

ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR FORSCHUNG
DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN

GEISTESWISSENSCHAFTEN

HEFT 160

FRIEDRICH HALSTENBERG

Nordrhein-Westfalen im nordwesteuropäischen Raum:

Aufgaben und Probleme

gemeinsamer Planung und Entwicklung

FRIEDRICH HALSTENBERG

Nordrhein-Westfalen im nordwesteuropäischen Raum:

Aufgaben und Probleme

gemeinsamer Planung und Entwicklung

HERAUSGEGEBEN

IM AUFTRAGE DES MINISTERPRÄSIDENTEN HEINZ KÜHN
VON STAATSSSEKRETÄR PROFESSOR Dr. h. c. Dr. E. h. LEO BRANDT



WESTDEUTSCHER VERLAG · KÖLN UND OPLADEN

Inhalt

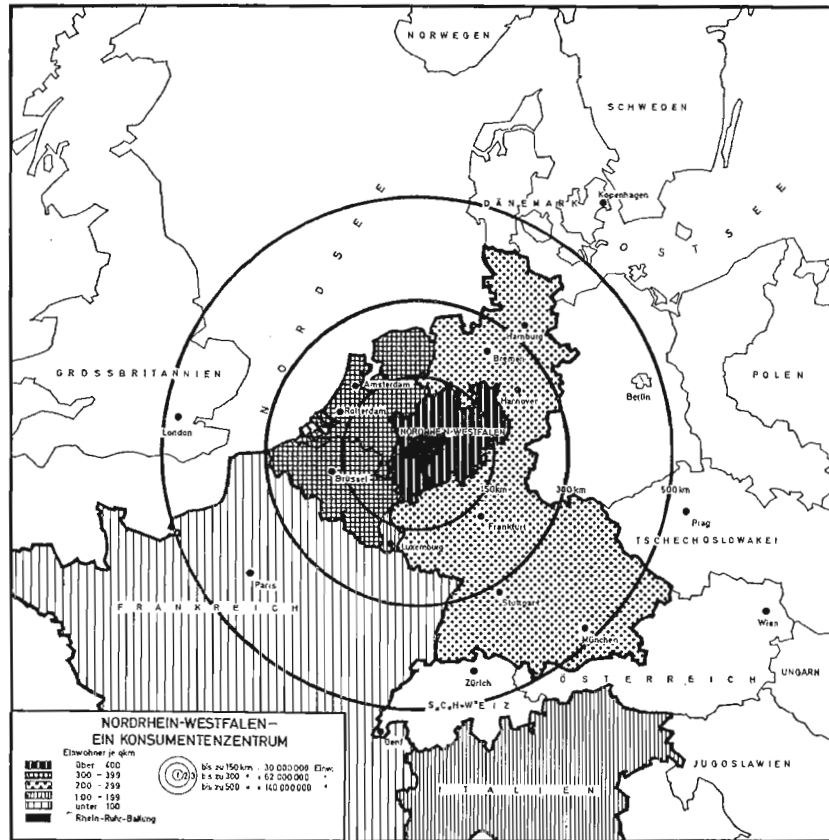
Friedrich Halstenberg, Düsseldorf

Nordrhein-Westfalen im nordwesteuropäischen Raum: Aufgaben
und Probleme gemeinsamer Planung und Entwicklung

I. Die Wirtschaftsintegration in ihrer Bedeutung für Nordrhein-Westfalen	9
II. Die Politik der Landesregierung im Hinblick auf die Europäische Gemeinschaft	10
1. Raumordnung – Landesplanung – Landesentwicklung	10
2. Verkehr	16
3. Energiepolitik	21
III. Nordrhein-Westfalen im industriewirtschaftlichen Verband	22
Literaturverzeichnis	25
Summary	26
Résumé	27
Diskussionsbeiträge	
Professor Dr.-Ing. <i>Wilhelm Fucks</i> ; Staatssekretär Professor Dr. jur. <i>Friedrich Halstenberg</i> ; Oberstadtdirektor Dr. rer. pol. <i>Anton Kurze</i> ; Staatssekretär Professor Dr. h. c., Dr.-Ing. E. h. <i>Leo Brandt</i> ; Architekt BDA <i>Will Schwarz</i> ; Verbandsdirektor i. R. <i>Sturm Kegel</i> ; Dr.-Ing. <i>Karl Beck</i> ; Ltd. Stadtverwaltungsdirektor i. R. <i>Werner Pohl</i> ; Dr. jur. <i>Erwin Daub</i> ; Dr. phil. <i>Hermann Brügelmann</i>	29

Es ist eine Woche und einen Tag her, daß im nordrhein-westfälischen Landtag bei Gelegenheit einer Debatte über die Hochschulbau- und Finanzierungsgesellschaft die Landtagsabgeordneten ihrem allgemeinen Unmut darüber Ausdruck gegeben haben, in welchem Maß die Finanzreform dem Bund neue Aufgaben übertragen und eine Aufgabeneinbuße der Landtage mit sich gebracht habe. Einen Tag darauf hat Bundespräsident Heinemann in der Festsitzung des Landtages Nordrhein-Westfalen zu eben dieser Frage Stellung genommen. In einer großen Perspektive hat er dargestellt, wie wenig Anlaß für das Landesparlament, die Landesregierung, kurz für ein Land wie dieses bestehe, solchem Aufgabenverlust nachzuweinen; denn ganz große Probleme harrten nach wie vor der Lösung. Ich möchte glauben, daß manche der Abgeordneten, als sie so vom Bundespräsidenten angesprochen wurden, andere epochale Aussagen erwartet hatten: Der Bundespräsident sprach schlicht und einfach über Städtebau und Landesplanung im Rest dieses Jahrhunderts, also in unserer zeitlichen Dimension. Er fügte hinzu, daß die räumliche Ausdehnung unseres Denkens sich in dieser Beziehung über den ganzen nordwesteuropäischen Raum von Südostengland über Holland, Belgien, Nordfrankreich bis in das Ruhrgebiet hinein erstrecken müsse. Das ist das Thema, über das wir heute miteinander sprechen wollen.

Nordrhein-Westfalen liegt inmitten dieses großen europäischen Agglomerationsraumes, der sich von Südostengland über Belgien, Nordfrankreich und Holland nach Mitteldeutschland einerseits, zum anderen längs des Rheins nach Süden bis in die Po-Ebene erstreckt. Von den Bundesländern hat Nordrhein-Westfalen die ausgeprägteste Zentrallage im Raum der Europäischen Gemeinschaft. Das zeigt sich besonders deutlich auf dem Verkehrssektor. Das Rheintal, die große Nord-Süd-Achse des europäischen Verkehrs, wendet sich in unserem Lande westwärts dem Atlantik zu. Nach Osten zweigen vor den Mittelgebirgen die großen mitteleuropäischen Verkehrslinien ab. Das Kanal-, Eisenbahn- und Straßennetz des Landes ist die Drehscheibe auch für die zentraleuropäischen Transitverkehre in alle vier Himmelsrichtungen. (Vgl. Karte: „Nordrhein-Westfalen – ein Konsumentenzentrum.“)



Nordrhein-Westfalen, der Flächengröße nach etwa $\frac{1}{30}$ des Raumes der Europäischen Gemeinschaft, beherbergt $\frac{1}{10}$ seiner Bevölkerung. Der Wirtschafts- und Verkehrsraum Nordwesteuropa, versteht man darunter Nordrhein-Westfalen, Belgien und Holland, zählt $\frac{1}{3}$ der Bevölkerung der Europäischen Gemeinschaft. Schon von dieser Größenordnung her werden die wirtschaftlichen und politischen Probleme deutlich, die hier für Nordrhein-Westfalen als ein voll in diesem Raum integriertes Land zur Diskussion stehen.

Unsere verfassungsmäßige Ordnung weist die Außenpolitik und die großen Entscheidungen der Wirtschaftspolitik dem Bunde zu. Indes: Die regionale Wirtschaftspolitik und die Raumordnungspolitik im Landesmaßstab, also Landesplanung und Landesentwicklung, verbleiben Landesaufgaben. Von ihnen will ich sprechen.

I. Die Wirtschaftsintegration in ihrer Bedeutung für Nordrhein-Westfalen

Die römischen Verträge vom März 1957 wollen die sechs Staaten der Gemeinschaft zu einer wirtschaftlichen Einheit fügen. Die Handelschranken, die Westeuropa in kleine, nach außen abgeschirmte Märkte zersplitterten, sollen zwischen den Mitgliedsstaaten beseitigt werden. Über die Vorteile des größeren Marktes sollen

der Lebensstandard der Einwohner erhöht,
der technische Fortschritt beschleunigt und
eine gesunde Wirtschaftsentwicklung auch für die weniger begünstigten Gebiete der Gemeinschaft sichergestellt werden.

Seit Mitte 1968 sind die Binnenzölle zwischen den Ländern der Gemeinschaft gefallen. Eine Zollmauer mit einem einheitlichen Zollltarif umgibt die sechs Länder: Für die Hochzollländer Italien und Frankreich bedeutet das einen niedrigeren, für die anderen vier einen geringfügig höheren Außenzoll als bisher.

Weitere Hemmnisse des ungestörten Warenaustausches (staatliche Handelsmonopole, Mengenregulierungen, Veterinärvorschriften, Zulassungsbeschränkungen usw.) sollen beseitigt werden.

Der einheitliche Binnenmarkt, der 1970 fast 190 Mill. (1980 mehr als 200 Mill.) Konsumenten zählt, wird zu erheblichen Änderungen in der Nachfragestruktur führen. Für die Unternehmen wird der wirtschaftliche Rah-

men ihrer Tätigkeit grundlegend verändert. Es bieten sich ihnen neue Absatzmärkte in einem einheitlichen Wirtschaftsgebiet. Ein erheblicher Teil des Außenhandels unterliegt den vereinfachten Bedingungen des Binnenhandels. Unternehmen können Bereiche der Massenproduktion erreichen, die im Binnenmarkt nur unter besonderen Umständen zu erzielen gewesen wären.

Gleichzeitig aber auch verstärkt sich der Wettbewerb. Die Unternehmen sind gezwungen, ihre Marktstrategie zu überprüfen und ihre Produktionsprogramme auf die Bedürfnisse des größeren Marktes auszurichten.

Dieser Prozeß ändert zugleich Standortsituationen. In dem integrierten Raum werden nämlich die Chancen eines jeden Teilgebietes auch von solchen raumbedeutsamen Faktoren mitbestimmt, die vorher durch nationale Grenzen ferngehalten werden konnten. Für Nordrhein-Westfalen, das im Westen unmittelbar von wirtschaftlich relevanten Grenzen betroffen war, gilt das in besonderer Weise. Grenzräume wachsen zu Wirtschaftsräumen:

Eifel – Ardennen,
Aachen – Maastricht,
westmünsterländisches – ostniederländisches Textilgebiet.

II. Die Politik der Landesregierung im Hinblick auf die Europäische Gemeinschaft

Obwohl die notwendigen Anpassungsprozesse im Gemeinsamen Markt primär Aufgabe der Unternehmen selbst sind, tragen doch auch die Regierungen dabei eine besondere Verantwortung. So muß die Landesregierung die allgemeinen Voraussetzungen dafür sichern, daß die Unternehmen die notwendigen Anpassungsprozesse einleiten und fortführen können. Beispiele dafür sind die Raumordnung und Landesplanung, der Ausbau der Infrastruktur und hier insbesondere des Verkehrswesens.

1. Raumordnung – Landesplanung – Landesentwicklung

Die zunehmenden wirtschaftlichen Verflechtungen im europäischen Raum verlangen notwendigerweise die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Raumordnung. Die Programme und Pläne diesseits und jenseits der wirtschaftlich überwundenen Grenzen müssen miteinander abgestimmt sein, wenn nicht neue Hindernisse und Disproportionalitäten entstehen sollen.

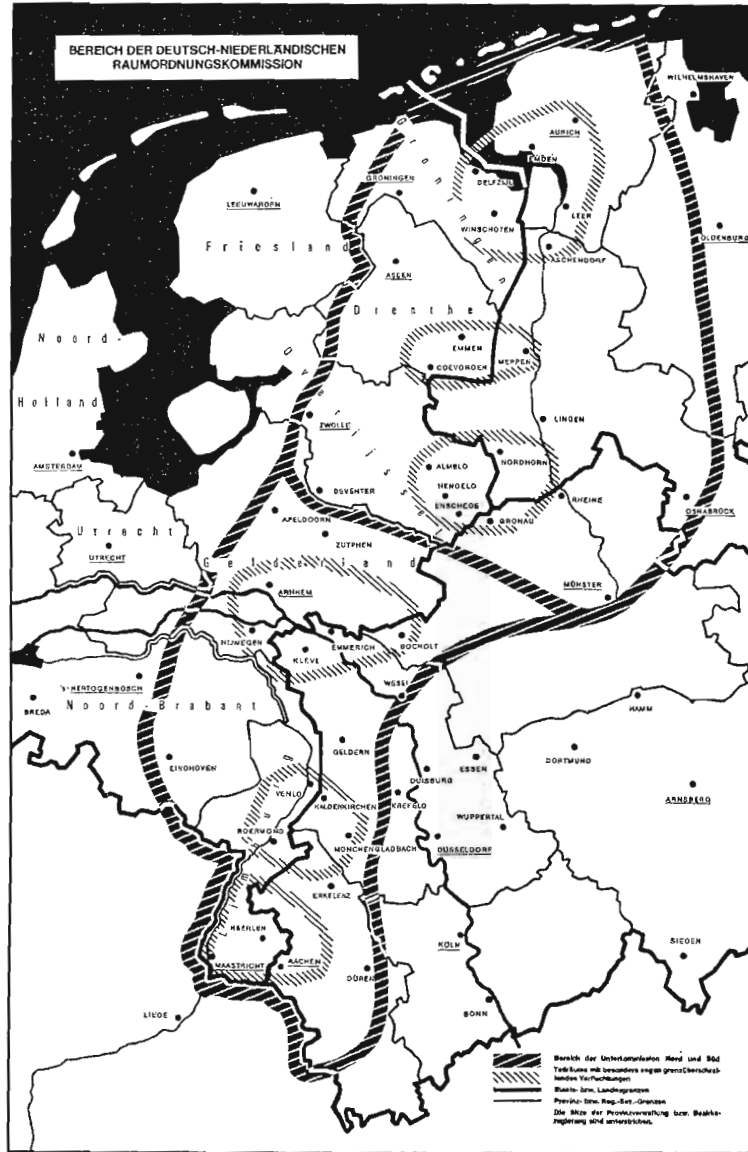
Gemeinden und Kreise in den westlichen Grenzgebieten bemühen sich seit Jahren über die Staatsgrenze hinweg um eine Zusammenarbeit mit ihren kommunalen Nachbarn. Dies geschieht vielfach in Form von Arbeitsgemeinschaften. Ein Beispiel dafür ist die „Euregio“, die den deutsch-niederländischen Grenzraum etwa zwischen Rhein, Ems und IJssel umfaßt. Innerhalb dieses Gebietes arbeiten aus Nordrhein-Westfalen die Landkreise Ahaus, Borken, Coesfeld und Steinfurt sowie die kreisfreie Stadt Bocholt mit den niederländischen Provinzen Twente und Ostgelderland zusammen.

Im institutionalisierten Rahmen vollzieht sich die Zusammenarbeit zwischen den Niederlanden und unserer Landesplanung auf staatlicher Ebene in der 1967 gebildeten Deutsch-Niederländischen Raumordnungskommission. In ihr sind die Bundesregierung sowie die Regierungen der Länder Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen vertreten. Für Gebiete engerer zwischenstaatlicher Verflechtung (Raum Aachen-Südlomburg, Raum Kleve-Emmerich-Arnheim-Nijmegen sowie Gronau-Enschede) laufen die Vorarbeiten für gemeinsame deutsch-niederländische Regionalplanungen. Weitere Aufgaben der Kommission sind die Ausarbeitung von Leitlinien und Grundsätzen der Raumordnung zur Entwicklung der Grenzräume, die Abstimmung von großräumigen Fachplanungen und die Förderung der Vergleichbarkeit der Grunddaten für Struktur- und Raumforschung. (Vergl. Karte: „Bereich der deutsch-niederländischen Raumordnungskommission.“)

Zur Intensivierung ihrer Arbeit hat die deutsch-niederländische Raumordnungskommission zwei Unterkommissionen „Nord“ und „Süd“ eingesetzt. Den Vorsitz in der Unterkommission „Süd“, die für den Bereich von Aachen bis nördlich Emmerich zuständig ist, führt der Leiter der Landesplanungsbehörde Nordrhein-Westfalen. Als eine konkrete Maßnahme wird die Ausweitung des nordrhein-westfälischen Naturparks Schwalm-Nette über die Grenze hinaus zu einem grenzüberschreitenden Erholungsgebiet Maas-Schwalm-Nette bearbeitet. Ein Staatsvertrag dazu soll noch in diesem Jahr abgeschlossen werden.

Die Zusammenarbeit zwischen Nordrhein-Westfalen und den Niederlanden wird dadurch erleichtert, daß das von der niederländischen Landesplanung verfolgte Ziel der „gebündelten Dekonzentration“ dem in der Siedlungsstruktur unseres Landes angestrebten zentralörtlichen System der Versorgungsbereiche entspricht. Auch ein Größenordnungsvergleich der sog. „räumlichen Einheiten“ bzw. Zentren in den Stadtregionen der Niederlande mit den entsprechenden Versorgungsbereichsstufen der Landesplanung in Nordrhein-Westfalen läßt eine annähernde Parallelität erkennen.

Besondere Bedeutung wird in der Zusammenarbeit mit den Niederlanden auch der Berücksichtigung der weiträumigen internationalen Zusammen-



hänge beigemessen. Die Landesplanung geht in beiden Ländern davon aus, daß die Entwicklung der vier großen um die Nordsee gelegenen Wachstumskerne Randstadt Holland, Rhein-Ruhr-Gebiet, belgisch-französische Verdichtungsräume und London als ein Ganzes betrachtet werden muß. Die Folgerungen werden in der Verkehrswegeplanung am deutlichsten sichtbar.

Die Bemühungen um eine stärkere Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Raumordnung zwischen Belgien und Nordrhein-Westfalen machen langsame Fortschritte. In Besprechungen, die das Bundesinnenministerium unter Beteiligung von Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz führt, wird eine Institutionalisierung der deutsch-belgischen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Raumordnung erörtert. Schon jetzt erfolgt eine gegenseitige Unterrichtung und Abstimmung von Regionalplanungen im Grenzraum. Zu den Regionalplanungen im deutsch-belgischen Grenzraum, die vordringlich einer gegenseitigen Abstimmung bedürfen, gehören die grenzüberschreitenden Straßenplanungen und die beabsichtigten Maßnahmen zur Entwicklung des Our-Tales. Dieses Tal erstreckt sich beiderseits der deutsch-belgischen Grenze und hat für die Erholung und die Wasserwirtschaft wichtige Funktionen zu erfüllen. Verhandlungsgegenstand ist auch ein deutsch-belgischer Naturpark. Zu diesem Naturpark sollen auf belgischer Seite die Gebiete Hohes Venn-Ardennen und auf deutscher Seite der Naturpark Nordeifel und das Landschaftsschutzgebiet Schnee-Eifel gehören.

Begünstigt wird die Zusammenarbeit mit allen westlichen Nachbarländern auf dem Gebiete der Landesplanung durch die Mitgliedschaft unseres Landes in der Konferenz für Raumordnung in Nordwesteuropa. Die Konferenz ist eine internationale Vereinigung, die sich aus Spezialisten der Landesplanung und Regionalplanung, aus Stadtplanern, Wirtschaftswissenschaftlern, Soziologen, Geographen u. a. zusammensetzt. Der besondere Wert der Konferenz liegt in ihrer Aufgabe, die verantwortlich in der Raumordnung und Landesplanung Tätigen miteinander persönlich bekannt zu machen und losgelöst von der Tagesaufgabe Vorstellungen und Verständnis für die Probleme des Nachbarn zu vermitteln.

Wichtige Grundlage für die Förderung der Entwicklung in den Grenzräumen sind grenzübergreifende Strukturuntersuchungen. Als eine erste Untersuchung wurde im Gebiet des Gemeinsamen Marktes ein Gutachten über die wirtschaftlichen Grundlagen der Provinzen Lüttich, belgisch und niederländisch Limburg und des Regierungsbezirks Aachen veranlaßt. Belgische, deutsche und niederländische Stellen haben unter Beteiligung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften einer Studiengruppe aus Wissenschaftlern der beteiligten Länder einen entsprechenden Auftrag erteilt. Mit der Fertigstellung der Arbeit wird für 1969 gerechnet.

Eine weitere Strukturuntersuchung ist ebenfalls unter Beteiligung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für das wirtschaftlich, verkehrsmäßig und kulturell sehr eng verflochtene deutsch-niederländische Textilgebiet Westmünsterland-Twente/Oostgelderland vorgesehen. Das Untersuchungsgebiet umfaßt auf deutscher Seite die kreisfreie Stadt Bocholt sowie die Landkreise Ahaus, Borken, Coesfeld, Steinfurt und die Grafschaft Bentheim.

Über die auf bestimmte grenzüberschreitende Regionen ausgerichteten Einzelstudien hinaus besteht mehr und mehr die Notwendigkeit zu einer ständigen wissenschaftlichen Durchdringung und Erforschung der räumlichen Gegebenheiten und Veränderungen in dem gemeinsamen größeren Raum. Daher betreiben Wissenschaftler, Landesplaner, Städtebauer und Politiker aus Belgien, Frankreich, Großbritannien, Luxemburg, Holland, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen die Gründung eines Europäischen Forschungsinstituts für Regional- und Stadtplanung. Wir fördern diese Bestrebungen, die meines Erachtens noch in diesem Jahr zu einem fachlichen und formellen Abschluß gebracht werden können.

Betrifft die bisher erörterte Zusammenarbeit vornehmlich langfristige Programme und Pläne, so sind die Probleme der Regionalpolitik und damit besonders der öffentlichen Förderung der Industrieansiedlung für die Wirtschaft und die Gemeinden von akuterem Gewicht. Hier geht es um die Abstimmung zwischen den Förderungsmaßnahmen des Landes und des Bundes einerseits, und den Maßnahmen andererseits, die unsere Nachbarstaaten und die Europäischen Gemeinschaften selbst durchführen.

Die Länder, die sich in unserem Raum nachbarlich begegnen, betreiben ihre Förderung der Industrieansiedlung mit ganz unterschiedlichen Techniken und nach ganz unterschiedlichen Maßstäben. Es ist insbesondere bekannt, daß die Industrieansiedlung in den einzelnen Ländern unterschiedlich hoch subventioniert wird. Weil das gegenseitige Übertrumpfen bei der Industrieansiedlung Wettbewerbsunterschiede für Räume und Unternehmen verursacht, wurde in den europäischen Verträgen das grundsätzliche Verbot aller wettbewerbsverzerrenden staatlichen Beihilfen aufgenommen. Durch diese Vorschrift werden die Möglichkeiten der Mitgliedstaaten begrenzt, die regionale Wirtschaftsentwicklung durch Zuschüsse, Kredite, Bürgschaften, Steuererleichterungen usw. zu fördern. Alle staatlichen Beihilfen, die bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigen, müssen der Kommission vor ihrer Einführung gemeldet werden, die daraufhin prüft, ob diese Hilfen den Wettbewerb verfälschen oder ob sie gegebenenfalls unter eine der möglichen Ausnahmen fallen.

Eine der wesentlichen Ausnahmen für die Bundesrepublik ist die Förderung Berlins und des Zonenrandgebietes. Beihilfen werden allgemein mit dem Gemeinsamen Markt auch als vereinbar angesehen, wenn sie zur Förderung von Gebieten bestimmt sind, in denen die Lebenshaltung außergewöhnlich niedrig ist oder eine erhebliche Unterbeschäftigung herrscht, und wenn die Beihilfen zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaates dienen. Auch Beihilfen zur Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete können als vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt angesehen werden.

Die regionale Wirtschaftsförderung in unserem Lande ist meines Erachtens durch die Wettbewerbsvorschriften der europäischen Verträge bisher nicht beeinträchtigt worden. Die Landesregierung ist der Auffassung, daß alle derzeitigen regionalen Förderungsmaßnahmen durch eine dieser Ausnahmebestimmungen gedeckt sind. Bei allen neuen Förderungsmaßnahmen, besonders wenn deren Intensität über die der gegenwärtigen hinausgehen soll, müssen wir bereits im Vorbereitungsstadium sorgfältig prüfen, ob sie den Wettbewerbsregeln des EWG-Vertrages entsprechen. Dabei ist besonders Sorgfalt geboten; denn neuerdings möchte die Kommission sich nicht mehr mit einer generellen Regelung zufriedengeben, sondern ein Kontrollverfahren für Einzelbewilligungen einführen, sofern diese eine bestimmte Größenordnung überschreiten.

Die Landesregierung wird sich an den Grundsatz halten, die verschiedenen Subventionen im einzelnen Ansiedlungsfall so zu begrenzen, daß bei ihrer Addition eine Verbilligung der Investitionskosten von 15 % nicht überschritten wird. Das nämlich ist die vereinbarte Obergrenze. Die Landesregierung hat sich im Zusammenhang mit den notwendigen Maßnahmen zur Strukturverbesserung in den einzelnen Landesteilen mit dieser Frage ernsthaft auseinandergesetzt. Sie hat sich dafür entschieden, diese Grenze zu halten. Nicht Industrieansiedlung um jeden Preis ist die Devise. Wir wünschen in unserem Land Unternehmen, die hier ihren richtigen, nicht durch eine überhöhte Anfangsfinanzierung verfälschten Standort haben und die in der Lage sind, aus eigener Kraft zu verdienen.

Unsere Nachbarn halten sich – der Sachverständige weiß das – nicht in gleicher Weise an diese Obergrenze. Unsere Grenzregionen, unsere Grenzgemeinden im Westen klagen sehr darüber, daß in Belgien und Holland zum Teil wesentlich höhere Förderungen und Subventionen gewährt werden. Auch aus den konkreten Ansiedlungsverhandlungen wird uns immer wieder deutlich, in wie ungewöhnlich hohem Maße belgische, holländische und französische Staats- und Kommunalstellen Förderungen zusagen, die wir nicht gewähren können.

Seit Beginn der Strukturkrise im Steinkohlenbergbau fand im Wege gegenseitiger Eskalation eine ständige Erhöhung der Beihilfen zur Industriearnsiedlung durch die Steinkohlenländer statt, um in den bedrohten Revieren rasch neue gewerbliche Arbeitsplätze für die ausscheidenden Bergleute zu schaffen. Es ist hier nicht der Platz, die massiven Beihilfesysteme der Belgier, beginnend mit dem die Entwicklung einleitenden Gesetz vom 14. Juli 1966, die aus dem gleichen Jahr und in etwa gleichziehenden Beihilfesysteme der Holländer oder das umfassende französische System regionalpolitischer Beihilfen vom Oktober 1967 zu beschreiben. Gemeinsam ist diesen Regelungen, daß sie wesentlich über die Obergrenze von 15 % hinausgehen. Die Landesregierung wird immer wieder auf diese Unterschiede und ihre Unvereinbarkeit mit dem EWG-Vertrag hinweisen und das Einschreiten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften verlangen.

Die Europäischen Gemeinschaften betreiben auch selbst Regionalpolitik. Dazu gehört die Befugnis, nach Artikel 56 des Montan-Vertrages die Schaffung neuer Arbeitsplätze und die Umstellung von Unternehmen zu subventionieren. 1968 geschah das zugunsten von rd. 2600 Arbeitnehmern in Nordrhein-Westfalen mit einem Mittelaufwand von rd. 74 Mill. DM. Es ist das Bemühen der Landesregierung, daß die Gemeinschaft die von ihr gewährten Beihilfen und Vergünstigungen in den Landesteilen einsetzt, die die entsprechenden Entwicklungschancen bieten.

Ein besonderes Problem sind in diesem Zusammenhang die langen Zeiträume, die vergehen, bis Entscheidungen über Kreditanträge gemäß Artikel 56 des Montanunion-Vertrages ergehen. Die Anreizwirkung für unternehmerische Investitionen geht durch derartige verfahrensmäßige Mängel teilweise verloren. Die Landesregierung bedauert auch, daß die Zinssätze für Kredithilfen der supranationalen Institutionen diese Kredite als strukturelles Instrument nahezu bedeutungslos machen.

2. Verkehr

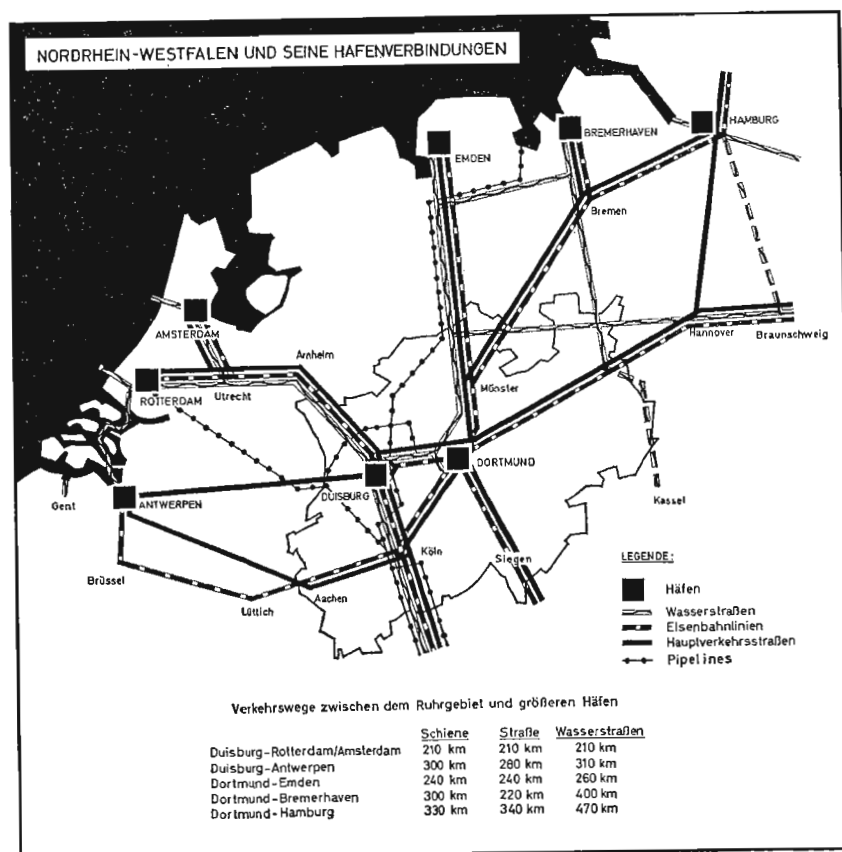
Der wirtschaftliche Integrationsprozeß und die zentrale Lage des Landes innerhalb der Europäischen Gemeinschaft verlangen eine entsprechende Ausrichtung der Verkehrsnetze. Die Transportkosten sind für die Wirtschaft ein standortbestimmender Faktor. Der Verkehrswegebau muß auf die Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft und die Kommunikationsansprüche der Bevölkerung ausgerichtet sein. Strukturell hat sich die nordrhein-westfälische Ausfuhr in den letzten Jahren von den Rohstoffen und Halbwaren ständig zu den Fertigwaren hin verlagert. Bei der Einfuhr ist naturgemäß

der Anteil von Rohstoffen und Halbwaren groß. Auch hier ist aber für die Zukunft eine Tendenz zu Fertigwarenvorerzeugnissen zu erwarten. Nordrhein-Westfalen braucht damit neben den leistungsfähigen Massentransportmitteln schnelle und trotzdem preisgünstige Transportmöglichkeiten für Enderzeugnisse.

In diesem Zusammenhang seien auch einige Bemerkungen zur erkennbaren Neigung verschiedener Industriezweige erlaubt, neue Standorte an der Küste zu suchen. Ursache ist – allgemein gesprochen – die Transportkostenbelastung für Rohstoffe. Sie gilt es zu minimieren. Das motiviert die Zusammenarbeit der Dortmunder Hüttenwerke mit den holländischen Hüttenwerken in Ijmuiden, die Pläne um eine neue Hütte in Europort und die Konzentration der nordrhein-westfälischen Roheisen- und Stahlerzeugung auf die nassen Standorte am Rhein. In den letzten Jahren sanken die Überseeefrachten auf dem Atlantik auf die Hälfte und weniger. Die Überseeländer sind Europa nach den Transportkosten um zwei Drittel der Entfernung näher gerückt. Das hat zusammen mit dem höheren Fe-Gehalt außereuropäischer Erze binneneuropäische Erze weitgehend aus unseren Hütten verdrängt. Entsprechend stieg die durchschnittliche Verfrachtungsweite für Eisenerz von 1950 bis 1967 von 1900 Seemeilen auf 3000. Von dieser Transportkostensenkung sind auch die Kohlefrachten betroffen. Die Atlantikrouten sind keine Schutzbarriere mehr gegen amerikanische Kohle. Zudem sinkt wegen des immer geringeren Kokeinsatzes die Abhängigkeit der Hüttenwerke von den inländischen Steinkohlegebieten. Küstenstandorte sind zumindest von der Rohstoffseite her auch günstige Standorte für die Hochöfen.

Das Ruhrgebiet bleibt wegen seiner Nähe zum Verbraucher für die Eisen- und Stahlerzeugung dennoch ein interessanter Standort dort, wo es über gute Massentransportverbindungen mit der Küste verfügt. Sie gilt es zu erhalten und zu verbessern. Jeder Pfennig Transportkostensparnis rückt das Ruhrgebiet der Küste näher und damit den überseeischen Rohstoffbasen und Absatzmärkten. Darum zieht es unsere Hütten an die Wasserstraßen und darum baut die Landesregierung rasch die fehlende zweite Schleuse am Lippeseitenkanal aus. Sein Ausbau für die Schubschiffahrt muß rasch erfolgen. (Vergl. Karte: „Nordrhein-Westfalen und seine Hafenverbindungen“.)

Von der chemischen Industrie haben wir gerade in diesen Tagen erfahren, daß Dow-Chemical in Stade ein Werk für Basischemikalien errichtet. Als ein Grund dafür wird angegeben, daß Stade für Seeschiffe bis zu 60 000 t Tragfähigkeit erreichbar ist. Um wie vieles mehr können sich die größeren Schiffe zugänglichen Häfen des Rheinmündungsgebietes ihrer naturgegebenen Standortvorteile bedienen. Hier haben wir einen der wesentlichen Gründe für die Errichtung zahlreicher Chemiewerke der Basisproduktion in

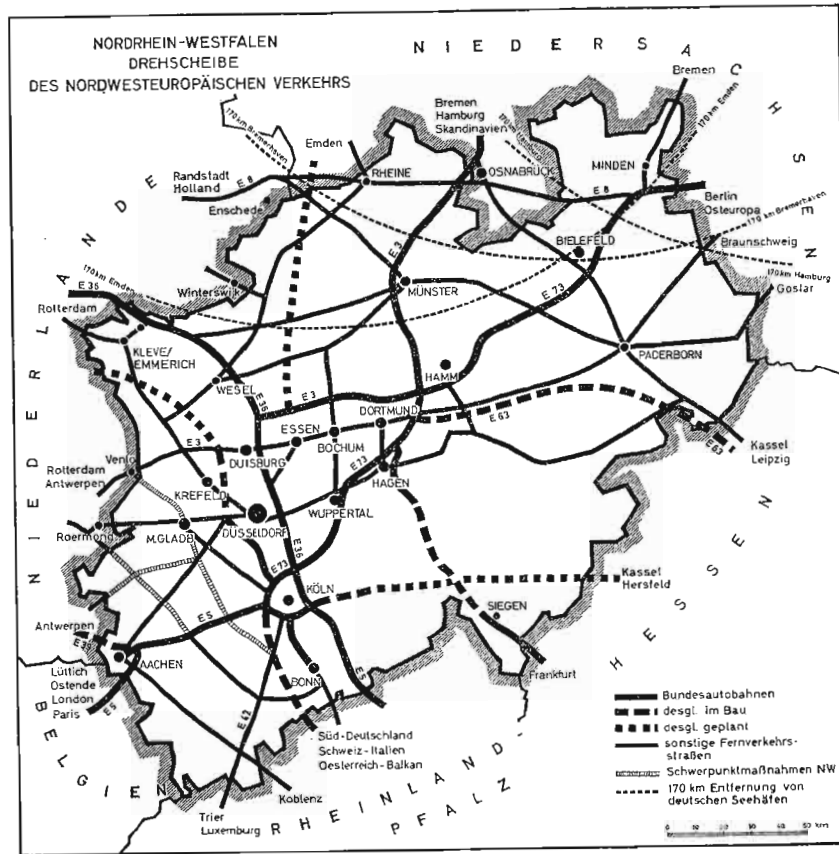


holländischen und belgischen Häfen zu suchen. Ein anderer, an Bedeutung gewinnender, ist das Nebeneinander von Raffinerien und Chemiewerken in aufeinander abgestimmten Größenordnungen.

Für die Verkehrspolitik des Landes ergibt sich damit nicht nur die Aufgabe, um gute Verkehrsverbindungen in alle Teile des Gemeinsamen Marktes besorgt zu sein, sondern insbesondere auch die Vorteile, über die die Seehafengebiete verfügen, dem Lande nutzbar zu machen, d. h. im wesentlichen, sie bis tief hinein ins Landesinnere sich auswirken zu lassen. Diese Forderung gilt gegenüber den deutschen Seehäfen, stärker aber auch gegenüber dem Rheinmündungsgebiet, weil sie, stärker noch der amerikanischen Ostküste zugewandt, im internationalen Rahmen gesehen als das Eingangstor nach Europa gelten (Gateway to Europe).

Nach Linienführung und Bedienung ausgezeichnete Verkehrsverbindungen zu den Hafenplätzen sind darum für die weitere Entwicklung der nordrhein-westfälischen Wirtschaft von ausschlaggebender Bedeutung. Unmittelbare Autobahnverbindungen, direkte elektrifizierte Eisenbahnstrecken und leistungsfähige Wasserstraßen sind für den Transport von Massengütern notwendig. Das Verkehrsgewerbe muß sich dieses Verkehrsnetz so bedienen können, daß die technischen Neuerungen, wie z. B. der Container- und Roll-on-Roll-off-Verkehr, für die Wirtschaft unseres Landes voll zum Tragen kommt. Die Landesregierung unterstützt darum auch die Bemühungen des Bundesverkehrsministers und des Verkehrsgewerbes, durch Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsträger eine optimale Verkehrsbedingung sicherzustellen (Huckepack, Container-Terminal, Container-Züge).

Die wesentlichen Eisenbahnverbindungen nach Bremen und Hamburg und zum Rheinmündungsgebiet sind unter finanzieller Beteiligung des Landes elektrifiziert. Zügige Autobahnverbindungen bestehen zu den großen deutschen Nordseehäfen, nach Rotterdam und Amsterdam. Der Ausbau der E 3 wird eine zügigere Verbindung auch zwischen Antwerpen und dem Ruhrgebiet herstellen. Für das Rheinland und das südliche Westfalen besteht eine solche Verbindung bisher schon über Köln-Aachen und die Baudewijn-Autobahn Aachen-Lüttich-Antwerpen. Über Kleve/Emmerich, Herongen/Venlo und Aachen bestehen darüber hinaus Anschlüsse an das im zunehmenden Ausbau begriffene westeuropäische Straßennetz. Der vorgesehene Bau der Dollartlinie, der E 8 von Gronau-Enschede über Rheine nach Osnabrück mit Anschluß an die Bundesautobahn Hannover-Ruhrgebiet und der linksrheinischen Autobahn wird diese Verbindungen zu den deutschen und niederländisch-belgischen Seehäfen sowie die Anschlüsse an das Europastraßennetz noch verbessern. Der besseren Verbindung mit unseren westlichen Nachbarn dient auch eine Reihe von Schwerpunktmaßnahmen im Be-



reich des Landesstraßennetzes, z. B. die Nettetalstraße aus dem Raum südlich Rheydt nach Kaldenkirchen-Venlo und ihre Verlängerung in südöstlicher Richtung durch die Erfttalstraße, die Selfkantstraße, die von Rheydt nach Gangelt-Heeren führen soll, und die Rurtalstraße zwischen Düren-Heinsberg und den niederländischen Grenze. (Vergl. Karte: „Nordrhein-Westfalen, Drehscheibe des nordwesteuropäischen Verkehrs“.)

Die Landesregierung hat zur Beschleunigung von Ausbaumaßnahmen im nordwestdeutschen Kanalnetz und des Rheins Regierungsabkommen mit dem Bund abgeschlossen. Das Programm sieht Profilerweiterungen und Vertiefungen der Kanäle mit dem Ziel vor, die Umlaufgeschwindigkeit und die Auslastung der Tragfähigkeit der Schiffe wesentlich zu erhöhen und damit die Transportkosten bis zu 40 % zu senken. Durch ein am 30. September 1968 unterzeichnetes Abkommen mit dem Bund und den am Rhein und seinen Nebenflüssen liegenden Bundesländern ist auch eine Beteiligung des Landes an einer gemeinsamen Vorfinanzierung des Ausbaues des Rheins geregelt.

3. Energiepolitik

Energiepolitische Fragen berühren dieses Land in doppelter Weise: als Energieproduzent und als Energieverbraucher. Doch dürfen diese für das Land lebenswichtigen Interessen an den Energieproblemen nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Verantwortung für die Energiepolitik Bonn und Brüssel tragen. Daran ändert auch die Tatsache nichts, daß das Land mit barer Münze, nämlich mit einem Drittel Kostenanteil bei den Stützungsaktionen und Anpassungsmaßnahmen zugunsten des Steinkohlenbergbaus, an den Folgen und finanziellen Lasten der früheren Energiepolitik kräftig mitträgt.

Das Land tritt gegenüber den Europäischen Gemeinschaften in der Energiepolitik darum stärker in der Rolle des Forderers als der des Mitgestalters auf. Für das Land Nordrhein-Westfalen kommt es bei der von den Europäischen Gemeinschaften angestrebten gemeinsamen Energiepolitik im Grundsatz darauf an, daß die Kommission ihre bisherige Rolle als Kontrollorgan aufgibt, um nur die Auswirkungen der jeweiligen nationalen Energiepolitik auf das Funktionieren des Gemeinsamen Marktes zu überwachen. Vielmehr muß ein eigenes Energieprogramm für Kohle (bislang Montan-Union), fossile Brennstoffe (bislang EWG) und Kernbrennstoffe (bislang Euratom) verfolgt werden.

Auf dem Gebiet der Steinkohlenförderung wäre es erstrebenswert, die Anpassungsprogramme der Mitglieder so aufeinander abzustimmen, daß auch auf der Ebene der Gemeinschaft die Förderung von Zechen mit der nachhaltig stärksten Ertragskraft erbracht wird.

Im Bereich des Mineralöls sollte die Kommission konkrete Vorschläge erarbeiten, die die Wettbewerbsnachteile von Unternehmen der Gemeinschaft gegenüber den internationalen Unternehmen ausgleichen. Vordringlich insbesondere ist eine Einigung in Fragen der Rohölversorgung, des Erwerbs von Konzessionen, des Ausbaues und der Ausnutzung der Raffineriekapazitäten und der Rohrleitungsnetze.

Eine gemeinsame Energiepolitik müßte auch sicherstellen, daß alle Mitglieder freien Zugang zu den Erdgasvorkommen in der Gemeinschaft haben und gleiche Verkaufs- und Preisbedingungen erhalten.

III. Nordrhein-Westfalen im industriewirtschaftlichen Verband

Lassen Sie mich, auf das Ende zukommend, nach diesem Blick auf raumwirtschaftliche, raumplanerische, verkehrspolitische und energiepolitische Aspekte noch einige Bemerkungen allgemeiner Natur machen.

Nordrhein-Westfalen hat seine Politik auf wirtschaftlichem Gebiet ganz eindeutig auf eine Verbesserung der Wirtschaftsstruktur des Landes abgestellt. Durch Anpassung des Landes an die Erfordernisse einer wachsenden Wirtschaft soll das Land wieder Anschluß gewinnen an die rasch expandierenden Wirtschaftsräume der Bundesrepublik und der Europäischen Gemeinschaft. Von seinem Standort, von seiner Infrastruktur, von seinem Arbeitskräftepotential, von seiner Marktsituation her bringt das Land dafür eine Fülle ausgezeichnete Voraussetzungen mit. Sie werden insbesondere für die westlichen Landesteile verbessert in dem Maße, in dem die Grenzen ihren trennenden Charakter verlieren. Dieses Land hat einen breiten Fundus alter Industrien, die sich heute im Wettbewerb mit den modernen Industrierwerken gleicher Produktion und einer weltweiten Substitutionskonkurrenz messen müssen. Es ist notwendig, die Wirtschaft dieses Landes aus Einseitigkeit und Wachstumsrückstand herauszuführen. Das kann nicht durch Sicherung der alten Strukturen, sondern muß durch fortschrittliche, auf die Zukunft gerichtete Entwicklung geschehen. Sie aber bedarf notwendig des größeren Marktes mit seinen vergrößerten Absatzchancen und Absatzmengen, aber auch mit seinem größeren Wettbewerb.

Dazu bedarf es mehr als nur der Beseitigung der Zollschränken. Das haben gerade die letzten Wochen gezeigt. Die Interdependenz wirtschaftlicher Vorgänge verlangt nach Übereinstimmung in den grundlegenden Zielvorstellungen und nach einem Mindestgleichmaß in den Verwirklichungsstapen. Mit Entschlossenheit müssen darum die Europäischen Gemeinschaf-

ten eine weitergehende Integration ihrer wirtschaftlichen Ziele verfolgen. Solange andere Länder beispielsweise Preisstabilität nicht mit der gleichen Entschlossenheit wie die Bundesrepublik verfolgen und willens sind, größere Preissteigerungsraten als die Bundesrepublik hinzunehmen, weil sie das Wachstum bevorzugen, werden die Tendenzen zu Währungsdisparitäten mit all ihren Folgen für unsere Wirtschaft anhalten. Währungspolitische Taktiken und finanzpolitische Restriktionen können diese wirtschaftspolitischen Zieldifferenzen, die keineswegs verniedlicht werden sollten, nicht überspielen.

In der Raumordnungs- und Verkehrspolitik haben wir den großen Vorzug, mit unseren westlichen Nachbarn in den grundsätzlichen Zielvorstellungen übereinzustimmen. Indes, die konkrete raumplanerische Zusammenarbeit hat unterschiedliche Stadien erreicht. Am weitesten fortgeschritten ist sie im deutsch-niederländischen Grenzgebiet. Ihre Institutionalisierung in der deutsch-niederländischen Raumordnungskommission läßt, wenn auch nicht kurzfristig, so doch langfristig hier eine wesentliche Verbesserung der Kooperation als gesichert erscheinen.

Die Zusammenarbeit mit unserem belgischen Nachbarn bedarf, zumal in diesem Lande die Raumordnung selbst noch nicht annähernd den hohen Stand wie in den Niederlanden erreicht hat, noch sehr kräftiger Impulse, um die wir ernsthaft bemüht sein wollen.

Bedenklich ist der Stand der Zusammenarbeit in der praktischen Regionalpolitik, vor allem was die Subventionierung der Industrieansiedlung anlangt. Dabei will ich gern zugeben, daß unsere beiden westlichen Nachbarn einerseits bestehende natürliche Standortunterschiede nach Kräften nutzen und andererseits strukturell wirklich benachteiligte Gebiete mit sehr starken Anreizen und Hilfen zu fördern bemüht sind.

Dennoch: Die Anhebung unserer Förderungsmaßnahmen auf das höhere Niveau unserer Nachbarn halten wir in Nordrhein-Westfalen aus wirtschafts- und raumordnungspolitischen Gründen nicht für wünschenswert, langfristig auch nicht für erfolgssichernd und – neu dargelegt – für nicht zulässig. Wir müssen darauf drängen, daß nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft als überhöht anzusehende Ansiedlungsanreize so abgesenkt werden, daß Wettbewerbsverzerrungen unterbleiben.

Die Förderung der Grenzräume unseres Landes ist nicht nur eine Angelegenheit des Landes. Sie ist eine politische Aufgabe auch des Bundes. Die für Aufgaben dieser Art geschaffene neue Form der Kooperation in Gestalt der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ fände hier ein lohnendes Feld.

Unser Land – machen wir uns nichts vor – steht in einem Konkurrenzkampf. Innerhalb der EWG werden nach vorliegenden Schätzungen bis zum Jahre 1980 rund 201 Mill. Menschen wohnen. Das sind rund 16 Millionen mehr als heute. Nordrhein-Westfalens Bevölkerung, eben diese Größe ausmachend, wird in demselben Zeitraum ungefähr um 1 Mill. Einwohner zunehmen. Das bedeutet, daß der nordrhein-westfälische Bevölkerungsanteil – man kann auch sagen das nordrhein-westfälische Bevölkerungspotential – von 9,2 auf 8,8 % absinkt. Das mag weniger alarmierend klingen als der Vergleich der Bruttosozialproduktzahlen. Hier will ich nicht Prognosezahlen verwenden, sondern nur die jüngere Entwicklung in unsere Erinnerung rufen. Für den Zeitraum 1959 bis 1967 haben wir hier einigermaßen vergleichbare Zahlen. In diesen Jahren hat das Bruttosozialprodukt in Nordrhein-Westfalen um 58 % zugenommen, in Belgien um 72 %, in der Bundesrepublik Deutschland um 75 %, in der EWG um 88 % und in Holland um 104 %.

Diese Zahlenreihe kann man auch anders lesen: Das Bruttosozialprodukt in Nordrhein-Westfalen hat um 30 % weniger zugenommen als das der Europäischen Gemeinschaft, um 17 % weniger als das der Bundesrepublik und um 46 % weniger als das Hollands.

Ich glaube, dieses Land, seine Wirtschaft und seine Regierung, muß sich anstrengen.

Literaturverzeichnis

2. Gesamtbericht der Europäischen Gemeinschaften, Brüssel 1969.

Programm für die mittelfristige Wirtschaftspolitik (1966/1970). Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften 1967, S. 1513.

5. Bericht der Landesregierung Nordrhein-Westfalen über Stand, Maßnahmen und Aufgaben der Landesplanung, Düsseldorf 1968.

6. Bericht der Landesregierung Nordrhein-Westfalen über Stand, Maßnahmen und Aufgaben der Landesplanung, Düsseldorf 1969.

Hessing, Franz-Josef: Rotterdam, Antwerpen und das Ruhrrevier, Essen 1966.

des différences naturelles d'emplacement, et de l'autre ils s'efforcent à aider les régions possédant des désavantages structurels réels, par des avantages et subventions considérables. Cependant, pour des raisons économiques et structurelles, la Rhénanie-du-Nord-Westphalie considère que l'adaptation de ses mesures d'encouragement au niveau plus élevé néerlandais et belge ne sera ni désirable ni à longue échéance efficace. Nous devons préconiser la réduction des subventions d'implantation considérées comme excessives selon le droit des communautés européennes, à un niveau qui empêche la distorsion de la compétition.

Diskussion

Professor Dr.-Ing. Wilhelm Fucks: Ich habe zwei Fragen an Herrn Halstenberg.

Wie sind die genannten Prozentsätze – 40 %, 44 % usw. – normiert? Wurden sie in D-Mark gerechnet, ganz gleich, was man in den Jahren 1958 und 1969 dafür kaufen konnte? Ist das auf das Jahr 1958 normiert oder wie sonst?

Ich habe noch eine zweite Frage, die mehr zur Sprache gehört. In den Kommissionen, von denen Sie gesprochen haben, sind Belgier, Holländer, Deutsche, Franzosen usw. vertreten. Welche Sprache sprechen Sie da?

Staatssekretär Professor Dr. jur. Friedrich Halstenberg: Die zweite Frage ist sehr einfach zu beantworten. Sooft ich dabei war, spricht jeder seine eigene Landessprache; man hört also den Verhandlungspartner in seiner Sprache an. Die Holländer sind durchweg sehr sprachbegabt und sprechen meist deutsch, sehr oft auch englisch. Verständigungsschwierigkeiten mit den Holländern gibt es nicht.

Nun zu Ihrer ersten Frage. Die Zahlen wurden in der Tat statistisch vergleichbar gemacht, und zwar ausgehend vom Niveau des Jahres 1959.

Professor Dr.-Ing. Wilhelm Fucks: Ist der Kaufkraftverlust der Währung in diesen zehn Jahren berücksichtigt?

Staatssekretär Professor Dr. jur. Friedrich Halstenberg: Nein, der Kaufkraftverlust ist nicht berücksichtigt. Ich bin der Auffassung, daß der relative Vergleich der Entwicklung des Bruttosozialprodukts zu Marktpreisen für die Räume, die wir miteinander verglichen haben, möglich ist. Jedenfalls werden die Maßstäbe der Entwicklung deutlich. Wenn Sie etwa Holland und Nordrhein-Westfalen – 104 zu 58 % – vergleichen und berücksichtigen, daß der Wertverlust bei uns geringer war, dann bleibt trotz unterschiedlicher Veränderung der Kaufkraft die wesentliche Tendenz deutlich.

Prof. Dr.-Ing. Wilhelm Fucks: Ich darf noch hinsichtlich des Vergleichs untereinander etwas hinzufügen. Die Frage ist nur, wenn man absolut rechnet, also beispielsweise die 45 % Kaufkraft umrechnet. Dann sind es vielleicht noch 25 %, 30 % oder wieviel?

Staatssekretär Professor Dr. jur. Friedrich Halstenberg: Das kann ich jetzt nicht ausrechnen.

Ich will Ihnen aber auf Ihre Frage gern einräumen, daß die Zahlen nicht so alarmierend sind, denn die Ausgangslage in der Mitte der fünfziger Jahre war für Nordrhein-Westfalen natürlich günstig. Da es sich um Durchschnittswerte im europäischen und deutschen Maßstab handelt, sind auch die ganz schlechten Regionen hineingerechnet. Das Malheur ist nicht so groß, wie es auf Grund des Zahlenvergleichs scheint, aber ich meine, tendenziell bleibt es mehr als alarmierend.

Professor Dr.-Ing. Wilhelm Fucks: Wenn der absolute Betrag wesentlich kleiner ist, wären auch die Differenzen kleiner.

Staatssekretär Professor Dr. jur. Friedrich Halstenberg: Herr Fucks, anstrengen müssen wir uns aber doch ganz ungewöhnlich.

Professor Dr.-Ing. Wilhelm Fucks: Natürlich.

Oberstadtdirektor Dr. rer. pol. Anton Kurze: Warum versucht man nicht, die Möglichkeit der Festsetzung der EWG-Sätze den Niederländern gegenüber im Grenzraum durchzusetzen? Was praktisch dort an Industrieförderung geschieht, ist doch von einem solchen Gewicht, daß es für uns im Aachener Raum eine echte Gefährdung darstellt. So müßte die Textilindustrie eigentlich aus dem Aachener Raum in den holländischen Grenzraum abwandern, wo sie dann noch mit deutschem Wasser bedient wird, das sie viel billiger bekommt, als wir es in Aachen liefern könnten, obschon es möglicherweise aus der Eifel nach dort transportiert wird. Wenn man aber bedenkt, daß man bei einer Investition von 12 Mill. Gulden praktisch bis zu 3 Mill. Gulden verlorenen Zuschuß bekommt – von den steuerlichen Vorteilen gar nicht zu reden –, dann glaube ich, liegt das weit außerhalb der Grenze dessen, was die EWG-Kommission für zulässig erklärt hat. Aber darum kümmert sich niemand.

Staatssekretär Professor Dr. jur. Friedrich Halstenberg: Das möchte ich aber doch bestreiten.

Staatssekretär Professor Dr. h. c., Dr.-Ing. E. b. Leo Brandt: Der Chef der Staatskanzlei kümmert sich darum, wie wir seinen Ausführungen entgegennehmen konnten.

Oberstadtdirektor Dr. rer. pol. Anton Kurze: Herr Staatssekretär, daran stört man sich nicht in Holland. So wollte ich meine Bemerkung verstanden wissen. Ich bitte um Entschuldigung.

Staatssekretär Professor Dr. jur. Friedrich Halstenberg: Ich will Ihnen gern einräumen, daß die Bundesregierung dieses Monitum mit der größten Politesse angebracht hat; es hat also bisher an nachdrücklichen Gegenstellungen gefehlt. Ich weiß auch nicht, ob es für unser Verhältnis zu den Holländern sehr angenehm wäre, wenn ausgerechnet wir in Nordrhein-Westfalen das Auswärtige Amt und das Bundeswirtschaftsministerium veranlassen würden, die Holländer zu drängen: Nun ermäßigt endlich eure Subventionen auf 15 %. Ich denke mir, daß halböffentliche Veranstaltungen wie diese und Berichte in den Zeitungen darüber auch ein geeignetes Mittel sind, sich gegenseitig darauf aufmerksam zu machen, daß es so nicht geht. Lange kann dieser Zustand übrigens nicht mehr andauern; denn ich glaube, daß die EWG-Kommission zwangsläufig zu einer Prüfung übergehen muß, und dann wird es sich eben zeigen.

Architekt BDA Will Schwarz: Herr Professor Halstenberg, Ihr Vortrag klang aus mit dem Satz: „Wir müssen uns anstrengen.“ Wenn man die holländischen politischen Verhältnisse mit den unseren vergleicht, so fällt einem auf, daß in Holland ein höheres Maß von Bürgerinitiative als bei uns wirksam wird. Das ist natürlich für ein Land wie Holland leichter, weil die Struktur der Gemeinden anders ist. Ich kenne aus vielen Gesprächen mit holländischen Kollegen und Planern den Satz: „Das macht bei uns die Krone.“ Der Bürgermeister des jeweiligen Ortes ist nicht ein parlamentarisch gewählter Vertreter, sondern er wird von der Krone bestellt. Wenn eine Angelegenheit reif zur Entscheidung geworden ist, dann wird über die Krone die Entscheidung herbeigeführt.

Halten Sie es für möglich, daß diese Struktur und die Bürgerinitiative, die sehr stark in Holland entwickelt ist, Anreize gewesen sind, die gewaltige Anstrengung dieses Landes zu vollbringen?

Staatssekretär Professor Dr. jur. Friedrich Halstenberg: In dieser Frage steckt ein gerütteltes Maß allgemeiner Politik. Schaute man sich etwa das Bündnis zwischen Hoheitsverwaltung und Bürgerschaft an, wie es Hille-

brecht in Hannover vollbracht hat, dann könnte man sehen, was ein solches Bündnis zustande bringt. Ich glaube – freimütig gesprochen –, daß wir uns in einer solchen Situation gemeinsamer Aktivitäten von Staat und Bürgerschaft gegenwärtig nicht befinden. Aktivitäten für die regionale Verbesserung gehen zur Zeit, meine ich, in erster Linie von Politikern und Verwaltungsbehörden aus. Ich glaube, daß die unternehmerische Wirtschaft, so wie sich das uns in diesem Lande darstellt, allein oder vornehmlich allein auf das Kalkül setzt. Nehmen Sie mir diese etwas kühle und wenig begeisterte Bemerkung doch so ab.

Verbandsdirektor i. R. Sturm Kegel: Herr Staatssekretär, Sie sagten, daß die Conférence Permanente ihren Einfluß nicht mehr gesteigert, ja, praktisch keinen mehr habe. Es ist mit einem großartigen Elan privater, aber auch kommunaler Initiative von den drei großen Städten im Ländereck Aachen–Lüttich–Maastricht begonnen worden. Es wurden ganz schöne Ergebnisse erzielt. Nun ist es auf einmal still geworden. Woran mag es liegen, daß keinerlei Unterstützung mehr gegeben wird?

Staatssekretär Professor Dr. jur. Friedrich Halstenberg: Ich könnte beispielsweise sagen: Weil Herr Kegel nicht mehr dabei ist.

Verbandsdirektor i. R. Sturm Kegel: Wenn Sie mir einen Auftrag geben, dann könnte ich ein wenig Feuer machen.

Staatssekretär Professor Dr. jur. Friedrich Halstenberg: Ich glaube, daß Sie zu einem Auftrag auch das Geld wollten.

Verbandsdirektor i. R. Sturm Kegel: Selbstverständlich. Einem Nackten kann man nicht in die Tasche greifen.

Staatssekretär Professor Dr. jur. Friedrich Halstenberg: Ich glaube, Herr Kegel, daß die Wirkungsmöglichkeiten einer solchen privaten Vereinigung von Natur aus begrenzt sind. Der Elan, den Sie miteinander aufgebracht haben, war wohl dazu geeignet, die Idee für gemeinsame Operationen zu decken, aber die außerordentlich hohen Mittel, die notwendig sind, solche Ideen durchzusetzen, müssen doch wohl, glaube ich, in der Hand der zuständigen Verwaltungsbehörden bleiben.

Verbandsdirektor i. R. Sturm Kegel: Das ist richtig. Das Land Nordrhein-Westfalen hat ja mitgemacht, aber der Bund nicht. Da gab es doch

Differenzen: Wie weit darf man sich über die Grenzen bewegen oder nicht? Irgendwie müßte es doch möglich sein, die Riesenarbeit, die dort geleistet worden ist, noch einmal fruchtbar zu machen. Diese Hoffnung will ich haben, aber wenn man in Hoffnung ist, kann es manchmal anders kommen.

Dr.-Ing. Karl Beck: Wir haben gehört, daß Vereinbarungen zwischen den Niederlanden, Belgien und der Bundesrepublik in Vorbereitung oder schon abgeschlossen sind.

Wie sieht es mit entsprechenden Vereinbarungen mit den Bundesländern aus, die an Nordrhein-Westfalen angrenzen?

Staatssekretär Professor Dr. jur. Friedrich Halstenberg: Herr Dr. Beck, die Zusammenarbeit zwischen den Bundesländern auf diesem Gebiet läßt nichts zu wünschen übrig. Die technischen Planungen mit unseren Nachbarn im Osten, Norden und Süden laufen erfreulich. Für eine Diskussion, die mehr auf einen intimeren Kreis wie diesen abgestellt ist, darf ich ergänzen: Es ist noch nicht lange her, daß der niedersächsische Wirtschaftsminister Klage über unterschiedlich hohe Sätze für Ansiedlungsförderung in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen uns gegenüber geführt hat. Bei der Industrieansiedlungs-Förderung gibt es in der Tat Divergenzen, die aber im System liegen. Auch die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ wird da nichts ändern. Sie beschränkt sich nämlich nach den gegenwärtig bekanntgewordenen Konzeptionen allein auf die vier Kreise Nordrhein-Westfalens, die Bundesausbaugebiete sind.

Noch eine Ergänzung: Für das wirkungsvollste Instrument der Koordination der Länder untereinander halte ich die Erarbeitung einer raumordnungspolitischen Konzeption für die ganze Bundesrepublik in Form eines Bundesraumordnungsprogrammes oder Bundesraumordnungsplans. Ich trete auch an dieser Stelle mit großem Nachdruck für dieses Vorhaben ein und sage die Unterstützung Nordrhein-Westfalens dazu zu.

Ltd. Stadtverwaltungsdirektor i. R. Werner Pohl: Sie haben soeben angedeutet, daß eine Bundesraumordnungstätigkeit eigentlich mit dem geltenden Bundesrecht nicht übereinstimme. Nach dem Bundesraumordnungsgesetz gibt es ja eine Raumordnung unter der Zuständigkeit des Bundes überhaupt nicht, sondern die Bundestätigkeit soll sich immer darauf beschränken, den Ländern Koordinierungshilfen zu leisten. In diesem Zusammenhang ist es allerdings unbestritten, daß Bundesraumordnungspläne aufgestellt werden können. Ihre Wirkung ist aber beschränkt auf die Koordinierung von Bundesaufgaben der Bundesministerien.

Hieraus ergibt sich die Frage: Wie ist überhaupt eine Landesplanungstätigkeit eines Landes in Zusammenarbeit mit dem Ausland möglich, so daß Nordrhein-Westfalen z. B. Vertragspartner der Niederlande ist und zusammen mit dem Bund einen Vertrag mit diesem Land schließt? Da scheint doch der Bund auf dem interessanten Standpunkt zu stehen – der rechtstheoretisch wahrscheinlich falsch ist –, daß die Länder eine Zuständigkeit für diese Tätigkeit nach außerhalb des Staatsgebiets hin, mindestens ein Mitwirkungsrecht dabei, hätten. Ich habe das Gefühl, daß unsere Rechtswirklichkeit hier weiter als unser Bundesrecht ist und unsere Raumordnungstätigkeit besser als das Bundesraumordnungsgesetz.

Staatssekretär Professor Dr. jur. Friedrich Halstenberg: Herr Pohl, es wäre kein Jammer, wenn die Wirklichkeit besser wäre als das Recht. Fangen wir damit einmal an.

Richtig ist, daß nach dem Bundesraumordnungsgesetz und nach den ihm zugrunde liegenden verfassungsrechtlichen Bestimmungen ein Bundesraumordnungsprogramm mit Verbindlichkeitswirkung nur ein Programm der Bundesplanungen sein kann. Gäbe es das, wäre das schon ein bedeutender Fortschritt. Dann könnten wir uns nämlich mit den Landesplanungen auf ein koordiniertes System von Bundesplanungen einstellen.

Mein Vorschlag aber – das will ich einräumen – geht darüber hinaus. Ich meine, daß in einem Bundesentwicklungsprogramm Bestandteile enthalten sein müssen, die sozusagen der Bundesdisposition und, juristisch gesehen, der Länderdisposition unterliegen. Wenn wir das einmal haben, dann können wir uns Gedanken darüber machen, wie wir das rechtlich verifizieren, wobei ich glaube, daß da die Juristen gute Beispiele haben.

Staatssekretär Professor Dr. h. c., Dr.-Ing. E. h. Leo Brandt: Herr Kollege Halstenberg, ich darf einmal eine ein wenig komplexe Frage an Sie richten.

Die Herren hier haben auf Holland hingewiesen und gefragt: Was ist dort anders?

Man hat ein wenig den Eindruck, daß die Menschen dort seit Jahrhunderten durch den Zwang der Natur etwas mehr auf Gemeinschaftsaufgaben eingestellt sind.

So heißt die Wasserstraßenverwaltung dort Wasserstaat. Das ist zwar kein Staat im Staate, aber so etwas Ähnliches. Es ist offenbar so, daß bei allem, was mit dem Wasser zusammenhängt, das Gesamtinteresse über das Einzelinteresse gestellt wird.

Wenn also ein solcher Zwang zu gemeinschaftlichem Handeln in einem Volke verwurzelt ist, dann ist es geneigter, etwas Großes in Angriff zu nehmen. Möglicherweise hat es auch deshalb in Rotterdam einen so blühenden Hafen. Der holländische Staat bemüht sich intensiv darum, dort Industrie anzusiedeln.

Auch die Neulandgewinnung wird vom Staat allein betrieben. Erst wenn alles läuft und etliche Male geerntet worden ist, erscheinen die Bauern, die ihre Höfe zugeteilt bekommen.

Durch die Technik kommen große Dinge auf uns, auf das Industriegebiet von Nordrhein-Westfalen, zu, die die politische Führung bewältigen muß.

Eine Rolle dabei spielt die Frage der Elektrizitätsnetze. Soviel ich weiß, haben wir noch eine große Zahl Strom erzeugende Elektrizitätswerke in Deutschland. Nun stellt sich heraus, daß die Kraftwerke, die künftig gebaut werden, nicht kleiner als 1000 MW sein sollten.

Wenn aber die optimale Größe für einen Block 1000 MW sind, dann werden beispielsweise sogar die Stadtwerke Düsseldorf wahrscheinlich einen solchen 1000-MW-Block nicht haben können, sie haben in der Stadt nicht genug Abnehmer für diese Strommenge.

Da wir etwa 50 000 MW in Deutschland installiert haben, benötigten wir theoretisch z. Z. 50 Blöcke zu je 1000 MW. Man wird aber keinen solchen Block isoliert errichten, sondern vermutlich stets zwei nebeneinander. Dazu würden theoretisch 25 Elektrizitätserzeugungsstätten benötigt.

Wir stehen, losgelöst von der Frage der Atomenergie, vor dem Problem der Entwicklung zu größeren Einheiten, die zu anderen Netzen und zu veränderten Gesellschaftsgrößen führen werden.

Staatssekretär Professor Dr. jur. Friedrich Halstenberg: Auf ihre technischen Bemerkungen sollte ich Ihnen mit zwei juristischen Begriffen antworten, die die ganze Schwierigkeit für den Eingeweihten offenbaren, nämlich Demarkationsvertrag und Konzessionsabgabe.

Es besteht überhaupt kein Zweifel daran, daß in der Elektrizitätswirtschaft der Zwang zur großen Erzeugungseinheit und auch der Zwang zur größeren Verteilungseinheit gegeben ist. Sie haben nur von dem Zwang zur größeren Erzeugungseinheit gesprochen. Ich füge hinzu, daß es auch einen Zwang zur größeren Verteilungseinheit gibt; denn beim Strom ist – grob geschätzt – die Verteilung ungefähr so teuer wie die Herstellung des Stromes. Selbst wenn wir einmal über ganz billigen Atomstrom verfügen, werden die Verteilungskosten immer noch eine beträchtliche Höhe haben.

In beiden Fällen steht aber das vertraglich gesicherte Instrument der Demarkation und der Konzessionsabgabe dawider. Rasche Lösungen, die wir

– ich will das ruhig sagen – schon einmal im Stab in der Staatskanzlei ins Auge gefaßt hatten, lassen sich nicht realisieren.

Diese Rechte der Gemeinden und der Erzeugungsunternehmen auf Gebietsschutz sind verbürgt, und ein Staatseingriff würde enteignungsähnlichen Charakter haben, abgesehen davon, daß hinter Demarkation und Konzessionsabgabe große Gruppen für die Selbstverwaltung engagierter Politiker stehen. Gehen Sie einmal in die Veranstaltung eines kommunalen Spitzenverbandes und sprechen Sie dort über die Abschaffung von Demarkation und Konzessionsabgabe. Ich mag das keinem Staatsbeamten raten.

Ich glaube, der Zwang wird hier allein vom Wirtschaftlichen her kommen. Wir wären in Nordrhein-Westfalen jedenfalls froh, wenn wir an Stelle zweier Strompreisgebiete nur eines hätten, wünschenswert dann allerdings jenes des billigeren Stromes.

Meine Antwort also lautet: Ziel erkannt, aber politisch sehr schwer durchzusetzen, jedenfalls technisch leichter als politisch.

Dr. jur. Erwin Daub: Wenn man an Raumordnung im nordwesteuropäischen Raum denkt, dann muß man natürlich auch an eine Raumordnung der Energiewirtschaft denken. Voraussetzung dafür ist aber, daß die Energiewirtschaft in Nordrhein-Westfalen einer gewissen Regelung zugeführt wird, denn die jetzigen Demarkationslinien wirken mittelalterlich. Ich habe schon vor zehn Jahren öfter in der Öffentlichkeit dazu Stellung genommen. So geht es nicht weiter. Man muß an die gesetzlichen Grundlagen herankommen.

Jetzt ist der Zustand so, daß wesentliche Unterschiede in den Strompreisen zwischen dem westlichen und dem östlichen Nordrhein-Westfalen bestehen. Diese sind so groß, daß die Industrie förmlich dazu getrieben wird, von dem östlichen Nordrhein-Westfalen wegzugehen. Der Unterschied ist etwa 2 Pf pro kWh – der Preis ist Ihnen, Herr Staatssekretär, ja bekannt. Die Werke – bei einem von ihnen bin ich seit bald 19 Jahren Aufsichtsratsvorsitzender –, die etwa 3 km vom Grenzgebiet des RWE entfernt liegen, müssen 2 Pf pro kWh mehr zahlen als im RWE-Gebiet. Diese Unebenheiten, die sich historisch aus der Entstehungszeit der verschiedenen Energieversorgungsunternehmen und dem Energiewirtschaftsgesetz von 1935 ergeben haben, müssen meines Erachtens irgendwie beseitigt werden. Wir hatten diese Stromgrenze schon innerhalb der Vereinigten Stahlwerke, aus denen ich komme. Wir haben mehrfach Ansätze gemacht, das zu beseitigen. 1932 waren wir fast soweit, aber 1933 kam das „Dritte Reich“. Als wir 1938 auch die neuen Machthaber überzeugt hatten, daß diese Stromgrenzen unsinnig wären, begann der Krieg und es war wieder aus.

Wir müßten jetzt irgendwie die Sache in die Hand nehmen. Über die technische Entwicklung durch die Atomenergie, glaube ich, wird man irgendwie dazu kommen müssen, denn diese Unterschiede sind schädlich für eine Raumordnung allein innerhalb unseres engeren Gebietes von Nordrhein-Westfalen.

Ich glaube, Herr Staatssekretär Brandt, daß Sie gerade auf diese Schwierigkeiten hinweisen wollten. Das gilt natürlich auch in größerem Maße für den ganzen Raum einschließlich Belgien und Holland. Auch dort wird man, wenn man die Dinge ordnen und nicht Verzerrungen erleben will, von denen Herr Staatssekretär Halstenberg vorhin gesprochen hat, daran gehen müssen.

Wir haben hier innerhalb der Arbeitsgemeinschaft für Forschung vor ein paar Jahren den Vortrag von Herrn Burgbacher gehört, der die Dinge auch unter diesem Gesichtspunkt angeschnitten und erörtert hat. Damals haben wir gesagt: Bringt erst einmal diese Sache in Nordrhein-Westfalen in Ordnung, dann können wir weiterreden. Das ist nur ein Gesichtspunkt, der meines Erachtens vordringlich gerade auch für die Raumordnung in diesem Lande notwendig zu regeln wäre.

Ich darf vielleicht auch historisch noch etwas darüber sagen, wie es zu diesen Dingen gekommen ist.

Vorausschicken möchte ich: Wenn Sie sich einmal eine Karte der Demarkationsgebiete zeichnen lassen, dann glauben Sie, eine Karte des mittelalterlichen Deutschen Reiches vor sich zu haben. Die Geschichte mit den beiden Strompreisen, die verschieden im Gebiet des RWE und der VEW sind, ist rein historisch zu erklären. Das RWE wurde im Jahre 1898 auf Initiative der Herren August Thyssen und Hugo Stinnes sr. gegründet. Sie forderten gleichzeitig, da sie einen gemischtwirtschaftlichen Betrieb für richtig hielten, die Städte, Landgemeinden und Kreise auf, mitzumachen. Es schlossen sich aber aus die östlichen Städte Bochum, Dortmund und die Landkreise, die dazwischenlagen. Das RWE hat nun den großen Vorteil, daß es weit vorausschauend auf der Braunkohle aufbaute und dadurch den billigen Strom bekam. Soweit ich weiß, beruht die Stromerzeugung nur zu 25 % auf der Steinkohle – auch heute noch.

Die VEW entstanden erst im Jahre 1926, als sich die Städte Bochum, Dortmund und die dazwischenliegenden Landkreise zusammenschlossen, um ebenfalls einen gemeinschaftlichen Großbetrieb zu gründen, an dem die Gemeinden beteiligt waren. Sie konnten aber leider Gottes diesen billigen Strom nicht erreichen, da sie im wesentlichen, von kleinen Wasserkraftwerken, die vorhanden waren, abgesehen, auf der Steinkohle basierten, und zwar auf den schlechten Zechen, die vorhanden waren. Das waren die Randzechen des südlichen Ruhrgebietes, auf deren Basis die VEW auch heute noch

operieren. Dadurch sind diese Unterschiede entstanden, die meines Erachtens völlig obsolet sind, genauso wie früher die Zustände im Mittelalter im Deutschen Reich, die dann 1803 und 1806 beseitigt wurden. Etwas Ähnliches muß man heute tun.

In den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts ist es ja mit der preußischen Eisenbahn so gegangen. Erst als die Zusammenschlüsse durch Preußen erfolgt waren, ist die preußische Eisenbahnverwaltung – ich muß von ihr sprechen – ein außerordentlich gutes Unternehmen geworden, das noch in der Vorkriegszeit und in den zwanziger Jahren hohe Erträge brachte.

In diesem Fall muß man eben über das Energiewirtschaftsgesetz hinausgehen, denn der § 103 des Kartellgesetzes, der ein Sonderrecht für Energieversorgungsunternehmen schafft, scheint mir überholt zu sein.

Wenn Sie von der Raumordnung eines so großen Raumes sprechen, dann müssen Sie auch die Energiewirtschaft in Ordnung bringen, denn sie ist heutzutage nicht nur die Grundlage für die großen chemischen Betriebe und die Versorgung der Allgemeinheit im Ruhrgebiet, sondern auch gerade jetzt in erhöhtem Umfang für die Eisenindustrie, in der ich seit fast 50 Jahren tätig bin.

Staatssekretär Professor Dr. jur. Friedrich Halstenberg: Wenn Sie mir eine Bemerkung gestatten, Herr Daub: Völlige Übereinstimmung in der Argumentation. Ich glaube aber, daß ich Ihnen eine Begründung schuldig bin, weshalb die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen in dieser Situation gleichwohl nicht handelt.

Konzessionsabgabe, Demarkationsverträge und Querverbund in den kommunalen Unternehmen sind letzten Endes auch Fragen der Finanzausstattung für die betroffenen Gemeinden. Es ist einfach nicht mit einem Federstrich möglich, die in unserem Lande davon betroffenen mehr als 1000 Gemeinden in den Stand zu versetzen, eine Ausgleichseinnahme für die entgehenden Demarkations- und Konzessionsentgelte zu kassieren und auf den Vorteil zu verzichten, der kommunalwirtschaftlich offensichtlich im sogenannten Querverbund liegt. Das ist die Organisationsform, bei der verschiedene Betriebssparten der kommunalen Wirtschaft zu einem einheitlichen Unternehmen zusammengefaßt werden.

Diese Begründung mag vor dem technisch-geistigen Hintergrund unserer Gedanken, die wir hier ausbreiten, bedeutungslos sein. Es sind aber Argumente, mit denen man sich auseinandersetzen muß. Ich gestehe aber auch gerne zu, daß spätestens bei der nächsten kommunalen Finanzreform auch dieses Problem einer Lösung zugeführt werden muß. Aber ohne den Gemeinden einen billigen Ausgleich für die wegfallenden Konzessionsabgaben und für die wegfallenden Querverbundsvorteile zu gewähren, geht das nicht.

Ohne Lösung dieser beiden Probleme – ich versichere es Ihnen – geht es im Landtag nicht – mag es auch technisch gehen –: Es geht politisch nicht.

Dr. phil. Hermann Brügelmann: Mir scheint, daß bei der Diskussion bisher ein technisch-wirtschaftlicher Gesichtspunkt zu kurz gekommen ist, von dem ich aus früherer Tätigkeit, obwohl ich kein Techniker bin, ein wenig weiß. Es gibt nämlich in der Stromverteilung „Grundlasten“ und „Spitzenlasten“. Ich habe gewisse Zweifel daran, ob ein 1000-MW-Werk fähig ist, wirtschaftlich rentable Spitzenleistungen zu erzeugen. Es ist ein weniger für dieses Land als für andere Bundesländer typischer Fall, daß zum Beispiel kleine Wasserkraftwerke, die irgendwo an einem See oder Bach angebaut sind, in den Spitzenzeiten zusätzlichen Strom abfahren. Damit wird vermieden, daß das größere Kraftwerk diesen Spitzenstrom zu einem überhöhten Preis liefert, der ungefähr den Rush-Hours des Verkehrs entspricht, nämlich in den Morgen-, Nachmittags- und Abendstunden.

Ein 1000-MW-Werk muß, wenn ich richtig unterrichtet bin, möglichst 24 Stunden laufen; es müßte also, um die Spitzenleistungen, die in dem betreffenden Gebiet aufgebracht werden müssen, aufzufangen, zusätzliche Kapazitäten aufbauen, und diese wären sehr teuer. Ich glaube zu wissen, daß sogar altmodische, kleine Dampfkraftwerke den Spitzenstrom billiger erzeugen als sie ihn als Spitzenstrom kaufen müßten. Damit ist nicht nur ein kommunales, sondern ein volkswirtschaftliches Interesse angesprochen.

Staatssekretär Professor Dr. h. c., Dr.-Ing. E. h. Leo Brandt: Das ist richtig, Herr Dr. Brügelmann, denn man muß folgendes sehen: Wir haben in unserem Gebiet drei Werke, die teilweise unter, teilweise über 2000 MW liegen. Das größte Wärmekraftwerk der Welt liegt keine 30 km von uns entfernt in Frimmersdorf. Dort gibt es einen 300er-Block, der erste Block hatte etwa 100 MW. Es ist klar, daß, wenn man dieses Kraftwerk mit zwei Blöcken zu je 1000 MW betreiben könnte, wahrscheinlich der Strom billiger wäre als mit 16 Blöcken.

Man wird immer Spitzenstrom brauchen, der mit Kohle oder Öl erzeugt wird. Das hat aber nichts damit zu tun, daß die Einheiten für die Grundlast, die großen Einheiten, von denen die Hauptindustrien leben, z. B. die Aluminiumfabriken, auf Grund der Entwicklung der letzten drei Jahre eben nicht 300 MW, sondern 1000 MW sein werden.

Dr.-Ing. Karl Beck: Man kann den rechtlichen und den technischen Bereich dadurch voneinander trennen, daß Gemeinschaftskraftwerke errichtet werden. Es schließen sich mehrere Versorgungsgebiete, zum Beispiel verschie-

dener benachbarter Gemeinden, zusammen und bauen ein Gemeinschaftskraftwerk. Sie erreichen durch Addition ihres Leistungsbedarfes die gewünschte technische Größenordnung, etwa 1000 MW je Maschinensatz, erhalten aber dennoch ihre Versorgungsgebiete rechtlich selbständig. Dies geschieht durch entsprechende Vereinbarungen. Solche Praxis ist gerade in den letzten Jahren verstärkt und in vielen Fällen angewendet worden, und zwar sowohl bei Kernkraftwerken als auch bei traditionellen Kraftwerken. Sie hat sich auch schon lange im internationalen Bereich bewährt, z. B. bei Wasserkraftwerken an Grenzflüssen.

Staatssekretär Professor Dr. h. c., Dr.-Ing. E. h. Leo Brandt: Ich darf zum Schluß, Herr Kollege Halstenberg, noch eine Frage an Sie richten, weil wir die seltene Gelegenheit, Sie einmal hier zu haben, ausnutzen möchten.

Ich habe das Empfinden und die besondere Sorge, daß die Jahre, die wir augenblicklich durchleben, Jahre sind, in denen ungewöhnlich schwierige Grundsatzbeschlüsse, die aus der Technik kommen, entschieden werden müssen.

Ich möchte dazu gern einige Bemerkungen machen. Die eine ist, ob man nicht zusätzlich zu dem jetzigen Eisenbahnnetz ein neues Eisenbahnnetz bauen sollte mit einer Breitspur, die das augenblickliche Eisenbahnnetz überlagert und eine Geschwindigkeit von etwa 350 km pro Stunde für die fahrenden Einheiten ermöglicht. Der Gedanke stammt von Walter Rathenau.

Es gibt jetzt eine Studiengesellschaft der Deutschen Bundesbahn, die sich mit der Frage der Breitspurtechnik beschäftigt; vor allen Dingen unter dem Aspekt, daß sowohl Lastkraftwagen als auch Personenwagen mit diesen Fahrzeugen transportiert werden können, die alle Viertelstunde abfahren, Züge werden nicht gebildet.

Die nächste ganz große Entscheidung, die auf die Welt zukommt, ist der Übergang der Stromverteilung in größeren Kontinenten auf das Gleichstromsystem. Russen und Amerikaner sind gezwungen, dazu überzugehen, denn Wechselstrom von 50 Hz kann nicht weiter als 800 km transportiert werden.

Die dritte große Entscheidung – wenn ich das nur andeuten darf – ist die Frage der Methode der Atomkraftwerke. Das möchte ich aber nicht vertiefen, sondern hier nur eine Mitteilung machen dürfen. Sie werden alle in der „Frankfurter Allgemeinen“ vor vier Tagen gelesen haben, daß Frankreich, nachdem es für die zivile Verwendung der Atomenergie, nicht etwa für die Force de Frappe, 20 Milliarden Neue Franken ausgegeben hat, jetzt erkannt hat, daß ein anderer Weg beschritten werden muß.

Ich wollte nur einige der großen Entscheidungen aufzeigen.

Nun werden wir an dieser Stelle sagen können: Das sind natürlich Bundes- und europäische Entscheidungen. Richtig, aber für unser Land an Rhein und Ruhr mit einem Drittel der Bevölkerung der Bundesrepublik und mit einer massierten Industrie und Schwerindustrie sind diese Entscheidungen von so hoher Bedeutung, daß wir maßgeblich mitsprechen müssen. Für den Übergang der Ruhr in aller Breite auf Atomenergie hat die Regierung Kühn dieses Mitspracherecht klar und deutlich angemeldet.

Staatssekretär Professor Dr. jur. Friedrich Halstenberg: Ich bin nicht in der Lage, zu den konkreten Gegenständen, die Sie angesprochen haben, etwas zu sagen. Bei dem sich nähernden Ende dieser Veranstaltung sei mir aber doch ein Schlußwort gestattet, in dem ich an Ihre Ausführungen anknüpfen kann.

Sie haben gesagt, wie schwierig es ist, heute die richtige Entscheidung zur richtigen Zeit zu treffen. Dabei glaube ich – etwas euphorisch ausgedrückt –, daß es nicht so sehr schwierig ist, eine technische Frage, ausreichend isoliert, richtig zu entscheiden. Das kann man. Die Techniken dazu beherrschen wir. Wenn man eine technische Frage ausreichend von den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Zusammenhängen löst, kann man sie beantworten. Wenn man eine wirtschaftliche Frage von technischen und gesellschaftlichen Zusammenhängen löst, kann man sie auch beantworten. Schwierig werden die Antworten immer dann, wenn sie in ihrer Dependenz, in ihrer Vielschichtigkeit beantwortet werden müssen. Das unterscheidet meines Erachtens die Aufgabe des Staates von der der Technik und der Wirtschaft. Das ganz Besondere der Entscheidungen, die von Regierungen und zentralen Verwaltungsbehörden getroffen werden müssen, beruht darin, Sachverhalte von sehr starker Interdependenz zu beurteilen.

Nun glaube ich auch nicht – das sage ich jetzt pessimistisch –, daß die Behörden, denen diese Aufgaben obliegen, in der Lage sind, immer die richtigen Antworten zu geben. Aber es gibt Hilfsmittel dazu. Ein Mittel par excellence für das Zustandekommen solcher richtiger Entscheidungen ist nach meiner Meinung der integrierte Gesamtplan für größere Räume und alle Zuständigkeitsbereiche. Daran kann man nämlich messen, ob Detailentscheidungen zueinander passen.

Lassen Sie mich das an zwei Beispielen erläutern. Die gute Idee der neuen Gesamtschule ist nicht isoliert zu lösen. Ohne einen nachhaltigen Einfluß auf die Siedlungs- und Verkehrsstruktur können wir die Einrichtung von Gesamtschulen auf dem flachen Lande getrost unterlassen, oder sie wird nicht das leisten können, was sie soll. Ein anderes Beispiel ist die Schaffung hochleistungsfähiger Nahschnellverkehrsmittel. Das verlangt durchaus nicht etwa

nur eine verkehrstechnische oder verkehrswirtschaftliche Entscheidung. Damit verbunden sind zugleich auch siedlungspolitische, wegen zwingender Zusammenhänge zugleich auch gesellschaftspolitische Entscheidungen. Schnelle, hochleistungsfähige Nahverkehrsmittel erzwingen – um den Gedankengang zu Ende zu führen – die Verdichtung, die Verstädterung.

Ich glaube auch nicht, daß die Landesplanung und andere Raumordnungsinstanzen solche verschiedenen Fachpläne mit der letzten Sicherheit richtiger Beantwortung zusammenführen können. Wohl aber können sie die Probleme in ihrer Interdependenz sichtbar machen. Ein Plan, von diesen Behörden aufgestellt, hat meines Erachtens vor allem die Wirkung, dem breiteren Publikum mit erhöhtem und differenzierterem Fachwissen die Probleme vor Augen zu führen.

Hier ist nun eine Grenze zu ziehen nach der Leistungsfähigkeit solcher Pläne. Wenn ich vorhin ohne Vorbehalt für einen Bundesentwicklungs- und Bundesraumordnungsplan eingetreten bin, dann ist es einem solchen Plan ganz sicherlich nicht mehr möglich, die Summe, die Fülle der Probleme, die aufeinander stoßen und miteinander integriert werden müssen, sichtbar zu machen. Um solche Pläne zu machen, in denen das noch denkbar ist, braucht man eben mehrere Verwaltungs- und politische Einheiten. Hier wird auch – das nur als eine Nebenbemerkung – noch lange eine Rechtfertigung des Föderalismus liegen, weil auf der Ebene der Länder mit einem höheren Grade an Konkretisierung solche Pläne aufgestellt werden können.

Nun zurück zu dem Thema, das uns heute beherrscht hat. Ganz sicherlich glaube ich nicht, daß es einmal einen Gesamtentwicklungsplan für Europa geben wird, höchstens in den großen Leitlinien. Hier wird man zu übersehbaren Regionen kommen müssen. Ich würde mir beispielsweise wünschen, daß die Kooperation mit den Belgiern, den Holländern, Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen zu einer Darstellung der Probleme führt, die wir miteinander vor Augen haben. Im ganzen glaube ich aber, daß Planungstechnik und Staatsführungstechnik auf dem Wege sind, hier Mittel für richtige Entscheidungen zu schaffen. Ich meine, daß auf diesem Wege Landesplanung und Raumordnung wichtige methodische Beiträge geliefert haben.

Neuerscheinungen 1965 bis 1970

GEISTESWISSENSCHAFTEN

AGF-G
Heft Nr.

- | | | |
|-----|--|---|
| 61 | <i>Ulrich Schemer, Bonn</i> | Die Neutralität im heutigen Völkerrecht |
| 101 | <i>Ivor Jennings†,
Cambridge (England)</i> | Die Umwandlung von Geschichte in Gesetz |
| 120 | <i>Eleanor von Erdberg-Consten,
Aachen</i> | Kunst und Religion in Indien, China und Japan |
| 122 | <i>Franz Wieacker, Göttingen</i> | Zum heutigen Stand der Naturrechtsdiskussion |
| 123 | <i>Bernhard Kötting, Münster</i> | Der frühchristliche Reliquienkult und die Bestattung im Kirchengebäude |
| 124 | <i>Günter Stäkl, Köln</i> | Das Bild des Abendlandes in den altrussischen Chroniken |
| 125 | <i>Joseph Höffner, Münster</i> | Selbstverständnis und Perspektiven des Zweiten Vatikanischen Konzils |
| 126 | <i>Jost Trier, Münster</i> | Wortgeschichten aus alten Gemeinden |
| 127 | <i>Herbert Dieckmann,
Cambridge (USA)</i> | Die künstlerische Form des Réve de D'Alembert |
| 128 | <i>Hans Welzel, Bonn</i> | An den Grenzen des Rechts. Die Frage nach der Rechtsgeltung |
| 129 | <i>Paul Mikat, Düsseldorf</i> | Das Verhältnis von Kirche und Staat im Lande Nordrhein-Westfalen in Geschichte und Gegenwart |
| 130 | <i>Ernst Langlotz, Bonn</i> | Die kulturelle und künstlerische Hellenisierung der Küsten des Mittelmeers durch die Stadt Phokäa |
| 131 | <i>Harry Westermann, Münster</i> | Das Verhältnis zwischen Bergbau und öffentlichen Verkehrsanstalten als Gegenstand richterlicher und gesetzgeberischer Bewertung |
| 132 | <i>Werner Schlemann, Bonn</i> | Die Kunst Zentralasiens als Ausdrucksform religiösen Denkens |
| 133 | <i>Walter Heisig, Bonn</i> | Tibet und die Mongolei als literarische Provinzen |
| 134 | <i>Tillemann Grimm, Bochum</i> | China und Südostasien in Geschichte und Gegenwart |
| 134 | <i>Peter Berghans und
Karl Schneider, Münster</i> | Anglo-friesische Runensoliti im Lichte des Neufundes von Schweindorf (Ostfriesland) |
| 135 | <i>Benno von Wiese, Bonn</i> | Goethe und Schiller im wechselseitigen Vor-Urteil |
| 136 | <i>Gottbard Götter,
University of Illinois (USA)</i> | Logik, Zeit, Emanation und Evolution |
| 137 | <i>Karl Heinrich Rengstorf,
Münster</i> | Die Re-Investitur des Verlorenen Sohnes in der Gleichniserzählung Jesu Luk. 15, 11-32 |
| 138 | <i>Gerhard Gloege, Bonn</i> | Die Todesstrafe als theologisches Problem |
| 139 | <i>Joseph Ratzinger, Tübingen</i> | Das Problem der Dogmengeschichte in der Sicht der katholischen Theologie |
| 140 | <i>Herbert von Einem, Bonn</i> | Masaccios „Zinsgroschen“ |
| 141 | <i>Karl Gustav Fellerer, Köln</i> | Klang und Struktur in der abendländischen Musik |
| 142 | <i>Job. Leo Weisgerber, Bonn</i> | Die Sprachgemeinschaft als Gegenstand sprachwissenschaftlicher Forschung |
| 143 | <i>Wilhelm Ebel, Göttingen</i> | Lübisches Recht im Ostseeraum |
| 144 | <i>Albrecht Dihle, Köln</i> | Der Kanon der zwei Tugenden |