

Neues Gewerbegebiet = neue Arbeitsplätze ?

Die folgenden Fragen wurden im Rahmen eines Seminars zum Thema "Neue Arbeit braucht das Land" des Ortsvereins Hiltrup in der Stadthalle Hiltrup am 1. Oktober 1993 diskutiert. Teilnehmer der Podiumsdiskussion waren Rainer Bannert, gebürtiger Hiltruper, SPD-Ratscherr bis 1986, jetzt Leiter der Wirtschaftsförderung in Remscheid, Rudi Steingrube, SPD-Ratscherr, Mitglied im Ausschuß für Wirtschaft und Werbung/Planungsausschuß und Josef Hülsdonker, Vorsitzender des DGB Münster.

?: Welche planerischen Vorgaben sind heute an ein Gewerbegebiet zu stellen?

Was wir heute planen, wird erst nach dem Jahr 2000 Arbeitsplätze real werden lassen.

Ein wesentlicher Punkt ist sicher die Verkehrsinfrastruktur. Daher ist das Suchgebiet Amelsbüren mit Anschlußmöglichkeit an Kanal, Eisenbahn und Autobahn von diesem Aspekt her gut geeignet. Es wäre z.B. denkbar, daß in der Zukunft eine sog. "just-in time"-Lieferung nur noch durch die Nutzung von Wasserstraßen möglich ist, da der LKW-Verkehr durch Staus zeitlich zu unzuverlässig wird - bei der derzeitigen Entwicklung des Straßenverkehrs ist es absehbar, daß dies auch bei maximaler Umlagerung auf die Schiene unvermeidlich wird.



v.l. SPD-Politiker Rudi Steingrube und Christian Jung

Die Planung eines neuen Gewerbegebietes setzt eine "Regional-konferenz" voraus; eine Planung ohne oder gar gegen die Umlandgemeinden wäre sinnlos, das Entstehen von Investitionsruinen absehbar.

Ganz entscheidend ist die Abwägung, was ökologisch dort passieren wird. Jeder Start eines neuen Gewerbegebietes,

zumal in einer derartigen Größe(!) ist ein massiver irreparabler Eingriff, und zwar für die nächsten 1-2 Generationen.

?: Was können wir wirtschaftlich überhaupt erwarten?

Konkret heißt das: wo könnten in Münster Wachstumsreserven liegen? Geht man die Branchen durch, sieht das Bild momentan eher düster aus.

Die chemische Industrie hier, z.B. Lacke und Farben hängt an der Automobilbranche, da geht es bergab.

Der gesamte gewerbliche/produktive Bereich wird zunehmend wegen der günstigeren Löhne in Ostblockländer verlagert, wobei ein Aufschwung dort natürlich auch sehr wichtig ist.

Im Handel wird man sich auf sinkende Realeinkommen einstellen müssen, wenn wir in Münster 1995 den Stand wie in 1990 haben werden, ist das schon ausgesprochen gut.

Private Dienstleistungen sind wahrscheinlich ein Wachstumssektor, evtl. mit niedrigeren Einkommen als bisher.

Organisationen ohne Erwerbzweck werden umfangreicher werden, z.B. Beratung/Selbsthilfe etc.

Körperschaften und Sozialversicherung werden Stellen reduzieren, schlimmstenfalls wird es über Jahre kaum Neueinstellungen geben.

Von der Uni ist wenig zu erwarten, das Land NRW muß maximal sparen.

Es gibt einen klaren inhaltlichen Zusammenhang zwischen Gewerbetätigkeit und Dienstleistung. Lauter Ingenieurbüros nebeneinander können nicht existieren, wenn die Umsetzung hunderte von Kilometern entfernt liegt, auch bei modernster Kommunikationstechnik.

?: Wie sind Anfragen von Investoren zu bewerten?

Grob geschätzt wird etwa ein Drittel des angemeldeten Bedarfs auch wirklich umgesetzt. Einige Bewerber scheiden rasch aus, z.B. mangels Liquidität. Eine Gemeinde muß auch klare Richtlinien haben, welche Gewerbe überhaupt nicht in Frage kommen, z.B. solche, die Schadstoffe emittieren.

Hier sollte im Planungsverfahren deutlich Einfluß genommen werden.

?: Welche Strategien sind bei der Steuerung von Gewerbeflächen sinnvoll?

Oberstes Gebot ist: so wenig Fläche wie möglich, soviel Platz wie nötig.

Eine strategische Frage ist z.B. die nach mehrgeschossiger Bauweise; hier bedarf es manchmal auch kreativerer Lösungen. Sogar produzierendes Gewerbe kann "in die Höhe" gehen, moderne Fördertechnik und Aufzugsanlagen machen das möglich.

Vorsicht ist beim Umgang mit Parkflächen geboten. Spart man durch geschickte Bauweise Flächen ein, darf man nicht durch riesige Parkflächen rings umher diesen ökologisch günstigen Effekt zunichte machen. Es gibt sehr gute Erfahrungen mit der preisgünstigen Erstellung von Parkhäusern, die bewirtschaftet werden und von den entsprechenden verschiedenen Gewerbetreibenden angemietet werden können. Parkflächen dürfen nicht mehr kostenfrei sein!



Rainer Bannert (SPD), Wirtschaftsförderer in Remscheid

Dumpingpreise sind verboten, da sie nur Flächenverschwendung fördern; der Grundstückspreis ist bei einer derartigen Investition ohnehin kein entscheidender Kostenfaktor.

?: Es gibt derzeit gewaltige Umwälzungen der Rahmenbedingungen am Arbeitsmarkt verbunden mit erschreckenden Veränderungen der Tariflandschaft, welche Gegenstrategien sind notwendig?

Ein Schwerpunkt sollte gerade in einer Universitätsstadt wie Münster in der Forschung liegen, da wird sicher viel Kraft verschwendet. Intelligente Produkte haben Zukunft, aber nur wenn Entwicklungen auch zur Pro-

duktionsreife gebracht werden können. Nur "Blaupausenherstellung" führt zum Dascin im Elfenbeinturm (hier gibt es bereits einen ganzen Katalog erfreulicher Ansätze, incl. Auszeichnungen).

Die berufliche Ausbildung und Qualifizierung muß in Umfang und Güte im Vergleich zum Studium deutlich verbessert werden, auch eine gesellschaftspolitische Aufgabe.

Solange - laut Bericht des Bundesrechnungshofes - massiv Steuer-gelder verschwendet werden, Schwarz- und illegale Arbeit nicht ausreichend bekämpft wird, ist das Wort von "leerer Staatskasse" mit großer Skepsis zu betrachten; Arbeitsfördermaßnahmen sind Staatsaufgaben und nicht allein aus Mitteln der Bundesanstalt für Arbeit zu finanzieren.

Welche Eckdaten und Forderungen ergeben sich konkret für das ausgewiesene Gebiet in Amelsbüren?

Die angegebene Fläche von 400 Hektar ist zu groß, 200 Hektar brutto sind genug.

Gesetzlich vorgeschriebene ökologische Ausgleichsmaßnahmen sollten bereits 2 -3 Jahre vor der konkreten Umsetzung eingeleitet werden (Stichwort "ökologischer Kranz" um den Ortskern).

Eine Verkehrsplanung für das gesamte umliegende Gebiet ist wesentlich, eine zukunftsorientierte Anbindung durch den Öffentlichen Personennahverkehr zwingend, d.h. Mindesttaktfrequenz von Bussen zu Beginn 20-30 Minuten, später 15 Minuten.

Eine schrittweise, additive Planung vermeidet zu frühe ökologische Ein-

schnitte, das Gebiet muß organisch wachsen. Wohnen und Arbeiten muß verbunden werden, schon wegen der Verkehrssituation.

Eine Negativliste wird erstellt, z.B. welches Gewerbe darf überhaupt nicht kommen, kein vierspuriger Ausbau umliegender Straßen.

Der Standort bietet sich für ein Logistikunternehmen (Spedition) geradezu an. Ein solches flächenverzehrendes, aber wenig Arbeitsplätze schaffendes Unternehmen muß extrem kritisch beurteilt werden.

Einige zukunftsweisende Maßnahmen werden zur Zeit im kleinen Rahmen im Gewerbegebiet "Loddenheide" initiiert, sie sollten auch in "Süd-West" besondere Beachtung und Bewertung finden.

B.H.-K.

Das Semesterticket - erste Erfahrungen

Was hat die (fast) freie Fahrt für Studenten im ÖPNV denn nun eigentlich gebracht?

Seit dem Sommersemester 1993 gibt es nun das Semester-Ticket nicht nur für die Studenten der Fachhochschule (seit Wintersemester 1992/93) sondern auch für die Studenten der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster.

Glaubt man einer Publikation des ASTA ("Ticker, der Reader zum Ticket"), dann hat es sich voll und ganz gelohnt, wenn auch die Zeit, die inzwischen vergangen ist, noch zu kurz sei, um zu einem abschließenden Urteil zu kommen. Außerdem würden im Sommersemester Busse und Bahnen (und damit das Ticket) erfahrungsgemäß zugunsten des Fahrrades weniger genutzt als im kalten Winter. Und - zu guter letzt - werden vielleicht erst die jüngsten Verbesserungen im Öffentlichen Personen-Nahverkehr (siehe Bus-spuren, neue Linien, erhöhte Frequenzen etc.) erneut zahlreiche Studenten zum Umsteigen auf den Bus verleiten. Erste (geschätzte) Zahlen gibt's dennoch, so sprechen die Stadtwerke von einem um etwa 20 % erhöhten Fahr-

gastaufkommen etwa die Hälfte davon wird dem Semester-Ticket angerechnet. Im letzten Semester hätten sich etwa 90 % (= 38.000) in diesem bereits 93 % (= 41.000) aller Studenten bei der Einschreibung bzw. Rück-meldung den Freifahrtschein für den ÖPNV abgeholt.

Erste Meldungen, daß Studenten bereits ihr eigenes Auto abgeschafft haben und/oder sich mit anderen Studenten zusammen-ge-tan haben und ein Auto gemein-schaftlich nutzen, basieren - allen Unkenrufen zum Trotz - auf realen Fakten, wie ich aus meinem Kommilitonenkreis bestätigen kann. Gerade vor dem Hintergrund eines ständig verbesserten Bus-Netzes wird der ÖPNV auch für bisher autofahrende Studenten immer interessanter.

Welche Veränderungen wird es zukünftig geben? Nun, in der Zeit vom 8. bis zum 11. November wurde an der Uni erst einmal über das erweiterte Semester-Ticket abge-

stimmt, erweitert deshalb, weil auch zahlreiche Bahnstrecken damit genutzt werden können. Dies erfordert jedoch einen erneuten Aufschlag auf den Sozialbeitrag etwa in Höhe des für das bisherige Ticket erhobenen Betrages (jeweils etwa 20 DM).

Erstaunlich, daß die Fachhochschule dabei der Universität stets einen Schritt voraus ist, denn so wie das Ticket dort bereits ein Semester früher eingeführt worden ist, so gibt es dort bereits jetzt das erweiterte Bahn-Ticket, über dessen Einführung an der Uni erst noch entschieden werden muß.

Bleibt zu hoffen, daß dieses Angebot zukünftig von noch mehr Studenten als bisher genutzt wird, und insbesondere die Stadtwerke Münster als Hauptträger des innerstädtischen ÖPNV ihr Angebot auch für Studenten noch attraktiver gestalten können.

G. S.