Abbildung 5.1: Fünf-Säulen-Modell der Regionalentwicklung Bonn/Rhein-Sieg

Region der Wissenschaft und Forschung

Ausbau des Wissenschaftszentrums

- Wissenschaftsrat
- Deutsche Forschungsgemeinschaft
- Deutscher Akademischer Austauschdienst
- Alexander-von-Humboldt-Stiftung
- Hochschulrektorenkonferenz
- Karl-Duisberg-Gesellschaft (in Köln)
- Deutsches Studentenwerk
- Deutsche Agentur für Raumfahrt
- Arbeitsgemeinschaft der Großforschungseinrichtungen
- Studienstiftung des Deutschen Volkes
- Inter Nationes
- Wissenschaftszentrum
- Politische Stiftungen
- Wissenschaftsverbände und -organistionen
- Forschungsgesellschaft für angewandte Naturwissenschaften
- Bundesakademien

Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität

Gesundheitsregion

- Universitätsklinik Bonn
- Kreiskinderklinik St. Augustin
- Heilbäder und Kurorte

Region zukunftsorientierter Wirtschaftsstruktur

Region der Telekommunikation, Informatik, Elektronik und Datenverarbeitung

- Telekom
- Postdienst
- Postbank
- Gesellschaft für Mathematik und Datenverarbeitung (GMD)
- Detecon

Zentrum für Luft- und Raumfahrt

- Deutsche Agentur für Raumfahrtangelegenheiten (DARA)
- Deutsche Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR)

mit

- Microgravity User Support Center (MUSC)
- Crew Training Complex (CTC)

Pflege und weitere Qualifizierung der vorhandenen Wirtschaftsstruktur in Handel, Handwerk, Gastronomie, Hotellerie und Dienstleistungen

Standort zentraler Wirtschaftsverwaltungen und Dienstleistungen

- Haus des Deutschen Handels
- Deutsche Ausgleichsbank

Modell einer umweltgerechten Städtelandschaft und Kulturregion

Schwerpunkt für Umweltforschung und Umweltverwaltung

- Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und Landschaftsökologie

Kulturregion

Theater
Musik
Museen
Bonner Sommer

- Fertigstellung Bundeskunst- und Ausstellungshalle
- Fertigstellung Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland
- Nachfinanzierung des Bonner Kunstmuseums
- Beethovenhaus
- Archiv des Deutschen Kunsthandels
- jährliches Beethovenfest
- Deutscher Museumsbund
- Deutscher Kulturrat
- Deutscher Rockmusikerverband
- Landesarbeitsgemeinschaft soziokultureller Zentren NW e.V.
- Erhalt der städtischen und nichtstädtischen Kultureinrichtungen

Bäder- und Freizeitregion

- Landschaft an Rhein, Sieg und Ahr
- Siebengebirge und Wahner Heide
- Naturparks Kottenforst-Ville, Nordeifel und Bergisches Land
- Heilbäder und Kurorte
- Burgen und Kirchen
- Museen und Ausstellungen

Bonn als Bundesstadt

Bundesministerien

Die Bundesministerien behalten ihren Sitz in Bonn, nur die noch zu definierenden Kernbereiche erhalten ihren Sitz in Berlin.

Länder- und ländernahe Einrichtungen

- Kultusministerkonferenz der Länder
- Bund-Länder-Kommission für Bildungsplanung und Forschungsförderung
- Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung
- Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und Landschaftsökologie
- Bundeszentrale für politische Bildung

Zentrum für internationale Zusammenarbeit

Nord-Süd-Zentrum

- Mitarbeiter, Gebäude und Einrichtungen der diplomatischen Vertretungen
- Internationale Schulen

Quelle: Oberstadtdirektor der Stadt Bonn: Perspektiven für Bonn, 1991

Aus ihnen sollen Leitprojekte entwickelt werden (vgl. Abbildung 5.1). Dieses zielgerichtete konzeptionelle Vorgehen ist durch den vom Bund auferlegten Zeitdruck, bis Mitte des Jahres eine Liste von Förderprojekten in der Region zu erstellen, auf deren Grundlage die Ausgleichsmittel des Bundes bewilligt werden sollen, weitgehend in den Hintergrund getreten. Die Lage verkehrt sich mittlerweile dahingehend, daß Listen förderfähiger Projekte gesammelt werden, die erst im nachhinein von einem Entwicklungskonzept eingerahmt werden.

Durch die Hauptstadtdiskussion sind Überlegungen zu ZIN weitgehend in den Hintergrund getreten. Das Regionale Entwicklungskonzept wird jetzt wohl nachträglich an die Projekte, die aus den (im Gegensatz zu ZIN zusätzlich zur Disposition stehenden) Ausgleichszahlungen des Bundes finanzierten wurden, angepaßt werden.

5.2. Kompensation der Verlagerung von Parlament und Regierungssitz aus Bonn

Überlegungen, einen Ausgleich für die Bundesfunktionen in der Region zu schaffen, beziehen sich v.a. auf die Felder kompensatorischer Behördenverlagerungen aus Berlin und anderen Städten nach Bonn, vorrangige Berücksichtigung Bonns bei der Ansiedlung internationaler Institutionen und Unternehmen, Stärkung des Hochschulbereichs sowie Entwicklung von Gewerbeflächen und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.
So wurde erwogen, die Hauptverwaltung der Eisenbahn (Frankfurt a.M. 3.000 Arbeitsplätze), die GTZ (Eschborn 1.200 Mitarbeiter), die Bundesanstalt für Wirtschaft (Eschborn 850 Bedienstete), die Zentralstelle für Arbeitsvermittlung (Frankfurt a.M. 440 Mitarbeiter) und die Deutsche Gesellschaft für Ernährung (39 Beschäftigte) an den Rhein zu holen (bspw. Bundesbehörden sollen von Frankfurt nach Bonn, in: Frankfurter Rundschau vom 22.11.1991). Ebenso wird der Abzug des Verfassungsschutzes aus Köln-Chorweiler nach Bonn erwogen. Ein weiteres Beispiel ist der Beschluß, den Erweiterungsbau des Bundestages der UNO als kostenlosen Büroraum anzubieten, um derart 3.000 Arbeitsplätze in Bonn zu schaffen (Mietfrei - Bonn bietet der UNO Büro-Hochhäuser an, in: Westfälische Rundschau vom 23.1.1992).
Auf der internationalen Konferenz zur Rüstungskonversion 24.-27.2.1992 in Dortmund schlug Michael Renner vom Worldwatch-Institute in Massachussetts die Errichtung eines weltweiten Konversions-Zentrums (Clearing House) vor. Die Nordrhein-Westfälische Wissenschaftsministerin Brunn schlug als Sitz für solch ein Zentrum, das dem Erfahrungsaustausch, der Forschung, Datensammlung und Umschulungsprogrammen für Beschäftigte der Rüstungsindustrie dienen soll, Bonn als Sitz vor (Mobile UN-"Grünhelme" sollen Naturkatastrophen bekämpfen, in: Frankfurter Rundschau vom 28.2.1992).
Im Bundeshaushalt wurden 1992 81 Mio. DM als Ausgleichsmaßnahmen für die Region Bonn sowie zusätzliche Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 131,5 Mio DM ausgewiesen (Auswirkungen der Verlagerung der Hauptstadt- und Regierungsfunktion von Bonn nach Berlin für die Stadt Köln, Version Februar 1992). Bis Mitte des Jahres soll eine Projektliste erstellt werden, auf dessen Grundlage die Ausgleichsmittel des Bundes verteilt werden sollen. Das dritte Element ist die kurz vor ihrer Gründung stehende Wirtschaftsförderungsgesellschaft zwischen Bonn/Rhein-Sieg-Kreis/Kreis Ahrweiler, die die vom Bund zur Verfügung gestellten Ausgleichsgelder verwalten und Wirtschaftsförderung regionalen Zuschnitts in der in Umstrukturierung begriffenen Region Bonn/Rhein-Sieg-Kreis/Kreis Ahrweiler betreiben soll. Zu nennen ist das Wirtschaftsstruktur- und Gewerbeflächengutachten (Breuer, C., November 1991) im Rahmen der vergebenen Struktur-

gutachten, das Grundlage der Gewerbeflächenentwicklung und erste Grundlage der Wirtschaftsförderungstätigkeit in der Region sein soll.
Darüber hinaus sind die Verkehrsinfrastrukturprojekte (überregionales Straßennetz, Flughafen, ICE) zu nennen, auf die sich die besonderen Anstrengungen der Regionalenentwicklung konzentrieren (Minister Krause sagt den Ausbau der Köln-Bonner Region zu, in: Kölner Stadtanzeiger vom 8.11.1991; Aussagen in den Strukturgutachten: Prognos, 1991; Rheinisch Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung (RWI), November 1991).
Nachdem angrenzende Bereiche auch Ansprüche an den Ausgleichszahlungen des Bundes geltend gemacht hatten, werden die Gelder des Bundes jetzt gemeindebezogen verteilt. Lohmar, Neunkirchen-Seelscheid, Much, Eitorf, Ruppichteroth, Windeck, im östlichen Kreisgebiet, werden bei Ausgleichsleistungen, die für Erwerb und Erschließung für Gewerbegebiete gezahlt werden sollen, leer ausgehen. Das Bundesministerium für Wirtschaft hat die Förderung der gesamten Region Bonn/Rhein-Sieg-Kreis/Kreis Ahrweiler abgelehnt, um die Begehrlichkeiten anderer Regionen wie des Erftkreises oder Kölns zurückweisen zu können (Sechs Kommunen sind aus dem Rennen, in: Kölner Stadtanzeiger vom 22./23.2.1992).

Die Gründe für den eklatanten Rückschritt zu harter Wirtschaftsförderungspolitik, die sich auf Gewerbeflächenausweisung und Infrastrukturförderung beschränkt, sind mannigfaltig. Das Verhältnis zwischen Bonn und dem, auch auf Köln ausgerichteten, Rhein-Sieg-Kreis ist konkurrenzgeprägt. Die Verhandlungen mit dem Bund über Ausgleichsmaßnahmen haben einen erheblichen Zeitdruck geschaffen, bis zum Sommer eine regionale Projektliste zur Verwendung der Gelder aufzustellen. Durch die fortdauernde Präsenz und damit Flächenansprüche des Bundes bestehen auch die Flächenrestriktionen in Bonn fort. Hinzu kommt die mangelnde Fähigkeit, sich von der strukturellen Dominanz des Bundes zu befreien und Entwicklungsalternativen abseits des bislang verfolgten tertiären Entwicklungspfades und der Bundesfunktionen anzudenken. Zusammengenommen erklären die Faktoren die Machart der wirtschaftspolitischen Maßnahmen, die unter dem Zwang stehen, in kurzer Frist symbolische, sichtbare Erfolge vorweisen zu können. Dieser kurzfristige Aktionismus verstellt jedoch die Frage nach der Perspektive einer langfristig tragfähigen Regionalentwicklung und wrkt dieser sogar entgegen. Der Stellenwert weicher Standortfaktoren, die Frage nach der langfristigen Lebens- und Umweltqualität in der Region wird weitgehend ausgeklammert.

5.3. Darstellung und Bewertung der Aussagen in den Hauptstadtgutachten

Unter den Hauptstadtgutachten sind in erster Linie die Untersuchungen von Prognos und den Beratern der Strukturgutachten zum Regionalen Entwicklungskonzept für die Region Bonn/Rhein-Sieg sowie des "Rheinisch Westfälischen Institutes für Wirtschafstforschung" (RWI) zu nennen.

5.3.1. Aussagen der Hauptstadtgutachten

Das Prognos-Gutachten führt neben einer Analyse hauptstadtbetroffener Beschäftigung auch mögliche entwicklungsfähige Bereiche zur Kompensation der Verlagerung an. Beim Ausbau Bonns zum Zentrum des Hochschulbereichs, von Wissenschaft und Technik sei die An-

siedlung einer FH hinsichtlich möglicher "spin offs" und des Transferpotentials gegenüber der einer TH vorzuziehen. Arbeitsmarktpolitische Anpassungsmaßnahmen und Umschulungsmaßnahmen seien für von Arbeitslosigkeit bedrohten Bundesbeschäftigten erforderlich. Die Ansiedlung von Einrichtungen aus dem internationalem und multilateralem Bereich wurde als weiterer Bereich genannt.
Darüber hinaus seien Aussagen vom Bund über die vorrangige Ansiedlung hervorragender Einrichtungen und Unternehmen, die Fertigstellung der im Bau befindlichen Hochbaumaßnahmen des Bundes, den Verbleib der nicht obersten Bundesbehörden und Bundesunternehmen und die kompensatorische Verlagerung von Bundeseinrichtungen nach Bonn sowie die Bereitstellung unbebauter und bebauter Liegenschaften zu Sonderkonditionen zu erlangen. Durch das entscheidende Dilemma des langfristigen Abzuges der Regierung und der vorherigen Nichtverfügbarkeit von Bundesbauten und Liegenschaften sei die Stadt Bonn jedoch zunächst handlungsunfähig, deshalb sei es um so dringlicher Substitutions- und Ansiedlungsmöglichkeiten im Rhein-Sieg-Kreis zu schaffen und das regionale Gewerbeflächenkonzept (Breuer 1991) umgehend in Planungsrecht zu überführen und auf eine vorzeitige Änderung des GEP hinzuwirken.
Weiter angesprochene Aspekte sind die überregionale Verkehrsinfrastruktur (ICE-Haltepunkt), die Errichtung eines "start up centers" und ein regionales Marketingkonzept (Prognos, v. Rothkirch 1990).
Die Strukturgutachten zum Regionalen Entwicklungskonzept für die Region Bonn/Rhein-Sieg und den Kreis Ahrweiler teilen sich in die Bereiche Landschaftsplanung/Ökologie (Grebe), Wirtschafts- und Gewerbeflächenanalyse (Breuer, Einsele, Rothkirch v.) und räumliche/städtebauliche Strukturplanung (Ebert, Zlonicky). das Fünf-Säulen-Modell der Regionalentwicklung (vgl. Abbildung 5.1) ist aus den "regionalen Entwicklungszielen der Strukturgutachter (vgl. Zlonicky, P. auf der Sitzung des Arbeitskreises "Regionales Strukturkonzept Bonn/Rhein-Sieg" am 2.7.1991 im Stadthaus Bonn) entwickelt worden.

Auf der Sitzung des Arbeitskreises "Regionales Entwicklungskonzept Bonn/Rhein-Sieg" am 2.7.1991 im Stadthaus Bonn wurden von den Gutachtern eine Reihe kritischer Anregungen und Bedenken gegeben. Die Umstrukturierungen seien den Ereignissen z.B. in den Montanstädten vergleichbar. Aus diesen Erfahrungen sei zu lernen, Ersatzmaßnahmen seien nicht nur in Gewerbeansiedlung suchen, Bestandspflege müsse gleichrangig betrieben werden, auch sollten bestehende Flächenrestriktionen überprüft werden. Vor übertriebener Hoffnung auf internationale Organisationen wurde ebenso gewarnt wie vor Panikreaktion bei Gewerbe- und Industrieansiedlung. Es ginge nicht nur um die Schaffung eines regionalen Images nach außen, auch die Bevölkerung des Raumes müsse sich in einer neuen Identität erkennen als Identitätsbildung nach innen. Allein R. Grebe thematisiert jedoch das Naturraumpotential, die Schutzwürdigkeit von Landschaftsräumen und das Problem von Belastungsobergrenzen des Raumes (Breuer, C.;Ebert, O.; Einsele, M.; Grebe, R.; Rothkirch v., C.; Zlonicky, P. auf der Sitzung des Arbeitskreises "Regionales Strukturkonzept Bonn/Rhein-Sieg" am 2.7.1991 im Stadthaus Bonn).

In der Anfangsphase wurde das Handlungsfeld "Wohn- und Lebensqualität"in folgende Zielbereiche unterteilt:
- umweltgerechte, vorbildliche Städtelandschaft in Europa,
- Ausbau landschaftlicher Qualitäten und Ergänzung der Erholungslandschaft,
- verträgliche Nachbarschaft von siedlungs- und naturnah gestalteten Räumen,

- Abbau der Unverträglichkeiten des Verkehrs in der Bonner Innenstadt und in Wohngebieten,
- bessere Vernetzung der Freizeitziele und kulturellen Einrichtungen,
- Ausbau Museumslandschaft, Pflege des internationalen Kulturbetriebs und Freiräume für "alternative Kultur" (Zlonicky, P.: Entwicklungsziele, vorgestellt auf der , S. 8)

  Diese werden im folgenden zum "Ausbau einer beispielhaften europäischen Stadtregion (...), die in ihren zentralen Bereichen von einem Landschaftspark am Rhein und an der Sieg geprägt ist" und der mit den Landschaftsräumen auf den Terrassen, auf den Höhen verknüpft werden soll, zusammengestutzt (P. Zlonicky: Themenbereich Regional- und Stadtplanung, S. 2; in gemeinsamer Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises am 6.11.1991).

Damit spielen ökologische Aspekte eine zunehmend nachgeordnete Rolle. Die Frage klimatischer und topographischer Restriktionen einer Flächenentwicklung im Rheintal wird nicht angeschnitten. Auch die raumstrukturellen und verkehrlichen Folgen der vor allem im Umland stattfindenen gewerblichen Entwicklung werden nicht behandelt.

Das Breuer Gutachten zur Wirtschaftsstruktur und Gewerbeflächenangebot in der Region Bonn/Rhein-Sieg stellt eine Bestandsaufnahme und Bewertung des Gewerbeflächenpotentials hinsichtlich Verfügbarkeit, örtlichen Planungsvorstellungen, Infrastrukturausstattung, bestehenden Restriktionen und Auflagen sowie zusätzlich relevanten Strukturdaten dar. Daraus wird die Mobilisierbarkeit, Lagegunst und Nutzungseignung der Fläche für bestimmte Funktionen abgeleitet. Dem Vorgehen liegt die Forderung zugrunde, daß von der üblichen Vorgehensweise, Gewerbeflächen auszuweisen und zu erschließen, um sie anschließend mit Mitteln der Wirtschaftsförderung zu "füllen", abgewichen werden müsse. Die überdurchschnittlich gute Struktur und Ausstattung der Region, die Entwicklung von EG und europäischer Integration, die deutsche Vereinigung und die sich aus dem Beschluß des Deutschen Bundestages vom 20.6.1991 ergebende "besondere Lage" mache nicht vorrangig die Belegung von Flächen sondern vielmehr die Verstandortung notwendiger und sinnvoller Projekte in der Region zum Ausgangspunkt der Überlegungen (Breuer Oktober 1991, VI.4, S.1). Aus einer Aggregation des Gewerbeflächenpotentials und der Raumausstattungsmerkmale werden folgende Projekte abgeleitet:

- Stärkung der technisch-naturwissenschaftlich-ökonomischen Aus- und Fortbildungskapazitäten (Abteilung Glas, Neue und Verbundwerkstoffe um die Glasfachschule Rheinbach; metallbezogene oder elektrotechnische/kommunikationsorientierte Berufe im mittleren Kreisgebiet),
- Schulungs-/Wiedereingliederungsmaßnahmen ins Berufsleben gemäß Qualifikationsniveau,
- hochwertige distributionsorientierte Wirtschaftszone Bonn/St. Augustin,
- flughafenorientierte Handels- und Dienstleistungseinrichtungen in 30-Minuten-Isochrone zu den Terminals des Flughafen Köln/Bonn im Bereich Niederkassel/Troisdorf,
- Relais-Zone im Rahmen sich neu entwickelnder EG-weiter Versorgungs- und Zuliefernetze in Meckenheim, Rheinbach, Bornheim, und auch Swisttal,
- Containerhafen für die Gesamtregion in Niederkassel,
- internationale Wissenschaftsstandorte und Folgeeinrichtungen in Bonn Godesberg, Königswinter, Bad Honnef,
- Sicherung der gewerblichen Erweiterungs- und Ansiedlungsmöglichkeiten, bspw. Troisdorf, Eitorf, Windeck,

- Internationale Gartenausstellung IGA 2003,
- entwicklungsvorbereitende Planung für zumindest ein Großprojekt des tertiären Sektors, mögliche Standorte wären Hennef-Hossenberg, Meckenheim-Meckenheimer Allee oder Troisdorf-Spich,
- streckenbegleitende GE-Flächenerschließung auch als Lärmschutz nach Festlegung der ICE-Trasse in Bad Honnef oder Königswinter (Breuer, C., Oktober 1991, VI.4).

Die Gewerbeflächen sollen themenbezogen entwickelt werden. Ein gesamträumliches Konzept liegt der Arbeit jedoch nicht zugrunde, dieses wird aus der Aggregation flächenbezogener Merkmale der einzelnen Gewerbeflächen und der Bildung von Nutzungs- und Eignungszonen abzuleiten versucht. Infrastrukturelementen, wie der Flughafen und die ICE-Anbindung, und übergeordneten Entwicklungstrends, wie die europaweite Herausbildung von Distributions- und Zuliefernetzen, wird hier eine naturwüchsige Bedeutung beigemessen, ohne diese näher auszuführen oder deren Folgewirkung für die Region aufzuzeigen oder zu kritisieren. Die ÖPNV-Anbindung geht in der Bewertung der Flächen als positiver Standortfaktor ein, daraus wird aber nicht die Forderung abgeleitet, durch die ÖPNV-Erschließung der gesamten Region einen Beitrag zur Strukturverbesserung zu leisten. Bemerkenswert ist, daß die IGA (vgl. Kapitel 5.5) hier im Zusammenhang mit Gewerbeflächenentwicklung angesprochen wird. Die Folgewirkungen der vorrangigen Gewerbeflächenentwicklung im Umland, insbesondere des flughafenorientierten und des Distributionsbereiches, werden völlig außer Acht gelassen, ebenso wie die Problematik steigender Pendlerverflechtungen und zunehmender Zersiedelung. Diese Mängel leiten sich aus der deduktiven Vorgehensweise des Gutachtens ab: regionale Zusammenhänge sind eben mehr als die aufsummierten Belange der Mitgliedsgemeinden. Notwendig wäre in der Region vielmehr die Erstellung eines regionalen integrierten Flächennutzungskonzept, in dem frühzeitig Nutzungskonflikte erkannt und vermieden werden können, und ein Gewerbeentwicklungskonzept, das an der vorhandenen Qualifikationsstruktur von der Bevölkerung und den Betrieben vor Ort anknüpft (vgl. die Einwände Meckenheims zur Gewerbeflächenentwicklung im Kapitel 4.5), um tatsächlich zu einer räumlichen Zuordnung von Wohn- und Arbeitsstandort und einer Bestandsentwicklung zu gelanden.
Eine zusätzliche Arbeit ist das vom Bundesministerium für Wirtschaft in Auftrag gegebene RWI-Gutachten (November 1991). In ihm wird der ohnehin verfolgte harte Pfad von Gewerbeflächenausweisung, Verkehrsinfrastrukturausbau und Behördenansiedlung argumentativ abgesichert, die Befürchtungen in der Region mit Verweis auf die positiven Ausgangsbedingungen sollen beruhigt werden. Aufgrund der guten Standortbedingungen des Raumes Bonn könne davon ausgegangen werden, daß die tatsächlichen Arbeitsplatzverluste geringer als die Prognosewerte ausfallen würden (RWI 1991, S. 42). Die Qualität der weichen Standortfaktoren in der Region wird besonders hervorgehoben, diese aber nicht näher benannt. Das Bildungsniveau und die Wissenschaftsstruktur werden als hochwertig dargestellt, deren Ausbaufähigkeit aber auch nicht näher ausgeführt (RWI 1991, S. 57). Der Hinweis auf Flächenengpässe taucht immer wieder auf, ohne ihn aber in einer Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage abzuleiten (RWI 1991, S. 59). Die Ausstattung der regionalen Verkehrsinfrastruktur wird einerseits als hervorragend bewertet, andererseits aber deren unbedingter Ausbau gefordert.
Auch zu Wirtschaftsbereichen, durch deren Ausbau ein Ausgleich zu den wegfallenden Arbeitsplätzen geschaffen werden kann, erfolgen nur vage Aussagen. Der produzierende Sektor wird zur Lösung der Anpassungsprobleme einen attraktiven, aber rein quantitativ nur kleinen Beitrag zu leisten vermögen. Dem Bereich der haushaltsorientierten Dienstleistungen

wird bei gelungener Anpassung eine positive Entwicklung vorhergesagt. Im Bereich der unternehmensbezogenen Dienstleistungen wird sich Bonn gegenüber der zentralen Position Kölns nicht durchsetzen können. Region und Stadt Bonn verfügen in ihrer bisherigen Prägung nach wie vor über ein äußerst attraktives Standortprofil für internationale Organisationen sowie Einrichtungen von Wissenschaft, Forschung sowie öffentlicher und privater Verwaltung (RWI 1991, S. 59).
Die relativ enge Beziehung und Spezialisierung zwischen Bonn und Köln wird zwar erwähnt, als Entwicklungspfad aber nicht weiterentwickelt (RWI 1991, S. 47). In dem RWI-Gutachten wird nicht auf die landschaftlich-ökologische Situation vorhandener Potentiale und Belastungen des Raumes Bezug genommen. Der Diversifizierungspfad "Umweltzentrum Bonn" wird mit keinem Wort erwähnt, auch die Bereiche Wissenschafts- und Kulturstadt Bonn bleibt unerwähnt. Im Gutachten wird ausdrücklich mit Hinweis auf die Gefährdung des regionalen Images davor gewarnt, Bedenken in die Regionalentwicklungsdebatte zu bringen. Insgesamt leistet das Gutachten keinen neuen Beitrag zur regionalpolitischen Diskussion.

5.3.2. Bewertung und Umsetzung der Gutachtenaussagen

In den Gutachten wird mangels unmittelbar erkennbarer lokaler Handlungsspielräume gegenüber den übergeordneten Rahmenbedingungen und daraus ableitbarer Patentlösungen aus dem strukturpolitischen Dilemma auf althergebrachte Konzepte zurückgegriffen. Über die Bereiche, den bislang verfolgten Weg eines internationalen Behördenstandortes weiterzuverfolgen, die Verkehrsinfrastruktur auszubauen und Gewerbeflächen auszuweisen, hinaus enthalten die Strukturgutachten keine Ansätze einer konzeptionellen Neuorientierung. Einzig das Breuer-Gutachten zur Wirtschaftsstruktur und Gewerbeflächenentwicklung, das in die vorrangig verfolgte Strategie Gewerbeflächenauusweisung paßt und konkrete Aussagen enthält, findet im politisch-administrativen Raum stärkere Beachtung und wird in absehbarer Zeit umgesetzt werden. Aussagen des von R. Grebe bearbeiteten kritischen landschaftsökologischen Teiles des Strukturgutachtens haben in der Debatte um Regionalentwicklung kaum Beachtung gefunden.
Der Stil des regionalpolitischen Diskurses, in dem wenig Offenheit herrscht und nichtorganisierte, kritisch-oppositionelle Akteure ausgegrenzt werden, wird von den Gutachtern nicht kritisiert. Dabei ist die notwendige Einbeziehung aller Akteure, die Förderung endogener Potentiale auf breiter Front, die Stärkung der regionalen Identität und des regionalen Bewußtseins als Voraussetzung für eine erfolgreiche Regionalentwicklung in der wissenschaftlichen Diskussion allgemein anerkannt.
In den Strukturkonzepten wird - wie schon 1970 zur Vorbereitung einer Stadtentwicklungsplanung, die die Stadtentwicklung auf die Belange des Bundes abstimmen sollte - das 'know how' von externen Experten eingekauft, das anschließend als Patentlösung umgesetzt werden soll. Eine Einspeisung der kritischen Einschätzungen der Gutachter in den politischen Meinungsbildungsprozeß ist nicht gelungen. Die Beteiligung einer regionalen Öffentlichkeit und der Anreiz einer Debatte über mögliche und wünschenswerte Regionalentwicklung wird nicht vorgeschlagen. Auch diese der ZIN-Konzeption zuwiderlaufende Orientierung wirde nicht kritisiert. Der verfolgte harte Pfad wird durch den vom Bund auferlegten Zeitdruck und den Zwang, in kurzer Frist Projekte und sichtbare Erfolge vorweisen zu können, verstärkt.
In den erarbeiteten Konversionsvorschlägen und -strategien schwingt immer noch die Überschätzung Bonns als international bedeutsamer Standort mit, diese Funktion leitete sich bislang einzig aus der Hauptstadtfunktion ab. Die Bedeutung Bonns nach sektoral

(produktionsorientierter Dienstleistungen) oder hierarchisch (head quarter-Funktionen) bedeutsamen wirtschaftlichen Leitsektoren, innerhalb des Landes Nordrhein-Westfalen und innerhalb des größeren Regionszuschnittes Köln/Bonn ist eher bescheiden. Das Umschalten auf das erheblich niedrigere Niveau regionaler Bezüge, um ein eigenständiges Profil zu entwickeln und endogene Potentiale zu fördern, wird kaum vollbracht. Die kleinmäßstäbige Orientierung fehlt in den Konzepten.
Von der strukturellen Dominanz des Bundes befangenes Denken, mangelnde Vorstellungen über Entwicklungsalternativen, Flächenrestriktionen durch den fortdauernden Flächenzugriff des Bundes und damit verbundene weitere vorrangige Umlandentwicklung sind Gründe für den in Wirtschaftsförderung und Regionalpolitik eklatant sichtbaren Rückschritt auf harte Gewerbeflächenpolitik und Infrastrukturförderung. Die Relevanz weicher Standortfaktoren wird völlig ausgeklammert. Die Frage nach der Lebens- und Umweltqualität der Region wird immer weniger gestellt.

In den Gutachten wird mangels auf der Hand liegender einfacher Lösungen aus dem strukturpolitischen Dilemma auf althergebrachte Konzepte zurückgegriffen, wie bisher auf internationale Behörden zu setzen, Infrastruktur auszubauen und Gewerbeflächen auszuweisen. Darüber hinaus enthalten die Gutachten keine Ansätze einer konzeptionellen Neuorientierung und kritisieren den Stil der regionalpolitischen Diskurses nicht, in dem wenig Offenheit herrscht und kritisch/oppositionelle oder nichtorganisierte Akteure ausgegrenzt werden. Auch ökologische Aspekte werden auf die Funktion von Kulissengrün beschränkt. Fragen von Belastungsobergrenzen und Umweltqualitätsziele fehlen völlig.

5.4. Forschung und Technologie

Andere Bemühungen zielen in die Richtung, die Region durch den Ausbau des Hochschulbereichs zu stärken. Die Ausrichtung auf Grundlagenforschung und geisteswissenschaftliche Fächer und der Mangel an anwendungsorientierten Fächern wird in jüngster Zeit als Schwäche diskutiert und die Ansiedlung einer technischen, anwendungsorientierter Fakultät oder Fachhochschule gefordert. Hier greift jedoch sofort die Konkurrenz der benachbarten Hochschulstandorte. In Köln werden weitreichende Konsequenzen für die Kölner Hochschullandschaft wie das Einfrieren von Neubau- und Erweiterungsprojekten, sinkende Studentenzahlen und abnehmende Bedeutung Kölner Bildungseinrichtungen befürchtet, wenn Bonn als Wissenschaftsstadt ausgebaut wird. Die Region Köln wird spätestens von der Hauptstadtentscheidung betroffen sein, wenn im Rahmen der Strukturhilfe in der Region Bonn Strukturen entstehen, die deutlich in Konkurrenz zu denen in der Region Köln (Stichwort: Verwaltungszentrum Bonn, Wissenschaftsstadt Bonn, F+E-Zentrum Bonn) stehen (Auswirkungen der Verlagerung der Hauptstadt- und Regierungsfunktion von Bonn nach Berlin für die Stadt Köln, Version Februar 1992, S. 6).
Auf der Ebene der Hochschulrektoren wird derzeit eine funktionale Arbeitsteilung zwischen den Hochschulen ausgehandelt. Im Senatsbeschluß zur "Wissenschaftsstadt Bonn" wurde die Errichtung einer Technischen Fakultät und eines interdisziplinären Institutes für Entwicklungsforschung gefordert. Auch forderte der Senat das Rektorat auf, sich um die Errichtung eines Zentrums für Übersetzen und Dolmetschen europäischer Sprachen zu bemühen. Die Initiative einiger Hochschullehrer, einen Verein "Institut für Europäische Integrationsforschung" als Universitätseinrichtung oder An-Institut gründen, wurde begrüßt. In der

Senatssitzung im Januar 1992 wurden zwei Arbeitsgruppen "Technischen Fakultät", dessen Bericht bis Sommer 1992 vorliegen soll, und "Nord-Süd-Dialog" gegründet (Bonner Universitäts Nachrichten Januar 1992, S. 7).
Der "Kritische Gesprächskreis an der Universität Bonn" hat seine Überlegungen zur Wissenschaftsstadt Bonn vorgelegt und die Errichtung eines "Deutschen Instituts für Philologie in der Informationsgesellschaft", für das eine Anschubfinanzierung auf 5 Mio DM und laufende Kosten von 3 Mio DM geschätzt wurden, und eines "Internationalen Zentrums zur Untersuchung lebensbedrohlicher Risiken" angeregt und Vorschläge zur Verbesserung des Ausländerstudiums vorgelegt (Bonner Universitäts Nachrichten Januar 1992, S. 10).
Der 1990 gegründete Innovationskreis Bonn/Rhein-Sieg hat die Bereiche I+K-Technologien und Umwelttechnologien als relevante Bereiche und Stärken der Regionalentwicklung sondiert. Erste Bemühungen zur Förderung des I+K-Bereiches beschränken sich bislang auf eine Bestandsaufnahme der Potentiale und erste konzeptionelle Überlegungen. Mit dem Stichwort "Region Bonn/Rhein-Sieg - Zentrum für elektronische Dienstleistungen" soll die informationstechnische Kompetenz der Region (GMD, Telekom, Informatik-Lehrstühle an der Universität) weiter ausgebaut werden und mit der Initiative "Informationstechnik Netzwerkes Bonn/Rhein-Sieg" der Abwanderung von Software- und Systemhäusern entgegengewirkt werden (Innovationskreis Bonn/Rhein-Sieg 1991, S. 5).
Die Bemühungen, das Leitbild "Umweltzentrale Bonn", als umweltorientierter Teilbereich der I+K-Technologie, mit Inhalt zu füllen, stehen noch am Anfang und beschränken sich bislang auf einen ersten Überblick relevanter Institutionen in Bonn/Rhein-Sieg-Kreis und angrenzenden Regionen. Ein anderer umweltorientierter Maßnahmebereich des Innovationskreises sind Aktivitäten im Bereich der Abfall-/Sonderabfallberatung von Betrieben. Die Vorsorgeorientierung im Umweltschutz wird hierbei kaum aufgegriffen (Innovationskreis Bonn/Rhein-Sieg 1991).
Aufzuführen in dem Zusammenhang sind auch gewisse Ausstrahlungseffekte der Verleihung des Umwelt-Technik Preises durch den Rhein-Sieg-Kreis. Auf eine Weiterqualifizierung der eingereichten Wettbewerbsprojekte bspw. durch einen Qualifizierungsausschuß bei den Preisrichtern oder die stärkere Nutzung von Ausstrahlungseffekten wird bislang nicht gesetzt (Umwelt-Technik-Preis des Rhein-Sieg-Kreises, Broschüre).
Unlängst wurde der Öffentlichkeit eine Bestandsaufnahme der im Rahmen der Klima- und Umweltforschung an der Universität Bonn laufenden Forschungsprojekte vorgestellt (Rheinische-Friedrich-Wilhelm Universität Bonn 1992).
Diese ersten Ansätze im Umweltbereich müßten künftig ausgebaut und erheblich forciert werden.

Bislang beschränken sich die Bemühungen weitgehend auf den Bereich der I+K-Technologien. Der Umweltbereich als Bereich struktureller Erneuerung der Region findet bislang zu wenig Berücksichtigung, Förderbemühungen stehen erst am Anfang.

5.5. IGA 2003

Ein weiteres regional bedeutsames Projekt ist das der IGA 2003. Nach den Erfahrungen mit der 1979 in Bonn ausgerichteten BUGA, aus der ein 160 ha große Gelände zwischen Regierungsviertel und Plittersdorf hervorging, das der Ausbreitung des Regierungsviertels nach Süden eine Grenze setzte und das heute ein Naherholungsgebiet mitten in der Stadt darstellt, ist die Bewerbung für die Durchführung einer Internationalen Gartenausstellung IGA 2003

geplant. Für diese alle 10 Jahre in der Bundesrepublik durchgeführte Ausstellung - so 1983 in München und 1993 in Stuttgart - ist ein ökologisch stark belastetes Gebiet vorgesehen, das den Norden des Bonner Stadtgebietes und die angrenzenden Gemeinden Alfter, Bornheim sowie den rechtsrheinischen Uferbereichen von Rhein und Sieg in Troisdorf und Niederkassel umfaßt. Hier finden sich Standorte von Kiesabbau, einer Müllverbrennungsanlage und extrem intensive Landwirtschaft. Der Bonner Norden ist durch ein starkes Defizit an Grünflächen gekennzeichnet.
Die Grünfestschreibung wird in einem unter erheblichem (noch weiter anwachsendem) Nutzungsdruck aus dem Wirtschaftsraum Köln/Bonn stehenden Gebiet durchgesetzt werden müssen (vgl. Konzeptpapier der IGA 2003. Modell einer umweltgerechten Städtelandschaft und Kulturrregion).

Die IGA 2003 soll sich über eine Fläche von insgesamt 827 ha erstrecken, 64 ha sollen einer Gartenschaunutzung im engeren Sinne vorbehalten sein, in den Randbereichen sollen die Themenbereiche Stadtökologie, Ökologie und Freizeit thematisiert werden:

- gewerbliche Fläche (Bornheim, Alfter, Bonn):	63 ha,
- Wohngebiet neu (Hersel, Buschdorf):	23 ha,
- ökologischer Stadtumbau (Auerberg, Tannenbusch):	413 ha,
- Autobahndreieck:	16 ha,
- Gartenschaunutzung intensiv:	64 ha,
- Uferzone:	28 ha,
- Landschaftspflege/landwirtschaftliche Nutzung extensiv:	81 ha,
- Landwirtschaft/Erholung (extensiv Bornheim):	88 ha,
- Hafenbereich/Graurheindorf einschl. Bachrenaturierung:	9 ha
Gesamtfläche	827 ha.
Umfang der zusätzlich mehr oder weniger dem Natur- und Landschaftsschutz sowie der Erholung vorbehaltenen Flächen in Niederkassel und Troisdorf, an die IGA-Fläche anschließend	152 ha.

(IGA 2003 Papier Hauptausschuß 9.10.1991, Modell einer umweltgerechten Städtelandschaft und Kulturregion)

Der Zeitplan umfaßt den Zeitraum 1991-2003. Für 1992 wurden 360.000 DM an Mitteln bereitgestellt. Das Gesamtvolumen wird sich auf 600 Mio DM belaufen, das zu mindestens 90% vom Bund finanziert werden soll (mündliche Angaben der GRÜNEN/Bonn).

Die IGA 2003 beinhaltet erhebliche Entwicklungspotentiale wie die Entwicklung citynaher Innenbereiche, den ökologischen Stadtumbau des stark belasteten Bonner Nordens (Tannenbusch, Dransdorf), die Renaturierung vom Kiesabbaugebiet bei Bornheim und die Hausmülldeponie Hersel zu thematisieren. Dem ÖPNV könnte Priorität eingeräumt werden.

Eine Grundsatzdiskussion über die IGA wurde bislang nur in Bonn geführt, in den übrigen Gemeinden steht die Diskussion noch am Anfang (Interview Rüther/Ahrens)[9]. Zudem verfolgen die beteiligten Gemeinden sehr unterschiedliche Interessen. Bonn will im unterversorgten Norden der Stadt Erholungs- und Freizeitflächen bilden, Bornheim möchte einen durchgrünten Gewerbepark schaffen, Alfter ist mit der Entwicklung eines kommerziell genutzten Gesundheitsparks beschäftigt (O. Ebert Vorstellung der Strukturgutachten im Planungs- und Verkehrsausschuß am 6.11.1991). Weitere Beispiele sind die Planung eines Golfplatzes auf einer Fläche in Bonn Endenich und einer Reststoffdeponie in Bornheim.

Deutlich sichtbar ist die Tendenz zur reinen Funktionalisierung der Projektes IGA 2003 durch die Wirtschaftsförderung, zur Herabstufung zum Kulissengrün oder gar der Nutzung als strategisches Argument zur Forderung der alten Straßenbauprojekte, um die künftig zu erwartenden Besucherströme abzuwicklen[10]. Flächennutzungskonkurrenzen und Entwicklungstendenzen im Rahmen der Flughafenentwicklung im rechtsrheinischen Bereich werden hier nicht thematisiert, da im rechtsrheinischen Bereich lediglich das Rheinufer und die Siegmündung miteinbezogen werden soll.
Beschäftigungspolitische Aspekte, die sich im Bereich Beschäftigungsförderung und Stadtumbau anbieten würden, werden nicht integriert. Der in der Region deutliche Konflikt zwischen Flächenknappheit in der Kernstadt, Verlagerung von flächenverbrauchenden Nutzungen ins Umland und steigender Verkehrsbelastungen wird nicht thematisiert. Auch Fragen der integrierten Planung und Steuerung von Flächennutzungen, die auch die Frage von Belastungsobergrenzen behandeln müßte, bleiben unberücksichtigt.

In der IGA-Diskussion wird die Chance vertan, die sich gerade im Norden Bonns und den angrenzenden Gemeinden kristallisierenden Regionalentwicklungsproblemen und Flächennutzungskonkurrenzen produktiv zu diskutieren und Lösungskonzepte zu erarbeiten. Die IGA 2003 beschränkt sich auf eine landschaftsgestalterische grünkosmetische Maßnahme.

5.6. Flughafen Köln/Bonn

Ein weiteres Projekt ist der Ausbau des Flughafen Köln/Bonn, dem höchste Bedeutung in der Region beigemessen wird. Ziel ist die Fortführung dieses - beim Frachtflug exponentiellen - Wachstums der 80er Jahre. Die Flugbewegungen sollen von derzeit knapp 100.000 auf 250.000 in 2000 gesteigert werden. Bei der Entwicklung des Frachtumschlags wird nach Schätzungen des Flughafens Köln/Bonn GmbH bis zum Jahr 2000 von einer Steigerung auf 1995 350.000 t (gegenüber 1990 + 79%) und 500.000 t im Jahr 2000 (gegenüber 1990: +156%) ausgegangen (Flughafen Köln/Bonn GmbH 1991, S. 7). Auf dem Flughafen Köln/Bonn wird eine Steigerung der Fluggastzahlen von 3,025 Mio (1990) auf 7,8 Mio Passagiere im Jahr 2000 (+ 157%) erwartet (Flughafen Köln/Bonn GmbH 1991, S. 5). Damit

---

9 Im RWI-Gutachten wurde geraten den IGA-Beschluß unter Gesichtspunkten der Kosten-Nutzen-Relation noch einmal zu überdenken, da der Imageeffekt einer Gartenschau relativ niedrig und eine Wohnumfeldverbesserungsmaßnahme kostengünstiger zu erreichen sei (RWI, November 1991, S. 65).

10 So geht die Stuttgarter IGA-PLanungsgesellschaft von einer Mindestbesucherzahl von 5 Mio Gästen aus, davon die Hälfter Dauerkatrtenbesitzer, damit sich die Aufwendungen für die IGA rentieren (mündliche Angaben Hr. Pfeifle, Nachbarschaftsverband Stuttgart).

soll ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen Fracht- und Fluggastaufkommen erreicht werden.
Die Verlagerung und Splittung von Regierungsfunktionen zwischen Berlin und Bonn hat eine starken Zunahme des Flugverkehrs zwischen den beiden Städten nach sich gezogen. Die Mitte 1991 schon täglich 17 Flugverbindungen werden ab April '92 auf 29 Jets (einem 20-Minuten-Takt entsprechend) aufgestockt (Alle 20 Minuten startet ab 1992 ein Jet von Köln/Bonn nach Berlin. In: Rhein-Sieg-Rundschau vom 19.7.1991).
Von Belang ist das Interesse des Landes Nordrhein-Westfalen, durch den Ausbau der Flughafenkapazitäten des Landes seine Position im internationalen Flugverkehr auszubauen. Argumentationsgrundlage ist, daß aus Köln und Düsseldorf derzeit nur 1% aller deutschen Interkontinentalfluggäste abgefertigt werden, obwohl 25% dieses Fluggastpotentials aus dem Einzugsgebiet beider Airports kommen (Kölner Wirtschafts- und Arbeitsmarktbericht 1990, S. 42f; Flughafen Köln/Bonn GmbH, Flughafen Düsseldorf GmbH, 1990).
Nach einem OVG-Urteil sind in Düsseldorf max. 74.000 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Montane zulässig. Auf dem Flughafen Köln-Bonn bestehen hingegen noch Reservekapazitäten im Bahnen- wie im Abfertigungssystem. Damit soll eine Arbeitsteilung zwischen den beiden Flughäfen anvisiert werden, um in Düsseldorf freie Kapazitäten für den Personen-, Charter- v.a. aber den Interkontinentalverkehr zu erlangen und in Köln/Bonn den Frachtverkehr weiter auszubauen. Hinzu kommt noch der völlig überlastete Flughafen Frankfurt, der ebenfalls an einer Arbeitsteilung zur Freisetzung von Kapazitäten für den Interkontinentalflug interessiert ist.
Von Seiten Kölns werden dahingehend Erwartungen an den Flughafen geknüpft, dieses Infrastrukturelement ausbauen und dadurch den Rang einer 'world city' zu erlangen. Ergänzende Maßnahmen der Stadtentwicklung sind die Entwicklung des rechtsrheinischen Bereiches und der "Airport-Business-Parc" in Köln-Gremberghoven.
Von seiten der Flughafenbetreiber wird ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen Passagier- und Frachtflugaufkommen angestrebt, d.h. in einer funktionalen Arbeitsteilung mit den anderen Großflughäfen nicht nur die niederrangigen Funktionen zugeschoben zu bekommen. Aber auch das Segment des Interkontinentalverkehrs, der derzeit 2% der Starts in Köln/Bonn ausmacht, soll ausgeweitet werden. Laut Angaben der Flughafengesellschaft soll den Vorstellungen der Frachtkunden nicht mehr ohne weiteres stattgegeben werden, auch auf die Gefahr hin, daß diese nach Brüssel abwandern. Nachtflugauflagen beträfen nicht das leise Fluggerät, mit dem Expressgut geliefert wird. Wenn die Nachtflugauflagen jedoch weiter verschärft werden würden, würden sich Frachtkunden auf andere Standorte orientieren. Andererseits gilt es aber zu verhindern, daß Güter in Amsterdam am Flughafen ausgeladen und an Köln vorbei mit dem LKW nach Frankfurt transportiert werden (mündliche Angaben der Flughafengesellschaft). Diese mannigfaltigen, z.T. auch widersprüchlichen Interessen werden meist nicht gegeneinander gehalten und abgewogen. In Köln/Bonn wird auch das Wachstum des Flughafens in allen Bereichen gesetzt, ohne deren Folgen oder Konflikte kritisch zu beurteilen.

Der Flughafen Köln/Bonn ist ein bedeutendes Frachtdrehkreuz in Europa:

- AGREXCO (Agricultural Export Company Ltd), die 1976 gegründet wurde, wählte Köln/Bonn zum europäische Luftumschlagszentrum. 1983 wurden 79% (44.826t) des gesamten Luftfrachtverkehrs zwischen der BRD und Israel über Köln/Bonn abgewickelt, über die "grüne Luftbrücke" werden Agrarprodukte mit Großraumflug-

zeugen (B747) mindestens einmal täglich z.T. 3mal täglich eingeführt (Gläßer, Vossen 1989, S. 208),

- TNT und UPS unterhalten hier ihre europaweiten Vertriebszentren, beide haben 1990 (TNT) bzw. 1991 (UPS) ihre Hauptverwaltungen in Troisdorf errichtet. Sie beschäftigen zusammen 500 Personen am Flughafen (TNT: Nachtflug sichert Arbeitsplätze. In: Rhein-Sieg-Anzeiger vom 19/20.10.1991).

Die Studie des Stanford-Research-Institut geht bis zum Jahr 2000 von einer Steigerung um 88% (bis 2010 sogar um 250%) aus, speziell in Köln könne der Frachtbereich allein 1991 um 18-20% und der Charterbereich im nächsten Jahr um rd. 20% wachsen (Hohe Erwartungen in Flughafenentwicklung, in: Kölner Stadtanzeiger vom 11.10.1991). Durch koordiniertes Management können Engpässe im Luftraum vielleicht noch aufgefangen werden, ob unsere Atmosphäre, die Landschaft und Nachbarschaft im Flughafenumfeld eine solche Entwicklung verkraftet, ist noch zu beweisen und bleibt in den Untersuchungen meist völlig unberücksichtigt.
G. Ungefug argumentiert in seiner kritischen Flughafenstudie, daß nicht Passagierzahlen ausschlaggebend seien für Kapazitätsauslastung, sondern die Zahl der Starts und Landungen. Ungefug ging von einer Steigerung des Flugaufkommens von 3% nach DLR Berechnungen aus. Die Auswirkungen auf den Bedarf an Flughafenkapazitäten schwanken mit den Annahmen: so reduziert sich die Zahl an Starts und Landungen bei erheblicher Verlagerung auf die Bahn um durchschnittlich 70%, selbst bei nur halbierter Verlagerung wäre das Minus mit 55% mehr als stattlich. Für Frankfurt ist eine Steigerung des Flugverkehrs um 36% bis zum Jahr 2010 mit 180.000 bis 250.000 Flugbewegungen zu rechnen, heute betragen sie aber schon 311.000. Erst bei einer unwahrscheinlichen Wachstumsrate von 5% und vorsichtigerer Umstiegsrate auf die Schiene werden in 20 Jahren die Zahlen von 1990 überschritten. Investitionen in Kapazitätserweiterungen hätten aus dem Grund keinen Sinn, zumal die zur Eigenfinanzierung verpflichteten Flughäfen die dafür nötigen Finanzkraft kaum aufbringen (Flughäfen: Investitionsruinen drohen. Plötzlicher Absturz, Wirtschaftswoche, Nr. 42, 11.10.1991, S. 272f).
Die Luftverkehrsgesellschaften sind nicht in der Lage, die Flexibilität der integrierten Dienste der Expreß- und Kurierdienste, der Integrator, ihren kundenspezifischen und individuellen Transportkonzepten und Haus-zu-Haus-Services anzubieten. Vorteilhaft sind feststehende Lieferzeiten mit Laufzeitgarantie, ständige Kontrollmöglichkeiten über den Status der Sendung und transparente, leicht überschaubare Tarife. Die durchschnittliche Steh- und Wartezeit der konventionellen Air-Cargo beträgt heute immer noch 80% der Gesamttransportzeit. Die Integrators streben mit höheren Transportfrequenzen und mit immer kleiner werdenden Transportgrößen durchgängige Transporte an, ihr Markt ist überaus lukrativer und im Wachstum begriffen, er wird nach einer Prognose der IATA bis Mitte der 90er Jahre etwa 85% des Luftfrachtaufkommens ausmachen (Besten Service zu niedrigen Raten. Wirtschaftliche Nutzung von Luftfrachtdiensten. 1992, S. 51f). Der Markt der Integrators boomt mit jährlichen Wachstumsraten von 25% ("Logistikwandel trägt Luftfracht ins Wachstum." In: VDI-Nachrichten Nr. 10 vom 6.3.1992, S. 20). Unberücksichtigt bei diesen Wachstumsbotschaften bleiben die enormen Schadstoff- und Lärmbelastungen, die Folgewirkungen von nachfolgendem Flughafenausbau und die Verkehrsbelastungen durch die Verteilverkehre nach Ausladung der Sendungen im Nahbereich und im Umfeld der Flughäfen. Diese negativen Folgewirkungen, die sich mit Flexibilisierung und Aufsplitterung des Frachtaufkommens vestärken werden, werden nicht den Verursachern zur Last gelegt, sondern auf die Allgemeinheit abgewälzt.

Neben der Flughafengesellschaft, die aus Start-/Landegebühren erhebliche Profite zieht, sind es v.a. TNT und UPS, die von den Nachtflügen profitieren. Da nur ein geringer Anteil des gesamten Frachtaufkommens regionaler Fracht aus Nordrhein-Westfalen kommt, wäre der Effekt der Einführung eines Nachtflugverbotes für die regionale Wirtschaft Köln/Bonn gering. Zur Zeit gibt es teilweise über 130 Flugbewegungen pro Nacht.
Um die Akzeptanz des Flugbetriebes und vor allem des Nachtflugverkehrs zu erhöhen und dem Widerstand der Bevölkerung gegen die Ausbaupläne entgegenzuwirken, wurden in den Regionen Köln und Bonn/Rhein-Sieg passive Lärmminderungsmaßnahmen ergriffen. Die Flughafengesellschaft hat als freiwillige Leistung zum Schutz vor Lärmbelästigung Zuschüsse zu passiven Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden gezahlt in Gebieten, wo der Lärmpegel von 75 dB (A) pro Nacht sechsmal überschritten wird. Für diese Maßnahmen wurden von der Flughafengesellschaft 1991 Zuschüsse in Höhe von 13,5 Mio DM vergeben (Flughafen Köln/Bonn GmbH, 1990, S. 19). Diese Schallschutzmaßnahmen wurden in der Funktion als Quasi-Freifahrtschein für ein Freihalten des Nachtflugverkehr ausgehandelt.
Als Kölner ZIN-Projekt wurde der Bau einer Lärmschutzwand und einer Lärmschutzhalle im Triebswerkshallenbereich eingereicht und gefördert. Explizit wird von Kölner Seite darauf hingewiesen, daß für den Ausbau des Flughafens keine weiteren Flächen im Naturschutzgebiet Wahner Heide in Anspruch genommen werden sollen, sondern vielmehr auf freiwerdende militärische Flächen zurückgegriffen werden soll. Auch hier haben die freiwilligen Leistungen von Seiten des Landes und der Stadt Köln die Funktion, Akzeptanz zu erhöhen und die Ausbaupläne des Flughafens durch Kompensationsgeschäfte durchzusetzen, aber nicht den Wachstumspfad grundsätzlich in Frage zu stellen.
Von Seiten der Flughafenverwaltung und des Landesverkehrsministers Kniola wird bestritten, daß der unter Verschluß gehaltene Masterplan für die Entwicklung Köln/Bonns eine Ausbauplanung sei. Die geplanten Investitionen in Höhe von 500 Mio DM bis 1995 z.B. für die Erweiterung des Passagierterminals, und eine Reihe kleinerer Ausbaumaßnahmen (wie Stellplatzerweiterung, Parallelbahnverlängerung, Rohbau des Verwaltungsgebäudes, Vorfeldfläche am Terminal A), die sich zusammenbetrachtet aufsummieren, stehen im Widerspruch zu diesen Behauptungen. Trügerisch an der Großbaustelle ist, daß sie viele Teilschritte zeitlich streckt und somit weniger Aufsehen erregt (Pechau 1992).

Mit ins Feld geführt werden Argumente der Luftverkehrskonzeption der Landesregierung (Minister für Stadtentwicklung und Verkehr NRW 1991): Der Flugverkehr verursache lediglich 1-2% der verkehrsbedingten Emissionen und trage am gesamten CO2-Emissionen nur einen Anteil von 0,5% (Minister für Stadtentwicklung und Verkehr NRW 1991, S. 33). Die Forderungen der Enquete Kommission "Vorsorge zum Schutz der Erdatmosphäre" werden angeführt, aber auf erhebliche Einsparungspotentiale beim Triebstoffverbrauch bei neuerem Fluggerät und die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Bahn hingewiesen. Darüber hinaus entstünden die klimatischen Auswirkungen des Luftverkehrs unabhängig vom Startflughafen (Minister für Stadtentwicklung und Verkehr NRW 1991, S. 34f): das Flugverkehrswachstum wird als automatischer Selbstläufer dargestellt, hingegen freiwilliger Selbstverzicht und Nichtanpassung der Kapazitäten an diese Entwicklung als ungewollte Stärkung anderer Standorte angesehen. Mit Verweis auf die Leistungsreserven des Flughafens Köln/Bonn soll zur Koordinierung konkurrierender Nutzungsansprüche der Verkehrspolitik und des Naturschutzes eine Gesamtkonzeption für den Bereich der Wahner Heide erarbeitet werden (Minister für Stadtentwicklung und Verkehr NRW 1991, S. 47f).

Was die zusätzlichen Flugbewegungen an zusätzlichen Umweltbelastungen in Form von Fluglärm, treibstoffbedingten Luftbelastungen, Landverbrauch beim Ausbau der Flughafen-Infrastrukturen, Gefährdung von Naturschutzgebieten und Naherholugsräumen etc. bedeuten, wird in der NRW - Luftverkehrskonzeption grob unterschätzt. Wissenschaftlich unhaltbar ist insbesondere die Behauptung, der Luftverkehr sei nur mit 1 - 2 % an den Gesamtverkehrsemmisionen beiteiligt. In einer Studie der Prognos AG zur Entwicklung der Luftschadstoffemissionen wird der Beitrag des Flugverkehrs an den gesamten CO_2-Emissionen auf etwa 5% angegeben (aus erhebungstechnischen Gründen nur unter Zugrundelegung der zivilen Luftfahrt in Westdeutschland). Unter Einbeziehung der Überflüge und der militärischen Flüge würde der Prozentsatz noch höher ausfallen. Explizit mahnen die Autoren zur Zurückhaltung bei der Bewertung der Emissionswerte und warnen ausdrücklich vor einem vorschnellen Rückschluß auf die Immissionssituation, da über die kumulativen Effekte und die Akkumulation von Schadstoffen in Atmosphäre, Boden oder Gewässern bislang keine gesicherten Erkenntnisse vorlägen (Rommerskirchen, 1992, S. 62f). Zumindest eines ist in diesem Zusammenhang erwiesen: besondere Bedeutung kommt den steigenden NOx-, Partikel- und Wasserdampfemissionen des Flugverkehrs in großen Höhen (über 30.000 ft.) zu. In diesen Flughöhen werden Flugzeuge zur wesentlichen anthropogenen Emissionsquelle und können merkliche Auswirkungen auf luftchemische Kreisläufe, z.B. Klima und Ozonschicht haben (vgl. TÜV Rheinland, 1988, Tutzinger Forum, 1989).

Der Flughafenentwicklung wird jedoch auch in beschäftigungspolitischer Hinsicht eine Bedeutung beigemessen. Waren 1989 4.900 auf dem Flughafen beschäftigt (Flughafen Köln/Bonn GmbH, 1991, S. 18), so wird die Zahl für heute auf 5.500 angegeben. Zusätzlich der Sekundäreffekte beläuft sich der Beschäftigungseffekt des Flughafens auf derzeit 9.000 bis 10.000 Arbeitsplätze in der Gesamtregion (mündliche Angabe Dr. Tengler, Wirtschaftsförderung des Rhein-Sieg-Kreises). Im Nachtflug sind derzeit 1.400 Personen beschäftigt.
Durch die Steigerung des Flugaufkommens wird ein Zuwachs der Beschäftigung auf dem Flugplatz auf 12.800 Arbeitsplätze erwartet (Hafengesamtkonzept der Stadt Köln, 25.2.1988). Von Kölner Seite wird hier auch besonders auf die Schaffung von Arbeitsplätzen, die nur geringe Qualifikationen erfordern, hingewiesen, dadurch könnten die Probleme struktureller Arbeitslosigkeit in Köln und der Region behoben werden (mündliche Angaben Amt für Stadtentwicklung Köln). Die Sekundäreffekte in der Region im Jahr 2000 werden auf 20.000 weitere Arbeitsplätze geschätzt (Flughafen Köln/Bonn 1991, S. 18). Die am Flughafen ansässigen Betriebe rechnen höchstens mit einer Steigerungsrate von 1,8 also höchstens 9.900 Beschäftigten im Jahr 2000 (mündliche Angaben Grüne, Rhein-Sieg-Kreis).
Der Verweis auf die beschäftigungsfördernde Wirkung des flughafenorientierten Wachstums (vor allem tertiärer Nutzungen), durch das auch Probleme struktureller Arbeitslosigkeit behoben werden könnten, ist als ein rein strategisches Argument anzusehen. Jede Beschäftigungsmaßnahme wird bei geringeren Kosten einen größeren struktur- und arbeitsmarktpolitischen Beitrag zu leisten vermögen als die hoch subventionierte Schaffung von (schlecht bezahlten) einfachen Dienstleistungsjobs am Flughafen.
Insbesondere auch die Flughafenentwicklung macht auch deutlich, daß eine Kooperation in einem größeren regionalen Verbund zwischen Bonn und Köln dringend notwendig ist.

Was vor 20 Jahren der Autobahnanschluß, scheint heute der Flughafen zu sein, an den diffuse Hoffnungen auf eine verbesserte Konkurrenzfähigkeit im internationalen Wettbewerb der regionalen Standorte und die Entwicklung eines struktur- und beschäftigungspolitischen Wachstumspols geknüpft werden. Eine kritische Abwägung der städtebaulichen, ökologischen, raumstrukturellen Risiken des (exponentiellen) Flugverkehrswachstums und des Flughafenausbaus, der darüber hinaus mitten in einem der hochwertigsten Naturschutzgebiete Europas liegt, erfolgt nicht.
Die Entwicklungsdynamik der im Stadtumland entstehenden Megastruktur kann leicht außer Kontrolle geraten, Überlegungen über deren Steuerbarkeit werden derzeit nicht angestellt.

5.7. ICE-Anbindung

Ein integrales Element der Flughafenentwicklung ist der Bau einer ICE-Haltestelle am Flughafen. Das Investitionsvolumen der Neubaustrecke ICE Köln/Rhein-Main in NRW beträgt 1,2 Mrd. DM und umfaßt insgesamt auf ganzer Länge Köln/Rhein-Main 4,8 Mrd DM. ICE-Varianten waren Bonn Villich, Siegburg, die von der Landesregierung favorisierte Flughafenanbindung und die zusätzlich in die Diskussion gebrachte über Beuel. Die Fahrtzeit wird sich von heute Köln-Flughafen-Rhein-Main 125 Minuten auf Flughafen Köln/Bonn-Flughafen Rhein Main ohne Zwischenhalt auf etwa 47 Minuten nach Fertigstellung der ICE-Anbindung verkürzen.
Nach Planungen der DB sollen von den 5 stündlich zwischen Köln und Frankfurt verkehrenden ICE-Zügen zwei den Umweg über den Flughafen fahren. Der Flughafenanschluß ICE kostet 700 Mio DM, die jährlichen Unterhaltungskosten werden sich auf 65 Mio DM belaufen. Zu zahlen ist diese Summe vom Land Nordrhein-Westfalen, das die Flughafenanbindung favorisiert, da die DB kein vorrangiges Interesse an der Flughafenanbindung hat. Selbst optimistische Schätzungen gehen nur von einem Zuwachs von 200.000 Fernreisenden pro Jahr durch den Flughafenanschluß aus, deren Kosten jedoch erst ab einem zusätzlichen Aufkommen von 2 Mio Fahrgästen gedeckt werden könnten ("Die Rhein Rivalen sollten an einem Strang ziehen", in: Kölner Stadtanzeiger vom 13.11.1991). Neben den Rentabilitätsgründen sprechen auch Gründe des Umwelt- und Naturschutzes gegen die Flughafenanbindung. Diese Trassenführung würde mitten durch das Naturschutzgebiet Wahner Heide laufen. Die Umweltverträglichkeit der Flughafenvariante wurde auch in der UVP der Trassenalternative der DB bescheinigt.
G. Ungefug errechnete eine überdurchschnittlich hohe Zuwachsrate von bis zu 8% (gegenüber den 3% DLR) für den Flughafen Köln/Bonn, Gründe dafür seien neben hohen Reserve-Kapazitäten aufgrund abgeschriebener Investitionen und einem niedrigem Gebührenniveau auch der ICE-Anschluß und damit verbundene Verlagerungen von den Flughäfen Düsseldorf und Frankfurt nach Köln/Bonn (Ungefug 1991, S. 62). Der ICE ist integratives Element der funktionalen Arbeitsteilung zwischen Köln/Bonn, Frankfurt und Düsseldorf, er wird also nicht so sehr Binnenflüge auf die Schiene umverlagern, sondern die Erreichbarkeit des Flughafens Köln/Bonn verbessern und damit hier Flugnachfrage schaffen.
Der ICE wird dahingehend eingeschätzt, daß er zwar zu einem Teil die Verlagerung von Flugverkehren auf die Schiene erlaubt (Ungefug gibt hier eine Größenordnung von 50-70% an, vgl. oben), aber auch neue Verkehre induzieren wird. Nach einer Untersuchung der TGV-Achse Paris-Lyon (Hoffmann 1985) verdoppelte sich hier das Verkehrsaufkommen 1981-1983, der durch das TGV-System induzierte Nachfragezuwachs resultierte zu 25% aus vom

Luftverkehr, zu 30% aus vom Straßenverkehr umgelenkter Nachfrage, jedoch zu 45% aus neu geschaffener Verkehrsnachfrage. Hoffmann stellt Schienenschnellstrecken und Autobahnen nicht als konkurrierende sondern vielmehr als weitgehend komplementäre Infrastrukturen dar. Durch den Schienenschnellverkehr veränderte Erreichbarkeitsverhältnisse verstärken Spezialisierungseffekte, die über den Bodenpreis zu einer Verdrängung sekundärer Nutzungen zugunsten des tertiären Bereiches führen und die hierarchische funktionale Spezialisierung der Ballungszentren untereinander fördert. Wirtschaftliche Effekte strahlen kaum ins Hinterland der Haltepunkte aus. Der Schnellverkehr begünstigt die wirtschaftliche Entwicklung in Haltepunkten zu Lasten konkurrierender zentraler Orte (Hoffmann 1983, S.254ff; Hoffmann 1985, S. 399f).
Der Effekt einer zusätzlichen innerregionalen Verkehrserschließung durch den ICE-Flughafenanschluß ist gleich null, er dient ausschließlich externen Nutzern. Auch die Verlagerung von Frachtgut auf die Schiene ist fragwürdig. Durch die bessere Erreichbarkeit des Flughafenbereiches (mit dem MIV aus dem Umland) wird hier jedoch auch ein neuer Wachstumspol flughafenorientierter Nutzungen entstehen, der immense Pendlerströme auf sich ziehen wird. Eine derartige Flughafenstadt stellt eine neue Stufe räumlicher Funktionsteilung dar. Die Planungen stehen in konträrem Gegensatz zur Einsicht, daß die Stadtentwicklungsprobleme steigender Verkehrsströme und Flächenverbrauchs sowie der Zersiedelung allein durch Förderung von Funktionsmischungen, die räumlich nahe Zuordnung unterschiedlicher Nutzungen zu lösen seien. Durch die forcierte Entwicklung einer Flughafenstadt werden diese Probleme im Gegenteil verstärkt werden.

Der ICE dient zuvorderst überregionalen Interessen. Der Anschluß des Flughafens führt zu keiner Verbesserung der innerregionalen Erschließung durch den öffentlichen Verkehr oder Verlagerung vom Flugverkehr auf die Schiene, sondern ist vielmehr integrales Element der Wachstumsstrategie des Flughafens Köln/Bonn. Auch hier erfolgt keine kritische Darstellung von materiellen wie ökologischen Kosten.

5. 8. Die Bedeutung weicher Standortfaktoren

Auch in der Region Bonn/Rhein-Sieg sind Agglomerationsnachteile und Wachstumsengpässe erkennbar. Die regionalpolitische Diskussion wird durch das Thema regionale Flächenengpässe geprägt. Wenngleich nicht Teil des Immissionskatasters der Rheinschiene Süd, so erreichen die Belastungswerte doch auch in Bonn bedenkliche Werte. Der Talkessel des Rheines gilt als Schwachluftgebiet. Die Abfallproblematik herrscht auch in Bonn/Rhein-Sieg. Die Wasserversorgung wurde auf Versorgung aus der Wahnbachtalsperre umgestellt. In der Regionaldiskussion werden diese Restriktionen und daraus abzuleitende Umweltqualitätsziele jedoch nicht berücksichtigt.
Die Ergebnisse des Klimagutachtens finden bspw. in der Gewerbeflächenentwicklung keine Berücksichtigung. In dem Gewerbeflächenentwicklungskonzept wird lediglich das regionale Flächenpotential sondiert und mobilisiert, aber nicht versucht, künftige Flächennutzungskonflikte zu vermeiden (vgl. Kapitel 5.3, Bewertung des Breuer-Gutachtens).
Gerade für die Region gilt, wie das DIFU unlängst in einer Bestandsaufnahme kommunaler Erwartungen bewertet hatte: Es scheint, daß sich Entwicklungstendenzen des letzten Jahrzehnts, gekennzeichnet durch ein Überdenken der Wachstumsideologie, durch Bemühungen den Flächenverbrauch und die Zersiedelung zu begrenzen, und durch Anstrengungen, den motorisierten Individulaverkehr in den Städten einzudämmen, als Folge der Vereinigung

teilweise umkehren. Das Schlagwort der 80er Jahre "Chance durch Schrumpfung" scheint in der aktuellen Situation wieder in Vergessenheit zu geraten oder sich sogar in das Gegenteil zu verkehren (Difu-Berichte, 1/1992, S. 6).

Die Bedeutung weicher Standortfaktoren (Wohn- und Freizeitwert der Region, Umweltqualität, Kulturangebote) wird derzeit viel zu niedrig bewertet und damit die langfristige Entwicklungsperspektive der Region als Arbeits- und als Wohnstandort gefährdet.
Nach einer Umfrage der Wirtschaftswoche (Nr. 44 vom 26.10.1990) belegte die Stadt Bonn in einem Vergleich von 50 bundesdeutschen Städten den Platz 13 vor Städten wie Mainz und Köln. Als Standortstärken wurden die wissenschaftliche Einrichtungen, die Verkehrsanbindung, Marktnähe, Behördenservice und die Umweltqualität genannt. Schlechte Noten bekam Bonn bei den Gewerbeflächen und dem hohen Lohnniveau. In einer Umfrage der Zeitschrift Impulse (Impulse-Spezial 1989) der besten Standorte in Deutschland belegte Bonn den Platz 16 vor Aachen. Hier erhielt Bonn v.a. bei den weichen Standortfaktoren wie Wohn- und Freizeitwert, Kultur- und Bildungsangebot sehr gute Noten, als besondere Schwächen wurden die Struktur der Arbeiter und Angestellten, Güterbeförderung, Mietniveau, Immobilien- und Grundstückspreise, Energiekosten sowie die kommunalen Abgaben herausgestellt (Wirtschaftsförderungsbericht 1989/90, S. 20ff). Eine von Forsa und der Deutschen Gesellschaft zur Förderung der Freizeitwissenschaft mbH im April 1991 bei 201 Führungskräften durchgeführte Umfrage ergab, daß 73% der Entscheidungsträger in ihrer Freizeit v.a. eine reizvolle landschaftliche Umgebung schätzen. Fast ebenso wichtig ist ihnen städtisches Flair mit Einkaufszonen (72%)), Parks und Grünanlagen (68%) sowie Ausgleichssportmöglichkeiten wie Sportplätze, Schwimmbäder oder Tennisanlagen (66%). Den ersten Platz in der Bewertung deutscher Städte nahm Hamburg, gefolgt von München und Köln auf dem dritten Platz ein, Bonn erreichte den Platz 19. Priorität hat beim Stellenwechsel nach wie vor die angebotene Position und das Gehalt, gleich danach folgt jedoch der Freizeitwert der Region (Visionen am Schreibtisch, in: Wirtschaftswoche, Nr. 22 vom 24.5.1991, S. 91).

In beschränktem Maße fanden Aspekte der Lebens- und Umweltqualität in den regionalen Strukturgutachten (vgl. Kapitel 5.3) Berücksichtigung:
Im Regionalen Entwicklungskonzept für die Region Bonn/Rhein-Sieg wurde gefordert, daß die langfristige Entwicklung der Region Bonn nicht nur Arbeitsplatz- und Wirtschaftsaspekte berücksichtigen, sondern den Faktor Landschaft und Siedlungen im Hinblick auf Standortqualität, Erreichbarkeit mit dem ÖPNV und angemessene Nutzbarkeit zur Kurzerholung mit erfassen sollte (z.B. bedarfs- und landschaftsgerechte Angebote an Campingplätzen) (Regionales Entwicklungskonzept für die Region Bonn/Rhein-Sieg (Entwurf), Januar 1991, S. 18).
Im dem im Hauptausschuß im Juli 1991 vorgelegten Konzeptpapier zur IGA 2003 wurde darauf verwiesen, daß zu den Vorzügen eines erstrangigen Standortes für Bundeseinrichtungen, wissenschaftliche Adressen und zukunftsweisende Unternehmen auch eine herausragende Landschaftsplanung gehört und deshalb die Förderzusage des Bundes zu einer IGA 2003 erwirkt werden sollen (Zukunftsperspektiven für Bonn und die Region. Hauptausschuß 9.7.1991).
Im RWI-Gutachten wurden ökologische Belange dagegen völlig vernachlässigt (RWI, November 1991).
In den Entwicklungszielen des regionalen Strukturkonzeptes wurden der "landschaftliche Reichtum an Rhein Sieg und Ahr im Übergang von der Kölner Bucht zum Siebengebirge und zur Eifel, dem Tor zur "Rheinromantik", "das Wohnen in der Region zwischen drei Na-

turparks an seinen Hängen und auf den Höhen, einer Region, die internationales Fremdenverkehrsziel inmitten weiterer Freizeit- und Erholungsgebieten ist", "das Leben in kleinteiligen Siedlungs- und Landschaftsräumen, deren historische Kerne ablesbar geblieben sind, mit vielfältigem kulturellem Angeboten", "die trotz starken Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und der hauptstadtgerechten Infrastrukturausstattung der Region in hervorragender Weise erhalten gebliebene Umweltqualität" unter den Begabungen des Raumes besonders hervorgehoben (Entwicklungsziele für die Region Bonn Zlonicky 3.6.1991; Entwicklungsziele für die Region Bonn/Rhein Sieg und den Kreis Ahrweiler 16.7.1991). Die Entwicklungsziele zum Bereich "Bonn - Modell einer umweltgerechten Städtelandschaft und Kulturregion" beschränken sich weitgehend darauf, auf die Prägung des zentralen Bereiches durch den Landschaftspark an Rhein und Sieg hinzuweisen und deren Erweiterung und Verknüpfung mit den Landschaftsräumen auf den Terrassen und Höhen zu fordern.
Die deskriptive und selektive Auflistung der landschaftlichen Vorzüge der Region ist völlig unzureichend, das Niveau der weichen Standortfaktoren in der Region aufrechtzuerhalten. Vielmehr müßten aus einer detaillierten Darstellung der Lebens- und Umweltqualität in der Region restriktive Aussagen und eine Meßlatte für strukturpolitische und Wirtschaftsförderungsmaßnahmen abgeleitet werden.

Landschaftliche und ökologische Aspekte werden in dem Strukturgutachten nicht als weiche Standortfaktoren behandelt, sondern als Kulissengrün zur Ansiedlung von Unternehmen und Anziehung hochqualifizierter Arbeitskräfte. Sogar dieses Verständnis genießt seit der Diskussion um die Kompensation der Hauptstadtverlagerung eine nur nachgeordnet Bedeutung gegenüber als vorrangig erachteten Gewerbeflächenausweisungen und Straßenbauprojekten. Aspekte einer wünschenswerten Lebens- und Umweltqualität für die ansässige Bevölkerung treten weitgehend in den Hintergrund. Damit wird aber auch die langfristige Perspektive der Standortqualität aufs Spiel gesetzt.

6. Standortqualität und Kooperation aus der Sicht der regionalen Akteure

Im folgenden werden Inhalte offizieller Positionspapiere (wie dem Wirtschaftsförderungsbericht, Unterlagen des Innovationskreises Bonn/Rhein-Sieg und der Transferstelle der Universität) und Gespräche, die mit Vertretern der Wirtschafts- und Technologieförderung in der Region Bonn/Rhein-Sieg geführt wurden wiedergegeben. In den Gesprächen standen Fragen der Bewertung der Standortqualität, der regionalen Kooperation sowie der Berücksichtigung ökologischer Aspekte in der Wirtschaftsförderung im Vordergrund. Dabei erfolgte keine quantitative Auswertung der Interviews, vielmehr waren die qualitativen Inhalte der Gespräche als eine Positonsbestimmung der in der Region geführten Debatte um Regionalentwicklung von Interesse.

6.1. Bewertung der Standortqualitäten

In den Antworten der Gsprächspartner war sowohl die Bewertung der Standortqualität als auch die berücksichtigten, bzw. die als nachrangig angesehenen Bewertungskriterien von Bedeutung. In den Interviews wurden als regionale Standortstärken die zentrale Lage in Europa, die Anbindung an das überregionale Straßennetz und der Flughafen Köln/Bonn besonders hervorgehoben. Als Bonner Stärken wurden die umfassende internationale Erfahrung der Bewohner und Arbeitskräfte, die Lebens- und Umweltqualität und die Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen vor Ort herausgestellt.
Auf einige Gefahren der regionalen Entwicklung wurde deutlich hingewiesen. Da die Zeitschiene des Abzugs vom Bund aus der Region noch anhaltend ungeklärt sei, würden Investitionsentscheidungen in der Region hinausgezögert werden, das Regionsimage als das einer schrumpfenden Region drohe sich künftig zu verschlechtern.
Insgesamt herrscht in der Region ein Mangel an Facharbeitern und an bereitstehenden Flächen. Für Bonn wurden der eklatante Gewerbeflächenmangel in der Tallage, die problematische Wohnungsversorgung und die Verdrängung von Funktionen ins Umland durch hohe Bodenpreise und Flächenknappheit in der Stadt besonders hervorgehoben. Im Rhein-Sieg-Kreis wurden die gewerbepolitischen Anstrengungen der Stadt Bonn, trotz der zugestandenen Restriktionen in der Stadt, als zu gering bewertet, die Stadt hätte sich sehr stark an die Initiativen des Umlandkreises gehängt.
Die Flächen- und Wohnungsengpässe in Bonn werden in absehbarer Zeit weiter bestehen bleiben. Durch den Abzug des Bundes erhofft man sich eine Entlastung des Facharbeitermangels in der Region. Durch die künftig vorrangig im Umland stattfindende gewerbliche Entwicklung wird eine Entzerrung der starken auf Bonn ausgerichteten Pendlerströme erhofft. Bislang wurde die gewerbliche Entwicklung im linksrheinischen Bereich, die sehr stark auf die Funktion als Wohnstandort von Bundesbediensteten ausgerichtet war, behindert, hier wird künftig verstärkt eine gewerbliche Entwicklung möglich sein.

In den Gesprächen fielen genau die Schlagwörter als Stärken-Schwächen-Nennungen, die auch in den verschiedenen Gutachten aufgeführt wurden und vorrangig auf eine Außenorientierung zielten. Dies ist ein Anzeichen dafür, daß den endogenen Potentialen und deren Mobilisierung unzulässigerweise nur eine nachgelagerte Bedeutung beigemessen wird. Es wird als vorrangige Aufgabe angesehen wird, ein externes Standort-Image zu erzeugen.

Adressat der hinter den Wertungen stehenden angebotsorientierten Regionalentwicklungskonzeption sind künftige weltweit operierende Investoren, nicht die ansässige Bevölkerung und Betriebe sowie deren Bedürfnisse.
Die Hoffnung auf eine strukturelle Entlastung der bislang bestehenden Engpässe (Facharbeiter, Flächen in Bonn und starke Ausrichtung der Pendlerströme auf das Regionszentrum) dürften sich ohne steuernde und begleitende Maßnahmen der Planung ncht bestätigen.
Insgesamt wurden die Standortschwächen weit zurückhaltender benannt als die Qualitäten. Aufgrund des entstandenen Vakuums und eines drohenden Imageverlustes in der Region, sollten vorrangig Erfolge dargestellt und mit Kritik zurückgehalten werden. Binnenorientierte Qualitäten aus der Sicht der regionalen Akteure und der Regionsbewohner sowie weiche Standortfaktoren wurden schematisch unter Lebens- und Umweltqualität zusammengefaßt und nicht weiter ausgeführt. Die vorhandenen weichen Standortfaktoren wurden nicht im Sinne einer erhaltenswerten Lebens- und Umweltqualität in der Region bewertet, die damit als Meßlatte dienen könnten, um daraus Maß und Machart der weiteren Gewerbe- und Infrastrukturpolitik zu bestimmen.

Bei der Bewertung der Standortqualitäten überwiegen harte Standortfaktoren und der Hinweis auf die hervorragende Verkehrsinfrastruktur, deren Ausbau aber dennoch als erforderlich angesehen wird. Der Flughafen wird pauschal als standortbedeutsame Infrastruktur bewertet, ohne dessen Stellenwert genauer auszuführen. Die zentrale Lage in Europa, mittlerweile Bestandteil jeder Standortwerbung mit dadurch fast schon ubiquitärem Charakter, trifft für die Region Bonn/Rhein-Sieg nach der Verlagerung der Hauptstadtfunktion nach Berlin und von Marktschwergewichten nach Osten nicht mehr uneingeschränkt zu.
Die seit der Hauptstadtentscheidung spürbare Wagenburgmentalität prägte auch die Informationsbereitschaft in den Interviews. Entwicklungsengpässe und kritische Bewertungen wurden in den Gesprächen mit Verweis auf die drohende Schädigung des regionalen Images und Investitionsklimas weit zurückhaltender preisgegeben.

6.2. Formen regionaler Kooperation

Neben der regionalen Kooperation, die im Rahmen von ZIN gefördert wird, in Bonn/Rhein-Sieg aber vorerst eingestellt wurde, wurden in den Gesprächen einige andere Felder regionaler Zusammenarbeit wie Gewerbeflächen- und Infrastrukturentwicklung sowie Technologieförderung genannt. Am entwickeltsten ist die regionale Kooperation im Bereich der Technologieförderung und des Technologietransfers. Ausgehend von dem landesweiten Netz der Technologietransferakteure, das im Rahmen der Strukturförderung des Landes eingerichtet wurde und sich an Hochschulen und den Kammern orientiert, wurden zusätzlich lokale Initiativen der Technologieförderung entwickelt (wie der Innovationskreis Bonn/Rhein-Sieg). Das Feld des Technologietransfers der Hochschulen wurde damit weitgehend aus der interkommunalen Konkurrenz herausgehalten. Im Rahmen des in der Regionalentwicklung verfolgten "Fünf Säulen Modells" (vgl. Abbildung 5.1) genießen die Bereiche "Wissenschaft und Forschung" und "zukunftsorientierte Wirtschaftsstruktur" inzwischen Priorität.

Vor allem die Wirtschaftsförderungsakteure schließen sich auf unterschiedlichen Ebenen zusammen (lokale Wirtschaftsförderungsämter, GmbHs auf Kreisebene, Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Landes Nordrhein-Westfalen, die Wirtschaftsförderungsgesellschaft Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler, das zur Diskussion stehende Regionalbüro BRAIN in Köln). Mit der funktionalen Spezialisierung sind damit auch Kompetenzkonflikte der einzelnen Träger verbunden.
Infolge der Hauptstadtdiskussion hat Bonn/Rhein-Sieg sich mit dem Kreis Ahrweiler zusammengeschlossen, um die Ausgleichszahlungen mit dem Bund zu verhandeln.
Infrastrukturpolitik, vor allem der Flughafen und dessen Ausbau, wird auch in Bonn/Rhein-Sieg eine hohe räumliche und wirtschaftspolitische Bedeutung beigemessen, sie ist gleichwohl aber nicht Gegenstand regionaler Kooperation sondern der Fachplanung.

6.2.1. Binnenorientierte regionale Kooperation

Ziel der ZIN-Landespolitik war die Förderung und Verstetigung regionaler Zusammenarbeit und Kooperation, um die regionale Entwicklung verstärkt in regionaler Selbstverantwortung zu gestalten (vgl. Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie NRW 1990). Wenngleich ZIN in Bonn/Rhein-Sieg nicht über den Entwurf eines Regionalentwicklungskonzeptes hinausgekommen ist, so gibt es doch einige Beispiele regionaler Kooperation und der Aushandlung von Stadt-Umland-Problemen in der Region. Diese ist zwischen der Stadt Bonn und den sie umgebenden Umlandkreis Rhein-Sieg vergleichsweise leicht zu erzielen. Ein Gewerbeflächenatlas Bonn/Rhein-Sieg liegt schon seit 1988 vor. Im Vergleich dazu ist in der Region Köln erst vor kurzem eine Arbeitsgruppe unter Federführung der IHK Köln eingesetzt worden, um ein regionales Gewerbeflächenbereitstellungskonzept zu entwickeln. Mit Verweis auf die Hauptstadtverlagerung werden jetzt in Bonn/Rhein-Sieg Forderungen nach Änderung des GEP zur Gewerbeflächenmobilisierung erhoben. Diese Gewerbeflächenkonzepte sollen aber zunächst nur auf die Beseitigung von Investitionshemmnissen abzielen und nicht auf eine integrierte, vorsorgeorientierte, konfliktvermeidende Flächennutzungsplanung in Stadt und Umland. Die Regelung innerregionaler Verteilungskonflikte oder Fragen regionaler Umweltprobleme sind nicht Gegenstand der Kooperation.
Kennzeichnend ist für die Region Bonn/Rhein-Sieg aber auch die recht starke innerregionale Konkurrenz zwischen Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis. Mangels Konkurrenz einer Vielzahl von Umlandkreisen ist die Durchsetzungsfähigkeit des Rhein-Sieg-Kreises gegenüber der Kernstadt vergleichsweise stark. Der Rhein-Sieg-Kreis hat eine intermediäre Position zwischen Köln und Bonn, und konnte bislang in sehr starkem Maße von der Entwicklung Bonns profitieren. Er wird wohl auch einen entscheidenden Teil der Wirtschaftsförderungsaktivitäten im Rahmen der Ausgleichszahlungen des Bundes investiv auf sein Kreisgebiet lenken können. Eine Konkurrenz besteht auch zum benachbarten Rheinland Pfalz. Im Entwurf zum Regionalen Entwicklungskonzept wurde noch recht unverhohlen die Gewerbeflächen- und Abwerbestrategie des Kreis Ahrweiler kritisiert. Trotz der Konkurrenzen sind sie jetzt gezwungen, gemeinsam gegenüber dem Bund aufzutreten.
Als erster Akteur regionaler Kooperation ist der "Innovationskreis Bonn/Rhein-Sieg" zu nennen, der im Frühjahr 1990 seine Tätigkeit aufnahm und sich aus Vertretern der beiden Gebietskörperschaften, der IHK Bonn, der Kreishandwerkerschaft Bonn, der Universität Bonn und der GMD zusammensetzt. Er soll den Dialog zwischen den am Innovations- und Transferprozeß beteiligten Organisationen und Personen in der Region verbessern. Ein

Beratungs- und Innovationsnetz soll aufgebaut werden, um dadurch die Transparenz über das innovatorische Potential in der Region zu erhöhen und Beratung und Betreuung zielgruppengerecht zu intensivieren. Seit dem Hauptstadtbeschluß hat der Innovationskreis nicht mehr getagt. Seine Ausweitung um den Kreis Ahrweiler ist vorgesehen.
Der Hauptstadtbeschluß hat die ersten Bemühungen regionaler querschnittsorientierter Kooperation im Sinne von ZIN jäh unterbrochen. Eine positive Folge des Hauptstadtbeschlußes ist jedoch die Gründung eines Trägers regionaler Wirtschafts- und Strukturförderung, dessen Zuständigkeitsbereich den Kreis Ahrweiler einschließt und nicht an den Landesgrenzen halt macht und damit die funktionalen Verflechtungen eher wiedergibt als der Zuschnitt der Region Bonn/Rhein-Sieg. Die Wirtschaftsförderungsgesellschaft Bonn/Rhein-Sieg/Kreis Ahrweiler wird in Kürze gegründet und künftig den Hauptakteur regionaler Kooperation darstellen. Neben den finanziellen Mitteln der Soforthilfe für 1992 und den Ausgleichsmitteln des Bundes soll sie den organisatorischen Rahmen für eine Strukturförderung und Wirtschaftsförderung regionalen Zuschnitts in der in Umstrukturierung begriffenen Region Bonn/Rhein-Sieg/Kreis Ahrweiler darstellen. Sie soll auf den Feldern Bestandsentwicklung und Akquisition, Erstellung eines regionalen Marketingkonzeptes, Durchführung von standortbezogener Initialprojekte in der Region und Ideenmanagement tätig sein. Nach dem Entwurf des Gesellschaftsvertrages können ein Grundsatz- und Planungsbeirat und Projektbeiräten zur Unterstützung der Gesellschaftsorgane einberufen werden.

Im Bereich der Regionalentwicklungsdebatte ist ein starker Mangel regionaler Kooperation und regionalen Diskurses sichtbar. Wie schon Anfang der 70er Jahre wurde in Bonn eine Gruppe externer Berater mit der Erstellung von Strukturgutachten (vgl. Kapitel 5.1, 5.3) beauftragt, um Aufschluß über Potentiale, Handlungsmöglichkeiten und Strategien einer künftigen Entwicklung zu erhalten und daraus ein regionales Entwicklungskonzept abzuleiten. Bezeichnend ist, daß von den Gutachten umsetzungsfähige Patentlösungen erhofft werden und nicht Experten-Beiträge zur Befruchtung einer konsensorientierten, offenen, demokratischen Debatte über künftige Regionalentwicklung. Das Regionalentwicklungskonzept wird als Erstellung eines Programmkatalogs angesehen, nicht als Prozeß, in dem der Weg zum Ziel bereits einen ganz wichtigen Bestandteil darstellt. Demzufolge stehen die mangelnde Kooperations-, Konsens- und Handlungsorientierung des Regionalentwicklungskonzeptes sowie die fehlende Einbeziehung der regionalen Öffentlichkeit im Widerspruch zu den Handlungsempfehlungen der Landesregierung zu ZIN.

Der ZIN-Gedanke einer querschnittsorientierten, integrativen, kooperationsorientierten, von den regionalen Akteuren entwickelten Regionalentwicklungskonzeption wird seit dem Hauptstadtbeschluß vollends unterlaufen. Ein Träger integrierter Regionalentwicklung wie ein Regionalbüro ist nicht in Sicht. Die beiden Akteure regionaler Kooperation der Innovationskreis und die künftige Wirtschaftsförderungsgesellschaft beschränken sich auf das Gebiet der Wirtschaftsförderung.
Um den ursprünglichen ZIN-Gedanken einer integrierten Regionalentwicklung wiederaufzugreifen, müßte das Aufgabenspektrum der regionalen Wirtschaftsförderungsgesellschaft erheblich ausgeweitet und strukturpolitische Aktivitäten an sozial- und arbeitsmarktpolitischen, darüber hinaus aber auch an ökologischen Belangen orientiert werden. Notwendig wäre die Erarbeitung einer strukturpolitischen Leitkonzeption, sowie von Leitbildern und Leitprojekten und dies unter Einbeziehung eines weiten Kreises, nicht nur der der Wirtschaftsförderung verpflichteter Akteure. Unabdingbar ist die Berücksichtigung einer

Handlungsorientierung, wie die Einbeziehung von Versorgungsträgern (Stadtwerke, Verkehrsbetriebe, Abfallentsorgung, Energieversorgung etc.) in die Entwicklung der Regionalentwicklungskonzeption. In einer weiteren Konkretisierungsstufe wäre auch die Einrichtung von Foren wie "Unternehmer lernen von Unternehmern" denkbar, um die Kooperation zwischen einzelnen Betrieben zu fördern.

In Bonn/Rhein-Sieg wurde das ZIN-Verfahren immer weiter zurückgestellt. Die derzeit verfolgte angebotspolitische, auf Standortentwicklung zielende Form von Regionalentwicklung in Bonn/Rhein-Sieg steht im Widerspruch zur ZIN-Orientierung, regionale Kooperation zu fördern und sektorale Ressortplanung durch Querschnitts- und Konsensorientierung zu ersetzen. Ein eklatanter Mangel ist die fehlende Einbeziehung der regionalen Öffentlichkeit.
In die Debatte eines Regionalentwicklungskonzeptes müssen alle regionalen Akteure einbezogen werden. Deren Mitwirkung muß durch Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen gefördert werden. Voraussetzung für eine erfolgreiche Regionalentwicklung ist territoriale Bindung und Verpflichtung der Akteure an die Region. Die Förderung der endogenen Potentiale bedeutet die Entdeckung und Entwicklung der spezifisch regionalen Ressourcen.
Die kurz vor ihrer Gründung stehende Wirtschaftsförderungsgesellschaft Bonn/Rhein-Sieg/Kreis Ahrweiler wird zum entscheidenden Akteur innerregionaler Kooperation in der Region. Ihre Handlungsfelder sollten aber von der klassischen Wirtschaftsförderung um die Aufgaben einer Strukturentwicklungsgesellschaft erweitert werden, die strukturpolitische Maßnahmen müssen an sozial- und arbeitsmarktpolitischen sowie ökologischen Belangen orientiert werden. Ganz wesentlich sind dabei auch handlungsorientierte Aspekte.

6.2.2. Außenorientierte regionale Kooperation

Neben den binnenorientierten Aspekten spielen auch Kooperationsformen mit außerhalb der Region gelegenen Bereichen wie der Region Köln, dem Regierungsbezirk, der EG und dem Land NRW eine Rolle, wie die Region sich künftig behaupten wird.
In der Region besteht die Einsicht, daß der regionale Zuschnitt der Region Bonn/Rhein-Sieg zu klein sei, um sich innerhalb Europas als Standort zu profilieren, vielmehr sei regionale Kooperation in einem größeren regionalen Zuschnitt wie dem RegioVerein Köln, Bonn und Nachbarn notwendig. Aus der starken Konkurrenz zwischen Bonn und Köln leitet sich eine ambivalente Haltung Bonns ab: Einerseits findet eine strikte Abgrenzung gegenüber Köln statt, andererseits wird die Zusammenarbeit in einem größeren regionalen Verbund als notwendig angesehen. Der Rhein-Sieg-Kreis steht einer derartigen Kooperation weit positiver gegenüber. Um die Verteilung der (im Gegensatz zu ZIN zusätzlichen) in Aussicht stehenden Ausgleichsmittel des Bundes ist die Konkurrenz zwischen Bonn und Köln neu entflammt und steht einer Zusammenarbeit in größerem regionalem Verbund wohl erst einmal entgegen.
Die Angst vor Vereinnahmung durch die Metropole Köln ist in der Region groß, im Rhein-Sieg-Kreis wurde jedoch unterstrichen, daß die Umlandkreise und Städte von regionaler Kooperation profitieren und sich gegen die Vereinnahmung durch die Zentren, insbesondere Köln behaupten könnten, sofern sie ein eigenständiges Profil und eigenständige Entwicklungsperspektiven vorzuweisen hätten. Bonn tut sich gerade damit jedoch sehr

schwer. Hier überwiegt noch stark ein defensives Verhalten und die Weigerung, sich einem Konkurrenzverhältnis zu stellen.
Neben das Konkurrenzproblem tritt jedoch auch ein Wahrnehmungsproblem. Bonn sieht sich nicht als Stadt in Nordrhein-Westfalen oder im Rheinland, sondern als Bundeshauptstadt mit diffusen Bezügen in die ganze Welt. Bonn orientiert sich kaum im regionalen Maßstab, auch künftig wird eher Brüssel als Düsseldorf als Gesprächspartner angesehen.

Der Regierungspräsident, als Koordinator übergemeindlicher regionaler Belange, der Abwägung unterschiedlicher Raumnutzungsansprüche im Gebietsentwicklungsplan, wurde in der Diskussion um regionale Entwicklung als relevanter Akteur kaum genannt, wenn doch dann als Träger hoheitsstaatlicher, restriktiver, die kommunale Planungshoheit einschränkender Planung. Im Rahmen von ZIN wurde kein kooperatives Verhältnis zwischen der Region und dem Regierungspräsidenten angestrebt. Das Verhältnis ist eher konkurrenz- und abgrenzungsbestimmt. Auch der GEP wird als unzulässig restriktive Vorgabe angesehen, der die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden einschränkt und deren Vorgaben es v.a. bei Gewerbeflächenausweisungen zu ändern gilt.
Am weitesten entwickelt ist die überregionale Kooperation im Bereich der Technologieförderung. In diesem Bereich können das landesweite Netz der Transferstellen und die Bemühungen der IHKn, die Kooperationsverträge mit den Universitäten und Fachhochschulen in Aachen, Bonn und Köln unterhalten, genannt werden. Eine Konkurrenz zwischen den regionalen Hochschulen ist infolge der Hauptstadtkompensation entfacht. Derzeit wird auf der Ebene der Hochschulrektoren eine funktionale Arbeitsteilung zwischen den Hochschulen in Bonn, Aachen und Köln ausgehandelt. Insbesondere in Köln werden Befürchtungen gehegt, daß der Ausbau in Bonn mit einer Mitteleinschränkung zu Lasten der umgebenden Hochschulen laufen wird. Das Thema gilt als ausgesprochen sensibler Themenbereich. Die Auskunftsbereitschaft über mögliche Schwerpunkte und regionale F+E-Potentiale war sehr beschränkt.

Regionale Kooperation wird in den genannten Bereichen (Technologieförderung, Standortwerbung, Flächenmobilisierung) im Sinne der Schließung strategischer Allianzen betrieben, um sich gemeinsam zu profilieren, Standortqualitäten zu vermarkten und gemeinsame Anliegen (Infrastrukturprojekte, Regionalförderung) nach außen mit größerem Nachdruck vertreten zu können. In Bonn ist die regionale Orientierung eher verkümmert. Um in der inner- wie interregionalen Konkurrenz bestehen zu können, sind die Einbindung in eine regionales Netzwerk, regionales Verhandlungsgeschick und eigenständige Regionalentwicklungsprofile jedoch unverzichtbar.
Ein Vergleich oder eine Beschäftigung mit Krisenpfaden und verfolgten Restrukturierungsstrategien in anderen Regionen, die sich ebenfalls in einer Umbruchsituation befinden, wie z.B. das Ruhrgebiet, wird gescheut. Aus den dort gemachten Erfahrungen könnte jedoch gelernt werden.
Aufgrund der Lage des Flughafens und des Rhein-Sieg-Kreises, die auf Köln und wie auf Bonn ausgerichtet sind und nach den Aussagen der Gesprächspartner über die Notwendigkeit einer Zusammenarbeit in größerem regionalem Verbund wird deutlich, daß dringend über eine regionale Kooperation in einer Region Köln/Bonn nachgedacht werden sollte.

Regionale Kooperation beschränkt sich auf die Felder Wirtschafts- und Technologieförderung und wird im Sinne der Schließung strategischer Allianzen betrieben. Vorherrschend ist die Außenorientierung, gemeinsame Anliegen nach außen mit größerem Nachdruck zu vertreten, die Qualitäten einer Region als Investitionsstandort zu vermarkten. In Bonn ist die regionale Orientierung eher verkümmert. Um in der innerwie interregionalen Konkurrenz bestehen zu können, sind die Einbindung in ein regionales Netzwerk, regionales Verhandlungsgeschick und eigenständige Regionalentwicklungsprofile jedoch unverzichtbar. Die Erweiterung von Bonn/Rhein-Sieg auf den Kreis Ahrweiler war ein erster Schritt, die Regionsabgrenzung den bestehenden funktionalen Verflechtungen anzupassen. Langfristig sollte über eine Annäherung an Köln nachgedacht werden.

Einerseits besteht die Einsicht, daß regionale Kooperation in einem größeren regionalen Verbund wie dem RegioVerein Köln, Bonn und Nachbarn notwendig sei, andererseits weigert sich die Stadt Bonn, sich dem konkurrenzbestimmten Verhältnis zu Köln zu stellen, sondern vertraut vielmehr weiterhin auf ihre Interessendurchsetzung via direktem Draht zur Bundesregierung. Solange das Konkurrenzverhältnis und widerstrebende Interessen jedoch nicht offensiv behandelt werden und die Stadt Bonn kein eigenständiges Profil entwickelt hat, bleibt die Gefahr der Vereinnahmung durch die Metropole Köln bestehen.

7. Perspektiven und Handlungsfelder

7.1. Zur Ausgangssituation

7.1.1. Das Dilemma der Region - eine Chance für einen Neuanfang

Das Dilemma der Region ist ein mehrfaches. Die strukturelle Dominanz des Bundes hat in fast allen Bereichen der städtischen und regionalen Strukturen ihren Niederschlag gefunden. In der Wirtschaft hat sich eine tertiäre Monostruktur verfestigt, weite Teile der Baubranche, des Handwerks, des Einzelhandels und des Hotel- und Gaststättengewerbes sind abhängig von der Nachfrage des Bundes. Infolgedessen gibt es in der Arbeitsmarktstruktur eine Überrepräsentanz von Büro- und Verwaltungsberufen. Der Bund dominiert die Grundstücks- und Flächenpolitik der Stadt sowie die Infrastrukturpolitik der ganzen Region. Hieraus resultieren zahlreiche ökologische Belastungen.

Mit dem Verlust wesentlicher Hauptstadtfunktionen ist für die Region die Gefahr verbunden, daß sich das bereits beträchtliche Negativkonto der bisherigen Wirtschafts- und Strukturpolitik noch vergrößert:

- In strukturpolitischer Hinsicht bedeutet die Entscheidung des Parlamentes, wesentliche Regierungsfunktionen von Bonn nach Berlin zu verlagern, ein Ende des bisherigen, auf wenige tertiäre Funktionen beschränkten Entwicklungspfades. Ob ein struktureller Bruch vermieden werden kann, ist noch offen.

- In sozialer Hinsicht droht Arbeitslosigkeit, insbesondere für die zahlreichen unteren und mittleren Angestellten in den den großen Bundesverwaltungen. Die höherqualifizierten und Einkommenstarken mittleren Jahrgänge werden ihrem Arbeitgebern an den neuen Standort Berlin folgen; Bonn droht damit zu einem tertiären Standort zweiter Klasse und zu einem Altersruhesitz für pensionierte Beamte zu werden.

- In ökologischer Hinsicht hinterläßt die Bundesregierung eine Region mit zahlreichen 'Altlasten': überdimensionierte Verkehrsinfrastrukturen, zersiedelte Landschaften und versiegelte Flächen sind auch ein Ergebnis von 40 Jahren Bundeshaupstadt Bonn.

Die Reaktion der Politik auf den Verlust des Leitsektors ist vergleichbar mit den Erfahrungen aus den Montanregionen: in prosperierenden Zeiten profitiert die Region vom dominanten Sektor und bildet Machtstrukturen und politische Milieus heraus, die an einer Fortschreibung des bisherigen Entwicklungsweges großes Interesse haben. Vor dem Eintreten des 'großen Crash' eine strukturpolitische und ökologische Blickwende zu vollziehen, fällt den meisten Akteuren schwer. Sehenden Auges steuert man auf Situation zu, in der beträchtliche Teile der regionalen Wirtschaftsstruktur von der Krise des dominanten Sektors mitgerissen werden. Angesichts der Finanzsituation des Bundes und der jetzt schon aufkommenden Diskussion über die Kosten des 'dualen Hauptstadtmodells' ist ein solches Szenario nicht unwahrscheinlicher geworden. Ein 'Worst Case' - Nichteinhaltung der jetzigen Zusagen des Bundes aus 'objektiven' Gründen - kann nicht mehr ausgeschlossen werden.

Unabhängig von der Anzahl und Qualität der verbleibenden Bundesfunktionen bleibt jedoch die Herausforderung, einen strukturellen und ökologischen Wandel einzuleiten. Obwohl der strukturpolitische Umbruch noch ansteht und die Umweltbedingungen das wirtschaftliche Handeln noch nicht restriktivbestimmen, müssen zum jetzigen Zeitpunkt weitreichende und vorsorgende Entscheidungen für mehr als zwei Dekaden getroffen werden.

Dies ist eine einmalige Chance für einen Neuanfang. Kaum eine andere Region war je in der günstigen Lage, mit Hilfe von beachtlichen Übergangszusagen des Bundes praktisch auf 10 bis 15 Jahre im voraus einen strukturellen Wandel gestalten zu können. Hinzu kommt, daß die ökonomischen Ausgangsbedingungen der Region noch vergleichsweise gut sind:

- Das Einkommensniveau liegt in der Region noch beträchtlich über dem Durchschnitt.
- Die Arbeitslosenquote ist vergleichsweise niedrig. Das Niveau der Grundqualifikationen ist hoch.
- Die Umwelt- und Lebensqualität bewegt sich aufgrund der naturnahen Ausgleichräume und der reizvollen Landschaft auf hohem Niveau; Landschaft und Ökologie sind nicht in dem Maße durch die wirtschaftliche Nutzung beeinträchtigt worden, wie in den Montanregionen.

Das ökonomische Potential für eine aktive, an qualitativen Kriterien orientierte Strukturpolitik ist zweifelsfrei vorhanden. Ob dieses Potential auch genutzt wird, hängt maßgeblich von der Fähigkeit der regionalen Akteure ab, mit den zur Verfügung stehenden Mitteln neuen Entwicklungsperspektiven den Weg zu bereiten und hierzu vor allem die endogenen Potentiale der Region zu mobilisieren.

Die bisherigen Ansätze, Vorschläge und Projekte zur Zukunftsgestaltung der Region stimmen uns eher skeptisch. Die Defizite sind weniger durch die schwierige Ausgangslage begründet, sondern eher durch die mangelnden Fähigkeiten der regionalen Akteure.

* **Kooperationsfähigkeit**

* **Innovationsfähigkeit und**

* **Strategiefähigkeit**

der Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft entsprechen nicht den anstehenden Aufgaben.

* **Wagenburgmentalität anstatt Kooperationsbereitschaft**

Durch die einseitige Ausrichtung auf die Hauptstadtfunktion gibt es eine mangelnde Bindung der Region, aber insbesondere der Stadt Bonn an den Regierungsbezirk und das Bundesland Nordrhein-Westfalen. Daß sich hier in Zukunft etwas ändern muß, wird bislang kaum thematisiert. Stattdessen wird ein Image gepflegt, das Bonn als internationalen Standort mit diffusen Bezügen in die ganze Welt fortschreibt. Bisher sind derartige Konzepte nicht mehr als Spekulation. Die Standortentscheidungen internationaler Organisationen (EG, UNO etc.) sind ein hochgradiges Politikum und werden sicher nicht 'per Anfrage' durch die Bundesrepublik beinflußbar sein. Für die Großkonzerne gilt, daß sie im Zuge von Markterschließungsstrategien zu neuen Standortentscheidungen kommen können, aber hier

geht die Entwicklung eindeutig in Richtung Osten. Die Region befindet sich hinsichtlich ihrer zukünftigen Ansiedlungsbemühungen in der Rolle des zu spät gekommenen, den bekanntlich die Zeit bestraft. Diese mißliche Ausgangsituation kann leicht in eine 'Wagenburgmentalität' bei Wirtschaftsakteuren umschlagen. Einzelne Faktoren, die hierzu beitragen, lassen sich bereits ausmachen: es besteht allenthalben die Angst, von der dynamischen Metropole Köln vereinnahmt und dominiert zu werden, etwas anspruchsvollere Projekte der Landesregierung wie die Zukunftsinitiative Nordrhein-Westfalen (ZIN) oder die Ausschreibung 'Ökologische Modellstadt' werden allzu schnell zu den Akten gelegt. Die Kölner Idee der Gründung eines Vereins Köln/Bonn und Nachbarn stagniert und wird von Bonn weitgehend blockiert.

Dabei wird die Region spätestens in 10 Jahren wie jede andere Region um knappe Fördermittel und tertiäre Ansiedlungsprojekte konkurrieren müssen. Die 'fetten Jahre' am Tropf des Bundeshaushaltes sind dann endgültig vorbei. Insofern besteht die Notwendigkeit, sich frühzeitig nach Bündnispartnern umzusehen, um im Rahmen des größeren Köln/Bonner Raumes (Rheinschiene) zu einer sinnvollen Arbeitsteilung und einer gemeinsamen Vertretung auf internationaler Ebene zu gelangen. Die Kooperationsfähigkeit für eine solche Politik muß noch entwickelt werden!

* **Projektinszenierung anstatt innovationsorientierter Regionalpolitik**

Nach der Hauptstadtentscheidung sind die ersten, auf ein regionales Entwicklungskonzept zielenden Anstrengungen in der Region nicht weiterverfolgt worden, von der umfassenden Regional- und Querschnittsorientierung des ZIN-Verfahrens ist kaum noch etwas übrig geblieben. Stattdessen sind alle Konzepte auf die Kompensationsleistungen des Bundes ausgerichtet.

Diese besteht zunächst in einer Soforthilfe von insgesamt 210 Mio DM für 1992 und längerfristigen Ausgleichszahlungen, über deren Verwendung eine kurz vor ihrer Gründung stehende Wirtschaftsförderungsgesellschaft zusammen mit den Gebietskörperschaften verfügen soll. Der ohnehin strukturpolitisch wie regionalplanerisch fragwürdige Fördermodus wird durch die jüngste Entscheidung, die Ausgleichszahlungen gemeindebezogen als Pauschale für Bundesbeschäftigte und nicht für die Gesamtregion zu bewilligen, auf die Spitze getrieben. Der Bund trägt mit seiner Vorgabe, bis Mitte des Jahres zur Verwendung dieser Ausgleichsgelder eine Projektliste aufzustellen, entscheidend dazu bei, daß in großer Eile eine Flut beliebiger, in keinerlei Gesamtkonzeption eingebundener Projektideen zusammengetragen werden. Vorzugsweise werden solche Projekte initiiert, mit denen in kurzer Frist symbolische Erfolge vorgezeigt werden können. Die Pflege und Stärkung der endogenen Potentiale, querschnittsorientierte und qualitative Aspekte werden dabei vernachlässigt. Die Ursachen für diese Projektinszenierungen sind vielfältiger Natur: der auferlegte Zeitdruck durch den Bund, Planungsunsicherheit und dadurch befürchtete Hinauszögerung von Investitionsentscheidungen sowie ein befürchteter Imageverlust der Region.

Um die Innovationsfähigkeit der Region als Ganzes zu stärken, müßten die Bundesgelder als langfristiger Strukturfonds unter Verwaltung einer regionalen Strukturförderungsgesellschaft und nicht als projektgebundene Mittel zur Verfügung stehen. Die Wirtschaftsförderungsgesellschaft Bonn/Rhein-Sieg-Kreis/Kreis Ahrweiler könnte im Sinne einer solchen regionalen Entwicklungsagentur mit erweitertem Aufgabenspektrum ausgebaut werden. Ein möglicher Bereich wäre eine ökologisch orientierte Innovationsförderung in den

Handlungsfeldern Abfallvermeidung und Energiesparen. Solchen ersten Aktivitäten könnten dann in den Aufbau eines Netzwerkes von ökologisch innovativen Unternehmen münden, um Informationen und Erfahrungen auszutauschen und gemeinsame Forschungen und Projekte zu betreiben.

* **Fünf Säulen sind noch keine regionale Strategie**

Ohne Übertreibung kann festgestellt werden, daß die Verlegung des Regierungssitzes von Bonn nach Berlin die Region Bonn/Rhein-Sieg nicht nur wirtschaftlich trifft, sondern einen zentralen Punkt des Selbstverständnisses der regionalen Akteure berührt. Der Hauptstadtstatus war und ist noch ein wesentlicher Teil der regionalen Identität; im Zuge des teilweisen Verlustes dieser Funktionen sind somit auch Faktoren zu berücksichtigen, die sich nicht so ohne weiteres dem engeren Bereich der Wirtschaft zuordnen lassen. Um diesen Dingen auf die Spur zu kommen, wäre eine andere Art wissenschaftlicher Bestandsaufnahme notwendig gewesen, als sie bisher in Form von ökonomisch orientierten Gutachten vorliegt. Regionalentwicklung muß sich aller Faktoren vergegenwärtigen, die im historischen Kontext zu einer räumlichen Bindung der menschlichen Aktivitäten führen. Der Naturraum mit seinen spezifischen Eigenschaften, die Lebens- und Arbeitswelt mit ihrem sozialen Beziehungen sowie die politischen Verhältnisse sollten eigentlich in keiner regionalen Bestandsaufnahme fehlen, um dann als wesentliche Potentialfaktoren in die regionale Entwicklungsstrategie einzugehen. Ein regionales Leitbild kann eigentlich nur wirksam werden, wenn die verschiedenen ökologischen, sozialen, ökonomischen und politischen Elemente miteinander verbunden werden und ihre integrierte Weiterentwicklung auf einen zukünftigen Zeitpunkt hin erfolgt. Hierbei sollten mehrere Entwicklungspfade zur Diskussion gestellt werden. Strategiefähigkeit heißt letzlich, auf der Basis einer umfassenden Analyse mehrere Alternativen zum Status-Quo zu entwickeln, um sich dann in einem konsensualen und öffentlichen Verfahren für einen Weg zu entscheiden.

Ein derartiges strategieorientiertes Politikmodell wird trotz der grundlegenden Herausforderung in der Region Bonn/Rhein-Sieg bisher nicht praktiziert. Von Einzelinteressen dominierte Projekte werden in die Welt gesetzt, ein integriertes Leitbild der Regionalentwicklung ist bisher nicht in Sicht. Die öffentliche Debatte ist dominiert von immer neuen Vorschlägen und imageträchtigen Stellungnahmen einzelner Personen. Die Frage nach der Zukunft der Region wurde im umfassenden Sinne noch nicht gestellt!

7.1.2. Ökologische Schwachstellen der Wirtschaftsförderung und Infrastrukturpolitik

* **Gewerbeflächenbereitstellung anstatt eines integrierten Siedlungsstrukturkonzeptes und einer umfassenden gewerblichen Bestandspolitik**

Aufgabe der regionalen Wirtschaftsförderungsgesellschaft soll die Bündelung und effizientere Durchführung von Gewerbeflächenentwicklung sein. Grundlage der Aktivitäten ist das Breuer-Gutachten, das als Richtschnur der Gewerbeflächenentwicklung in der Region und der Mobilisierung von Gewerbeflächen aus dem GEP dienen soll. Eine strukturpolitische Orientierung, die auch das Verhältnis der einzelnen Sektoren an der gewerblichen Flächennutzung thematisiert, liegt bislang nicht vor.

Die Ausgangssituation läßt sich wie folgt charakterisieren. Die Flächenknappheit in der Kernstadt Bonn ist bestimmt durch einen hohen Anteil im Besitz des Bundes befindlicher Flächen, die damit der Stadtentwicklung vorenthalten sind, sowie klimatischen und topographischen Restriktionen. Diese Bedingungen erschweren die Restrukturierung besonders in der Stadt Bonn. Dadurch wird sich das Gros der gewerblichen Entwicklung auch künftig im Umland abspielen und dort in steigendem Maße zu Verkehrsbelastungen, steigendem Flächenverbrauch, Zersiedelung, aber auch zu funktionaler Schwächung der Kernstadt Bonn führen.

Vor diesem Hintergrund ist ein verbindlicher Zeitplan über die Freisetzung von Flächen und Immobilien des Bundes und deren Übereignung zu Vorzugskonditionen an die Stadt Bonn dringend geboten. Eine Umnutzung der vorgehaltenen, im Besitz des Bundes befindlichen Flächen bzw. deren Überführung in einen regionalen/kommunalen Grundstücksfond könnte den bestehenden Flächenengpass beseitigen und den Handlungsspielraum der Stadt Bonn für eine gezielte Stärkung des gewerblichen Sektors erheblich erweitern.

Diese Aktivitäten und Maßnahmen sollten allerdings nicht isoliert erfolgen. Für die gesamte Region ist ein integriertes Siedlungs- und Gewerbeflächenkonzept vonnöten, daß die verschiedenen Flächenansprüche integrativ behandelt, die Flächennutzung optimiert, zusätzliche Flächenansprüche reduziert und insbesonder die Vorgaben des Landschafts- und Freiraumschutzes beachtet.

* **Fixierung auf den Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur anstatt Vermeidung und Verminderung von Verkehrsbelastungen**

Kennzeichnend für die Region ist der hohe Stellenwert des MIV, und die untergeordnete Rolle des ÖPNV, der vor allem durch den Bund geprägten Räume. Trotz erheblichen MIV-Aufkommens wurde nie ein Vorstoß unternommen, eine Verlagerung der beim Bund beschäftigten Pendler auf den ÖPNV zu forcieren. Im Entwurf zum regionalen Entwicklungskonzept wird beispielsweise auf die Einbindung in das überregionale Straßennetz hingewiesen, die Erreichbarkeit im ÖV-Netz jedoch völlig außer acht gelassen. Die Verkehrsprobleme, heute durch die extrem hohe Einpendlerquote Bonns geprägt, dürften durch die vorrangig im Umland stattfindende gewerbliche Entwicklung kaum entlastet werden, sondern die Verkehrsströme eher an diffuser Ausrichtung und Stärke zunehmen. Der Ausbau des Straßennetzes wird die Verkehrsprobleme nicht lösen können.

Ein anderes Verkehrsprojekt mit hochgradigen Raumauswirkungen ist die Flughafenentwicklung inmitten eines hochwertigen Naturschutzgebietes. Es ist das Paradebeispiel einer angebotsorientierten Planung. In ihn wird die blinde Hoffnung auf eine Schlüsselinfrastruktur gesetzt, wie vor 20 Jahren noch in den Autobahnanschluß. Die Kosten des Projektes, sowohl das exorbitante Investitionsvolumen als auch die langfristigen negativen ökologischen, städtebaulichen und raumstrukturellen Folgewirkungen werden in keiner Weise kritisch reflektiert.

Am Flughafen Köln/Bonn und seiner Peripherie wird sich ein logistischer Knotenpunkt des Warentransports, eine neue Flughafenstadt herausbilden, deren Entwicklung wohl kaum zu steuern sein wird. Der Schwerpunkt der Stadt- und Regionalentwicklung wird sich durch

einen möglichen Ausbau vor allem in Köln (Porz, rechtsrheinischer Bereich), aber auch im Bereich Troisdorf/Siegburg/St. Augustin/Niederkassel in den rechtsrheinischen Bereich verlagern. Auch der vermeintliche ökonomische Nutzen des Ausbaus hält einer Überprüfung nicht stand. Sowohl der struktur- wie der beschäftigungspolitische Beitrag der Flughafenentwicklung sind zweifelhaft. Der ICE-Flughafenanschluß ist integratives Element der Vernetzung der Großflughäfen Frankfurt, Düsseldorf, Köln/Bonn und des Flughafenausbaus in Köln/Bonn. Er wird die Binnenerschließung der Region nicht verbessern und die Verlagerung vom Flugverkehr auf die Schiene nicht fördern, sondern vielmehr das Flugverkehrswachstum in Köln/Bonn forcieren. Die für den Flughafenkomplex vorgesehenen immensen Summen könnten weit sinnvoller in den Ausbau des ÖV-Netzes, arbeitsmarktpolitische Maßnahmen und den Ausbau des sozialen Infrastrukturnetzes investiert werden, um Standort- wie Lebensqualität der Region in weit höherem Maße zu stärken.

Die regionale Güterverkehrsproblematik ist ein bislang weitgehend ausgeklammerter Bereich. Die flughafenorientierte Entwicklung wird hier zu einer in keiner Weise antizipierten Belastung führen. Durch Entscheidungen, wie die Bonns gegen die Übernahme der Kleinbahn-Defizite in den kommenden Jahren, wird das Schienengüterverkehrsangebot in der Region weiter reduziert, und die Gebietskörperschaften geben ein Instrument zur Regulierung des Güterverkehrs leichtfertig aus der Hand.

Am Beispiel der regionalen Verkehrspolitik wird noch einmal deutlich, daß die Region ein integriertes Entwicklungskonzept braucht, das Flächen- und Verkehrsentwicklung, die Entwicklung weicher Standortfaktoren, beschäftigungs- und bildungspolitische Maßnahmen sowie die Technologieförderung miteinander verknüpft. Verkehrsvermeidung sollte künftig oberstes Gebot der Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklung sein.

*** Umweltqualität - ein vernachlässigter Standortfaktor**

Auch in der Region Bonn/Rhein-Sieg sind Agglomerationsnachteile und Wachstumsengpässe im Zusammenhang mit der Nutzung ökologischer Ressourcen erkennbar. Deutliche Engpässe bestehen bspw. im Abfallbereich und im Bereich der Flächen. Der Talkessel des Rheines gilt als Schwachluftgebiet.

Vor dem Hintergrund des verfolgten tertiären Entwicklungspfades muß es zunächst überraschen, welche geringe Bedeutung den sog. weichen Standortfaktoren (Wohn- und Freizeitwert der Region, Umweltqualität, Kulturangebote etc.) beigemessen wird. Beobachtungen belegen, daß gerade die wirtschaftsnahen Dienstleister besonderen Wert auf 'umweltintakte' Standorte legen, daß das in diesen Branchen beschäftigte hochqualifizierte Personal nur längerfristig zu halten ist, wenn der Wohn- und Freizeitwert eines Gebiets positiv zu Buche schlägt. Vordergründige Imagekampagnen für ein Kulissengrün zur Ansiedlung von Unternehmen und Anziehung hochqualifizierter Arbeitskräfte können sich hier schnell als Flop erweisen, wenn man nichts Substanzielles zu bieten hat. Dies betrifft sowohl den Bereich Naherholung als auch die Gestaltung der Innenstädte. Zentralistische Großprojekte, Flughafenausbau, weitere Straßenbauprojekte - wie sie derzeit in der Region geplant werden - stehen in eklatantem Widerspruch zu den Standortansprüchen moderner klein- und mittelständischer Unternehmen.

7.1.3. Stärken und Schwächen in einzelnen Handlungsfeldern

Die folgende, vergleichende Betrachtung soll das Ergebnis unserer Regionalanalyse noch einmal für bestimmte Handlungsfelder bündeln. Sie ist nicht abschließend zu verstehen, sondern offen für Veränderungen. Die Darstellungsform soll dazu anregen, die ressortmäßige Bewältigung von Problemen ein Stück zu überwinden. Integrierte Lösungen brauchen vernetztes Denken!

1. Regionalentwicklung	
Stärken:	**Schwächen:**
- umfassende internationale Erfahrung (Schulangebot, Sprachenkenntnisse zahlreicher Beschäftigter etc.) - die Ubergangszahlungen des Bundes können für eine aktive, an qualitativen Kriterien orientierte Strukturpolitik genutzt werden - relativ günstige ökonomische Ausgangsbasis - noch keine akute Krisensituation	- keine umfassende Analyse der Bereiche Umwelt und Soziales - kein integriertes Leitbild - kein konsensuales, öffentliches Verfahren - Mangelnde Fähigkeit der Stadt Bonn zur Formulierung eigenständiger Entwicklungsperspektiven abseits der Bundesfunktion - Projektinszenierung anstatt integrierter Konzepte - Die Situation wird nicht als Chance zur Umorientierung begriffen - geringe Pflege und Mobilisierung endogener Potentiale

2. Regionale Kooperation

Stärken:	Schwächen:
- RegioVerein Köln, Bonn und Nachbarn als Chance, sich als Region zu profilieren und regionale Probleme zu thematisieren - Wirtschaftsförderungsgesellschaft als überkommunales Podium zur Aushandlung von interkommunalen Problemen (verdammt zum Konsens)	- fehlende Einordnung in regionale Bezüge (Regierungsbezirk, NRW) - Angst des Umlandes, von der "Metropole Köln" erdrückt und in RegioVerein vereinnahmt zu werden - Wirtschaftsförderungsgesellschaft ist nicht als Regionalentwicklungsagentur konzipiert, die übrigen Ziele von ZIN wurden fallen gelassen - keine öffentliche Debatte über die künftige Regionalentwicklung

3. Strukturwandel und Standortentwicklung

Stärken:	Schwächen:
- sehr hohes Einkommensniveau - günstige Branchenzusammensetzung innerhalb des produzierenden Sektors - Rhein-Sieg-Kreis hat erheblich von der Verdrängung tertiärer und produzierender Nutzungen aus Bonn profitiert und betreibt eine aktive Gewerbeförderung - durch Hauptstadtverlagerung erwartete Entschärfung des Arbeitskräftemangels - durch Ausgleichszahlungen Chance zur Erschließung anspruchsvoller, qualitativ hochwertiger Gewerbeflächen, Technologiezentren und zur Entwicklung des Hochschulbereichs durch Ansiedlung anwendungsorientierter Fachbereiche - attraktives kulturelles Angebot - hohes Niveau weicher Standortfaktoren	- hoher Tertiärisierungsgrad mit Ausrichtung auf wenige Funktionen - Ausrichtung vieler nachgelagerter Bereiche auf die Bundesfunktionen - Schwäche der produktionsorientierten Dienstleistungen - fehlende Konversionsüberlegungen für die dem Bund nachgelagerten Betrieben - Angebot und Nachfrage auf dem Arbeitsmarkt passen immer weniger zusammen: - sehr starker regionaler Facharbeitermangel (im Rhein Sieg Kreis dreimal so hoch wie in NRW), - strukturelle Arbeitslosigkeit - Die Unsicherheiten des Hauptstadtentscheids bewirken Hinauszögern von Investitionsentscheidungen - Standortschwächen und Strukturprobleme werden nicht offen benannt - drohende Überalterung der Region durch selektive Abwanderung

4. Technologietransfer und Innovationsstrategie	
Stärken:	**Schwächen:**
- Wissenschaftsstandort mit einer großen Universität als Kernbereich für einen regionalen Technologietransfer - Stärken bei I+K-Technologien (GMD, TELEKOM) - erforderlicher Kommunikationsbedarf der Regierungsfunktionen zwischen Berlin und Bonn wird Anforderungen an die Kommunikationstechnologien stellen und die Innovationsfähigkeit des I+K-Sektors stärken	- geringe Aktivitäten im Bereich/Potential der vorsorgenden Umwelttechnologien - geringe Anwendungsorientierung der Fachbereiche der Hochschule, Schwierigkeiten im Technologietransfer - Abstimmung mit den Innovations- und Transferpontialen des Kölner Raumes ist bisher nicht erfolgt - nur geringe regionale Ausstrahlungseffekte der umweltorientierten Ministerien und Institutionen (BMU, FSAN)

5. Umwelt	
Stärken:	**Schwächen:**
- hoher landschaftlicher Reiz durch Lage im Rheintal zwischen den Naturparken - Naturschutzgebiete wie die Wahner Heide, das Siebengebirge, die Siegmündung - hoher Grünflächenanteil im Süden Bonns	- bedenkliche Luftqualität im Rheintal, Schwachluft- und Schwülegebiet - Wasserversorgung zu fast 100% aus der Wahnbachtalsperre, Wasserwerk Plittersdorf wurde nach Sandoz Katastrophe geschlossen - Grünflächendefizit im Norden Bonns - hoher Nitrat- und Pestiziteintrag im nordwestlichen landwirtschaftlich intensiv genutzten Kreisgebiet - Flughafen mit Ausbauplänen inmitten eines hochwertigen Naturschutzgebietes

6. Flächenproblematik

Stärken:	Schwächen:
- IGA als Chance, die sich im Norden der Stadt Bonn konzentrierenden Probleme integriert zu diskutieren und Lösungsansätze zu entwickeln - hohes Baulandpotential in städtischen Baulücken	- Flächenknappheit steht der notwendigen Entwicklung des gewerblichen Sektors in der Stadt Bonn entgegen - hohes Bodenpreisniveau - nach wie vor hohe Flächenansprüche des Bundes, ein Teil des Stadtgebietes wird dadurch der Stadtentwicklung entzogen - zusätzliche Flächenansprüche der Universität - Flächenverfügbarkeit kann nicht geklärt werden, da kein verbindlicher Zeitplan des Bundes vorliegt - in Bonn starke Wohnungsnot und eines der höchsten Mietpreisniveaus in der BRD - kaum Berücksichtigung der weichen Standortfaktoren bei Flächenausweisungen

7. Verkehrsverhältnisse

Stärken:	Schwächen:
- gute Einbindung in den überregionalen Schienenverkehr - Wasserstraßenanschluß - Vorhandenes Netz von Nahverkehrsbahnen und Stadtbahnen - internationale Erreichbarkeit über den Flughafen	- starke Ausrichtung der Region auf den MIV, Schwächen beim ÖPNV, überdimesionierte Verkehrsinfrastrukturen im Bereich MIV - Flughafen als neuer Wachstumspol mit ungezügeltem, kaum lenkbarem Wachstum, dadurch könnte die Funktionsstärke des Regionszentrums Bonn erheblich geschwächt werden - verkehrserzeugende Wirkung im Umland des Flughafens, der größte Teil der Fluggäste reist mit dem PKW an, das angelieferte Frachtgut wird mit Lkws weitertransportiert; Belastungen durch die Nachtoffenheit des Flughafens - extrem hohe Einpendlerquote nach Bonn - kein vorliegendes Güterverkehrskonzept

8. Stadt-Umland-Verhältnis	
Stärken:	**Schwächen:**
- nur ein Umlandkreis erleichtert die Kooperation zwischen Stadt und Umland - Nähe Bonns zum Industriezentrum Rheinland und zu den tertiär geprägten Städten Köln und Düsseldorf als Möglichkeit 'spill-over'-Effekte zu nutzen	- Suburbanisierung in der Region sehr weit fortgeschritten - heterogene Struktur und uneinheitliche Ausrichtung des Rhein-Sieg-Kreises auf Köln und Bonn - standortbenachteiligtes östliches Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises - Regionsabgrenzung von Bonn/Rhein-Sieg nicht kongruent mit den funktionalen Verflechtungen - Flughafenentwicklung in keiner Weise kritisch auf seine raumstrukturelle und ökologische Folgewirkung untersucht

7.2. Perspektiven künftiger Regionalentwicklung

7.2.1. Herausforderungen des strukturellen Wandels

Die Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik der Region steht in strukturpolitischer Hinsicht vor mehreren Aufgaben:

Die strukturpolitischen Risiken des Dienstleistungssektors, der von den Verwaltungsfunktionen der Bundeseinrichtungen geprägt ist, sind in den nächsten 10 bis 15 Jahren Schritt für Schritt zu verringern. Dies kann auf dreierlei Weise geschehen. Erstens sollten ein sektoraler Struktur-Mix angestrebt werden, in dem der tertiäre Sektor auf das vergleichbare Niveau anderer Universitätsstädte zurückgeschraubt wird. Die Anteile des tertiären Bereichs würden dann in 15 Jahren bei etwa 65 bis 70 % (Bonn) der Beschäftigung liegen. Im gleichen Ausmaß, wie der tertiäre Bereich schrumpft, sollte der gewerbliche Bereich ausgebaut werden. Zweitens sollte der gewerbliche Bereich durch einen gezielten Ausbau, wirtschaftsnaher Dienstleistungen und Transferaktivitäten gestärkt werden. Dies würde wiederum zur Differenzierung des tertiären Bereichs beitragen. Drittens sollte die Landwirtschaft nicht von vornherein 'abgeschrieben' werden. Ihre Stellung in dem traditionell fruchtbaren Börde-Gebiet sollte gestärkt und ausgebaut werden, mit der Perspektive die Bevölkerung und die auch hoffentlich in Zukunft zahlreichen Gäste der Region mit hochwertigen und naturbelassenen Produkten aus der regionalen Landwirtschaft zu versorgen.

Für eine solche strukturpolitische Perspektive, die sich nicht länger an die Einrichtungen des Bundes klammert, sprechen auch die Unwägbarkeiten, die weiterhin mit dem Hauptstadtbeschluss verbunden sind. Trotz aller verbalen Bekenntnisse der jetzigen

Bundesregierung, kann angesichts der finanziellen Restriktionen des Bundes nicht davon ausgegangen werden, das alle Zusagen im Zeitraum von 10 bis 15 Jahren auch eingehalten werden. Die Kostspieligkeit des 'dualen Hauptstadtmodells' ist bislang noch nicht einmal in Ansätzen abschätzbar. Das Splitting von Hauptstadtfunktionen zwischen Bonn und Berlin könnte sich künftig als Rutschbahnlösung einer langfristigen Verlagerung nach Berlin erweisen.

Auch mit der Strategie, sich als Standort für bundesbedeutsame und supranationale Institutionen anzubieten, wird Bonn kaum großen Erfolg haben, da es im tertiären Städtewettbewerb zu spät kommt und kaum Erfahrungen vorweisen kann, wie man sich im Bereich der internationalen Standortakquisition in Szene setzt.

Unsere strategische Empfehlung für die Wirtschaftsförderung lautet daher: den Schwerpunkt der Aktivitäten auf die Bestandspflege verwenden, Ausbau der endogenen Potentiale und eigenen Ressourcen (Qualifikationen, regionale Innovationspotentiale etc.). Die vielen kleinen Ansätze und Potentiale zu einer ökologischen Modernisierung von Dienstleistung und Gewerbe sind zu fördern, um zu einer ausgeglicheneren, vielfältigeren, weniger krisenempfindlichen Wirtschaftsstruktur zu gelangen. Hierbei müssen angesichts des Nachfragerückgangs durch den Bund auch grundlegende Alternativen zu den bisherigen Produktlinien und Produkten erprobt werden. Diese Produkt- oder gar Branchenkonversion kann nicht Sache eines einzelnen Unternehmens sein. Hier müssen Zukunftswerkstätten und Qualitätszirkel geschaffen werden, in denen alle Beteiligten (Unternehmern, Gewerkschaften, Belegschaften, der Bund, die Wirtschaftsförderung, die Handwerkskammer und die IHK) ihre jeweiligen Überlegungen über eine mögliche Produktkonversion und veränderter Marktorientierung einbringen können. Für die neuen Produktlinien sollten von vornherein qualitative Standards entwickelt werden, um ihren Beitrag zur Lösung regionaler Probleme würdigen zu können, wie zum Beispiel Qualität und Zahl der neuen Arbeitsplätze , Flächenverbrauch, Energie- und Brauchwasserbedarf etc.. Desweiteren sind Produktion, Beschaffung, Transport und Entsorgung der Betriebe auf die Anwendungmöglichkeiten vorsorgender Umwelttechniken (Clean Technologies) zu überprüfen, um künftige Belastungen zu vermeiden und die regionale Standortqualität zu verbessern. Mögliche ergänzende Instrumente wären Qualitätsstandards bei der Gewerbegebietsausweisung, Beratungs- und Serviceleistungen der Wirtschaftsförderungsträger für ökologsich orientiertes Wirtschaften und die Einrichtung 'Runder Tische', wie z.B. einer Güterverkehrsrunde, um quer zur Branchengliederung Problemlösungen zu entwickeln.

Die Wirtschaftsförderung sollte desweiteren die Aktivitäten ökologisch aufgeschlossener und innovativer Klein- und Mittellbertiebe bündeln. Ein erster Schritt wäre hier eine Bestandsaufnahme der in der Region ansässigen Betriebe sowie deren spezifischer Förder- und Beratungsbedarf, um daraus geeignete Maßnahmen zur Unterstützung dieses bereichs zu entwickeln. In einem Kölner Gutachten (EcoRegio 1991), eines von mehreren Kölner Gutachten über Betriebe im Umweltbereich (vgl. Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung 1990; Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik April 1990), wurden Maßnahmen zur Marketingunterstützung und Absatzförderung als wesentliche Förderbereiche benannt. Denkbar wäre hier auch die Unterstützung von ökologischen Landbau betreibenden Betrieben und Anreize zur Bildung von Erzeuger-Verbraucher-Gemeinschaften bzw. die Absatzförderung derartiger Produkte im Hotel- und Kongreßgewerbe der Stadt Bonn.

In arbeitsmarktpolitischer Hinsicht steht die Wirtschaftsförderung vor kurz- und mittelfristigen Aufgaben. Kurzfristig ist den arbeitsmarktpolitischen Problemen, die durch den Abzug des Bundes aus der Region entstehen, entgegenzuwirken. Mittel bis langfristig gesehen geht es um die Anpassung von Qualifikationen an zukünftige Bedarfe, letzlich um eine strukturelle Erneuerung der gesamten Arbeitslandschaft.

Für die integrierte Bewältigung der skizzierten Aufgaben ist ein einheitlicher Träger der regionalen Struktur- und Wirtschaftsförderungspolitik von Vorteil. Dessen Verantwortung und Zuständigkeit sollte die Bereiche Anwerbung von Struktur- und Projektmitteln, Standortplanung, Bestandsentwicklung und Förderung neuer Unternehmen, Technologieförderung vorsorgender Umwelttechniken, Qualifikation und Weiterbildung umfassen. Um hier nicht einige übermächtige Behörde zu etablieren, wäre die Kontrolle über einen regionalen Beirat aus allen wirtschaftspolitisch relevanten Gruppen notwendig. Hierbei sollten die Erfahrungen mit Modellen der 'Public-Private-Partnership', wie sie bereits aus anderen NRW-Regionen vorliegen, berücksichtigt werden.

7.2.2. Innovationsnetzwerk und Technologieförderung

Innovation und Kooperation sind zentrale Faktoren für eine erfolgreiche Bewältigung der wirtschaftsstrukturellen Probleme in der Region Bonn/Rhein-Sieg. Um diese Fähigkeiten zu fördern, zu bündeln und institutionell abzusichern, sollte unter Berücksichtigung sozial-ökologischer Zielsetzungen ein Innovationsnetzwerk Bonn/Rhein-Sieg aufgebaut werden.

Ein solches Netzwerk muß aus dem spezifischen Beratungs- und Innovationsbedarf des ansässigen Gewerbes und Handwerks einerseits und den Möglichkeiten der bestehenden Forschungs- und Qualifizierungseinrichtungen andererseits entwickelt werden. Vorrangiger Aufgabenbereich ist der Forschungstransfer und Beratungsleistungen im Gewerbe und im Handwerk. Das Netzwerk solle jedoch auch offen sein für die Verbraucherberatung, die Kommunalverwaltung und die kommunalen Eigenbetriebe. Das Innovationsnetzwerk sollte aus mehreren Forschungs- und Technologieeinrichtungen bestehen und einen Verbund einzelner Produktions- und Dienstleistungsbetriebe entlang bestimmter Produktlinien und Produkte ermöglichen.

Kristallisationskern eines solches Netzwerkes könnte ein neuzuschaffendes "Institut für materialsparende Techniken und Recyclingfähige Materialien" an der Glasfachschule Rheinbach sein. Eine Erweiterung (wie anderernorts schon angedacht) zu einer Fachhochschule für Neue Werkstoffe wäre eine mögliche längerfristige Perspektive. Aus ökologischer Sicht könnte in einer solchen Einrichtung über den Ersatz von Verbundstoffen, den Einsatz naturfreundlicher Baumaterialien im Bauhandwerk, umweltverträglicherer Verpackungsmaterialien, oder auch recyclingfreundlicher Büromaterialien praxisnah geforscht werden. Spezielle Anstrengungen müßten unternommen werden, um an die Zielgruppe der Handwerksbetriebe zu gelangen. Auch Abfallverwerter wären Zielgruppe der Transferbemühungen. Möglich wäre die Ausschreibung von Förderpreisen in den Spezialbereichen neue Werkstoffe, Transport und Logistik, angepaßte Technologien, um vorbildliche Technikanwendungen bekannt zu machen und zu würdigen. Auch sollten Foren und Workshops unter dem Motto "Unternehmer lernen von Unternehmern" durchgeführt werden.

Als weiteres Element des Innovationsnetzwerkes schlagen wir ein "Institut für Transport und Logistik" vor. Zu dessen Aufgaben würde u.a. die Entwicklung umfassender Transportdienstleistungen - unter vorrangiger Ausrichtung der Transportkonzepte auf ihre Stadt- und Umweltverträglichkeit - gehören. Bedarf und Probleme dieses Bereichs sind im Vorfeld durch die Organisation einer regionalen Güterverkehrsrunde zu ermitteln, in die alle Akteure und Betroffene des Güterverkehrs, einschließlich der Raumplanung und der Umweltverbände, ihre Interessen, Belange und Zielvorstellungen einbringen können.

Ein "Bonner Zentrum für Angepaßte Technologien" (BAT) an der Universität Bonn wäre ein weiterer Baustein. Aufgabenfeld des BAT wäre besonders der Transfer sanfter, angepaßter Technologien in Ländern der Dritten Welt und Osteuropas. Die Techniken sollten in der Region im Rahmen von Demonstrationsanlagen erprobt werden. Mögliche Anwendungsgebiete wären der organische Landbau und Handwerkstechniken bei der Verwendung ökologischer Baumaterialien (z.B. Lehm). Im Gegensatz zur High-Tech-Orientierung der F+E-Förderung sollte hier ein Ansatz verfolgt werden, praxisnah und problembezogen sowie mit sparsamen und einfachen Mitteln eine Lösung zu suchen. Erfahrungen und Kontakte in dieser Hinsicht bestehen am Institut für organischen Landbau oder auch am Geographische Institut der Unversität, aber auch im Bundesministerium für Wirtschaftliche Zusammenarbeit.

7.2.3. Lebens- und Umweltqualität

Die in der Region bestehenden Umweltprobleme, wie die Flächenknappheit in der Stadt Bonn, Verkehrsbelastungen, das Abfallproblem, sollten zum Ausgangspunkt der Stadtplanung und Stadt- und Regionalentwicklung werden.

Die Erstellung eines integrierten Siedlungs- und Gewerbeflächenkonzeptes, das die Flächennutzungsansprüche koordiniert und Belastungen im Vorfeld vermeidet ist seitens der zuständigen Ämter sofort in Angriff zu nehmen. Hierbei sind Alternativen zur bisherigen Flächenmonopolisierung des Bundes in Bonn und ein verbindlicher Zeitplan für die Übergabe dieser Flächen festzulegen. Die Region sollte hierfür einen Flächen- und Gebäudefond aufbauen, der unter Abwägung der Sozial- und Umweltverträglichkeit sowie städtebaulicher Aspekte die Vergabe regelt.

Großinfrastrukturprojekte wie der höchst umstrittene Flughafenausbau müssen einer kritischen Prüfung ihrer Raum-, Sozial- und Umweltverträglichkeit unterzogen werden. Die immensen Investitionssummen könnten in anderen Bereichen verwendet und dort einen wesentlich größeren strukturellen Beitrag zur Verbesserung der Standort-, Lebens- und Umweltqualität in der Region erreichen. Wichtig wäre die Erstellung und Umsetzung eines ökologischen Verkehrskonzeptes und die Stärkung des ÖPNV. Die Energieversorgung sollte auf Verfahren der dezentralen Kraft-Wärme-Kopplung umgestellt werden. Regenerative Energieträger sind stärker als bisher zu nutzen. Hier könnten insbesondere die Flächen großer Verwaltungsgebäude mit Solarzellen ausgestattet werden. Die Region Bonn/Rhein-Sieg sollte wie andere Städte und Regionen in NRW per Rats- oder Kreistagsbeschluß Mitglied des Klimabündnisses werden und die Verwaltung beauftragen, Modellprojekt zur flächenhaft Umsetzung der CO2-Minderung für den eigenen Zuständigkeitsbereich zu entwickeln.

Neben den ökologischen Qualitäten müßte das Niveau sozialer Infrastruktur erhalten werden. Die Ausstattung mit Kindertagesstätten gilt immer mehr wie auch die ÖPNV-Erschließung als relevanter weicher Standortfaktor bei Ansiedlungsentscheidungen von Unternehmen. Für die wohnungsnahe Versorgung älterer Menschen müssen Konzepte entwickelt werden. Die regionalen Wohnungsmarktengpässe werden sich in absehbarer Zeit nicht entschärfen, durch den Ausbau der Hochschule wird eher zusätzliche Nachfrage geschaffen werden. Deshalb ist der Bau neuen und preiswerten Wohnraums notwendig. Hier sollten auch besonders Projekte ökologischen und sozialen Wohnens gefördert werden.

7.3.4. Regionale Kooperation

Ziel von ZIN war es ursprünglich, Wirtschafts- und Technologiepolitik zu regionalisieren, regionale Aspekte und sektorale Ansätze miteinander zu verknüpfen. Dialog und Kooperation der regionalen Akteure sollten gefördert und durch Institutionalisierung verstetigt werden. Schließlich sollten die Akteure in einem Konsensfindungsprozeß Leitbilder und Leitprojekte künftiger regionaler Entwicklung festlegen und fortschreibungsfähige regionale Entwicklungskonzepte entwickeln. Derzeit steht ZIN an Scheideweg zwischen Auflösung zugunsten einer regionalisierten Kommunalpolitik oder der Integration in einen strukturpolitischen Gesamtansatz des Landes.

Auch die Verknüpfung der ZIN-Verfahren mit anderen Planungsebenen ist noch ungeklärt. Hier ist eine Verzahnung und Funktionsteilung von Regionalentwicklungskonzepten und dem Gebietsentwicklungsplan anzustreben. Der Gebietsentwicklungsplan steckt den raumordnungspolitischen Entwicklungsrahmen für die Nutzung natürlicher Ressourcen und die Verteilung der infrastrukturellen Grundaustattung ab und schafft verbindliche Vorgaben für die öffentliche Instanzen. Das Regionalentwicklungskonzept dient dagegen als ziel- und maßnahmenorientiertes Handlungskonzept der spezifischen Profilierung der jeweiligen Region anhand von Leitbildern und Leitprojekten und fördert freiwillige Kooperation der regionalen Akteure.

Der Zusammenschluß mit dem Kreis Ahrweiler über die Landesgrenzen hinweg ist ein erster Schritt zur Kooperation in größerem regionalem Verbund, die immer notwendiger wird, um sich als Wirtschaftsstandort innerhalb Europas zu profilieren. Angesichts immer stärker werdender funktionaler Verflechtungen wird auch die Verhandlung von Funktionszuweisung und Stadt-Umland-Problemen zwischen den Regionsteilen notwendig. Die dritte Ebene regionaler Koperationsnotwendigkeit ist die der Strukturpolitik und der Bestandsförderung. Da eine solche regionale Kooperation innerhalb des räumlichen Zuschnitts bestehender funktionaler Verflechtungen stattfinden sollte, ist darüber nachzudenken, den regionalen Verbund auf die Kreise Euskirchen und Neuwied sowie den Erftkreis auszuweiten. Wenngleich dem bislang noch ein gegenseitiges Konkurrenzverhältnis entgegensteht, sollte langfristig auch eine Kooperation größeren regionalen Zuschnitts wie dem RegioVerein Köln, Bonn und Nachbarn angestrebt werden. Brüssel wird sicher ein gewichtiger Akquisitionspartner der Regionen, jedoch muß Bonn/Rhein-Sieg auch die bislang zur Landesregierung unterentwickelte Beziehung aufgebauen, um sich künftig im kommunalen Wettbewerb um knappe Fördermittel behaupten zu können.

Um die Vorteile funktionaler Arbeitsteilung nutzen zu können und sich einer Vereinnahmung durch die Metropole Köln zu entziehen, wird Bonn sich künftig den bestehenden Konkurrenzverhältnissen zum Umlandkreis, zum Kreis Ahrweiler, zu Köln und anderen Kooperanden stellen und sich auf das weit unspektakulärere Niveau regionaler Bezüge einlassen müssen.

Von daher steht die Erstellung eines Regionalentwicklungskonzeptes, die Formulierung regionaler Leitbilder und die Ableitung regional und strukturpolitisch bedeutsamer Leitprojekte weiter auf der Tagesordnung. Zentrale Vorraussetzungen für das Gelingen eines solchen Prozesses sind:

- eine umfassende Bestandsanalyse der Stärken und Schwächen,
- Auswertung dieser Analysen nicht nur nach vordergründigen wirtschaftlichen Kriterien,
- Stärkung der regionalen Indentität durch die öffentliche Diskussion verschiedener Entwicklungspfade,
- wissenschaftliche Begleitung und Moderation,
- institutionelle Absicherung der Ergebnisse über die Gründung eines Regionalbüros.

Notwendig ist eine Transparenz des gesamten Verfahrens sowie die Einbeziehung der regionalen Öffentlichkeit. Eine solche Forderung stößt derzeit auf zahlreiche Hemmnisse. Die regionalpolitische Landschaft ist durch Abschottung und Ausgrenzungsmechanismen der verschiedenen politischen Milieus gekennzeichnet. Ein regionalpolitischer Diskurs über die Zukunft der Region kann jedoch nur gelingen, wenn die bestehenden Barrieren und Berührungsängste abgebaut werden.

Aus den bisher gemachten zahlreichen Einzelvorschlägen und Ideen sind im Rahmen einer ökologischen Strukturpolitik integrierte Handlungsfelder zu bilden, in denen insbesondere der Zusammenhang zwischen den Innovationsaufgaben der Unternehmen, den Fachaufgaben der Verwaltung und der Verbesserung der Lebens- und Arbeitsverhältnisse in der Region herausgearbeitet werden sollte. Wie eine solche Aufgabe anzugehen ist, soll an den folgenden Bereichen exemplarisch dargestellt werden.

7.3. Handlungsfeld: Wirtschaftsförderung und Abfallwirtschaft

7.3.1. Allgemeine Handlungserfordernisse

Die Abfallwirtschaft steht in den nächsten Jahren vor dem Problem wachsender Müllmengen bei gleichzeitig begrenzten Entsorgungskapazitäten (Deponien, neue Müllverbrennungsanlagen)

Allgemeine Bekenntnisse zum programmatischen Dreischritt "Vermeiden, Verwerten, schadlos Entsorgen" reichen nicht mehr aus, einen absehbaren Abfallnotstand abzuwenden. Taten müssen folgen. Im Einzelnen wird folgender Handlungsbedarf gesehen:

- Verbesserung der Abfallverwertung (Sortenreinheit, Vermarktung),

- Förderung abfallvermeidender Maßnahmen,

- Umstellung des öffentlichen Beschaffungswesens unter dem Gesichtspunkt der Abfallvermeidung, Aufbau von Beratungskapazitäten zur Förderung der Abfallvermeidung in Privathaushalten, Gewerbe und Industrie.

- Umstellung des öffentlichen Beschaffungswesens unter den Gesichtspunkten verstärkter Verwendung von Stoffen, Schaffung von Märkten für Recyclingprodukte, Verbesserung der Wertstofferfassung, Einrichtung von Abfallbörsen, Bauabfallverwertung, Kunststoffrecycling, Grünabfall-Kompostierung, Kompostierung der organischen Fraktionen des Hausmülls, Klärschlammkonvertierung.

- Verbesserung der Abfallstatistik,

- Erfassung von Computerschrott aus dem tertiären Bereich, Erfassung von Sonderabfällen des metallverarbeitenden Gewerbes, Erfassung von speziellen landwirtschaftlichen Abfällen wie Plastikfolien, Plastikkanister, Düngemittelsäcke,

- Entgiftung der Abfälle durch Materialkonversion

- Getrennte Erfassung giftiger Abfälle, Boden- und Räumgutdekontamination, Entsorgung FCKW-haltiger Abfälle

- Verbesserung der Abfallbeseitigung durch neue logistische Konzepte

- Verbesserung der Untersuchungsmethoden altlastenverdächtiger Standorte

In den genannten Maßnahmen wird ein Beitrag zur Standortsicherung von Industrie und Gewerbe und damit auch zur Arbeitsplatzsicherung gesehen. Eine genauere Abschätzung möglicher Beschäftigungswirkungen sollte erfolgen. Wegen des erheblichen Nachhol- und Umstellungsbedarfs bei den Entsorgungsanlagen wird davon ausgegangen, daß die Träger der Entsorgung und die Abfallwirtschaft Investitionen in Millionenhöhe verausgaben müssen. Die gesetzlichen Aufgabenträger sollen - soweit sie hier gefordert sind - mittels Gebührenfinanzierung die Mehrkosten abdecken. Bei Pilotprojekten, bei Senkung der Schadstoffemissionen unter die gesetzlichen Grenzwerte und im Handlungsfeld Sonderabfall ist das Land grundsätzlich bereit, die Aktivitäten zu bezuschussen.

7.3.2. Sonderabfälle in Gewerbe und Industrie des Rhein-Sieg-Kreises

Für den Rhein-Sieg-Kreis liegt ein umfassendes und anpruchvolles Konzept zur Reduzierung von Sonderabfällen in Gewerbe und Industrie vor (vgl. Hoffmann/Senff, 1992). Ausgehend von den Zuständigkeiten des Amtes für Abfallwirtschaft und Gewässerschutz liegt der Schwerpunkt des Konzeptes auf einer branchenorientierten Beratung der Betriebe. Gegenwärtig liegen folgende Beratungskonzepte vor:

- Kfz.-Gewerbe/Tankstellen
- Ärzte, Zahnärzte, Apotheken
- Krankenhäuser
- Einzelhandel, Supermärkte
- Verwaltung/Behörden
- Metallverarbeitung, Galvanikbetriebe
- Maler- und Lackierer
- Chemische Reinigungen
- Möbelhandel
- Landwirtschaft

Informationelle Basis dieser Konzepte ist zum einen eine Recherche der Verwertungsmöglichkeiten von Abfällen im gesamten Bundesgebiet und zum anderen eine regionale Bilanzierung der nachweispflichtigen Abfälle. Das herausragende Ergebnis der regionalen Analyse ist der Tatbestand, "daß 82 % aller nachweispflichtigen Abfälle in nur 12 Betrieben erzeugt werden." (ebd. S. 14) "Die bei weitem größten Abfallmengen innerhalb des verarbeitenden Gewerbes (54 528 t) entfallen auf die chemische Industrie (35 352 t). Zusammen mit dem metallverarbeitenden Gewerbe (13 400 t) enstehen in diesen beiden Wirtschaftsbereichen 80 % des gesamten Abfallaufkommens der Region."(ebd.) Von diesen Abfällen werden etwas weniger als die Hälfte in der Region entsorgt; 34 438 t werden außerhalb der Region entsorgt. Vor dem Hintergrund der allgemeinen Entsorgungsengpässe und der Auflagen des RP ist der Abfallexport ein unsicherer Pfad, der in Zukunft nicht so ohne weiteres mehr zur Verfügung steht. Auch von daher kommt der durchgeführten Abschätzung des technischen Vermeidungs- und Verwertungspotentials eine große Bedeutung zu.

Tabelle 7.1: Schätzung der technischen Vermeidungs- und Verwertungspotentiale für mengenrelevante, nachweispflichtige Abfallarten

Abfallart	Abfallschlüssel/ Untergruppe	Vermeidung	Interne Verwertung	Externe Verwertung	Technische Vermeidungs- und Verwertungspotentiale [%]
Feste mineralische Abfälle	31 400	keine Angaben	keine Angaben	keine Angaben	keine Schätzung möglich
Putzerei- und Strahlsand	31 402	gering	gering	mittel	20–30
Bauschutt	31 409	keine Angaben	keine Angaben	keine Angaben	keine Schätzung möglich
Ölverunreinigter Boden	31 423	mittel	gering	hoch	60–80
Zunder	53 102	gering	gering	hoch	80–100
Metallbehältnisse mit schädlichen Anhaftungen	35 106	hoch	gering	mittel	40
Trockenbatterien	35 325	–	–	–	0
Bleiakkumulatoren	35 322	–	–	hoch	100
Metallschleifschlämme	35 502	gering	gering	hoch	40
Galvanikschlämme	511	hoch	keine	mittel	60–80
Motoren- und Getriebeöle	54 112	mittel	mittel	hoch	5–10
Bohr- und Schleifölemulsionen	54 402	hoch	gering	gering	40–60
Öl- und Benzinabscheideinhalte	54 702	keine	keine	gering	keine
Lack- und Farbschlämme	55 503	hoch	hoch	mittel	40–60
Altlacke, Altfarben, ausgehärtete Lackierabfälle	55 501/55 512	gering	gering	gering	0–10
Druckfarbenreste	55 509	keine Angaben	keine Angaben	keine Angaben	keine Schätzung möglich
Ausgehärtete Kunststoffabfälle	571	keine Angaben	hoch	hoch	50–60
Nichtausgehärtete Kunststoffabfälle	572	keine Angaben	keine Angaben	keine Angaben	keine Schätzung möglich
Abwasserreinigungsschlämme	946	keine Angaben	keine Angaben	keine Angaben	keine Schätzung möglich

Quelle: Hoffmann, Senff, 1992, S. 16

In einem weiteren Arbeitsschritt wurden die wichtigsten Abfallerzeuger besucht und hierbei folgende Probleme ermittelt (vgl. ebd. S.16):

- die geplanten Abfallentsorgungsmaßnahmen entsprechen nicht immer dem Stand der Technik,
- in der Regel findet nur eine isolierte, mediale Betrachtung der Belastungen statt; integrierte Verknüpfungen sind selten,
- nachgeschaltete Reinigungstechniken überwiegen,
- die Beschäftigten sind kaum über Weiterbildungsmaßnahmen in die Innovationsvorhaben einbezogen worden.

Vor dem geschilderten Problemhintergrund sollten nach unserer Auffassung in der industriellen und landwirtschaftlichen Produktion der Region Bonn/Rhein-Sieg folgende Grundsätze verfolgt werden:

- Vermeidung von Abfällen als oberste Priorität aller Produktionsverfahren und der Gestaltung der Produktion,
- sortenreine Wertstofferfassung und/oder Rückführung in den Produktionsprozeß,
- gleiches technologisches Niveau der Abfallwirtschaft und der Güterproduktion,
- Beseitigung der industriellen Abfälle in der eigenen Region,
- Minimierung der Gesamtemissionen der Abfallbehandlung und -ablagerung.

Die akuten Entsorgungsengpässe im Bereich der Abfallklassen 4/gewerbliche Sonderabfälle und neuer gesetzlicher Anforderungen an die Entsorgung industrieller Abfälle (TA-Abfall) machen es zwingend notwendig, abfallwirtschaftliche Maßnahmen im Vorfeld der letztendlichen Ablagerung der Reststoffe zu ergreifen. Hinsichtlich der regionsspezifischen und kommunalen Anpassung dieser Maßnahmen besteht ein erheblicher Forschungs- und Beratungsbedarf.

7.4.3. Der mögliche Beitrag der Wirtschaftsförderung zu einer ökologischen Abfallwirtschaft

*** Einige Vorüberlegungen**

Eine ökologische Abfallwirtschaft mit der Priorität zur Abfallvermeidung verlangt von den regionalen Akteuren ressortübergreifendes Denken und Handeln. Die Instrumente Satzung/Gebührengestaltung, Öffentlichkeitsarbeit und Beratung, Infrastrukturgestaltung, Beschaffungswesen und Wirtschafts- und Technologieförderung müssen in ein Gesamtkonzept eingebunden werden.

In einem solchen integrierten Konzept gibt es zunehmend Schnittmengen zwischen der Abfallwirtschaft und der Wirtschaftsförderung. Die neuen gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich der Abfallvermeidung, Abfallverwertung und schadlosen Entsorgung stellen insbesondere Klein- und Mittelbetriebe im gewerblichen Bereich und das Handwerk vor Probleme, die sie nicht ohne Hilfe von außen lösen können. Die Wirtschaftsförderung sollte dies zum Anlaß nehmen, nicht erst aktiv zu werden, wenn die Gewerbeaufsicht Alarm schlägt, sondern vor allem dazu beitragen, vorbeugende Maßnahmen zur Abfallvermeidung im Sinne einer Standortsicherung der Betriebe zu fördern. Der Wirtschaftsförderung käme insbesondere die Aufgabe zu, die abfallwirtschaftlichen Instrumente Öffentlichkeitsarbeit und Beratung im Rahmen der Technologieförderung zu flankieren. Notwendig sind insbesondere sozial-ökologische Innovationen, also technische und organische Neuerungen, die sich in räumlicher, sozialer und ökologischer Hinsicht an das betriebliche Umfeld der Maßnahmen anpassen und vorsorgenden Charakter haben. Dies schließt nicht aus, daß auch nachsorgende Techniken zum Einsatz kommen müssen. Nur sollte das Innovationsverständnis nicht auf die End-of-the-Pipe-Techniken beschränkt bleiben. Als einen ersten Schritt in diese Richtung sind unserer Auffassung nach die Vorschläge des Innovationskreise Bonn/Rhein-Sieg zu bewerten (vgl. Innovationskreis Bonn/Rhein-Sieg 1991, S. 41 ff.)

Die notwendige Neuorganisation der Wirtschaftsförderung kommt dem Anliegen einer ökologischen Orientierung u.U. entgegen. Die Absicht, eine gemeinsame Wirtschaftsförderungsgesellschaft für die Stadt Bonn, den Rhein-Sieg-Kreis und den Kreis Ahrweiler ins Leben zu rufen, schafft erst einmal eine Situation, in der offen und ohne Vorbehalte über die zukünftigen Aufgaben einer solchen Gesellschaft zu beraten wäre. Die Aufgaben und Möglichkeiten einer 'Ökologische Wirtschaftsförderung' sollten auf jeden Fall berücksichtigt werden.

Abbildung 7.1: Bausteine einer ökologischen Wirtschaftsförderung

Bausteine einer ökologischen Wirtschaftsförderung

projektbezogen** **problembezogen** **produktbezogen

- Förderung von integrierten und vorsorgenden Umwelttechniken
- Wissenstransfer: Ökotechniken und Ökomärkte
- Initiierung und Koordination ökologischer Qualifikationsangebote
- Ökologische Arbeitsfelder im 2. Arbeitsmarkt
- Aufbau eines ökologischen Netzwerkes

mögliche Synergieeffekte

* Vermarktung des vorhandenen Wissens fü•r neue Anwendungen ("zweites Bein")
* Kooperation mit Wissenschaft und/oder anderen Unternehmen ("Verbundprojekte")
* Erfahrungsaustausch bei Existenzgr•ündungen
* Umsetzung des "Umweltwissens" in Projekte benachbarter Märkte

Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) 1992

In diesem Zusammenhang wäre zu überlegen, ob sich die Wirtschaftsförderung die ökologische Herausforderung nicht stärker als bisher im Bereich der Innovationsförderung zu eigen machen sollte. Der Bereich ökologisch orientierter Technologie- und Innovationsförderung sollte hierbei nicht als etwas Zusätzliches angesehen werden, was neben den eigentlich wichtigen Aufgaben der Wirtschaftsförderung wahrgenommen wird, sondern sie sollte als Querschnittsaufgabe in allen Abteilungen der neuen Gesellschaft verankert und professionell umgesetzt werden. Das mögliche Aufgabenspektrum ist in folgender Abbildung dargestellt.

Abbildung 7.2: Querschnittsaufgaben zwischen Wirtschaftsförderung und Abfallwirtschaft im Bereich Abfallvermeidung und -verwertung im Gewerbe

Ökonomische Anreize/ Restriktionen	**Kooperation**	**Information und Beratung**
* Programm zur Technologie-/ F+E-Förderung * Konzentration verschiedener Wirtschaftsförderungsprogramme unter abfallwirtschaftl. Aspekten * Förderung abfallarmer Produkte, auch durch öffentliches Beschaffungswesen * Förderung des Verkaufs von losen Waren im Handel * Berücksichtigung abfallwirtschaftlicher Aspekte bei der Flächenpolitik * Angebot bzw. Förderung von Beratungsleistungen für Unternehmen * Steuerliche Diskriminierung von Altanlagen, Bevorzugung von Neuanlagen (z.B. Sonderabschreibung) * Auflagen bei der Erteilung von Betriebsgenehmigungen (z.B. Fast-Food-Restaurants mit Einweggeschirr)	* Branchenvereinbarung hinsichtlich Reduktionsquoten und umzusetzender Maßnahmen mindestens nach den Standards des Abfall- und des Bundesimmissionsschutzrechtes * Vereinbarung zu Verwertungszusammenschlüssen ggf. inkl. Errichtung zentraler Verwertungsanlagen *öffentlich-rechtliche Vereinbarungen mit sonderabfallintensiven Großbetrieben * Gründung wirtschaftsgetragener abfallwirtschaftlicher Fonds * Freiwillige Vereinbarungen zu Modellprojekten Abfall-Leasing * Rücknahmeverpflichtungen * Gründung eines Sachverständigenrates/ Kontrollrates für die Einhaltung von freiwilligen Vereinbarungen, Verleihung von Produktauszeichnungen etc. ggf in Verbindung mit der VVV-Kommission * Gründung eines ständigen Dialog-Forums aus Wirtschaft, Umweltverbänden, Bürgern, ggf. in Verbindung mit der VVV-Kommission	* Schaffung von Gütesiegelsystemen für abfallarme Produktionen/Produkte sowie für Recycling-Produkte mit Eigen- und Fremdüberwachung * Aufbau von Beratungssystemen in Kooperation mit Verbänden und/ oder Aufsichtsbehörden, u.U. ausgeweitet zu "Vermeidungsagentur" * Aufbau/ Stärkung von Wertstoffbörsen * Aufbau von Infosystemen/ Datenbanken der Aufsichtsbehörden zu Stand der Technik, Ersatzstoffe, Vollzugserfolgen, Rechtslage etc. * Produktinformation in Zusammenarbeit mit Verbraucherorganisationen * Programm betrieblicher Weiterbildung * Programm Weiterbildung in Aufsichtsbehörden * Konzentrierte Presse- und Werbeaktion * Umweltpreis

Quelle: Edom u.a. 1992/ Überarbeitung und Ergänzung durch IÖW

Konkret bezogen auf die vorliegende Aufgabenstruktur der Wirtschaftsförderungsgesellschaft heißt dies, daß unter den Stichworten 'Bestandsentwicklung' und 'Durchführung von standortbezogenen Initialprojekten' z.B. auch ein Aufgabenbereich 'Innovationsförderung von Abfallvermeidungstechniken' angesiedelt werden könnte.

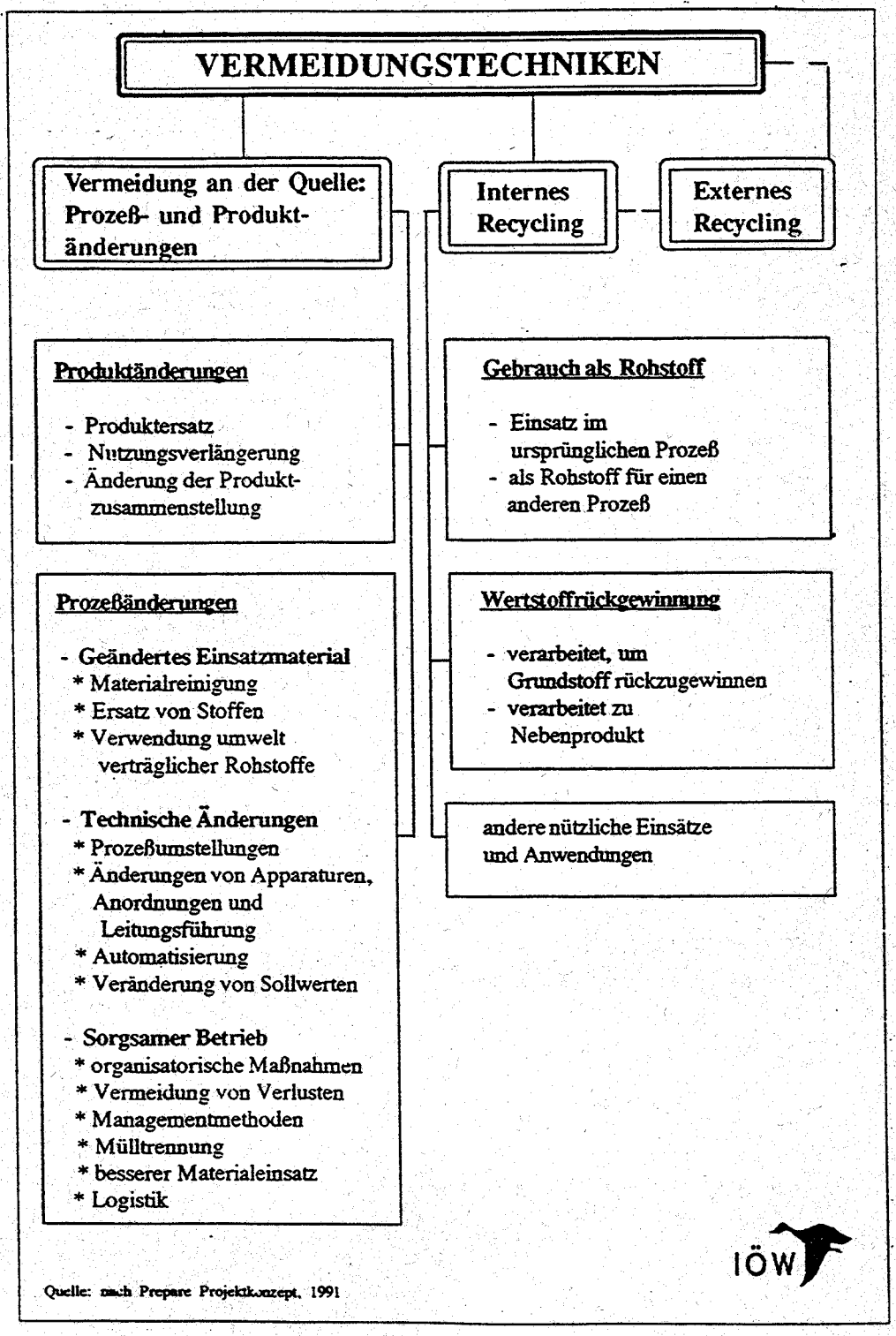
* **Abfallvermeidung und Abfallverwertung als Innovationsaufgabe - ein neues Handlungsfeld der kommunalen Wirtschäftsförderung?**

Betriebe, die auf umweltfreundlichere Verfahren und Produkte umstellen wollen, sollten in die Technologieförderung einbezogen werden. Die Wirtschaftsförderung kann darüber hinaus anregen, daß in den Technologiezentren und Transfereinrichtungen der Hochschulen verstärkt abfallarme Verfahren und Technologien erprobt und erforscht werden. Forschung und Förderung sollten sich insbesondere auf folgende Vermeidungsmöglichkeiten beziehen:

- Produktänderungen (Produktersatz, Nutzungsverlängerung, Änderung der Produktzusammensetzung),
- Prozeßänderungen (stoffliche Konversion zur Minimierung von Schadstoffen, Einsatz von Spar- und Recyclingtechniken),
- Mülltrennung und abfallarme Logistik/Verpackung,
- systematische Darstellung der betrieblichen Reststoff- und Sonderabfallströme in Sonderabfallkatastern und Stoffbilanzen,
- regelmäßige Kontrolle von Abfallströmen und Emissionen der Behandlungsanlagen durch unabhängige Einrichtungen.

Die Technologie- und Innovationsförderung sollte sich stärker als bisher den Techniken der Abfallvermeidung zuwenden (vgl. Abb. 7.3.). Dies ist ein weites Handlungsfeld und sollte von daher unter Umständen in Kooperation mit der Glasfachschule Rheinbach in Angriff genommen werden und auch Gegenstand eines Innovationsnetzwerkes (vgl. Kap.7.2.) sein.

Abbildung 7.3. Vermeidungstechniken in der Abfallwirtschaft



Quelle: nach Prepare Projektkonzept, 1991

In der Analyse, Darstellung und Bewertung von Abfallströmen und Emissionen spielen Ökobilanzen und Produktlinienanalysen eine wichtige Rolle, insbesondere um die angesprochenen Informationsdefizite der Abfallwirtschaft zu mindern. Ansatzpunkte zur Einführung von ökologisch orientierten Informationssystemen wären vor allem bei folgenden Unternehmen gegeben:

a. Bei Unternehmen, die bisher aus sicherheitstechnischen Gründen bereits weitgehend eine stoffliche Bilanzierung durchführen. Hier wäre die Aufgabe, das vorhandene Informationsmaterial unter dem Gesichtspunkt einer quantitativen und qualitativen Abfallvermeidung neu zu bewerten und die Möglichkeiten von Rohstoffsubstitution und Materialsparen zu klären.

b. Bei Unternehmen, deren Produkte in besonderer Weise von den lokalen und regionalen Naturpotentialen und der Umweltqualität abhängig sind (z.B. landwirtschaftliche Betriebe und Brauereien durch eigene Brunnen) und die einen ökologisch sensiblen Markt beliefern (z.B. Molkereien). Hier ist ein besonderes Eigeninteresse zu vermuten, das zur freiwilligen Einführung einer Stoffbilanz mit abfall- und umweltpolitischer Orientierung führen könnte.

c. Bei Unternehmen, die aufgrund neuer gesetzlicher Vorschriften gezwungen sind, neue Verfahren und Techniken einzuführen. An diese Betriebe sollte die Wirtschaftsförderung auch den Gedanken einer stofflichen Konversion herantragen, um zu überprüfen, ob es nicht ungefährlichere, umweltfreundlichere Ersatzstoffe gibt, die hinsichtlich des Technikeinsatzes unter Umständen weniger Aufwand verlangen als die klassischen End-of-the-Pipe-Lösungen. Hierbei handelt es sich zum Teil um Betriebe, die aufgrund der technischen Umstellungsphase auf öffentliche Förderung angewiesen sind.

* **Beschäftigungspolitische Förderung und Einbeziehung in die Öffentlichkeitsarbeit**

Es ist sinnvoll, die Projekte und Initiativen, die sich im Bereich der Abfallvermeidung und -verwertung engagieren, in arbeitsmarktpolitische Überlegungen einzubeziehen, um Arbeits- und Ausbildungsplätze zu schaffen. So hat z.B. der Förderkreis 'Sinnvolle Arbeit' e.V. in Dortmund die Ausbildung zum Ver- und Entsorger mit Schwerpunkt Kompostierung aufgenommen. Das setzt auch eine angemessene finanzielle Förderung dieser Arbeit durch die Kommune voraus bzw. die Bereitschaft der Kommune, diese Mittel auf Landesebene oder bei der Bundesanstalt für Arbeit (2. Arbeitsmarkt) zu akquirieren. Die Wirtschaftsförderung kann im Rahmen ihrer Möglichkeiten (Förderung, Beratung) desweiteren die Existenzgründung von Reparaturbetrieben und die Hersteller von Mehrweg-Produkten und anderen umweltschonenden Produkten unterstützen.

Mit Blick auf die Öffentlichkeitsarbeit der Abfallwirtschaft bleibt einzufordern, daß die Wirtschaftsförderung insgesamt stärker an diesen Aktivitäten beteiligt wird. Ihr kommt eine wichtige Mittlerrolle zwischen Abfallproduzenten, Konsumenten und Entsorgern zu. Diese kann beispielsweise dadurch wahrgenommen werden, daß einmal im Jahr ein ortsansässiges Unternehmen für seine Bemühungen einen 'Umweltpreis' erhält und in die Beurteilung zur Preisverleihung alle relevanten Akteure einbezogen werden. Das Motto einer solchen Veranstaltung könnte lauten: 'Unternehmen lernen von Unternehmen'.

* **Beratungs- und Weiterbildungskonzept**

Ein Beratungs- und Weiterbildungskonzept für die Beschäftigten in den abfallerzeugenden Betrieben ist dringend geboten, da diese ja die neuen Vermeidungs- und Verwertungstechniken handhaben müssen. Ein Bildungsangebot 'Neue Technologien in der industriellen Abfallwirtschaft' sollte zunächst entlang des tatsächlichen Bedarfs spezifiziert werden. An der Erstellung dieses Konzeptes, welches von der Abfallwirtschaft und der Wirtschaftsförderung gemeinsam organisiert werden sollte, können einbezogen werden: die Kommunen und ihre Entsorgungseinrichtungen, die gewerbliche Abfallwirtschaft, die Universitäten (Ingenieurwissenschaften), die vorhandenen Technologiezentren und die privaten Entsorgungs-Unternehmen .

Aufgabenschwerpunkte eines solchen Konzeptes könnten sein:

- Information und Erfahrungsaustausch über Abfallvermeidungstechniken und Verwertungstechnologien unter Berücksichtigung des branchenspezifischen Handlungsbedarfs zu gewährleisten,

- das fachliche Know-How der Aufsichts- und Genehmigungsbehörden z.B. über den Stand der Technik branchenspezifischer Abfallvermeidungs- und -verwertungsverfahren zu nutzen,

- in Kooperation mit der kommunalen Wirtschafts- und Technologieförderung Investitionszuschüsse und zinsgünstige Darlehen für kleinere und mittlere Unternehmen zu organisieren,

- Aus- und Fortbildung von Umweltschutzbeauftragten und Abfallberatern aus der gewerblichen Wirtschaft und den Kommunen zu koordinieren.

Der Vorteil eines solchen Konzeptes wäre die intensive Zusammenarbeit verschiedener Institutionen sowie der Fachgebiete untereinander. In einem weiteren Schritt sollte versucht werden, eine derartige Kooperation über eine Weiterbildungseinrichtung institutionell abzusichern.

7.4. Integriertes Handlungsfeld: Raum- und Siedlungsstrukturkonzept zur Verkehrsvermeidung

7.4.1. Absichten und Regeln für die Erstellung des Szenarios

Für die Darstellung des Handlungsfeldes verkehrsvermeidende Raum- und Siedlungsstruktur wurde die Szenario-Methode gewählt. Die Szenario-Methode erlaubt es, den prozeßhaften Charakter einer Veränderung zu verdeutlichen und ist besonders geeignet, um mögliche Entwicklungen über einen längeren Zeitraum zu beschreiben. Das hier gewählte Verfahren ist ein normativ orientiertes Zielszenario. Es soll vor allem die Diskussion über die Zukunft der Region von den kurzatmigen Vorschlägen zur Hauptstadtdiskussion auf die Notwendigkeit einer längerfristigen Perspektive lenken, die die ökologischen und sozialen Verhältnisse der Region zum Ausgang nimmt.

Dieses Szenario erhebt nicht den Anspruch, bereits alle Aspekte des Handlungsfeldes zu thematisieren. Ergänzungen und weitere Anregungen sind ausdrücklich erwünscht. Vorstellbar wäre, in Work-Shops und Seminaren mit regionalen Akteuren das Szenario weiterzuentwickeln und zu verändern.

Folgende Regeln haben wir bei der Erstellung des Szenarios beachtet:

* Szenarien sind auf die Zukunft gerichtete, integrierte Beschreibungen von Lösungsansätzen.

* Die Darstellungen müssen konsistent und plausibel sein.

* Szenarien sind mögliche Entwicklungspfade; sie besitzen keine Wahrscheinlichkeit des Eintreffens (wie z.B. Prognosen).

* Die Szenarien sind aus Sicht eines bestimmten zukünftigen Zeitpunktes geschrieben (2010)

* Die Szenarien stellen keine Wertungen im Sinne von richtig oder falsch dar.

* Die Szenarien sollen zu einem diskursiven Prozeß führen, in dessen Verlauf sich einzelne Elemente der Szenarien wieder verändern können.

* Die Region Bonn/Rhein Sieg wird unter dem Gesichtspunkt der regionalen und kommunalen Handlungsmöglichkeiten betrachtet. Andere politische Ebenen werden vernachlässigt.

* Als Schlüsselgrößen einer ökologischen Regionalentwicklung werden folgende Teilbereiche dargestellt: Raum- und Siedlungsstrukturen, Wirtschaft und Arbeitsmarkt, technologischer Wandel und Innovationen, Transportorganisation und Mobilität.

7.5.2. Bonn/Rhein-Sieg - Modellregion für eine öko-mobile Raumüberwindung - ein Szenario aus der Sicht des Jahres 2010

* Raum- und Siedlungsstruktur[11]

Eine Umorientierung in der Raumordnungs-, Infrastruktur- und Städtebaupolitik war eine der wichtigsten Anknüpfungspunkte, die bis 1998 enormen Steigerungsraten im Bereich des MIV und ÖV einzudämmen und schrittweise eine ursachenbezogenen Strategie der Verkehrsvermeidung zu realisieren. Die Politikfelder wurden in ein 'Regionales Entwicklungsprogramm zur Verbesserung der sozial-ökologischen Lebensgrundlagen' integriert, dem eine gemeinsame Entwicklungsauffassung des Kreises Rhein/Sieg und seiner kreisangehörigen Gemeinden sowie der Stadt Bonn zugrundelag. Durch dieses gemeinsame Programm, welches durch die Instanzen der Kommunalpolitik verabschiedet wurde, konnte das frühere Neben- und Gegeneinander in der Flächenplanung und der Infrastrukturplanung überwunden werden. Inwieweit diese Zusammenarbeit noch weiter institutionell gefestigt werden konnte - z.B. durch Gründung eines Regionalverbandes - war ein beliebtes Thema der Kommunalwahlkämpfe, ohne jedoch bisher zu weiteren Konsequenzen zu führen. Trotz dieser mangelnden institutionellen Absicherung der Regionalpolitik, wurden in den genannten Politikfeldern eine Reihe weitreichender Maßnahmen getroffen.

Bei der Ausweisung von neuen Gewerbegebieten, bei der Planung von Büro- und Einzelhandelsstandorten, bei der Erschließung von Wohnbauflächen stand zunächst immer eine Frage im Mittelpunkt: Wie kann durch geschickte Funktionsmischung erreicht werden, daß so wenig Mobilitätsanlässe wie möglich gegeben sind?

So erfolgte der Ausbau von Wohnbauflächen nicht mehr ausschließlich orientiert an der Flächenverfügbarkeit und den Grundstückspreisen, sondern entlang bereits definierter Schwerpunktachsen des öffentlichen Verkehrs. Auch wurden amerikanische Erfahrungen mit sogenannten 'pedestrian pockets' modellhaft erprobt: Es wurden ökonomische Anreize für Einzelhändler geschaffen, sich unmittelbar in der Nähe von kleineren Verkehrsknoten des öffentlichen Verkehrs niederzulassen, um so mit einer maßvollen Verdichtung dieser Bereiche dem Konsumenten ein Einkaufen in der Wegekette von der Arbeit nach zu Hause zu ermöglichen. Bei der Planung von Wohngebieten wurde ohnehin verstärkt darauf geachtet, auch Versorgungseinrichtungen und Flächen für soziale Infrastruktureinrichtungen zu integrieren.

Seit der Einführung des Raumordnungsverfahrens in NRW warnen großflächige Einzelhandels- und Freizeitanlagen weit schwieriger durchsetzbar als noch in den 80er und 90er Jahren. Vorraussetzung für die Genehmigung eines Ansiedlungswunsches war die Vorlage eines schlüssigen Verkehrskonzeptes, in dem dargestellt wurde, wie die Marge von höchstens 30% mit dem PKW anreisender Kunden einzuhalten sein würde. Die zusätzlichen Stellplatzflächen durften nicht 5% der Handels- und Lagerflächen des Betriebes überschreiten oder mußten in mehrgeschossiger Bauweise errichtet werden.

---

11 vgl. Hesse, M.: Strukturelle Verkehrsvermeidung als ein Baustein einer langfristigen Innovationsstrategie, unveröffentlichtes Arbeitspapier, Wuppertal 1992.

Darüber hinaus hatten die Kommunen, Bund und Land eine intensive Wohnungsbauförderung begonnen. In Bonn konnte die Wohnungsnot durch Bebauung der Baulücken im Stadtgebiet, deren Potential lange Zeit unterschätzt worden waren, gemildert werden. Teilweise wurden auch integrierte Wohnanlagen mit zugeordneten Versorgungseinrichtungen in leergezogenen Kasernen- und einigen Verwaltungsgebäuden errichtet. Begleitende Maßnahmen waren Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung, die Anlage von "Pantoffelgrün" in mit Grünflächen unterversorgten Stadtgebieten und die Errichtung autofreier Zonen. Erste Maßnahmen in dieser Richtung, ein Grundnetz kleiner Grünflächen im Stadtgebiet, waren damals im Rahmen der IGA 2003 ergriffen worden. Dadurch wurde die Lebensqualität in vielen Vierteln erheblich gesteigert. Darüber hinaus wurden die Freizeit- und Erholungsziele im Umland durch ein Radwegenetz mit den Städten verbunden.

Der sich wandelnde Wohnraumbedarf aufgrund der Schrumpfung des Anteils der Bundesbeschäftigten schaffte auch in einigen Gebieten (Meckenheim, Wachtberg) die Möglichkeit, klassische Eigenheimgebiete funktional und soziostrukturell zu verändern. So wurden zum Teil die baulichen Strukturen verändert, um auch kleinere Haushaltsgrößen versorgen zu können. Aufgrund der Alterstruktur der Bevölkerung (viele Rentner und Pensionäre) war hier ein besonderer Bedarf vorhanden. Um zwischen den unterschiedlichen Bedürfnissen am Wohnungsmarkt zu vermitteln und Wohnungstausch zu fördern, entstanden zahlreiche kleinere Agenturen. Teilzentrale Versorgungsfunktionen wurden nachträglich eingerichtet, um den zahlreichen alten Menschen lange Wege zu ersparen und einen Verbleib in der gewohnten Umgebung zu ermöglichen.

Flächen zu sparen und Verkehr zu vermeiden war auch oberstes Gebot bei der Ausweisung von Flächen zur gewerblichen Nutzung. Gewerbliche Flächen wurden verstärkt in das öffentliche Verkehrsnetz sowie die Güterverkehrsinfrastruktur integriert. Die Wirtschaftsförderungsgesellschaft baute eine neue Abteilung Logistik auf, die die Unternehmen auch hinsichtlich einer Optimierung ihrer Flächennutzung beriet. Durch Mehretagenbau konnte bei einigen Firmen der Flächenbedarf um mehr als die Hälfte reduziert werden. Auch wurden die Betriebe angeregt, Kantinen und Ruhezonen als Gemeinschaftsanlagen zu errichten. Verkehrsentwicklungspläne waren fester Bestandteil der Gewerbegebietsplanung, um rechtzeitig, vor Bezug der Gewerbeflächen, die Gebiete in das ÖPNV-Netz zu integrieren und durch Radwege zu erschließen.

Bonn erklärte sich im Zuge eines neuen Mobilitätsverständnisses zur ersten Fußgängerstadt Europas, Siegburg warb mit dem Slogan 'Stadt der kurzen Wege'. Die kleinräumigere wirtschaftliche Vernetzung, größere Nähe von Wohnort und Arbeitsplatz sowie veränderte Lebensgewohnheiten hatten zur Akzeptanz dieser Modelle beigetragen. Ein immer größerer Teil der täglichen Wege konnte zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Gütertransporte übernahm der Öffentliche Güternahverkehr, der durch logistische Innovationen insbesondere für das Kleingewerbe und Dienstleister eine echte Alternative zu eigenen Lieferwagen wurde. Scharfe Konflikte zeichnen sich jedoch mit dem nach wie vor zunehmenden und sehr belastenden überregionalen Straßenverkehr ab.

Diese und andere Elemente einer sozial-ökologischen Stadt- und Regionalplanung basierten nicht nur auf Verwaltungsentscheidungen. Wichtige Impulse für einzelne Maßnahmen kamen durch eine frühestmögliche Bürgerbeteiligung zustande. Skeptiker, die hierin die Gefahr einer Verzögerung des Planungsablaufs heraufbeschworen, wurden durch die Praxis wiederlegt: die

konsensual orientierten Beteiligungsverfahren führten im Endeffekt sogar zu einer Beschleunigung der Planungen.

* **Wirtschaft und Arbeitsmarkt**

Eine Verknüpfung sozialer, ökologischer und räumlicher Aspekte ist für die regionale Wirtschafts- und Strukturpolitik seit der Verschärfung der Umweltkrise zu einer Selbstverständlichkeit geworden. Zentrales Anliegen ist eine verstärkte Vernetzung von Stoff-, Produkt-, Geld- und Wissenskreisläufen unter Rückgriff auf die endogenen Potentiale der Region. Kommunikationsdichte und Fühlungsvorteile waren insbesondere für die innovativen Kleinunternehmen ein Standortvorteil. Ein neu entstandenes Innovationsnetzwerk Rhein/Sieg, das eng mit dem Bonner Zentrum für angepaßte Technologien (BAT) kooperierte, wurde zu einem Aushängeschild der Wirtschaftsförderung. Das BAT nahm jedoch nicht nur Funktionen hinsichtlich der Binnenentwicklung der Region wahr, sondern bündelte auch Ausbildungs- und Transferaktivitäten im Bereich umweltschonende Agrartechniken. In Kooperation mit dem Forschungszentrum Jülich und der Universität Bonn (Institut für organischen Landbau/ Kulturgeographisches Institut) wurde ein Konzept 'Nachhaltiger Anbau nachwachsender Rohstoffe' erarbeitet und die dazu notwendigen Anbau- und Erntetechniken entwickelt. Insbesondere die wiedererstarkten Ökonomien der Länder Osteuropas zeigten ein großes Interesse an diesen Aktivitäten und schickten ihre Agrarexperten zur Aus- und Weiterbildung nach Bonn.

Ein Programm zum Ausbau sogenanter weicher Standortfaktoren zeitigte erste Ergebnisse. Im Konsumbereich und in der sozialen Grundversorgung wurden insbesondere in den früheren 'Schlafstädten' Neunkirchen-Seelscheid, Swisttal und Wachtberg zahlreiche neue, wohnstandortnahe Angebote geschaffen (Wiederbelebung lokaler Märkte, dezentrale Ambulanzen zur medizinischen Versorgung der vielen alten Menschen, wohngebietsnahe Kindergärten und Kulturzentren etc.). Auch Einzelhandelsgeschäfte mit Angeboten für den täglichen Bedarf, dezentrale Verwaltungsstellen und soziale Dienste wurden in den Wohngebieten eingerichtet oder zumindest an Punkten, die leicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden konnten.

Verkehrsvermeidung wurde auch zu einer Zielsetzung der regionalen Wirtschaftsförderungsgesellschaft. Mit Hilfe lokaler Arbeitsmarktanalysen wurde im gewerblichen Bereich versucht, die Arbeitskräftenachfrage mit dem Angebot in Einklang zu bringen. Hierzu wurden örtlich orientierte Weiterbildungs- und Umschulungsmaßnahmen insbesondere für Bau- und Handwerksbetriebe angeboten, die in besonderer Weise vom Rückgang der Bundesaufträge betroffen waren. Die großen Einzugsgebiete der verbliebenen Bundeseinrichtungen in Bonn mit ihren pendlerintensiven Mobilitätsstrukturen konnten allerdings durch derartige Maßnahmen kaum beeinflußt werden. Hier gelang es jedoch, in einigen Verwaltungen einen neuen Fahrgemeinschaftsdienst für Berufspendler ins Leben zu rufen. Der seit langem überfällige Bau der Hardtbergbahn erfolgte endlich Mitte der 90er Jahre.

Die Politik der strukturellen Verkehrsvermeidung wurde nach einiger Zeit von allen Parteien und breiten Bevölkerungsschichten unterstützt, dies sicher auch deshalb, weil von ihr auch positive arbeitsmarktpolitische Impulse ausgingen.

Der öffentliche Verkehr, die Deutsche Bundesbahn/Regionalbahn und städtische Verkehrsbetriebe trugen mit ihrem Beschäftigungsvolumen in erheblichem Maße zur Sicherung von Arbeitsplätzen in der Wirtschaft bei. Trotz technischer Rationalisierungen in den Fahrdiensten und der Instandhaltung des ÖPNV konnten durch die Erweiterung des Dienstleistungsangebotes zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden.

* **Technologischer Wandel und Innovation**

Ein Schwerpunkt der regionalen Technologiepolitik waren ab Ende der 90er Jahre Innovationen zur Verkehrsvermeidung. Der konkrete technologiepolitische Ansatzpunkt im Innovationsfeld Güterverkehr wurde zum einen in der Entwicklung einer Transportbörse als zentrales Element eines logistischen Dienstleistungszentrums, zum anderen in der Entwicklung eines geeigneten Kleincontainersystems für den innerstädtischen, privaten und gewerblichen Wirtschaftsverkehr gesehen. Diese neuartige Organisation des Transportes brauchte zur schnellen Abstimmung von Angebot und Nachfrage und zur Optimierung der Verkehrsabwicklung neue EDV-gestützte Informationssysteme. Diese wurden durch eine neue Abteilung bei der GMD 'Kommunikation und Transport' zunächst für die Region konzipiert, später auch in anderen Ländern erfolgreich vermarktet.

Das Fahrrad und die darauf aufbauende Weiterentwicklung - das im Bonner Zentrum für angepaßte Technologie (BAT) entwickelte Solarmobil- mit Solarantrieb und automatischer Rückgewinnung der Bremsenergie - machten die nichtmotorisierte Fortbewegung zu einer Imagefrage des 'modernen' Menschen. Entwicklung und Fertigung des "Mobils" wurden in ehemaligen Unternehmen der Fahrzeugbauindustrie vorgenommen, die nach Schließung der Kölner Ford-Werke den größten Teil der Zulieferfunktion für die Automobilwirtschaft einstellen mußten.

Eine teilweise Bündelung und logistische Organisation des städtischen Güterverkehrs schaffte in der Region Bonn/Rhein-Sieg die Voraussetzung für eine Erweiterung des logistischen Leistungsangebotes. Denn vor allem im hochfrequenten innerstädtischen Kleingutverkehr fehlte eine Ergänzung zum Lkw (gewerblicher Güterverkehr) und privatem Pkw (mit "Koffer"-Raum). Als funktionales Bindeglied der Transportketten fungiert eine Behälter- bzw. Kleincontainerstruktur, die gemäß logistischen Grundsätzen (= das richtige Gut zum richtigen Zeitpunkt an die richtige Stelle bringen) organisiert war. Dieses Kleincontainersystem wurde universell anwendbar, an kleinen Sammelstellen oder auch an den Wohnhäusern angebracht (vergleichbar mit dem Briefkastensystem) und war nach Bedarf auch zur die Mitführung in den regulären Verkehren des ÖPNV geeignet (für privaten wie kleingewerblichen Bedarf).

Als organisatorische Innovation wurde parallel dazu eine Abkehr vom individualisierten 'Hol'-System im Stadtverkehr - in dem der private Kunde das Fahrzeug stellt und die Verkehrsleistung erbringt - praktiziert. Eine einfache organisatorische Alternative war die Einführung eines 'Bring'-System mit optimal durchorganisierten Wegeketten - im Prinzip nichts anderes als die Weiterführung des altbekannten Belieferungssystems - allerdings auf einer viel breiteren und allgemein zugänglichen Ebene. Eine Optimierung (und spürbare Reduzierung) der dabei anfallenden Transporte konnte durch die Anwendung eines geänderten Verteilprinzips erreicht werden: es wird nicht mehr das gleiche Gut zu verschiedenen Empfängern gebracht, sondern verschiedene Güter zum gleichen Empfänger. Auf der Basis

umweltschonender, stadtverträglicher kleiner Fahrzeuge wird der Gütertransport optimal an das jeweilige Transportbedürfnis sowie die beengten stadträumlichen Verhältnisse in der Region angepaßt.

Im Jahre 2005 wurden die vorgestellten Elemente eines Güternahverkehrssystems in Bonn zu einer integrierten Stadtlogistik ausgebaut, das die verschiedenen, bisher voneinander unabhängig arbeitenden Transportdienste miteinander verbindet. Ein großer Teil der überflüssigen Parallelverkehre, Leerfahrten etc. wurde damit schrittweise abgebaut. Wichtige Elemente eines derart integriert ausgerichteten Transportnetzwerkes sind:

- zusätzliche dezentrale Lagerkapazitäten und Umschlagplätze,
- eine Betriebszentrale zur Koordination der Aufträge (Transportbörse im logistischen Dienstleistungszentrum),
- vor allem aber auch maßgeschneiderte Beratungsdienste, die von einer Stabsstelle der IHK organisiert werden.

Ausgangspunkt der Erstellung des Güternahverkehrskonzeptes war die 1993/94 gestartete Güterverkehrsrunde gewesen. Nach einer spürbaren Zunahme der Wirtschaftsverkehre als Folge der Vollendung des EG Binnenmarktes und des trotz heftiger Proteste vorgenommenen Flughafenausbaus mußte in der Region eine Lösung für die drängenden Verkehrsprobleme gefunden werden. In der Güterverkehrsrunde konnte schon auf einige Erfahrungen aus der Kölner Güterverkehrsrunde zurückgegriffen werden. Neben den Wirtschaftsverkehrsakteuren wurden auch Vertreter der Umweltverbände und des VCD hinzugeladen.

* **Transportorganisation und Mobilität**

Eine dramatische Verschlechterung der Klimasituation (Treibhauseffekt, Zunahme von Unwettern und extremen Wetterlagen verbunden mit häufigem Rheinhochwasser) führten dazu, daß in der Gesellschaft ein weiteres Wachstum der CO2-Emissionen im Bereich Verkehr nicht mehr akzeptiert wurden. Alle Parteien verfolgten seit 1998 Konzepte der 'Verkehrswende'. So ist im Programm der CDU Bonn zu lesen:

"Das autofixierte Verkehrssystem ist einer der Hauptfaktoren der Umweltbelastung, es fördert aggressives Sozialverhalten und beeinträchtigt die Gesundheit und ist in absehbarer Zeit nicht mehr finanzierbar. Der alltägliche Stau führt zur kontraproduktiven Selbstblockade der automobilen Gesellschaft, die vielbeschworene (Auto)mobilität steht sich selbst im Wege. Desweiteren signalisiert uns die globale Umweltbelastung, vor allem die Klimaproblematik, aber auch die ungleiche Verteilung der "Mobilität" auf der Erde (es gibt hohe Wachstumsreserven der Motorisierung in den weniger 'entwickelten' Ländern) wird deutlich, daß das 'Lebensmodell Autogesellschaft' weder in räumlicher noch zeitlicher Hinsicht verallgemeinerbar ist. Diese Entwicklungen sollten wir als Chance begreifen. Die Zeit ist reif für eine Verkehrswende."

Dieser allgemeine Prozeß des Umdenkens ging auch in der Folgezeit an der Verkehrspolitik in der Region Bonn/Rhein-Sieg nicht vorbei. Trotz der großen Sünden der Vergangenheit -

Stichwort Flughafenausbau - wurde versucht, mit konkreten Einzelprojekten einen Umschwung in der Verkehrspolitik einzuleiten.

Schwerpunkte waren u.a. die Neuorganisation des regionalen Verkehrs aufgrund einer umfassenden "Verkehrsentwicklungsplanung" (als Nachfolgeinstrument der Generalverkehrspläne) sowie der Wiederaufbau der KBE als Regionalbahn in einem regionalen Streckennetz, das auch zugleich vollkommen neu organisiert und von einer neugegründeten Regionalbahngesellschaft (Trans-Regio) betrieben wurde. Ergänzt wurde dieses Regionalbahnsystems durch den völlig neuartigen "Öffentlichen Güternahverkehr" (ÖGNV), der zusammen mit der Einführung eines flexiblen Kleincontainersystem zum Ersatz vieler privater und gewerblicher Straßengütertransporte geführt hat (siehe oben).

Wegweisende Neuerungen gelangen:

a) im innerstädtischen Bereich bei der Förderung der nichtmotorisierten Verkehrsarten, die wegen ihrer Umweltfreundlichkeit besonders bevorzugt werden und einen spürbaren Anteil am Gesamtverkehr (fast 40% aller Wege) haben und

b) durch Auflösung der Behördenparkplätze für Dauerparker in den Innenstädten. Der Zugang zu den reduzierten Parkplatzangeboten wurde nur noch denjenigen Mitarbeitern zugebilligt, die das Auto für Außendienstaufgaben benötigen oder auf das Auto zur Bewältigung ihrer Dienstaufgaben angewiesen sind.

c) auf regionaler Ebene durch den Wiederaufbau des regionalen Eisenbahnverbundes mit dem Systemelement "Regionalbahn". Vor allem durch eine grundsätzliche Berücksichtigung des "Prinzips der kurzen Wege" bei der Neuausweisung und Neuplanung von Wohn- und Gewerbegebieten und durch die Stärkung von Nebenzentren der größeren Städte konnte ein spürbarer Beitrag zur Verkehrsvermeidung geleistet werden (auch wenn der Anstieg der bei den überregionalen Verkehren dieser Erfolg relativiert wurde).

Nachdem die Region in den 80er Jahren kurzzeitig eine wahre Fahrradeuphorie erlebt hatte, die auch in entsprechenden Radwegebauprogrammen ihren Niederschlag gefunden hatten, wurde zu Beginn der 90er Jahren ein anderer Weg eingeschlagen. Die wachsende Zahl von Fahrradunfällen auf den in aller Regel sehr schlecht ausgestatteten und lückenhaft angelegten Radwegen belegte die frühzeitig geäußerte Vermutung, daß 'mehr Radwege' nicht automatisch 'mehr Sicherheit für Radfahrer' bedeuten würde. Profitiert hatten von dieser Entwicklung bisher überwiegend die Autofahrer, die sich die Fahrbahn nicht mehr mit den Radfahrern teilen mußten.

Ende der 90er Jahren begann deshalb ein umfangreiches Programm zum Rückbau von Hauptstraßen, in das gleichzeitig auch bereits der Rückbau von Radwegen einbezogen wurde. Viele dieser mangelhaften Radwege wurden wieder aufgegeben, besonders dann, wenn sie nur auf Gehwegen angelegt waren und somit eine große Konkurrenz zum Fußgängerverkehr darstellten. Bei einem spürbar verringerten Autoverkehr wäre eine Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn durchaus unproblematisch gewesen. Da dieser Zustand aber

nur zum Teil erreicht werden konnte, blieb die Frage der sicheren Abwicklung des Radverkehrs jedoch mittelfristig noch ein ungelöstes Problem.

Für den innerstädtischen und regionalen öffentlichen Verkehr stand neben der "Köln-Bonner-Regionalbahn" und den Straßenbahnen ein flächendeckendes Busnetz (beide im Verkehrsverbund integriert) zur Verfügung, das sich gegenüber früheren Jahren durch den Einsatz moderner, kundennaher Fahrzeuge und Dienstleistungen auszeichnet. Die Mitte der 80er Jahre von den Verkehrsbetrieben beschafften Standardlinienbusse SL II, die in vergleichbarer Ausführung in allen Teilen der BRD zum Einsatz kamen, waren mit ihrem recht hohen Einstieg längst nicht für alle Kunden des ÖPNV geeignet: mobilitätsbehinderte, sehbehinderte und alte Menschen hatten große Probleme beim Einstieg in die Fahrzeuge. Auch die Fährverbindungen auf dem Rhein wurden in das ÖPNV-Netz integriert, das Angebot erfreute sich großer Nachfage.

Eingebettet waren die Maßnahmen in ein umfangreiches Marketingkonzept der Träger des öffentlichen Verkehrs "öko-mobil in Bonn/Rhein-Sieg". Das Umweltticket wurde Mitte der 90er Jahre eingeführt, Kombitickets wurden in Zusammenarbeit mit einer Reihe von Veranstaltern vom Bonner Sommer, über den Kölner Karneval Jubiläumsveranstaltungen der Städte bis zu Wandertagaktionen im Siebengebirge angeboten. Teilweise wurden die Fahrten mit "Erlebnis"-Angeboten verknüpft. Ein erstes Beispiel war die Grünbusaktion im Rahmen der IGA 2003.

Insgesamt konnte der MIV und der Straßengüterverkehr in der Region erheblich zurückgedrängt werden. Durch die räumliche Zuordnung der Wohn- und Arbeitsstandorte und der Versorgungs-, Freizeit- und Bildungseinrichtungen wurden eine Reihe von Mobilitätszwängen abgeschafft. Viele Wege konnten zu Fuß oder mit dem Fahrrad, oder auch mit dem gut ausgebauten ÖPNV-Netz auch zwischen verschiedenen Orten des Rhein-Sieg-Kreises erreicht werden. Dies führte zu einer spürbaren Verkehrsentlastung in der Region, häufig aber auch zu einer Zeitentlastung des Einzelnen, da verschiedene Tätigkeiten im Nahbereich aufgrund des erweiterten Angebots miteinander verknüpft werden konnten.

7.5. Zur politischen Umsetzung

Regionalen Entwicklungskonzepten mangelt es heute noch an einer entsprechenden Verankerung auf politischer und administrativer Ebene. Regionales Handeln setzt Denken in überörtlichen Zusammenhängen voraus. Trotz vielfacher Willenserklärungen ist die Bereitschaft zu Kooperation statt Konkurrenz in den Städten und Gemeinden jedoch noch unterentwickelt. Die Erfahrungen mit der Abwicklung des ZIN-Verfahrens in NRW und dem von oben verordneten Einigungszwang in vorgegebenen Regionsabgrenzungen haben deutlich gemacht, daß an dieser Stelle ein Vakuum existiert, das von den bestehenden kommunalen Gremien nicht aufgefüllt werden kann. Die Tatsache, daß die ZIN-Verfahren zudem an den Bezirksplanungsräten scheinbar vorbeigegangen sind, ist in dieser Hinsicht beispielhaft.

Zur Umsetzung der in diesem Gutachten aufgezeigten Handlungsperspektiven bedarf es sowohl der politischen Absicherung als auch geeigneter Instrumente. Zum ersten: grundlegende Aufgabe ist die Einbeziehung aller Akteure in regionalpolitische Fragestellungen an einem 'Runden Tisch': Wirtschaft, Politik, Verbraucher, Verbände und auch

interessierte Einzelpersonen müssen gleichberechtigt mitwirken können. Dabei ist die Stärkung regionaler Identität und regionalen Bewußtseins als Voraussetzung für eine erfolgreiche Regionalentwicklung allgemein anerkannt. Politisch handverlesene Seilschaften und Abgrenzungen gegenüber nicht-organisierten Akteuren behindern die notwendige Identitätsstiftung auf regionaler Ebene. Zum zweiten: erfahrungsgemäß bedarf es neben der erforderlichen politischen Dynamik auch der bewußten Schaffung organisatorischer Rahmenbedingungen. Denkbar ist die Einrichtung regionaler Entwicklungsgesellschaften, die gezielte politische Impulse auf dieser Ebene umsetzen und verarbeiten sollen. Um gleichzeitig einer Ausuferung von (sich gegenseitig blockierenden) Gremien entgegenzuwirken, sollten entsprechende bestehende Organisationen auf kommunaler und überörtlicher Ebene (Wirtschaftsförderungsämter, Planungsabteilungen, RP-Dezernate, 'Regionalbüros' etc.) in solchen Regionalentwicklungsgesellschaften aufgehen. Schlüssige Konzepte gibt es in dieser Hinsicht noch nicht, Phantasie und Innovation sind keine Grenzen gesetzt.

Um einen solchen Entwicklungsprozeß einzuleiten, können regionale Konferenzen unter breiter und aktiver Teilnahme der regionalen Akteure hilfreich sein. Zu beachten wäre hierbei, daß sich das klassische Akteursspektrum aus Kommunalverwaltung, Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbände sowie Arbeitsämtern auf jeden Fall um Vertreter aus den Umweltverbänden erweitert. Zu überlegen wäre auch, engagierte Einzelpersonen zu einem Workshop zu bitten, um insbesondere für die möglichen Ziele der Region Ideen und Vorstellungen entwickeln.

Welche Rolle die GRÜNEN oder andere sozial und ökologisch orientierte Kräfte in einem solchen Prozeß einnehmen können, ist derzeit noch offen. Voraussetzung für eine aktivere Rolle ist neben der personellen Kontinuität vor allem eine gemeinsame wirtschaftspolitsiche Positionsbestimmung von sozial und ökologisch orientierten Organisationen und Verbänden. Die inhaltliche Abschottung und geringe Vernetzung von Bürgerinitiativen und Parteipolitik muß überwunden werden, um sich künftig gemeinsam in die offiziellen Debatten einzumischen und Argumente gebündelt vorzutragen. Gewerkschaftliche Arbeitskreise, Frauengruppen, Umweltverbände, Wissenschaftsladen und die Alternativpresse müssen durch inhaltlich begründete Forderungen und personelle Kontinuität ihre Dialogfähigkeit gegenüber den Akteuren der offiziellen Regional- und Wirtschaftspolitik wesentlich verbessern.

Es gibt auch Kommunikationsprobleme zwischen den genannten Gruppen. Um diese zu verringern wäre die Einrichtung eines regionalpolitischen Forums als kritische Begleitinstanz des offiziellen regionalpolitischen Diskurs anzustreben. Dieses Forum sollte parteiunabhängig agieren und könnte von engagierten Einzelpersönlichkeiten des Geographischen Instituts der Universität oder des Umweltzentrums Bonn initiiert werden. Den kritischen Geistern der Stadt und der Region wie Planern, Gewerkschaftlern, Wissenschaftlern und vielleicht auch Personen aus den Kirchen, sowie beschäftigungspolitischen Initiativen, Frauengruppen, Umweltgruppen, sollte hiermit ein Ort des Austausches geboten werden. Damit eine solche Veranstaltungen sich nicht in Allgemeinheiten erschöpft, wäre jeweils themenspezifisch ein fach- und sachkundige Referenten einzuladen. Ein positives Beispiel für das Gelingen eines solchen Dialoges ist die "IBA von unten" im Ruhrgebiet.

Von entscheidender Bedeutung ist es, die Ergebnisse eines solchen Forums zu dokumentieren und der Öffentlichkeit bekannt zu machen. Hier könnten Bündnisse geschlossen, Erfahrungen ausgetauscht, Kommunikationsbarrieren eingerissen, Dialoge gefördert, gemeinsam Projekte entwickelt und Debatten durch Veranstaltungsreihen befruchtet werden.

LITERATURVERZEICHNIS

ACHE, P., INGENMEY, F.J., KUNZMANN, K.R. (1989): Die regionale Entwicklung süddeutscher Verdichtungsräume: Parallelen zum Ruhrgebiet?, Essen

ALBACH, H.: Die Wirtschaftsregion Bonn: Strukturprobleme und Entwicklungschancen. Schriften zur Mittelstandsforschung Nr. 11 F Stuttgart 1986

Alle 20 Minuten startet ab 1992 ein Jet von Köln/Bonn nach Berlin, in: Rhein-Sieg Rundschau vom 19.7.1991

ALTVATER, E. (1987): Ökologische und ökonomische Modalitäten von Zeit und Raum, in: Prokla 67, Berlin

ANTES, R. (1988): Umweltschutzinnovationen als Chancen des aktiven Umweltschutzes für Unternehmen im sozialen Wandel, IÖW-Schriftenreihe 16/88, Berlin

ARBEITSKREIS ARBEITNEHMERORIENTIERTE TECHNOLOGIEPOLITIK (AKAOT) 1990, Bausteine und Ideen für ein Wuppertaler Technologiezentrum, Wuppertal

Aus für Bonner Kleinbahn. In: Bonner Umwelt Zeitung Nr. 1/1992

Auswirkungen der Verlagerung der Hauptstadt- und Regierungsfunktion von Bonn nach Berlin für die Stadt Köln, Version Februar 1992

BADE, F.-J. (1990): Expansion und regionale Ausbreitung der Dienstleistungen, ILS Schriften 42

Bauboom in Bonn - oder warum ist es am Rhein so schön ? Die rheinische Residenz wird in einem Ausmaß runderneuert, als hätte es nie ein Votum für Berlin gegeben. In: Frankfurter Rundschau vom 22.11.1991

BECKENBACH, F. (1988): Die regionale Wirtschaftsförderung - Bestandsaufnahmen und Alternativen. Eine Untersuchung am Beispiel Niedersachsens. IÖW-Schriftenreihe 10/88, Berlin

BERNSTORFF, A. (1991): Die neue Reinlichkeit der Reichen führt in den Müllkolonialismus, in: Frankfurter Rundschau vom 9. April 1991, S. 10

Betroffenheit der Stadt/Region Köln durch die Verlagerung von Parlament und Regierung nach Berlin, Stadtentwickungsausschuß Bonn, 29.10.1991

Bonner Universitäts Nachrichten, Nr. 185 Januar 1992

BREUER, M. (1991): Wirtschaftsstruktur und Gewerbeflächenangebot der Region Bonn/Rhein-Sieg-Kreis/Kreis Ahrweiler.

BRUGGER, E.A. (Hrsg.) (1984): Regionale Innovationsprozesse und Innovationspolitik, Diessenhofen (CH)

Bundesbehörden sollen von Frankfurt nach Bonn, in: Frankfurter Rundschau vom 22.11.1991

BUNDESFORSCHUNGSANSTALT FÜR LANDESKUNDE UND RAUMORDNUNG - BFLR (1986): Neuorientierung der regionalen Wirtschaftspolitik?, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 9-10/1986, Bonn

BUNDESFORSCHUNGSANSTALT FÜR LANDESKUNDE UND RAUMORDNUNG: Informationen zur Raumentwicklung Heft 11-12/1989

BUSCH, B. (1989): Güterverkehr im Strukturwandel. In: iW-Trends 3/89

DATAR: Les villes "européenes". Paris, Mai 1989

Der Bund in Bonn. Bestand und Erweiterung der Bundesorgane und Obersten Bundesbehörden. Bonn Mai 1990

DGB- LANDESBEZIRK NORDRHEIN-WESTFALEN (HG.) (1991): Güterverkehr in Nordrhein-Westfalen. bestandsaufnahme der Güterverkehrsströme und seiner Entwicklungsoptionen unter Berücksichtigung von steuerungspolitischen Maßnahmen am 24. April 1991 in Düsseldorf

Die neue Reinlichkeit der Reichen führt in den Müllkolonialismus, in: Frankfurter Rundschau vom 9.4.1991, S. 10

DIETZ, F.: Strukturwandel auf dem Arbeitsmarkt. In: Mitteilungen für Arbeitsmarkrt- und Berufsforschung 1/1988

EBERT, O.: Vorstellung der Strukturgutachten im Planungs- und Verkehrsausschuß am 6.11.1991

ECOREGIO: Ökologische Kleinunternehmen im Wirtschaftszentrum West. Gutachten im Auftrag der Stadt Köln 1991

EDOM, E., EBERHARDT, A.,EWEN, C.: Sonderabfall-Vermeidungs- und -Verminderungspaln für das Land Niedersachsen. In: Müll und Abfall 2/92

Entwicklungschancen deutscher Städte. Eine Bestandsaufnahme kommunaler Erwartungen, in: Difu-Mitteilungen 1/1992

FLUGHAFEN KÖLN/BONN GMBH, FLUGHAFEN DÜSSELDORF GMBH (Hrsg.): Die Struktur des Fluggastaufkommens auf Verkehrsflughäfen Nordrhein Westfalens, 1990

FLUGHAFEN KÖLN/BONN GMBH: Airport mit Zukunft, 1991

FLUGHAFEN KÖN/BONN GMBH: Geschäftsbericht 1990

Flughäfen: Investitionsruinen drohen. Plötzlicher Absturz. In: Wirtschaftswoche, Nr. 42, 11.10.1991

FRIEDMANN J., WEAVER C. (1979): Territory and Function. The Evolution of Regional Planning, London

GERNERT, J. (1990): Umweltökonomie - Investitionen, Standortentscheidungen und Arbeitsmärkte am Beispiel einzelner Industriegruppen Südwestdeutschlands, Berlin

Gesellschaftsvertrag zur Gründung der Strukturförderungsgesellschaft mbH Region Stadt Bonn/Rhein-Sieg-Kreis/Kreis Ahrweiler (Rohentwurf als Anlage im Unterausschuß des Hauptausschußes am 13.12.1991

GLÄßER, E., VOSSEN, K., E.A. (Hrsg.): Nordrhein Westfalen. Klett Länder Pofile. 1989

GLEICH, A. VON (1989): Von der Konjunktur zur Struktur, in: Die Mitbestimmung 12/89

GLEICH, A. VON (1990): Regionale Wege zum guten Leben? in: Krumbein, W./ Jürgens, U.(Hrsg.): Industriepolitik in den bundesdeutschen Ländern, Berlin

GLEICH, A. VON (1991): Über den Umgang mit Natur, unveröffentlichtes Manuskript v. 10.3.91, Bremen

GLEICH, A. VON, LUCAS, R., SCHLEICHER, R., ULLRICH O. (1988): Blickwende -

Begründungen und Kriterien für eine regional- und bedürfnisorientierte Technologiepolitik. Bd. 33 der Werkstattreihe des Landesprogramms Mensch und Technik/Sozialverträgliche Technikgestaltung, Düsseldorf 1988. Eine Buchveröffentlichung des Projektberichtes ist für Anfang 1991 im Westdeutschen Verlag vorgesehen.

GLEICH, A. VON, LUCAS, R., SCHLEICHER, R., ULLRICH O. (1988): Technologiepolitische Weichenstellungen für das Bergische Land - Weltmarkt- und high-tech-orientierte oder regional- und bedürfnisorientierte Technologiepolitik, in: Jahrbuch 1988 'Arbeit und Technik in Nordrhein-Westfalen'

GREBE, R.: Gefährdung der Freiräume durch die bauliche Entwicklug der Bundeshauptstadt Bonn, Schriftenreihe des Deutschen Rates für Landespflege 1977

GREBE, R.: Vorstellung der Strukturgutachten im Planungs- und Verkehrsausschuß am 6.11.1991

Hafengesamtkonzept der Stadt Köln, 25.2.1988

HAHNE, U. (1985): Regionalentwicklung durch Aktivierung intraregionaler Potentiale - Zu den Chancen "endogener" Entwicklungsstrategien, in: Schriften des Instituts für Regionalforschung der Universität Kiel, Bd. 8, München

HAMM R., WIENERT H. (1990): Strukturelle Anpassung altindustrieller Regionen im internationalen Vergleich, RWI-Schriftenreihe, N.F., Bd. 48, Essen

HATZFELD,U. (1990): Innenstadtbezogener Wirtschaftsverkehr. Im Bereich der City-Logistik liegen große Perspektiven, in: RaumPlanung 51, 1991

Hauptstadtregion Bonn Rhein Sieg - Standortatlas für Gewerbe und Industrie 1988

HÄUßERMANN, H. (1989): Lebenskulturelle Leitbilder oder: die unerträgliche Leichtigkeit des Seins, in: Die Mitbestimmung 12/89

HESSE, M. (1990): Güterparkplatz Straße. Güterverkehrszentren als Schlüssel zur Zähmung des Güterverkehrs, in: AKP 5/1990

HESSE, M. (1992): Strukturelle Verkehrsvermeidung als Baustein einer langfristigen Innovationsstrategie, unveröff. Arbeitspapier, Wuppertal 1992.

HESSE, M., LUCAS, R. (1990): Potentiale und Möglichkeiten einer ökologischen Industrie- und Strukturpolitik in der Region Mittlerer Neckar, Schriftenreihe des IÖW 41/90, Berlin

HESSE, M., LUCAS, R. (1991): Ökologische Regionalentwicklung - Für eine nachhaltige Entwicklung der Regionen in Ost und West, Diskussionspapier 8/91 des Instituts für ökologische Wirtschaftsforschung

HOFFMANN, H., SENFF, A.: Möglichkeiten der Reduzierung von Sonderabfällen durch Beratung in Gewerbe und Industrie. In: Müll und Abfall 1/92

HOFFMANN, K.: Raumstrukturelle Aspekte des Schienenschnellverkehrs im Ausland, in: Informationen zur Raumentwicklung H. 4/1983, S. 253-263

HOFFMANN, K.G.: Raumbedeutsamkeit von Schnellstrecken im Schienenverkehr, Berlin 1985

Hohe Erwartungen in Flughafenentwicklung, in: Kölner Stadtanzeiger vom 11.10.1991

HOLZAPFEL, H.: Bestandsaufnahme der Wirtschaftsstruktur der produktionstechnischen Anforderungen und Verkehrsströme in Nordrhein-Westfalen. In: DGB Landesbezirk NRW

(Hrsg.): Güterverkehr in Nordrhein-Westfalen; Dokumentation des Workshops am 24.April 1991 in Düsseldorf. HBS Manuskripte 42, Düsseldorf 1991

HOPPENSTEDT (Hrsg.): Handbuch der Großunternehmen 1990, Bd. 2 (37. Ausg.), o.O. 1990

HÖROLDT, D., REY V., M. (Hrsg.): Geschichte der Stadt Bonn. Bd.4 Von einer französischen Bezirksstadt zur Bundeshauptstadt. Bonn 1989

HUCKE, J. U. WOLLMANN, H. (1988): Dezentrale Technologiepolitik, Basel

IAB Berufeatlas

IFO INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG: Initiierung von Umweltschutztechnologien, Gutachten im Auftrag der Stadt Köln, München 1990

IGA 2003 PAPIER Hauptausschuß 9.10.1991, Modell einer umweltgerechten Städtelandschaft und Kulturregion

In der Mitte dezentralisiert: Deutsche Frachtflughäfen. In: Logistik heute H. 1-2/1992

In der Verkehrspolitik ist eine grundsätzliche Trendveränderung erforderlich. In: Frankfurter Rundschau vom 14.02.1992

INNOVATIONSKREIS BONN/RHEIN-SIEG: Innovationsförderung für Informationstechnik und Umwelt. 1991

INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG (ILS) (1990): Tertiärisierung und Stadtstruktur: zur Notwendigkeit der Neuorientierung satädtischen Handelns, ILS Schriften 44

INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG (ILS): Die Oberbereiche des Landes NW. ILS Landesentwicklung Bd. 1.046. Dortmund 1986

INSTITUT FÜR STADTFORSCHUNG UND STRUKTURPOLITIK: Arbeit und Umwelt für die Stadt Köln. Gutachten im Auftrag der Stadt Köln, Berlin April 1990

Intern Spezial: Daten, Zahlen, Fakten und Informationen zum Thema "Köln/Bonn und seine Fluggäste". In: Flughafen-Nachrichten 4/1989

IRPUD: Köln. Regional Impacts of the Channel Tunnel. Arbeitsbericht, Dortmund 1991

JÄNICKE, M., MÖNCH H. (1990): Ökologische Dimensionen wirtschaftlichen Strukturwandels, FFu rep 90-10, Berlin

JUNKERNHEINRICH, M.: Beschäftigungswirksamkeit von Verkehrsinvestitionen. Eine Explorative Studie am Beispiel Nordrhein-Westfalens. Bochum 1991

Kabinett billigt Umzugskonzept, in: Frankfurter Rundschau vom 12.12.1991

Klimagutachten des Deutschen Wetterdienstes Bonn 1988

Klockow, S.: Potentiale zur Reststoffvermeidung und -verwertung durch die Umsetzung des imissionsschutzrechtlichen Reststoffvermeidungs- und -verwertungsgebotes, in: Müll und Abfall 3/1992

Kölner Wirtschafts- und Arbeitsmarktbericht 1990

Konsequenzen des Hauptstadtentscheids für den Rheinisch Bergischen Kreis, Oberkreisdirektor des Rheinische Bergischen Kreies vom 11.9.1991

KÜHN, C. (1991): Porträt Nordrhein-Westfalen und seine Regionen, in: Statistische Rundschau 11/1991

KULS, W.: Bonn als Bundesstadt. In: Festschrift zum 75-jährigen Bestehen der Gesellschaft für Erd- und Völkerkunde zu Bonn: Bonn - Stadt und Umland. Bonn 1988, S. 5-18

LAUX, H.D.: Hauptstadt oder Hauptstädte. Zur Stellung Bonns im Städtesystem der Bundesrepublik Deutschland. Bonn 1990

Logistikwandel trägt Luftfracht ins Wachstum. In: VDI-Nachrichten Nr. 10 vom 6.3.1992

LOSKE, R. (1990): Wege zur Klimastabilisierung. Atmosphärenschutz als Herausforderung an Wirtschaft, Politik und Gesellschaft, Berlin

LUTZKY, N. (1991): Szenarien für die europäische Verkehrsentwicklung, in: Forum Städte-Hygiene 42/1991

MEFFERT, H. (1988): Ökologisches Marketing als Antwort der Unternehmen auf aktuelle Problemlagen der Umwelt, in: Brandt u.a.(Hg.): Ökologisches Marketing, Frankfurt/New York

Mietfrei - Bonn bietet der UNO Büro-Hochhäuser an, in: Westfälische Rundschau vom 23.1.1992

Minister Krause sagt den Ausbau der Köln-Bonner Region zu, in: Kölner Stadtanzeiger vom 8.11.1991

MINISTERIUM FÜR LASNDES- UND STADTENTWICKLUNG: Landesentwicklungsplan III. Umweltschutz durch Sicherung von natürlichen Lebensgrundlagen (Freiraum, Natur und Landschaft, Wald, wasser, Klima/Luft, Erholung. Januar 1984

MINISTERIUM FÜR STADTENTWICKLUNG UND VERKEHR DES LANDES NORDRHEIN WESTFALEN: Gesamtverkehrsplan Nordrhein-Westfalen

MINISTERIUM FÜR STADTENTWICKLUNG UND VERKEHR DES LANDES NORDRHEIN WESTFALEN: Fortschreibung der Luftverkehrskonzeption. Dezember 1991

MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, MITTELSTAND UND TECHNOLOGIE DES LANDES NORDRHEIN WESTFALEN: Handlungsempfehlungen regionale Entwiclungskonzepte. 1990

MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, MITTELSTAND UND TECHNOLOGIE DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN : Klimabericht Nordrhein-Westfalen - Der Beitrag des Landes Nordrhein-Westfalen zum Schutz der Erdathmosphäre. 1992

MINISTERPRÄSIDENT DES LANDES NORDRHEIN WESTFALEN (HRSG.): Landesentwicklungsbericht Nordrhein Westfalen 1988

Nein zum ICE-Halt Flughafen. In: Bonner Umwelt Zeitung Nr. 1 Januar/Februar 1992

OBERKREISDIREKTOR DES RHEIN-SIEG-KREISES: Gemeinsame Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 6.11.1991. Vorstellung des Strukturkonzeptes

OBERSTADTDIREKTOR DER STADT BONN: Perspektiven für Bonn. Bonn - mitten in Europa. Bonn 1991

ODUM, E.P. (1971): Fundamentals of Ecology, Philadelphia/London/Toronto

Ohne Auto zur Arbeit. Job-Ticket: Umweltschutz per Betriebsvereinbarung, in: Die Quelle 7-8/1991

PECHAU, M. (1992): Flughafen Köln/Bonn: Rückbau statt Ausbau! in: Kölner BUNDschau Zeitschrift des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Kreisgruppe Köln Ausgabe Februar 1992

PROGNOS: Konsequenzen des EG-Binnenmarktes für die Wirtschaftsförderung der Region Köln. Basel/Bonn September 1990

PROGNOS: Stellungnahme zu den Kosten der Verlegung des Parlments- und Regierungssitzes von Bonn nach Berlin. Dezember 1990

Regionales Entwicklungskonzept für die Region Bonn Rhein Sieg, Entwurf Januar 1991

RHEINISCH-WESTFÄLISCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG: Regionalpolitische Flankierung des Bonner Raums bei Verlagerung des Parlamentssitzes nach Berlin - unter Berücksichtigung auch der Empfehlung des Deutschen Bundestages zur Verlagerung von Regierungsfunktionen nach Berlin. Gutachten im Auftrag des Bundesministers für Wirtschaft, Nov. 1991

RHEINISCHE FRIEDRICH WILHELM UNIVERSITÄT BONN (Hrsg.): Verantwortung für die Zukunft. Klima- und Umweltforschung an der Universität Bonn. Bonn 1992

ROMMERSKIRCHEN, S. U.A.: Entwicklung der Luftschadstoffemissionen des Verkehrs in Deutschland bis 2010. In: Internationales Verkehrswesen (44)/H.3/1992, S.59-66

SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN (1987): Umweltgutachten 1987, Köln

SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN (1990): Sondergutachten Abfallpolitik, Köln

SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN (1990): Sondergutachten Altlasten, Köln

SECHS KOMMUNEN SIND AUS DEM RENNEN, in: Kölner Stadtanzeiger vom 22./23.2.1992

STADT & LAND: Konzept für den ÖPNV im Rhein Sieg Kreis Schwerpunkt ländlicher Raum, Diskussionsvorlage. Dezember 1988

STADT BONN; RHEIN-SIEG KREIS; LANDKREIS AHRWEILER (1991): Gesellschaftsvertrag der Strukturförderungsgesellschaft mbH Region Stadt Bonn/ Rhein-Sieg Kreis/ Kreis Ahrweiler, Rohentwurf

STADT BONN: Bericht zur Stadtentwicklung 1987

SZALLIES, R., WISWEDE, G. (Hrsg) (1990): Wertewandel und Konsum, Landsberg/Lech

THIEME, G.: Bonn als Universitätstadt. In: Festschrift zum 75-jährigen Bestehen der Gesellschaft für Erd- und Völkerkunde zu Bonn: Bonn - Stadt und Umland. Bonn 1988, S. 43-61

TJADEN, K.H. (1984): Ungleiche Raumentwicklung, Stoff- und Energieströme, Belastungen von Mensch und Natur, in: Urbs et regio Bd. 33/1984, Kassel

TNT: Nachtflug sichert Arbeitsplätze. In: Rhein-Sieg-Anzeiger vom 19./20.10.1991

TÜV RHEINLAND: Ermittlung der Abgasemissionen aus dem Flugverkehr über der Bundesrepublik Deutschland, Köln 1988

TUTZINGER FORUM ÖKOLOGIE: Ökologische Folgen des Flugverkehrs, in: ZAU, 2. Jg. 1989

UMWELTBUNDESAMT (Hrsg.) (1989): Daten zur Umwelt 89/90, Berlin

Umwelt-Technik-Preis des Rhein-Sieg-Kreises. Broschüre des Rhein Sieg-Kreises

Unterausschuß des Hauptausschusses am 14.12.1991: Rohentwurf des Gesellschaftsvertrages der Strukturförderungsgesellschaft mbH Region Bonn/Rhein-Sieg-Kreis/Kreis Ahrweiler

UNGEFUG, G.: 50% Abwanderung vom Flug auf Schiene möglich, in: FVW International Nr. 25/1991

VEREIN FÜR EIGENSTÄNDIGE REGIONALENTWICKLUNG - VER (1988): Eigenständige Regionalentwicklung - Ein integriertes Konzept sozial und ökologisch verträglicher Wirtschaftsförderung ländlicher Räume, Melsungen

VERKEHRSBETRIEBE STADTWERKE BONN: Betriebskonzept Schiene '94. Bonn

Verkehrskonzept der Zukunft für die Region Köln-Bonn, in: Rhein Sieg Rundschau vom 8.10.1991

VERKEHRSKONZEPT FÜR DIE REGION BONN RHEIN SIEG DER GRÜNEN Rhein Sieg Kreis 1992

Visionen am Schreibtisch, in: Wirtschaftswoche, Nr. 22 vom 24.5.1991, S. 91

WEIZSÄCKER, E.U. VON (1990): Erdpolitik, Darmstadt

Wirtschaftsförderungsbericht der Stadt Bonn 1989/90

WORLDWATCH-INSTITUTE (1989): Zur Lage der Welt 1989/90 (dt.), Frankfurt

WORLDWATCH-INSTITUTE (1990): Zur Lage der Welt 1990/91 (dt.), Frankfurt

ZIN - NRW (1990): Zukunftsinitiative für die Regionen Nordrhein-Westfalens, Zwischenbericht, hrsg. v. Minister für Wirtschaft,Mittelstand und Technologie des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf

ZLONICKY, P.,Entwicklungszile für die Region Bonn/Rhein-Sieg. Informationsdienst der Stadt Bonn. Pressekonferenz zur Zukunft der Region am 27.06.1991

Publikationen des Instituts für ökologische Wirtschaftsforschung

Das IÖW veröffentlicht die Ergebnisse seiner Forschungstätigkeit in einer Schriftenreihe, in Diskussionspapieren sowie in Broschüren und Büchern. Des Weiteren ist das IÖW Mitherausgeber der Fachzeitschrift „Ökologisches Wirtschaften“, die allvierteljährlich im oekom-Verlag erscheint, und veröffentlicht den IÖW-Newsletter, der regelmäßig per Email über Neuigkeiten aus dem Institut informiert.

Schriftenreihe/Diskussionspapiere

Seit 1985, als das IÖW mit seiner ersten Schriftenreihe „Auswege aus dem industriellen Wachstumsdilemma“ suchte, veröffentlicht das Institut im Eigenverlag seine Forschungstätigkeit in Schriftenreihen. Sie sind direkt beim IÖW zu bestellen und auch online als PDF-Dateien verfügbar. Neben den Schriftenreihen veröffentlicht das IÖW seine Forschungsergebnisse in Diskussionspapieren – 1990 wurde im ersten Papier „Die volkswirtschaftliche Theorie der Firma“ diskutiert. Auch die Diskussionspapiere können direkt über das IÖW bezogen werden. Informationen unter *www.ioew.de/schriftenreihe_diskussionspapiere*.

Fachzeitschrift „Ökologisches Wirtschaften“

Ausgabe 2/2010

Das IÖW gibt gemeinsam mit der Vereinigung für ökologische Wirtschaftsforschung (VÖW) das Journal „Ökologisches Wirtschaften“ heraus, das in vier Ausgaben pro Jahr im oekom-Verlag erscheint. Das interdisziplinäre Magazin stellt neue Forschungsansätze in Beziehung zu praktischen Erfahrungen aus Politik und Wirtschaft. Im Spannungsfeld von Ökonomie, Ökologie und Gesellschaft stellt die Zeitschrift neue Ideen für ein zukunftsfähiges, nachhaltiges Wirtschaften vor. Zusätzlich bietet „Ökologisches Wirtschaften online“ als Open Access Portal Zugang zu allen Fachartikeln seit der Gründung der Zeitschrift 1986. In diesem reichen Wissensfundus können Sie über 1.000 Artikeln durchsuchen und herunterladen. Die Ausgaben der letzten zwei Jahre stehen exklusiv für Abonnent/innen zur Verfügung. Abonnement unter: *www.oekom.de*.

IÖW-Newsletter

Der IÖW-Newsletter informiert rund vier Mal im Jahr über Neuigkeiten aus dem Institut. Stets über Projektergebnisse und Veröffentlichungen informiert sowie die aktuellen Termine im Blick – Abonnement des Newsletters unter *www.ioew.de/service/newsletter*.

Weitere Informationen erhalten Sie unter *www.ioew.de* oder Sie kontaktieren die

IÖW-Geschäftsstelle Berlin
Potsdamer Straße 105
10785 Berlin
Telefon: +49 30-884 594-0
Fax: +49 30-882 54 39
Email: *vertrieb(at)ioew.de*

INSTITUT FÜR
ÖKOLOGISCHE WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

GESCHÄFTSTELLE BERLIN
MAIN OFFICE
Potsdamer Straße 105
10785 Berlin
Telefon: + 49 – 30 – 884 594-0
Fax: + 49 – 30 – 882 54 39

BÜRO HEIDELBERG
HEIDELBERG OFFICE
Bergstraße 7
69120 Heidelberg
Telefon: + 49 – 6221 – 649 16-0
Fax: + 49 – 6221 – 270 60

mailbox@ioew.de
www.ioew.de