahl der geplanten und durchgeführten Aktivitäten außerhalb des Parks durch die Anzahl der befragten Gäste dividiert. Bei den Befragten ist so eine durchschnittliche Ausflugsintensität von 2,1 zu verzeichnen. Im Sommer liegt die Ausflugsintensität bei 2,3 und im Winter bei 1,8. Das heißt also, jeder Gast unternimmt während seines Parkaufenthaltes im Durchschnitt etwas mehr als zwei Ausflüge.

Interessant ist in diesem Zusammenhang die Betrachtung der Ausflugsziele (Abb. 2). In erster Linie werden Ziele im Reisegebiet Sauerland angesteuert. Ein offensichtliches „Muß“ ist hierbei Winterberg. Zählt man Winterberg, die Bobbahn Winterberg und den Kahlen Asten zusammen, so ist „Winterberg“ insgesamt zu fast 70% das Ziel erster Wahl, wenn es um die Ausflugsplanung der Gäste geht. Der hohe Prozentwert für Medebach überrascht aufgrund der räumlichen Nähe nicht. Hier ist auch ein Besuch zu Fuß problemlos möglich. Offensichtlich ist auch die Beliebtheit des Freizeitparks „Fort Fun“, der nur 30 km von Medebach entfernt ist. In der Rangliste der „Top Ten“ rangiert dieser Freizeitpark auf Rang vier, obwohl er nur im Sommer geöffnet hat und somit bei der Winterbefra-

gung nicht genannt werden konnte. Nach der Befragung besuchen rund 15% der Gäste während ihres Aufenthaltes „Fort Fun“. Eintrittskarten für „Fort Fun“ sind auch an der Rezeption erhältlich. Von April bis Oktober 1996 sind hier 7 812 Karten verkauft worden. Bezogen auf die Gästeankünfte in diesem Zeitraum haben 7,6% der Gäste Eintrittskarten an der Gran Dorado-Rezeption gekauft und diesen Freizeitpark besucht. Nicht quantifizierbar ist der Anteil der Gran Dorado-Gäste, die ihre Eintrittskarten erst vor Ort gelöst haben. Somit ist der Wert von 7,6% am unteren Ende anzusetzen. In jedem Falle ist eine tendenzielle Übereinstimmung mit den Befragungsergebnissen erkennbar. Neben den in Abbildung 2 aufgezeigten Zielen mit den Kilometer-Entfernungen zum Gran Dorado-Park, die sich insgesamt alle in der näheren Umgebung desselben befinden, werden von den Gran Dorado-Gästen aber auch weiter entfernte Ausflugsziele angefahren. Viermal wurde in diesem Zusammenhang die Stadt Kassel genannt, die ca. 72 km vom Park entfernt ist. Noch etwas weiter entfernt ist der Wildwald Voßwinkel bei Arnshausen. Dorthin müssen die Gäste fast 90 km fahren. Noch weiter entfernt ist das Hermannsdenkmal im Teutoburger Wald mit über 150 km.

Die „Spitze“ bilden allerdings Köln, Düsseldorf und Bottrop. Hierbei ist Köln mit ca. 180 km Entfernung noch am nächsten vom Park entfernt. Zweimal gaben Gäste an, zum Musi-



**Abb. 2: Die zehn meist besuchten Ausflugsziele der Gäste**

(Quelle: Befragungen d. Verf. 1996/97. Mehrfachantworten waren möglich)

cal „Grease“ bis nach Düsseldorf gefahren zu sein. Insgesamt fünf Befragte führen von Medebach aus zum „Movie-World“-Freizeitpark in Bottrop-Kirchhellen. Beide letztgenannten Ziele sind rund 200 km vom Gran Dorado Hochsauerland entfernt. Bei genauerer Betrachtung der Befragten, die solche Entfernungen für Tagesausflüge in Kauf nehmen, fällt folgendes auf: Es besteht offenbar eine Relation zwischen der Entfernung vom Heimatort und der Bereitschaft zu großen Entfernungen bei Ausflügen. Wer eine weite Anreise zum „Gran Dorado Hochsauerland“ hat, ist auch bereit, vor Ort weitere Tagesreisen zu unternehmen. Alle Befragten, die Ausflugsziele angesteuert haben, die 180 km und weiter von Medebach entfernt sind, kommen aus Sachsen, Berlin, Hamburg, Schleswig-Holstein oder Nord-Brabant. Überdies haben genannte Befragte fast alle einen mindestens einwöchigen Aufenthalt im Gran Dorado gebucht. Die Neigung zu weit entfernten Tagesausflügen ist bei Wochenendaufenthalten offenbar nicht so ausgeprägt. Interessant ist hier folgende Beispielrechnung: Geht man einmal von der Zahl der Gästekünfte 1996 (190 000) aus und legt dieser Zahl zugrunde, daß laut der Gästebefragung im Jahresmittel eine Ausflugsintensität von 2,1 besteht, so sind dies absolut 399 000 Ausflüge. Multipliziert man dies mit dem Tagesumsatzwert des DWIF für das Reiseziel Sauerland, also 31 DM, so ergibt das eine Summe von 12 369 000 DM. Diese Zahl ist natürlich nicht belegt. Sie hat allerdings auf dem gezeigten Berechnungsweg und vor allem unter Berücksichtigung der recht hohen Stichprobe eine gute Aussagekraft. Verteilt man den o.g. Wert prozentual auf die von den Tagesausflüglern angesteuerten Ziele, so ergeben sich auch hier interessante Modellrechnungen.

### 5.2.2 Auswirkungen auf den bestehenden Fremdenverkehr

Hier muß wieder zwischen den beiden Betriebskonzepten unterschieden werden. Bei geschlossenen Betriebskonzepten werden Standorte gesucht, die landschaftlich nicht sehr reizvoll sind. Der Gast soll möglichst den Park nicht verlassen. In diesen fremdenverkehrswirtschaftlich schwach entwickelten Räumen ist ein Fremdenverkehrsgewerbe nur in kleinem Ausmaß vorhanden. Insofern be-

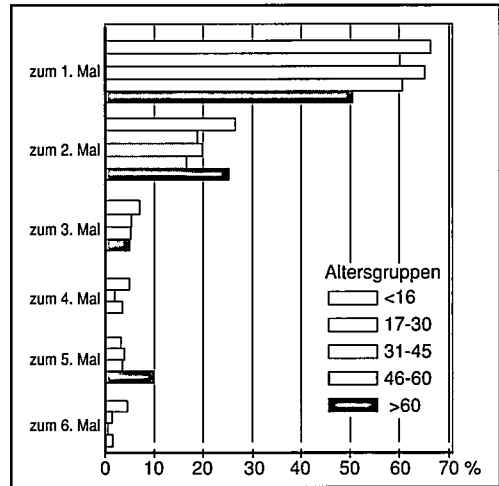
steht hier keine Konkurrenzsituation. Vielmehr wird dort eine Parkansiedlung eher als eine „Initialzündung“ gesehen (LÜTHJE/LINDSTÄDT 1994, S.77). Parkanbieter mit außenorientiertem Konzept suchen bereits touristisch erschlossene Reisegebiete. Auch hier ist eine unmittelbare Konkurrenz zwischen dem Feriencenter und den traditionellen Fremdenverkehrsbetrieben nur begrenzt zu erwarten. Dies hängt allerdings auch vom Standort ab. Für Standorte in Mittelgebirgen, wie das Sauerland, gilt folgendes:

- „Der bisherige Mittelgebirgstourismus ist vor allem auf Ruhe sowie Landschafts- und Naturbezug ausgerichtet, während die neuen Ferienparks eher aktivitäts- und erlebnisorientiert sind.
- Die Hauptzielgruppe der Ferienparks, Familien mit Kindern, zählt nicht zu den Hauptzielgruppen der traditionellen Betriebe.
- Die die Ferienparks betreffende Nachfrage ist teilweise durch das Angebot generiert. Nach einer Befragung in den britischen Center Parcs hätten 35% der Besucher keinen Urlaub gemacht, wenn es das Parkangebot nicht gegeben hätte, und weitere 20% wären ins Ausland gefahren. Nur 4% wären auch so in die Region gekommen“ (MIELKE 1993, S.29).

„Bei den deutschen Sauerlandurlaubern handelt es sich zum großen Teil um Gäste aus den mittleren und gehobenen Altersgruppen. Im Vergleich zu den deutschen Inlandsurlaubern sind die jungen Altersgruppen (bis 35 Jahre) unter den Sauerlandurlaubern unterrepräsentiert, die Älteren (über 54 Jahre) dagegen überrepräsentiert“ (IPK 1993, S.16). Offensichtlich spricht das klassische Urlaubsangebot des Sauerlandes vor allem ältere Urlauber an. Für die Region selbst stellt das Freizeitangebot des Parks, das bei außenorientiertem Konzept ja auch Tagesgästen zur Verfügung stehen soll, eine Erweiterung des touristischen Angebotes dar. Überdies besteht ja auch noch die Möglichkeit, daß ehemalige Parkgäste zu einem Aufenthalt außerhalb des Parks aber in derselben Zielregion wiederkehren können. Im beherrschenden Fremdenverkehrsgewerbe des Hochsauerlandes wurde in der Planungszeit die Befürchtung geäußert, daß der Ferienpark die Gäste von den bisherigen Unterkunftsangeboten in den Bungalowpark abzieht. Es ist allerdings im Gegenteil zu beob-

achten, daß der „Gran Dorado Park Hochsauerland“ eine ganz andere Tourismusklientel anspricht. Der bisherige Mittelgebirgstourismus ist vor allem auf Ruhe sowie Landschafts- und Naturbezug ausgerichtet, während die neuen Ferienparks eher aktivitäts- und erlebnisorientiert sind. Die Hauptzielgruppe der Ferienparks, Familien mit Kindern, zählt nicht zu den Hauptzielgruppen der traditionellen Betriebe im Sauerland.

Neben diesen allgemeinen Merkmalen kann man die Verschiedenheit der Tourismusklientel auch daran erkennen, daß im Durchschnitt insgesamt 61,6% der befragten Gäste zum allerersten Mal im Hochsauerland zu einem (Kurz-)Urlaub sind (Abb. 3). Betrachtet man den Erstbesucheranteil unter den einzelnen Altersgruppen, so wird deutlich, daß die hohen Prozentanteile der Sauerland-Erstbesucher zwischen den Altersgruppen nur wenig differieren. Die Altersgruppe der über 60jährigen ist zu 50% zum ersten Mal im Sauerland. Dieser im Vergleich zu den anderen Altersgruppen geringe Wert der Erstbesucher erklärt sich mit der Lebensdauer. Die Wahrscheinlichkeit, daß ein über 60jähriger irgendwann einmal zu einem (Kurz-) Urlaub im Sauerland gewesen ist, ist höher als in den unteren Altersgruppen. Dennoch ist dies auch für diese Altersgruppe ein sehr hoher Wert. Im Schnitt ist jede sonstige Altersgruppe zu 60% und mehr zum ersten Mal überhaupt im Sauerland. Allein diese Tatsache belegt, daß der „Gran Dorado Hochsauerland“ nicht die bisherigen Gäste des Sauerlandes abschöpft, sondern im Gegenteil neue Gäste in das Sauerland bringt. Rechnet man diesen Wert einmal auf die knapp 190 000 Gran Dorado-Gäste im Jahr 1996 hoch, so kommt man allein in diesem Zeitraum auf insgesamt 114 000 neue Sauerlandurlauber. Für das traditionelle Tourismusziel Sauerland muß von anderen Werten ausgegangen werden, obwohl aktuelle Zahlen nicht verfügbar sind. „Aus der Gästebefragung, die 1984/85 im Hochsauerlandkreis durchgeführt wurde, ergab sich für die befragten Gäste ein Erstbesucher-Anteil von 28%. 72% der befragten Gäste waren zum wiederholten Mal im Sauerland“ (IPK 1993, S.20). Der klassische Sauerlandurlauber ist also eher ein „Wiederholungstäter“. Außerdem ist der Altersdurchschnitt der Sauerlandurlauber (vor Öffnung des Parks), wie er-



**Abb. 3: Häufigkeit der (Kurz-)Urlaube im Sauerland nach Altersgruppen**

(Quelle: Befragungen d. Verf. 1996/97 im Gran Dorado Park Hochsauerland)

wähnt, viel höher als bei Gran Dorado. 69% der Befragten kennen noch andere Bungalowparks, sind also auch nicht zum klassischen Sauerlandurlauber zu zählen. Insofern werden hier eher Gäste von anderen Ferienzentren abgezogen als aus dem Sauerland.

Diese Erkenntnisse lassen daher die Annahme zu, daß durch den Ferienpark eine ganz andere Tourismusklientel auf das Sauerland aufmerksam wird. Geht man aber im schlechtesten Falle einmal davon aus, daß rund 21% der Gran Dorado-Gäste normalerweise in einen traditionellen Betrieb des Sauerlandes gefahren wären, so machte das im Jahr 1996 knapp 40.000 Gästeankünfte aus. Bei einer Anzahl von 1 600 630 Gästeankünften für das Reisegebiet Sauerland 1996 würde das eine Verlagerung von 2,5% ausmachen. Angesichts der großen Zahl der neuen Sauerlandurlauber wäre diese Verlagerung insgesamt verkraftbar. Überdies darf nicht vergessen werden, daß die Infrastruktur des Parks eine Verbesserung des touristischen Angebotes des Sauerlandes darstellt. Hiervon profitieren aufgrund des außenorientierten Konzeptes auch die traditionellen Anbieter im Reisegebiet Sauerland.

Konkurrenzsituationen zwischen Ferienzentrum und dem traditionellen Fremdenver-



kehrsangebot sind allerdings dann zu erwarten, wenn sich die Hauptzielgruppen allgemein decken. So hat es bei den Anfang der siebziger Jahre an der Ostsee gebauten Ferienzentren erhebliche Einbrüche bei den traditionellen Fremdenverkehrsbetrieben gegeben (MIELKE 1993, S.29). Solche Konkurrenzsituationen sind auch zu erwarten, wenn mehrere Parks im selben Reisegebiet angesiedelt werden. Dies gilt vor allem dann, wenn diese Parks ein außenorientiertes Konzept verfolgen. Bei geschlossenen Betriebskonzepten sind diese Konkurrenzsituationen nicht so ausgeprägt. Hier zählt das Angebot innerhalb des Parks. Mehrere Anlagen der Firma Center Parcs (z.B. die belgischen Parks) befinden sich erfolgreich in unmittelbarer Nähe zueinander.

In der offiziellen Fremdenverkehrsstatistik 1993-1996 ist eine auffällige Veränderung zu beobachten (Tab. 1). Der negative Trend bei den Ankünften wurde im Jahr 1995 in eine positive Entwicklung umgewandelt. Die Eröffnung des „Gran Dorado Hochsauerland“ schlägt hier voll zu Buche. Bereinigt man allerdings einmal die Ankünfte in 1996 für das Reisegebiet Sauerland um die 190 000 Gran Dorado-Ankünfte, so kann man feststellen, daß ohne Gran Dorado die Ankünfte im Sauerland 1993-1996 um weitere 4,4% gesunken sind. Auch der hohe Zuwachs an auswärtigen Gästen (1995 z.B. 28,6%), vor allem aus den Niederlanden, ist auf Gran Dorado zurückzuführen. Die Gästeankünfte im „Gran Dorado Hochsauerland“ hatten 1996 einen Anteil an den Gesamtankünften im Reisegebiet Sauerland von 11,9%. Insofern wird die touristische Entwicklung des Sauerlandes zunächst verwässert. Zuwächse sind fast ausschließlich auf Gran Dorado zurückzuführen. Parallel ist hierbei zu beobachten, daß das Bettenangebot von 1993 bis 1996 von 44 242 auf 48 756 ge-

stiegen ist, während im gleichen Zeitraum die Zahl der Unterkunft anbietenden Betriebe von 1 143 kontinuierlich auf 1 090 gesunken ist. Weniger Betriebe bieten also mehr Betten an.

Insgesamt hat sich die Bettenauslastung im Sauerland kaum verändert. In den Jahren 1993, 1995 und 1996 lag sie konstant bei 40,7%. Aufgrund der aufgezeigten Rückgänge bei den Ankünften ist jedoch mit einem Rückgang der Auslastungsquote in den traditionellen Unterkunftsarten zu rechnen. Offensichtlich wird die konstante Auslastung für das gesamte Reisegebiet durch die hohe Auslastungsquote der Ferienzentren (über 70%) ermöglicht. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer im Sauerland schwankte in den letzten Jahren marginal zwischen 4,2 und 4,1 Tagen. Interessant ist hierbei auch die Herkunft der ausländischen Gäste, für die laut amtlicher Statistik oftmals Zuwächse von über 1 000% in Medebach zu verzeichnen sind. Auffällig ist, daß Gäste nun auch aus Staaten kommen, die vorher nicht in dem Maße im Sauerland vertreten waren. Den größten Anteil der ausländischen Gäste stellen die Niederländer. Im Reisegebiet Sauerland erreichen diese unter den ausländischen Gästen einen Anteil von 78%. Danach folgen mit großem Abstand Gäste aus Belgien mit 6%. Alle anderen Staaten sind nur marginal vertreten. In Medebach haben die Niederländer unter den ausländischen Gästen sogar einen Anteil von 95,5%. Letzterer Wert dokumentiert die Beliebtheit von Ferienzentren bei Niederländern, die diese Urlaubsform initiiert haben. Nach der Statistik verbrachten 1996 53,9% der gesamten niederländischen Sauerlandurlauber ihren Aufenthalt in Medebach und hier sicher im „Gran Dorado Hochsauerland“. Somit ist Medebach das „niederländische Herz“ des Sauerlandtourismus.

**Tab. 1: Die Fremdenverkehrsentwicklung im Sauerland 1993 - 1996**

| Zeitraum | Ankünfte insg. | Veränderung in % | Ankünfte aus dem Ausland | Veränderung in % |
|----------|----------------|------------------|--------------------------|------------------|
| 1993     | 1 474 866      | - 3,6            | 165 689                  | - 5,9            |
| 1994     | 1 443 629      | - 2,1            | 148 865                  | - 10,2           |
| 1995     | 1 552 968      | + 7,6            | 191 514                  | + 28,6           |
| 1996     | 1 600 630      | + 3,1            | 233 208                  | + 21,8           |

(Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen, Auszug aus der Zusatztablelle „Fremdenverkehr in Nordrhein-Westfalen im Reisegebiet Sauerland“. Düsseldorf 1997)

### 5.2.3 Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt

Häufig ist in strukturschwachen ländlichen Regionen die Arbeitsmarktsituation sehr ungünstig. Für die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben fehlen oftmals die Standortfaktoren. Der Umfang der neu geschaffenen Arbeitsplätze ist abhängig von der Größe und dem Freizeit- und Dienstleistungsangebot der Parks. Einige Parks haben eigenes Reinigungspersonal und eigene Handwerker, andere wiederum vergeben diese Arbeiten nach außen, womit der Anteil der derivierten Arbeitsplätze, also der aufgrund des Parks geschaffenen, ansteigt. Grundsätzlich kann sich die Ansiedlung eines Ferienparks folgendermaßen auf den Arbeitsmarkt auswirken:

- „Arbeitsmöglichkeiten beim Bau des Ferienparks,
- Beschäftigung im Ferienpark,
- indirekte Effekte durch die Ausgaben der direkt Beschäftigten, die Aufträge und Käufe des Ferienzentrums und die Ausgaben der Gäste außerhalb des Ferienzentrums“ (MIELKE 1993, S.30).

Aufgrund der hohen Investitionssumme ist das Investitionsvolumen pro Arbeitsplatz mit fast 1 Mio. DM (938 000 DM laut MIELKE) weit höher als im traditionellen Fremdenverkehrsgewerbe, das pro Arbeitsplatz zwischen 130 000 und 180 000 DM investiert. Der Umfang der derivierten Arbeitsplätze ist nur bedingt abzuschätzen. Laut MIELKE (1993) geht Center Parcs von 150 indirekten Arbeitsplätzen aus, die in der Region entstehen. Hierbei muß allerdings beachtet werden, daß die Ausflugstätigkeit und damit natürlich auch die Ausgaben der Gäste außerhalb des Parks bei Center Parcs wesentlich geringer ausfallen als bei außenorientierten Betriebskonzepten. Insofern muß bei Gran Dorado mit stärkeren indirekten Beschäftigungseffekten gerechnet werden. Derivierte Arbeitsplätze befinden sich bei allen Zulieferern, technischen Diensten, den touristischen Infrastruktureinrichtungen der Region (z.B. Gastronomiebetriebe, Freizeiteinrichtungen, Freizeitparks) oder dem Einzelhandel in Medebach und umliegenden Orten. Die Frage, wieviele Arbeitsplätze deriviert entstanden sind, läßt sich nicht konkret beantworten. „Ohne jeden Zweifel steht fest, daß die Gäste des Ferienparks auch die Einzelhandelsgeschäfte, Ga-

stronomiebetriebe etc. der Stadt aufsuchen. Es gibt auch zur Zeit keine Statistik oder greifbare Unterlagen darüber, wieviel neue Arbeitsplätze in den sonstigen Medebacher Betrieben geschaffen wurden. Fest steht natürlich, daß Medebacher Handwerksbetriebe in beachtlichem Umfang Aufträge zur Aufrechterhaltung des laufenden Betriebs des Ferienparks erhalten. Auch hier gibt es allerdings keine verlässlichen Unterlagen über neue Arbeitsplätze infolge der Ansiedlung des Ferienparks“ (Auskunft der Stadt Medebach 1997). Ein konkretes Beispiel ist das Reinigungsunternehmen Emde & Granderath, das für die Reinigungsarbeiten im gesamten Park zuständig ist. Das Unternehmen aus Medebach bestand schon vor der Öffnung des Ferienparks. Für die Reinigung des Parks, also aller Bungalows, der Hotelzimmer, des Gran Place usw. sind zusätzlich 160 Mitarbeiter von Emde & Granderath tätig.

Die Beschäftigungszahlen insgesamt sehen für den „Gran Dorado Hochsauerland“ wie folgt aus (Mai 1997): Insgesamt sind 311 Mitarbeiter beim Park beschäftigt. Hiervon sind 180 Vollzeitbeschäftigte und 101 Aushilfen (darunter 25 Schüler, 1 Student, 1 Rentner). Hinzu kommen noch 24 Auszubildende und 6 Praktikanten. Ungefähr die Hälfte der Mitarbeiter kommt aus der Region; sie sind überwiegend in den Bereichen Gastronomie, Housekeeping, Schwimmbad, Technik, Administration und Einzelhandel beschäftigt. Der Nationalitätenmix der Mitarbeiter setzt sich zusammen aus 83% Deutschen, 7% Niederländern und 10% sonstigen Nationalitäten. Viele der nicht aus der Region stammenden Mitarbeiter haben sich in Medebach und Umgebung niedergelassen. Aufgrund der Wetterabhängigkeit der Ferienparks gewährleistet diese Betriebsform eine hohe Rate ganzjähriger Beschäftigung. Die negativen Aspekte der saisonalen Beschäftigung im Fremdenverkehr treten hier überwiegend nicht auf. Ferienparks schaffen in überwiegend strukturschwachen ländlichen Räumen eine hohe Zahl von Arbeitsplätzen.

### 5.2.4 Auswirkungen auf die kommunalen Haushalte

Hier muß im besonderen darauf geachtet werden, daß die Steuergrundlagen in den

einzelnen Staaten, in denen sich Ferienparks befinden, unterschiedlich sind. Im folgenden wird auf das konkrete Beispiel der Stadt Medebach eingegangen, das recht anschaulich mögliche Effekte auf die kommunalen Haushalte aufzeigt (Auskünfte von Stadtdirektor H. Nolte 1997, nachstehend teilweise im Zitat). „Erst einmal haben wir natürlich Einnahmen aus der Grundsteuer B. Das macht 260 000 DM per anno an Mehreinnahmen. Wie es im Moment aussieht, fällt die Gewerbesteuer ja bald durch die Steuerreform weg. Es gibt aber noch die Gewerbesteuer. Diese tritt allerdings erst nach 3-4 Jahren in Kraft. Diese Größenordnung ist bis heute noch nicht abzuschätzen. Wir haben aber insgesamt auch 260 direkte Arbeitsplätze mehr. Die schlagen wie folgt zu Buche: Die Städte und Gemeinden bekommen vom Land Zahlungen, die sich anteilig auf die Einkommenssteuerbeträge errechnen.“ Im Jahre 1996 belief sich dieser insgesamt auf die 396 Gemeinden in NRW zu verteilende Betrag auf 10 536 000 000 DM. Die Verteilung erfolgt in der Form, daß die Einkommen der Einwohner in den einzelnen 396 Gemeinden prozentual zueinander ins Verhältnis gesetzt werden. Diese Prozentzahlen werden alle drei Jahre neu festgesetzt. Die Prozentzahlen für die Stadt Medebach haben sich wie folgt entwickelt: 1991-1993: 0,0002836, 1994-1996: 0,0003025 und 1997-1999: 0,0003460.

Aus den vorstehenden Zahlen wird deutlich, daß der prozentuale Anteil der Stadt Medebach deutlich gestiegen ist. Da die Prozentzahlen aller 396 Gemeinden insgesamt 100% ergeben müssen, müssen sie sich folgerichtig bei anderen Gemeinden zurückentwickelt haben. „Hier haben wir Zuwächse von rund 200 000 DM per anno verzeichnen können. Zwar haben wir aufgrund der höheren Einnahmen bei der Grundsteuer B weniger Ausgleichszahlungen (Schlüsselzuweisungen) vom Land bekommen, die erhöhten Einkommenssteueranteile fließen hier zum Glück aber nicht ein, so können wir einen guten Überschuß verzeichnen.“

Aber auch im Bereich der Strom- und Gasversorgung hat sich etwas getan. Zwar hat Gran Dorado eigene Verträge mit der VEW (Vereinigte Elektrizitätswerke Westfalen)

und der WFG (Westfälische Ferngas AG) abgeschlossen, die erhöhten Lieferungen auf das Stadtgebiet haben aber auch für die Stadt Effekte. So haben sich die Konzessionsabgaben (Zahlung der Versorger an die Stadt für die Erlaubnis, als alleiniger Versorger aufzutreten, berechnet nach dem Gesamtabsatz von Strom oder Gas auf dem Stadtgebiet) der Versorger erhöht. So steht beispielsweise bei der Stadt Medebach seitens der WFG eine neue Tarifierung der Konzessionsabgabe von 20 000 DM auf 55 000 DM unmittelbar bevor. Beim Wasserpreis gibt es keine Ermäßigung für Gran Dorado. Hier wird der gleiche Preis bezahlt wie bei den Privathaushalten der Stadt Medebach. „Zunächst kostete der Kubikmeter Wasser 2,37 DM. Mittlerweile ist der Preis für alle auf 2,11 DM herabgesetzt worden. Der Abwasserpreis ist dank des großen Abnehmers konstant bei 3,45 DM geblieben. Ohne Gran Dorado hätten wir den schon längst heraufsetzen müssen. Pro Jahr verbraucht Gran Dorado ca. 140 000 Kubikmeter Wasser. Das macht rund 400 000 DM Frischwasser- und 500 000 DM Abwasserkosten aus. Im Moment müssen wir für 6 Millionen DM eine neue Kläranlage bauen. Dies liegt aber nicht allein an Gran Dorado. Natürlich müssen wir deswegen unsere Kapazitäten erweitern, die alte Anlage hätten wir aber ohne die Gran Dorado-Ansiedlung auch erneuern müssen, weil hier eine dritte Klärstufe fehlt. Aber zusammenfassend läßt sich sagen, daß aufgrund des Parks die Frischwasserkosten gesenkt und die Abwasserkosten gehalten worden sind. Ich denke, das dies einmalig in NRW sein dürfte. Überdies ist die Ausgangslage in Medebach ungünstig, da wir hier mit 66 Einwohner je km<sup>2</sup> die viert dünnbesiedelte Stadt in NRW sind. Ein riesiges Netz bedeutet normalerweise hohe und steigende Kosten.“ Im Zeitraum Dezember 1995 bis Ende November 1996 bezahlte Gran Dorado 371 429,19 DM für Frischwasser. Die Kosten für Abwasser beliefen sich im gleichen Zeitraum auf 590 701,58 DM. So zahlte Gran Dorado 1996 insgesamt 962 130,77 DM an die Stadt Medebach für Frisch- und Abwasserkosten.

Die Gran Dorado-Ansiedlung hatte aber auch Auswirkungen auf die Bevölkerungsentwicklung. Über einen jahrzehntelangen Zeitraum

hat sich die Einwohnerzahl so gut wie nicht verändert. Vor Eröffnung des Parks hatte die Stadt rund 7 100 Einwohner. „Jetzt, zwei Jahre später, sind wir schon bei 8 400. Die Mitarbeiter des Parks schlagen hier voll in der Statistik durch. Ein Großteil der Beschäftigten wohnt jetzt mit den Familienangehörigen in unserer Stadt. Im Bevölkerungszuwachs sind aber auch 400 Aussiedler enthalten. Trotzdem ein extremer Zuwachs. Das sehen wir auch am sehr hohen Bedarf an Bauland. Fast 10 Jahre lang haben wir in einem erschlossenen Neubaugebiet in Superlage Plätze für 14 DM pro m<sup>2</sup> angeboten, und nichts passierte. Mit der Grundsteinlegung des Parks waren plötzlich alle Flächen verkauft. Wir haben dann in schnellster Zeit aufgrund des Nachfrage- drucks im Stadtgebiet neues Bauland geschaffen, und in einem Jahr waren 40 von 50 Plätzen weg. In den zu Medebach gehörenden Dörfern sieht die Entwicklung nicht anders aus.“

### 5.3 Die soziokulturellen Auswirkungen

Durch die Ansiedlung von Ferienparks sind soziokulturelle Auswirkungen möglich. „Mit soziokulturellen Effekten sind Einflüsse von außen gemeint, die regionale oder örtliche Verhaltensmuster, Wertvorstellungen und Sozialgefüge verändern“ (MIELKE 1993, S.26). Mögliche soziokulturelle Effekte von Ferien- großprojekten können sein:

- Beeinträchtigung des Ortsbildes und der Landschaft durch die dominierende „urbane“ Architektur der Ferienzentren,
- Gefühl der Überfremdung bei den Einheimischen durch die starke Präsenz der Feriengäste im Ort,
- Zuwanderung von Arbeitskräften von außerhalb,
- unkritische Übernahme von Verhaltensmustern und Werten der Feriengäste und Zuzuwandernden,
- damit zusammenhängend der Zerfall traditioneller Wertvorstellungen und der lokalen Identität,
- Konfrontation mit dem von auswärts kommenden Management der Parks,
- damit zusammenhängend die Gefahr des Verlustes oder der Einschränkung der politischen Autonomie in kommunalen Angelegenheiten und
- Zunahme sozialer und ökonomischer Dis-

paritäten aufgrund unterschiedlicher Teilnahme an den vom Park ausgelösten ökonomischen Effekten (MIELKE 1993).

Diese möglichen soziokulturellen Effekte müssen nicht zwingend eintreten. Das Ausmaß der Effekte hängt zum großen Teil vom Größenverhältnis zwischen der Gemeinde und dem Ferienzentrum ab. Mit stärkeren Effekten ist zu rechnen, wenn hohe Gästezahlen des Ferienparks auf eine geringe Einwohnerzahl der Gemeinde treffen. Dies ist vor allem in der Praxis häufig der Fall, da die Ferienzentren überwiegend in ländlichen Gebieten verstandortet werden. Das empfohlene Verhältnis von Bettenzahl zur Einwohnerzahl von 1:1 wird häufig überschritten. Im Gesamtgebiet Medebach geht man von einem Verhältnis Einwohnerzahl zu Bettenzahl von 3:1 aus. Betrachtet man den direkt am Park gelegenen Kernort Medebach isoliert, so ergibt sich ein Verhältnis von 1,5:1.

Auch die Betriebskonzepte spielen eine Rolle. Beim geschlossenen Konzept wie bei Center Parks dürften die soziokulturellen Auswirkungen geringer sein, da darauf abgezielt wird, daß die Gäste möglichst alle Angebote im Park vorfinden. Außenorientierte Konzepte beziehen die Attraktivität der Umgebung dagegen bewußt mit ein. Sind ein Park kleiner oder schlechter ausgestattet und die Umgebung für Einkäufe oder zum Spaziergehen attraktiv, so verlassen die Gäste vermehrt die Anlage. „Unter soziokulturellen Aspekten dürften dabei die Aktivitäten Einkaufen und Restaurantbesuch, so positiv diese auch ökonomisch sein mögen, problematischer sein, da die Gäste dabei in die Ortschaften „eindringen“. Die landschaftsbezogenen Aktivitäten finden hingegen meist in unmittelbarer Nähe des Parks statt“ (MIELKE 1993, S.27).

## 6. Das Profil von Gran Dorado Hochsauerland (vgl. Bilder 1-6)

Im Juli 1994 nahm der neueste Park der Gran Dorado Leisure N.V. westlich der Stadt Medebach im Hochsauerland seinen Betrieb auf. Zunächst konnte der Betrieb mit nur etwas mehr als hundert der insgesamt 570 Bungalows eröffnet werden. Es hatte erhebliche Verzögerungen durch Baupannen und Finanzierungslücken gegeben; so konnte die voll-



**Bild 1: Ferienpark „Gran Dorado Hochsauerland“ in Medebach zum Zeitpunkt der Baufertigstellung 1995**  
(Foto: Gran Dorado Group, Park Hochsauerland)



**Bild 2: Gebäudetypen im Ferienpark „Gran Dorado Hochsauerland“**  
(Foto: P. Ledune, Sept. 1997)



**Bild 3: Das Zentralgebäude ('Gran Place')  
im Ferienpark „Gran Dorado Hochsauerland“  
(Foto: P. Ledune, Aug. 1997)**



**Bild 4: 'Subtropisches Schwimmparadies' im Gran Place  
(Foto: P. Ledune, Febr. 1997)**



**Bild 5: Restaurants ...**



**Bild 6: ... und Boutiquen im Gran Place**  
(Fotos: P. Ledune, Febr. 1997)

ständige Baufertigstellung erst im August 1995 gefeiert werden, d.h. ein Jahr nach der Parkeröffnung (KEMPER 1995). Die Gesamtanlage umfaßt 3 452 Betten. Die Größe der Anlage beträgt insgesamt 42 ha. Über diese Fläche verteilen sich 570 Bungalows für 4, 6 und 8 Personen. Insgesamt kann unter sieben verschiedenen Bungalowtypen ausgewählt werden. Neben den Bungalows gibt es auch ein Parkhotel. Hierzu gehören 121 moderne Zimmer im 4-Sterne-Bereich, davon 12 Hotellsuiten einschließlich zweier Hochzeitssuiten. Die Gesellschaftsform des Ferienparks ist eine GmbH. „Der Ferienpark „Gran Dorado Hochsauerland“ steht unter dem Management der Gran Dorado Leisure N.V. mit Sitz in Amsterdam. Die Eigentümergesellschaft, HS Ferienpark GmbH, setzt sich aus mehreren finanzierenden Gesellschaftern und einer finanzierenden Bank zusammen“ (Gran Dorado Hochsauerland 1997). Der Park ist „autofrei“, ein Einfahren der PKWs ist nur am An- und Abreisetag möglich. Der Ausschluß der Autos wird allerdings nicht konsequent durchgesetzt. Auch an Tagen, die keine ausdrücklichen An- und Abreisetage sind, fahren häufig PKWs durch das Parkgelände. Insofern sind viele der Befragten mit der Durchsetzung des autofreien Parks nicht zufrieden. 5,9% der Befragten antworteten auf die offene Frage „Was hat Ihnen im Park überhaupt nicht gefallen?“ mit einer negativen Anmerkung zur mangelnden Durchsetzung des autofreien Parks.

Zu jedem Ferienpark des Unternehmens Gran Dorado gehört ein überdachtes Zentrum, das in jedem Park „Gran Place“ heißt. Nach eigenem Bekunden ist der Gran Place im „Gran Dorado Hochsauerland“ der schönste. Das Zentrum ist Ausgangspunkt zu den überdachten Attraktionen des Parks. Der Gran Place selbst ist mit tropischen Pflanzen reich begrünt, die Wege sind mit Natursteinen ausgelegt. Die Fläche ist über zwei Ebenen verteilt. Die Ebenen werden durch Treppen oder kinderwagen- und rollstuhlfreundliche Wege erreicht. Es gibt kleine Teiche, die mit Wasserläufen und Wasserfällen verbunden sind. Über den Gran Place sind sämtliche Restaurationsangebote des Ferienparks erreichbar. Teilweise wird von den Restaurants die Fläche des Gran Place als Terrasse mitbenutzt. Neben den Restaurants gibt es hier auch

noch Cafés und Bars. Im Gran Place befinden sich außerdem die Sport- und Modeboutique „Styles“ und der Geschenkshop „Inspiration“. Jeden Abend soll Livemusik die nötige Urlaubsatmosphäre im Gran Place entstehen lassen. Neben den Restaurants kann man nur vom Gran Place aus auch die Sporteinrichtungen, die Sauna und das Badeparadies betreten. Außerdem befinden sich im Souterrain des Gran Place der Supermarkt, eine Spielhalle und die Diskothek „Fox“.

Wichtigste Einrichtung und größte Attraktion des Ferienparks ist ohne Zweifel das große Badeparadies. Die Gesamtfläche beträgt 4 000 m<sup>2</sup>, davon sind 1 300 m<sup>2</sup> Wasserfläche. Es handelt sich hierbei um ein Spaßbad; Sprungtürme und Schwimmbecken mit Wettkampfbahnen fehlen völlig. Vom Besucheraufkommen her gesehen zählt das Badeparadies im „Gran Dorado Hochsauerland“ zu den „Top Ten“ der deutschen Spaßbäder (Gran Dorado Hochsauerland 1997). Im ersten vollen Betriebsjahr, also dem ersten Jahr mit voller Bungalowkapazität des Ferienparks, hatte das Spaßbad ein Besucheraufkommen von knapp 600 000 Personen.

Im gleichen Jahr 1996 wurde ein Gesamtumsatz von 42 Mio. DM erreicht. Im Jahr zuvor waren es noch 21,0 Mio. DM, allerdings bei geringerer Bettenkapazität. Damit liegt „Gran Dorado Hochsauerland“ unter den „Top Ten“ der deutschen Hotellerie nach Umsatzzahlen. „Es ist wie in den fünfziger Jahren: Deutsche Urlauber pilgern wieder in das Hochsauerland. Mitten in dem Städtedreieck Dortmund-Kassel-Frankfurt liegt der Aufsteiger der deutschen Hotellerie. Das Gran Dorado konnte gleich in seinem ersten vollen Geschäftsjahr den neunten Platz unter den größten deutschen Hotels erklimmen“ (FAZ vom 22.05.1997).

## 7. Die Gran Dorado-Gäste

Im Vorfeld der Befragung war der hohe Anteil niederländischer Gäste bekannt. Aus diesem Grund wurde der Fragebogen auch in niederländisch mit Hilfe des Institutes für Niederlandistik an der FU Berlin übersetzt. Mit diesem Fragebogen konnten auch die zahlreichen niederländischen Gäste angesprochen und erfaßt werden. Die 477 Befragten



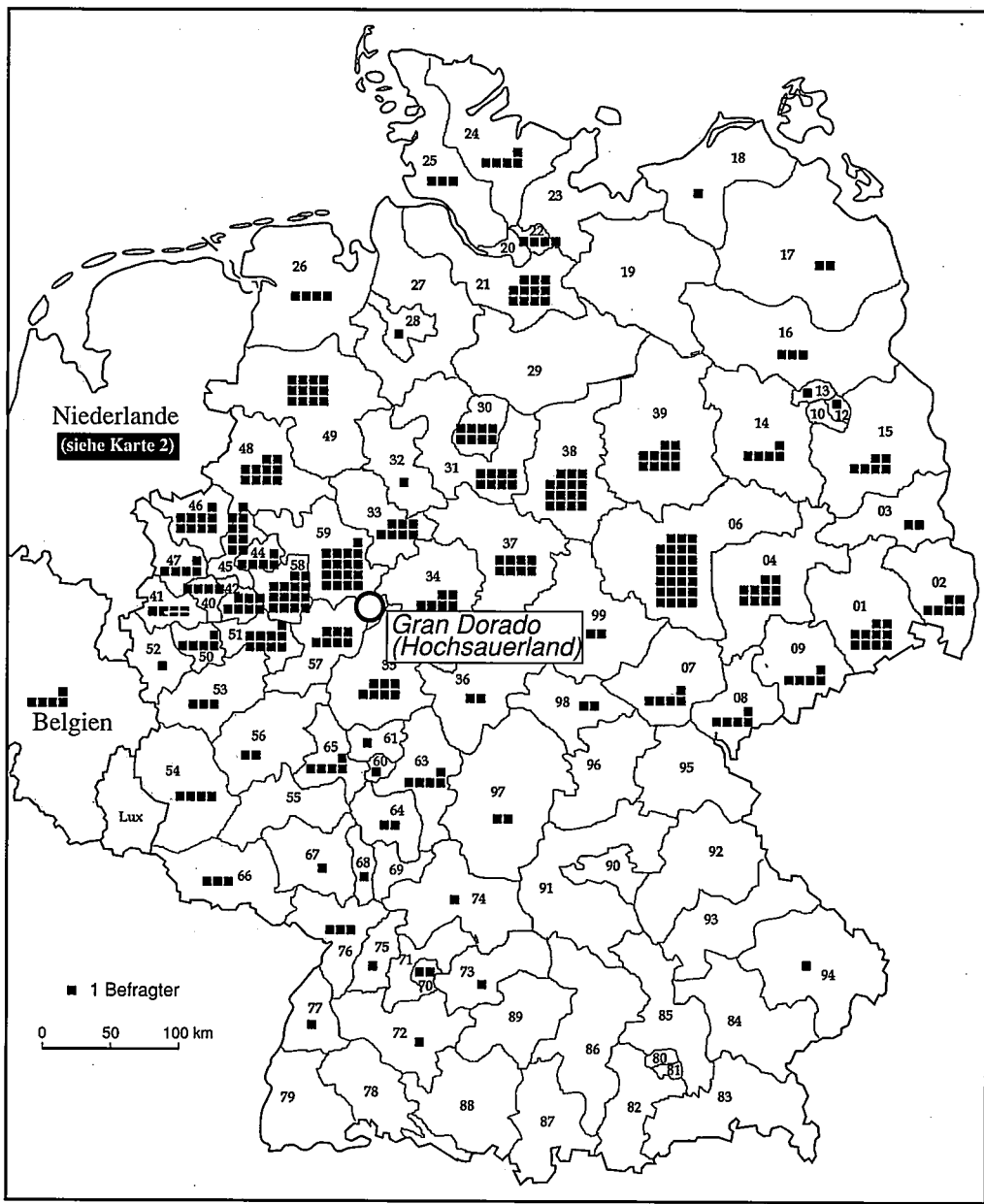
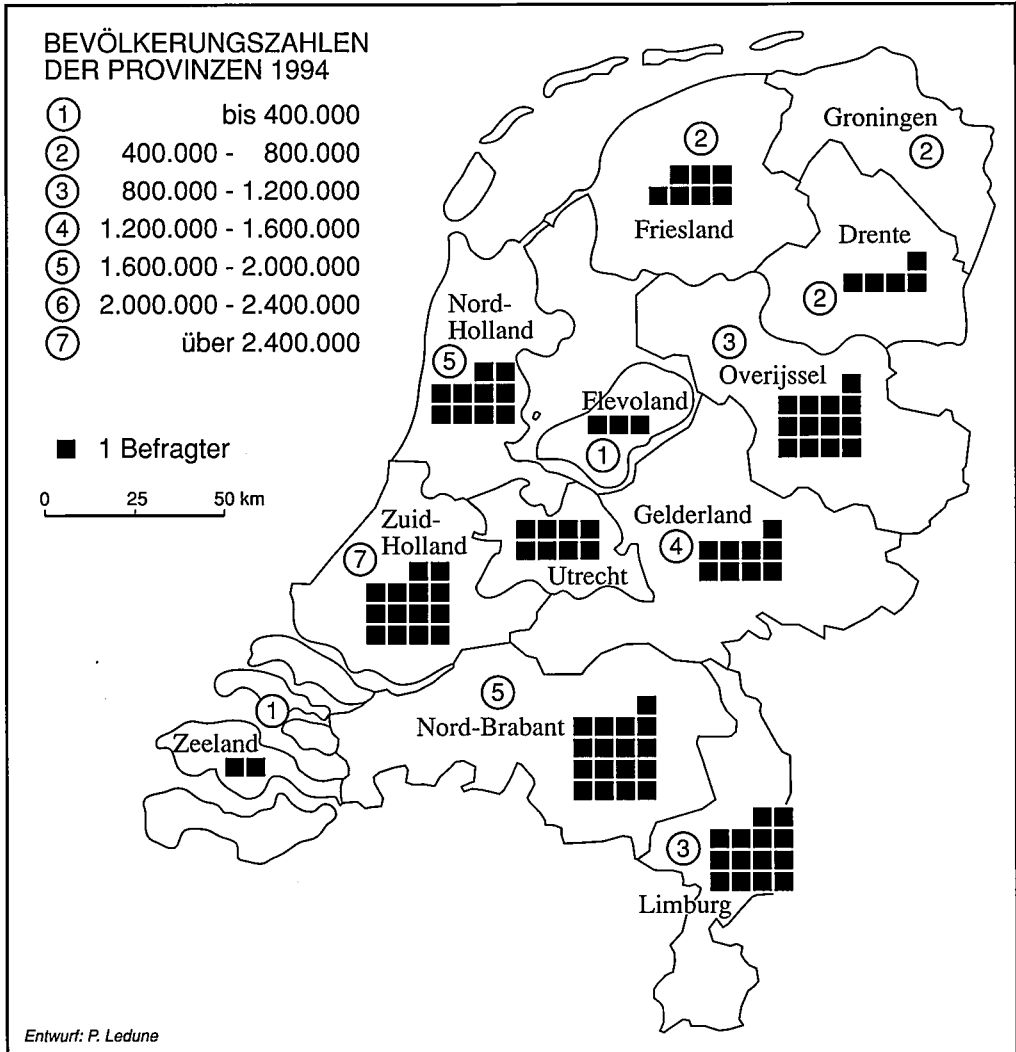


Abb. 4: Herkunft der befragten Gäste Oktober 1996 und Februar 1997 (Karte 1)

teilen sich in folgende Nationalitäten auf: 352 Befragte waren Deutsche, 118 waren Niederländer, und fünf Besucher Belgier. Je ein Gast gab die Nationalität Spanien und Jugoslawien an. Das entspricht einer prozentualen Verteilung von 73,8 % Deutschen, 24,7 % Niederländern und 1 % Belgiern. „Sonstige Nationalitäten“ nehmen hierbei 0,4 % ein. 1996 stell-

ten die niederländischen Gäste mit 47,75% den größten Gästeanteil, dicht gefolgt von deutschen Urlaubern, die mit 45,49% in der Gästestatistik erscheinen.

Betrachtet man die Herkunft der deutschen Gäste, so fällt zunächst auf, daß der Bereich Nordrhein-Westfalen am stärksten vertreten ist



**Abb. 5: Herkunft der befragten niederländischen Gäste  
Oktober 1996 und Februar 1997 (Karte 2)**

(Abb. 4). Dies hängt natürlich in erster Linie auch damit zusammen, daß dieses Herkunftsgebiet das bevölkerungsreichste Bundesland ist. Sehr stark vertreten sind auch die neuen Bundesländer, vor allem Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt. Für die Bewohner der neuen Bundesländer, vor allem der südlichen, ist der „Gran Dorado Hochsauerland“ der nächstgelegene Ferienpark. Hinzu kommt, daß es für diesen bundesdeutschen Bevölkerungsteil offenbar noch immer einen Nachholbedarf im Bereich des Kurzurlaubs wesens in überdachten Ferienwelten gibt. Des weiteren über-

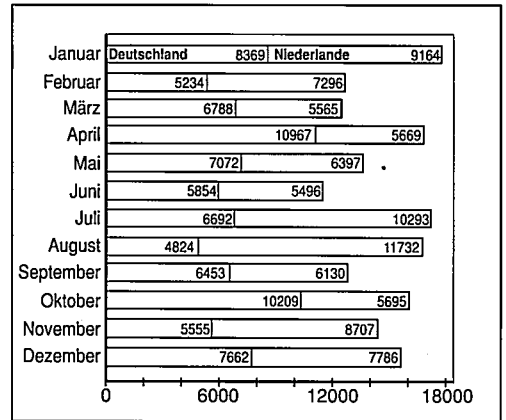
rascht ein großer Anteil von Gästen aus dem Großraum Hamburg und aus Schleswig-Holstein, dies, obwohl für diesen Raum der Center Parc „Bispinger Heide“, 45 km südlich von Hamburg, leichter erreichbar ist. Signifikant ist ein „bayerisches Loch“. Befragte Gäste aus dem Freistaat Bayern fehlen fast vollständig. Auch dieses „Phänomen“ wird von Gran Dorado bestätigt. Offensichtlich sind die bayerischen Bundesbürger, was Kurzurlaubsaktivitäten betrifft, eher nach Süden ausgerichtet. Möglich ist auch das Zielgebiet Bayern (mit Bayerischem Wald, Allgäu, oder Alpen)

selbst. Nicht stark, aber zumindest mit Gästen aus diesem Raum vertreten, sind Bürger aus den südwestlichen Bundesländern Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Saarland und Teilen Hessens, obwohl die Anfahrtswege zum Teil sehr weit sind.

In diesem Zusammenhang lohnt ein Vergleich mit dem Einzugsgebiet des Sauerlandes als Reiseziel vor Öffnung des Parks. „Einschränkend ist aber auch zu berücksichtigen, daß es sich bei den derzeitigen Sauerlandurlaubern in erster Linie um Nordrhein-Westfalen handelt. Von der übrigen deutschen Bevölkerung verfügen nur wenige über Sauerland-Reisefahrung, und von daher ist für den deutschen Bevölkerungsdurchschnitt auch von einem eher undifferenzierten Sauerland-Bild auszugehen, verbunden mit einem geringen Bekanntheitsgrad“ (IPK 1993, S.24). Das große Einzugsgebiet des „Gran Dorado Hochsauerland“ in Medebach mit Gästen aus dem gesamten Bundesgebiet sorgt für einen höheren Bekanntheitsgrad des Sauerlandes, dies insbesondere auch unter dem Aspekt der bundesweiten Werbung des Unternehmens mit den verschiedensten Medien (z.B. TV und Internet).

Betrachtet man die Herkunft der niederländischen Gäste, so fällt keine besondere Gewichtung auf (Abb. 5). Die meisten Gäste kommen aus der Provinz Nord-Brabant. Insgesamt sind die dicht besiedelten Gebiete Zuid-Holland, Nord-Holland und Nord-Brabant stark vertreten. Auffällig ist vielleicht noch die große Anzahl von Gästen aus der im niederländischen Vergleich eher dünn besiedelten Provinz Limburg. Hier spielt aber wohl die relative Nähe zum Park eine Rolle. Gäste aus der Provinz Groningen fehlen in der Gästebefragung völlig. Im Gegensatz zum Einzugsgebiet des Sauerlandes vor Parköffnung bei den deutschen Gästen gibt es im niederländischen Fall keine großen Zugewinne. Hauptquellmärkte waren auch vorher die Agglomerationen Amsterdam, Rotterdam, Den Haag und die ostholländischen Provinzen (IPK 1993, S.19).

Im Jahr 1996 konnten insgesamt 188 334 Gästeankünfte im Gran Dorado Hochsauerland verzeichnet werden. Die Anteile der deutschen und niederländischen Gäste differierten in den Monaten zum Teil beträchtlich (Abb.

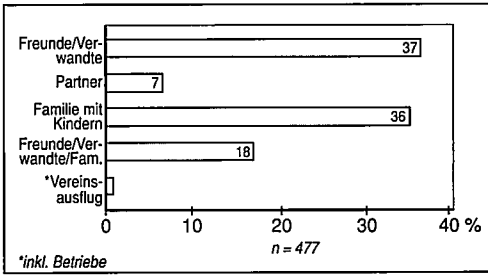


**Abb. 6: Anteil der deutschen und der niederländischen Gäste im Gran Dorado Hochsauerland nach Monaten 1996**

(Quelle: Daten der Statistikabteilung des Gran Dorado Hochsauerland)

6). Die deutschen Gran Dorado-Gäste erreichen ihre größten Anteile in der klassischen Nebensaison. Vor allem im April und im Oktober sind fast doppelt so viele Deutsche wie Niederländer im Park. Auch in absoluten Werten werden hier für die deutschen Gäste die Jahreshöchstsummen erzielt, während Niederländer ihre Minima erreichen. Bei den Niederländern sind diese Zeiträume offenbar nicht so beliebt. Niederländische Gäste sind vor allem im Sommer die dominierende Gästegruppe. Während Niederländer im August einen Gästeanteil von 70% stellen, erreicht der Anteil der deutschen Gäste den Jahrestiefpunkt. Auch absolut ist der August ein interessanter Monat. Im Jahresvergleich kommen sonst nie so viele Niederländer (11 732) und nie so wenige Deutsche (4 824) in der Statistik vor. In den sonstigen Monaten nähern sich die Anteile einer 50 zu 50-Verteilung.

Nimmt man beide Gruppen zusammen, so ist der Park in den Sommermonaten Juli und August und im Januar am besten belegt. Eine schwache Belegung ist demnach in den Monaten Februar, März und Juni zu verzeichnen. Es bleibt natürlich die Frage offen, weshalb sich deutsche und niederländische Gäste in ihrem Buchungsverhalten bei der Neben- und Hauptsaison invers verhalten. Möglicherweise ist es bei Niederländern beliebt, den Haupturlaub im Sommer in einem Ferienzentrum zu verbringen. Für deutsche Urlauber



**Abb. 7: Urlaubsgruppenzugehörigkeit der befragten Gäste 1996**

(Quelle: Befragungen im „Gran Dorado Hochsauerland“)

sind Feriencentren offenbar eher ein Ziel für Zweit- und Dritturlaube. Um das zu belegen, besteht in jedem Falle noch Forschungsbedarf.

Im Rahmen der Befragung konnten die Gäste angeben, mit welcher Gruppe sie sich im Ferienpark aufhalten (Abb. 7). Diejenigen Gäste, die mit Freunden und Verwandten im Gran Dorado Park sind, stellen mit 37% die größte Gruppe. Dieser folgt die Gruppe Familien mit Kindern (36%). Mit mehreren Freunden/Verwandten oder mehreren Familien mit Kindern waren 18% zum Aufenthalt in den Gran Dorado gekommen. Eher gering ist die Zahl der Befragten, die nur mit ihrem Partner im Park sind. Dies liegt sicherlich auch daran, daß im „Gran Dorado Hochsauerland“, anders als an anderen Gran Dorado-Standorten, keine Zweipersonen-Bungalows zur Verfügung stehen. Es bleibt die Möglichkeit, zu zweit einen Vierpersonen-Bungalow zu buchen oder ein Hotelzimmer zu nehmen. Ein Hotelzimmer ist allerdings verhältnismäßig teuer, insbesondere vor dem Hintergrund, daß hier keine Selbstversorgung möglich ist.

Betrachtet man die durchschnittlichen Personenzahlen hinsichtlich der Urlaubsgruppenzugehörigkeit, so ergeben sich folgende Werte:

|  |               |
|--|---------------|
| Freunde/Verwandte                      | 9,9 Personen  |
| Partner                                | 2,0 Personen  |
| Familie mit Kindern                    | 4,2 Personen  |
| Freunde/Verwandte/Familien mit Kindern | 8,2 Personen  |
| Betriebs- /Vereinsausflug              | 27,7 Personen |

Neben den zu erwartenden Durchschnittszahlen für Befragte, die mit dem Partner (zwei

Personen) oder Familien mit Kindern (in der Regel Eltern mit zwei oder drei Kindern) zu einem Aufenthalt in den Gran Dorado Park gekommen sind, fällt auf, daß die durchschnittliche Personenzahl für die anderen Gruppen größer ist. Hieraus läßt sich schließen, daß ein Kurzurlaub bei Gran Dorado besonders auch ein willkommener Anlaß ist, mit mehreren Freunden oder Verwandten bzw. mit mehreren Familien etwas zu unternehmen. Offensichtlich ist es beliebt, einen Kurzurlaub mit mehreren Personen, befreundet oder verwandt, durchzuführen. Interessant ist auch, daß die Altersgruppe der über 60jährigen vorwiegend mit Freunden/Verwandten und mit Familien mit Kindern anreist. Zu einem Kurzurlaub bei Gran Dorado kommen die älteren Gäste also oftmals als „mitfahrende Großeltern“.

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der befragten Gäste beträgt 5,4 Tage. Zwischen Niederländern und Deutschen gibt es hierbei nur geringe Unterschiede. Unterteilt nach Gruppen haben die Betriebs- oder Vereinsausflügler mit 4,5 Tagen den kürzesten, Familien mit Kindern mit sechs Tagen den längsten Aufenthalt. Ein signifikanter Unterschied bezüglich der Aufenthaltsdauer zwischen Spätsommer- und Winterbefragung ist allerdings nicht zu erkennen. Gran Dorado gibt für 1996 eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 4,4 Tagen an.

## 8. Mögliche Rückkehr ins Sauerland

Besonders interessant für das Sauerland ist natürlich die Frage, ob die Gäste des Gran Dorado Parks und vor allem die neuen Gäste, die sich zum ersten Mal im Sauerland zu einem (Kurz-) Urlaub aufhalten, an das Reiseziel „Sauerland“ zu binden sind. Im persönlichen Gespräch mit den befragten Gästen wurde sehr oft geäußert, daß man überrascht sei, wie landschaftlich schön das Sauerland ist. Bei der offenen Frage „Was hat Ihnen außerhalb des Parks am besten gefallen?“ antworteten 22,9% der Befragten: „Das Sauerland/die Landschaft ist sehr schön / nette Umgebung“.

Zum Abschluß des Fragebogens wurde die Rückkehrfrage gestellt. Diese bezog sich bewußt auf die Region Sauerland und nicht

ausschließlich auf den Park. Hierbei gaben 91,2% der befragten Gäste an, daß Sie sich eine Rückkehr in das Sauerland vorstellen können bzw. bereits so etwas planen. Lediglich 8,8% können es sich nicht vorstellen, noch einmal die „Region“ Sauerland zu besuchen, ein extrem eindeutiges Ergebnis, das allerdings mit Vorsicht zu betrachten ist. Schließlich wäre es diesbezüglich interessant zu untersuchen, ob tatsächlich, und wenn ja, in welchem Umfang und bei welcher Unterkunftstypart ehemalige Gran Dorado-Gäste noch einmal ins Sauerland kommen. Hier wurde von einigen Befragten im Interview erwähnt, daß sie zwar nicht noch einmal in den Park, wohl aber in die Region zurückkehren möchten. Zumindest klingt hier ein überaus positiver Grundton gegenüber dem Reisegebiet durch. Das Sauerland gefällt. Tatsache ist in jedem Fall, daß etwas, was man mit eigenen Augen gesehen hat und was einem gefällt, besser ist als jede Werbung. Auch darf man die Wirkung der „Mundpropaganda“ nicht unterschätzen. Überdies hätte man die Gäste des „Gran Dorado Hochsauerland“ wahrscheinlich nicht über die klassische Werbung der Touristik-Zentrale Sauerland, die über den Landesfremdenverkehrsverband Westfalen für die Vermarktung des Sauerlandes zuständig ist, erreichen können. Dies gilt vor allem auch vor dem Hintergrund, daß seitens der Touristik-Zentrale Sauerland nicht bundesweit für diese Region geworben wird.

Es ergibt sich: Über 60% der Gran Dorado-Gäste aus allen Altersgruppen sind zum ersten Mal im Sauerland, und mehr als 90% wollen noch einmal in die Region zurückkehren. Ganz offensichtlich eröffnet sich hier für das Sauerland ein neues Kundenpotential. Hierauf müßte der Tourismus im Sauerland mit Komplettangeboten, insbesondere für Familien mit Kindern, und gezielter Werbung auch überregional bzw. bundesweit und mit leichter Buchungsmöglichkeit reagieren. Es müßte versucht werden, ehemalige Gäste des „Gran Dorado Hochsauerland“ gezielt mit Werbung für das Sauerland anzusprechen. Vielleicht kann mit ehemaligen Gran Dorado-Gästen die ansonsten rückläufige Entwicklung der Gästezahlen im traditionellen Beherbergungsgewerbe des Sauerlandes gebremst werden.

## 9. Lebensmittelversorgung der Gäste

Betrachtet man alle Gäste, die sich, zu welchem Grad auch immer, selbst versorgen, so ergibt sich ein Wert von 84%. Das heißt, 84% der Gäste kochen die Hauptmahlzeiten mehr oder weniger häufig selbst. Nur 16% nehmen durchweg das Essensangebot des Parks bzw. außerhalb des Parks wahr. Ein Drittel der Gäste (30%) versorgt sich in der Hälfte der Fälle selbst. Knapp ein Viertel kocht die Hauptmahlzeiten bis zu 25% im eigenen Bungalow. Nur lediglich 12% kochen in jedem Falle selbst und nehmen so auch nicht das Restaurationsangebot, wo auch immer, wahr.

Daraus ergibt sich, daß 88% der Gäste doch mindestens einmal, in der Regel allerdings mehrmals, Essen gehen (genauer Wert 2,4). Davon entfallen 70,3% der Restaurantbesuche auf die Angebote innerhalb des Parks und 29,7% auf Angebote außerhalb des Parks. Unter Berücksichtigung der Gästeankünfte (1996 ca. 190 000) ergeben sich somit bedeutende Werte für die Gastronomie innerhalb wie außerhalb des Parks.

Häufig wird vermutet, daß die Niederländer überwiegend selbst kochen und den größten Teil der Lebensmittel von zu Hause mitbringen. Dies kann allerdings in der Untersuchung nicht bestätigt werden. Vergleicht man den Anteil der niederländischen Gäste, die Hauptmahlzeiten zu einem bestimmten Teil selbst kochen, mit dem Wert der deutschen Gäste, so ist folgendes festzustellen: Die Niederländer kochen mit 79,6% insgesamt weniger selbst als die deutschen Gäste, die zu 87,2% die Küche des Bungalows nutzen.

Die Gäste wurden im Rahmen des Interviews um ihre Einschätzung gebeten, wo und zu welchen Teilen sie ihre Lebensmittel (für Frühstück, Hauptgerichte bzw. Tagesverpflegung) eingekauft haben. Hier konnte zwischen „von zu Hause mitgebracht“, „im Park eingekauft“ und „außerhalb des Parks im nächsten Ort eingekauft“ gewählt werden. Es fällt auf, daß die Lebensmittel überwiegend von zu Hause mitgebracht werden. Einen hohen Anteil verzeichnet ebenfalls der Supermarkt im Gran Place des „Gran Dorado Hochsauerland“. Hier versorgen sich viele der Gäste mit den nötigen Lebensmitteln. Die Super-

märkte außerhalb des Parks im nächsten Ort, also in Medebach, profitieren offenbar nicht so sehr durch die Gran Dorado-Gäste. Die Anteile hier sind mit Abstand am geringsten. 70% gaben sogar an, im Ort Medebach nichts einzukaufen. Generell läßt sich feststellen, daß offenbar die haltbaren Lebensmittel von zu Hause mitgebracht und frische Lebensmittel dann überwiegend im Gran Dorado-Supermarkt zugekauft werden, und das, obwohl die Preise im Gran Dorado-Supermarkt etwa 10% höher sind als außerhalb des Parks. Offenbar ist es den Gästen zu umständlich, zunächst zum Zentralparkplatz zu gehen, um dann mit dem PKW zum Lebensmitteleinkauf zu fahren. Allerdings ist bei den Deutschen das Einkaufen im nächsten Ort beliebter als bei den Niederländern. Im Schnitt haben die 477 Befragten, die insgesamt mit 3 576 Personen im Park waren, 10,34 DM pro Person und pro Tag für Lebensmittel aufgewendet. Interessant ist hierbei, daß der Wert der niederländischen Gäste mit 12,13 DM zu dem der deutschen Gäste (9,72 DM) relativ stark differiert.

## 10. Einkaufsverhalten der Gäste

Viele Gäste nutzen im Urlaub die Möglichkeit zu Einkäufen. Hierzu gehören Geschenke, Souvenirs und Postkarten ebenso wie Kleidung. 35% der befragten Gäste gaben an, Einkäufe innerhalb des Parks, also im Gran Place, getätigt zu haben. Im Durchschnitt wurden für Geschenke, Souvenirs und Kleidung innerhalb des Parks 122,00 DM ausgegeben. Außerhalb des Parks, also im Sauerland, tätigten nur 16% der befragten Gäste Ausgaben für die o.g. Bereiche. Hier allerdings lag der Durchschnittswert mit 176,00 DM höher als bei den Ausgaben innerhalb des Parks. Betrachtet man einmal die Befragten isoliert, die Ausgaben für diesen Bereich getätigt haben, verteilen sich die Ausgaben wie folgt: 58,1% haben ausschließlich im Park gekauft, 10,8% ausschließlich außerhalb des Parks, und 31,0% tätigten Einkäufe sowohl im Park wie auch außerhalb des Parks. Differenziert nach Deutschen und Niederländern läßt sich auch hier wieder ein Unterschied zugunsten der Niederländer erkennen. Im Park gaben die Deutschen 119 DM und die Niederländer 135 DM aus, und außerhalb tätigten die Deutschen Einkäufe im Wert von 164 DM, während die Niederländer im Schnitt 204 DM

ausgaben. Auch hier ist eine Beispielrechnung interessant. Rechnet man diese Angaben auf das gesamte Jahr 1996 hoch, so ergeben sich folgende Zahlen: Demnach hätten 1996 im Park 66 500 Gäste 8 113 000 DM und außerhalb des Parks 30 400 Gäste 5 350 400 DM für Geschenke, Souvenirs und Kleidung ausgegeben.

## 11. Zusammenfassung und Fazit

Die Anbieter von Ferienparks haben eine ganze Reihe von wetterunabhängigen Ferienanlagen in Europa errichtet. Diese „Ferienzentren der zweiten Generation“ üben eine Reihe von Effekten auf ihren Standort aus. Vor allem bei den ökonomischen und bei den soziokulturellen Auswirkungen muß zwischen den Betriebskonzepten der Betreiber unterschieden werden. Dies sind zum einen das geschlossene Konzept von Center Parcs und zum anderen das halboffene, außengerichtete Betriebskonzept der Betreiber Gran Dorado und Sun Parks. Bei geschlossenen Konzepten soll der Gast den Park möglichst nicht verlassen. Jede ausgegebene Mark soll im Park verbleiben. Tagesgäste sind nicht vorgesehen. Um dies zu garantieren, wurden in der Vergangenheit Standorte in relativ unattraktiven Gebieten ausgewählt. Bei halboffenen Konzepten wird gezielt ein landschaftlich attraktives Gebiet gesucht, das auch bereits über eine touristische Infrastruktur verfügt. Der Park soll die eine Hälfte, die Region, in der sich der Park befindet, die andere Hälfte der Attraktionen bereitstellen. Das Angebot des Parks ist für Tagesgäste offen. Gäste anderer Unterkunftsarten des Reisegebietes oder die Anwohner können das touristische Angebot des Parks nutzen. Aufgrund der Attraktivität des Zielgebietes verlassen die Parkgäste für Ausflüge, Besichtigungen oder Einkäufe den Ferienpark.

Im Rahmen der vorliegenden empirischen Untersuchung im Gran Dorado Hochsauerland stellte sich heraus, daß jeder Gast während des Aufenthaltes mehr als zwei Ausflüge unternimmt (genauer Wert 2,2). Auf die rund 190 000 Gästeankünfte im Jahr (1996) hochgerechnet gehen vom Park etwa 400 000 Ausflüge aus. Die meisten Ziele befinden sich im Reisegebiet Sauerland. Ausgaben während des Ausflugs verbleiben somit in der Region.

Ein Abzug bisheriger Sauerlandgäste von den traditionellen Betrieben hin zum Ferienpark ist nicht zu beobachten. Das Angebot des Parks spricht eine ganz andere Klientel an.

Im Schnitt ist jede Altersgruppe zu rund 60% zum ersten Mal im Sauerland. Das hat allein 1996 zu 114 000 neuen Sauerlandurlaubern geführt. Interessant ist, daß 91,2% der Gäste eine Rückkehr ins Sauerland bereits planen bzw. sich eine Rückkehr vorstellen können. Die 57 befragten Betriebe (Einzelhandel/Gastronomie/technische Betriebe) in der Stadt Medebach konnten fast ausschließlich positive Auswirkungen durch die Parkansiedlung für ihren Betrieb verzeichnen. Im Schnitt wuchs nach ihren Angaben das Betriebsergebnis im Vergleich vor und nach der Parköffnung um 35,9%. Bei zukünftigen Standortentscheidungen für Ferienzentren in der hier geschilderten Form ist offensichtlich ein außenorientiertes Betriebskonzept die günstigste Variante. Neben den geschilderten negativen ökologischen und soziokulturellen Effekten überwiegen wohl die vielfältigen ökonomischen Vorteile, die bei außenorientierten Betriebskonzepten zu erwarten sind.

## Literatur und weitere Quellen

- Center Pares International** (Hg.) (1966): Zahlen & Fakten. Köln
- F.U.R.** (1997): Erste Ergebnisse der Reiseanalyse RA 97. Pressemappe. Hamburg
- Gran Dorado Leisure GmbH** (Hg.) (1992): Projektbeschreibung Gran Dorado Hochsauerland. o.O.
- Gran Dorado Leisure GmbH** (Hg.) (1997): Pressemappe - Stand April 1997. o.O.
- Gran Dorado Hochsauerland** (Hg.): Erst nach rechts und dann geradeaus. Informationen über Ausflüge in die Umgebung von Gran Dorado Hochsauerland. o.O., o.J.
- Gran Dorado Hochsauerland** (Hg.) (1997): Gran Dorado Hochsauerland - Kurzportrait. Stand Mai 1997. o.O.
- Gran Dorado Leisure N.V.** (Hg.) (1997): Willkommen bei Gran Dorado! Ihre Reiseroute, Lagepläne und Tips für erstklassigen Urlaub. Amsterdam
- Harrer, B. et al.** (1995): Tagesreisen der Deutschen. Struktur und wirtschaftliche Bedeutung des Tagesausflugs- und Tagesgeschäftsreiseverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. Schriftenreihe des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr an der Universität München (DWIF). H. 46. München
- Hatzfeld, U., Kruse, St., et al.** (1994): Kommerzielle Freizeitgroßeinrichtungen: Planungshilfen und Arbeitshinweise für Städte und Gemeinden. In: Bausteine für die Planungspraxis in Nordrhein-Westfalen, 17. Dortmund
- Hermann, S. et al.** (1990): Feriengroßprojekte unter UVP-Gesichtspunkten! Das Fallbeispiel Center Pares Bispingen. 4. Projekt am Institut für Landschaftsplanung und Naturschutz Universität Hannover. Hannover
- IPK - Institut für Planungs kybernetik** (Hg.) (1993): Statistik aus dem Reisemonitor 1992. In: Fremdenverkehrs-Konzeption Sauerland. München
- Kemper, H.:** Rechnungen werden überprüft. Medebachs Stadtdirektor zu Gran Dorado: „Hier ist großer Mist passiert“. In: WESTFALENPOST Meschede vom 04.11.1994
- Kemper, H.:** Ferienpark verändert verträumtes Städtchen. Gran Dorado in Medebach gibt Region neue Impulse. In: WESTFALENPOST Meschede / Haupt- und Wirtschaftsteil vom 15.11.95
- Lüthje, K., Lindstädt, B.** (1994): Freizeit- und Ferienzentren - Umfang und regionale Verteilung. In: Materialien zur Raumentwicklung, H. 66. Bonn
- Mielke, B. et al.** (1993): Großflächige Freizeiteinrichtungen im Freiraum - Freizeitparks und Ferienzentren. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.): ILS-Schriften, 75. Dortmund
- Sander, H., Koch, H.** (1993): Großflächige Freizeiteinrichtungen im Freiraum: Freizeitparks und Ferienzentren. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.): ILS-Schriften, 75. Dortmund
- Scherrieb, R.** (1988): Ferienpark Medebach. Standortprüfung für ein Feriendorf. Institut für Fremdenverkehrs- und Freizeitforschung. Würzburg
- Stadt Medebach:** Folgewirkungen der Ferienpark-Ansiedlung. Schreiben des Stadtdirektors Heinrich Nolte an die HS Ferienpark GmbH vom 30.07.97.
- Strasdas, W.** (1993): Ferienzentren der zweiten Generation: ökologische, soziale und ökonomische Auswirkungen. Untersuchung 1992. Berlin
- Kierchhoff, H.W., Warncke, K.** (1997): Der Traumurlaub bleibt oft nur Wunschtraum. Ergebnisse der Reiseanalyse für 1996: Urlaubsformen. In: fw international. Zeitung für die deutsche Tourismuswirtschaft, H. 19, S. 26-29. Hamburg
- o.V.: Das Gran Dorado im Sauerland läßt renommierte Hotels hinter sich. In: FAZ Frankfurter Allgemeine Zeitung (Wirtschaftsteil). Ausgabe Nr. 116. Frankfurt (Main) 22.05.1997. Seite 22

# Mountainbiking und Tourismus

## Die Akzeptanz von Mountainbike-Wegenetzen am Beispiel der Mountainbike-Arena Hochsauerland\*

Frank Petzelies, Münster

### 1. Einleitung

In den letzten drei Jahrzehnten hat sich das Freizeitverhalten der Deutschen stark gewandelt. Insbesondere kürzere und flexiblere Arbeitszeiten sowie eine ständig steigende Mobilität ermöglichten eine Zunahme der Erholungs- und Freizeitaktivitäten. Zudem verstärken die veränderten Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen der Gesellschaft die Nachfrage nach individuellen Beschäftigungen in der freien Zeit. So ist ein eindeutiger Trend zur Freizeitbeschäftigung mit mehr Bildungs- und Erlebnischarakter zu verzeichnen (STEHR 1992).

Gerade sportlich orientierte Aktivitäten erfreuen sich eines großen Zuspruchs. Dieser spiegelt sich beispielsweise in der Vielfältigkeit der zahlreichen Trendsportarten wider. Eine dieser Trendsportarten ist das Mountainbiking, welches in den letzten Jahren einen rasanten Popularitätszuwachs für sich verbuchen konnte. Mit der Zunahme solcher naturnahen Abenteuersportarten erhöhte sich einerseits die wirtschaftliche Bedeutung des Sporttourismus und andererseits das ökologische und ökonomische Konfliktpotential (SCHEITZ 1996).

Die Wintersportregionen Deutschlands sind saisonal sehr einseitig ausgelastet. Um einem monostrukturellen Tourismus entgegenzuwirken, müssen Alternativen im Sinne einer Angebotserweiterung gefunden werden. Diesbe-

züglich bieten sich aufgrund der topographischen Voraussetzungen der Regionen vornehmlich Formen des Aktiv- und Erlebnistourismus an. Hierzu zählt auch der Mountainbike-Tourismus.

Solch eine Angebotserweiterung soll auch das Projekt Mountainbike-Arena Hochsauerland darstellen. Die Idee zu dem Projekts ist 1995 von der Stadt Winterberg und dem Hochsauerlandkreis ausgegangen. Das Projekt umfaßt ein Downhill-Zentrum im Gelände der Bob- und Rodelbahn Winterberg und ein umliegendes ca. 1100 km langes Mountainbike-Wegenetz (Untere Landschaftsbehörde 1996).

Im folgenden geht es um die Anforderungen, die von seiten der Mountainbiker an das Projekt gestellt werden, um eine langfristige Akzeptanz zu sichern. Diese ist Voraussetzung für den touristischen Erfolg der Arena und für die ökologische und soziale Verträglichkeit des Projektes im Sinne der nachhaltigen Regionalentwicklung.

Zunächst werden in einem theoretischen Teil das Mountainbiking mit seinen ökonomischen, ökologischen und sozialen Auswirkungen betrachtet und das Projekt Mountainbike-Arena Hochsauerland vorgestellt. In einem zweiten, empirischen Teil werden anhand einer im Hochsauerland durchgeführten Befragung zum einen die Akzeptanz und die Anforderungen an die Arena und zum anderen die Verhaltensaspekte von Mountainbikern bezüglich der Region und der Sportart ermittelt und diskutiert.

---

\* Kurzfassung einer Diplomarbeit (WS 1997/98) am Institut für Geographie der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster

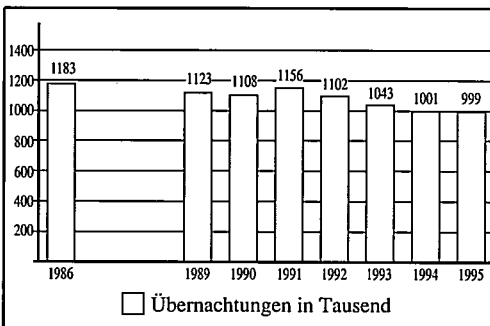


## 2. Touristische Ausgangssituation der Region Winterberg

Mit der Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke Bestwig-Winterberg im Jahre 1906 entwickelte sich das Hochsauerland mit der Stadt Winterberg als Zentrum zur Fremdenverkehrshochburg des Sauerlandes (PAPE 1988). Ein großer Teil der heimischen Bevölkerung ist auf die Einnahmen durch den Tourismus angewiesen. Eine Studie des Bildungs- und Wissenschaftszentrums Kahler Asten (BWKA 1995a) weist auf die enorme wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus für Winterberg und seine Umgebung hin.

Äußerst kritisch zu beurteilen ist daher die Entwicklung des Tourismus in den letzten Jahren. Seit Mitte der achtziger Jahre ist die Zahl der Gäste-Übernachtungen in Winterberg kontinuierlich rückläufig (vgl. Abb. 1). Insgesamt betrug der Rückgang von 1986 bis 1995 ca. 15%. Die rückläufigen Touristenzahlen haben sich mit der Zeit auch auf das Angebot in Winterberg und seinen Dörfern ausgewirkt. Ein Teil der Fremdenverkehrsinfrastruktur unterliegt einem negativen Trend. In den letzten Jahren ist die Anzahl der Gästebetten in Winterberg um 15% geschrumpft. Gab es 1985 noch 10 883 Betten, so waren es 1995 nur noch 9 185. Auffällig ist der verschärfte Rückgang seit 1990, was auf eine zunehmende Verschlechterung der Situation schließen läßt (BWKA 1995b).

Im 1994 vorgelegten Gebietsentwicklungsplan (GEP) Regierungsbezirk Arnsberg, Oberbereich Dortmund (östl. Teil), wird fest-



Quelle: BWKA 1995b, S. 1

Abb. 1: Gäste-Übernachtungen in Winterberg und seinen Dörfern 1986-1995

gestellt, daß ein Anstieg der Gästeübernachtungen nicht durch die Errichtung zusätzlicher Beherbergungskapazitäten erreicht werden kann, sondern durch eine qualitative Verbesserung der Fremdenverkehrsinfrastruktur. „Davon ausgenommen sind Betriebe mit spezifischem Angebot, die einen erweiterten, bisher nicht aktivierten Nutzerkreis ansprechen“ (GEP 1994, S.43).

Es ist also notwendig, die bereits vorhandene Fremdenverkehrsinfrastruktur weiterhin zu nutzen und gegebenenfalls zu spezialisieren. Im Zuge einer Umstrukturierung sollten besonders die Interessen neuer Zielgruppen im Vordergrund stehen. Die „saisonalen Unterauslastungen im Beherbergungsgewerbe“ (ebd.) müssen durch „vielfältige erholungsrelevante [...] Infrastruktureinrichtungen im näheren Umfeld der Urlaubsquartiere“ beseitigt werden (GEP 1994, S.45). Die Anbieter müssen den Trend zu Zweit- und Drittreisen ausnutzen. Diese Art von Reisen sind überwiegend Kurzurlaube und führen häufig in näher gelegene Regionen, was eine Veränderung der Gästestruktur und eine Auslastungsverbesserung mit sich bringt (ebd.).

Im folgenden wird die Gruppe der Mountainbiker als mögliche Zielgruppe vorgestellt.

## 3. Mountainbiking

### 3.1 Der Mountainbike-Boom

Das in den Bergen Kaliforniens von den beiden Amerikanern Gary Fisher und Joe Breeze erfundene Mountainbike hielt Anfang der achtziger Jahre Einzug in Europa. In der Folgezeit unterlag es einer rasanten Entwicklung und löste gegen Ende der achtziger Jahre einen regelrechten Mountainbike-Boom aus.

Mittlerweile ist die Gruppe der Mountainbiker als ein eigenständiger Zweig der Fahrradbranche zu behandeln. Das Angebot in Deutschland umfaßt zahlreiche Fachzeitschriften, vielfältige Literatur und in Karten eingezeichnete Routen. Hinzu kommen mehrere Mountainbike-Clubs und Initiativen, Fachhändler, zahlreiche Turniere und internationale Meisterschaften. Planungsansätze, den Themenbereich Mountainbiking in den Schulunterricht aufzunehmen, sind von der Deutsche Initiative Mountain Bike

(DIMB) getätigt worden. Des weiteren existiert in Todtnau im Schwarzwald eine permanente Downhillstrecke. Zudem fördern verschiedene Gemeinden die Ausweisung von Mountainbike-Wegenetzen. So hat beispielsweise die DIMB am 9.-10. Juni 1997 das Projekt Mountainbike-Wegenetz Oberried im Schwarzwald vorgestellt. Dabei geht es in erster Linie um die Entwicklung eines Wegenetz-Standards, der sowohl die ökonomischen als auch die ökologischen und sozialen Aspekte des Mountainbikings berücksichtigt (DIMB 1997).

Folgende Daten verdeutlichen den Popularitätswachstum des Mountainbikes. Von 1991 bis 1996 ist die Zahl der gesamten Fahrradverkäufe in Deutschland von 6,2 Mio. auf 4,6 Mio. Stück gesunken, wobei die Anzahl der Mountainbike-Verkäufe weiter anstieg. Von 1990 bis 1995 erhöhte sich die Zahl der Mountainbike-Verkäufe von ca. 405 000 auf 600 000 Stück (KASSNER 1996). Erst seit 1996 ist auch in dieser Branche ein Rückgang zu vermerken. Die Zahl der Verkäufe ist von 600 000 (1995) auf 520 000 Mountainbikes (1996) gesunken. Die allgemeine wirtschaftliche Situation wirkt sich auch auf diese Branche aus (SCHEITZ 1996). Schätzungen zufolge pendeln sich die Zahlen auf dem Niveau von 1996 ein (WÖHRSTEIN 1997). Ersichtlich ist, daß sich hier ein enormes wirtschaftliches Potential verbirgt, welches durch nachhaltig geplante Projekte ausgenutzt werden kann.

Gerade in den Alpen haben sich bereits einige Regionen den Mountainbike-Tourismus zunutze gemacht. Seitdem die Gemeinde Savogin (Schweiz) gezielte Werbung als Mountainbikezentrum betreibt, ist der Anteil der Sommertouristen am Jahrestourismus innerhalb weniger Jahre von 29 auf 35% gestiegen (SCHEITZ 1996).

### 3.2 Motive und Formen des Mountainbikings

Der Boom des Mountainbikes ist vor allem auf die Vielseitigkeit des Rades und das allgemeine wachsende Umwelt- und Gesundheitsbewußtsein zurückzuführen. Es ist kein reines Geländerad, Rennrad oder Verkehrsmittel, sondern steht dem Fahrer in seinen mannigfaltigen Formen als Allrounder zur Verfügung (SCHEITZ 1996).

„The Spirit of Mountainbiking“ (HAAS 1996, S.7) ist nur schwer in Worte zu fassen und läßt keine einfache Definition zu. Um die Hintergründe des Mountainbikings zu verstehen, muß man die verschiedenen Motive der Fahrer als Gesamtheit sehen. Darunter fallen z. B. die Freude an der Mobilität, die Lust auf Abenteuer und Naturerleben, das Mountainbike als Sportgerät und Mittel zum Geschicklichkeitstraining sowie die Bewältigung selbstgesteckter Ziele und damit verbundene Erfolgserlebnisse. Diese Aufzählung ließe sich noch erweitern, wobei sicherlich individuelle Schwerpunkte und Neigungen deutlich würden (SCHEITZ 1996, KASSNER 1996 et al.). Aus den unterschiedlichen Motivationen haben sich verschiedene Formen des Bikens entwickelt, die jedoch nur selten völlig unabhängig voneinander ausgeführt werden (vgl. Übersicht 1).

Vom überwiegenden Teil der Biker wird das Mountainbiking als wegegebundener Sport betrieben. Bevorzugt werden Mountainbike-Routen, die aufgrund ihrer Beschaffenheit spezielle Anforderungen an den Fahrer stellen. Besonders interessant sind Routen, die Abschnitte wie Singletrack trails, Wanderpfade, technisch schwierige Passagen etc. beinhalten (mdl. Mitteilung: HUCHLER 1998). Betrachtet man jedoch die Tatsache, daß nicht überall anspruchsvoll gestaltete Mountainbike-Routen vorhanden sind und sich die Biker daher eigene Strecken suchen, und geht man davon aus, daß nicht alle Mountainbiker die Sportart diszipliniert und vorschriftsgemäß ausüben, so liegt ein Auftreten sozialer und ökologischer Konflikte nahe.

### 4. Konfliktsituationen

Grundsätzlich ist davon auszugehen, daß jede Art von Erholung die Ökosysteme in irgendeiner Weise verändert und belastet und damit als Eingriff zu bewerten ist. Solche Eingriffe führen zu direkten und indirekten Auswirkungen auf Natur und Landschaft. Die dadurch hervorgerufenen Konflikte sind abhängig von der Empfindlichkeit der Ökosysteme und von der Art und Größenordnung der Erholungsnutzung. Die auftretenden Belastungen betreffen in der Regel die Kompartimente Boden, Wasser, Tier- und Pflanzenwelt. Neben direkten und indirekten Schäden ist das Auftreten von langfristigen und globalen Belastungstypen,

## Übersicht 1: Unterschiedliche Formen des Mountainbikings

### **Ausdauerfahrten/Marathonfahrten**

Distanz und Höhenunterschiede stehen im Vordergrund. Geschicklichkeit und Abfahrtsbereitschaft sind weniger gefragt.

### **Cross-Country**

Rundstreckenrennen durch das Gelände (3-8 km Länge); führen über diverse Geländepassagen, die mit Hindernissen versehen sind (KROLL 1993).

### **Downhill**

Geländeabfahrt, überwiegend auf Schotter- und Waldwegen, aber auch auf unbefestigten Teilstücken. Downhill-Fahrten haben starke Ähnlichkeit mit dem alpinen Skisport und werden häufig in Verbindung mit Turnieren als Zeitrennen ausgetragen (ebd.).

### **Mountainbike-Route**

„Komplette Rundtour oder auch Stichtour, die in der Regel wieder zum Ausgangspunkt zurückführt“ (DIMB 1997, S.2).

### **Parallelsalom**

Slalomrennen, bei dem zwei Kontrahenten gleichzeitig auf zwei parallel zueinander verlaufenden Strecken abfahren.

### **Querfeldeinfahren**

Der Hauptkritikpunkt gegenüber den Mountainbikern. Beschreibt im Sinne von „off-road“ das Fahren abseits jeglicher Wege und Pfade, was aber gerade im Wald äußerst schwierig ist. Problematischer ist das Querfeldeinfahren im Bereich von Pfaden, die durch Wegeabschneider und Wildwechsel entstanden sind und schlimmstenfalls durch ökologisch sensible Bereiche führen (KASSNER 1996, WEIGAND 1993, WÖHRSTEIN 1997).

### **Singletrack trail**

Schmale Passage während einer Tour mit gehobenen Ansprüchen an den Fahrer

### **Trail**

Geschicklichkeitsfahren; der Fahrer muß steile und kantige Hindernisse überwinden, ohne den Boden mit den Füßen zu berühren. Vergleiche auch mit Motorsport (KROLL 1993)

### **Trekkingtour**

Längere Strecke (meist Tagestour), die sich auf leicht befahrbare Wege und Straßen beschränkt.

### **Uphill**

Bergauffahren; im Rennen gewinnt derjenige, der am schnellsten ganz nach oben gelangt (WÖHRSTEIN 1997).

häufig auch durch erholungsbegleitende Aktivitäten, zu beobachten (MADER 1990).

(WEIGAND 1993, SCHEITZ 1996, KASSNER 1996 et al.).

Ferner sind mit dem Boom der Sportart Mountainbiking soziale Konflikte entstanden. Hierbei geht es in erster Linie um Interessenkonflikte mit anderen Erholungsuchenden, insbesondere mit Fußgängern und Wanderern

#### 4.1 Der Konflikt zwischen Mountainbiking und Umwelt

Generell kann die Aussage getroffen werden, daß sich das Fahrrad und damit auch das

Mountainbike als umweltneutral bzw. -freundlich bezeichnen läßt. Dies trifft allerdings nur zu, solange der Biker die dafür vorgesehenen Wege und Straßen benutzt. Sobald diese Wege verlassen werden, wirkt sich das Fahren mit dem Mountainbike auf die Umwelt aus. Die ökologischen Folgen und Veränderungen sollen nun für die nachfolgenden Kompartimente aufgezeigt werden.

#### 4.1.1 Boden und Flora

Mountainbiking wirkt mechanisch auf den Boden ein und ist in seinen Auswirkungen abhängig von der Größenordnung und dem Zeitraum der Befahrung sowie der Empfindlichkeit des befahrenen Untergrunds (KASSNER 1996). Der auf den Boden ausgeübte Druck durch das Mountainbike und den Fahrer ist abhängig von der Steigung des befahrenen Abschnittes. Mit zunehmender Steigung erhöht sich auch der Druck auf den Boden. Hinzu kommen die ebenfalls auf den Boden wirkenden Zug- und Scherkräfte. Diese Kräfte entstehen beim Bremsen und Beschleunigen und haben mountainbikespezifische Auswirkungen (WÖHRSTEIN 1993).

Im Rahmen seiner Dissertation hat Wöhrstein (1997) die ökologischen Auswirkungen des Mountainbikings untersucht. Er stellte fest, daß der auf den Boden ausgeübte Druck zur Verdichtung führt, was wiederum eine Vernässung des Bodens begünstigt und sich auf den Oberflächenabfluß auswirken kann. Die Verdichtungstiefe ist allerdings aufgrund der Geschwindigkeit des Bikers und des geringen Gesamtgewichts verhältnismäßig gering.

In den Auswirkungen gravierender sind die Vegetationsschäden. Diese entstehen bei einer hohen Anzahl von Fahrten auf derselben Spur und führen zur Vegetationslosigkeit. Wird ein solcher Abschnitt nicht mehr befahren (z.B. nach Turnieren) und ist dieser nur durch Druck beansprucht worden, so liegt die Regenerationsphase in der Regel unter einer Vegetationsperiode. Bei zusätzlich sehr beanspruchten Teilstücken nimmt auch die unterirdische Vegetation Schaden. Hier dauert die Regeneration länger als eine Periode. Keine Regeneration tritt ein, falls die beschädigten Strecken weiterhin befahren werden. Eine solche Fahrspur kann zu einer Erosionsrinne

werden. Dies ist in erster Linie auf Querfeldeinpassagen zu beziehen.

Die Auswirkung des Mountainbikes auf die Vegetation ist stark abhängig vom befahrenen Untergrund. Querfeldeinfahren belastet die Vegetationsdecke und kann sich durch entstehende Scherkräfte wurzelschädigend auswirken. Besonders schädlich sind Fahrten durch Bereiche mit seltener, schützenswerter Vegetation. Die Schäden stehen im engen Zusammenhang mit der Frequentierung der Abschnitte durch Mountainbiker (HAHN 1992).

In den meisten Fällen wird die Vegetation linienhaft und nicht flächenhaft zerstört. Dies führt daher zu keiner grundsätzlichen Vegetationsveränderung. Sind die befahrenen Abschnitte nicht stark vorbelastet und handelt es sich um land- und forstwirtschaftlich geprägte Vegetation, so kann sich die zerstörte Vegetationsdecke nach Beendigung der Befahrung regenerieren. Es handelt sich um kurzzeitige Schäden.

Weitere Belastungen treten an Wegrändern auf. Die Pflanzen werden durch das Umfahren von Hindernissen beschädigt und können bei hoher Frequentierung absterben. Häufig sind die Ränder bereits durch Trittbelastung verändert worden und relativ unempfindlich. Das Befahren von Wegen, die bereits anderweitig genutzt werden (z.B. Wanderwege, befestigte Land- und Forstwirtschaftswege, Trampelpfade, etc.) und dieser Nutzung ohne Schaden standhalten, stellt jedoch keine Zusatzbelastung dar (WÖHRSTEIN 1997).

#### 4.1.2 Fauna

Seit den siebziger Jahren ist die Belastung der Fauna durch Erholungssuchende stark angestiegen. Störungen der Tiere können immer dann auftreten, wenn Erholungssuchende die vorgegebenen Wege verlassen (UECKERMANN 1989). Sobald sich Wanderer, Skilangläufer, Radfahrer etc. querfeldein durch die Natur bewegen, besteht die Gefahr grundlegender Eingriffe in den Lebensraum der Tiere. Treten diese Störungen gehäuft auf, so kann es zu Verhaltensänderungen und existentiellen Schädigungen kommen (SIEKMANN 1993). Ebenso kritisch ist die Zerschneidung und Zerstückelung der Landschaft durch das Straßen- und

Wegenetz in immer kleinere Parzellen zu betrachten (MADER u. PAURITSCH 1981).

Ferner wird durch die Beunruhigung des Wildes die notwendige Bejagung erschwert. Sensible Tierarten, die sich auf ruhige Bereiche konzentrieren, ändern bei regelmäßigen Störungen ihr Verhalten und ziehen sich von offenen Flächen zurück (LAUTERWASSER 1994).

Auch beim Mountainbiken geht die größte Gefahr für die Tierwelt vom Querfeldeinfahren aus. Das Durchqueren der Rückzugs- und Ruhegebiete kann zu erheblichen Schäden führen, wobei diese Gebiete für Mountainbiker nur schwer erreichbar sind. Grundsätzlich ist der Schaden von der Sensibilität der Tierart abhängig. Konzentriert sich Mountainbiking auf vorhandene, bereits regelmäßig benutzte Wege, so ist der umliegende Tierbestand in der Regel an diese Art von Störungen gewöhnt. Der Mountainbiker ist eine quantitative und keine qualitative Mehrbelastung (WÖHRSTEIN 1997).

#### 4.1.3 Wasser

Mit dem Eintrag von Nähr- und Schadstoffen in Gewässer sind hauptsächlich Auswirkungen von Erholungs- und Freizeitaktivitäten auf das Wasser genannt. Bei der Eutrophierung bzw. Wasserverschmutzung kommt es durch Einleitung von Abwässern oder durch Belastung mit Abfällen zur chemischen Veränderung von Grund- und Oberflächengewässern. Ferner beeinflusst der steigende Wasserverbrauch die Grundwasserverhältnisse und kann zum Absinken der Grundwasserstände führen. Hinzu kommen Eingriffe in die Morphologie von Gewässern und die Beanspruchung von Wasseroberflächen (DEUTSCHER RAT FÜR LANDESPFLEGE 1990).

Mountainbiking hat nur dann Auswirkungen auf das Wasser, falls die vorhandene Infrastruktur der befahrenen Region nicht auf die steigende Zahl der Besucher eingerichtet ist. Das ist der Fall, wenn sehr viele Biker auf einmal eintreffen und die Region touristisch weitgehend unerschlossen ist.

#### 4.1.4 Verkehr

Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen ist die logische Konsequenz steigender Zahlen von Erho-

lung- und Freizeitsuchenden. Um dem Aufkommen gerecht zu werden, muß das Straßen- und Wegenetz dementsprechend ausgebaut werden. Hierdurch wird Fläche versiegelt, was sich wiederum auf Boden, Flora und Fauna auswirkt. Mountainbiking wird zur Belastung, wenn zusätzliche Flächen beansprucht oder neu bebaut werden. Hinzu kommt die Frage, welches Verkehrsmittel zur Anreise benutzt wird.

#### 4.1.5 Abfall

Abfall in größeren Mengen kann zu Boden- und Wasserverschmutzungen führen. Mit steigenden Besucherzahlen nimmt auch das Problem der Abfallbeseitigung zu. Sobald sich Erholungssuchende querfeldein durch die Natur bewegen und Abfälle zurücklassen, werden diese direkt in die Umwelt eingetragen (DEUTSCHER RAT FÜR LANDESPFLEGE 1990). Im Falle solcher Verhaltensweisen ergäben sich durch Mountainbiker Zusatzbelastungen.

Abschließend läßt sich sagen, daß wegegebundenes Mountainbiking eine vergleichsweise umweltfreundliche Sportart ist. Solange Querfeldeinfahrten vermieden werden, sind gravierende Zusatzbelastungen für Boden, Vegetation und Tiere auszuschließen, zumal weder Abgase noch überdurchschnittlicher Lärm entstehen.

#### 4.2 Der soziale Konflikt

Der soziale Konflikt ist ein Interessenkonflikt zwischen Mountainbikern und anderen Naturnutzern. Für viele ist diese Auseinandersetzung das eigentliche Problem und die Ursache für das negative Image der Mountainbiker. Von seiten anderer Nutzergruppen werden Biker häufig als rücksichtslos und naturschädigend dargestellt (HAAS 1996, WÖHRSTEIN 1997, WEIGAND 1993, HERZOG 1992 et al.). Vor allem Wanderer fühlen sich in ihren bisherigen Möglichkeiten eingeschränkt.

Mit der Gruppe der Mountainbiker erhalten Wege und Trampelpfade neue Nutzer, womit auch der Begegnungsverkehr ansteigt. Fußgänger fühlen sich durch Überholmanöver gefährdet und belästigt. Gerade auf schmalen Wegen kommt es zu Konflikten (TWIEHAUS 1994). Es ist von einem klassischen Revier-

kampf die Rede, wonach der Wanderer den Mountainbiker als Bedrohung empfindet (BENEDIKTER 1992). Als Folge dieser Auseinandersetzung kommt es vermehrt zu rechtlichen Einschränkungen des Mountainbikings. So ist seit dem 3. Dezember 1990 im LWaldG von Baden-Württemberg in § 37 Abs.3 festgelegt, daß Radfahren in der Regel nur auf Wegen zulässig ist, die mindestens zwei Meter breit sind. Die Mißachtung dieser Regelung gilt nach § 83 Abs.2 Nr.2 als Ordnungswidrigkeit. In Bayern genießt der Fußgänger nach Art. 23 Abs.1 S.2 (BayNatSchG) eine Vorrangstellung gegenüber den Radfahrern, welchen die Benutzung steiler, enger und belebter Wege untersagt ist.

Um diesem Konflikt aus dem Wege zu gehen, müssen allgemeinverträgliche Lösungen gefunden werden, die alle Interessengruppen berücksichtigen. Das rechtliche Einschränken einer Nutzergruppe ist hier sicherlich nicht förderlich, da dies zu Trotzhandlungen führen kann.

#### 4.3 Konfliktsituationen im Untersuchungsgebiet

Grundsätzlich treten im Untersuchungsgebiet die für das Mountainbiking üblichen Konflikte auf. Diese sind aber auch hier abhängig von der Größenordnung der ausgeübten Sportart. Die Landschaft ist durch den Tourismus, insbesondere den Skitourismus geprägt. Im Hinblick auf die touristische Infrastruktur stellt selbst eine große Zahl von Mountainbikern keine Zusatzbelastung dar. Folglich können die Kompartimente Wasser, Verkehr und Abfall weitestgehend unberücksichtigt bleiben; ausgenommen sind hier grundsätzliche Probleme durch eine erhöhte Abgasentwicklung, größeren Wasserverbrauch und zusätzlichen Abfall.

Mountainbikespezifische Auswirkungen auf Boden, Flora und Fauna sind im Untersuchungsgebiet bisher nicht aufgetreten. Befürchtet wird, daß die vom Wander- und Skitourismus belastete Region (vgl. LAUTERWASSER 1994, SIEKMANN 1993 et al.) durch den vermehrten Einsatz des Mountainbikes im Gelände (Querfeldein) zusätzlich beansprucht wird (mdl. Mitteilung Forstamt 1997).

Die allgemein angespannte Lage zwischen Mountainbikern und anderen Erholungssuchenden, insbesondere den Wanderern, wirkt sich auch auf das Untersuchungsgebiet aus, wobei hier noch keine Häufung von Konfliktsituationen bekannt ist. Um die sozialen und ökologischen Konflikte abzubauen, versucht man, an die Vernunft der betroffenen Gruppen zu appellieren. Vor allem Mountainbiker werden mit dem Aufstellen von Verhaltensregeln und -tips auf die angespannte Situation hingewiesen. In den meisten Broschüren verweist man auf die empfohlenen Strecken und bittet Biker und Wanderer, diese nicht zu verlassen (Kurveverwaltungen, Verkehrsvereine u.a.).

#### 5. Mountainbike-Arena Hochsauerland

Das Bobbahngelände ist vom Markenverband Erholungs- und Sportzentrum Winterberg GmbH gepachtet. Gesellschafter sind die Stadt Winterberg und der Hochsauerlandkreis. Die Idee des Projekts Mountainbike-Arena Hochsauerland ist 1995 entstanden. In die Planungen einbezogen sind der Sauerländische Gebirgsverein (SGV) und die betroffenen Städte. Die vom Bezirkswegewart Astenberg ausgewählten Routen sind vom Umweltamt und vom Forstamt Schmallenberg überprüft und gegebenenfalls überarbeitet worden. Ebenfalls in die Planung integriert wurden die Eigentümer der privaten Wege (mdl. Mitteilung Untere Landschaftsbehörde 1998).

Die Ursprungsidee der Mountainbike-Arena Hochsauerland liegt in einer besseren Auslastung der Bobbahn über das gesamte Jahr hinweg. Da das Gelände der Bob- und Rodelbahn im Sommer naturgemäß wenig genutzt wird, ist man zu dem Entschluß gekommen, die Bahn in den Sommermonaten für Mountainbiker freizugeben. Damit sich das Angebot nicht nur auf Downhill-Strecken beschränkt, hat die Untere Landschaftsbehörde des Hochsauerlandkreises in Zusammenarbeit mit den zuständigen Forstämtern, den betroffenen Städten, dem SGV und den Eigentümern ein umliegendes, ca. 1100 km langes Wegenetz geplant. In die Arena eingebunden werden die Veranstaltungen der örtlichen Vereine (SCHÄFER, PAWLITZEK-LINDER 1997).

Die Arena wird als Möglichkeit gesehen, zusätzliche Gäste-Zielgruppen anzusprechen

und eine Verjüngung der Gästestruktur zu erreichen. Dies hätte wiederum eine Verbesserung der touristischen Situation der Region zufolge (vgl. Kap. 2, WEBER 1996). Zudem wurden bereits während der Planung die Aspekte der ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit beachtet.

### 5.1 Das Bobbahngelände

Die am 10.12.1977 eröffnete Bob- und Rodelbahn Winterberg soll das Zentrum der Mountainbike-Arena Hochsauerland werden. Die steilen Hänge sowie die zahlreichen Wege und Pfade im Gelände der Bahn bieten optimale Voraussetzungen für die Errichtung einer Downhill-Anlage. Geplant sind sieben Strecken, die unterschiedliche Anforderungen an die Biker stellen.

Vier Strecken erfordern nur geringfügige bauliche Zusatzmaßnahmen, da sie größtenteils über die vorhandenen Wege führen. Der Untergrund ist überwiegend Schotter, wobei hier auch die mit Schotter bedeckten, unbefestigten Pfade inbegriffen sind. Es werden zwei Speedstrecken (besonders schnelle Strecken mit wenigen asphaltierten Teilstücken), eine Technikstrecke und eine Trailstrecke angelegt (Abb. 2).

Im hinteren Bereich der Kurve neun der Bobbahn ist es zu Rutschungen im Hang gekommen. Diese Rutschungen sind durch eine Vorschüttung in den Jahren 1993 und 1994 gestoppt worden. Auf dem besonders sensiblen Bereich der Anschüttung sollen weitere drei Abfahrten entstehen. Detaillierte Streckenführungen müssen erst noch mit Gutachtern abgesprochen werden. Geplant sind eine Sprintstrecke, ein Parallellalom und der Zielhang. Die Abschnitte schließen direkt an die Trail- und die Technikstrecke an (vgl. Abb. 2).

Die Downhill-Anlage im Bobbahngelände bietet vielseitige Nutzungsmöglichkeiten für unterschiedliche Nutzergruppen. Einerseits steht sie der touristischen Nutzung zur Verfügung, andererseits können diverse Veranstaltungen und Turniere ausgetragen werden. Ferner können Trainingsfahrten für Spitzensportler, Fahrtechniklehrgänge, Firmen- bzw. Händler-Events und Testfahrten für die Fahrradindustrie unternommen werden. Die ver-

schiedenen Möglichkeiten ergeben sich aus dem Benutzerhandbuch Mountainbike-Arena Hochsauerland (SCHÄFER, PAWLITZEK-LINDER 1997).

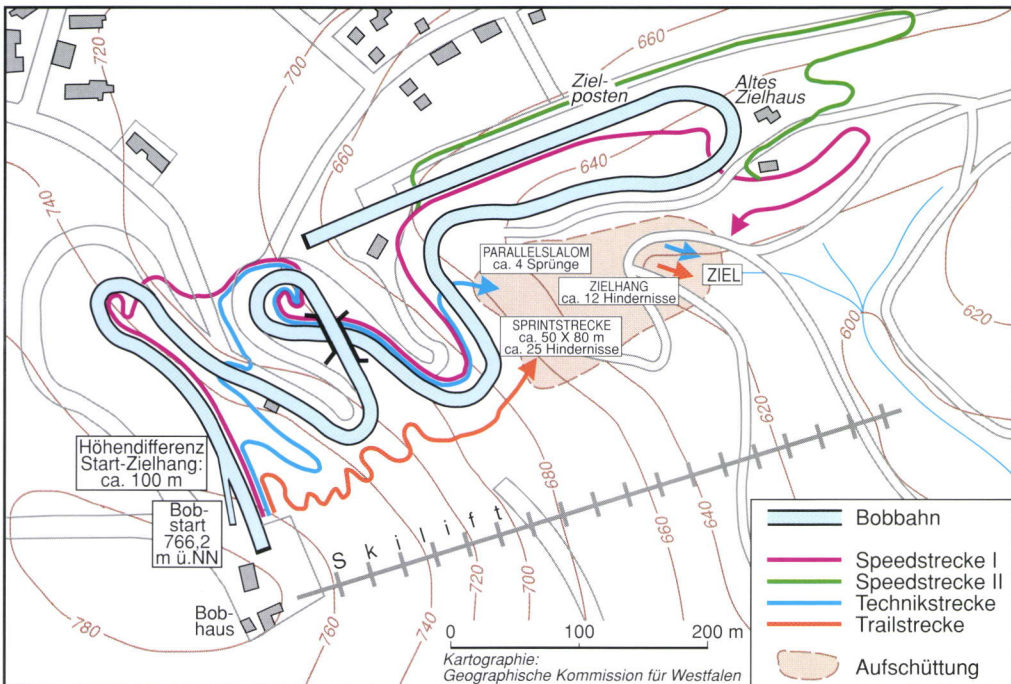
### 5.2 Das Mountainbike-Wegenetz Hochsauerland

Zum einen dienen die Routen der Arena den Mountainbikern als Vorschläge für Biketouren im Hochsauerland und ermöglichen eine bessere Orientierung im Gelände. Zum anderen soll eine Kanalisation der Biker erreicht werden, um Konfliktsituationen abzubauen. Einstiegsmöglichkeiten in das Wegenetz existieren an verschiedenen Punkten in den beteiligten Städten. Bisher umfaßt die Arena die Städte Hallenberg, Medebach, Schmallenberg und Winterberg. Ebenfalls beansprucht wird ein Teil des Stadtgebiets Olsberg. Weitere Städte wie z.B. Willingen haben ihr Interesse an einer Aufnahme in das Projekt bekundet (Untere Landschaftsbehörde 1996).

Das Wegenetz umfaßt 32 Routen mit Längen zwischen 8 und 135 km. Die ersten 14 Touren sind bereits offiziell ausgewiesene Rad- und Mountainbikewege. Die Touren verlaufen ausschließlich auf Fahrwegen. Diese umfassen Straßen, Wald- und Forstwege. Naturschutzgebiete, Wildschutzgebiete und ökologisch empfindliche Bereiche bleiben unberührt. Den endgültigen Streckenverlauf hat der Bezirkswegewart in eine Übersichtskarte (Radwanderkarte 1:50 000 Hochsauerlandkreis) eingezeichnet (vgl. Abb. 3). Um Interessenkonflikte zu vermeiden, bleiben schmale Wege den Wanderern vorbehalten. Trampelpfade sind nicht in die Touren integriert (Untere Landschaftsbehörde 1996).

#### 5.2.1 Klassifizierung der Routen nach Schwierigkeitsgraden

Die Routen der Mountainbike-Arena Hochsauerland sind Rundtouren, bei denen Ausgangs- und Endpunkte übereinstimmen. Die Strecken der Arena weisen eine Gesamtlänge von ca. 1100 km auf. Etwa 520 km sind geteerte Wege, was einem Anteil an asphaltierten Passagen von beinahe 50 Prozent entspricht. Ungefähr 510 km sind befestigte oder geschotterte Wege. Die restlichen ca. 70 km führen über unbefestigte Abschnitte. Nach



**Abb. 2: Lageplan der Downhill-Strecken im Bobbahngelände Winterberg**

Einschätzungen der Planer stellen die Strecken mittlere Anforderungen an die Fahrtechnik. Die entscheidenden Kriterien für eine Klassifizierung nach Schwierigkeitsgraden sind die zu fahrenden Höhenmeter und die Tourenlänge (Untere Landschaftsbehörde 1996).

Die Kennzeichnung der Routen nach ihrem Schwierigkeitsgrad orientiert sich am System der Skipistenausweisung. Leichte Routen sind blau gekennzeichnet. Diese Strecken sind relativ kurz mit wenig zu fahrenden Höhenmetern (Hm). Es bestehen keine fahrtechnischen Anforderungen. In der Regel haben die Touren eine Gesamtlänge von weniger als 20 km. Die Summe aller Anstiege liegt zwischen ca. 85 und 250 Hm. Mittelschwere Routen sind rot gekennzeichnet. Diese Touren sind zwischen 30 und 47 km lang. Die Summe aller Anstiege liegt zwischen ca. 200 und 700 Hm. Es bestehen geringe fahrtechnische Anforderungen. Schwere Routen sind schwarz gekennzeichnet. Sie sind über 50 km lang. Die Summe aller Anstiege liegt über 800 Hm. Zum Teil bestehen gehobene Anforderungen

an die Biker. Das Erreichen eines Mindestwertes eines Kriteriums (Länge, Höhenmeter und Anforderungen an den Fahrer) ist nicht ausschlaggebend für die Klassifizierung einer Route. Vielmehr müssen alle Kriterien untereinander abgewogen werden (Untere Landschaftsbehörde 1996).

### 5.2.2 Beschilderung der Routen und andere Orientierungshilfen

Zur Beschilderung der Routen wird ein einheitliches, gelbes Basisschild verwendet. Es besteht aus Kunststoff, hat eine runde Form und weist einen Durchmesser von 15 cm auf. Die Fahrtrichtung wird mittels eines anhängenden Halbkreises (Durchmesser ca. 7 cm) angezeigt. Die Basisschilder sind mit einem Muster in einer dem Schwierigkeitsgrad entsprechenden Farbe bedruckt. Auf dem Schild ist ein Bikersymbol zu sehen. Die jeweiligen Streckennummern werden vor Ort auf den richtungweisenden Halbkreis geklebt. Ihre Farbe ist identisch mit der des Schwierigkeitsgrades. Laufen mehrere Routen parallel zueinander, so wird lediglich ein



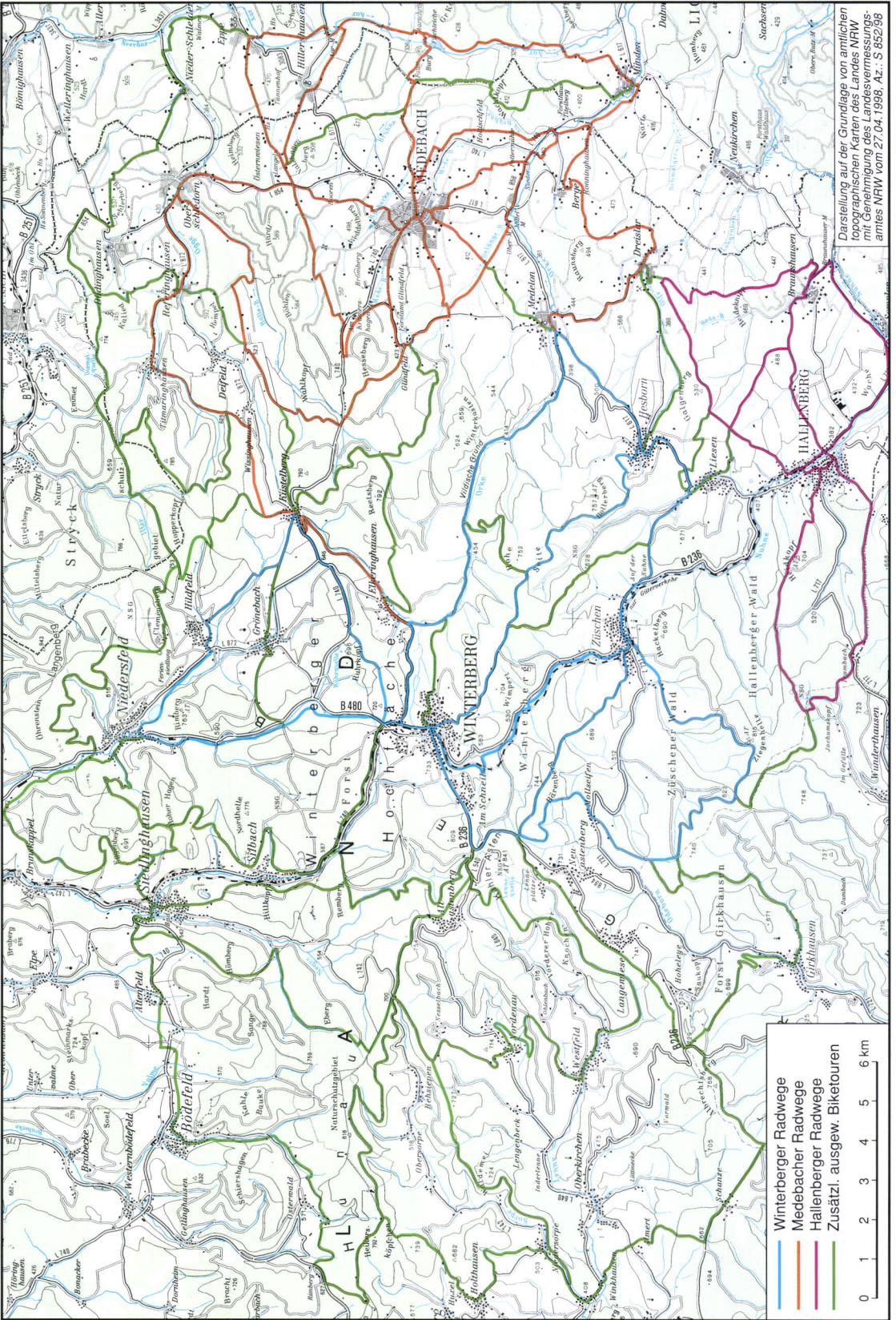


Abb. 3: Mountainbike-Arena Hochsauerland (vgl. Kapitel 5.2)

Schild mit den verschiedenen Nummern markiert.

Zwecks besserer Orientierung im Wegenetz werden die Routen zusätzlich mit Hilfe von Kartenmaterial beschrieben. Für jede Tour wird ein mehrseitiges Faltblatt angefertigt. Die gesamten Beschreibungen sind als Ordner käuflich zu erwerben. Der Mountainbiker kann sich bei Touren auf die Mitnahme einzelner Blätter beschränken. Der Streckenverlauf wird anhand eines Kartenausschnittes, eines Höhenprofils und einer Tourbeschreibung bzw. -übersicht dargestellt. Zusätzlich enthalten die Faltblätter Informationen über Einkehrmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten und tourspezifische Hinweise. Der Kartenausschnitt ist stark generalisiert und beinhaltet die wichtigsten Anhaltspunkte, die der Biker für eine grobe Einordnung der Strecke in die nähere Umgebung benötigt. Zusätzlich sind große Orientierungskarten in den Städten und an den verschiedenen Einstiegspunkten geplant. Kartenbegleitend ist die Strecke in allen Einzelheiten beschrieben. Hinzu kommt eine tabellarische Übersicht, die Angaben über die Höhe der jeweiligen Standorte und über die Entfernungen der Standorte zueinander enthält (Untere Landschaftsbehörde 1996).

## 6. Befragung zum Mountainbiking im Hochsauerland 1997

Das übergeordnete Ziel der empirischen Untersuchung war es, die Akzeptanz eines Mountainbike-Wegenetzes am Beispiel der Mountainbike-Arena Hochsauerland zu ermitteln. Es sollten einerseits das Interesse der Nutzer und deren Anforderungen an das Projekt untersucht werden, und andererseits sollte die Untersuchung Aufschluß über die mögliche Kanalisation der Mountainbiker zum Zwecke der Konfliktbeseitigung geben.

Befragt wurden überwiegend Mountainbiker und am Mountainbiking Interessierte. Folglich wurden Tage gewählt, an denen eine hohe Konzentration von Bikern auf einen überschaubaren Standort zu erwarten war. In diesem Zusammenhang boten sich Turniere und vor allem das „Fat-Tire-Festival“ in Winterberg an. Auf dem Festival ist nach den Erfahrungen der Vorjahre ein besonders breites Besucherspektrum

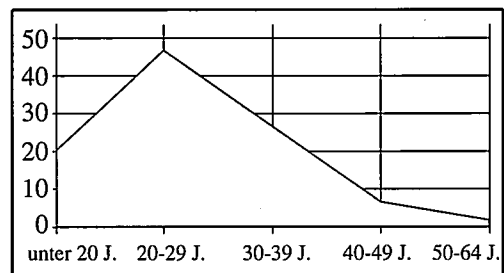
anzutreffen, welches vom interessierten Zuschauer bis zum Leistungssportler reicht, wobei der Großteil höchstwahrscheinlich der Gruppe der Hobbysportler angehört.

Insgesamt wurden 250 Personen auf drei Veranstaltungen befragt. Der größte Teil der Befragungen (200 Fragebögen) wurde auf dem „Fat-Tire-Festival“ in Winterberg (11.-13. Juli 1997) durchgeführt. Die restlichen 50 Befragungen verteilten sich zu je 25 Bögen auf das Cross-Country-Turnier in Westfeld (24. Mai 1997) und auf das Downhill-Turnier in Elkeringhausen (31. August 1997).

### 6.1 Mountainbiker als touristische Zielgruppe für das Sauerland

#### 6.1.1 Altersstruktur

Die 20-29-jährigen bilden mit 46,8% die größte Altersgruppe der befragten Personen. Erweitert man diese Gruppe auf die bis zu 39-jährigen, so stellt sie mit 182 Mountainbikern bereits 72,8% der Gesamtheit. Lediglich 6,8% der Befragten sind über 39 Jahre alt (vgl. Abb. 4). WEIGAND (1993) ermittelte für die Gruppe der 21- bis 30-jährigen sogar einen Anteil von 53,1%.



Quelle: Eigene Erhebung

(n=250)

**Abb. 4: Altersverteilung der Befragten in Prozent**

Der geringe Anteil der über 39-jährigen ist nicht alleine auf die Sportart selbst zurückzuführen. Es ist eine grundsätzliche Erfahrung, daß die Reiseintensität mit zunehmendem Alter nachläßt (vgl. KULINAT, STEINECKE 1984; KASPAR 1991).

Da die Befragung nach dem Alter in vorgegebenen Kategorien erfolgte, läßt sich der Altersdurchschnitt nur ungefähr durch die Be-

rechnung der Mittelwerte bestimmen. Demnach liegt er bei ca. 26,8 Jahren. Das Durchschnittsalter der von anderen Autoren durchgeführten Befragungen lag in der Regel höher. So ergab die Umweltumfrage von WÖHRSTEIN (1997) ein durchschnittliches Alter von 31,26 Jahren. Der Altersdurchschnitt der Mitgliederbefragung lag bei 35,51 Jahren. Der relativ hohe Wert ist nach WÖHRSTEIN auf das mit dem Alter steigende Umweltinteresse zurückzuführen. Zudem ist der Gruppe der organisierten Sportler grundsätzlich ein größeres Engagement in bezug auf die ausgeübte Sportart zuzusprechen.

Der Altersdurchschnitt der vorliegenden Befragung ist niedriger, da die zu befragenden Personen vor Ort spontan ausgewählt wurden und die Auswahl somit keiner Filterung durch die Interessen und das Engagement der Personen unterlag. Dies spiegelt sich auch in der mit 20,4% vergleichsweise großen Gruppe der unter 19jährigen wider.

Der derzeitige Altersdurchschnitt der Sauerlandbesucher liegt weitaus höher (mdl. Mitteilung Untere Landschaftsbehörde). Im Sinne einer Verjüngung der Gästestruktur im Hochsauerland sind die Mountainbiker somit eine optimale Zielgruppe.

### 6.1.2 Wahl der Verkehrsmittel

Bei der Wahl des Verkehrsmittels, mit dem das Zielgebiet erreicht werden soll, ist eine klare Dominanz zugunsten des Pkws (92,8%) zu erkennen (vgl. Tab. 1), wobei hierdurch das grundsätzliche Verhalten von Wochenendausflüglern widerspiegelt wird (KASPAR 1991).

Das Verhalten der Mountainbiker muß bezüglich der Verkehrsmittelwahl differenziert be-

trachtet werden. Durch die hohe Reichweite des Mountainbikes ist die Wahl des Verkehrsmittels stark von der Entfernung zu dem Ort abhängig, an dem der Sport ausgeübt werden soll. Mountainbiker beginnen ihre Touren häufig in unmittelbarer Nähe des Wohnumfeldes (KASSNER 1996, WÖHRSTEIN 1997), wobei dies wiederum von der Attraktivität der Umgebung abhängig ist. Das Hochsauerland stellt durch das Verhältnis von Anreise und Attraktivität des Gebietes die am besten geeignete Alternative für Mountainbiker nördlich des Sauerlandes dar. Allerdings ist durch die vergleichsweise lange Anreise meist die Benutzung eines Pkws vorgeschaltet. Bei einer getrennten Betrachtungsweise von Anreise in das Zielgebiet sowie Fahrt von der Übernachtungsstätte bis zum Turnier bzw. Festival ergeben sich gravierende Unterschiede (vgl. Tab. 1). Läßt man die Tagesausflügler und die interessierten Zuschauer unberücksichtigt, so reduziert sich bei der Anfahrt von der Übernachtungsstätte bis zum Turnier bzw. Festival die Zahl der Pkw-Benutzer auf 35,3%. Ihr Mountainbike verwendeten ca. 56% der Befragten.

Der Mountainbiker ist aus ökologischer Sicht somit als Tourist interessant, da er nach einmaliger Anreise mit dem Pkw vor Ort überwiegend sein Bike benutzt.

### 6.1.3 Dauer des Aufenthaltes und Übernachtungsstätten

163 Befragte (65,2%) hielten sich über das Wochenende in der Region auf. Für sie war das Turnier bzw. Festival Anlaß, einen Wochenendausflug ins Sauerland zu unternehmen. Lediglich vier Personen befanden sich zum Zeitpunkt der Befragung im Urlaub. Für 33,2% der Mountainbiker handelte es sich um einen Tagesausflug. Diese Ergebnisse unter-

**Tab. 1: Verkehrsmittelwahl der befragten Personen (gerundet)**

| Verkehrsmittel                                   | Pkw  | Bus | Bahn | Motorrad | MTB  | Sonstiges |
|--|------|-----|------|----------|------|-----------|
| Anreise vom Wohnort ins Zielgebiet               | 92 % | 2 % | 1 %  | 1 %      | 4 %  | 0 %       |
| Anfahrt von der Übernachtungsstätte zum Festival | 35 % | 3 % | 0 %  | 2 %      | 56 % | 3 %       |

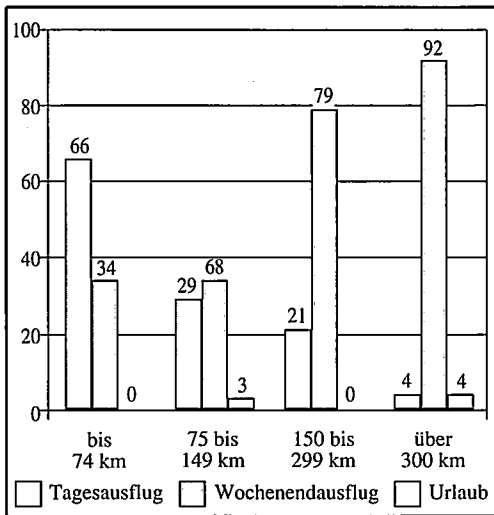
Quelle: Eigene Erhebung

n=250

streichen die Aussage, daß die kurzfristige Naherholung zunehmend an Bedeutung gewinnt (KASPAR 1991).

Bei 46,8% der befragten Personen lag die zurückgelegte Strecke zum Erreichen des Turniers/Festivals zwischen 75 und 150 km. Dies entspricht ungefähr der Entfernung zu den traditionellen Einzugsgebieten der Region, was durch den subjektiven Eindruck bei den Auswertungen unterstützt wurde (z.B. zahlreiche Nennungen von Städten aus dem Ruhrgebiet). Die Klassen unter 75 km und zwischen 150 und 300 km waren mit 22,4 und 21,2% ungefähr gleichgewichtig. Der Einzugsbereich von über 300 km hatte einen Anteil von 9,6%.

Bei einem Vergleich zwischen Herkunft der Befragten und Länge der Touren zeigt sich, daß mit zunehmender Entfernung auch die Aufenthaltsdauer zunimmt und umgekehrt mit abnehmender Entfernung die Aufenthaltsdauer abnimmt (vgl. Abb. 5, SCHNELL 1993 et al.).



Quelle: Eigene Erhebung (n=250)

**Abb. 5: Dauer des Aufenthaltes in Abhängigkeit vom Herkunftsort in Prozent**

42,5% der Personen, die länger als einen Tag blieben, übernachteten auf dem Campingplatz. Dieser recht hohe Anteil entspricht dem Trend der stetig wachsenden Zahl der Camper, die beinahe in jeder sozialen Schicht vertreten sind (HAAS 1993). Zudem fördern einige Motive der Mountainbiker (vgl. Kap.3.2)

den Drang, im Campen Alternativen zum Alltag zu finden. Das Zelten ergänzt häufig das Bedürfnis nach dem Naturerlebnis. Dieser Eindruck wird durch die relativ hohe Zahl der als Sonstige (20,4%) angegebenen Übernachtungsstätten verstärkt, zumal hier bei Nachfrage als häufigste Antwort das Wild-Campen (Parkplatzbereich der Bobbahn) genannt wurde. Die restlichen Übernachtungen verteilten sich mit 12,6% auf Hotels, mit 14,4% auf Pensionen und Gasthöfe, mit sechs Prozent auf Ferienwohnungen und mit vier Prozent auf Privatunterkünfte und Jugendherbergen.

Folglich geht der Mountainbiker genau dem Trend zu Zweit- und Drittrurlaube in Form von Kurzreisen mit Erlebnischarakter nach, auf den sich laut GEP des Regierungsbezirks Arnberg (1994) die Tourismusbranchen der Region konzentrieren sollten. Wird die Gruppe der Mountainbiker als Ausflugstouristen auf den ersten Blick häufig als tourismuswirtschaftlich wenig effizient angesehen, so hat hingegen „nach einer Expertenanalyse der Bundesministerien für Wirtschaft sowie für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau der Tagesausflugverkehr inzwischen das doppelte Ausgabevolumen des Urlaubsreiseverkehrs erreicht bzw. entspricht einem Viertel aller Übernachtungsausgaben“ (OPASCHOWSKI 1989). Die Ausgabebereitschaft der Befragten bezüglich des Mountainbiking wird durch den Besitz teurer Bikes unterstrichen (47,2% der Befragten haben über 3 000 DM für ihr Bike ausgegeben).

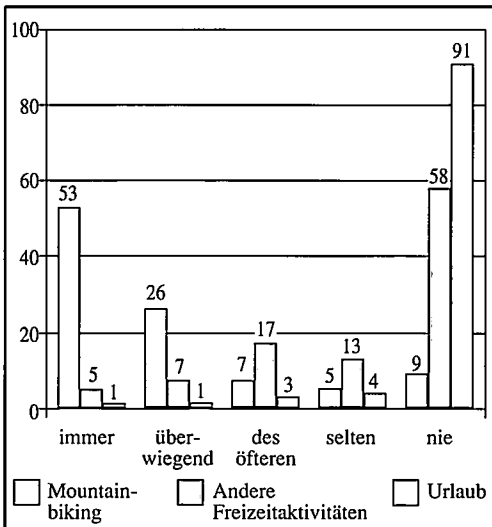
#### 6.1.4 Motive der Sauerlandaufenthalte

Grundsätzlich unterliegen die Zielvorstellungen und Verhaltensweisen eines Ausflüglers bzw. Reisenden unterschiedlichen Motiven. Aus der jeweiligen Motivation heraus ergeben sich verschiedene Formen von Aktivitäten, die den Ausflugs- bzw. Reiseinhalt bestimmen (KASPAR 1986). Ein eindeutiges Motiv kann dem Breitensport Mountainbiking nicht zugeteilt werden (vgl. Kap.3.2). Am ehesten ist der Mountainbike-Tourist nach der Einteilung von FINGERHUTH (1973) der Gruppe der Sporttypen zuzuordnen. Diese Gruppe ist stark von der Topographie und vom touristischen Angebot der Region abhängig.

Betrachtet man in diesem Zusammenhang die Ergebnisse der Frage „Zu welchem Zweck

halten Sie sich hier auf?“, so wird das touristische Potential der Mountainbiker für diese Region deutlich. Um nur Aussagen über Touristen zu erhalten, bleiben die im Sauerland beheimateten oder arbeitenden Befragten bei der Auswertung unbeachtet.

Von den restlichen 211 Personen suchen über die Hälfte der Befragten das Sauerland ausschließlich zum Mountainbiking auf („immer“: 53,1%). Bei weiteren 55 Personen ist nicht immer, aber überwiegend (26,1%) Mountainbiking das Hauptmotiv für die Aufenthalte. 18 Befragte (8,5%) wählen nie zum Zwecke des Mountainbikings das Sauerland aus. Dieser Anteil ist einerseits auf einen Teil der interessierten Zuschauer und andererseits auf die aus beruflichen Gründen Anwesenden zurückzuführen (vgl. Abb. 6).



Quelle: Eigene Erhebung (n=211)

**Abb. 6: Motive der Sauerlandaufenthalte in Prozent**

Berücksichtigt man nur die Personen, die höchstens zehnmal im Jahr das Gebiet aufsuchen, so liegt der Grund des Aufenthaltes bei 111 Befragten (59%) ausschließlich und bei 40 Befragten (21,3%) überwiegend im Mountainbiking.

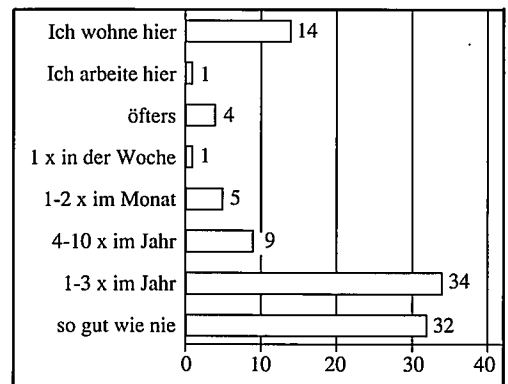
Da sich die Befragung ausnahmslos auf Mountainbike-Veranstaltungen beschränkte, wird aus den Ergebnissen ersichtlich, daß die Zielgebietswahl der Mountainbiker stark vom

Angebot abhängig ist. Diese Tendenz wird durch den großen Zuspruch bei Mountainbike-Veranstaltungen (z.B. „Fat-Tire-Festival“ mit 20 000 Besuchern) unterstrichen.

Bei der Planung von Urlauben bleibt das Sauerland in 90,5% der Fälle unbeachtet, was die Region einmal mehr in ihrer Rolle als Zielgebiet für Ausflugs- und Kurzzeittouristen bestätigt. Immerhin 64 (30,3%) der 211 nicht heimischen Besucher halten sich auch im Winter im Sauerland auf, was oftmals mit dem Ausüben verschiedener Wintersportarten zusammenhängt. Es bestätigt sich also auch für den Mountainbiker, daß das Ziel von Kurzreisen weniger von der Region selbst als vom Motiv der Reise abhängig ist. Das Reiseziel muß Voraussetzungen zur Erfüllung der Ausflugs motive bieten.

### 6.1.5 Häufigkeit der Sauerlandaufenthalte und Fazit

Besonders auffällig ist die sehr unterschiedliche Häufigkeit der Sauerlandaufenthalte bei dem überwiegenden Teil der Befragten. 80 Mountainbiker (32%) besuchen das Sauerland im Durchschnitt seltener als einmal im Jahr. Erweitert man die Gruppe um diejenigen, die sich im Durchschnitt ein- bis dreimal im Jahr dort aufhalten, so macht das einen Anteil von 66% der Befragten aus. Nur 4,8% der befragten Personen suchen dagegen mindestens einmal im Monat das Sauerland auf (vgl. Abb. 7). Insgesamt wohnen (14,4%) oder arbeiten (1,2%) 39 Befragte im Untersuchungsgebiet.



Quelle: Eigene Erhebung (n=250)

**Abb. 7: Häufigkeit der Sauerlandaufenthalte in Prozent**

Ferner ist der Breitensport Mountainbiking überwiegend auf die Sommermonate beschränkt, wodurch sich die saisonale Unterauslastung der Wintersportregion Hochsauerland verringern kann. Es ist keine zahlenmäßige Aufstockung der Beherbergungskapazität notwendig, sondern ein qualitativer Ausbau der vorhandenen Fremdenverkehrseinrichtungen (GEP 1994).

Demzufolge gehören die Mountainbiker grundsätzlichlich der Art von Touristen an, um die es für die Region als zusätzliche Zielgruppe zu werben gilt.

## 6.2 Die Akzeptanz der Mountainbike-Arena Hochsauerland

Die absolute Mehrheit der Befragten (87,2%) kann sich generell eine Nutzung der Mountainbike-Arena Hochsauerland vorstellen. Einen ähnlich großen Zuspruch erhält die Vorstellung, die Nutzung der Arena mit einem mehrtägigen Aufenthalt im Sauerland zu verbinden (202 von 218 Mountainbikern). Auch wenn nicht davon auszugehen ist, daß jeder dieser 202 Mountainbiker tatsächlich die Arena nutzen wird, so verdeutlichen diese Zahlen doch das große Interesse an solch einem Projekt. Gerade im Vergleich mit der derzeitigen Anzahl der Sauerlandaufenthalte (vgl. Kap. 6.1.5) zeigt sich die Bedeutung des zielgruppenorientierten Projekts. Von den 145 Mountainbikern, die höchstens dreimal im Jahr die Region besuchen, können sich 97,5% einen mehrtägigen Aufenthalt in Verbindung mit der Arenanutzung vorstellen. Bei denjenigen, die im Durchschnitt vier- bis zehnmal im Jahr ins Sauerland fahren, liegt dieser Wert immer noch bei 95,5% der Befragten (vgl. Abb. 8).

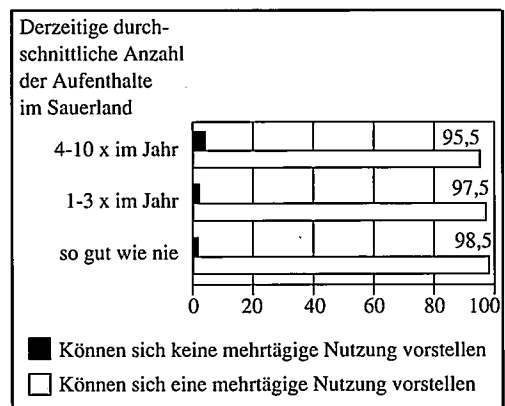
Des weiteren wurde durch die Angaben der Befragten nochmals deutlich, daß die Wahl der Ausflugs- bzw. Urlaubsregionen zunehmend von der Motivation des Ausflugs oder der Reise abhängig ist und dementsprechend die vorhandenen Voraussetzungen der Ausflugs- bzw. Reiseziele zur Erfüllung der motivationspezifischen Vorstellungen überprüft werden. Deswegen gilt auch für den Mountainbiker: Je vielfältiger und anspruchsvoller das Angebot, desto größer die Nachfrage und das Interesse an einer Region.

Unterstrichen wird diese Aussage durch den hohen Anteil der sich ausschließlich zum Mountainbiking im Sauerland befindenden Personen (vgl. Kap. 6.1.4). Von diesen können sich 92,9% Prozent vorstellen, die Arena in Verbindung mit einem mehrtägigen Aufenthalt zu nutzen. Diejenigen, deren Motiv für einen Sauerlandaufenthalt überwiegend das Mountainbiking ist, befürworten zu 91,4% eine mehrtägige Nutzung.

Diese Zahlen belegen in erster Linie eine spontane Akzeptanz der Arena bzw. den Erfolg der Arena-Idee, wobei in diesem Zusammenhang noch nicht die langfristige Akzeptanz überprüft wurde, welche die Nachhaltigkeit der Mountainbike-Arena Hochsauerland unter ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekten gewährleisten würde. Eine solche langfristige Akzeptanz ist davon abhängig, inwieweit die Interessen und Anforderungen der Nutzer an ein solches Projekt berücksichtigt wurden.

### 6.2.1 Bevorzugte Wegetypen der Mountainbiker

Der bevorzugte Wegetyp der Befragten ist der befestigte Forst- bzw. Waldweg (49,6%), gefolgt von den Wegen mit unbefestigter Wegeoberfläche (38,8%). Die Kategorie der unbefestigten Wege beinhaltet alle Arten von naturfesten Wegen (Wirtschaftswege zweiter Ordnung, bestehend aus dem natürlichen durch Befahrung verdichteten Untergrund



Quelle: Eigene Erhebung

(n=202)

**Abb. 8: Mehrtägige Nutzung der Arena unter Berücksichtigung der derzeitigen Anzahl der Sauerlandaufenthalte in %**

(WÖHRSTEIN 1993), Fußwegen und Trampelpfaden). Im Gegensatz dazu halten 96% der befragten Personen überwiegend asphaltierte Strecken für überflüssig. Geschotterte Wege erhalten von 23,6% der Biker die Präferenz. Für eine gute Mischung aller Wegearten sprechen sich 88 Befragte (35,2%) aus. Nur 6,8% der Befragten halten den Untergrund bzw. Wegetyp für nebensächlich, was die Bedeutung dieser Kriterien bei der Tourenwahl verdeutlicht (vgl. Tab. 2).

**Tab. 2: Bevorzugter Wegetyp**

| Wegetyp bzw. Untergrund    | Anteil der Nennungen |
|----------------------------|----------------------|
| Geteerte Wege              | 4,0 %                |
| Geschotterte Wege          | 23,6 %               |
| Unbefestigte Wege          | 38,8 %               |
| Befestigte Wald-/Forstwege | 49,6 %               |
| Von allem etwas            | 35,2 %               |
| Nebensächlich              | 6,8 %                |
| Sonstiges                  | 4,0 %                |

Quelle: Eigene Erhebung

(n=250)

117 Befragte (46,8%) bevorzugen es, ihr Mountainbike überwiegend für Geländeausfahrten zu benutzen, wobei diese nicht als Querfeldeinfahrten, sondern als weggebundene Fahrten verstanden werden. Hierzu zählen auch Downhillfahrten, die auf dafür ausgewiesenen Strecken ausgeführt werden. Dies erklärt auch, daß sieben Mountainbiker (2,8%) ausschließlich Geländeausfahrten bevorzugen, da sie der Gruppe der Leistungssportler angehören. KASSNER (1996) ermittelte bei seiner Befragung einen Anteil der Geländeausfahrten an den Gesamtfahrten von 59,9% und einen Anteil der reinen Downhillfahrten von einem Prozent. Nach WÖHRSTEIN (1993) beläuft sich der Anteil der Geländeausfahrten auf 40,3%.

Querfeldeinfahrten werden hingegen von niemandem ausschließlich oder überwiegend durchgeführt. Dies dürfte auch kaum möglich sein, da das Fahren abseits von Wegen und Pfaden vor allem im Wald ein schwieriges Unterfangen ist. Querfeldeinfahrten beschränken sich somit auf einzelne Abschnitte (vgl. Kap. 3.2). 11,6% der Befragten benutzen ihr Mountainbike des öfteren und 34% benutzen es selten zum Querfeldeinfahren (vgl. Tab. 3). Nach WÖHRSTEIN (1993) fahren dagegen lediglich zwei Prozent der Befragten manchmal (der Einteilung nach vergleichbar mit des öfteren) und 22% selten querfeldein. Dieser Unterschied ist einerseits auf den relativ hohen Anteil der unter 20jährigen und andererseits auf die Nähe zum Ballungszentrum Ruhrgebiet zurückzuführen. Untersuchungen haben ergeben, daß Mountainbiker in den Naherholungsgebieten von Ballungsräumen eher zum Querfeldeinfahren tendieren als andere (LEITER 1991, WEIGAND 1993, WÖHRSTEIN 1993).

Betrachtet man die Bereitschaft zum Querfeldeinfahren bezüglich der Altersklassen, so nimmt diese mit abnehmendem Alter zu. 16 der insgesamt 51 unter 20jährigen fahren des öfteren Querfeldein, was einen Anteil von 55,2% an der Gesamtheit der „des öfteren“ Querfeldeinfahrenden aller Altersklassen ausmacht (vgl. Abb. 9). Dies ist allerdings kein mountainbikespezifisches Problem, sondern tritt beispielsweise auch bei der Gruppe der Wanderer auf (WÖHRSTEIN 1997).

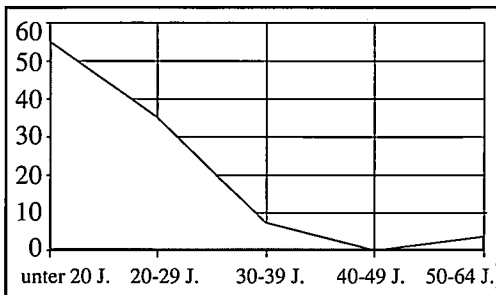
Das Fahren gemütlicher Touren ist für die Befragten von geringer Bedeutung (vgl. Tab. 3). Auffallend ist der hohe Anteil derjenigen, die bezüglich der Distanz (26,4%) und der Höhenmeter (43,6%) keine Anforderungen an eine Tagestour stellen (vgl. Tab. 4). Es ist also davon auszugehen, daß der Mountainbiker die Wahl einer Mountainbike-Route eher von der

**Tab. 3: Bevorzugte Nutzung der Mountainbikes**

| Bevorzugte Nutzung des MTB | immer | überwiegend | des öfteren | selten | nie    |
|----------------------------|-------|-------------|-------------|--------|--------|
| Große Höhenunterschiede    | — %   | 14,0 %      | 30,0 %      | 39,2 % | 16,8 % |
| Distanzfahrten             | — %   | 11,6 %      | 34,0 %      | 36,4 % | 18,0 % |
| Geländefahrten             | 2,8 % | 46,8 %      | 18,0 %      | 16,4 % | 16,0 % |
| Querfeldein                | — %   | — %         | 11,6 %      | 34,0 % | 54,4 % |
| Gemütliche Tour            | 2,0 % | 10,8 %      | 17,2 %      | 26,8 % | 43,2 % |

Quelle: Eigene Erhebung

(n=250)



Quelle: Eigene Erhebung (n=114)

**Abb. 9: Querfeldeinfahrbereitschaft nach Altersklassen in Prozent**

Art des Untergrundes bzw. der Strecke als von der zu bewältigenden Distanz oder den Höhenmetern abhängig macht.

### 6.2.2 Bevorzugte Übernachtungsstätten

Die bevorzugten Übernachtungsstätten im Falle eines mehrtägigen Aufenthaltes sind die Campingplätze (vgl. Kap. 6.1.3). Möchte ein Beherbergungsbetrieb den Mountainbiker als zusätzlichen Gast gewinnen, so müssen keine kostspieligen Einrichtungs- bzw. Umbaumaßnahmen getroffen werden. Besonders wichtig ist die Ausstattung einer Unterkunft mit einem Bikeabstellplatz, der die Räder insbesondere vor Diebstahl sichert. 174 Biker (86,1%) halten einen Bikeabstell-/ -unterstellplatz für notwendig. Dieser Anspruch ist durchaus verständlich, da 47,2% der Räder über 3 000 DM gekostet haben (vgl. Kap.6.1.3). Die Verknüpfung der Abstellplätze mit einem Bikewaschplatz ist ebenfalls zu empfehlen, da 39,6% der Befragten solch eine Waschgelegenheit für wünschenswert halten und saubere Mountainbikes im Interesse der Betreiber sind. Des weiteren ist für 41,1% der Befragten das Angebot von sportlergerechter Nahrung

von großem Interesse. Die Vorschläge des offenen Teils der Befragung können den drei Kategorien Werkstatt (6,4%), Waschmaschine (12,9%) und Parties (14,4%) zugeordnet werden (vgl. Tab. 5).

Der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC 1995) stellt ähnliche Anforderungen an Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe. Er empfiehlt, neben den von den Befragten hauptsächlich gewünschten Einrichtungen die Auslage von Tourenbeschreibungen, Karten und Leseliteratur sowie das Hinterlegen eines Mountainbike-Gästebuchs mit den Erfahrungen zu den Touren.

Zusätzlich vom Mountainbiker profitieren kann die direkt an Mountainbike-Routen gelegene Gastronomie. Für 77,1% der Befragten sind Einkehrmöglichkeiten auf einer längeren Tour gewünscht; für 58 Personen ist dabei die Beschränkung des Angebotes auf die Ausgangs- bzw. Endpunkte einer Tour ausreichend, während sich 50,5% der Personen ein an den Routen gelegenes gastronomisches Angebot wünschen (vgl. Abb. 10).

Bei der Art des gewünschten Angebotes handelt es sich überwiegend um Speisen und Getränke, wobei nicht ausschließlich sportlergerechte Nahrung gefragt ist, da lediglich 25% der befragten Personen ausdrücklich ein sportlergerechtes Angebot wünschen. 57,7% der Mountainbiker sprechen sich für die Nutzung eines Kiosks im Verlauf einer Mountainbike-Tour aus. Der Besuch einer Gaststätte im Verlauf einer Tagesetappe erhält mit einem 46%-Anteil der Nennungen ebenfalls großen Zuspruch. Reparaturmöglichkeiten als zusätzliche Serviceleistung sind bei den Befragten von geringerem Interesse (3,6%). Diesbezüglich ist jedoch zu beachten, daß die

**Tab. 4: Bevorzugte Länge und Gesamthöhenmeter einer Tagestour**

| Distanz       | Anzahl der Befragten | Höhenmeter    | Anzahl der Befragten |
|---------------|----------------------|---------------|----------------------|
| bis 20 km     | 6,4 %                | bis 100 Hm    | 4,0 %                |
| bis 40 km     | 23,6 %               | bis 200 Hm    | 6,0 %                |
| bis 60 km     | 28,8 %               | bis 400 Hm    | 16,4 %               |
| bis 80 km     | 12,4 %               | bis 800 Hm    | 16,0 %               |
| über 80 km    | 2,4 %                | über 800 Hm   | 14,0 %               |
| nebensächlich | 26,4 %               | nebensächlich | 43,6 %               |

Quelle: Eigene Erhebung

(n=250)

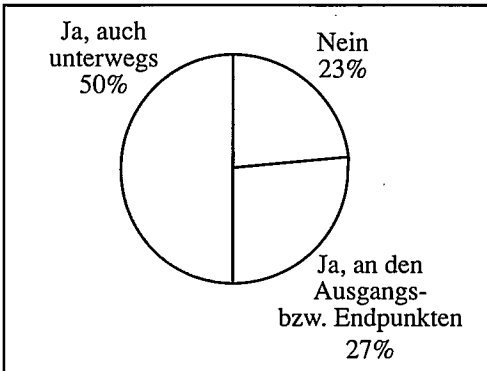


**Tab. 5: Anforderungen an Beherbergungs-  
betriebe**

| Anforderungen an Beherbergungsbetriebe | Anteil der Befragten |
|--|----------------------|
| Bikeabstellplatz                       | 86,1 %               |
| Bikewaschplatz                         | 39,6 %               |
| Sportlergerechte Nahrung               | 41,1 %               |
| Werkstatt                              | 6,4 %                |
| Waschmaschine                          | 12,9 %               |
| Partyangebot                           | 14,4 %               |

Quelle: Eigene Erhebung

(n=202)



Quelle: Eigene Erhebung

(n=250)

**Abb. 10: Der Wunsch nach Gastronomie auf Mountainbike-Touren**

Interviewten zum Befragungszeitpunkt weniger von der Situation einer Fahrradpanne als von der Nutzung des Angebotes zum Zwecke der Entspannung ausgegangen sind, was durch die Gestaltung dieser Frage als offene Frage begünstigt wurde.

### 6.2.3 Vorschläge für die Mountainbike-Arena Hochsauerland

Die häufigsten Wünsche im Hinblick auf die Arena beziehen sich auf eine permanente Downhillstrecke (26,8%) und anspruchsvolle Strecken im Wegenetz (28%). Ebenfalls wichtig ist die Lösung des Interessenkonfliktes mit anderen Wegenutzern. 19,6% der Mountainbiker erhoffen sich durch die Ausweisung von Wegenetzen eine Beseitigung der Problematik zwischen Fußgängern und Mountainbikern. Hinzu kommen die Wünsche nach einem hohen Grad an Abwechslung (11,6%) und nach einem Transportservice an

**Tab. 6: Vorschläge für die Mountainbike-Arena Hochsauerland**

| Vorschläge der Befragten       | Anteil der Befragten |
|--------------------------------|----------------------|
| Downhill-Strecken              | 26,8 %               |
| Transportservice               | 11,6 %               |
| Geführte Touren                | 5,2 %                |
| Kurse                          | 3,2 %                |
| Lösung der Interessenkonflikte | 19,6 %               |
| Bikeshop                       | 4,0 %                |
| Anspruchsvolle Touren          | 28,0 %               |
| Vielfältige Touren             | 11,6 %               |
| Eindeutige Beschilderung       | 8,4 %                |

Quelle: Eigene Erhebung

(n=250)

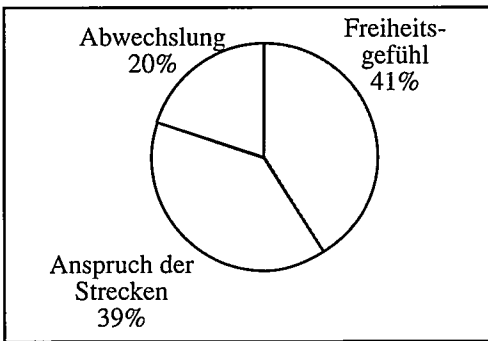
den Downhillstrecken (11,6%). Ferner ist die Frage nach der Eindeutigkeit der Beschilderung (8,4%) von Interesse. Das Angebot von geführten Touren, Kursen und einem Bikeshop ist weniger wichtig für die Befragten (vgl. Tab. 6). Diese Vorlieben der Mountainbiker lassen Rückschlüsse auf die Erfolgsaussichten der Mountainbike-Arena Hochsauerland zu.

### 6.2.4 Kanalisationswirkung der Mountainbike-Arena Hochsauerland

Die Frage „Würde Sie eine solche Arena vom Querfeldeinfahren abhalten?“ bezieht sich auf diejenigen, die mindestens selten querfeldeinfahren. Von diesen insgesamt 114 Befragten sind 64% der Auffassung, daß sie durch die Nutzung der Arena auf Querfeldeinfahrten verzichten könnten. Beim Vergleich der Altersklassen fallen auch hier besonders die unter 20jährigen auf. In dieser Gruppe spricht sich fast die Hälfte der Befragten (46,7%) gegen den Verzicht auf Querfeldeinfahrten im Zuge der Arenanutzung aus. In den anderen Altersklassen ist der diesbezügliche Anteil mit 31,3% (20-29 Jahre) und 26,7% (30-39 Jahre) mindestens halb so groß.

Die diversen Begründungen für eine Ablehnung des Verzichts auf Querfeldeinfahrten können mit drei Oberbegriffen beschrieben werden: Ein Teil der Antworten (41,5%) ist dem Drang nach Freiheit zuzuordnen. In diesem Zusammenhang befürchten die Befragten eine Einschränkung durch den Zwang, vorge-

gebene Wege nutzen zu müssen. Sie bevorzugen spontane Wegänderungen und abkürzende oder interessantere Querfeldeinpassagen und wollen somit optional die Strecke nach Bedarf selbständig gestalten. Weiteren 39% der Befragten sind die Strecken nicht schwierig genug. Sie gehen davon aus, daß der von ihnen gestellte Anspruch an die ausgearbeiteten Touren nicht erfüllt wird. Zudem befürchten 19,5% der Befragten, daß eine Mountainbike-Arena Hochsauerland mit ihrer vorgegebenen Streckenführung nicht genug Abwechslung bietet (vgl. Abb.11).



Quelle: Eigene Erhebung

**Abb. 11: Gründe für Querfeldeinfahrten trotz möglicher Arenanutzung**

Nachdem die Vorlieben und Interessen der Mountainbiker und die Anforderungen an ein solches Projekt dargestellt worden sind, können abschließend auf dieser Grundlage Aussagen über die ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit der Arena gemacht werden.

### 6.3 Das Bobbahngelände als Downhill-Zentrum

Die Planung einer Downhill-Anlage als Zentrum der Mountainbike-Arena Hochsauerland ist eine durchaus positiv zu bewertende Maßnahme, da bisher nur wenige offiziell ausgewiesene Downhill-Strecken existieren. Gerade aus ökologischer Sicht ist es für den Bereich des Leistungssports aber auch für den Breitensport ratsam, permanente Downhill-Strecken einzurichten. Da diese einer hohen Befahrungsfrequenz unterliegen und häufig unbefestigte Passagen beinhalten, kommt es bei dieser Form des Mountainbikings meist zu

verstärkten direkten Belastungen von Boden und Flora (KASSNER 1996). Durch das Anlegen solcher Strecken in einem anthropogen stark beeinflussten Gelände, wie das der Bobbahn, können zusätzliche Schäden weitestgehend vermieden werden.

Hinzu kommt, daß das gesamte Gelände in seiner Funktion als Sportstätte auf große Zuschauermassen ausgelegt ist. Somit entfällt ein Teil der häufig bei Großveranstaltungen auftretenden indirekten ökologischen Auswirkungen. Die für Downhill-Turniere üblichen indirekten Beeinflussungen entstehen durch großflächige Trittschäden der Zuschauer, An- und Abreiseverkehr, Nachahmer und die Errichtung der notwendigen Infrastruktur (KASSNER 1996). All diese Aspekte sind durch die Nutzung des Bobbahngeländes auf ein Minimum beschränkt, da sowohl Zuschauerwege und ausreichende Parkmöglichkeiten als auch Probierstrecken für Nachahmer existieren. Die Problematik einer erhöhten Abgaskonzentration durch ein vermehrtes Verkehrsaufkommen bleibt selbstverständlich erhalten.

Für viele Fahrer macht diese Form des Mountainbikens den Reiz des Sports aus (BÖSCH/STANCIU 1996), sei es für den Leistungssportler, der sich auf das nächste Turnier vorbereitet, oder für den Anfänger, der das Downhillfahren einfach mal ausprobieren möchte. 26,8% der Mountainbiker wünschen sich die Ausweisung einer Downhillstrecke im Zusammenhang mit der Arena, was für eine offene Frage ein erstaunlich hoher Wert ist. Auch das Zusatzangebot dürfte sich im Rahmen der Vermietung rentieren, da sich bereits 11,6% für einen Transportservice aussprechen (vgl. Kap. 6.2.3). Ein Interessenkonflikt im Bereich des Bahngeländes ist zwangsläufig ausgeschlossen. Somit ist für den Bereich des Bobbahngeländes von einer langfristigen, nachhaltigen Sicherung der ökonomischen, ökologischen und sozialen Funktionsfähigkeit des Projektes auszugehen.

### 6.4 Das Mountainbike-Wegenetz Hochsauerland

Aus ökologischer Sicht können durch die Streckenführung des Wegenetzes der Mountainbike-Arena Hochsauerland keine relevanten

ten Zusatzbelastungen für Boden, Pflanzen und Tiere entstehen. Die Mountainbike-Routen wurden vom Bezirkswegewart Astenberg ausgearbeitet und danach vom Forstamt Schmallerberg und dem Umweltamt auf ihre Verträglichkeit geprüft und gegebenenfalls überarbeitet (Untere Landschaftsbehörde 1996).

Außerdem müssen für die Arena keine zusätzliche Fremdenverkehrsinfrastruktur errichtet, sondern im Sinne des GEP (1994) bereits vorhandene Einrichtungen qualitativ erweitert und spezialisiert werden. Dies bezieht sich sowohl auf das Beherbergungsgewerbe als auch auf die Nutzung bereits vorhandener Wege. So werden ausnahmslos Wege (mit befestigter und unbefestigter Oberfläche) ausgewiesen, die bereits vor der Planung existierten. Des Weiteren ist eine Parkplatzproblematik von vornherein auszuschließen, da einerseits genügend Parkflächen für den Wintertourismus erbaut wurden und andererseits das gewählte Verkehrsmittel der Mountainbiker vor Ort meistens das Bike ist.

Um eine Verschärfung des Konflikts zwischen Wanderern und Bikern zu verhindern, verlaufen die Touren „ausschließlich auf Fahrwegen. Fußwege werden bewußt den Fußwanderern überlassen“ (Untere Landschaftsbehörde 1996, S.2). Bei einer ausnahmslosen Nutzung des Wegenetzes der Arena sind folglich keine Zusatzbelastung für Boden, Pflanzen und Tiere zu befürchten und eine Beruhigung des sozialen Konflikts zu erwarten. Auch wenn man davon ausgeht, daß immer einige Unverbesserliche das Wegenetz zum Querfeldeinfahren verlassen werden, so ist das ökologische Risiko durch die Arena trotzdem auf ein Minimum beschränkt, da sich ca. zwei Drittel der Befragten durch solch ein Wegenetz vom Querfeldeinfahren abhalten lassen (vgl. Kap.6.2.4).

Die langfristige Akzeptanz des Wegenetzes und damit auch die ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit, sind jedoch von der Attraktivität des Angebotes abhängig. „Von den insgesamt ca. 1 100 km der Mountainbike-Arena Hochsauerland sind etwa 520 km geteerte, 510 km befestigte oder geschotterte und nur 70 km unbefestigte Fahrwege“

(Untere Landschaftsbehörde 1996). Verglichen mit den Befragungsergebnissen ist diese Aufteilung als ungünstig anzusehen. Die absolute Mehrheit der Befragten (96%) sprach sich gegen einen überwiegenden Anteil asphaltierten Untergrundes aus. Dementsprechend sollte der Anteil der Wege mit unbefestigter Wegeoberfläche bzw. naturfester Wege höher liegen. Ebenfalls berücksichtigt werden muß, daß sich der Anspruch an das Fahrkönnen der Mountainbiker erhöht, sobald auch schmale Wege bzw. Pfade (Singletrack trails) zwischengeschaltet sind. Das Vorhandensein solcher Singletrack trails ist ein wichtiges Kriterium für die Wegewahl der Mountainbiker (WÖHRSTEIN 1997).

Die gewählten Arena-Strecken stellen nur geringe fahrtechnische Anforderungen an die Mountainbiker. „Entscheidend für die Bewertung der Gesamtschwierigkeit der Touren waren daher die Tourenlänge und besonders die im Anstieg zu fahrenden Höhenmeter“ (Untere Landschaftsbehörde 1996). Diese Kriterien sind für den Mountainbiker jedoch weniger wichtig. Zum einen erhalten reine Ausdauerfahrten (hinsichtlich zu fahrender Höhenmeter und Distanzen) weitaus weniger Zuspruch als Geländefahrten (vgl. Kap. 6.2.1), zum anderen bezeichnen 43,6% der Mountainbiker die insgesamt zu fahrenden Höhenmeter einer Tagesetappe als nebensächlich. 26,4% der Befragten halten die Gesamtdistanz für belanglos. Lediglich 6,8% der Biker bewerten die Art der Strecke bzw. den Untergrund als unwichtig. Diese Zahlen lassen darauf schließen, daß der Mountainbiker die Kriterien zur Bewertung der Gesamtschwierigkeit einer Tour eher in der Art des Untergrundes bzw. der Strecke als in der zu bewältigenden Distanz und den insgesamt zu fahrenden Höhenmetern sieht.

Auch die Tatsache, daß 14 der derzeit 32 Touren bereits ausgewiesene Radwanderwege sind, spricht nach der DIMB-Definition (1997) einer Mountainbike-Route nicht für die Einhaltung eines erstrebenswerten Standards. Insofern ist es fraglich, ob für das Mountainbike-Wegenetz der Arena von einer langfristigen, nachhaltigen Sicherung der ökonomischen, ökologischen und sozialen Funktionsfähigkeit ausgegangen werden kann.

## 6.5 Fazit

Grundsätzlich ist die Mountainbike-Arena Hochsauerland ein gelungener Ansatz zur Verbesserung der touristischen Situation im Hochsauerland unter Berücksichtigung der nachhaltigen Regionalentwicklung, zumal kein Neubau, sondern lediglich eine Spezialisierung der vorhandenen Fremdenverkehrsstruktur notwendig ist. Darüber hinaus trägt das Projekt dazu bei, die entstandenen Konflikte zu beseitigen bzw. zu beruhigen, was wiederum eine Imageverbesserung der unter Kritik geratenen Sportart Mountainbiking nach sich zieht. Hierbei ist allerdings zu beachten, daß auf der Ebene des sozialen Konflikts die Bedürfnisse aller Nutzergruppen berücksichtigt werden. So ist es für die langfristige Akzeptanz der Arena notwendig, daß unter dem Aspekt der Konfliktvermeidung nicht nur die Interessen der Wanderer, sondern ebenfalls die Vorlieben der Mountainbiker Berücksichtigung finden. Eine einseitige Einschränkung ist hier unangebracht.

Nennt man solch ein Projekt „Mountainbike-Arena“, so muß es auch den allgemeinen Ansprüchen der Zielgruppe gerecht werden, wobei hier nicht ausgeschlossen sein darf, daß ein gewisser Teil der Strecken für absolute Anfänger zu bewältigen und auch für Familien zugänglich sein muß. Ebenso müssen Strecken ausgewiesen werden, bei denen der Mountainbiker sowohl als Breitensportler (der überwiegende Anteil) als auch als technisch versierter Fahrer gefordert wird (DIMB 1997).

## 7. Schlußbemerkung

Durch den hohen Stellenwert des Reisens und des Sports als Freizeitbeschäftigung in der Bevölkerung gewinnt der Sporttourismus zunehmend an wirtschaftlicher Bedeutung. Immer häufiger sind die Motive für einen Ausflug, Kurzurlaub oder für eine Reise sportlicher Natur (FREYER 1995).

Gerade das Mountainbiking ist mit seinem rasanten Popularitätszuwachs (SCHEITZ 1996) eine zu fördernde und zu kanalisierende Trendsportart. Unter diesem Gesichtspunkt ist die Ausweisung von Mountainbike-Wegenetzen eine erstrebenswerte Maßnahme, zumal

sich dadurch die entstandenen Konflikte auf den verschiedenen Ebenen kontrollieren und weitestgehend einschränken lassen. Es gilt einen Standard zu erreichen, der sowohl eine ökologisch verträgliche Lösung bietet als auch den sozialen Ansprüchen aller Betroffenen gerecht wird, so daß sich die Akzeptanz durch die Zielgruppen von selbst ergibt.

## Literatur

**ADFC** (1995): Informationsblatt Fahrradfreundliche Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe, FAF, Nr.7

**Becker, C.** (1992): Erhebungsmethoden und ihre Umsetzung in Tourismus und Freizeit. Trier (= Materialien zur Fremdenverkehrsgeographie, Bd. 25)

**Benedikter, G.** (1992): Mountainbiker: Naturzerstörer oder Störenfriede (Referat, gehalten anläßlich der Fachtagung „Wieviel Sport verträgt unsere Umwelt“)

**Bildungs- und Wissenschaftszentrum Kahler Asten** (1995a): Studie: Wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus für Winterberg. Auszug der Ergebnisse (= BWKA-Schriftenreihe, Nr.1)

**Bildungs- und Wissenschaftszentrum Kahler Asten** (1995b): Analyse und Bewertung der Ausgangssituation. Auszug der Ergebnisse (= BWKA-Schriftenreihe, Nr.1)

**Bösch, R., Stanciu, U.** (1996): Bike Feeling. Bielefeld

**Czech, Schütz** (1995): Erschließung jüngerer Zielgruppen durch Sport- und Aktivangebote am Beispiel Willingen/Upland. In: Dreyer, A., Krüger, A. (Hg.): Sporttourismus, S.363-368

**Deutsche Initiative Mountain Bike e.v.** (1997): Empfehlung zur Ausschilderung von Mountainbike-Routen. Freiburg

**Deutscher Rat für Landespflege** (1990): Freizeit und Erholung - Herausforderungen und Antworten der Landespflege. Gutachtliche Stellungnahme und Ergebnisse eines Kolloquiums des Deutschen Rates für Landespflege, S.630-635. Bonn (= Schriftenreihe des Deutschen Rates für Landespflege, H.57)

**Fingerhuth, V., Geipel, R., Knops, H.-G., Schwarze, M.** (1973): Arbeitsmethoden zur Bewertung der Erholungseignung eines landschaftlichen Angebots für verschiedene Typen von Erholungssuchenden. In: Landschaft und Stadt, H.4, S.161-171. Stuttgart

**Freyer, W.** (1995): Marketing-Management im Sporttourismus am Beispiel des Radtourismus. In: Dreyer, A., Krüger, A. (Hg.): Sporttourismus, S.53-82

**Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk Arnsberg** (1994): Teilabschnitt Oberbereich Dortmund - östlicher Teil: Kreis Soest und Hochsauerlandkreis

- Gronen, W.** (1990/1991): Kleine Geschichte des Fahrrades. In: Bund Deutscher Radfahrer e.V. (Hg.): Fahrradatlant. Ostfildern
- Haas, A.** (1996): Mountainbiking. Aachen
- Hahn, P.** (1991): Sanftes und umweltverträgliches Freizeitverhalten. Berlin
- Heckmair, A., Hirtreiter, G.** (1989): Mountainbiking heute. München
- Herzog, U.** (1992): Das Mountain Bike. Brodersdorf
- Kaspar, C.** (1986): Die Tourismuslehre im Grundriß. Bern/Stuttgart (= St. Galler Beiträge zum Tourismus und zur Verkehrswissenschaft 3. Aufl.)
- Kaspar, C.** (1991): Die Tourismuslehre im Grundriß. Bern/Stuttgart (= St. Galler Beiträge zum Tourismus und zur Verkehrswissenschaft, 1)
- Kassner, J.** (1996): Zum Problemfeld Mountainbiking und Umwelt - eine Untersuchung über das Umweltverhalten von Mountainbikern im Raum Südniedersachsen. Göttingen (= unveröff. Hausarbeit im Rahmen der Ersten Staatsprüfung für das Lehramt an Gymnasien. Angefertigt am Institut für Sport und Sportwissenschaften der Georg-August-Universität)
- Kroll, E.** (1993): Radsport-Lexikon. Stuttgart
- Kulinat, K., Steinecke, A.** (Hg.) (1984): Geographie des Freizeit- und Fremdenverkehrs. Darmstadt (= Erträge der Forschung, 212)
- Lauterwasser, E.** (1994): Skisport und Umwelt. Ein Leitfaden zu den Auswirkungen des Skisports auf Natur und Landschaft, hg. v. Umweltbeirat des Deutschen Skiverbandes. Weilheim (DSV-Umweltreihe, Bd.1)
- Leiter, S.** (1991): Bergradeln im Karwendel. Studie im Auftrag des OEAV. Innsbruck (unveröff.)
- Mader, H.-J., Pauritsch, G.** (1981): Nachweis des Barriere-Effektes von verkehrsarmen Straßen und Forstwegen auf Kleinsäuger der Waldbiozönose durch Markierungs- und Umsetzversuche. In: Natur und Landschaft, 56(12), 451-454
- Mader, H.-J.** (1990): Belastung der Tierwelt durch Freizeit und Erholung. In: Freizeit und Erholung - Herausforderungen und Antworten der Landschaftspflege. Gutachtliche Stellungnahme und Ergebnisse eines Kolloquiums des Deutschen Rates für Landschaftspflege, S.630-635. Bonn (= Schriftenreihe des Deutschen Rates für Landschaftspflege, H.57)
- Opaschowski, H.W.** (1989): Tourismusforschung. Opladen (= Freizeit und Tourismusstudien 3)
- Pape, M.** (1988): Die Entwicklung des Fremdenverkehrs. In: Verkehrsverein Astenberg (Hg.): 1713-1988, 275 Jahre Neustenberg. Astenberg, S.20-25
- Schäfer, A., Pawlitzek-Linder, K.** (1997): Mountainbike-Arena Hochsauerland. Benutzerhandbuch, hg. v. d. Unteren Landschaftsbehörde Meschede
- Scheitz, I.** (1996): Mountainbiking - soziokulturelle und wirtschaftliche Faktoren einer dynamischen Entwicklung. Köln (= Unveröff. Diplomarbeit an der Deutschen Sporthochschule)
- Schnell, P.** (1993): Fahrrad und Freizeit im Münsterland. Die 100-Schlösser-Route. In: Mayr, A., Temnitz, K. (Hg.): Münsterland und angrenzende Gebiete, S.375-389. Münster (= Spieker - Landeskundliche Beiträge und Berichte, 36)
- Siekmann, U.** (1993): Naturparkplanung. Beispiele aus dem Sauerland. Münster (= Schriftenreihe des Westfälischen Amtes für Landes- und Baupflege, H.4)
- Stanciu, U., Bösch, R.** (1996): Bike Feeling. Bielefeld
- Stehr, I.** (1992): Freizeit-Barometer. Daten - Analysen - Trends für die 90er Jahre. Bielefeld (= IFKA Schriftenreihe)
- Steinecke, A.** (1993): Geographie des Freizeit- und Fremdenverkehrs. In: Hahn, H., Kagelmann, H.-J. (Hg.): Tourismuspsychologie und Tourismussoziologie. Ein Handbuch zur Tourismuswissenschaft, S.51-55. München
- Twiehaus, K.** (1994): Mountainbikefahren und Umwelt im Gebirge - Einflüsse, Schäden und Konflikte. Hannover (= Unveröff. Diplomarbeit am Geographischen Institut der Universität)
- Ueckermann, E.** (1989): Wild im Erholungswald. Hg. v. d. Forschungsstelle für Jagdkunde und Wildschadenverhütung des Landes NRW. Bonn
- Untere Landschaftsbehörde Meschede** (Hg.) (1996): Mountainbike-Arena Hochsauerland. Meschede
- Untere Landschaftsbehörde Meschede** (Hg.) (1997): Bob- und Rodelbahn Winterberg Hochsauerland. Mountainbike-Arena Hochsauerland. Meschede
- Weber, T.** (1996): Mountainbike-Tourismus. Informati-onsschreiben
- Weigand, G.** (1993): Umwelt und Mountainbike. Kaiserslautern (= Diplomarbeit am Institut für Landschaftsplanung der Universität)
- Wolf, K., Jurczek, P.** (1986): Geographie der Freizeit und des Tourismus. Stuttgart
- Wührstein, T.** (1993): Ökologische Auswirkungen des Mountainbike-Sports. Saarbrücken (= Unveröff. Diplomarbeit am Geographischen Institut der Universität des Saarlandes)
- Wührstein, T.** (1997): Mountainbiking und Umwelt. Ökologische Auswirkungen und Nutzungskonflikte. Saarbrücken (= Unveröff. Dissertation an der Philosophischen Fakultät der Universität des Saarlandes)

**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-Jade-Raum. 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

**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 Sinfeldes. **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 Steweder 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.):** Süddoldenburg-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

## 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.:** Aasestadt 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. **Noltig, 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
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. **Siekman, 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

## 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

## 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 Themenberei-

chen 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)
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: Westfalen). 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)

