Ber. z. dt. Landeskunde	Bd. 71, H. 2, 1997, S. 359—388	Trier

Götz VOPPEL, Köln

Nordrhein-Westfalen — Entwicklungschancen und -probleme einer „europäischen Region"

1. Einführung

Veränderungen im wirtschaftlichen Gefüge begleiten die Räume seit jeher. Mit den technischen Fortschritten im Transportwesen, in der Produktion und in der Telekommunikation, besonders im 20. Jahrhundert, haben sich die Reichweiten von Produkten, die auf dem Weltmarkt gehandelt werden, erheblich erweitert, die Produktzyklen beschleunigt und die Prozesse gegenseitiger internationaler Einflußnahme intensiviert (Globalisation). Damit hat sich die Elastizität der Standortwahl von güterproduzierenden und Dienste leistenden Betrieben erhöht, und die Kapitalmärkte sind enger miteinander verflochten. So können Dispositionen über Produktion, Dienstleistungen, Absatz und Kapitalströme grundsätzlich weltweit getroffen werden.

Die Länder und Regionen der Erde gehen in den sich verbreiternden und vertiefenden Wettbewerb mit unterschiedlichen Voraussetzungen und Möglichkeiten. Ältere Industrieräume bringen aus zurückliegenden Phasen Vorteile ein und haben andererseits mit der Altindustrialisierung verbundene Lasten zu tragen, jüngere gliedern sich ohne derartige Voraussetzungen in das Konkurrenzfeld mit mehr oder weniger großem Erfolg ein. Auch gibt es Unterschiede in der Anpassungselastizität zwischen großen Konzernen und beweglicheren kleineren Betrieben.

Wie die künftige Entwicklung verlaufen wird, hängt von zahlreichen meist variablen Faktoren ab, die aufgrund der spezifischen räumlichen Potentiale jeweils unterschiedlich zu bewerten sind und Prognosen erschweren. Im räumlichen Sinn stehen dabei erdweiten Verflechtungen regionale Kontakte mit unterschiedlicher Reichweite gegenüber.

Die Entwicklung Nordrhein-Westfalens im Rahmen der Bundesrepublik Deutschland und in dessen weltwirtschaftlichen Beziehungen sowie die Bewertung seiner gegenwärtigen Situation ist deutlich durch seine überkommenen industriellen Strukturen unterschiedlichen Alters und unterschiedlichen Gewichtes in den vorausgegangenen Entwicklungsphasen bestimmt.

Auf längere, schon vor der Industrialisierung entwickelte Traditionen von Gewerben, die bis zur Gegenwart fortbestehen, konnten auf der Basis von örtlichen Rohstoffen und zunehmend auch von Fachkräften in den Mittelgebirgen vor

allem das Siegerland (Eisen und Stahl), das Bergische und das Märkische Land (vorwiegend metallverarbeitende Gewerbe) und Stolberg am Nordrand der Eifel (Messing) zurückblicken. Von größerem Gewicht waren seit der Mitte des 19. Jahrhunderts die Kohlenreviere des Ruhrgebietes und bei Aachen und die von ihnen an Ort und Stelle mit Energie versorgten industriellen Gewerbe. Entlang dem Rhein sammelten sich verkehrsorientiert, teilweise in der Bindung an große Städte und deren Märkte, überwiegend jüngere Industriezweige in größerer Vielseitigkeit. Im Tal der Wupper, bei Aachen, Mönchengladbach und Krefeld sowie um das Ruhrgebiet herum entwickelten sich auf unterschiedlichen Grundlagen Textilgewerbe. Die Gewichtsverteilung im Rheinland und in Westfalen wurde erst durch jüngere Industrieansiedlungen im östlichen Westfalen und im Lipper Land leicht korrigiert.

Besonders die Energiebasis und die darauf ausgerichteten Zweige der Grundstoffindustrie bildeten im Rheinland und in Westfalen seit Mitte des 19. Jahrhunderts die Grundlage für überdurchschnittliches Wachstum, zuerst in der Metallerzeugung und -verarbeitung, danach in der Produktion chemischer Grundstoffe. Sie verschafften den jeweils betroffenen Wirtschaftsräumen in beiden Landesteilen frühzeitig Entwicklungsvorsprünge gegenüber den meisten anderen Wirtschaftsräumen Deutschlands. Diese Wachstumsprozesse haben, von den Kriegen und deren Folgen abgesehen, etwa hundert Jahre, bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts, angehalten.

Der Bruch in der Trendlinie ist weniger als produkt- oder branchenzyklisches Problem infolge Überalterung zu bezeichnen; denn sowohl die Metallgrundstoffindustrie als auch der Steinkohlenbergbau haben einen bis zur Gegenwart stetig verbesserten hohen technischen Standard. Tiefgreifende, überwiegend exogene technische und wirtschaftlich bedingte Veränderungen, vor allem Substitutionen in der Verwendung von Primärenergierohstoffen, außerdem wachsende internationale Konkurrenz auf den Rohstoffmärkten und in der Güterproduktion haben die älteren industriellen Kernregionen Nordrhein-Westfalens besonders heftig betroffen.

So hat sich die wirtschaftliche Bewertung der Steinkohlenvorräte als Potential im Laufe des 20. Jahrhunderts, besonders in dessen zweiter Hälfte, grundlegend gewandelt. Die Verschleppung der seit Ende der fünfziger Jahre erforderlichen Reaktionen auf die globalen Veränderungen im Energiesektor über viele Jahrzehnte hinweg und bis zur Gegenwart hat insbesondere das Ruhrrevier selbst, aber auch das Land Nordrhein-Westfalen sowie die Wirtschaft Deutschlands insgesamt belastet. Das dort gebundene Kapital fehlt bei der Finanzierung der um so dringlicher gewordenen wirtschaftlichen und sozialen Anpassungsprozesse. Dies hat in einigen Wirtschaftsräumen Nordrhein-Westfalens und Segmenten des Produzierenden Gewerbes aus „Gunst" „Ungunst" werden lassen.

Die lang anhaltende industriewirtschaftliche Dominanz und die Eigenart der industriellen Struktur erklären die Position Nordrhein-Westfalens in Deutschland und in der Europäischen Union. So sind auch die neunziger Jahre des 20. Jahrhunderts trotz erheblicher struktureller Wandlungen noch durch bemerkenswerte Unterschiede in der sektoralen Gliederung zwischen Nordrhein-Westfalen und den Nachbarstaaten gekennzeichnet. Zwar verfügt das Land in der Agrarwirtschaft, besonders in den rheinischen und westfälischen Börden, am Niederrhein

und in der Münsterschen Bucht, über relativ leistungsfähige Betriebe, jedoch ist der Anteil dieses Wirtschaftszweigs nur marginal. Der Unterschied gegenüber anderen Kernregionen der Europäischen Union ist hauptsächlich in Defiziten der Beschäftigung und, noch ausgeprägter, des Bruttoinlandsproduktes im Dienstleistungssektor begründet. Eine relative Annäherung wird insbesondere durch den jetzt beschleunigten Rückgang der Beschäftigung in der Industrie bewirkt (vgl. Tab. 1, Abb. 1a).

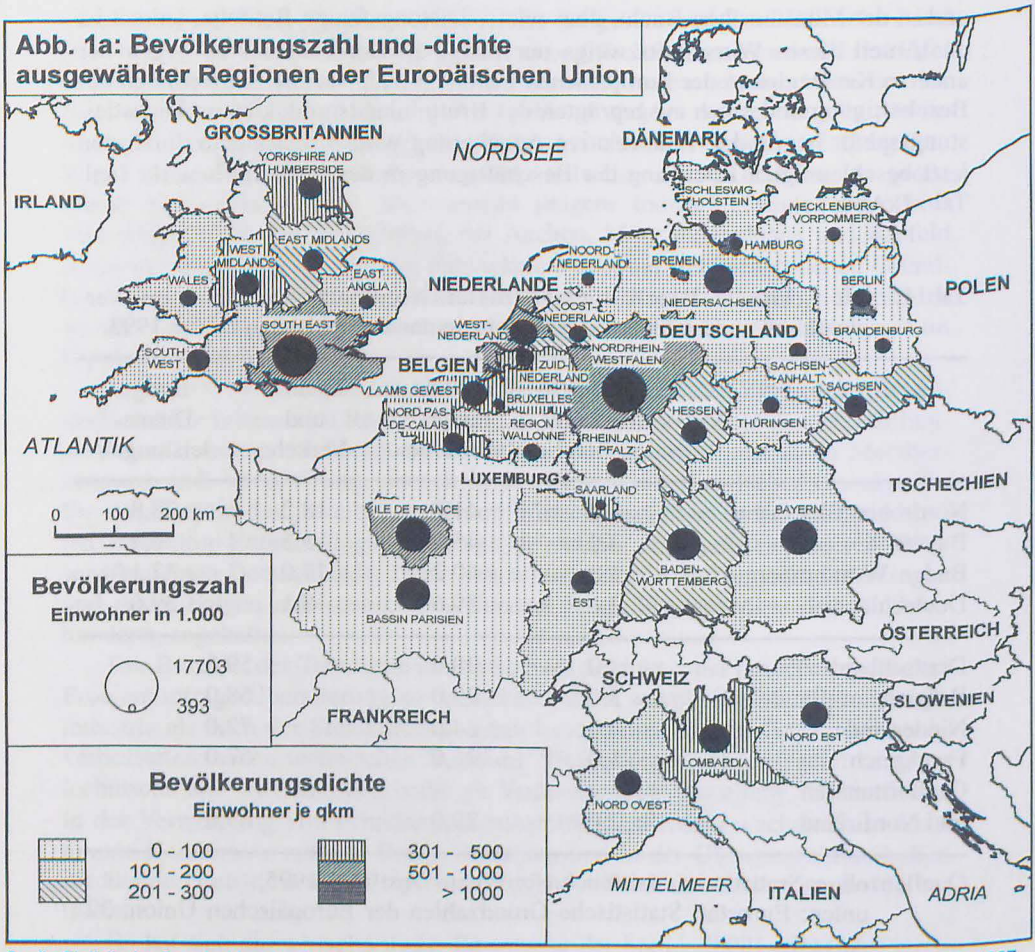
Tab. 1: Die sektorale Beschäftigungsstruktur Nordrhein-Westfalens im Vergleich mit ausgewählten „Regionen" in der Europäischen Union 1993

	Land-, Forstwirtschaft, Fischerei	Produzierendes Gewerbe	Handel und Verkehr	übrige Dienstleistungen
Nordrhein-Westfalen	1,8	41,2	18,2	38,8
Bayern	3,0	45,2	15,5	36,3
Baden-Württemberg	5,8	40,2	17,0	37,1
Deutschland	3,4	39,6	18,1	39,6
Deutschland	4,0	38,0	59,0	
Belgien	3,0	29,0	68,0	
Niederlande	4,0	24,0	72,0	
Frankreich	5,0	28,0	67,0	
Großbritannien und Nordirland	2,0	29,0	69,0	

Quellen: oben: Statistisches Jahrbuch Nordrhein-Westfalen 1995;
unten: Eurostat: Statistische Grundzahlen der Europäischen Union, 32. Ausgabe 1995

Aus dem Vergleich mit benachbarten ausländischen Regionen in den Beneluxstaaten sowie mit den Großräumen Paris und London ist zu ersehen, daß in Nordrhein-Westfalen, in dessen industriellem Kern etwa 11 Mill. Einwohner leben, trotz bedeutender Agglomerationen hochzentraler Dienstleistungen in Köln und Düsseldorf ein herausragendes, die Kräfte sammelndes Zentrum mit entsprechend leistungsfähiger Funktionsausstattung fehlt (KRAUS 1961, 22 f.). Die räumliche Nähe und Konkurrenz beider Städte trägt nicht zum Ausgleich dieses Defizits bei. Die im Dienstleistungssektor erkennbaren Schwächen im Gesamtgefüge des Landes sind bei der Beurteilung der Entwicklungschancen zu berücksichtigen.

Der Trend eines wenigstens anteiligen Rückganges der Beschäftigung im Produzierenden Gewerbe und einer Verstärkung der Dienstleistungen, schon seit längerem erkennbar, wird sich über die Jahrhundertwende hinweg auch dann fortsetzen, wenn es im übrigen gelänge, die nationale und internationale Konkur-

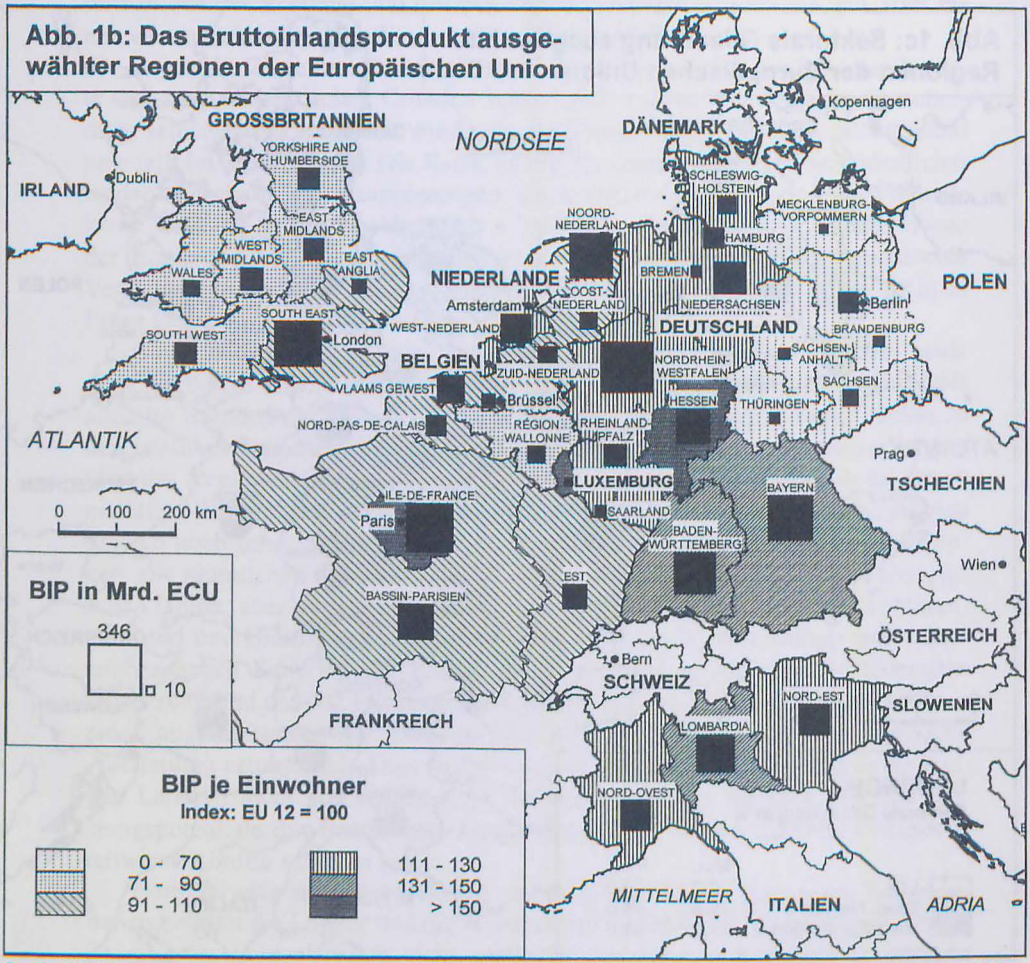


Quelle: Statistische Grundzahlen der EU, 32. Ausgabe 1995

Kartographie: Stephan Pohl 1997

renzfähigkeit im Produzierenden Gewerbe wieder zu festigen und die Vielfalt entwicklungsfähiger Industriezweige zu erhöhen. Ähnliche Anteilsverschiebungen zeigen sich bei der sektoralen Entwicklung der Bruttowertschöpfung (vgl. Abb. 1b und 2). Angesichts der sich beschleunigenden Rationalisierungseffekte geht die Industriebeschäftigung weiter zurück. Zusätzliche Industriearbeitsplätze sind nur über neue Güter und neue Märkte zu gewinnen. Innovativ müssen aber auch die Dienstleistungen mit überregionalen bis globalen Funktionen sein, wenn dieser Sektor erfolgreich sein soll.

Die grenzüberschreitenden Beziehungen haben sich im Laufe des Industrialisierungsprozesses namentlich in Industriestaaten weltweit nachhaltig erweitert. So nimmt Nordrhein-Westfalen angesichts seiner Größe und auf der Grundlage seiner vielseitigen Industriestruktur im Welthandel eine hervorragende Stellung ein. Der Größenordnung nach würde das Land als Importeur an siebenter, als



Quelle: Statistische Grundzahlen der EU, 32. Ausgabe 1995

Kartographie: Stephan Pohl 1997

Exporteur an zehnter Stelle einzustufen sein. Die Industriebetriebe sind in steigendem Maße auf die Zufuhr von Rohstoffen und Vorprodukten angewiesen, soweit sie im eigenen Land nicht zur Verfügung stehen; komparative Vorteile werden durch internationale Standortteilung genutzt, und ein erheblicher Teil der Erzeugnisse wird auf ausländischen Märkten abgesetzt.

2. Nordrhein-Westfalen als Bundesland und als europäische Region

Anläßlich des mißglückten Versuchs der Zusammenführung von Brandenburg und Berlin zu einem Bundesland ist die seit einigen Jahren geführte Diskussion über die Bedeutung der Konkurrenzfähigkeit von räumlichen Einheiten als künf-

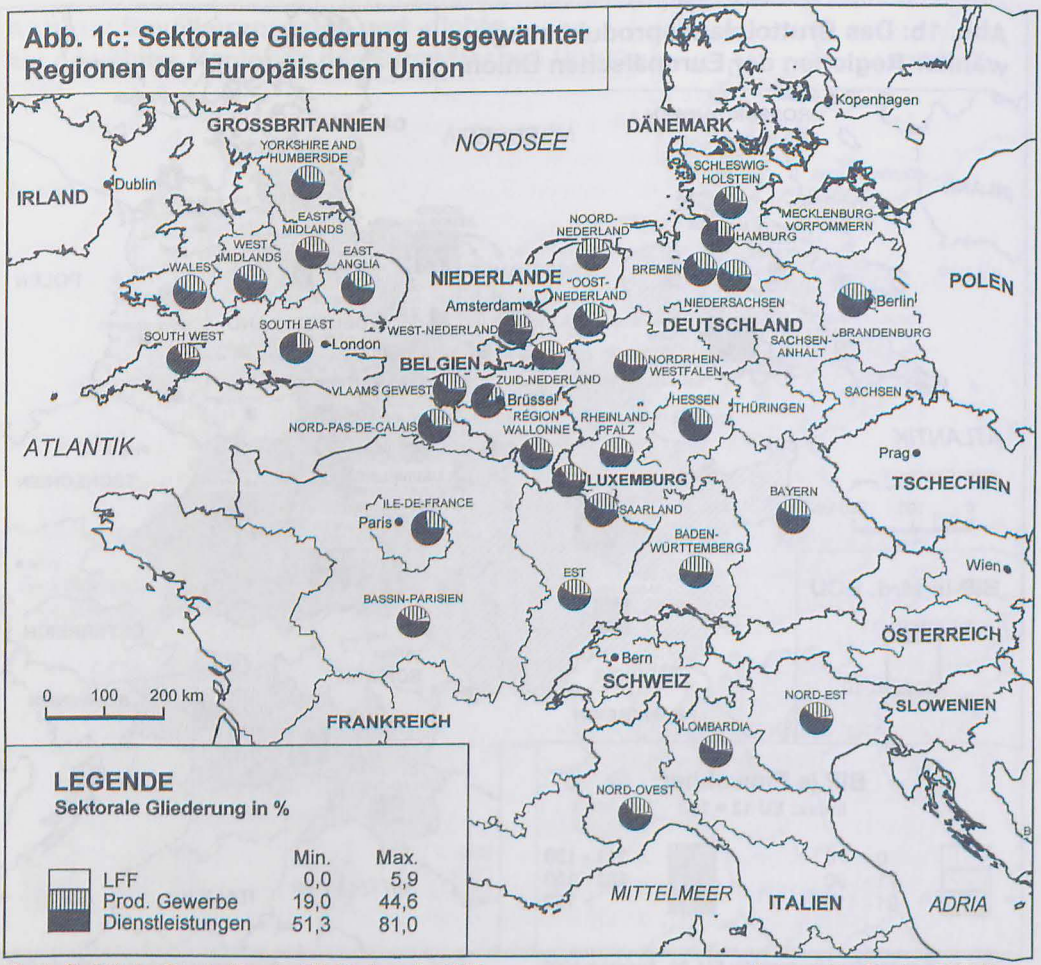


Abb. 1c: Sektorale Gliederung ausgewählter Regionen der Europäischen Union

Quelle: Statistische Grundzahlen der EU, 32. Ausgabe 1995

Kartographie: Stephan Pohl 1997

tigen europäischen „Regionen" belebt worden. Neben der Ausstattung mit administrativen Funktionen und der Gewährleistung ihrer Existenzfähigkeit durch eine ökonomisch gebotene Mindestgröße und -leistungsfähigkeit sollen historische Merkmale der Zusammengehörigkeit und landsmannschaftliche Bindungen mit älteren oder jüngeren Traditionen Berücksichtigung finden.

Diesen Vorstellungen entspricht das Land Nordrhein-Westfalen in mehreren Hinsichten nicht. Das Bundesland wurde 1946 von der englischen Besatzungsmacht gebildet. Es setzte sich zunächst aus der ehemaligen Provinz Westfalen und dem nördlichen Teil der früheren preußischen Rheinprovinz zusammen; 1947 kam Lippe (Detmold) hinzu. Die nach dem Wiener Kongreß 1815/16 entstandenen preußischen Provinzen waren ihrerseits aus Territorien unterschiedlicher Größe und Bedeutung hervorgegangen. Die südlichen Teile der Rheinpro-

vinz bilden das Saarland und mit den Regierungsbezirken Koblenz und Trier einen wesentlichen Teil des Bundeslandes Rheinland-Pfalz.

Gegen die Zusammenführung Westfalens und von Teilen des Rheinlands regte sich aus wahltaktischen Gründen Widerstand, während die britische Entscheidung seinerzeit auch begrüßt wurde, da das Ruhrgebiet in das neugebildete Land ungeteilt integriert wurde. Die Kritik an der Zusammenführung unterschiedlicher landsmannschaftlicher Gruppierungen in einer Verwaltungseinheit konnte damals keine Wirkung haben. Die rheinisch-westfälische Grenze ist zwar auf der Ebene der Regierungsbezirke erhalten geblieben, aber nur auf einem nachgeordneten Verwaltungsniveau. Im ganzen wird die territoriale Einheit des Landes nicht in Frage gestellt.

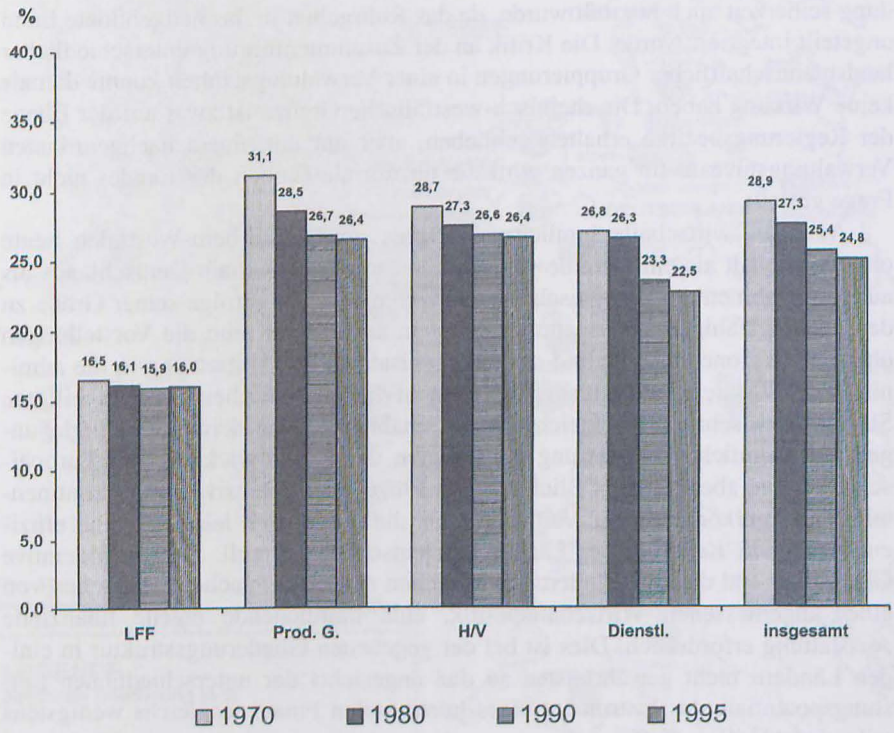
Auch als wirtschaftsräumlicher Komplex wird Nordrhein-Westfalen heute ohne Vorbehalt als ein Gebilde gesehen, das sowohl innerhalb Deutschlands als auch im Rahmen der europäischen Staatengemeinschaft infolge seiner Größe zu den leistungsfähigeren Verwaltungseinheiten zählt. Zwar sind die Vorstellungen über das Regionenkonzept und seiner organisatorischen Umsetzung in die administrative Wirklichkeit der bisher fünfzehn an der Europäischen Union beteiligten Staaten noch sehr unklar; gleichwohl ist, unabhängig von derartigen Überlegungen zur räumlichen Gliederung im Rahmen der Fortentwicklung der Europäischen Union, aber auch im Blick auf den Prozeß sich intensivierender kontinentaler und interkontinentaler Verflechtungen die Frage nach leistungs- und effizienzbezogenen Kriterien der Länder in Deutschland aktuell. Dessen föderative Gliederung und die den Ländern übertragenen Aufgaben machen, abgesehen von einer angemessenen Wirtschaftspolitik, eine hinreichende eigene finanzielle Ausstattung erforderlich. Dies ist bei der gegebenen Gliederungsstruktur in einigen Ländern nicht gewährleistet, so daß angesichts der unterschiedlichen Leistungspotentiale das Instrument eines horizontalen Finanzausgleichs wenigstens teilweise Abhilfe schaffen soll.

Eine Verweigerung der Bildung von in diesem Sinne geeigneten Raumeinheiten belastet die Länder und die Bundesrepublik Deutschland insgesamt. Daher ist es gesamtwirtschaftlich nicht vertretbar, den leistungsstärkeren Standorten und Regionen Investitionsmittel zu entziehen, deren Effizienz in den Zielgebieten nicht gewährleistet wäre. Hiervon unabhängig bleiben gegebenenfalls im nachhinein zu leistende soziale Ausgleichstransfers.

Schwierigkeiten bei der Bildung von Regionen und der Verstärkung innereuropäischer Konkurrenz ergeben sich aus dem unterschiedlichen vertikalen Aufbau der Administration der europäischen Unionsmitglieder, aus dem gespreizten Größenverhältnis der Mitgliedsstaaten und ihren als Region bezeichneten Verwaltungseinheiten.

Innerhalb der Europäischen Union liegt Nordrhein-Westfalen bei den als Gebietseinheiten (NUTS), Ebene I, ausgewiesenen statistischen Verwaltungseinheiten nach Bevölkerungszahl (5,1 %) und Bruttoinlandsprodukt (Kaufkraftstandard) (5,8 %) knapp hinter Südostengland an zweiter Stelle. Angesichts der stark differierenden Größe der Regionen wird eine auf diese ausgerichtete Verlagerung von Kompetenzen schwierig zu organisieren sein (vgl. Abb. 1c). Die vier Regierungsbezirke Nordrhein-Westfalens werden in die Ebene 2 der Regionen der Europäischen Union (NUTS) eingestuft.

Abb. 2: Die Bruttowertschöpfung Nordrhein-Westfalens (unbereinigt) in Prozent der Bundesrepublik Deutschland (alte Grenzen) 1970, 1980, 1990 und 1995



LFF: Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft; Prod. G.: Produzierendes Gewerbe; H/V: Handel und Verkehr; Dienstl.: Dienstleistungen (ohne Staat, private Haushalte und Organisationen ohne Erwerbszweck).

Quelle: Gemeinschaftsveröffentlichungen der Statistischen Landesämter 1996, Heft 27, S. 56—57

Das Gewicht Nordrhein-Westfalens innerhalb Deutschlands wird durch seine Anteile von jeweils etwa 22 Prozent an der Bevölkerung (31. 12. 1994) und am Bruttoinlandsprodukt (1995) zum Ausdruck gebracht. Bezogen auf die alten Länder der Bundesrepublik Deutschland gehen jedoch Bevölkerung und Bruttowertschöpfung seit den sechziger Jahren kontinuierlich zurück (vgl. Abb. 2). Dies kann als bisherige Korrektur der überdurchschnittlichen Zugewinne des 19. und des 20. Jahrhunderts angesehen werden.

3. Entwicklungschancen und -probleme Nordrhein-Westfalens

3.1 Einführung

Für den Ausgang der tiefgreifenden Prozesse strukturellen Wandels infolge Globalisierung in den Wirtschaftsräumen und damit für deren künftige Stellung in der Weltwirtschaft ist entscheidend, welche Möglichkeiten sich als Standort überregional bedeutsamer Wirtschaftsunternehmungen in der nationalen und internationalen Konkurrenz bieten.

Dies berührt mehrere räumliche Ebenen. Die pauschale Charakterisierung Deutschlands insgesamt als Wirtschaftsraum bezieht sich nur auf jene Standort- und Entwicklungsfaktoren, die, wie Unternehmungsbesteuerung, Genehmigungsverfahren für Baumaßnahmen und Produktionen, Umweltgesetzgebung, Verteilungs- und Lohntarifpolitik, als tertiäre Potentiale das ganze Land betreffen; sie sind somit für die Beurteilung der gegenwärtigen und künftigen Gestaltung des Ganzen und seiner Teile bedeutsam. Die meisten von ihnen unterliegen grundsätzlich in allen Bundesländern vergleichbaren Kriterien. Insoweit reiht sich Nordrhein-Westfalen neben die anderen Bundesländer ein.

Im übrigen werden die Potentiale durch regionale Individualität in den einzelnen Ländern modifiziert. So wirken sich zum Beispiel direkte Zahlungen von Subventionen für den Steinkohlenbergbau besonders in Nordrhein-Westfalen und im Saarland aus. Auch Maßnahmen der Regionalförderung haben in den einzelnen Ländern einen unterschiedlichen Rang. Auf eine systematische Behandlung dieser Faktoren muß hier verzichtet werden. Der Schwerpunkt liegt nachfolgend auf Potentialen und Entwicklungsansätzen, die sich auf die Individualität Nordrhein-Westfalens beziehen.

3.2 Lage- und Verkehrserschließung: Positive Entwicklungspotentiale

Die einstige Grenzlage des Rheinlandes und Westfalens innerhalb Deutschlands hat sich nach Lockerung und Aufhebung der formalen Zollgrenzen im Rahmen der Europäischen Gemeinschaften und der Europäischen Union gewandelt. Durch die Erweiterung des Aktionsspielraums in westlicher Richtung haben sich die Lagepotentiale großer Teile des Landes qualitativ und quantitativ erheblich verbessert. Dabei ist zu berücksichtigen, daß der Wegfall der Grenzen umgekehrt den Zugang der Nachbarländer zu den Märkten Nordrhein-Westfalens erleichtert.

Nordrhein-Westfalen wird von zweien der bedeutendsten kontinental-europäischen Verkehrswege durchquert; nördlich der Mittelgebirge verläuft ein Strang west-östlich von Paris und London nach Berlin und Moskau mit einem Abzweig über Hamburg nach Skandinavien, in süd-nördlicher Richtung der zweite von Südosteuropa, Norditalien, der Schweiz und Süddeutschland entlang dem Rhein nach Amsterdam und London.

Innerhalb eines Ringes von 300 km Entfernung (Luftlinie; vgl. Abb. 3) werden, jeweils von Köln aus gerechnet, etwa 23 Prozent der Kaufkraft der Europäischen Union erreicht, bis 400 km etwa 36 Prozent.

Alle genannten Räume sind auf dem Landweg durch Eisenbahnen und Autobahnen, die großen Nordseehäfen außerdem durch die Binnenschiffahrt mit Nordrhein-Westfalen verbunden. Kurz nach der Jahrhundertwende werden zwischen Köln und den zwei bedeutendsten westeuropäischen Kernen Paris und London Hochgeschwindigkeitszüge verkehren, ebenso auf einer zusätzlichen Trasse nach Frankfurt und Süddeutschland. Die Beschleunigung des Personenverkehrs und die Kapazitätserweiterung auf den bestehenden Strecken für den Güterverkehr sind wesentliche Voraussetzungen für eine Intensivierung der Außenkontakte und der Vergrößerung der Reichweite des Personen- und Güterverkehrs. Nordrhein-Westfalen wird damit in eine westeuropäische Verdichtungsregion integriert, die neben den westdeutschen Wirtschaftsräumen Rheinland (etwa 6,2 Mio. Einwohner) und Ruhrgebiet (etwa 6,3 Mio. Einwohner) sowie dem Rhein-Main- und Rhein-Neckargebiet die belgisch-niederländischen Nachbaragglomerationen umfaßt und zudem mit Südostengland, mit der Ile de France sowie mit Nord-Pas-de-Calais eng verbunden ist (vgl. Abb. 3).

Als Vorteil ist zudem das Potential des Rheines als Binnenschiffahrtsweg anzusehen, und zwar auch dann, wenn der klassische Massengutverkehr — Erze, Kohle — weiterhin abnimmt. Den Transporten von chemischen Erzeugnissen, Nahrungsrohstoffen und Containern steht mit dem Rhein die leistungsfähigste Nord-Süd-Verbindung in Deutschland zur Verfügung. Hierdurch ist der Vorzug des Lagepotentials von Nordrhein-Westfalen im Rahmen der Europäischen Union für weltweite Handelsbeziehungen deutlich ausgeprägt.

Paris, London und Amsterdam sind außerdem im Luftverkehr mit Flughäfen des Landes verknüpft. Die verkehrspolitische Situation und die Verkehrserschließung durch den Flugverkehr weisen Schwächen auf, die weniger in der Anzahl der Flughäfen, als in ihrer Nutzbarkeit liegen. Insbesondere der auf die Bevölkerungsverteilung bezogen zentral gelegene Düsseldorfer Flughafen kann seine Kapazität nicht voll nutzen, da die Zahl der Flugvorgänge vertraglich mit einigen Nachbargemeinden geregelt ist und ein Ausbau auf Widerstand stößt. So treten von Westen die Flughäfen Amsterdam, Maastricht und Lüttich sowie von Süden Frankfurt als Konkurrenten auf. Kooperationsmodelle zwischen den beiden großen Flughäfen des Landes in Düsseldorf und Köln konnten bisher nicht verwirklicht werden. Der Düsseldorfer Flughafen versucht das Problem der Überlastung dadurch zu lösen, daß kleinere Maschinen auf den Flugplatz in Mönchengladbach umgelenkt werden.

Die innere Erschließung Nordrhein-Westfalens ist trotz häufiger Überlastungen der Autobahnen und der Verkehrssysteme in den Kernstädten im ganzen ebenfalls positiv zu bewerten. Die Netze der Autobahnen und der Eisenbahnen gehören neben den belgischen und niederländischen zu den dichtesten in der Europäischen Union. Von den Knoten in Dortmund/Hamm und Köln wird der Verkehr in die Nachbarräume verteilt. Die nördlichen, östlichen und südöstlichen Landesteile sind wesentlich weitmaschiger erschlossen als die Kernregion zwischen Münster und Bonn (vgl. Abb. 4).

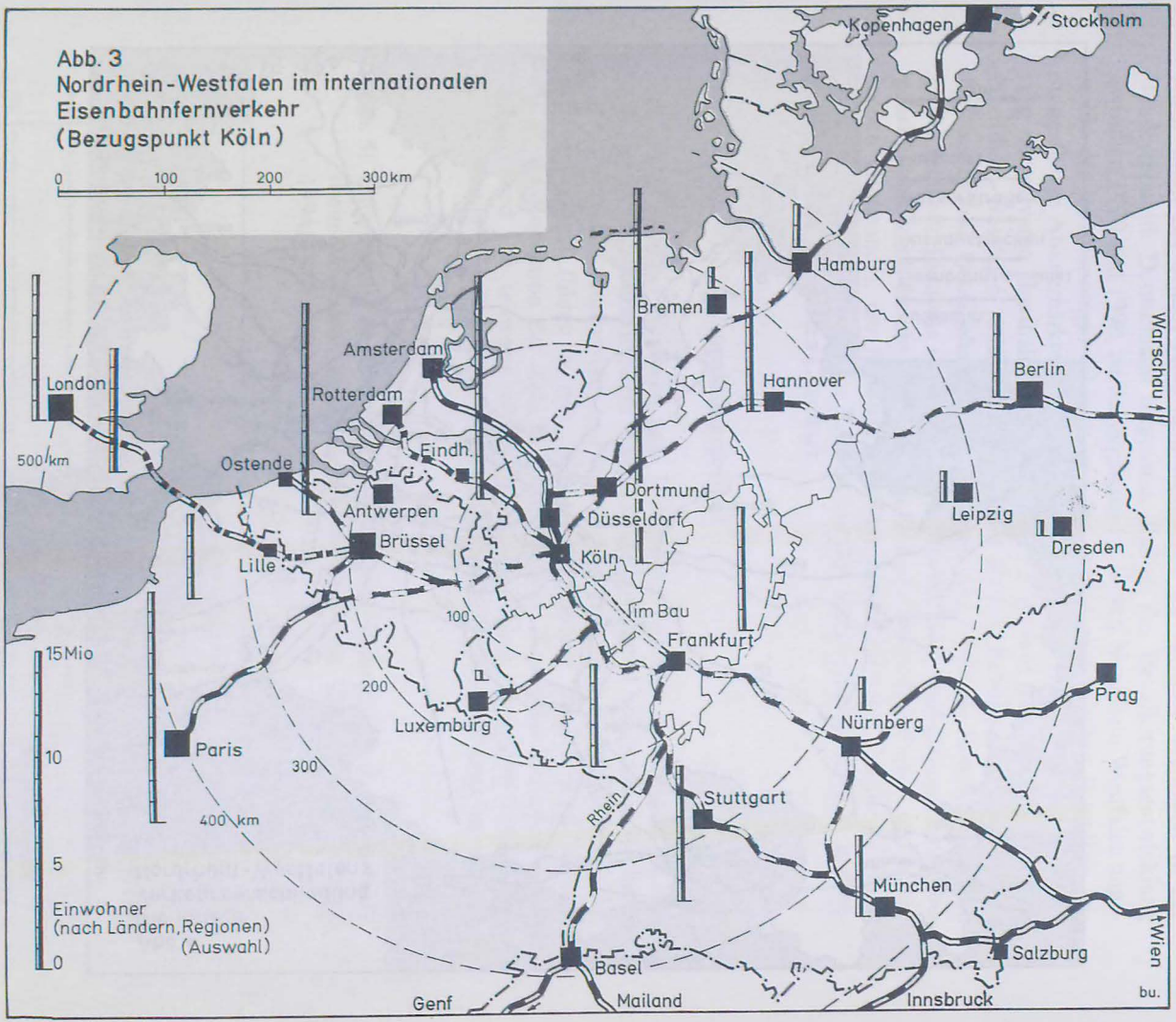


Abb. 3
Nordrhein-Westfalen im internationalen Eisenbahnfernverkehr
(Bezugspunkt Köln)
0 100 200 300km
Kopenhagen
Stockholm
Hamburg
Bremen
Amsterdam
Rotterdam
London
Hannover
Berlin
Warschau
500 km
Ostende
Findh.
Antwerpen
Dortmund
Düsseldorf
Leipzig
Brüssel
Köln
Dresden
Lille
im Bau
100
Frankfurt
15Mio
200
Prag
Luxemburg
Nürnberg
10
Paris
300
Stuttgart
400 km
Rhein
München
5
Einwohner
(nach Ländern, Regionen)
(Auswahl)
0
Basel
Salzburg
Wien
Genf
Mailand
Innsbruck
bu.

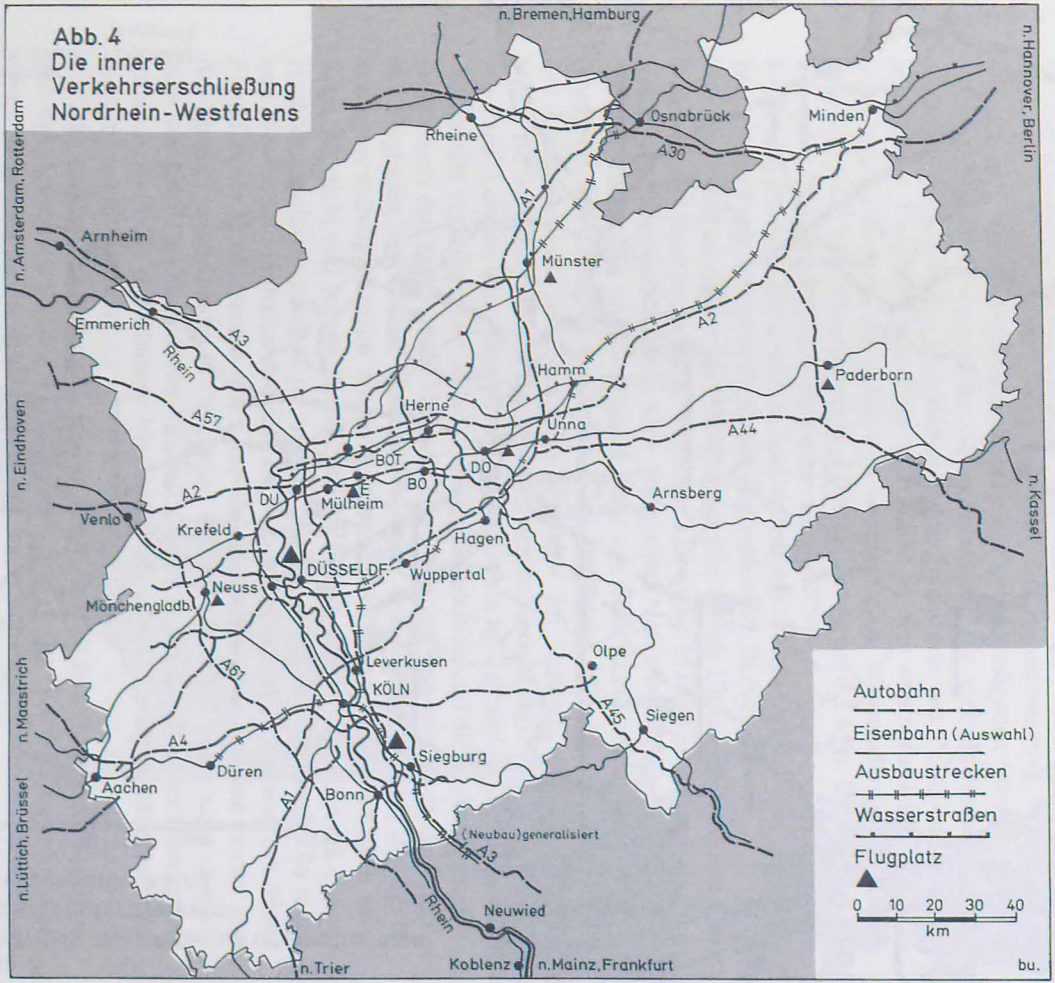


Abb. 4
Die innere Verkehrserschließung Nordrhein-Westfalens
n. Bremen, Hamburg
n. Hannover, Berlin
n. Amsterdam, Rotterdam
n. Eindhoven
n. Maastricht
n. Lüttich, Brüssel
n. Kassel
n. Trier
n. Mainz, Frankfurt
Rheine
Osnabrück
Minden
Arnheim
Münster
Emmerich
Rhein
Hamm
Paderborn
Herne
Unna
Arnsberg
Venlo
Krefeld
Mülheim
Hagen
DÜSSELDF.
Wuppertal
Neuss
Mönchengladbach
Leverkusen
KÖLN
Olpe
Siegen
Siegburg
Aachen
Düren
Bonn
(Neubau) generalisiert
Neuwied
Koblenz
A1
A2
A3
A4
A30
A44
A45
A57
A61
BOT
DO
BO
DU
E
Autobahn
Eisenbahn (Auswahl)
Ausbaustrecken
Wasserstraßen
Flugplatz
0 10 20 30 40
km
bu.

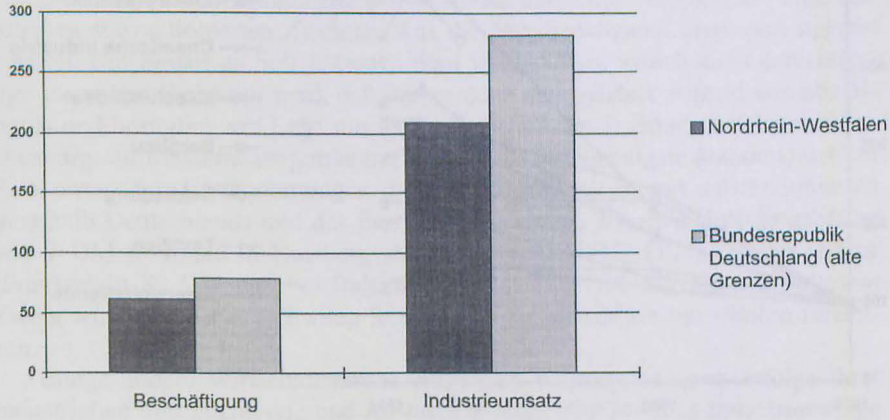
3.3 Absatz- und Kaufkraftpotentiale

Auch wenn der Anteil Nordrhein-Westfalens am privaten Verbrauch in der Bundesrepublik Deutschland insgesamt, ähnlich der Bevölkerungsentwicklung zwischen 1970 und 1990, zurückgegangen ist, besitzt Nordrhein-Westfalen angesichts des Bevölkerungsreichtums und des großen gewerblichen Potentials leistungsfähige Absatzmärkte in Industrie und Verbrauch. Das verfügbare Einkommen der privaten Haushalte war 1995 mit 27,2 Prozent (Statistisches Jahrbuch Nordrhein-Westfalen 1996) nicht nur größer als sein Bevölkerungsanteil an der Bundesrepublik Deutschland (in den Grenzen von 1989), die Konzentration von Haushalten und Industrie in den rheinisch-westfälischen Verdichtungsräumen begünstigt zusätzlich die absatzorientierten Gewerbe, besonders Einzel- und verteilenden Großhandel, der in Nordrhein-Westfalen (Düsseldorf, Mülheim/ Ruhr) stark vertreten ist. Hier ist der Kontakt mit den Verbrauchern vorrangig und begründet dessen regionalen Charakter.

3.4 Die Industrie im Anpassungsprozeß

1995 hat Nordrhein-Westfalen zum Umsatz der Industrie in Deutschland und zum Export von Industriegütern jeweils knapp ein Viertel beigetragen. Wachsende internationale Konkurrenz und technischer Fortschritt beeinflussen die Arbeitsmärkte und führen in den alten Industrieländern im FOURASTIEschen Sinne zur Reduktion der Zahl der Arbeitsplätze. Nordrhein-Westfalen ist als Industrieland mit teilweise älteren Strukturen diesen Prozessen industrieller Umgestaltung in besonderem Maße ausgesetzt. Die Beschäftigung ist im Pro-

Abb. 5: Entwicklung der Beschäftigung und der Umsätze in der Industrie Nordrhein-Westfalens und in der Bundesrepublik Deutschland, 1970 bis 1994, 1970 = 100



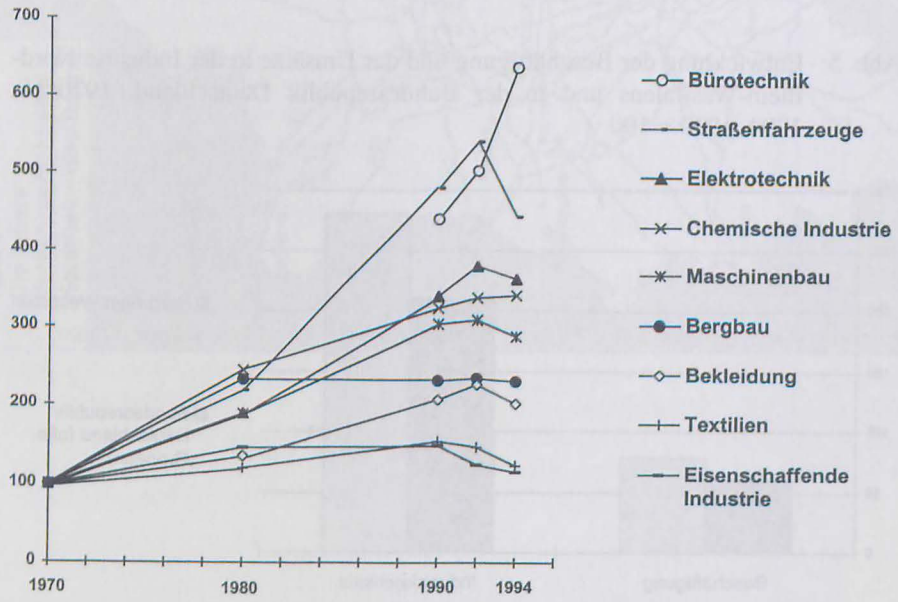
Quellen: Statistisches Jahrbuch Nordrhein-Westfalen 1972, 1996

duzierenden Gewerbe zwischen 1970 und 1994 stärker als in der Bundesrepublik Deutschland insgesamt zurückgegangen, und der Umsatz dieses Sektors hat nur unterdurchschnittlich zugenommen (vgl. Abb. 5). Die Bruttowertschöpfung im Produzierenden Gewerbe wuchs im selben Zeitraum in der vormaligen Bundesrepublik Deutschland in Preisen von 1991 um 30 Prozent und in Nordrhein-Westfalen nur um 10 Prozent. Diese Indikatoren weisen somit ein relativ schlechteres Ergebnis der Entwicklung für Nordrhein-Westfalen aus.

Zur Bewertung dieses Befunds ist das industrielle Gefüge in Nordrhein-Westfalen differenziert zu betrachten; denn die Abweichungen der einzelnen Industriezweige vom Durchschnitt sind groß. So war Nordrhein-Westfalen am Luft- und Raumfahrzeugbau in Deutschland nur mit 2 Prozent beteiligt, an der Eisen- und Stahlerzeugung jedoch mit 62 Prozent.

Das größte Umsatzwachstum seit 1970 erzielten — ohne Berücksichtigung von Schwankungen innerhalb des Zeitraums — der Luft- und Raumfahrzeugbau von niedriger Basis aus, die Kunststoffverarbeitung, der Straßenfahrzeugbau sowie die Erzeugung von Büromaschinen und ADV-Geräten. Elektrotechnik und chemische Industrie haben sich ebenfalls überdurchschnittlich entwickelt. In der kurzzeitlichen Betrachtung der schwierigen Phase zwischen 1990 und 1994 hoben sich die genannten Branchen mit Ausnahme vom Luft- und vom Straßenfahrzeugbau trotz zum Teil erheblicher Einbußen an Arbeitsplätzen positiv ab (vgl. Abb. 6).

Abb. 6: Entwicklung der Umsätze im Bergbau und in ausgewählten Industriezweigen Nordrhein-Westfalens 1970 bis 1994 (1970 = 100)



Quelle: Statistisches Jahrbuch Nordrhein-Westfalen 1996

Unter diesen mindestens relativen Wachstumszweigen sind Kraftfahrzeugbau und Elektrotechnik sowie Luftfahrzeugbau und Bürotechnik in Nordrhein-Westfalen im Vergleich mit dem übrigen Bundesgebiet unterrepräsentiert. Zwar sind zahlreiche Zulieferer für Kraftfahrzeughersteller in Nordrhein-Westfalen tätig, aber die Kraftfahrzeugproduktion selbst ist nur in Bochum, Köln und Düsseldorf mit Großbetrieben vertreten. Lediglich die chemische Industrie, besonders am Niederrhein, liegt bei der Beschäftigung leicht, beim Umsatz deutlich über dem deutschen Durchschnitt; sie erweist sich als starke Stütze der nordrhein-westfälischen Wirtschaft.

Demgegenüber wird sie durch Industriezweige mit Wachstumsschwächen, die immer noch relativ stark vertreten sind, darunter besonders die Eisen- und Stahlindustrie, belastet. Schon lange ist die heimische Rohstoffversorgung auf Schrott für die Stahlproduktion reduziert; Wettbewerbsnachteile ergeben sich somit dadurch, daß die Binnenstandorte nicht ohne Umladen der zu importierenden Rohstoffe oder nach Übersee zu exportierender Erzeugnisse erreichbar sind. Seit 1970 hat diese Branche neben Textil-, Bekleidungs- und Lederindustrie, die ihrerseits in den arbeitsintensiven Sektionen nicht konkurrenzfähig sind, die prozentual höchsten Arbeitsplatzverluste erlitten.

Auf die Eisen- und Stahlindustrie ist wie auf den Bergbau in Nordrhein-Westfalen eine Reihe von Zulieferern ausgerichtet, so daß die agglomerierten Effekte enger Verflechtungen strukturelle Umstellungen bisher erschwert haben. Auch blockierten im Ruhrgebiet Bergbau und Grundstoffindustrie infolge ihrer langdauernden Dominanz und der relativ hohen Löhne den Arbeitsmarkt für arbeitsintensive und verbrauchsnahe Gewerbe. Die im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert durch diese beiden Zweige geprägte Einschätzung der Eignungen und Schwächen dieses Industriegebietes als Wirtschafts- und als Lebensraum von außen dürfte auch gegenwärtig noch seine relativ guten Standortpotentiale überdecken.

Die Zweige der Metallbe- und -verarbeitung sind in Nordrhein-Westfalen, besonders im Märkischen und im Bergischen Land verbreitet, am Gesamtumsatz mit 11,4 Prozent, in Deutschland nur mit 7,4 Prozent beteiligt. Das Ruhrgebiet ist jedoch durch diese Zweige mit Ausnahme des Stahlbaus nur schwach besetzt.

Die Eisen- und Stahlindustrie gehört zu den durch die Europäischen Gemeinschaften subventionierten Zweigen, was die Mitgliedsstaaten insgesamt negativ belastet. Der Bedarf an Subventionen wird verständlich, jedoch nicht gerechtfertigt, wenn berücksichtigt wird, daß immer noch eine größere Anzahl von überalterten und bezüglich der Lage mit Mängeln behafteter Standorte betrieben wird. Duisburg, für Massenerzeugnisse in Deutschland der günstigste Standort, steht in Konkurrenz mit Unternehmungen in Übersee und mit stärker subventionierten innerhalb Deutschlands und der Europäischen Union. Einem Subventionsbetrag von 7 DM je Tonne in Duisburg stehen nach KRIWET (1996, 6) bei Usinor (Frankreich) 80 DM und bei Italsider (Italien) 170 DM gegenüber. In diesem Zweig wird sich der Abschwung in den weniger spezialisierten Stufen fortsetzen.

Einige andere Wirtschaftsräume Nordrhein-Westfalens waren infolge ihrer industriellen Spezialisierung und Auslastung lange Zeit für neue Industriezweige nur begrenzt aufnahmefähig. So sind die Industrietäler und Höhenorte im Märki-

schen und im Bergischen Land in der Metallverarbeitung teilweise hochspezialisiert, aber stark auf diese Branche ausgerichtet.

Textilindustrielle Gewerbe und die Bekleidungsindustrie wählten überwiegend Standorte in weiter Streuung um das Ruhrgebiet herum und im Bielefelder Raum. Auch jüngere Zweige, wie die Feinmechanik, die Kraftfahrzeugindustrie und arbeitsintensive Teile der Elektrotechnik, die ihrerseits Grundlage für bedeutsame Neuentwicklungen hätten sein können, wandten sich zunächst anderen Standorten außerhalb der genannten Industrieräume im Rheinland und in Westfalen (Paderborn, Bielefeld/Gütersloh) zu. Der Ausbau dieser Zweige vollzog sich nach dem Zweiten Weltkrieg jedoch weithin jenseits der Landesgrenzen, besonders in Süddeutschland.

Als einer der großen und für die Gesamtentwicklung bedeutsamen Industriezweige hat sich die Grundstoffchemie in einzigartiger Verdichtung am Niederrhein zwischen Troisdorf/Wesseling und Krefeld-Uerdingen ausgebreitet. Hierbei wirkt sich neben der allgemein guten Verkehrserschließung der Rhein zusätzlich als Wasserlieferant positiv als Entwicklungsfaktor für Nordrhein-Westfalen aus. Weniger ausgeprägt hat sich die chemische Industrie im Ruhrgebiet, trotz früher Ansätze auf der Basis von Gas- und Gasflammkohle (Marl), entfalten können. Die Mineralölwirtschaft ist in Gelsenkirchen und im Kölner Raum konzentriert und eng mit der chemischen Industrie verbunden.

Bei der Beurteilung möglicher künftiger Industrieentwicklungen ist zu beachten, daß, abgesehen von der allgemeinen Standortproblematik in Deutschland, die Bevölkerungsverteilung gerade in den für Industriestandorte am ehesten geeigneten Räumen die Verfügbarkeit von Gewerbeflächen stark erschwert. Die Einrichtung von Industrieparks unterschiedlicher organisatorischer Ausgestaltung kann nur teilweise und in denjenigen Fällen Abhilfe schaffen, in denen eigene Anreize, zum Beispiel durch Dienstleistungen, geboten werden; vielfach übernehmen derartige Anlagen nur aus den städtischen Kerngebieten verlagerte Betriebe oder Hilfsfunktionen bei Existenzgründungen.

Die Problematik, erfolgreich Industrieentwicklungspolitik zu betreiben, wird dadurch beleuchtet, daß die Unternehmungen der in Nordrhein-Westfalen so wichtigen grundstoffchemischen Industrie einen großen Teil ihrer Investitionen außerhalb Deutschlands tätigen und andere Bereiche dieser Branche mit Wachstumspotential auf Widerstände bis zur Zerstörung von Forschungsfreianlagen treffen. Dies führt zu erheblichen wirtschaftlichen und sozialen Nachteilen, da die Abkoppelung von international bedeutsamen Forschungen, Entwicklungen und Produktionen droht und inländische Arbeitsplätze ins Ausland abgedrängt werden (Hinweise auf Akzeptanzprobleme und Nachteile in der europäischen Zusammenarbeit: Kommission der Europäischen Gemeinschaften 1991).

Die Bruttoanlageinvestitionen als Kennziffer spiegeln die strukturellen Schwierigkeiten in Nordrhein-Westfalen wider. Ihr Anteil am früheren Bundesgebiet ist zwischen 1970 und 1994 (in jeweiligen Preisen) von 35,2 Prozent auf 22,7 Prozent gesunken, während er sich zum Beispiel in Bayern im selben Zeitraum von 12,6 auf 16,8 Prozent recht deutlich erhöht hat (Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1973 und Nordrhein-Westfalen 1996). Bei der Beurteilung des aus der Sicht Nordrhein-Westfalens negativen Verlaufs der Meßgrößen ist zu berücksichtigen, daß sie Korrekturen einer früher durch Berg-

bau und Grundstoffindustrie erlangten überdurchschnittlichen Position enthalten, die in diesem Umfang nicht aufrechterhalten werden kann. Der Prozeß der Anpassung an veränderte Strukturen wird zusätzlich von aktuellen Schwächen überlagert.

3.5 Die Erwerbssituation

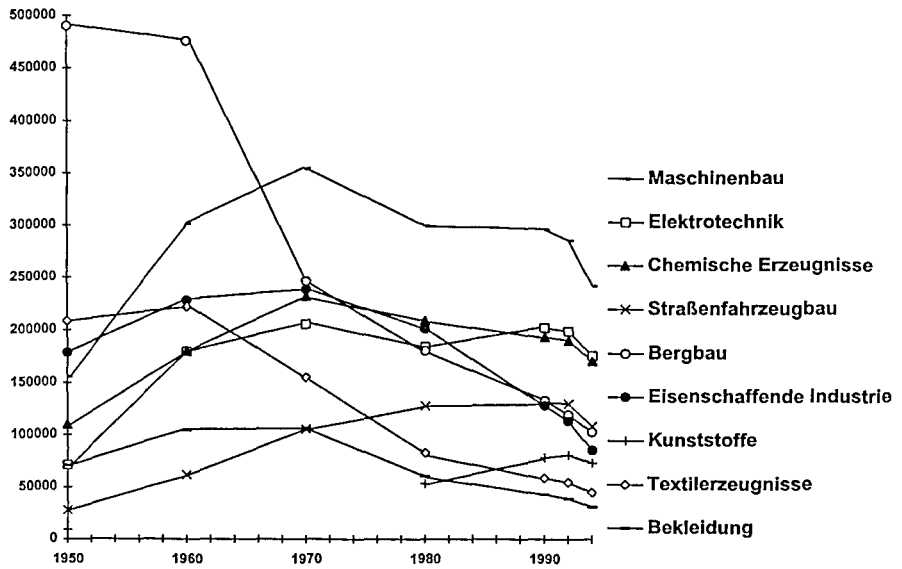
Die tiefgehenden Umgestaltungen der Produktpalette, der Wirtschaftszweige und der Produktionstechnik greifen in die Arbeitsmärkte ein. In der Landwirtschaft ist, trotz marktregulierender strukturkonservierender Eingriffe, unter dem Dach der Europäischen Union die Anpassung an die veränderten weltwirtschaftlichen Bedingungen durch Reduktion der Zahl der Arbeitsplätze bereits weit fortgeschritten (anteilige Beschäftigung einschließlich Forstwirtschaft und Fischerei 1882 im damaligen Deutschen Reich 43 Prozent, 1994 in der Bundesrepublik Deutschland 3,4 %). Anders ist der Verlauf in der Industrie. Seit Beginn der Industrialisierung war die Zahl der Beschäftigten in Deutschland trotz begleitender Verfahrensverbesserungen infolge kräftigen Wachstums vorhandener und der Entstehung neuer Industriezweige bis weit in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts angestiegen. Danach hat Deutschland eine Phase erreicht, in der die Dynamik industriestrukturellen Wandels, bezogen auf die Beschäftigungsentwicklung, verstärkt auf Rationalisierung gerichtet ist und sich infolge qualitativer und quantitativer Änderungen auf den Arbeitsmärkten der Trend umgekehrt hat. Dieser wird durch relative Verschlechterung der Produktionskosten im internationalen Vergleich verstärkt.

Anders als im 19. Jahrhundert können neu aufkommende Produkte oder Industriezweige die Beschäftigungsrückgänge der älteren Branchen meist nicht mehr ausgleichen. Dies ist nicht nur technisch bedingt (Beschleunigung der Rationalisierungseffekte); vielmehr konkurrieren junge Industriestaaten erfolgreich in der Erzeugung von Massenware, zunehmend auch von spezialisierten Gütern, zumal Teile der Produktion aus den alten Industriestaaten in jüngere europäische und außereuropäische verlagert werden müssen.

Das Beispiel des stark auf Nordrhein-Westfalen konzentrierten Steinkohlenbergbaus macht das Dilemma deutlich. Die Subventionen zur Erhaltung eines nicht konkurrenzfähigen Produkts über Jahrzehnte hinweg (1994: 200 DM je Tonne Kohle bei Lieferungen an Kraftwerke) binden erhebliche Mittel, die für die Modernisierung der Wirtschaft und des Arbeitsmarktes dringend benötigt werden.

In Nordrhein-Westfalen geht die Beschäftigung in der Industrie seit 1961 (2,875 Mio.) absolut und relativ zurück (1995: 1,650 Mio.). Die Veränderungen sind zwar zu einem Teil auf organisatorische Umwidmungen von solchen Dienstleistungen zurückzuführen, die nicht mehr innerhalb des Industriebetriebs, sondern durch fremde Unternehmungen erbracht und daher statistisch dem Dienstleistungssektor zugerechnet werden; der größte Teil des beachtlichen Schwunds an Arbeitsplätzen ist jedoch die Folge von Betriebsstillegungen und Rationalisierungen.

Abb. 7a: Die Entwicklung der Beschäftigten im Bergbau und in ausgewählten Industriezweigen Nordrhein-Westfalens 1950 bis 1994

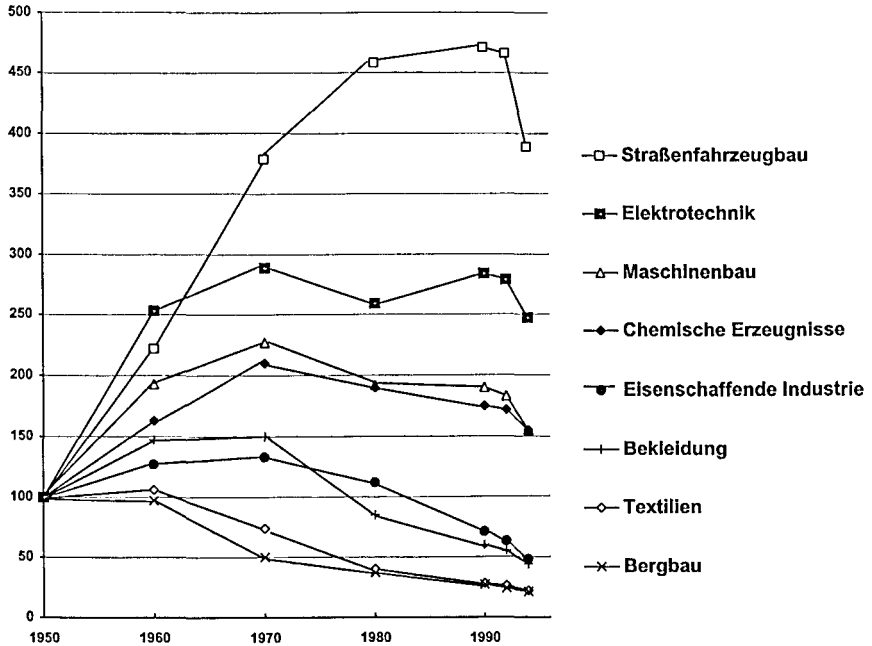


Quellen: Statistisches Jahrbuch Nordrhein-Westfalen 1953 ff.

Während die Landwirtschaft bei erheblicher Steigerung ihrer Leistungen bereits 1970 nur noch einen Anteil von 4 Prozent an der Beschäftigung aufwies, der sich bis 1995 weiter auf 1,8 Prozent vermindert hat, erreichte das Produzierende Gewerbe, besonders durch die Industrie gestützt, 1970 und 1971 mit etwa 55 Prozent einen auch im Vergleich mit den meisten übrigen Ländern der alten Bundesrepublik Deutschland und mit den westeuropäischen Nachbarstaaten sehr hohen Stand. Seitdem haben sich in Nordrhein-Westfalen die Beschäftigungsrelationen intersektoral erheblich verändert. 1994 belief sich die Beschäftigung im Produzierenden Gewerbe nur noch auf 39,7 Prozent, in der Industrie auf 23,5 Prozent. Dabei sind zwar die Auswirkungen einer konjunkturellen Schwächeperiode zu berücksichtigen, aber deutlicher tritt, besonders in der Industrie, neben der Branchendynamik eine strukturelle Korrektur in der Relation von Beschäftigung und Kapitaleinsatz hervor. Beide Effekte werden in den folgenden Beispielen deutlich: Im Bergbau hat das Land von 1957 bis 1994 etwa 500 000, in der Eisen- und Stahlerzeugung seit 1961 etwa 150 000 Arbeitsplätze eingebüßt (vgl. Abb. 7a, b).

Die Dynamik infolge neuer und der arbeitsteiligen Vertiefung bestehender Dienstleistungen hat sich auch in Nordrhein-Westfalen ausgewirkt. Daher sind innerhalb des tertiären Sektors große Entwicklungsunterschiede erkennbar. Mit etwa 70 Prozent hatten zwischen 1981 und 1994 beratende Funktionen für Unternehmungen und Privathaushalte den höchsten Beschäftigungszuwachs. Im Gast-

Abb. 7b: Entwicklung der Beschäftigung im Bergbau und in ausgewählten Industriezweigen Nordrhein-Westfalens 1950 bis 1994 (1950 = 100)



Quellen: Statistisches Jahrbuch Nordrhein-Westfalen 1953 ff.

stätten- und Beherbergungssektor sowie bei Organisationen ohne Erwerbscharakter sind während desselben Zeitraums mit 60 bis 65 Prozent ebenfalls hohe Steigerungsraten in der Beschäftigung erzielt worden. Demgegenüber waren schon in den achtziger Jahren die Gebietskörperschaften mit einer Zunahme von 1,4 Prozent kaum mehr an den intersektoralen Umschichtungen beteiligt. Bei Bahn und Post ist die Beschäftigung im Referenzzeitraum zum Teil erheblich reduziert worden.

Sowohl wachsende Industriezweige als auch die Dienstleistungen konnten die Einbußen an Arbeitsplätzen im Verarbeitenden Gewerbe nicht mehr ausgleichen (negative De-Industrialisierung im Sinne von ROWTHORN u. WELLS 1987), so daß die Beschäftigung insgesamt von 1970 bis 1995 trotz eines Anstiegs der Bevölkerungszahl um 0,9 Mio. um 1,9 Mio. zurückgegangen ist.

Wenn darauf verwiesen wird, daß sich die Schwächen „der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung vor allem im Produzierenden Gewerbe bemerkbar machen" und das Industrieland Nordrhein-Westfalen davon besonders betroffen sei (Landeszentralbank Nordrhein-Westfalen 1996 a, 12), dann wird damit festgestellt, daß sich die Lage gegenüber den fünfziger und sechziger Jahren, als die Industrie die entscheidende Stütze der wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland war

und das Land Nordrhein-Westfalen mit seiner starken Grundstoffindustrie besonders begünstigt schien, umgekehrt hat.

Angesichts des sowohl für industrielle als auch für dispositive Berufe im Dienstleistungssektor hochqualifizierten Arbeitskräftepotentials ist es daher notwendig, durch Stärkung der neuerungsfähigen und entwicklungsintensiven Zweige des Dienstleistungssektors die sich andeutenden Entwicklungsrückstände zu beheben und insbesondere der Industrie neue Impulse zu vermitteln. Dies setzt voraus, daß die weitverbreitete Distanz zur Industrie als entscheidender Lebensgrundlage gerade in Nordrhein-Westfalen überwunden wird.

Tab. 2: Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen der großen „Regionen" und ausgewählter Staaten in der Europäischen Union

	Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen			
	Anteil an der Europäischen Union (12) in Prozent (1992) Basis KKS[1]	Sektorale Gliederung in Prozent (1991)		
		LFF[2]	P[2]	D[2]
Württemberg	3,8	1,1	44,6	54,3
Bayern	4,3	1,5	38,7	59,8
Nordrhein-Westfalen	5,8	0,9	40,5	58,6
Ile-de-France	5,3	0,3	27,2	72,5
Lombardei	3,5	1,7	39,0	59,3
Südostengland	5,9	0,7	23,7	75,6
6 Regionen	28,3	.	.	.
Deutschland	24,9	1,3	38,6	60,2
Vereinigtes Königreich	16,4	1,8	32,3	65,9
Frankreich	18,5	3,2	29,8	67,0
Niederlande	4,5	4,1	30,1	65,7
Belgien	3,2	2,0	32,0	66,1
Luxemburg	0,2	1,4	32,9	65,7
EU 12	100,0	.	.	.

1 KKS = Kaufkraftstandard

2 LFF = Land-, Forstwirtschaft, Fischerei; P = Produzierendes Gewerbe; D = Dienstleistungen

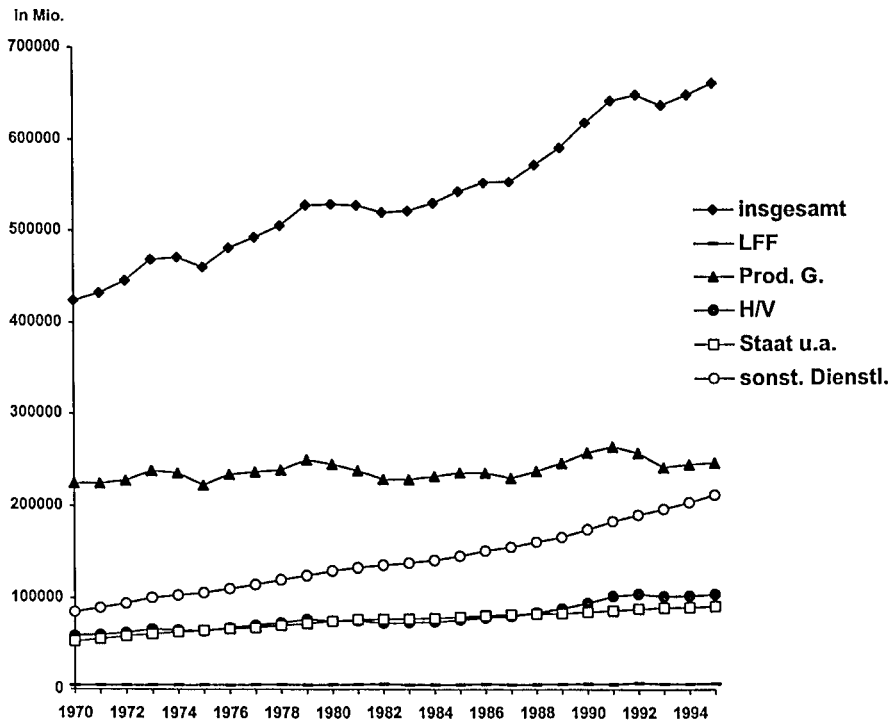
Quellen: Eurostat: Statistische Grundzahlen der Europäischen Union, 32. Ausgabe 1995

3.6 Hochzentrale Dienstleistungen

Deutschland liegt im Vergleich mit den benachbarten Industriestaaten im Dienstleistungssektor (Beschäftigung und Bruttoinlandsprodukt) anteilig zurück. Dieser Befund trifft verstärkt auf Nordrhein-Westfalen zu, das innerhalb Deutschlands im Bank- und Versicherungswesen und bei den sonstigen Dienstleistungen, die das höchste Wachstum repräsentieren, Defizite aufweist und unter den größeren Bundesländern am Ende des Wachstums steht (vgl. Tab. 1 u. 2; Abb. 2).

Dieser unterdurchschnittliche Entwicklungsstand läßt sich nicht ausschließlich durch die Förderung eines Transformationsprozesses von der Industrie zu den Dienstleistungen korrigieren. Einerseits ist die Vernetzung zwischen beiden

Abb. 8: Die sektorale Entwicklung der Bruttowertschöpfung in Nordrhein-Westfalen 1970—1995 (unbereinigt, in Preisen von 1991)



LFF: Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft; Prod. G.: Produzierendes Gewerbe; H/V: Handel und Verkehr; Staat u. a.: Staat, private Haushalte und private Organisationen ohne Erwerbszweck; sonst. Dienstl.: Banken und Versicherungen, Wohnungsvermietung, sonstige Dienstleistungen

Quelle: Gemeinschaftsveröffentlichung der Statistischen Landesämter 1996, Heft 27, S. 56—57

Sektoren intensiv und verdichtet sich weiter, zum anderen sind die sich differenzierenden und vertiefenden Dienstleistungen wesentlich direkt oder indirekt auf die Industrie ausgerichtet und auf vielfältige Weise von ihr abhängig.

Die Tendenz einer Verschiebung der sektoralen Anteile zugunsten der Dienstleistungen ist auch in Nordrhein-Westfalen deutlich ausgeprägt (vgl. Abb. 8). Forschung und Entwicklung sowie dispositive Tätigkeiten tragen zur Verbreiterung des Sockels des tertiären Sektors bei. Im Laufe der achtziger und neunziger Jahre sind in Nordrhein-Westfalen besonders wirtschaftsberatende und andere produktionsorientierte Dienstleistungen gewachsen (1981 bis 1994 Rechts- und Wirtschaftsberater + 66 und sonstige Dienstleistungen + 80 %) und haben sich innerhalb des Sektors anteilig verstärkt. Ebenso weisen Teilbereiche des Verkehrswesens (Straßen- und Luftverkehr sowie Speditionen) ein überdurchschnittliches Wachstum auf. Der Mediensektor (Hör- und Fernsehfunk und -studios), besonders im Kölner Raum, mit teilweise über die Landesgrenzen reichender Ausstrahlung und die Messen mit herausragenden internationalen Veranstaltungen, vor allem in Düsseldorf und Köln, sind Beispiele positiv zu bewertender Entwicklungskomponenten in Nordrhein-Westfalen.

Der Vergleich mit den Nachbarländern macht aber deutlich, daß, gemessen am Anteil der Beschäftigung oder des Bruttoinlandsprodukts, in Nordrhein-Westfalen noch ein großer Nachholbedarf zu bestehen scheint. Für einen strukturellen Ansatz sind hierbei diejenigen Dienstleistungen von Bedeutung, die über die Grenzen des Landes hinauswirken, im wesentlichen also hochzentrale und daneben solche Dienste, die im regionalen Rahmen bisher von Standorten jenseits seiner Grenzen erbracht werden.

Administrative Institutionen internationalen Ranges sind überwiegend außerhalb des Landes angesiedelt, und Einrichtungen auf der Ebene der Bundesrepublik Deutschland werden in großem Umfang verlagert. Lenkende Funktionen hoher und höchster wirtschaftlicher Zentralität sind in London, Paris und Frankfurt sowie in Antwerpen und Rotterdam gebunden, so daß Köln und Düsseldorf nur begrenzt Möglichkeiten einer Verstärkung ihrer Position offenstehen. Im Gegenteil muß zunächst, besonders in Bonn und Köln, sogar mit dem Wegzug von Verbänden und anderen auf die Hauptstadt ausgerichteten Dienstleistungseinrichtungen gerechnet werden. So können im wesentlichen Ansätze zur Verstärkung der Dienstleistungsposition in nationaler und internationaler Konkurrenz nur auf nachgeordneten Ebenen erwartet werden, setzen aber eine Verbesserung der tertiären Potentiale besonders im wirtschaftspolitischen Umfeld voraus. Ein Funktionsgewinn könnte eintreten, falls den europäischen „Regionen" Kompetenzen zuwachsen sollten, die dann vor allem Düsseldorf zugute kommen dürften. In diesen dezentralen Ansätzen sind Chancen enthalten, die darauf beruhen, die räumlichen Vorzüge des Bundeslandes in Kombination mit einer diese positiv unterstützenden Raumpolitik zu nutzen. Dazu zählen zum Beispiel verkehrspolitische Elemente, wie eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Flughäfen und der internationalen Bahnlinien.

4. Nordrhein-Westfalen in der internationalen Vernetzung

Der Grad der außenwirtschaftlichen Verflechtungen Nordrhein-Westfalens hat sich besonders im Laufe des letzten Quartals des 20. Jahrhunderts verstärkt. Der Anteil des Exports am Industrieumsatz ist von 1971 bis 1994 von 19,7 auf 26,7 Prozent (1989 waren es sogar 30,3 %) erheblich angestiegen.

Absolut haben die Exporte bis 1989 ebenfalls deutlich zugenommen. Eine Verminderung zwischen 1990 und 1993 um 17 Prozent ist zum Teil mit erhöhten Lieferungen in die östlichen Bundesländer zu erklären. In Deutschland (alte Abgrenzung) ist der Außenhandel von 1971 bis 1994 um 8,8, in Nordrhein-Westfalen um 7 Prozentpunkte gewachsen. Somit ist Nordrhein-Westfalen gegenüber der Gesamtentwicklung in Deutschland etwas zurückgefallen. Seit 1980 ist die Außenhandelsbilanz des Landes entgegen der Deutschlands insgesamt negativ (vgl. Abb. 9).

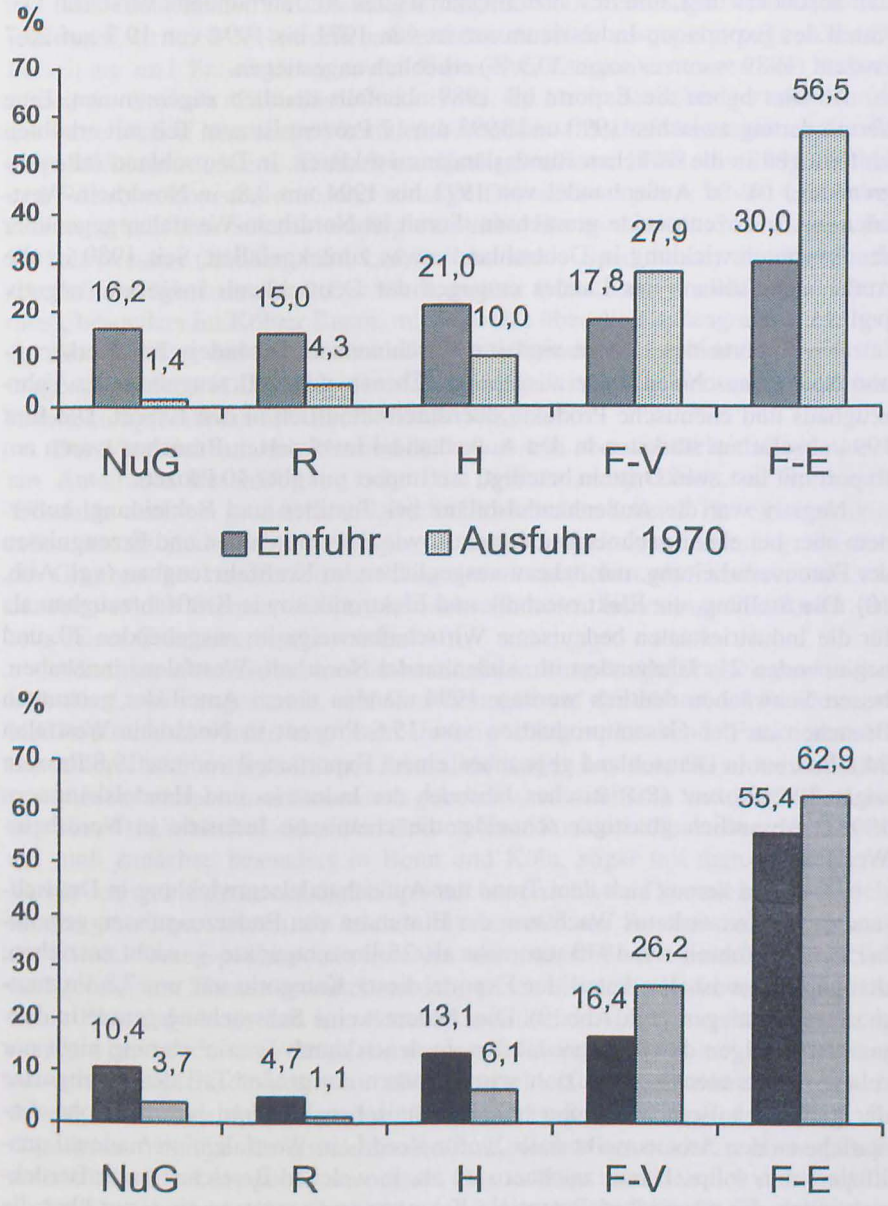
Die Exporte des Landes sind im Maschinenbau, besonders bei Werkzeug- und Spezialmaschinen, sehr ausgeprägt. Ebenso gehen Erzeugnisse des Fahrzeugbaus und chemische Produkte überdurchschnittlich in den Export. Die fünf 1994 absolut am stärksten in den Außenhandel involvierten Branchen waren am Export mit fast zwei Dritteln beteiligt, am Import mit über 40 Prozent.

Negativ war die Außenhandelsbilanz bei Textilien und Bekleidung, außerdem aber bei elektrotechnischen Gütern sowie Büromaschinen und Erzeugnissen der Datenverarbeitung, nur nahezu ausgeglichen im Kraftfahrzeugbau (vgl. Abb. 10). Die Stellung, die Elektrotechnik und Elektronik sowie Kraftfahrzeugbau als für die Industriestaaten bedeutsame Wirtschaftszweige im ausgehenden 20. und beginnenden 21. Jahrhundert im Außenhandel Nordrhein-Westfalens innehaben, lassen Schwächen deutlich werden. 1994 standen einem Anteil der genannten Branchen an der Gesamtproduktion von 15,6 Prozent in Nordrhein-Westfalen 24,6 Prozent in Deutschland gegenüber, einem Exportanteil von nur 19,8 Prozent sogar 30,2 Prozent (Statistisches Jahrbuch der Industrie- und Handelskammern 1996). Wesentlich günstiger schneidet die chemische Industrie in Nordrhein-Westfalen ab.

Das Land konnte sich dem Trend der Außenhandelsentwicklung in Deutschland — relativ stärkeres Wachstum der Einfuhren von Enderzeugnissen gegenüber den Ausfuhren seit 1970 um mehr als 25 Prozentpunkte — nicht entziehen; demgegenüber ist der Anteil der Exporte dieser Kategorie nur um 7,8 Prozentpunkte angestiegen (vgl. Abb. 9). Dies bedeutet eine Schwächung gerade in denjenigen Zweigen der Güterproduktion, in denen durch Spezialisierung nicht nur relativ arbeitsintensiv produziert wird, sondern ein großer Teil der Erzeugnisse der genannten Branchen einen hohen technischen Standard hat und hohe Ansprüche an den Arbeitsmarkt stellt, wofür Nordrhein-Westfalen international qualifiziert sein sollte. Damit zeichnet sich ab, in welchen Bereichen unter Berücksichtigung der räumlichen Potentiale Korrekturen anzusetzen sind, um über die Stärkung dieses Teils der Handelsbilanz, dessen Überschüsse außerdem zum Ausgleich der Zahlungsbilanz notwendig sind, die Industriestruktur Nordrhein-Westfalens zu sanieren (vgl. Abb. 10). Dies setzt eine Anpassung der Rahmenbedingungen an internationales Niveau voraus.

Innerhalb Nordrhein-Westfalens ergeben sich größere Unterschiede der Be-

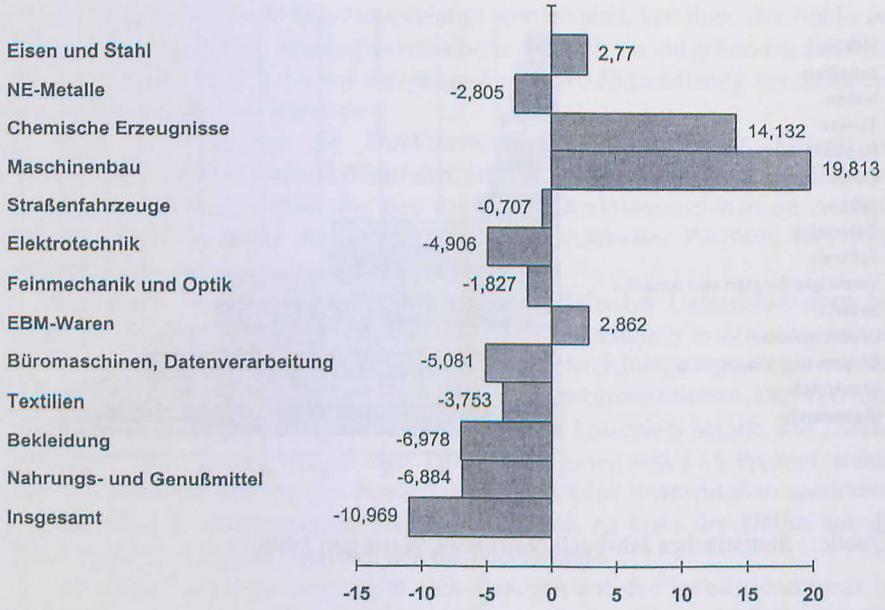
Abb. 9: Die Entwicklung des Außenhandels in Nordrhein-Westfalen (Gliederung nach Warengruppen)



NuG: Nahrungs- und Genußmittel; R: Rohstoffe; H: Halbwaren; F-V: Fertigwaren, Vorerzeugnisse; F-E: Fertigwaren, Enderzeugnisse

Quellen: Statistisches Jahrbuch Nordrhein-Westfalen 1971, 1996

Abb. 10: Außenhandelssalden ausgewählter Gütergruppen Nordrhein-Westfalens (1995; Angaben in Mrd. DM)

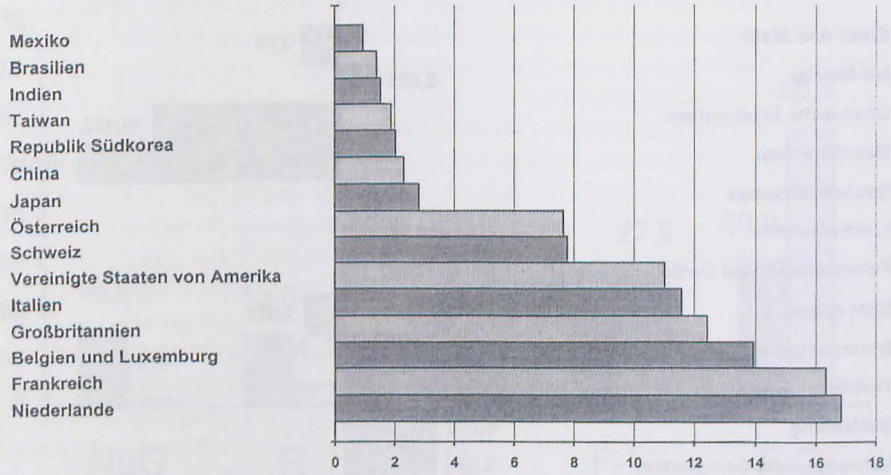


Quelle: Statistisches Jahrbuch Nordrhein-Westfalen 1996

teiligung am Außenhandel. So erreicht der Export von Industriegütern in Westfalen nur 22,9 Prozent des Industrieumsatzes, in Nordrhein aber 30,4 Prozent. Besonders niedrig liegen die Anteile in den Kammerbezirken Münster (17,4 %), Bielefeld (18,7 %) und Arnsberg (19,2 %). Auf der anderen Seite stehen Bochum (42,1 %) mit seiner Kraftfahrzeugindustrie und Krefeld (40,2 %) (Statistisches Jahrbuch der Industrie und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen 1995).

Der Außenhandel ist erdweit gestreut. Als Außenhandelspartner Nordrhein-Westfalens bilden jedoch die westeuropäischen Nachbarstaaten im Rahmen der Europäischen Union einen Schwerpunkt. Die Niederlande nehmen jeweils die erste Position ein, da, abgesehen von der räumlichen Nähe, über den Rhein, die Häfen und Rohrleitungen ein beträchtlicher Austausch mit Massengütern, hier insbesondere Importe von Rohöl und Erdölprodukten, abgewickelt wird. Die Ausfuhren nach Österreich erreichen mit über 8 Mrd. DM ebenfalls eine bemerkenswerte Größenordnung. Außerhalb der Staaten der Europäischen Union sind die Exporte in die Vereinigten Staaten von Amerika und die Importe aus Japan quantitativ herausragend. Aus Japan werden die meisten Enderzeugnisse, vor allem der Elektrotechnik und des Kraftfahrzeugbaus, importiert. Die Außenhandelsbilanz mit Japan (insgesamt – 8,7 und bei Enderzeugnissen – 8,6 Mrd. DM) unterstreicht die Außenhandelssituation Nordrhein-Westfalens (vgl. Abb. 11).

Abb. 11: Die Ausfuhr Nordrhein-Westfalens in ausgewählte Staaten der Erde (1995) (Mrd. DM)



Quelle: Statistisches Jahrbuch Nordrhein-Westfalen 1996

Die Wahrnehmung von Vorteilen durch internationale räumliche Arbeitsteilung hat die Vielfalt internationaler Verflechtungen erweitert. Es werden Vor- und Halbprodukte gehandelt; der Austausch gleichartiger Industriegüter wächst stark an. Ganze Produktionen werden ins Ausland verlagert und solche vom Ausland ins Inland transferiert. Gleichwohl bestehen etwa bei der Pflege überseeischer, insbesondere südostasiatischer Märkte durch intensivere räumliche Arbeitsteilung noch Defizite. Daher müssen die stark europäisch geprägten internationalen Wirtschaftsbeziehungen außereuropäisch erweitert werden. Der Kostenwettbewerb ist durch dynamischen Leistungswettbewerb zu ergänzen.

Zur Quantifizierung eines Teils dieser Beziehungen können die grenzüberschreitenden Direktinvestitionen herangezogen werden. Diese werden aus verschiedenen Motiven getätigt, insbesondere um den Zugang zu fremden Absatz- oder Bezugsmärkten zu erreichen sowie Vertriebs- und Servicenetze auszubauen, Einfluß auf internationale Märkte zu gewinnen, die Präsenz im Ausland zu verbessern oder Standortfaktoren im jeweiligen Investitionsland zu nutzen. Dies gilt für deutsche Unternehmungen, die sich im Ausland engagieren, und umgekehrt für ausländische Unternehmungen, die in Deutschland aktiv werden (zu Begriff und Abgrenzung der Direktinvestitionen sowie zur Bewertung der Erhebungen: Deutsche Bundesbank 1965 u. 1973; BAUERSCHMITZ 1995; STIRL 1996).

Die vor allem in der Industrie und in verschiedenen Zweigen des Dienstleistungswesens realisierten Direktinvestitionen haben sich zu einem wesentlichen Faktor globaler räumlicher Arbeitsteilung entwickelt. Kumulativ sind nach Nordrhein-Westfalen bis 1994 etwa 66,5 Mrd. DM (27,1 % der gesamten unmittelba-

ren ausländischen Direktinvestitionen in Deutschland) geströmt (Landeszentralbank 1996 b). Umgekehrt sind Unternehmungen aus Nordrhein-Westfalen mit etwa 81,7 Mrd. DM (24,8 %) an den Direktinvestitionen, die von deutschen Unternehmungen im Ausland insgesamt getätigt worden sind, beteiligt. Der Saldo zugunsten der deutschen Auslandsinvestitionen hat sich im ausgehenden Jahrhundert vergrößert. Dies weist auf die jüngere negative Einschätzung der Standortbedingungen in Deutschland hin.

Mit dem Bestand an Direktinvestitionen ausländischer Firmen in Deutschland steht Nordrhein-Westfalen angesichts der Größe des Landes weit vor Hessen an erster Stelle. Bei den deutschen Direktinvestitionen im Ausland befindet sich Nordrhein-Westfalen ebenfalls in vorderster Position; hier folgt Bayern mit relativ geringem Abstand.

Die durch Direktinvestitionen nordrhein-westfälischer Unternehmungen begründeten Verflechtungen sind besonders eng mit Standorten in denjenigen Staaten geknüpft, mit denen auch intensive Handelsbeziehungen gepflegt werden; entsprechend verhält es sich mit ausländischen Direktinvestitionen. Die Vereinigten Staaten von Amerika ragen hierbei traditionell besonders heraus. Mit Direktinvestitionen in Höhe von 22,5 Mrd. DM, einem Anteil von 27,5 Prozent, stehen sie weit vor Belgien und den Niederlanden. Die Direktinvestitionen nordrhein-westfälischer Unternehmungen konzentrieren sich zu etwa der Hälfte auf die Vereinigten Staaten von Amerika und die Niederlande.

In sektoraler Gliederung ergibt sich, bezogen auf das Investitionsobjekt im Ausland und unmittelbare Direktinvestitionen, ein Anteil von 34,7 Prozent des Verarbeitenden Gewerbes, 16,5 Prozent des Handels, 2 Prozent des Verkehrs, 12,1 Prozent von Banken und Versicherungsunternehmungen sowie von 28,4 Prozent der übrigen Dienstleistungen. Die ausländischen Investitionen in Nordrhein-Westfalen sind fast zur Hälfte auf die Dienstleistungen mit Schwergewicht bei Beteiligungsgesellschaften konzentriert. Beim Verarbeitenden Gewerbe stehen Straßenfahrzeugbau und chemische Industrie im Vordergrund der ausländischen Interessen (Landeszentralbank 1996 b).

5. Nordrhein-Westfalen im Strukturwandel

Nordrhein-Westfalen ist in einem Wandlungsprozeß begriffen, der zwar infolge der früheren Dominanz von Steinkohle und Grundstoffindustrien besondere Züge trägt und in diesen Zweigen, wie sich Anfang 1997 bei Versuchen, die Strukturen zu verbessern, deutlich zeigte, immer noch behindert wird, der aber im übrigen schon so weit fortgeschritten ist, daß seine künftige Entwicklung auf der Grundlage der räumlichen Potentiale im europäischen Rahmen positiv bewertet werden kann, sofern externe Rahmenbedingungen dem nicht entgegenstehen.

Angesichts der strukturräumlichen Differenzierung des Landes sind die Reaktionen der Teilräume des Landes auf den Wandel unterschiedlich. So weichen die Entwicklungsmöglichkeiten altindustrialisierter Wirtschaftsräume, insbesondere im rechtsrheinischen Mittelgebirge, von denen der Kohlenreviere ab, da sie für Modernisierungsprozesse lage- und reliefbedingte Nachteile aufweisen,

andererseits aber ihren Spezialisierungsgrad gerade im internationalen Konkurrenzfeld vorteilhaft zur Geltung bringen können, wenn sie sich den globalen Anforderungen hinreichend zu öffnen vermögen. Das östliche Westfalen hat sich infolge dezentralisierender Tendenzen positiv entwickelt. Die Standorte am Niederrhein sind sowohl im Hinblick auf die Lage als auch ihre Verkehrserschließung mit Potentialen ausgestattet, die europäische und darüber hinausgehende Verflechtungen erleichtern und ebenso wie die Hellweg-Linie im europäischen und außereuropäischen Wettbewerb grundsätzlich positiv eingeschätzt werden können.

Eine Förderung künftiger Projekte durch unmittelbare aktive Regionalpolitik der Landesbehörden, zum Beispiel im Verkehrssektor, ist derzeit nur begrenzt möglich. Die Investitionen dienenden Ausgaben lagen in den letzten Jahren zwischen etwa 9,5 und 11 Mrd. DM. Der hohe Verschuldungsgrad, der in den neunziger Jahren eine Zinsbelastung von jährlich über 7 Mrd. DM (1995: 7,7 Mrd. DM) (Statistisches Jahrbuch Nordrhein-Westfalen 1996) bedeutet, engt den Handlungsspielraum erheblich ein. Die Haushalts- und Schuldenlage sollte zugunsten der Förderung internationaler Konkurrenzfähigkeit des Landes korrigiert werden.

Eine eventuelle Zunahme an Kompetenzen als „Region" der Europäischen Union setzt wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit und finanzielle Leistungsfähigkeit voraus. Potentiale hierfür sind vorhanden.

Quellenverzeichnis

a) Selbständige Schriften

BAUERSCHMITZ, C. 1995: Standortdeterminanten und Raumwirkungen ausländischer Direktinvestitionen in Sachsen. Bergisch Gladbach, Köln

Kommission der Europäischen Gemeinschaften (Hrsg.) 1991: Die europäische Industriepolitik für die 90er Jahre. Bulletin der Europäischen Gemeinschaften, Beilage 3/91

Kommission der Europäischen Gemeinschaften (Hrsg.) 1994: Eine Politik der industriellen Wettbewerbsfähigkeit für die Europäische Union. Bulletin der Europäischen Union, Beilage 3/94

Landeszentralbank in Nordrhein-Westfalen, Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbank (Hrsg.) 1996 a: Bericht zur konjunkturellen Lage der Branchen in Nordrhein-Westfalen

ROWTHORN, R. E. u. J. R. WELLS 1987: De-Industrialization and Foreign Trade. Cambridge, New York, New Rochelle, Melbourne, Sydney

STIRL, A. 1996: Entwicklung und Bestimmungsgründe der Direktinvestitionen der Vereinigten Staaten von Amerika in Nordrhein-Westfalen. Köln = Kölner Forschungen zur Wirtschafts- und Sozialgeographie, Band 47

VOPPEL, G. 1987: Struktur und Wandel der Industrie seit 1957 (in Nordrhein-Westfalen) = Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung: Deutscher Planungsatlas, Band I: Nordrhein-Westfalen, Lieferung 47 (Text), Hannover

VOPPEL, G. 1993: Nordrhein-Westfalen. Darmstadt = Wissenschaftliche Länderkunden, Band 8: Bundesrepublik Deutschland, VI. Nordrhein-Westfalen

b) Zeitschriftenaufsätze

CLEMENT, W. 1996: WIRTSCHAFTSPOLITISCHE PERSPEKTIVE DES INDUSTRIESTANDORTES NORDRHEIN-WESTFALEN. IN: Zeitschrift für Wirtschaftspolitik 45, Heft 3, S. 263—273

KRIWET, H. 1996: „Politik- oder Unternehmerversagen?" Einige ordnungspolitische Anmerkungen zu Energie und Stahl. In: Zeitschrift für Wirtschaftspolitik 45, Heft 1, S. 3—16

c) Aufsätze in Sammelwerken

KRAUS, Th. 1961: Das rheinisch-westfälische Städtesystem. In: Hrsg.: KAYSER, K. und KRAUS, Th.: Köln und die Rheinlande. Festschrift zum XXXIII. Deutschen Geographentag vom 22. bis 26. Mai 1961 in Köln, S. 1—24

SCHRADER, M. 1995: Altindustrielle Regionen im Wandel — Hemmnisse und Chancen des Ruhrgebiets nach EU-Integration und Ostöffnung. In: Kölner Forschungen zur Wirtschafts- und Sozialgeographie, Band 44, S. 209—231

d) Statistiken

Deutsche Bundesbank (Hrsg.) 1979: Stand der Direktinvestitionen Ende 1976. In: Monatsberichte 31/4, S. 26—40

Deutsche Bundesbank (Hrsg.) 1993: Die Entwicklung der Kapitalverflechtung der Unternehmen mit dem Ausland von Ende 1989 bis Ende 1991. In: Monatsberichte 45/4, S. 33—49

Gemeinschaftsveröffentlichung der Statistischen Landesämter (1996): Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder, Heft 27: Entstehung des Bruttoinlandsprodukts in den Ländern der Bundesrepublik Deutschland 1970 bis 1995 (Stuttgart)

Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch Nordrhein-Westfalen, 1970 ff.

Landeszentralbank in Nordrhein-Westfalen, Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbank (Hrsg.) 1996: Bestandserhebungen über Direktinvestitionen. Düsseldorf

Statistisches Amt der Europäischen Gemeinschaften (eurostat) 1994 und 1995: Statistische Grundzahlen der Gemeinschaft, 31. und 32. Ausgabe