

Perspektiven ökologischer Regionalentwicklung in Südbaden

Ruggero Schleicher-Tappeser
Christel Rosenberger-Balz
Christian Hey



Centaurus

EURES-Schriftenreihe
EURES — Institut für Regionale Studien in Europa
Freiburg i. Br.

Band 1

Perspektiven ökologischer Regionalentwicklung in Südbaden

Ruggero Schleicher-Tappeser
Christel Rosenberger-Balz
Christian Hey



Centaurus-Verlagsgesellschaft
Pfaffenweiler 1992

Die Deutsche Bibliothek — CIP-Einheitsaufnahme

Schleicher-Tappeser, Ruggero:

Perspektiven ökologischer Regionalentwicklung in Südbaden /

Ruggero Schleicher-Tappeser ; Christel Rosenberger-Balz ;

Christian Hey. — Pfaffenweiler : Centaurus-Verl.-Ges., 1992

(EURES-Schriftenreihe ; 1)

ISBN 3-89085-574-1

NE: Rosenberger-Balz, Christel.; Hey, Christian.; EURES, Institut für

Regionale Studien in Europa < Freiburg, Breisgau >: EURES-

Schriftenreihe

ISSN 0941-438X

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung, vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (durch Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Verlages reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

© CENTAURUS-Verlagsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Pfaffenweiler 1992

Satz: Vorlage der Autoren

Druck: Difo-Druck GmbH, Bamberg

Vorbemerkung

Die hier vorliegende Untersuchung wurde als erste größere Arbeit des EURES-Instituts im Herbst 1990 als EURES-Report veröffentlicht. Inzwischen ist sie in der Region und darüber hinaus auf reges Interesse gestoßen. Das hat uns zu einer leicht überarbeiteten Herausgabe in Buchform ermuntert.

Das wichtigste Anliegen der Studie ist es, in die Diskussion um die regionale Entwicklung Südbadens einen Vorschlag zur Orientierung einzubringen, an dem sich fruchtbare Debatten um ein Entwicklungsleitbild entzünden können. Dies geschieht in einem Spannungsbogen zwischen grundlegenden Vorschlägen für eine neue Orientierung der Wirtschafts- und Strukturpolitik in der Region und ganz konkreten Vorschlägen für Projekte im Tourismusbereich. Das EURES-Institut möchte damit auch zeigen, daß die Methoden für die Entwicklung tragfähiger, ökologisch orientierter Entwicklungsperspektiven vorhanden sind, und daß sich langfristige Visionen und kürzerfristige wirtschaftlich tragfähige Projekte durchaus verbinden lassen.

Der methodische Ansatz dieser Untersuchung wurde von EURES-Mitarbeitern in anderen Zusammenhängen entwickelt. Der den Grünen nahestehende "Regionale Arbeitskreis Wirtschaft Südbaden" hat die Durchführung dieser Studie für Südbaden angeregt und eine Teilfinanzierung durch Gliederungen der Partei die Grünen organisiert. Ermöglicht wurde die Studie im wesentlichen durch Eigenleistungen des EURES-Instituts.

Christel Rosenberger-Balz konzipierte und erarbeitete den Teil "Tourismus und Ernährung". Die Regionalanalyse stammt im wesentlichen von Christian Hey. Für den Rest ist Ruggero Schleicher-Tappeser verantwortlich. Für seine Bemühungen um die Finanzierung möchten wir ganz besonders Ulrich Martin Drescher vom obengenannten Arbeitskreis danken.

Inhaltsübersicht

Vorbemerkung	V
I Einführung und Zusammenfassung	
A Die Grundidee der Studie:	
Leitbilder für eine ökologische Regionalentwicklung in Südbaden . . .	1
B Die Ergebnisse der Analyse: Gute Chancen als Modellregion für eine zukunftsorientierte ökologische Wirtschaftsweise	3
B.1 Die Untersuchungsregion	3
B.2 Die Wirtschaftsstruktur	4
B.3 Der Naturraum	7
B.4 Entwicklungsleitbilder	9
C Die Handlungsvorschläge: Vom Landesmodellprojekt bis zur Gastrono- mieplakette	10
C.1 "Ganzheitliche Wirtschaftsförderung" mit Entwicklungsschwer- punkten	11
C.2 Vorschlag für ein "Landesmodellprojekt Innovative Vernetzung Südbaden"	13
C.3 Vorschläge im Bereich Tourismus	15
D Weiterführende Untersuchungsvorschläge	20
II Ökologische Regionalentwicklung	22
A Ökologische Probleme in verschiedenen Regionstypen	23
B Regionalplanung und Regionalpolitik in der BRD	24
C Rückblick: der Siegeszug der Industrialisierung	27
D Alte Leitbilder in der Krise	29
E Auf dem Weg zu einem neuen Entwicklungskonzept	31
F Neue Chancen für eine verstärkte regionale Orientierung	32
G Die Notwendigkeit von Diskussionen über Leitbilder	33
H Methoden	34

III Die Region Südbaden -

Summarische Regionalanalyse	36
A Erste Charakterisierung der Region	36
A.1 Annäherung an Südbaden	36
A.1.1 Wechselvolle Geschichte	36
A.1.2 Die Landschaften	39
A.1.3 Siedlungs- und Wirtschaftsschwerpunkte	40
A.1.4 Politik und Verwaltung	41
A.2 Abgrenzung der Untersuchungsregion	42
B Wirtschaftliche Analyse der Region	46
B.1 Zur Methode	46
B.2 Zur Wirtschaftsgeschichte der Region - einstige Benachteiligung als Entwicklungschance?	50
B.2.1 Die Wirtschaftsgeschichte bis zum 2. Weltkrieg ..	50
B.2.2 Sonderwege der Nachkriegszeit	55
B.3 Südbaden - Besonderheiten in der Region heute	60
B.3.1 Die Landwirtschaft	65
B.3.2 Industrie in der Region	67
B.3.3 Dienstleistungen	74
B.4 Erklärungsmuster für den Sonderweg	81
B.4.1 Flexible Spezialisierung in der Region	82
C Infrastrukturen in der Region	91
C.1 Verkehr	91
D Skizze einer naturraumorientierten Regionalanalyse: Die ökologischen Grenzen und Konflikte der Wirtschaftsentwicklung	100
D.1 Früher ökologischer Widerstand gegen nukleare Industrialisie- rung	100
D.2 Waldsterben und Luftreinhaltung	101
D.3 Altlasten und Müll	103
D.4 Grundwasserbelastung und Rheinwasserqualität	103
D.5 Umgestaltung der Kulturlandschaft und Flächenversiegelung .	105
E Die regionale Diskussion um Entwicklungsleitbilder	107

E.1	Abkehr vom industrialistischen Leitbild?	107
E.2	Das modernisierte Leitbild Freiburgs	109
E.3	Auf der Suche nach einem eigenständigen Leitbild	112
E.4	Modell Elsaß?	114
E.5	Modell Basel?	118
E.6	EG-Binnenmarkt und die Region	119
IV	Bausteine für eine ökologische Modellregion	125
A	"Ganzheitliche Wirtschaftsförderung" mit bedürfnisorientierten Entwicklungsschwerpunkten	126
B	Mögliche Entwicklungsschwerpunkte in der Region	129
B.1	Energiemanagement und Solartechnik	130
B.2	Holz für Bauen und Wohnen	132
B.3	Verpackung	134
B.4	Transportwesen	135
B.5	Gesundheit	137
B.6	Gesunde Ernährung	139
C	Institutionelle Probleme	139
D	Vorschlag für ein "Landesmodellprojekt Innovative Vernetzung Südbaden"	144
V	Fallstudie Tourismus	148
A	Tourismus und ökologische Regionalentwicklung: Neue Bündnisse für eine umweltverträgliche Wirtschaftsweise . . .	148
A.1	Zur wirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus in Südbaden	150
A.2	Perspektiven des Tourismusmarktes und die Rolle Südbadens	157
A.2.1	Bedeutung, Image und Gästestruktur des Reisegebietes Südbaden	157
A.2.2	Allgemeine Trends im Fremdenverkehr	159
A.2.3	Konsequenzen für Südbaden	159
A.3	"Sanfter Tourismus"	165
A.4	Die wichtigsten Handlungsfelder	167

A.5	Integrierte Konzepte/ Marketing	170
A.6	Neue Bündnisse	172
B	Tourismus und Verkehr	173
B.1	Die Belastung durch den Straßenverkehr und die Rolle des Tourismus	173
B.2	Das öffentliche Verkehrsnetz	179
B.3	Handlungsmöglichkeiten	181
B.4	Schaffung "autofreier" Gebiete	183
B.4.1	Die Grundidee	183
B.4.2	Beispiele aus anderen Regionen	185
B.4.2.1	Italien	185
B.4.2.2	Schweiz und Österreich	187
B.4.2.3	Weitere Vorbilder	188
B.4.3	Konkrete Ansatzpunkte und weiteres Vorgehen ..	188
B.5	Verbesserung des öffentlichen Transportangebots	189
C	Tourismus und Weiterbildung/ Tagungen/ Kultur	192
D	Tourismus und Ernährung	195
D.1	Landwirtschaft und Gastronomie als Kooperationspartner im sanften Tourismus	195
D.2	Kooperationspartner Landwirtschaft und seine Probleme ..	197
D.2.1	Der kontrolliert biologische Anbau als Ausweg? ..	203
D.2.1.1	Anzahl der Biobetriebe in Südbaden	205
D.2.2	Absatzsituation und Engpässe	206
D.2.3	Zukünftige Absatzmöglichkeiten und europäischer Binnenmarkt	207
D.3	Der Kooperationspartner Gastronomie in Südbaden	209
D.3.1	Anzahl der Betriebe in Südbaden	209
D.3.2	Die Bedeutung des Tourismus für die Gaststätten	210
D.3.3	Umsatz und Beschäftigte der Gaststätten in Südba- den	211
D.3.4	Arbeitskräftemangel - der Schwachpunkt der südba- dischen Gastronomie	212

D.4	Touristen als Abnehmer der Produkte des kontrolliert biologischen Anbaus	214
D.4.1	Angebotsformen für Touristen	214
D.4.2	Beispiele neuer Absatzwege	215
D.4.3	Angebots- und Nachfragepotential in Südbaden ..	215
D.5	Umsetzungsprobleme	217
D.5.1	Angebotspalette und Angebotsstreuung	217
D.5.2	Fehlende Weiterverarbeitung gegenüber Convenience-Produkten und Arbeitskräftemangel in der Gastronomie	218
D.5.3	Kosten	219
D.5.4	Kennzeichnungsprobleme auf der Speisekarte ...	219
D.6	Handlungsvorschlag I: Das Nahrungsmittel-Abo "bio-regional"	219
D.7	Handlungsvorschlag II: Genossenschaft für Vertrieb und Weiterverarbeitung	222
D.8	Handlungsvorschlag III: Die Gastronomieplakette	224
D.8.1	Die Gastronomieplakette "BIO-REGIONAL - KÜCHE mit Produkten aus kontrolliert biologischen Anbau in SÜDBADEN"	228

I Einführung und Zusammenfassung

A Die Grundidee der Studie:

Leitbilder für eine ökologische Regionalentwicklung in Südbaden

Die alten Leitbilder für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung sind brüchig geworden. Der Glaube daran, daß industrielle Massenproduktion und technischer Fortschritt automatisch auch gesellschaftlichen Fortschritt bedeuten, schwindet. Die Weiterführung unserer bisherigen Wirtschaftsweise würde offensichtlich innerhalb der nächsten Jahrzehnte zur weitgehenden Zerstörung unserer natürlichen Lebensgrundlagen führen. Ein neues Entwicklungsmodell ist gefragt. Erste Vorschläge und Ansätze dazu kursieren unter den verschiedensten Bezeichnungen, in der Praxis herrscht Orientierungslosigkeit. Was fehlt, sind viel weniger milliardenschwere öffentliche Förderungsprogramme, als ein grundsätzlicher Konsens oder zumindest eine intensive Diskussion über langfristige Entwicklungsleitbilder, die als Orientierung für unternehmerische, politische und private Entscheidungen dienen können. Der regionalen Ebene kommt bei der Entwicklung neuer, tragfähiger Entwicklungsmodelle eine entscheidende Bedeutung zu: hier können die Folgen eigenen Handelns unmittelbarer erfahren und verantwortet werden, hier lassen sich viele ökologische und ökonomische Zusammenhänge überschaubar gestalten, hier lassen sich dezentral in vernetzten Strukturen viele Probleme effizienter lösen, hier könnte eine breite öffentliche Diskussion über die gemeinsame Zukunft gelingen.

"Freiburg hat, was alle suchen", "Schwarzwald - die Natur lädt zum Genießen ein", "Badischer Wein - von der Sonne verwöhnt", "Umwelthauptstadt Freiburg" - diese bekannten Werbeslogans charakterisieren nicht nur das Image, das Südbaden bei Außenstehenden hat, sie haben durchaus auch eine reale Grundlage und treffen vor allem auch einen wichtigen Teil des Selbstverständnisses, das die Bewohner Südbadens von ihrer Region haben. Da liegt es nahe, diese Qualitäten, dieses Image und dieses Selbstverständnis zum Ausgangspunkt eines ökologisch orientierten regionalen Entwicklungsmodells zu machen.

Südbaden war eine der ersten Regionen in der BRD, in der - angeregt durch den Widerstand gegen das AKW Wyhl - eine Diskussion um alternative Perspektiven der Regionalentwicklung in Gang kam: das "Dreyeckland" hatte weit über Süddeutschland hinaus symbolische Bedeutung. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Umweltgruppen am Oberrhein spielte in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle. Durch die Einführung des Europäischen Binnenmarkts ist heute Südbaden an der Grenze zu Frankreich und an einer der wichtigsten europäischen Nord-Süd-Verkehrsachsen besonders betroffen: es muß und kann seine Rolle neu suchen. - Gründe genug, sich mit der Regionalentwicklung in Südbaden besonders zu befassen.

Die bisher maßgeblichen Leitbilder und Zielvorstellungen für die Entwicklung Südbadens sind widersprüchlich und oft unvereinbar. Das Verharren in alten strukturalistischen Vorstellungen, kurzsichtiges Schielen auf die Konkurrenz anders strukturierter Regionen und Unentschlossenheit beim Setzen von Schwerpunkten drohen die beträchtlichen Chancen und Qualitäten der Region zu untergraben: ihre Identität, ihre landschaftlichen Reize und natürlichen Potentiale, die besonderen Entwicklungschancen ihrer Wirtschafts- und Qualifikationsstruktur angesichts der absehbaren ökologischen Bedrohungen und wirtschaftlichen Umwälzungen - kurz, die Grundlagen ihrer wachsenden Attraktivität.

Die Chancen, ein eigenständiges Entwicklungsmodell zu realisieren, das die Eigenständigkeit der Regionen gegenüber den ökonomischen und politischen Zentren stärkt und damit auch Möglichkeiten für eine sozialere und ökologischere Entwicklung schafft, sind hier besonders groß. Verglichen mit anderen Regionen in der Bundesrepublik verfügt Südbaden über eine recht ausgeprägte Identität. Eine ganze Reihe von Aktivitäten und Bestrebungen, die auf verstärkte regionale Zusammenarbeit in unterschiedlichen räumlichen Abgrenzungen zielen, ist bereits vorhanden. Die Industriestruktur ist von vielen, sehr dynamischen kleinen und mittleren Unternehmen geprägt. Insbesondere scheint in Südbaden auch ein ausgewogeneres Verhältnis, eine neue Rollenteilung zwischen Stadt und Land leichter realisierbar als z.B. in Nordhessen, Schleswig-Holstein, der Oberpfalz, Berlin oder dem Frankfurter Raum.

Was Südbaden besonders interessant macht, ist jedoch nicht nur seine Rolle in Baden-Württemberg und in Deutschland, sondern vor allem die Tatsache, daß es Teil einer größeren grenzüberschreitenden alten Kulturregion in der Mitte Europas ist. Schon

immer gab es enge kulturelle und wirtschaftliche Verbindungen zwischen den drei Teilregionen des Oberrheintales: der Nordwestschweiz, dem Elsaß und Südbaden, die allerdings durch die Kriege in den letzten hundert Jahren empfindlich gestört wurden. Basel ist das wichtigste Zentrum dieser Großregion. Seit Mitte der sechziger Jahre gibt es offizielle Bestrebungen für eine engere Zusammenarbeit in der "Regio", vor allem von schweizerischer und französischer Seite. Besonders im Hinblick auf den EG-Binnenmarkt sind diese lange wenig erfolgreichen Bemühungen in den letzten Jahren ein wenig stärker vorangetrieben worden.

Die europäische Integration eröffnet weitreichende neue Möglichkeiten für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Es wäre sehr wünschenswert, Ansatzpunkte und mögliche Perspektiven einer gemeinsamen ökologisch orientierten Entwicklung der drei Teilregionen zu untersuchen. Der Aufwand für eine umfassende Untersuchung wäre jedoch angesichts der unterschiedlichen Strukturen, Verwaltungsorganisationen und statistischen Unterlagen recht groß. Eine begrenzte Studie über den deutschen Teil der Regio am Oberrhein kann einen wichtigen Schritt dazu darstellen.

Nicht nur aus regionaler, sondern auch aus überregionaler und europäischer Sicht ist es daher interessant, Leitbilder für eine ökologische Regionalentwicklung in Südbaden zu entwerfen. Dazu soll diese Untersuchung einen Einstieg liefern.

B Die Ergebnisse der Analyse: Gute Chancen als Modellregion für eine zukunftsorientierte ökologische Wirtschaftsweise

B.1 Die Untersuchungsregion

Es fällt nicht leicht, eine Region Südbaden, den deutschen Teil der Regio ums Dreiländereck, sinnvoll scharf abzugrenzen. Wir haben uns für eine Untersuchungsregion entschieden, die vom Rhein bis zum Schwarzwaldkamm und von der Schweizer Grenze bis nördlich von Kehl reicht (Stadtkreis Freiburg, Landkreise Waldshut, Lörrach, Breisgau-Hochschwarzwald, Emmendingen und Ortenau), also die westliche Hälfte des Regierungsbezirks Freiburg.

Verglichen mit anderen Regionen Deutschlands hat diese Gegend durchaus eine recht deutliche eigene Identität bewahrt. Bis zum Ende des alten Reiches politisch stark aufgesplittert, wurde Baden am Anfang des 19. Jahrhunderts unter dem Schutz Frankreichs politisch geeint und hatte dank einer besonders liberalen und fortschrittlichen Politik bis zur Reichsgründung 1871 und darüber hinaus einen überdurchschnittlichen Einfluß auf die politische Entwicklung in Deutschland. Nach dem 2. Weltkrieg durch die Besatzungsmächte in Nord- und Südbaden geteilt, wehrte sich Südbaden längere Zeit gegen die Integration in den Südweststaat, insbesondere der zur Rheinebene hin orientierte westliche Teil.

Historisch und entsprechend ihrer Wirtschaftsstruktur läßt sich unsere Untersuchungsregion deutlich in drei Teile gliedern:

- Der Süden (Waldshut und Lörrach), der schon früh von der Schweiz her industrialisiert wurde und durch Textilindustrie sowie große Chemiebetriebe geprägt ist,
- die Mitte (Freiburg-Stadt, Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen), die früher, außer der Stadt Freiburg, stark landwirtschaftlich und handwerklich orientiert war und heute vor allem durch eine gemischte Struktur aufstrebender kleiner Betriebe in Produktion und Dienstleistung geprägt ist,
- der Norden (Ortenau), der ebenfalls früher vom Elsaß her industrialisiert wurde und heute eine sehr dynamische gemischte Wirtschaftsstruktur aufweist.

Der nördliche und der mittlere Teil sind heute im Regionalverband Südlicher Oberrhein (RVSO) zusammengefaßt, der Süden gehört zum Regionalverband Hochrhein-Bodensee.

B.2 Die Wirtschaftsstruktur

Durch die Grenzlage, Weltkriege und Demontage mehrmals besonders benachteiligt, war Südbaden zu Anfang der Nachkriegszeit eine wenig entwickelte Problemregion. Besonders die Mitte war sehr stark durch kleinteilige Nebenerwerbslandwirtschaft und

Niedriglohnindustrien (v.a. Tabakmanufakturen) geprägt. Dann setzte ein äußerst dynamischer Aufholprozeß ein. Während vor allem im Norden zusätzliche Arbeitsplätze in kleineren Industrien entstanden, wurden in der Mitte der Region schon in den sechziger Jahren überdurchschnittlich viele Dienstleistungs-Arbeitsplätze geschaffen.

Große Teile der Region haben also im doppelten Sinn eine der üblichen Phasen des Strukturwandels übersprungen: die der industriellen Massenproduktion. Einerseits entstand schon relativ früh eine "postindustrielle" Dienstleistungsstruktur, ohne daß die Industrie je eine überragende Rolle gespielt hätte. Andererseits hat in der Industrie selbst die kapitalintensive Massenproduktion nie eine große Bedeutung erlangt. Zudem ist auffällig, daß hier nicht vorwiegend periphere Industrien entstanden sind, die strukturschwache Räume prägen, sondern die vier dynamischsten Industriebranchen der 70er und 80er Jahre (Elektro, Chemie, Maschinen, Elektronische Büromaschinen) schon Anfang der siebziger Jahre einen großen Anteil ausmachten. Die vorwiegend kleinen und mittleren Betriebe entsprachen und entsprechen der Produktionsstruktur, die aus der Krise der Massenproduktion in den letzten zwanzig Jahren als relativer Gewinner hervorgegangen ist: der flexiblen Spezialisierung.

Ökonomisch und ökologisch ist der stark auf Textil und Chemie ausgerichtete Süden am krisenanfälligsten. Der Chemieindustrie steht vermutlich ein erheblicher Anpassungsprozess bevor. Der Dienstleistungssektor ist unterentwickelt (was auch mit der Nähe zu Basel zu tun haben mag). Die Attraktivität der Teilregion ist gering: in den letzten Jahren war eine Abwanderung zu verzeichnen.

Ganz anders dagegen in der Mitte und auch im Norden: der RVSO ist die Region Baden-Württembergs mit dem größten Bevölkerungswachstum und einem starken Zuwanderungsdruck, obwohl das Lohnniveau unter dem Landesdurchschnitt liegt. Dies ist im Wesentlichen auf die hohe Lebensqualität in der von Industrialisierung wenig geschädigten mittleren Teilregion zurückzuführen, die durch ihre Landschaft und ihre Siedlungsformen besonders attraktiv ist.

Der Norden ist ähnlich wie der Süden stark industrialisiert, auffällig ist jedoch der hohe Grad an Diversifikation sowohl in der Industrie als auch im Dienstleistungsbereich. Diese Vielfalt läßt eine hohe Anpassungsfähigkeit für eine verstärkte ökologische Ausrichtung erwarten.

Der RVSO (Mitte und Norden) kann als ausgesprochene Wachstumsregion bezeichnet werden. Hier liegt die Arbeitsplatzentwicklung weit über dem Landesdurchschnitt. Trotzdem ist die Arbeitslosigkeit wegen der starken Zuwanderung relativ hoch.

Die Wirtschaftssektoren

Noch immer ist die Region durch einen weitaus überdurchschnittlichen Anteil der Land- und Forstwirtschaft geprägt; dies gilt vor allem für die Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen. Bei relativ kleinen Betriebsgrößen spielt die Nebenerwerbslandwirtschaft eine große Rolle. Die klimatische Variationsbreite zwischen Rheinebene und Hochschwarzwald ist sehr breit. Die Vielfalt der angebauten Produkte ist außerordentlich groß. Eine starke Stellung haben die Sonderkulturen, insbesondere der Wein-, aber auch der Obstbau.

Im Industriebereich ist der Stahl- und Maschinenbau die wichtigste Branche, sie ist im Norden besonders stark. Dicht gefolgt wird sie von der Elektroindustrie, die in der Mitte die stärkste Industriebranche ist. Darauf folgen die Holz-, Papier- und Druckindustrie und erst dann kommen die Chemie, die Textil- und Bekleidungsindustrie sowie die Ernährungsindustrie. Kennzeichnend ist, daß der Fahrzeugbau bis auf einige Spezialfirmen und eine Reihe von flexiblen Zulieferern keine wesentliche Rolle spielt.

Über 80% der in den letzten Jahren neu geschaffenen Stellen in der Region entfallen auf den Dienstleistungsbereich. Trotzdem wird dieser Sektor unseres Erachtens bislang ungenügend beachtet. Je etwa ein Drittel der Dienstleistungsbeschäftigung entfallen auf schlecht entlohnte personenbezogene Dienstleistungen (u.a. Gastgewerbe), relativ gut entlohnte Dienstleistungen (personen- und unternehmensbezogene), sowie öffentliche oder quasiöffentliche Stellen.

Als Strukturschwäche muß der hohe Anteil schlecht entlohnter Dienstleistungen, vor allem im Gastgewerbe, angesehen werden; hier sollten Strategien zu einer besseren Qualifizierung ansetzen. Deutlich unterdurchschnittlich ist das Kreditgewerbe repräsentiert. Auch die unternehmensbezogenen Dienstleistungen sind nicht sehr stark vertreten. Sehr bedeutend ist jedoch der Gesundheitsbereich.

Erklärungsmuster

Der Sonderweg Südbadens läßt sich vermutlich auf das Zusammentreffen der folgenden besonderen Bedingungen zurückführen:

- Eine ausgeprägte handwerkliche Tradition, die sich lange gehalten hat;
- Außerordentlich schlechte Bedingungen in der Vorkriegszeit, die zur Konservierung einer eher handwerklichen Produktionsstruktur führten, was später von Vorteil war;
- Ein flexibles Reservoir hochqualifizierter aber kostengünstiger Arbeitskräfte aus der Nebenerwerbslandwirtschaft;
- Die badische Gewerbepolitik, die schon im letzten Jahrhundert großen Wert auf Qualifikation und Dezentralisierung legte, um eine Proletarisierung zu vermeiden;
- Die veränderte und sich immer noch verändernde Bedeutung der geographischen Lage Südbadens: von einer aus reichsdeutscher Sicht peripheren Provinz an der Grenze zum feindlichen Frankreich zu einer europäisch orientierten attraktiven Region im Zentrum des EG-Binnenmarktes an einer der wichtigsten europäischen Verkehrsachsen.

Besonders diese letzte Eigenschaft unterscheidet Südbaden von anderen Regionen in Baden-Württemberg oder Bayern, die ebenfalls erfolgreich an einer handwerklichen Tradition anknüpfen. Diese Chance gilt es rechtzeitig zu nutzen.

B.3 Der Naturraum

Eine ausführliche Analyse der Naturraumpotentiale und der ökologischen Bedrohungen war im Rahmen dieser Studie nicht möglich. Dies wäre für die Entwicklung differenzierter ökologisch orientierter Entwicklungsleitbilder wünschenswert. Die wichtigsten Elemente sind jedoch bekannt.

Zu den besonderen Potentialen der Region, die die Basis für den Fremdenverkehr bilden, gehören ihre ungewöhnlichen und vielfältigen landschaftlichen Reize sowie die Vielfalt der Klimazonen. Dazu gehört eine große Vielfalt unterschiedlichster Biotope. Die vielfältige Kulturlandschaft wurde durch eine traditionsreiche, kleinteilige Landwirtschaft geprägt, die heute teilweise wirtschaftlich gefährdet ist. Hinzu kommen die für den Fremdenverkehr bedeutsamen Heil- und Badequellen. Unter der Rheinebene liegt das größte Grundwasservorkommen Europas, das teilweise jedoch schon mit Schadstoffen belastet ist. Als weitere Potentiale sind zu nennen: der Wald- und Holzreichtum des Schwarzwaldes, die guten Böden und Anbaubedingungen in der Rheinebene.

Die wichtigsten, teilweise miteinander zusammenhängenden Umweltprobleme der Region sind:

- das Waldsterben,
- die Luftverschmutzung - vor allem durch den Straßenverkehr,
- die Wasserbelastung - vor allem durch die Landwirtschaft und im Süden durch die Chemie,
- die Zersiedelung der Landschaft und die Versiegelung des Bodens,
- die Bodenbelastung durch die Industrie im Süden und Norden
- die Risiken größerer Schädigungen durch die chemische Industrie, die Atomkraftwerke Leibstadt und Fessenheim, sowie die in der Region und ihrem Umkreis stark vertretenen gentechnologischen Anlagen

Als das Hauptproblem muß der Straßenverkehr angesehen werden. Mit dem EG-Binnenmarkt droht eine drastische Zunahme des Lastwagenverkehrs sowohl auf der Rheintalstrecke als auch in Ost-West-Richtung durch den Schwarzwald (B31) und am Hochrhein entlang (geplante A98). Sollten die Prognosen und Planungen der Verkehrsplaner Realität werden, so hätte dies für die Region voraussichtlich einschneidende Folgen: Weitere Zerschneidung und Betonierung der Landschaft, Verkehrslärm, Luftverschmutzung, starke Zunahme des Waldsterbens, Niedergang des Fremdenverkehrs, Verlust wesentlicher Standortqualitäten. In den nächsten Jahren werden also wichtige Weichen für die Zukunft der Region gestellt.

B.4 Entwicklungsleitbilder

Die ökologischen Proteste der siebziger Jahre führten in der Planung zu einer Abkehr von alten industrialistischen Leitbildern und von Projekten zur Ansiedlung umwelt- und energieintensiver Großindustrien. Doch besteht darüber noch kein Konsens. Noch immer wird von verschiedenen Seiten eine verstärkte Industrieansiedlung gefordert, wie sie gegenwärtig noch im Elsaß mit vordergründigem Erfolg praktiziert wird. Derartige Projekte zur Massenfabrikation nach altem Muster würden in Südbaden zu beträchtlichen Konflikten führen.

Deshalb dominiert in der öffentlichen Diskussion und besonders in der kommunalen Politik Freiburgs inzwischen eine modernisierte Variante der alten Leitvorstellungen, die auch die Politik vieler anderer Städte in Europa bestimmt: Wachstum mit High-Tech und Dienstleistungen in einer angenehmen Umwelt. Insbesondere Forschungsabteilungen großer Konzerne sind gerne gesehen. Dieses Allerweltsleitbild ignoriert - abgesehen von der hohen Lebensqualität - die Besonderheiten der Region und setzt unvermindert und undifferenziert auf Wachstum dank außengeleitetem "technischen Fortschritt".

Neue ökologische Probleme, mögliche Fehlinvestitionen in zentrale Infrastrukturen und Stadt-Land-Konflikte sind bei dieser Modernisierungsstrategie absehbar. Immerhin lassen sich gewisse Elemente dieses Konzepts mit einem stärker ökologisch und regional orientierten Leitbild vereinbaren. Es mehren sich die Stimmen für einen solchen eher an den regionalen Bedürfnissen und Möglichkeiten orientierten Ansatz, doch hat diese Vision noch recht unscharfe Kontouren. Sie zu konkretisieren, möchte diese Studie einen Beitrag leisten.

C Die Handlungsvorschläge: Vom Landesmodellprojekt bis zur Gastronomieplakette

Die Regionalanalyse hat gezeigt, daß viele interessante Ansätze für eine eigenständigere, umweltverträglichere Wirtschaftsweise vorhanden sind. Südbaden hätte unseres Erachtens durchaus die Chance, zu einer Modellregion für umweltverträgliches Wirtschaften zu werden, die europaweite Ausstrahlung hat. Verglichen mit anderen Gegenden ist die Region relativ unbelastet von den Hinterlassenschaften einer industrialistischen Vergangenheit:

- sie hat kaum großindustrielle Strukturen, deren Zeit abgelaufen ist,
- potentielle Krisenbranchen (wie die Automobilindustrie) sind nicht dominant,
- sie hat relativ wenig industrielle Altlasten,
- aktuelle industrielle Umweltprobleme, Zersiedelung und Verkehrsprobleme halten sich verglichen mit anderswo noch in Grenzen.

Auf der anderen Seite ist die Ausgangssituation für die Entwicklung einer zukunftsweisenden Wirtschaftsstruktur sehr gut:

- Südbaden rückt mit der europäischen Integration aus einer nationalen Randlage in die Mitte der Europäischen Gemeinschaft.
- Eine kleinteilige und vielseitige Wirtschaftsstruktur aus flexiblen und innovativen Unternehmen bietet gute Voraussetzungen für die Erarbeitung neuer Antworten auf die anstehenden ökologischen Herausforderungen.
- Qualifizierte Arbeitskräfte sind vorhanden.
- Das Verhältnis zwischen Stadt und Land ist ausgewogener als anderswo.
- Die Lebensqualität ist äußerst attraktiv.
- Rücksicht auf die Umwelt gehört hier stärker als anderswo zum Selbstverständnis der Region.

Es ist daher überlegenswert zu versuchen, in Südbaden eine "ökologische Modellregion" zu entwickeln. Dazu aber ist die intensive Zusammenarbeit verschiedenster Akteure

notwendig. Für die Motivation und für das erfolgreiche Zusammenspiel der Handlungen verschiedener Akteure ist Entwicklung gemeinsamer Leitbilder von herausragender Bedeutung. Im Rahmen dieses Projektes war es jedoch leider nicht möglich, ein umfassendes Leitbild für die regionale Entwicklung in Südbaden zu entwerfen. Wir haben uns auf einige handlungsorientierte Vorschläge konzentriert, die als Bausteine für eine "ökologische Modellregion Südbaden" verstanden werden können.

Die Handlungsvorschläge bewegen sich auf zwei recht unterschiedlichen Ebenen. Zum einen wird auf einer allgemeineren Ebene ein Konzept "bedürfnisorientierter Entwicklungsschwerpunkte" für die regionale Wirtschaftsförderung vorgeschlagen, sowie in diesem Rahmen ein "Landesmodellprojekt Innovative Vernetzung Südbaden" angeregt. Zum anderen werden im Tourismusbereich sehr viel pragmatischere, handfestere Einzelvorschläge gemacht, unter denen der für ein Gastronomie-Gütesiegel herausragt.

C.1 "Ganzheitliche Wirtschaftsförderung" mit Entwicklungsschwerpunkten

Die Regionalanalyse hat gezeigt, daß sehr interessante Ansätze für eine eigenständigere, umweltverträglichere Wirtschaftsweise vorhanden sind, die den Bedürfnissen der Bevölkerung entgegenkommt. Um diese Ansätze zu fördern ist jedoch eine Abkehr von der bisherigen Politik des "von allem ein bißchen" und des ängstlichen Kopierens der Wirtschaftsförderungspolitik anderer Regionen notwendig. Unseres Erachtens müßten wesentlich entschlossener Entwicklungsschwerpunkte gesetzt werden, die an den besonderen Ansätzen und Potentialen in der Region anknüpfen.

Unter dem Stichwort "ganzheitliche Wirtschaftsförderung" sollten diese Entwicklungsschwerpunkte eine neuartige Integrationsfunktion übernehmen. Nicht einzelne Branchen oder Techniken sollten der Ausgangspunkt sein. Die Leitfrage müßte vielmehr heißen: wie und in welchen Bereichen könnten Akteure aus der Region besonders aussichtsreich kooperieren, um menschliche Bedürfnisse zu befriedigen, Umweltprobleme zu lösen oder besondere regionale Potentiale behutsam zu nutzen? Der Schlüssel zu innovativen Lösungen liegt in der Verknüpfung von Menschen, Ideen und Kräften, die bislang wenig miteinander in Berührung kamen.

Bei der Bildung von "bedürfnisorientierten Entwicklungsschwerpunkten" muß es also vor allem darum gehen, konsensfähige Leitbilder herauszuarbeiten und geeignete Kommunikations- und Kooperationsstrukturen aufzubauen. Hierzu können die Politik und öffentliche Förderung auf verschiedenen Ebenen einen wichtigen Beitrag leisten. Von vornherein ist jedoch die intensive Beteiligung anderer regionaler Akteure unabdingbar. Leitbilder können nicht einfach verordnet werden.

In den Entwicklungsschwerpunkten sollen zusammenarbeiten:

- private Unternehmen des produzierenden Gewerbes (Industrie und Handwerk)
- private Dienstleistungsunternehmen (Planer, Berater, Handwerker, Händler)
- gemeinnützige Institutionen und Vereine
- öffentliche Unternehmen und Verwaltungen

Die Entwicklungsschwerpunkte / Kooperationsnetze sollen:

- In der Region Bedürfnisse befriedigen und Probleme lösen
- Übertragbare Problemlösungen entwickeln und praktisch erproben
- Soziales und technisches Know-How sowie technische Spezialprodukte als integriertes "Problemlösungs-Werkzeug" gemeinsam überregional anbieten.

Ausgehend von der Regionalanalyse und der Einschätzung technologischer Potentiale bieten sich als Entwicklungsschwerpunkte für eine ökologisch orientierte regionale Wirtschaftspolitik in Südbaden vor allem die folgenden Bereiche an:

- Tourismus
- Energiemanagement und Solartechnik
- Holz für Bauen und Wohnen
- Verpackung
- Transportwesen
- Gesundheit
- Gesunde Ernährung

Für jeden dieser Bereiche werden die konkreten regionalen Anknüpfungspunkte im vorliegenden Bericht kurz skizziert.

C.2 Vorschlag für ein "Landesmodellprojekt Innovative Vernetzung Südbaden"

Beim Setzen von Entwicklungsschwerpunkten kommt der Politik neben anderen Akteuren eine entscheidende Bedeutung zu. Auf der regionalen Ebene fehlt jedoch in Südbaden, wie auch anderswo, eine legitimierte politische Instanz, die eine profilierte regionale Wirtschaftspolitik entwickeln könnte.

Eine einheitlichere regionale Wirtschaftspolitik kann im Grunde nur "von unten" aus einer verbesserten Zusammenarbeit zwischen Gemeinden und Kreisen entstehen. Doch könnte die Landesregierung dank ihrer beträchtlichen politischen und finanziellen Kompetenzen den Aufbau von regionalen Kooperationsstrukturen und die Entwicklung regionaler Leitbilder entscheidend fördern. Wichtig wäre dabei nicht, daß auf Landesebene inhaltliche Vorgaben für die regionale Entwicklung gemacht werden, sondern daß die Voraussetzungen für eine wesentlich intensivere innerregionale Vernetzung und Kommunikation geschaffen werden.

In diesem Sinne schlagen wir ein "Landesmodellprojekt Innovative Vernetzung Südbaden" vor, dem ein beträchtliches Engagement gewidmet werden sollte. Trotz aller Bestrebungen zu zentralistischer Machtsicherung könnte es sich mittel- und langfristig auch für die Landespolitik als außerordentlich wichtig erweisen, frühzeitig eine modellhafte eigenständige ökologische Regionalentwicklung in Südbaden zu fördern. Dafür sprechen die folgenden Gründe: Die Zeit ist reif für neue strukturpolitische Vorstöße:

- Die bisherigen Antworten auf die ökologische Krise sind unzureichend.
- Die europäische Integration macht es notwendig, auch für Regionen unterhalb der Landesebene ein eigenständiges Profil zu entwickeln.
- Die technologische Entwicklung hat neue Möglichkeiten für die Dezentralisierung und die angepaßte Nutzung regionaler Ressourcen geschaffen.

Das gegenwärtig spektakulärste regionale Entwicklungsprojekt in der Bundesrepublik ist die Internationale Bauausstellung Emscher-Park. Ziel ist die ökologische Umgestaltung der Industrielandschaft Ruhrgebiet und ihrer Wirtschaftsstruktur. Vor allem durch die Freisetzung von Kreativität und das Ingangsetzen kommunikativer Prozesse sollen auf kleinem Raum Investitionen von 25 Mrd. DM ausgelöst werden. Erklärtermaßen wollen die Initiatoren im Ruhrgebiet ein neues Entwicklungsmodell schaffen: es soll das "Modell Baden-Württemberg" ablösen, das der Montanregion vor gut einem Jahrzehnt den Rang ablief. Der Ansatz geht deutlich über die bisherigen Modernisierungsstrategien hinaus und könnte vielleicht tatsächlich für andere große Industrieregionen zum Vorbild werden, doch orientiert er sich immer noch sehr stark an den Altlasten der großindustriellen Vergangenheit. Diesem Konzept gilt es ein wirklich zukunftsweisendes Modell entgegenzusetzen.

Südbaden hätte vermutlich die Voraussetzungen, schon bald mit Erfolg ein ökologisch orientiertes Entwicklungsmodell vorzuführen, das mittelfristig für weite Teile Europas vorbildhaft sein könnte. Südbaden ist kein Ruhrgebiet, kein mittlerer Neckarraum und auch keine schwäbische Alb. Hier gibt es lange nicht so viel aufzuräumen, zu sanieren und zu reparieren, wie in den großen Industrieregionen. Auf der anderen Seite ist die Ausgangssituation für die Entwicklung einer zukunftsweisenden Wirtschaftsstruktur sehr gut. Südbaden hätte daher relativ gute Voraussetzungen, um sozusagen als "Zukunftswerkstatt" für ein neues Entwicklungsmodell recht bald Erfolge vorweisen zu können. Diese Chance sollte vom Land genutzt werden, bevor unmittelbar drohende ökologische und ökonomische Probleme (EG-Verkehrslawine, Flächenverbrauch, Waldsterben, Niedergang der Landwirtschaft, Konkurrenz anderer EG-Regionen) wesentliche Potentiale dezimieren.

Ein "Landesmodellprojekt Innovative Vernetzung Südbaden" würde keinen enormen finanziellen, dafür aber einen hohen politischen Einsatz erfordern. Der Schwerpunkt der Aktivitäten müßte in der Diskussion von Leitbildern sowie dem Aufbau von Kooperations- und Kommunikationsstrukturen liegen. Zu diesem Zweck sind u.a. denkbar:

- Wettbewerbe und Diskussionen zu allgemeineren Leitbildern und zu konkreten Projekten,

- Bedürfnisorientierte Kommunikations- und Informationssysteme (Informationszentrum Regionalentwicklung Südbaden),
- verstärkte Ausrichtung der Zuwendungen des Landes auf die regionalen Leitbilder (insbes. bei Forschung und Ausbildung),
- Aufbau einer handlungsfähigen politischen Körperschaft auf regionaler Ebene.

C.3 Vorschläge im Bereich Tourismus

Der Rahmen eines Vorhabens "Ökologische Modellregion Südbaden" müßte mit einer Vielzahl von konkreten Projekten gefüllt werden. In der Fallstudie Tourismus wurden exemplarisch solche ganz konkreten Handlungsvorschläge für die Region entwickelt, die auch schon heute für sich allein realisiert werden könnten.

Der Tourismus, obwohl kein eigentlicher Bedürfnisbereich der Bewohner der Region, bietet sich als hervorragender Ansatzpunkt für eine ökologische Regionalentwicklung an:

- Er ist in Südbaden traditionell verbunden mit Naturerlebnis, Ruhe, Gesundheit und Genuß.
- Der Tourismus spielt ökonomisch und vor allem auch im Selbstverständnis der Region eine große Rolle.
- Ökologische Probleme bedrohen die Grundlagen des Fremdenverkehrs. An Umweltfragen orientierte Tourismuskonzepte könnten neue politische Bündnisse ermöglichen.
- Der Fremdenverkehr prägt das Image der Region nach außen.
- Die touristische Attraktivität der Region ist auch für die übrige Wirtschaft ein wichtiges Standortargument.
- Tourismus ist ein Querschnittsthema. Hier wird Lebensqualität in verschiedenen Dimensionen vermarktet und damit thematisiert.

Aus ökologischen und aus sozialen Gründen scheint es nicht erstrebenswert, die Einnahmen aus dem Fremdenverkehr durch eine weitere Steigerung der Gästezahl oder eine Erhöhung der Preise noch wesentlich zu erhöhen. Trotzdem aber könnte der Beitrag des Fremdenverkehrs zum regionalen Volkseinkommen weiter wachsen, wenn der regionale Anteil an den Vorleistungen gesteigert wird. Dies ist meist auch ökologisch wünschenswert.

Drei Themenbereiche werden in der Fallstudie näher beleuchtet: Tourismus und Verkehr, Tourismus und Weiterbildung/ Tagungen/ Kultur, sowie Tourismus und Ernährung.

Tourismus und Verkehr: "autofreie" Gebiete schaffen

Zum Thema Tourismus und Verkehr wird vorgeschlagen, mit verschiedenen Maßnahmen sowohl beim Fremdenverkehr als auch beim Tagestourismus den Anteil des privaten Autoverkehrs drastisch zu verringern und andererseits den öffentlichen Verkehr entscheidend zu stärken. Größere "autofreie" Gebiete und Ferienorte sollten ausgewiesen, mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen und offensiv vermarktet werden.

Dazu sind lokale Verkehrskonzepte zu erarbeiten, Ausnahmeregelungen für die Ansässigen zu erlassen, rechtliche Probleme zu klären, neue technische und organisatorische Möglichkeiten für den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Vor allem im Ausland liegen hierzu Erfahrungen vor, aus denen sich lernen läßt. Um kommunale und einzelbetriebliche Initiativen anzuregen und zu koordinieren, wird vorgeschlagen, in der Region eine "Arbeitsgruppe autofreie Erholung" ins Leben zu rufen, in der Gebietskörperschaften und Verbände vertreten sind.

Rückgrat eines in seiner Kapazität vervielfachten öffentlichen Verkehrssystems muß eine bessere regionale und überregionale Anbindung durch die Bahn sein. Eine eigenständige Regionalbahn könnte unter Umständen einen wichtigen Beitrag leisten.

**Tourismus und Weiterbildung / Tagungen / Kultur:
ein vernachlässigtes Thema**

Es wird festgestellt, daß insgesamt neben dem privaten Erholungsurlaub die Reisen zu Treffen, Tagungen, Kursen und Weiterbildungen stark zunehmen. Südbaden hat vermutlich bereits einen gewichtigen Anteil daran, doch ist es schwer, über dieses breite Spektrum einen Überblick zu gewinnen. Für eine vermehrte Aufmerksamkeit gegenüber diesen Gästegruppen und Aktivitäten sprechen folgende Gründe:

- Verbesserung der Auslastung des Gastgewerbes außerhalb der Spitzenzeiten
- Gute Wettbewerbschancen dank hervorragender Lage Südbadens im Zentrum der EG
- Schaffung zusätzlicher hochqualifizierter Arbeitsplätze in der Region
- Kulturelle Bereicherung, vor allem in kleineren Ortschaften
- Wichtiger Werbeeffekt für die Region und ihre Produkte

Anzubieten hat die Region in dieser Hinsicht bereits eine ganze Menge. Durch bewußte Schwerpunktsetzung könnte die ökologische Orientierung der Aktivitäten verstärkt werden. Beim Aufbau und bei der Weiterverbreitung der Ideen einer ökologischen Modellregion würde dieser Art von Fremdenverkehr eine sehr wichtige Bedeutung zukommen.

Im einzelnen wird vorgeschlagen:

- die Erstellung einer Übersicht der Aktivitäten in der Region, für die Auswärtige in größerer Zahl anreisen,
- die verstärkte Werbung für europäische Zusammenkünfte, insbesondere zu umweltrelevanten Themen,
- der beschleunigte Aufbau einer Umweltakademie in Freiburg mit überregional ausgerichtetem Kursangebot,

- organisierte Besuchsmöglichkeiten modellhafter Ansätze einer ökologisch orientierten Wirtschaftsweise,
- die Herausarbeitung eines spezifischen Aktivitätsprofils in den verschiedenen Fremdenverkehrsgemeinden,
- die gezielte Ansiedlung und Förderung entsprechender Institutionen auch in kleinen Gemeinden

Tourismus und Ernährung: Neue Bündnisse

Der weitaus größte Teil der Fallstudie ist dem Thema Tourismus und Ernährung gewidmet. Hier scheint ein interessantes neues Bündnis möglich zu sein. Landwirtschaft und Gastwirtschaft haben beide ein gemeinsames Interesse an einer Erhaltung der Kulturlandschaft und damit an einer lebensfähigen bäuerlichen Betriebsstruktur in der Landwirtschaft.

Die konventionelle Landwirtschaft trägt nicht unwesentlich zu den Umweltproblemen in der Region bei und ist zudem besonders im Schwarzwald durch wirtschaftliche Schwierigkeiten ernsthaft bedroht. Eine gesichertere Nachfrage nach regionalen Produkten aus biologischem Anbau könnte sowohl die Umweltprobleme als auch die wirtschaftlichen Schwierigkeiten mildern. Dazu kann eine regionale Kooperation von Landwirtschaft und Fremdenverkehr entscheidend beitragen.

Drei Handlungsvorschläge wurden aufgrund einer detaillierteren Analyse erarbeitet:

- Lebensmittelabonnements aus kontrolliert biologischem Anbau in der Region für Ferienhausgäste
- Genossenschaften für die schnelle, zuverlässige und transparente Belieferung der Gastronomie mit frischen, teilweise vorverarbeiteten Produkten aus regionalem biologischen Anbau
- Die Einführung eines Gastronomie-Gütesiegels "BIO-REGIONAL - KÜCHE mit Produkten aus kontrolliert biologischem Anbau in SÜDBADEN"¹.

¹ Von EURES als Markenzeichen angemeldet.

Der Einführung des Gütesiegels kommt für diese Perspektive eine zentrale Bedeutung zu. Erstens ist zu erwarten, daß ein Gütesiegel den Einsatz von biologischen Produkten regionaler Herkunft in der Gastronomie wirksam erhöht. Zweitens haben die Plakette und das dazugehörige Marketing bei den Gästen einen beträchtlichen Werbeeffect nicht nur für die betreffende Gaststätte, sondern auch für das ökologisch orientierte Image der Region und allgemein für die Idee des umweltorientierten regionalen Wirtschaftens. Die Hauptintention des Gütezeichens ist es, regionale Prozesse zur Förderung einer umweltfreundlichen Landwirtschaft und eines sanften Tourismus einzuleiten. Damit hängt sein Erfolg ab vom Zustandekommen einer funktionsfähigen regionalen Kooperation. Es wird vorgeschlagen, eine breite Trägerschaft aufzubauen, in der vor allem Landwirtschaft, Gastronomie und Fremdenverkehr vertreten sind. Eine solche Trägerschaft würde das Vertrauen einzelner Betriebe in die Zukunftsaussichten dieser Konzeption auf der Abnehmer- und auf der Lieferantenseite beträchtlich erhöhen. In ersten Gesprächen mit verschiedenen Verbänden stieß der Vorschlag auf großes Interesse.

Marketing für einen sanften Tourismus: Keine Wirkung ohne integrierte Konzepte

Die Touristen sind umweltbewußter geworden. Schamhaftes Verschweigen von Umweltproblemen zahlt sich auf die Dauer nicht aus. Verglichen mit vielen anderen Fremdenverkehrsregionen kann der Schwarzwald für sich immerhin in Anspruch nehmen, daß der Tourismus hier weniger umweltzerstörende Formen angenommen hat. Auch sind positiv eine Reihe von Initiativen zur Schonung der Umwelt zu verzeichnen. Entschlossen und offensiv werden die Probleme und Lösungsansätze jedoch hier nur selten angesprochen. Da ist eine Reihe von konkurrierenden Fremdenverkehrsregionen im In- und Ausland schon weiter.

Einzelmaßnahmen zum Schutze der Umwelt, die vor allem als Einschränkung empfunden werden, sind gegenüber Einwohnern und Gästen schwer durchzusetzen und in ihrer Wirkung oft fragwürdig. Daher ist es wichtig, von vornherein einsichtige Konzepte zu entwickeln und auf die damit neu zu gewinnenden Qualitäten mit einem

Marketing hinzuweisen, das nicht davor zurückschreckt, auch die Probleme hier und anderswo zu benennen.

Es geht darum, einen engeren Bezug zur Umwelt, Ferien ohne störenden Straßenverkehr, gesunde und umweltschonende Ernährung als einen in sich schlüssigen Stil des Urlaubs zu vermarkten, der ungewohnte Lebensqualität und neue Freiheiten bringt.

Fremdenverkehr und Tagestourismus haben tatsächlich in den Alpen und an vielen Küsten für verheerende Umweltschädigungen gesorgt. Seit einer Reihe von Jahren wird der Tourismus oft zu Recht angeklagt. Die Verantwortlichen sind in die Defensive geraten. Das führt manchmal zur Suche nach Alternativen, meist aber auch zum Totschweigen von Problemen. Doch der Fremdenverkehr ist nicht nur Verursacher von Umweltproblemen, er ist vielfach und zunehmend auch Opfer von Schäden, die andere verursacht haben. Es ist an der Zeit, daß die Tourismusverantwortlichen in der Umweltdiskussion aus der Defensive herauskommen, daß sie entschlossen für eine Minimierung der Schäden durch ihre eigene Branche sorgen und sich gleichzeitig entschieden und öffentlichkeitswirksam für eine bessere Berücksichtigung der Umweltbelange einsetzen - z.B. in der Verkehrs- oder der Landwirtschaftspolitik.

D Weiterführende Untersuchungsvorschläge

Aufgrund der vorliegenden Studie, die eigentlich nur als erste Projektphase konzipiert war, schlagen wir die folgenden allgemein interessierenden weiterführenden Untersuchungen vor:

Leitbilder und politische Prozesse:

- Erweiterung der Regionalanalyse auf Elsaß und Nordwestschweiz, Vergleich,
- Ökologisch orientierte Kooperationsmöglichkeiten mit dem Elsaß und der Nordwestschweiz,
- Entwurf für ein "Landesmodellprojekt Innovative Vernetzung Südbaden"

Nähere Abklärungen zu möglichen Entwicklungsschwerpunkten in Südbaden:

- Energiemanagement und Solartechnik
- Holz für Bauen und Wohnen
- Verpackung
- Transportwesen / Logistik
- Gesundheit
- Gesunde Ernährung

Weiterführende allgemeine Untersuchungen im Bereich Tourismus:

- Identifikation geeigneter "autofreier Gebiete"
- Anforderungsprofil für Verkehrskonzepte, Aufarbeitung auswärtiger Erfahrungen
- Kurse, Tagungen und Weiterbildung für Auswärtige in Südbaden
- Ökotourismus

Darüber hinaus ergibt sich schon aus dieser Studie eine Vielzahl von ganz konkreten Ansatzpunkten, an denen Einzeluntersuchungen, z.B. für Kommunen oder interessierte Unternehmen, sinnvoll erscheinen.

II Ökologische Regionalentwicklung

Der dieser Studie zugrundeliegende regionalpolitische Ansatz wurde bereits andernorts in verschiedenen Varianten ausführlicher dargelegt und soll hier nur noch einmal kurz vorgestellt werden².

Das Interesse an der Diskussion um Regionalentwicklung wächst. Regionale Zusammenhänge werden zunehmend wieder als wichtiger Orientierungsrahmen wahrgenommen. Für die politische Diskussion um Regionalentwicklung haben ökonomische und in den letzten Jahren zunehmend auch ökologische Probleme den Anstoß gegeben. Deshalb wird Regionalentwicklung vor allem in Bezug auf wirtschaftlich benachteiligte Regionen diskutiert. Das ist problematisch, weil damit Alternativen zu den heutigen Beziehungen zwischen wirtschaftlich starken und wirtschaftlich schwachen Gegenden oft aus dem Blick geraten. Im Vordergrund der Diskussion standen jahrelang die peripheren ländlichen Regionen. Dazugekommen ist im letzten Jahrzehnt die Auseinandersetzung mit den alten Industrieregionen, die sich in strukturellen Krisen befinden (in Deutschland v.a. Ruhrgebiet, Saar, Nordseeküste). Wegen ihres oft erheblichen politischen Gewichts und der großen absoluten Zahl von Arbeitslosen wurden ihnen beträchtliche Sonderprogramme gewidmet. Diese waren jedoch oft sehr branchenorientiert. Eine integrierte regionale Betrachtungsweise hat hier erst in den letzten Jahren zunehmende Beachtung gewonnen.

² Siehe Gleich/Lucas/Schleicher 1988; Gleich/Lucas/Schleicher/Ullrich 1988a; Gleich/Lucas/Schleicher/Ullrich 1988b; Schleicher/Gleich/Lucas 1989; Schleicher-Tappeser/Gleich 1989; Schleicher-Tappeser 1990 a, b, c; Gleich/Grimme 1989.

A Ökologische Probleme in verschiedenen Regionstypen

Üblicherweise werden in der räumlichen Statistik sechs verschiedene Arten von Räumen unterschieden (vgl. Irmen/Runge 1988):

In Regionen mit großen Verdichtungsräumen:

- 1 Kernstädte
- 2 Hochverdichtetes Umland
- 3 Ländliches Umland

In Regionen mit Verdichtungsansätzen:

- 4 Kernstädte
- 5 Ländliches Umland

Ländlich geprägte Regionen

- 6 Ländlich geprägte Regionen

Für die hier vorgelegte Untersuchung sind insbesondere die drei ländlichen Gebietstypen interessant:

Ländliches Umland in Regionen mit großen Verdichtungsräumen: hier sind die ökonomischen Bedingungen meist relativ gut, jedoch wächst die Abhängigkeit von den Agglomerationen. Ländliche Strukturen werden zunehmend zerstört. Anhaltender Siedlungsdruck aus den Städten führt zu einer Verschlechterung der ursprünglich attraktiven Lebensbedingungen. Beträchtliche ökologische Belastungen werden durch die städtischen Agglomerationen sowie ihre Ver- und Entsorgungssysteme verursacht.

Ländliches Umland in Regionen mit Verdichtungsansätzen: Hier ist die Problemlage recht unterschiedlich. Meist ist die ökonomische Situation recht gut, kleinteilige Wirtschaftsstrukturen haben sich in den letzten Jahren oft als besonders anpassungsfähig und erfolgreich erwiesen. Die Umweltprobleme sind geringer.

Ländlich geprägte oder periphere Regionen: sie stellen die eigentlichen Problemfälle dar. Ökonomische und ökologische Probleme sind besonders eng miteinander verknüpft. Als Stichworte seien die relativ hohe Arbeitslosigkeit, ein wenig differenzierter Arbeitsmarkt, Abhängigkeit von Transferzahlungen, Schwierigkeiten der Landwirtschaft sowie starke Abhängigkeit von einzelnen, mitunter besonders umweltbelastenden Arbeitgebern genannt.

Trotz aller Unterschiede lassen sich bezüglich der ökologischen Belastungen auch deutliche Gemeinsamkeiten feststellen: der Straßenverkehr und die Landwirtschaft sind in allen ländlichen Räumen die wichtigsten Ursachen ökologischer Probleme. Dazu kommen die großtechnischen Ver- und Versorgungsstrukturen vor allem für die Bedürfnisse der Städte.

B Regionalplanung und Regionalpolitik in der BRD

Nicht nur die Siedlungsstruktur, sondern auch die politischen Strukturen sind in der Bundesrepublik dezentralisierter als in anderen großen europäischen Ländern. Trotzdem sind die Regionalpolitik und besonders die regionale Wirtschaftspolitik recht stark zentralisiert. Wohl nicht zufällig wurde die regionale Ebene bei der Bildung der Nationalstaaten im letzten Jahrhundert ganz besonders geschwächt (insbes. in Italien und in Deutschland, siehe auch Blaschke 1986). Zwischen Gemeinde- und Landesebene gibt es keine politisch handlungsfähigen Strukturen. In der Realität ist Regionalpolitik eine regionalisierte Version der zentralstaatlichen Wirtschaftspolitik, die auf eine Maximierung des Bruttosozialprodukts ausgerichtet ist.

In der Nachkriegszeit des Wirtschaftswachstums wurde Regionalplanung vor allem als Instrument zur Verteilung von Ressourcen verstanden. Dem entspricht die Theorie der Zentralen Orte (Christaller), die lange Zeit die Grundlage für die Regionalplanung war. Mit der Zeit wuchs die Tendenz zu einer Stärkung der funktionalen Hierarchie. Sie fand ihren Ausdruck in der Gebietsreform und der Verwaltungsreform, die in allen Bundesländern um 1970 herum durchgeführt wurden. Konsequenz war eine deutliche

Zentralisierung. Die Bürger sahen sich einer professionalisierten, viel entfernteren Verwaltung gegenüber.

Als Ziel der Regionalpolitik galt lange die "Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen". Als das Wirtschaftswachstum nachließ und die Schwierigkeiten mit diesem verteilungsorientierten Konzept immer deutlicher wurden, wurde der Wachstumsaspekt deutlicher betont. Man begann von "Entwicklungszentren" zu sprechen. Zum Ziel wurden nun "ausgeglichene Funktionsräume" erklärt.³

Anfang der achtziger Jahre war das Scheitern der bisherigen Regionalpolitik - gemessen an ihren Zielen - nicht mehr zu leugnen. Es gab zwei unterschiedliche Reaktionen:

- Auf der einen Seite hat sich die Regionalplanung auf die Verhinderung und Eingrenzung unerwünschter Raumnutzung zurückgezogen. Man könnte diese Beschränkung auf die Kurzformel "Verwaltung statt Gestaltung" bringen.
- Auf der anderen Seite gibt es seither eine zunehmende Zahl von Vorschlägen und Forderungen in Richtung "endogene Entwicklung". Sie weisen eine beträchtliche Bandbreite auf. Sie reicht von Konzepten einer "Entwicklung von unten", die von vor allem aus der Dritte-Welt-Diskussion stammen (Martens 1980, Mettler-Meibom 1980, Hahne 1984, im Ausland Friedmann 1979, 1986, Friedmann/Weaver 1979, Stöhr 1981, 1986 etc.) bis zu den Forderungen des Beirats für Raumordnung nach einer Dezentralisierung von Entscheidungskompetenzen (Beirat für Raumordnung 1984). Derartige Forderungen und Entwürfe stießen bei Politikern und Planern zunächst auf große Skepsis. Doch ist in den vergangenen Jahren ein stark zunehmendes Interesse zu verzeichnen. Oft ist dieses Interesse jedoch durchaus zweischneidig: Die Nutzung endogener Potentiale benachteiligter Regionen kann unter Umständen auch sehr fremdbestimmt erfolgen, um die letzten Möglichkeiten für eine verschärfte Konkurrenz auf überregionalen Märkten zu mobilisieren.

³ Siehe zu dieser Entwicklung u.a. Stiens 1986, 1987

Industrialisierung ist immer noch das dominierende Ziel der Regionalpolitik in der Bundesrepublik. Die "Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur", ist das wichtigste und weitaus am besten ausgestattete Förderinstrument⁴. Damit aber ein Betrieb gefördert wird, muß Aussicht darauf bestehen, daß er seine Produkte und Dienstleistungen überregional vermarkten kann. Welche Folgen das hat, läßt sich auch mit der offiziellen Statistik demonstrieren. So gibt es zum Beispiel in den Fördergebieten Bayerns etwa gleichviel Arbeitsplätze im Handwerk wie in der Industrie, jedoch bekommt das Handwerk nur zwei Prozent der Fördermittel, die die Industrie erhält⁵.

Die Regionalpolitik ist nach wie vor nur für "strukturschwache" Gebiete zuständig, sie sollen auf den Standard der besser "entwickelten" Gebiete gebracht werden, für die es meist nur eine defensive Regionalplanung gibt. Gesamtkonzeptionen, die gerade auch wirtschaftlich starke und schwache Regionen, Stadt und Land im Zusammenhang sehen, gibt es kaum. Leider wiederholt sich dies bei den meisten Konzepten für eine "eigenständige Regionalentwicklung", die sich vor allem für eher periphere ländliche Räume interessieren.

Über Instrumente ist in der Regionalpolitik viel diskutiert worden. Immer deutlicher ist dabei geworden, daß diese Diskussionen so lange fruchtlos bleiben werden, als nicht mehr Klarheit darüber besteht, was eigentlich mit diesen Instrumenten bezweckt werden soll. Die Krise der Regionalpolitik ist nicht eine Frage der Instrumente, sondern eine Frage der Ziele.

Die Krise der Regionalpolitik ist Ausdruck einer grundlegenden Krise unserer Vorstellungen von Entwicklung. Die Hoffnung, daß technischer Fortschritt, der als etwas Eigenständiges verstanden wurde, automatisch auch sozialen Fortschritt mit sich bringe, hat die gesamte historische Phase der Industrialisierung begleitet. Massenproduktion in immer größeren Strukturen schien der Schlüssel zu steigendem Wohlstand, und Wirtschaftswachstum das wichtigste Mittel zur Verbesserung der Lebensqualität. In dem Maße, wie die modernen Naturwissenschaften sich als ein überaus mächtiges Instrument zur Beherrschung von Menschen und Natur erwies, setzten sich mechanistische

⁴ Siehe hierzu u.a. Beckenbach 1988

⁵ Eigene Berechnungen aufgrund Bayerische Staatsregierung 1987

Vorstellungen von Gesellschaft und natürlicher Umwelt durch. Seit den siebziger Jahren nehmen die Zweifel an diesem industrialistischen Entwicklungsmodell zu. Der Konsens ist zerbrochen. Ökonomische, soziale und ökologische Probleme führen zu neuen, recht unterschiedlichen Entwicklungstendenzen.

C Rückblick: der Siegeszug der Industrialisierung

Die bisherige, an industrialistischen Vorstellungen orientierte Diskussion um Regionalentwicklung, insbesondere die Art, in der ein unproduktiver Gegensatz zwischen Stadt und Land sowie zwischen entwickelten und weniger entwickelten Regionen aufgebaut wird, scheint vor diesem Hintergrund wenig weiterzubringen. Wir müssen wohl grundlegender nach den Leitvorstellungen fragen, die hinter der Auseinandersetzung stehen. Dafür kann ein Rückblick nützlich sein:

Im Mittelalter waren Stadt und Land weitgehend voneinander getrennte ökonomische, ökologische und gesellschaftliche Systeme (vgl. Häußermann/Siebel 1987). Die freien Reichsstädte waren politisch und gesellschaftlich ganz anders organisiert als das von Feudalismus beherrschte Land. Die Städte versorgten sich in weitaus größerem Maße als heute selber. Die ökologischen Belastungen des Umlandes hielten sich auch in der Umgebung von für damalige Verhältnisse großen Städten in Grenzen. Mit dem Aufkommen des Kapitalismus und Industrialismus setzte dann immer stärker eine großräumige Arbeitsteilung ein. Menschliche Arbeitskraft und natürliche Rohstoffe wurden zunehmend so gleichförmig zugerichtet, daß sie in einheitlichen Verfahren der Massenproduktion eingesetzt werden konnten. Die Industrialisierung ging keineswegs nur von den Städten aus, wo sich die handwerkliche Produktionsweise teilweise sogar besonders lange halten konnte. Die Wirtschaftsweise vereinheitlichte sich zunehmend, die grundlegenden Unterschiede zwischen Stadt und Land verloren immer mehr an Bedeutung.

Entsprechend den mechanistischen und zentralistischen Vorstellungen der Industrialisierungsphase, die viele ländliche Gebiete Deutschlands erst in den fünfziger und sechziger Jahren erreichte, wurden zunehmend einheitliche großräumige und

großtechnische Strukturen zur separaten Ver- und Entsorgung vor allem der städtischen, dann aber auch der ländlichen Bevölkerung aufgebaut:

- Energieversorgungssysteme mit Bergwerken, Talsperren, Kohlekraftwerken, Erdölbohrungen, Tankerflotten und Raffinerien, Uranminen, Kernkraftwerken und nuklearen Entsorgungszentren,
- Wasserversorgungssysteme mit Talsperren, Grundwasserpumpen und Zuleitungen über hunderte von Kilometern,
- Abwassersysteme, die unterschiedlichste Abwässer großräumig sammeln und zentral zu klären versuchen,
- Abfallbeseitigungssysteme, die mit umfangreichen Fuhrparks, Transport manchmal über hunderte von Kilometern, Großdeponien und Verbrennungsanlagen rapide zunehmende Mengen von unsortiertem, teilweise giftigem Abfall aus den verschiedensten Quellen einheitlich zu beseitigen suchen,
- Eine extrem aufwendige Infrastruktur für den umweltbelastenden motorisierten Individualverkehr, die Transporte zwischen immer entfernten Zentren verbilligt und begünstigt.

Diese Infrastruktursysteme haben über lange Zeit wesentlich zur Verbesserung unserer Lebensbedingungen beigetragen. Zwei Aspekte haben sich jedoch für die Ökologie der ländlichen Räume als besonders gefährlich erwiesen: Zum einen haben diese Großsysteme kleinräumige Kreisläufe aufgebrochen und verdrängt, die differenzierter an die lokalen Gegebenheiten angepaßt waren und eine effizientere Ressourcennutzung ermöglichten. Zum anderen brachte es die großräumige und arbeitsteilige Konzeption dieser Systeme mit sich, daß vor allem die ländlichen Räume, die dünner besiedelt und politisch wie ökonomisch schwächer sind, einen großen Teil der ökologischen Belastungen tragen müssen, während der Nutzen überwiegend den Städten zugute kommt.

Im Bereich des produzierenden Gewerbes hat eine ähnliche Entwicklung stattgefunden. Massenproduktion und großräumige Arbeitsteilung setzen einheitliche, möglichst homogene Werkstoffe und Energiequellen voraus. Die Industrialisierung wurde vom Siegeszug von Stahl, Zement, Glas, Papier, Aluminium und Kunststoff, flüssigen

Brenn- und Treibstoffen sowie Elektrizität begleitet. Zur Herstellung dieser Materialien und Energieformen aus natürlichen Rohstoffen und Energiequellen sind aufwendige und umweltbelastende Reinigungs- und Umwandlungsprozesse notwendig.⁶ Zu einem beträchtlichen Teil finden diese Produktionsstufen außerhalb der Ballungsgebiete statt, denen sie zuliefern (und zunehmend auch in weniger industrialisierten Ländern).

In letzten Jahrzehnten haben industrielle Techniken und Organisationsformen zunehmend auch noch den Sektor erfaßt, der für den ländlichen Raum charakteristisch ist: die Landwirtschaft. Verstärkte Arbeitsteilung durch eine Verlagerung von Tätigkeiten vom landwirtschaftlichen und ländlichen Betrieb hin zu Maschinenherstellern, chemischer Industrie und großen Verarbeitungsbetrieben der Nahrungsmittelindustrie. Nicht nur erleichternde Mechanisierung, sondern auch ein drastischer Verlust an ländlichen Arbeitsplätzen, ausgeräumte Landschaften, hoher Pestizid- und Düngemittelsatz, Wasserbelastung und Artensterben sind die Folge.

Diesen hier grob skizzierten Entwicklungen entsprechen die oben beschriebenen Tendenzen der bundesdeutschen Raumordnungspolitik in Richtung auf eine zunehmende Funktionalisierung.

D Alte Leitbilder in der Krise

In den dreißiger und vierziger Jahren wurde im Westen der Industrialismus mit dem zusätzlichen Element des wachstumsfördernden Massenkonsums zum überaus erfolgreichen "fordistischen" Entwicklungsmodell. Dieses "Regulationsmuster", wie es von manchen Theoretikern genannt wird (siehe z.B. Lutz 1984), das seit vielen Jahrzehnten die Politik bestimmt, in manchen ländlichen Regionen sich aber erst spät durchsetzte (Ipsen 1989), gerät seit den siebziger Jahren zunehmend in eine Krise (den Anfang machte die Krise der Arbeitsbeziehungen in der Automobilindustrie mit heftigen Streiks um 1970). Es wurde zunehmend schwieriger, selbstbewußter werdende Bürger

⁶ vgl. Gleich 1989, Schleicher-Tappeser/Gleich 1989

mit zunehmender Qualifikation in monotone, extrem arbeitsteilige Arbeitsprozesse einzuspannen. Die ökologischen Probleme stellen eine Reihe von Produktlinien grundsätzlich in Frage und führen dazu, daß die Zukunftsaussichten und Rahmenbedingungen ungewiß werden, was eine große Flexibilität erfordert. Die Konsumentenwünsche differenzieren sich derart, daß die Produktion von Großserien immer schwieriger wird.

Die Probleme des industrialistischen Entwicklungsmodells und die ihm erwachsenden Widerstände lassen sich zu zwei Gruppen zusammenfassen:

- * Erstens vernachlässigt es die Bedürfnisse großer Bevölkerungsgruppen oder ganzer Regionen. Qualitative, kaum zu vermarktende Bedürfnisse (Ruhe, viele ästhetische Qualitäten, menschliche Nähe etc.) sowie Bedürfnisse weniger kaufkräftiger oder politisch weniger durchsetzungsfähiger Gruppen (Alte, Kinder, Hausfrauen, Kranke) werden von den Steuerungsmechanismen der Märkte und der bürokratischen Regelungen systematisch vernachlässigt. Ganze Regionen geraten ins Abseits, können sich aus eigener Kraft nicht mehr erhalten, bluten aus.
- * Zweitens, und dies stellt das Entwicklungsmodell viel grundlegender in Frage, bedroht diese Wirtschaftsweise die ökologischen Lebensvoraussetzungen aller Menschen.

Seine visionäre Kraft hat das industrialistische Leitbild verloren. Das Weitermachen in ausgetretenen Pfaden wird inzwischen vor allem angetrieben durch die Angst, in der Konkurrenzfähigkeit auf den Weltmärkten zurückzufallen, den technologischen Anschluß an die nächste High-Tech-Welle zu verlieren und damit den erreichten Wohlstand in Gefahr zu bringen. Motivierende Leitvorstellungen von einem guten Leben stehen nicht mehr dahinter. In den verschiedensten gesellschaftlichen Gruppen suchen deshalb vorausschauende Menschen nach neuen Leitbildern. Auch wenn in öffentlichen Auseinandersetzungen alte Interessengegensätze noch meist dominieren, mehren sich doch deutlich die Möglichkeiten für neue Koalitionen.

E Auf dem Weg zu einem neuen Entwicklungskonzept

Ein neues Leitbild, ein neues Entwicklungsmodell müßte also vor allem zweierlei beinhalten:

- einen anderen Umgang mit menschlichen Bedürfnissen, sowie
- einen anderen Umgang mit der nichtmenschlichen Natur.

Der wichtigste Schlüssel für die Einlösung dieser Anforderungen liegt vermutlich in einer stärkeren Beachtung der räumlichen Dimension: Die Enträumlichung, die zunehmende Fernorientierung des Industrialismus scheint ein wesentlicher Grund für viele Fehlsteuerungen zu sein. Kleinräumige ökologische Zusammenhänge wurden aufgebrochen. Die unmittelbare Erfahrung in überschaubaren Strukturen ging vielfach verloren, und damit oft auch die Basis für die Verantwortung der Folgen des eigenen Handelns. Informelle, vielfältige Kommunikationszusammenhänge wurden ersetzt durch weiträumige, formalisierte Steuerungsmechanismen: allen voran unerbittliche Marktmechanismen sowie deren Unzulänglichkeiten meist zu spät kompensierende bürokratische Regelungen.

Besonders in der Auseinandersetzung um die Energiepolitik haben wir gelernt, daß kleinräumige Strukturen oft sowohl ökonomisch als auch ökologisch wesentlich effizienter sein können, als die in der Phase des Industrialismus geförderten, auf immer weiteres Wachstum angelegten Großstrukturen. Das gilt ebenso für viele Bereiche der Landwirtschaft und der Lebensmittelverarbeitung.

Es scheint dringend notwendig, neu herauszufinden, welche Funktionen auf welcher Ebene optimal erfüllt werden können. Dabei darf es nicht um einen sturen Regionalismus gehen. Vielmehr kommt es auf eine differenzierte neue Wertschätzung der räumlichen Dimension an, um die Fähigkeit, auf mehreren Ebenen zu denken. Nach dem Prinzip der Subsidiarität - inzwischen auch ein vielgebrauchter Begriff bei der Europäischen Gemeinschaft - sollten Strukturen und Kompetenzen nur dann auf einer höheren Ebene geschaffen und zugestanden werden, wenn es nicht möglich ist, daß untere Ebenen diese Funktionen ausüben. Es muß in vielen Bereichen neu überlegt werden, ob wirtschaftliche-technische Strukturen und politische Entscheidungskom-

petenzen auf lokaler, regionaler, nationaler oder europäischer Ebene am besten aufgehoben sind.

Im Agrarbereich hat sich am frühesten gezeigt, daß eine Zentralisierung und Vereinheitlichung auf europäischer Ebene zu riesigen Problemen und zu einem enormen Steuerungsaufwand führt. Dies ist nicht zufällig, denn die Landwirtschaft ist besonders eng an die sehr unterschiedlichen natürlichen Gegebenheiten in den verschiedenen Regionen Europas gebunden. Die Notwendigkeit einer regionalen Differenzierung ist hier besonders offensichtlich.

Bei der Betrachtung verschiedener Ebenen und Funktionen wird deutlich, daß rein ländliche Gegenden viele Funktionen allein nicht erfüllen können. In vielen Bereichen wäre eine neue Zusammenarbeit von Land und Stadt dringend notwendig, um kleinräumigere Ver- und Entsorgungssysteme, angepaßtere Techniken, intensive innerregionale wirtschaftliche Verflechtungen realisieren zu können. Ökologische Regionalentwicklung hat deshalb dort am meisten Chancen, wo schon aufgrund der Größenverhältnisse und der Entfernungen ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen Stadt und Land denkbar ist, also in ländlichen, von kleineren und mittelgroßen Städten durchsetzten Regionen. Es ist denkbar, daß hier besonders leicht modellhafte Problemlösungen, Technologien und Vorgehensweisen entwickelt werden können, die dann auch auf andersartige Regionen übertragbar sind.

F Neue Chancen für eine verstärkte regionale Orientierung

Die Aussichten, derartige ökologisch verträglichere Strukturen zu realisieren, sind heute relativ gut. Dazu tragen insbesondere drei neuere Entwicklungen bei:

Technische Entwicklungen: Flexible Fertigungstechniken, die dank neuer Informationstechnologien möglich geworden sind, erlauben eine sehr hohe Effizienz in handwerksähnlichen Produktionsformen. Das macht nicht nur die flexible Produktion kleinster Serien, sondern auch einen behutsameren Umgang mit menschlichen Arbeitskräften (mehr Eigenständigkeit und höhere Qualifikation) und im Prinzip auch einen behutsameren und flexibleren Umgang mit natürlichen Werkstoffen möglich.

Organisatorische Erfahrungen: Die Aufweichung starrer Hierarchien, Teamarbeit, Dezentralisierung von Entscheidungskompetenzen sind interessante, wenn auch manchmal zwiespältige Tendenzen im Management, die nicht zuletzt indirekt auch auf den vielfältigen Experimenten in selbstverwalteten Betrieben beruhen.

Europäische Integration: Die gegenwärtigen Strategien der Europäischen Gemeinschaft führen zu einer verschärften Enträumlichung, doch genau das ruft zunehmend Gegenbewegungen hervor. Viele Regionen müssen in für sie noch unüberschaubaren Europa eine neue Rolle finden. Dabei wird eine regionale Orientierung, das Besinnen auf die eigenen Besonderheiten, das Gewinnen eines eigenständigen Profils immer wichtiger. Zudem wird eine regionale Differenzierung der EG-Politik in vielen Bereichen immer drängender, um ein Ausufern der Transferzahlungen zu vermeiden.

G Die Notwendigkeit von Diskussionen über Leitbilder

Ein neues Entwicklungsmodell läßt sich nicht verordnen und mit staatlichen Programmen durchsetzen. Vielmehr ist ein Minimalkonsens verschiedenster gesellschaftlicher Akteure notwendig, ein gemeinsames Leitbild, das die alltäglichen Entscheidungen einer Vielzahl von Menschen zu einem kohärenten Muster zusammenfügt. Konsummuster, Unternehmensführung, Tarifverhandlungen, Verwaltungsentscheide, Freizeitgestaltung, Architektur, Stadt- und Landschaftsplanung usw. sind in außerordentlich hohem Maß von kollektiven Leitbildern geprägt. Gemeinsame Leitbilder sind jedoch nicht nur notwendig, um gesellschaftliches Handeln zu koordinieren und ein zerstörerisches Gegeneinander zu vermeiden, zur Bewältigung der anstehenden gravierenden Probleme brauchen wir auch innovative Lösungen. Nur motivierende Visionen können die nötige schöpferische Kreativität freisetzen.

Wir brauchen also vermehrt öffentliche Diskussionen über Leitbilder, über Visionen vom guten Leben. Dafür sind regionale Zusammenhänge, in denen eine Reihe von wichtigen Funktionen weitgehend erfüllt werden kann und die noch überschaubar sind, besonders wichtig. Die Diskussion neuer Visionen kann alte Konflikte überbrücken, neue Koalitionen anbahnen. Damit eröffnen sich neue Handlungsspielräume. Ökologi-

sche Regionalentwicklung beinhaltet damit eine Weiterentwicklung des vorherrschenden Verständnisses von Demokratie: das Erarbeiten von Konsens über die gemeinsame Gestaltung der Zukunft in selbstregulierenden Strukturen wird wichtiger als die Veränderung der Gesellschaft von oben durch zentrale Entscheidungen von Interessenvertretern.

H Methoden

Für die Entwicklung konkreter Perspektiven einer ökologischen Regionalentwicklung wurden zwei spezielle Methoden entwickelt.⁷

Bei der einen handelt es sich um die sogenannte bedürfnisorientierte Regionalanalyse. Ausgangspunkt dieser Methode sind die Erfahrungen mit der Entwicklung konkreter Alternativen im Energiebereich in den letzten fünfzehn Jahren. Solange die energiepolitische Auseinandersetzung in den siebziger Jahren zunächst ganz technikorientiert auf die Gefahren der Atomenergie konzentriert war und dann problemorientiert um die Versorgungsalternativen Öl, Kohle und Atom kreiste, tauchten wenig innovative Ideen auf. Erst als sich eine bedürfnisorientierte Sichtweise durchsetzte und man danach zu fragen begann, wozu schlußendlich die ganze Energieversorgung dient, setzte ein sehr kreativer Prozeß ein, der andere Wege aufzeigte, auf denen die Bedürfnisse Beleuchtung, Erwärmung und Bewegung befriedigt werden können. Erst da wurde man auf die vielfältigen Möglichkeiten der Effizienzsteigerung in der Nutzungstechnik aufmerksam sowie auf organisatorische und konstruktive Möglichkeiten zur Vermeidung von Energieverbrauch.

In diesem Sinne, so argumentieren wir, reicht es nicht aus, eine Region lediglich unter einer technologischen Perspektive, aus dem Blickwinkel ihrer Wirtschaftsbranchen oder von den akuten Problemen her zu analysieren. Um zu innovativen Vorschlägen und Problemlösungen zu kommen, scheint es sinnvoll, sich ergänzend zu fragen, welches die Strukturen, die Abläufe und die Zusammenhänge sind, die in der Region zur Befriedi-

⁷ Siehe Gleich/Lucas/Schleicher/Ulrich 1988b, Schleicher-Tappeser 1990f.

gung von größeren Bedürfnisbereichen (z.B. Ernährung, Wohnen, Gesundheit, Energie, Transport etc.) beitragen, und bei den verschiedenen Komponenten dieser Zusammenhänge nach organisatorischen und technischen Alternativen Ausschau zu halten. Die systematische Durchführung eines solchen Vorgehens erfordert zur Zeit jedoch noch einen recht großen Aufwand, da alle üblichen Darstellungen und Statistiken nicht einem solchen Muster folgen und deshalb umgeordnet und uminterpretiert werden müssen. In dieser beschränkten Studie mußte deshalb auf eine systematische bedürfnisorientierte Regionalanalyse verzichtet werden. Der Grundgedanke dieser Herangehensweise scheint jedoch in den einzelnen Kapiteln immer wieder auf und kommt insbesondere in der Konzeption der bedürfnisorientierten Entwicklungsschwerpunkte zum Ausdruck.

Die zweite Methode für den Entwurf integrierter regionaler Entwicklungsperspektiven ist eine spezielle zweistufige Szenariomethode. Leider gab es in diesem Projekt nicht die Möglichkeit, die erarbeiteten Bausteine für regionale Entwicklungsperspektiven mit dieser Methode im Zusammenhang darzustellen, ihre mittelfristigen Aussichten zu testen und weitere Handlungsspielräume aufzuzeigen. Dies könnte jedoch ein sinnvolles Folgeprojekt sein.

III Die Region Südbaden - Summarische Regionalanalyse

A Erste Charakterisierung der Region

A.1 Annäherung an Südbaden

A.1.1 Wechselvolle Geschichte

Bis zum Ende des alten Reichs war die Gegend nordöstlich des Rheinknies bei Basel politisch stark aufgesplittet. Am Anfang des 19. Jahrhunderts konnte Karl Friedrich, Markgraf von Baden-Baden und Baden-Durlach, unter dem Schutz Frankreichs aus recht unterschiedlichen Teilen ein zusammenhängendes Territorium, das Großherzogtum Baden, zusammenfügen. Dabei half ihm die besondere geographische Lage an der Grenze zu Frankreich und der Mut, vor dem Hintergrund der französischen Revolution Neues zu wagen und zweimal rechtzeitig die Fronten zu wechseln. Der Staat Baden entstand also durch eine Revolution von oben. Von oben konzedierte politische Freiheiten mit einem - trotz einer der liberalsten Verfassungen Europas allerdings recht machtlosen - Parlament waren die Bedingungen für das Zusammenwachsen der verschiedenen Landesteile und die wachsende Identifikation des aufstrebenden Bürgertums mit dem neuen Staatsgebilde. Der badische Liberalismus kam durch die Befriedungspolitik des Obrigkeitsstaates zunehmend in Bedrängnis. Diese Politik hatte den wenigen städtischen Bürgern politische Freiheiten gebracht und das Gewerbe gefördert, jedoch die sich verschlimmernde sozio-ökonomische Lage auf dem Lande kaum beachtet. Dort lebte der überwiegende Teil der wachsenden Bevölkerung unter zunehmend miserablen Umständen.

Dies war der Nährboden für die Revolution 1848/49. Nachdem die einzigen bewaffneten Aufstände in Deutschland im Gefolge der Märzereignisse 1848, die eher operettenhaften republikanischen "Schilderhebungen" von Hecker und Struve kläglich gescheitert waren, kam es im darauffolgenden Jahr zu einer gutorganisierten Volkserhebung. Fast das ganze badische Heer lief zu den Aufständischen über, der Großherzog wurde vertrieben, eine provisorische Regierung eingesetzt, eine konstituierende Landesversammlung wurde nach neuem Wahlrecht gewählt - doch dann walzte die preußische Militärmaschine den Aufstand nieder.

Zwischen 1850 und 1870, in gewissem Sinne auch noch nach der Reichsgründung bis 1918 erlangte Baden zeitweise eine politische Bedeutung, die seine macht- und wirtschaftspolitischen Gegebenheiten weit überstieg. Dies lag an der herausragenden Rolle des badischen Liberalismus, an der schon längeren Erfahrung mit parlamentarischer Tradition und an der eindeutigen Parteinahme für die kleindeutsche Lösung bei der Reichsgründung. In der relativ kurzen Zeitspanne eines Jahrhunderts bildete sich durch die Volksaufstände, die für Deutschland ungewöhnlich frühe, obgleich zaghafte Liberalisierung und die zeitweise gewichtige Rolle in der deutschen Politik eine relativ starke badische Identität heraus.

Nach 1850 setzte eine starke Auswanderungswelle ein, die auf die äußerst schlechte ökonomische Situation zurückzuführen war. Doch lag bis kurz vor dem ersten Weltkrieg die wirtschaftliche Wachstumsrate deutlich über dem Reichsdurchschnitt. Baden wurde langsam ein Industrieland, dessen ländliche Räume stark mit gewerblichen Betrieben durchsetzt wa-

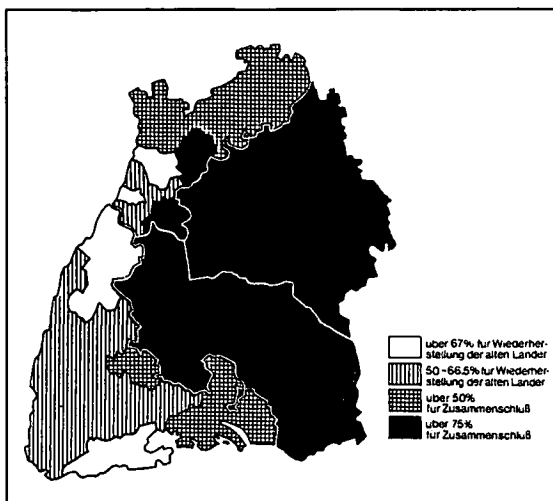


Abb. 1 Volksabstimmung am 9.12.1951 über die Bildung des Südweststaates
(Quelle: Weinacht 1979)

ren. Diesem Wachstum förderlich war die Annexion des Elsaß in das Reich nach 1870. Umso verheerender wirkte sich auf die badische Wirtschaft die neue Randlage nach 1918 aus, der Verlust von Geschäftsverbindungen mit dem Elsaß sowie Reparationszahlungen und die zeitweilige Unterbrechung der Eisenbahnlinie nach Frankreich. Das ohnehin nach der Reichsgründung zur Provinz gewordene Baden wurde zur Peripherie.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde Baden durch die Besatzungsmächte in zwei Teile geteilt. Das industrialisierte Nordbaden wurde unter den Amerikanern mit Nordwürttemberg zunächst zu Württemberg-Baden vereinigt und plädierte nach einer Weile für die Bildung eines Südweststaats. Das viel stärker ländlich geprägte Südbaden hingegen setzte sich als Land Baden lange Zeit für die Wiederherstellung der alten Landesgrenzen Badens ein und wehrte sich vehement gegen die Integration in den Südweststaat. Es existierte sieben schwierige Jahre lang als "Land" unter französischer Besatzung. Im vom Bundestag verabschiedeten Neugliederungsgesetz wurde dann der Auszählungsmodus für die Volksabstimmung von 1951 so festgelegt, daß es zur Bildung Baden-Württembergs kam. Im alten Land Baden sowie in Südbaden hatte es eine Mehrheit für die Wiederherstellung der alten badischen Landesgrenzen gegeben (siehe Abb. 1).

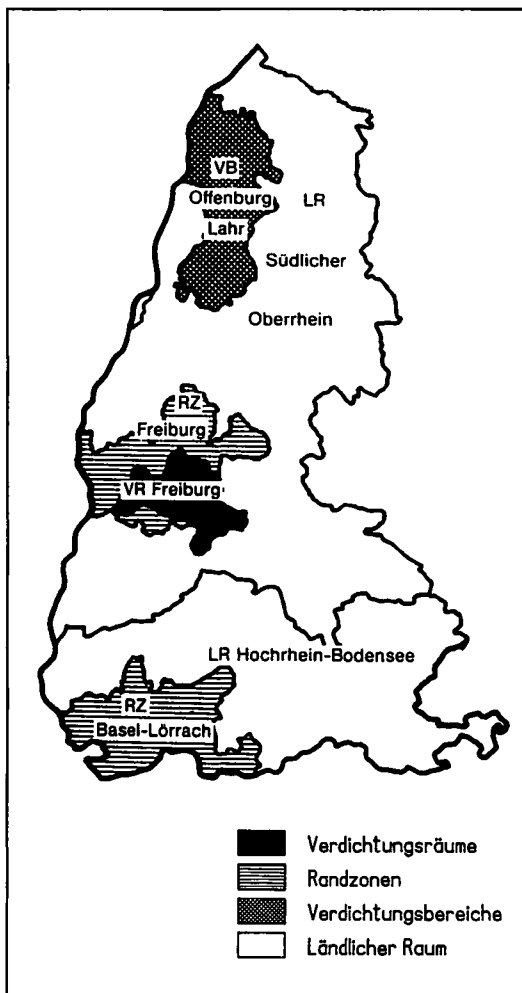


Abb. 2 Raumkategorien

(Quelle: Stat. Landesamt)

Mit der deutsch-französischen Aussöhnung und der europäischen Integration hat sich die Lage Südbadens in den letzten Jahrzehnten grundlegend geändert. Die

Beziehungen zur Schweiz waren zwar seit jeher und auch während der Weltkriege intensiv. Die Frontstellung zu Frankreich jedoch und die Ferne von den industriellen Zentren Deutschlands hatte während vieler Jahrzehnte seine Entwicklung stark beeinträchtigt. Heute kann an uralte Verbindungen wieder angeknüpft werden: Der grenzüberschreitende Handel ist auch schon vor der Vollendung des europäischen Binnenmarkts sehr ausgeprägt. An einer der wichtigsten Verkehrsachsen, am Verkehrsknotenpunkt Basel und in der Nachbarschaft der Europastadt Straßburg gelegen,

gehört Südbaden inzwischen zu den ausgesprochenen Wachstumsregionen (siehe zu diesem Abschnitt Gall 1979, Vollmer 1979, Otnad 1979, Ott 1979, Schäfer 1979, Weinacht 1979).

A.1.2 Die Landschaften

Zum südlichen Teil des alten Baden gehören verschiedene Landschaften: Die Oberrheinebene hat ein teilweise fast mediterranes Klima, gute Böden und bietet ausgezeichnete

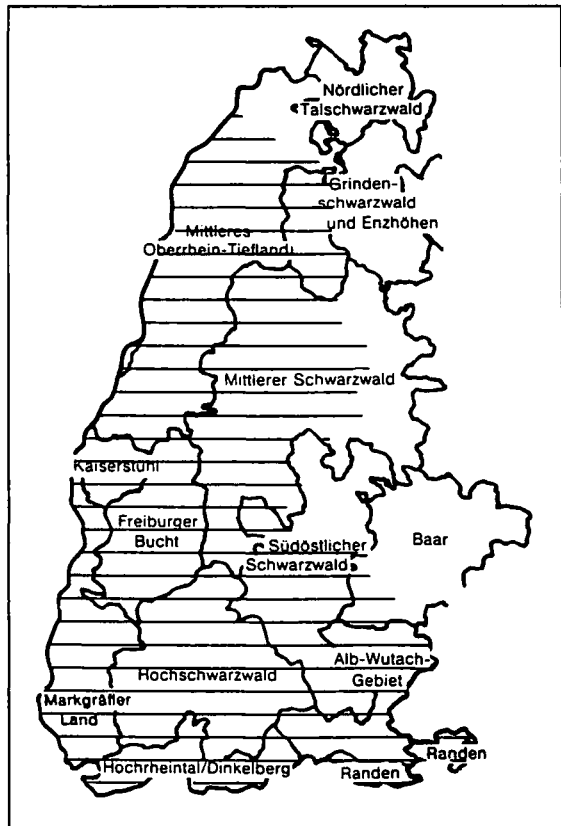


Abb. 3 Naturräume
(Quelle: Stat. Landesamt)

Voraussetzungen für den Anbau von Sonderkulturen (Wein- und Obstbau). An ihrem Ostrand steigt steil der Schwarzwald auf, der aufgrund seiner Böden und seines Klimas für die Landwirtschaft weniger geeignet ist. Daher ist der Waldanteil hier relativ groß. Nach Osten fällt der Schwarzwald langsam ab. Dort nimmt die Siedlungsdichte, die im Hochschwarzwald gering ist, wieder zu. Seinem Kamm entlang verläuft die Wasserscheide zwischen Donau und Rhein. Im Süden ist der Schwarzwald vom Hochrheintal begrenzt, das sich flußaufwärts zum Bodensee hin öffnet.

Die Oberrheinische Tiefebene ist einer der wichtigsten Verkehrsräume Europas. Hier münden im Süden die Verbindungswege, die durch die Burgunder Pforte ins Rhonetal und die, welche über Basel und den Hochrhein zum Bodenseebecken und den Alpenpässen führen. Im Norden treffen im Rhein-Main-Gebiet die Verkehrsstränge aus Nord- und Mitteldeutschland zusammen. Die Fernstraßen nach Osten führen im Schwarzwald durch das Zartener Becken und die Kinzigmulde, vor allem aber durch den schon in Nordbaden liegenden Kraichgau (Kullen 1989, S. 18ff).

A.1.3 Siedlungs- und Wirtschaftsschwerpunkte

Wichtigster Siedlungsschwerpunkt der Region im weiteren Sinne ist Basel, ein alter Handelsplatz, Verkehrsknotenpunkt und Sitz einer bedeutenden Chemieindustrie. Im Norden ist Straßburg der zweite wichtige Pol. Im südlichen Teil des alten Südbaden selbst ist Freiburg die wichtigste Stadt. Die Bodenseeregion mit dem ebenfalls früh von der Schweiz her industrialisierten Konstanz ist jedoch eher zum Stuttgarter Raum hin als nach Freiburg orientiert. In der Rheinebene findet sich eine Vielzahl kleiner Städte in ländlichem Umland. Unter den Mittelzentren sind Lörrach, Waldshut, Müllheim, Emmendingen, Lahr, Offenburg und Kehl zu nennen.

Die Verdichtungsräume liegen in der Rheinebene mit Schwerpunkten bei Offenburg, Freiburg, Basel und Konstanz.

A.1.4 Politik und Verwaltung

Aus dem Land (Süd-)Baden wurde bei der Bildung Baden-Württembergs der Regierungsbezirk Südbaden. Im Zuge der Gebietsreform wurde er zum Regierungsbezirk Freiburg umgestaltet, verlor im Norden Baden-Baden und Rastatt und bekam dafür im Osten die Landkreise Rottweil und Tuttlingen dazu. Der Regierungsbezirk Freiburg erstreckt sich somit quer über den ganzen Schwarzwald bis weit in Gebiete hinein, die eindeutig eher zum mittleren Neckarraum hin



Abb. 4 Verwaltungseinteilung

orientiert sind. Er ist eine reine Verwaltungseinheit und kann sich auf keine wirtschaftlichen oder kulturellen Zusammenhänge stützen. Das Regierungspräsidium ist eine ausführende Landesbehörde, die keine eigene Politik betreiben kann.

Der Regierungsbezirk wiederum ist räumlich in drei Regionen eingeteilt, in denen Regionalverbände mit einer schwachen Planungskompetenz sowie Verbandsversammlungen, die aus den kommunalen Räten gewählt werden, ein kleines Gegengewicht zum Regierungspräsidium darstellen. Ihre räumliche Abgrenzung entspricht derjenigen der Industrie- und Handelskammern. Der Regionalverband Hochrhein-Bodensee verläuft entlang der Schweizer Grenze und ist in zwei Teile geteilt. Nördlich davon liegt zwischen der Rheinebene und dem Schwarzwaldkamm der Regionalverband Südlicher

Oberrhein. Die drei übrigen Kreise östlich des Schwarzwaldkamms sind im Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg zusammengefaßt.

Politisch sind die Kommunen und Landkreise wesentlich gewichtiger als die Regionalverbände, doch stehen sie oft in Konkurrenz zueinander. Die größeren Städte sind überwiegend sozialdemokratisch regiert, während in den kleineren Gemeinden und den Landkreisen die Christdemokraten die Mehrheit stellen. Mehr zu den politischen Konstellationen findet sich in einem späteren Kapitel.

A.2 Abgrenzung der Untersuchungsregion

Vor diesem Hintergrund fällt die Abgrenzung einer möglichst eigenständigen Region am Rheinknie nicht ganz leicht. Sie sollte sozusagen den deutschen Teil der grenzüberschreitenden Regio ausmachen.

Der Regierungsbezirk Freiburg ist dafür eindeutig zu groß, er umfaßt jenseits des Schwarzwaldkamms Gegenden, die eindeutig nicht nach Freiburg oder Basel orientiert sind. Dazu gehört offensichtlich auch das alte badische Konstanz. Schon bei der Volksabstimmung über die Bildung Baden-Württembergs plädierte man dort im Gegensatz zum westlichen

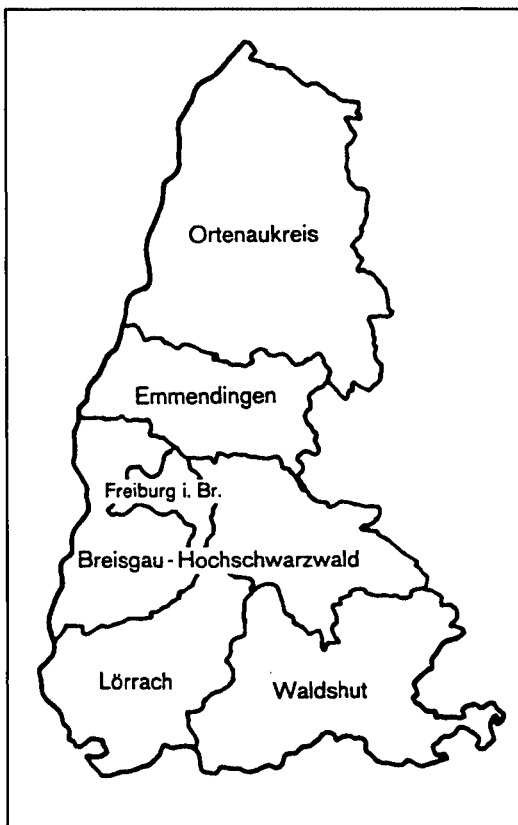


Abb. 5 Landkreise

Teil Südbadens mehrheitlich für den Zusammenschluß (siehe Abb. 1).

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein ist als Abgrenzung auch nicht geeignet. Er reicht nicht bis zur Schweizer Grenze im Süden. Wie später deutlich werden wird, hat das durchaus historische und strukturelle Gründe. Ein Gegenstück zur Regio Basiliensis muß unseres Erachtens jedoch auch die Landkreise Waldshut und Lörrach umfassen.

Im Norden stellt sich die Frage, ob die Ortenau zu dieser engeren Abgrenzung Südbadens geschlagen werden soll. Von Basel aus gesehen scheint sie allzuweit weg und auf den Karten der Regio Basiliensis taucht sie nicht mehr auf. Für ein Dazuschlagen spricht die Tatsache, daß diese Gegend zwar nicht völlig einseitig, aber doch deutlicher nach Freiburg orientiert ist als nach Karlsruhe. Die Abgrenzung von Regionalverband, Industrie- und Handelskammer sowie der Handwerkskammern dokumentiert diese Verbindung. Ein zusätzlicher Grund ist die Bedeutung Straßburgs

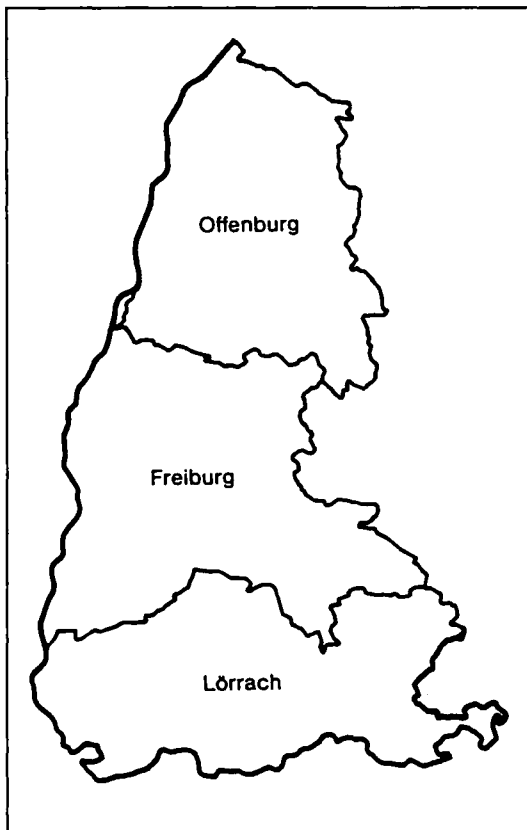


Abb. 6 Arbeitsamtsbezirke

für die Region am Rheinknie. Für Basel stellt dieses zweite Zentrum eine gewisse Konkurrenz dar, und im südlichen Elsaß ist man gegenüber Straßburg eher reserviert. Von Freiburg aus gesehen liegt Straßburg jedoch schon näher, ist unter anderem wegen seiner europäischen Institutionen außerordentlich interessant und kann ein gewisses Gegengewicht gegenüber Basel darstellen, das sonst die Regio eindeutig dominiert.

So schält sich als Regionsabgrenzung die westliche Hälfte des Regierungsbezirks Freiburg heraus, mit den Kreisen Waldshut, Lörrach, Breisgau-Hochschwarzwald, Freiburg-Stadt, Emmendingen und Ortenau. Entsprechend der vorangegangenen Erwägungen, entsprechend den Arbeitsamtsbezirken (siehe Abb. 6) und entsprechend ihrer Wirtschaftsstruktur gliedert sich diese Region in drei etwa gleich große Teile.

Auch die Freiburger Regio-Gesellschaft, eine bislang noch recht schwache Vereinigung von Gemeinden, Kreisen und Verbänden, die sich als Gegenstück zur schweizerischen Gesellschaft "Regio Basiliensis" versteht, hat diese räumliche Abgrenzung gewählt¹.

Ein Problem bleibt die Benennung der so abgegrenzten Region am Rheinknie. Wir haben uns für "Südbaden" entschieden, obwohl dies Verwechslungen mit dem früheren Regierungsbezirk gleichen Namens auslösen kann. Unter Umständen könnte die Neuschöpfung "Oberbaden" deshalb eine bessere Bezeichnung sein.

¹ Eine weitere Bestätigung, daß hier sinnvolle kommunikative Zusammenhänge bestehen, liefert die Einteilung der Telefonbücher: die Gelben Seiten fassen genau diese Region in einem Band zusammen, bei den normalen Telefonbüchern gibt es je einen Band für den Nord-, den Mittel- und den Südtteil.

B Wirtschaftliche Analyse der Region

B.1 Zur Methode

Im Vergleich zu Baden-Württemberg hat Südbaden in mehrfacher Hinsicht eine Sonderentwicklung hinter sich. Es ist umstritten, ob diese Ausgangsbedingungen einen Standortnachteil oder eine Chance darstellen. Die vorliegende wirtschaftliche Analyse der Region soll dazu einen Diskussionsbeitrag leisten.

Ausgangspunkt der Analyse sind die theoretischen Vorarbeiten des SOTECH-Projektes im Bergischen Land (Gleich u.a., 1988). Zur Begründung einer eigenständigen Regional- und Technologieentwicklung wurde dort eine Weltmarktkritik und eine ökonomische und ökologische Fordismuskritik erarbeitet.

Entgegen den herkömmlichen Vorstellungen stellt die Studie fest, daß die wachsende Weltmarktintegration der Regionen auch erhebliche Opfer mit sich gebracht hat. Mit wachsender internationaler Arbeitsteilung und Spezialisierung geht ein Verlust an regionalen Handlungs- und Gestaltungsmöglichkeiten einher. Die mit der wachsenden Außenorientierung verbundene Standortkonkurrenz zwingt zur Anpassung an den "Sachzwang Weltmarkt". Räumliche, kulturelle, wirtschaftliche, soziale und ökologische Besonderheiten gehen dabei verloren. Der Weltmarkt wiederum muß von diesen Besonderheiten abstrahieren. Es findet eine Entwertung des Raumes statt. Nicht-marktförmige Beziehungen in der Region, die "sozialen und moralischen Ressourcen", die dem ungehemmten Wirken der Märkte gewisse Schranken und Spielregeln auferlegen könnten, werden schwächer. Der Weltmarkt wird zu einer die Region entmündigenden Steuerungsinstanz.

Diesen Entwicklungen stellt das Projekt die Idee einer neuen Wertschätzung der räumlichen Dimension, der regionalen Zusammenhänge gegenüber. Es soll eine "Blickwende" stattfinden, von der Außenorientierung auf abstrakte Sachzwänge zur Innenorientierung auf konkrete Bedürfnisbereiche. Dabei wird nicht eine Abkoppelung vom Weltmarkt angestrebt, sondern lediglich eine Abkehr von der einseitigen Fixierung auf eine exportorientierte regionale Entwicklungsstrategie. Die wirtschaftlichen Verflechtungen innerhalb der Region und die damit verbundenen Entwicklungs-

möglichkeiten sollen wieder vermehrt untersucht und ausgebaut werden. Besondere regionale Handlungsmöglichkeiten ergeben sich dabei für (vgl. Gleich u.a. S. 67):

- die Infrastrukturpolitik (regionale Verkehrskonzepte, Rekommunalisierung der Energiewirtschaft)
- den regional- und kommunalwirtschaftlichen Bereich (von der Beschaffungspolitik bis zum Abfallmanagement)
- die bedürfnisnahen Bereiche wie Essen, Wohnen, Transport, Freizeit etc.
- die Eigenarbeit außerhalb der Lohnarbeit

Die Studie deutet ansatzweise ein Modell eines Nebeneinanders großräumiger und kleinräumiger Verflechtung und Spezialisierung an (vgl. S. 72f). Während die konsumnahe Produktion vermehrt aus der Region für den regionalen Bedarf stammen soll, wird dies für den Bereich der Investitionsgüter (z.B. Maschinenbau) als nicht sinnvoll angesehen, da dieser so spezialisiert ist, daß über die Region hinausgehende Absatzmärkte notwendig sind.

Zu ähnlichen Ergebnissen führt die ökologische und ökonomische Fordismuskritik des SOTECH-Projektes. Unter Fordismus verstehen verschiedene gesellschaftswissenschaftliche Theorien (vgl. Hübner 1989) das wohlfahrtsstaatliche Wachstumsmodell, das sich nach der 1. Weltwirtschaftskrise in den meisten Industrieländern durchgesetzt hat und seit Mitte der 70er Jahre in eine Krise geraten ist. Es baut auf den Zusammenhang zwischen Massenproduktion und Massenkonsum auf. Dieses Entwicklungsmodell hatte gleichermaßen produktionstechnische wie gesellschaftliche Voraussetzungen. Auf der Seite des Angebots standen neue Produktionstechniken: Die Großserienproduktion, der in zahlreiche winzige Teilschritte aufgegliederte Arbeitsprozeß, die Standardisierung und Formalisierung der Arbeitsabläufe - kurz die Massenfertigung. Diese erlaubte ein wachsendes Produktionsergebnis je Beschäftigten. Auf der Nachfrageseite setzte dieses Produktionswachstum wachsende Einkommen in Form höherer Löhne oder sozialstaatlicher Risikoabsicherungen voraus. Dieses Wachstumsmodell ist seit Mitte der 70er Jahre in eine ökonomische Krise geraten. Vor allem auf der Nachfrageseite waren die gesellschaftlichen Voraussetzungen nicht mehr erfüllt. Das Zusammentreffen mehrerer Entwicklungen, wie der Aufstieg der südostasiatischen Niedriglohnländer, der Verlust

an weltwirtschaftlichen Steuerungsfähigkeiten durch die USA, die Unfähigkeit der westlichen Industrieländer zu einer koordinierten Wirtschafts- und Währungspolitik oder die Ölkrise haben die Erfolgsbedingungen des Wirtschaftswachstums der Nachkriegsjahre untergraben.

In dieser Situation erweist sich die "flexible Spezialisierung" als anpassungsfähiger als die Massenfabrikation in Großserien. Dem SOTEC-Projekt zufolge entspringt diese eher einem "handwerklichen Paradigma". Die Produktion ist eher arbeitsintensiv, die Maschine dient noch als Werkzeug des Menschen (nicht umgekehrt), die Anforderungen an die Qualifikation der Beschäftigten sind hoch, die Arbeitsprozesse sind ganzheitlicher, weniger zergliedert, die Produktionserien sind klein und passen sich den unterschiedlichsten Nachfragerbedürfnissen an. Diese kleineren Stückzahlen erlauben eine höhere Flexibilität und mehr Produkt- und Produktionsinnovationen als die Massenproduktion. In Krisenzeiten erweisen sie sich damit als überlebensfähiger als die relativ starre Massenproduktion (vgl. Piore/Sabel 1985). Das starke Gewicht solcher Produktionen erklärt zum großen Teil das relativ erfolgreiche Abschneiden Baden-Württembergs in der Wirtschaftskrise der 70er und 80er Jahre (vgl. Gleich/ Schleicher 1989, Sabel 1987).

Zum "handwerklichen Paradigma" gehört notwendigerweise auch die Frage der Kooperation zwischen den Betrieben. Ohne enge Kooperationsbeziehungen haben Kleinbetriebe bei der Beschaffung, bei der Information und bei der Vermarktung erhebliche Nachteile gegenüber Großbetrieben. Viele erfolgreiche Regionen, in denen eine flexible Spezialisierung praktiziert wurde, haben daher auch eine Tradition der Kooperation, die sich auch auf gemeinsame Spielregeln erstreckt, die dem Wettbewerb der Betriebe entzogen werden: z. B. Löhne, Arbeitszeiten, Ausbildungskosten. Die Konkurrenz zwischen den Betrieben ist vor allem ein Qualitätskonkurrenz. Auch diese Überlegungen legen die Wiederaufwertung der räumlichen Dimension, der Stärkung der Verflechtungen innerhalb der Region nahe (vgl. auch Läßle 1989, S. 225).

Die ökologische Fordismuskritik setzt an den stofflichen Voraussetzungen der Massenproduktion an. Massenproduktion setzt gleichförmige, homogene Rohstoffe voraus, die in standardisierten Verfahren durch Maschinen bearbeitbar sind. Dies erklärt die Karriere der Grundstoffe des "Betonzeitalters": Stahl, Beton, Kunststoffe, Glas, Zellstoff. Diese haben die großindustriell wesentlich schwerer zu bearbeitenden Naturrohstoffe wie Holz und Stein oder Naturfasern verdrängt.

Die Herstellung solcher homogenen Grundstoffe setzt allerdings eine hohe Eingriffstiefe, einen hohen Energieaufwand und einen hohen Reinigungsgrad mit einem hohen Anteil an Reststoffen voraus. Die Grundstoffindustrien sind daher die wichtigsten industriellen Umweltverschmutzer und gleichzeitig die Branchen mit den höchsten Umweltschutzkostenanteilen (vgl. RWI 1987, S. 134). Sowohl Nachfragefaktoren (Geschmacksänderung), als auch ökologische Argumente sprechen daher für eine Wiederaufwertung natürlicher Rohstoffe. Mit modernen Bearbeitungstechnologien, der Weiterentwicklung der Mikroelektronik und neuer Regelungstechniken lassen sich diese inzwischen unter Bedingungen bearbeiten, die gegenüber der industriellen Massenware wettbewerbsfähig werden. In dieser Perspektive gewinnt der Primärsektor einer Region (Land- und Forstwirtschaft) wieder eine Relevanz, die herkömmliche Regionalanalysen ausblenden. Die Verarbeitung solcher Primärrohstoffe entspricht außerdem eher dem "handwerklichen Paradigma" als dem "massenindustriellen".

Diese theoretischen Vorüberlegungen bieten den Hintergrund für die zentralen Fragestellungen, die in der wirtschaftlichen Regionalanalyse bearbeitet werden sollen.

Die Analyse ist historisch angelegt, um auf diesem Weg verkümmerte oder verlorengegangene handwerkliche Traditionen aufzudecken. Es geht aber auch um die Analyse noch vorhandener oder bereits modernisierter Traditionen, die Grundlage für ein "postfordistisches" Entwicklungsmodell sein könnten. Im Vordergrund der Wirtschaftsanalyse steht also die Suche nach Potentialen für eine ökologische und soziale Regionalentwicklung, die in der Region bereits vorhanden sind. Erst auf diesem Hintergrund sollen die augenblicklichen politischen Weichenstellungen und vorherrschenden Einschätzungen über die Region diskutiert und bewertet werden.

Die vorliegende wirtschaftliche Regionalanalyse kann allerdings nicht wesentlich mehr als eine grobe Skizze von Entwicklungstendenzen bieten. Die Finanzausstattung des Projektes hat es nicht erlaubt, eigene Primärerhebungen zu machen. Aus Zeitgründen mußte auf die vorhandene Literatur zur Region zurückgegriffen werden, die zum großen Teil veraltet ist.

B.2 Zur Wirtschaftsgeschichte der Region - einstige Benachteiligung als Entwicklungschance?

B.2.1 Die Wirtschaftsgeschichte bis zum 2. Weltkrieg

Wirtschaftshistorisch läßt sich die Region Südbaden in mehrere Teilräume gliedern, die zum Teil sehr unterschiedliche Industrialisierungspfade eingeschlagen haben. Sowohl von den Industrialisierungspolen in Nordbaden, als auch von Basel aus fand im 19. Jahrhundert eine industrielle Süd- bzw. Nordwanderung statt, die im Norden den Offenburger Raum und im Süden den Hochrhein und den Schwarzwald umfaßte. Das räumliche Zentrum, vor allem die Gegend zwischen Müllheim und Lahr, war bis in die 50er Jahre hinein kaum industrialisiert. Prägend für die Region war eine arbeitsintensive Niedriglohnproduktion, die man eher als vorindustrielle Manufaktur denn als Industrie beschreiben könnte.

Relativ unabhängig davon entwickelte sich im Schwarzwald eine hochspezialisierte Industrie im Bereich der Feinmechanik und des Maschinenbaus, die sich vor allem aus dem bäuerlichen Nebenerwerbshandwerk (z.B. der Uhren- und Bürstenmanufaktur) heraus gebildet hatte.

Trotz dieser kleinräumigen Unterschiede, die in einem späteren Kapitel exakter untersucht werden, hat die Region auch Gemeinsamkeiten, die vor allem in der Mitte der Region, den Landkreisen Emmendingen, Breisgau-Hochschwarzwald und der Stadt Freiburg zu einem untypischen Industrialisierungsverlauf führten.

Vor allem in der Rheinebene vollzog sich der Strukturwandel von der Landwirtschaft zur Industrie sehr langsam. Eine Proletarisierung, d.h. die "Freisetzung" von Arbeitskräften aus der Landwirtschaft in die Industrie fand in der Region nicht in dem Ausmaße statt, wie in anderen Gebieten (vgl. Winke 1983, S. 18f). Dies lag vor allem an der Realteilung und der Herausbildung einer ausgeprägten Nebenerwerbslandwirtschaft (siehe unten). Selbst 1961 waren im RVSO noch fast 1/4 aller Erwerbstätigen in der Landwirtschaft tätig (23,8%), während es in Baden-Württemberg nur noch 15,6% waren (Prognos 1976, S. 66). Vor allem der mittlere Bereich der Region hat daher erst relativ spät eine Industrialisierung erfahren und ist heute noch relativ wenig industrialisiert.

Aber auch die anderen Teilräume der Region hatten trotz anderer Ausgangsbedingungen ungünstige Faktoren für eine Industrialisierung im größeren Maßstab zu überwinden. Vor dem 1. Weltkrieg setzen sowohl im Ortenaukreis als auch am Hochrhein dynamische Industrialisierungsprozesse ein. Dieser erste Industrialisierungsschub wurde nach dem 1. Weltkrieg abrupt abgebrochen, nachdem die Region vom französischen Absatzmarkt abgeschnitten worden war und damit zu einer Grenzregion wurde. Nach dem 1. Weltkrieg ging der südbadischen Industrie schlagartig ein Absatzmarkt von etwa 2 Millionen Konsumenten ersatzlos verloren (vgl. Michna 1983, S. 115; Laufer 1979, S. 13f.). Besonders schmerzlich war dies für die Textilindustrie, die enge Verflechtungen mit der elsässischen Textilindustrie eingegangen war (vgl. auch: Roland Peter in der BZ vom 17.11.1989, S. 5). Mit der Grenzziehung verlor die badische Region in ihrer Gesamtheit ihren Entwicklungsvorsprung vor Württemberg (vgl. Winke 1983, S. 26).

Unter dem nationalsozialistischen Regime erfuhr die industrielle Entwicklung der Region ein weiteres Hindernis, da sie als sicherheitsrelevante Militärzone eingestuft wurde. Alle Formen der Industrieansiedlung, die in Zusammenhang mit der Rüstung stehen könnten, wurden in der Region verboten. Aus strategischen Gründen wurde auch die Verkehrsinfrastruktur schlecht ausgebaut. Diese Faktoren führten dazu, daß die Industriebeschäftigung in Südbaden zwischen der Jahrhundertwende und dem 2. Weltkrieg stagnierte (Laufer 1979, S. 15).

Nach dem zweiten Weltkrieg gehörte die Region zu den Hauptopfern der französischen Demontagepolitik. In den Jahren 1947 und 1948 wurden etwa 1/4 des ganzen Maschinenparks abgebaut (ebda. S. 100). Gleichzeitig wurde das zweite Gleis der Rheintallinie demontiert (ebda. S. 173). Versuche, Ende der 40er Jahre eine Automobilproduktion in die Region zu ziehen, scheiterten (ebda. S. 277).

Mit dem Beginn der Nachkriegszeit herrschten also in der Region, vor allem in ihrem Mittelteil, Wirtschaftsstrukturen vor, die sie als ausgesprochene Problem- und Krisenregion charakterisieren mußten.

Der sehr hohe Anteil der Menschen, die von der Landwirtschaft abhängig waren, stellte die Region vor das zentrale Problem, nicht-landwirtschaftliche Arbeitsplätze zu schaffen. Hinzu kam eine veraltete Industrie, in der kaum noch rentabel produziert werden konnte. Der neue Industrialisierungsschub von Massenkonsumgütern, der in der

Zwischenkriegszeit ansetzte, war an der Region relativ spurlos vorbeigegangen. Mit seiner Grenzlage war der Raum kaum attraktiv für ausländische Direktinvestitionen. Die Verkehrsanbindung war relativ schlecht. Aufgrund der geringen Industriebasis war das Einkommen in der Region niedrig. Umso erstaunlicher und erklärungsbedürftiger ist der rasante Aufholprozess und der damit verbundene Strukturwandel, den die Region in den Nachkriegsjahren erfahren hat.

Wegen der extremen Unterschiede der drei Teilgebiete muß dieses Bild allerdings noch differenzierter gezeichnet werden. Die Strukturprobleme erweisen sich vor allem für die Mitte als besonders ausgeprägt, während die angrenzenden nördlichen und südlichen Gebiete einen "normaleren" Entwicklungspfad hinter sich haben.

B.2.1.1 Der Norden - Industrialisierung auf der Basis verschiedener Rohstoffe

Sowohl im Ortenaukreis als auch im Hochrhein setzten im Laufe des 19. Jahrhunderts dynamische Industrialisierungsprozesse ein. Im Ortenaukreis war der Industrialisierungsprozeß im 19. Jh. eher rohstoffbezogen. Glas, Holz, Papier/Karton, Druckereien und Metallplatten waren die wichtigsten ersten Industrien im Raum Offenburg. Sie basierten auf den in der Region reichlich vorhandenen natürlichen Rohstoffen Holz und Glas. 1908 beschäftigten die Druckereien ca. 30 % der Industriearbeiter.

B.2.1.2 Die Mitte - die unterentwickelte Problemregion

Besonders ausgeprägt waren die oben beschriebenen Strukturprobleme in der Mitte der Region, in den ehemaligen Landkreisen Breisgau-Hochschwarzwald, Freiburg, Emmendingen und Lahr.

Auf der Grundlage einer kleinbäuerlichen Nebenerwerbslandwirtschaft konnte sich hier bis zur Mitte dieses Jahrhunderts eine Produktionsweise halten, die zum Teil vorindustriell war: die Herstellung von Zigarren in arbeitsintensiven Tabakmanufakturen als Nebenerwerb für bäuerliche Frauen.

Wesentliche Grundlage hierfür war die Zersplitterung des landwirtschaftlichen Besitzes, die einen Nebenerwerb notwendig gemacht hat. Dies lag am Erbrecht (Realteilung) und an einer überdurchschnittlichen Bevölkerungsdichte.

Bei der Realteilung findet eine Aufteilung des Landes an alle Erben statt. Dies führt zu einer erheblichen Parzellisierung der landwirtschaftlichen Fläche. Der landwirtschaftliche Besitz erfährt durch die Realteilung einen eigenartigen Lebenszyklus. Am Anfang steht die Aufteilung und Parzellisierung. Durch Heirat und Aufkauf vergrößert sich die Betriebsgröße wieder mit dem Alter der Bauern, um am Ende wieder von neuem aufgeteilt zu werden (vgl. Heppe 1964, S. 36).

Diese kleinbetriebliche Struktur prägt die südbadische Landwirtschaft heute noch. Ein Konzentrationsprozeß in der Landwirtschaft, wie er anderswo zu beobachten war, fand also in der Region kaum statt.

Statt in die Industrie abzuwandern, versuchten die Menschen sich über handwerkliche und industrielle Nebenbeschäftigungen ein Geldeinkommen zu sichern.

Dies führte zu einer ausgeprägten Nebenerwerbslandwirtschaft. Das landwirtschaftliche Einkommen reichte zur Einkommensabsicherung nicht aus, und erforderte weitere Einkunftsquellen. Gleichzeitig senkte die Nebenerwerbslandwirtschaft die notwendigen Kosten zum Lebensunterhalt, so daß extrem niedrige Löhne gezahlt werden konnten. Nach Berichten lagen die Löhne von Tabakarbeitern und Arbeiterinnen um die Jahrhundertwende um 50 - 70% unter den notwendigen Reproduktionskosten (Kaiser 1927, S. 60).

Diese Möglichkeit zur Überausbeutung war die ökonomische Grundlage für die arbeitsintensiven Niedriglohnindustrien mit einem hohen Anteil an Frauenarbeit, die sich seit Mitte des 19. Jahrhunderts vor allem in den vier Kreisen Freiburg, Offenburg, Emmendingen, Lahr ansiedelten und die Industriestruktur entscheidend prägten. Im Kreis Lahr lag der Anteil der Tabakindustrie bei den Beschäftigten 1950 noch bei 49%, im Landkreis Emmendingen waren es 26,3% und 35,8% bei der anderen arbeitsintensiven Niedriglohnbranche Textil und Bekleidung (Heppe 1964, S. 44). Eine andere Niedriglohnindustrie entfaltete sich in Lahr: die Kartontage und Herstellung von Verpackungsmaterial (mit einem Beschäftigtenanteil in 1950 von 19,3%). Die Spezialisierung auf sog. Sonderkulturen (Obst, Wein) und der industrielle Zuerwerb

trugen wiederum dazu bei, daß der Arbeitsplatzabbau in der südbadischen Landwirtschaft wesentlich langsamer vonstatten ging, als in Baden-Württemberg insgesamt.

Zu der für die Wirtschaftsgeschichte dieser Gegend sehr spannenden Frage, ob und in welchem Ausmaß auch die Männer eine Nebenerwerbsquelle hatten, konnten keine Quellen gefunden werden. Es ist nicht auszuschließen, daß sich in der Region auch ein spezialisiertes Handwerk und Ansätze einer auf diesem Handwerk aufbauenden industriellen Spezialfertigung herausgebildet haben, die eine wichtige Grundlage für die dynamische Nachkriegsentwicklung gebildet haben könnten (vgl. unten).

B.2.1.3 Der Süden und der Schwarzwald - Frühstart in eine industrielle Monokultur und flexible Spezialisierung

Im Süden ging die Dynamik vor allem von Schweizer Direktinvestitionen in der Textil- und Chemieindustrie aus, die sich während des Entstehens der deutschen Zollunion im 19. Jahrhundert den deutschen Absatzmarkt halten wollten. Seit dem 2. Weltkrieg bestehen 60% aller Industriearbeitsplätze am Hochrhein in diesen beiden Branchen (vgl. RHB 1980, S. 120; Läufer 1979).

Für die Ansiedlung der Schweizer Industrien am südlichen Hochrhein waren die Rohstoffvorkommen (mesozoische Kalke) von Bedeutung (vgl. Stadelbauer 1983, S. 97). Entscheidend aber war die Bildung der deutschen Zollunion, die die Schweizer Industrie veranlaßte, ein Standbein auf deutschen Boden zu setzen. Als günstige Standortfaktoren kamen weiterhin die billige Energiegewinnung am Rhein und die räumliche Nähe zum expandierenden Entwicklungspol Basel hinzu. Weitaus mehr als 50% aller Betriebe am Hochrhein sind heute noch Schweizer Direktinvestitionen (vgl. Laufer 1979, S.21). In Lörrach selbst ist 80% des Industriekapitals in Schweizer Hand (Wirtschaft und Standort 1988, S. 52). Schweizer Direktinvestitionen machen außerdem weit über 50% aller ausländischen Direktinvestitionen in ganz Baden aus (vgl. Marandon 1977, S. 193).

In der Schwarzwaldregion bildete sich eine handwerkliche Produktion aus einer ökonomisch gesehen ähnlichen Ausgangslage wie im Rheintal. Auch dort zwang die ertragsarme Land- und Forstwirtschaft zu einem Zuerwerb (vgl. Mohr 1980, S. 431). Dies führte aber nicht zur Ansiedlung einer arbeitsintensiven Billiglohnindustrie, sondern

zu einer Entfaltung des Handwerks. In handwerklicher Heimarbeit wurden bereits vor der Industrialisierung Haushaltsgegenstände, Schnitzereien, Uhrenmalerei und Edelsteinschleiferei praktiziert. Aus dieser handwerklichen Heimarbeit entwickelte sich im Laufe des letzten Jahrhunderts eine hochspezialisierte Präzisionsfertigung in kleineren und mittleren Betrieben. Die Schwarzwälder Uhrenindustrie und ihre erfolgreiche Anpassung an die Strukturkrise der 70er Jahre steht als Symbol für diese Entwicklung.

Im südlichen Schwarzwald (Todtnau) hat sich aus dieser handwerklichen Heimarbeit eine Bürstenfertigung herausgebildet. Die kleinbetriebliche Struktur dieser Bürstenbetriebe kann als ein typisches Beispiel für das Modell der flexiblen Spezialisierung angesehen werden. Unter den Kleinbetrieben bestehen enge Kooperationsbeziehungen um Beschaffung, Vertrieb und auch bei der Herstellung verschiedener Bürsten. Um die Bürstenherstellung herum hat sich eine Bürstenmaschinenindustrie entwickelt, die den deutschen Markt zu 80% und den Weltmarkt zu 33% beliefert (vgl. Mohr 1980, S. 459). Allerdings ist inzwischen die Naturrohstoffbasis dieser Industrie weitgehend verloren gegangen. Als Rohstoffe werden inzwischen weitgehend Kunststoffe oder Importwaren verwendet (Mohr 1980, S. 429).

Im Wiesental hat sich bereits im frühen 19. Jahrhundert eine Textilindustrie herausgebildet, die die Wirtschaftsstruktur des südlichen Scharzwaldes entscheidend geprägt hat. In Folge dieser Textilindustrie ist bereits früh eine Textilmaschinenindustrie entstanden. Diese lockte dann wiederum weitere metallverarbeitende Industrien an (vgl. Mohr 1980, S. 454).

B.2.2 Sonderwege der Nachkriegszeit

Angesichts der ungewöhnlich schlechten Ausgangsbedingungen ist der dynamische Aufholprozess und der rasante Strukturwandel in der südbadischen Wirtschaft der Nachkriegszeit erklärungsbedürftig.

Einige Daten charakterisieren diesen Strukturwandel.

Zwischen 1961 und 1970 wandern fast 40 000 Menschen im RVSO aus der Landwirtschaft ab (vgl. Prognos 1976, S. 66). Zwischen 1970 und 1982 sind es weitere 17 000 Menschen (vgl. Giencke 1986, S. 19). Gemessen an den gesamten Arbeitsplätzen

sind dies im gesamten Zeitraum 16 % aller Beschäftigten, davon alleine in den 60er Jahren 11%, die ihren Arbeitsplatz in der Landwirtschaft verlassen.

Gravierende Schrumpfungsprozesse finden ebenfalls in den Altindustrien statt. Alleine in der Tabakindustrie werden in den 50er Jahren 7000 Arbeitsplätze abgebaut. Heute arbeiten nur noch ca. 1000 Menschen in der Tabakindustrie der Region (gegenüber 11 595 im Jahre 1950). Dieser Strukturwandel ist nicht nur Ergebnis der veränderten Nachfrage- und Angebotsbedingungen: Steigende Reallöhne in der Nachkriegszeit machen die arbeitsintensive Manufaktur zunehmend unrentabel, die südbadischen Tabaksorten treffen nicht mehr den Geschmack, der Zigarrenkonsum verliert gegenüber dem Zigarettenkonsum erheblich an Bedeutung. Zu diesem Strukturwandel trug auch das Ergebnis eines unfreiwilligen "Freisetzungsexperiments" bei, das die Tabakernte Ende der 50er Jahre weitgehend vernichtet hat. Ein Blauschimmelpilz entwich damals aus einem Rastatter Labor und löste eine Seuche aus.

Allein im südlichen Schwarzwald halbiert sich die Anzahl der Arbeitsplätze in der Textilindustrie von ca. 19 500 auf 11400 zwischen 1966 und 1977 (Mohr 1980, S. 451).

Diese Schrumpfungsprozesse wurden weder durch die Ansiedlung großer Massenkonsumgüterindustrien noch durch Auslandsdirektinvestitionen aufgefangen. Der größte Anteil aller Arbeitsplätze durch ausländische Industrieansiedlungen (ca. 72%) in ganz Baden wurde vor dem 2. Weltkrieg geschaffen (nach: Marandon 1977, S. 186), und zwar vor allem durch die Schweizer Industrien.

Trotz dieser relativ ungünstigen Ausgangslage gelang in den 60er Jahren vor allem im RVSO ein wesentlich schnelleres Wachstum der Industriebeschäftigung als im baden-württembergischen Durchschnitt (vgl. Prognos 1976, S. 67; Laufer 1979, S. 388). Insgesamt wurden in den 60er Jahren in der Industrie ca. 13 000 Arbeitsplätze zusätzlich geschaffen. Dabei war die Dynamik vor allem auf den Ortenaukreis konzentriert, in dem alleine 7000 der neu geschaffenen Industrie-arbeitsplätze entstanden. Die bedeutendste relative Veränderung hat der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald erfahren (vgl. Prognos 1976, S. 68).

Die überwältigende Mehrzahl der in den 60er Jahren neu geschaffenen Arbeitsplätze entstand allerdings im Dienstleistungssektor (+ 35 000 Arbeitsplätze) (vgl. Prognos 1976, S. 66, S. 68 und S. 84).

	Regionalverband		Baden-	
	Südl. Oberrhein		Württemberg	
	<u>1961</u>	<u>1970</u>	<u>1961</u>	<u>1970</u>
Land- und Forstwirtschaft	23,8	12,2	15,6	7,9
Produzierendes Gewerbe	41,2	44,3	53,0	54,7
Dienstleistungen	35,0	43,5	31,4	37,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0

Tab. 1 Beschäftigte nach Hauptwirtschaftsbereichen
(in Prozent, Quelle: Prognos 1976, S. 66)

Die Region wird frühzeitig zur Dienstleistungsregion (vgl. Tab. 1). Diese Entwicklung ist in der Mitte besonders ausgeprägt, während der Süden und der Norden "normalere" Pfade gehen.

Damit einher geht, daß die Mitte der Region sowohl im Bundes- als auch im Landesvergleich als relativ wenig industrialisiert angesehen werden muß (vgl. Tab. 1 und Tab. 3).

Mit dieser Entwicklung entspricht vor allem die Mitte der Region nicht den Erwartungen der Theorien des Strukturwandels. Man kann behaupten, daß Teile der Region eine zentrale Entwicklungs- und Industrialisierungsphase, die der industriellen Massenproduktion, überspringen, und sich frühzeitig zu einer "postindustriellen" Region entwickeln. Dieses Überspringen ist im doppelten Sinne zu verstehen: Betrachtet man die drei großen Sektoren Landwirtschaft, Industrie und Dienstleistungen, so fällt auf, daß die Industrialisierungsphase zum Teil übersprungen wurde. Betrachtet man die Industrie, dann kann man feststellen, daß die Phase der kapitalintensiven Massenproduktion eine geringe Rolle spielt.

Wie dieser Sprung von der Agro- zur Dienstleistungsökonomie zu bewerten ist, kann allerdings erst aus der Art und der Struktur der Dienstleistungen analysiert werden (siehe unten).

Eine weitere erklärungsbedürftige Tatsache ist, daß in Südbaden nicht nur periphere Industrien, die strukturschwache Räume prägen, angesiedelt sind, sondern daß sich bis Anfang der 70er Jahre die vier dynamischsten Wirtschaftssektoren der Bundesrepublik zu den Hauptarbeitgebern herausgebildet haben. 1973 befinden sich etwa 38% aller Arbeitsplätze in den vier dynamischsten Sektoren der 70er und 80er Jahre: der Elektrotechnik, dem Maschinenbau, der Chemieindustrie und EBM-Industrie (nach: Prognos 1976, S. 74). Im RVSO haben diese Branchen entscheidend das Wachstum der Industrie-arbeitsplätze geprägt.

	1970	1974
SK Freiburg	109	101
LK Breisgau-Hochschwarzwald	75	71
LK Emmendingen	145	144
Ortenaukreis	151	144
Regionalverband Südlicher Oberrhein	125	116
Baden-Württemberg	184	166
Bundesrepublik	142	131

Tab. 2 Industriebeschäftigtenbesatz in den Stadt- und Landkreisen
(Quelle Prognos 1976, S. 69)

Zwischen 1964 und 1970 entstanden dort ca. 12 000 zusätzliche Arbeitsplätze. Die Industrialisierung der Region entspricht damit nicht dem herkömmlichen Stufenmodell, das in der Modernisierungstheorie entwickelt worden ist. Dieses Stufenmodell beobachtet verschiedene Industrialisierungsstufen, in denen verschiedene Produktionsfaktoren eine ausschlaggebende Rolle gespielt haben (vgl. Krieger 1985, S. 57ff) und die aus-

schlaggebend für die Spezialisierung einer Region in der internationalen Arbeitsteilung waren.

Am Anfang der Industrialisierung spielt das Vorhandensein natürlicher Rohstoffe eine zentrale Rolle für die Spezialisierung der Region (Bergbau, Landwirtschaft). Im weiteren Verlauf sind die Produktionsfaktoren Kapital und Arbeit ausschlaggebend für das Spezialisierungsmuster. Bei Kapitalknappheit und hohem Arbeitskräftepotential ist das Industrialisierungsmuster eher arbeitsintensiv, im umgekehrten Fall eher kapitalintensiv. In frühindustrialisierten Regionen und in kapitalarmen weniger entwickelten Regionen überwiegen die arbeitsintensiven Industrien, wie Textil, Leder, Nahrungsmittelverarbeitung (periphere Heckscher-Ohlin-Industrien). Seit den 20er Jahren entwickeln sich dann die kapitalintensiven Industrien der Massenproduktion, Auto, Chemie, Elektrogeräte etc. (zentrale Heckscher-Ohlin-Industrien).

Seit den 20er Jahren entwickeln sich dann die kapitalintensiven Industrien der Massenproduktion, Auto, Chemie, Elektrogeräte etc. (zentrale Heckscher-Ohlin-Industrien).

In einer dritten Phase werden das Bildungsniveau und technische Erfahrungen und Fertigkeiten zu zentralen Produktionsfaktoren (Humankapitalintensive Produktion). Es

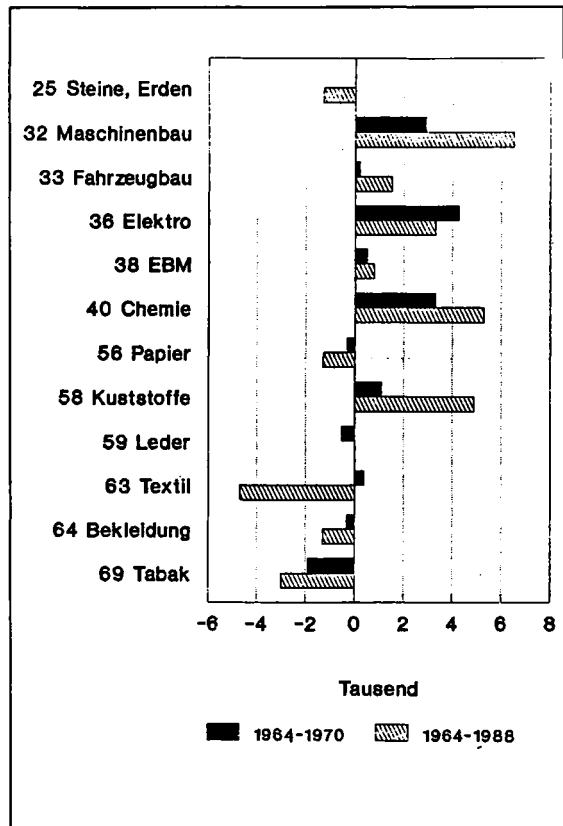


Abb. 7 Wachstum und Schrumpfung in der Industrie

Veränderung in der Beschäftigtenzahl im Regionalverband Südlicher Oberrhein 1964-1988 (Quelle: eigene Berechnungen)

handelt sich um die Produktion und Entwicklung neuer Produkte und Produktionsverfahren, die am Anfang des Produktzyklus stehen (vgl. Vernon 1979). Diese "Schumpeter-Industrien" zeichnen sich durch extrem hohe Produktivität und Löhne, sowie einen vergleichsweise niedrigen Kapitaleinsatz aus.

Die Industriestruktur im RVSO war bis zum 2. Weltkrieg noch sehr stark rohstoffbezogen, bzw. dominiert von "peripheren Heckscher-Ohlin-Industrien": Im Süden der Kaliabbau (Buggingen), in der Mitte die arbeitsintensiven zum Teil rohstoffbezogenen Industrien, wie Tabak, und im Norden die Holz- und Papierverarbeitung (vgl. Laufer 1979, S. 22ff; Mussler 1961), Glas, Leder, Textilien (vgl. Michna 1983, S. 114). Die Phase der kapitalintensiven Massenproduktion in Großbetrieben scheint hingegen in der Region eine geringe Rolle gespielt zu haben. Seit den 60er Jahren geht die Dynamik von sog. Schumpeter-Industrien (Chemie, Feinmechanik) aus.

Maschinenbau und Elektrotechnik gehören der Typologie nach (vgl. Krieger 1985, S. 54) zwar eher zu den "zentralen Heckscher-Ohlin-Industrien", aber es bestehen begründete Zweifel, ob dies tatsächlich für die Region zutrifft.

Aus dem vorliegenden Datenmaterial kann nämlich nicht geklärt werden, auf welchen Verarbeitungsstufen diese Industrien hauptsächlich angesiedelt sind. Aus der Literatur läßt sich allerdings entnehmen, daß es wohl weder um den Bereich der umwelt- und kapitalintensiven Grundstoffherstellung (z.B. bei der Chemie), noch um die Massenkonsumgüterherstellung (z.B. bei der Elektrotechnik) handelt. Dagegen spricht, daß die Betriebsgrößenstruktur der meisten Betriebe relativ klein ist (siehe unten). Der Schwerpunkt der Produktion liegt eher bei der Verarbeitung und der Veredelung (Laufer 1979, S. 19). Die Industriestruktur entspricht daher eher den Industrien, die aus der Krise der Massenproduktion seit Anfang der 70er Jahre als relative Gewinner hervorgekommen sind: der flexiblen Spezialisierung.

B.3 Südbaden - Besonderheiten in der Region heute

Aus der historischen Analyse konnten bereits einige Besonderheiten der Region herausgearbeitet werden, v.a. der untypische, eher kleinindustriell geprägte Industrialisie-

runbspfad, die herausragende Bedeutung des Dienstleistungssektors und das noch relativ starke Gewicht der Landwirtschaft. Diese Grundstruktur scheint herausragende Bedeutung für die große Attraktivität der Region zu haben. Die Region ist heute in vielerlei Hinsicht eine ausgeprägte Wachstumsregion. Die zentrale Zukunftsfrage, die sich daher für die Region stellt, ist weniger die nach einer weiteren Beschleunigung des Wachstums, sondern die nach den Grenzen und der ökologischen Kanalisierung dieser Entwicklungen.

Südbaden muß heute als eine Region mit drei Teilgebieten aufgefaßt werden, die jeweils ein ausgeprägtes eigenes Profil aufweisen.

Ökonomisch und ökologisch ist der Süden am krisenanfälligsten. Die Industriestruktur steht auf zwei Säulen, der Textilindustrie und der Chemieindustrie. Während die eine bereits ihren Anpassungsprozeß an die Weltmarktzwänge und die neue internationale Arbeitsteilung hinter sich hat, steht der anderen im Kontext mit der ökologischen Frage noch ein erheblicher Anpassungsprozeß bevor. Die Region hat einen unterentwickelten Dienstleistungssektor. In Bezug auf Forschung, Planung, Innovation und Finanzierung scheint die Region sehr stark von der Metropole Basel abhängig zu sein. Dies bedeutet auch, daß die Anpassungsfähigkeit der Region nicht unwesentlich von den Entwicklungen in Basel abhängt.

Die Mitte der Region ist der ausgesprochene Dienstleistungspol. Dies gilt für die unterschiedlichsten Aktivitäten, von öffentlichen Einrichtungen über unternehmensnahe Beratung, das Gesundheitswesen bis zum Tourismus. Der bedeutende Anteil der Landwirtschaft und der niedrige Industrialisierungsgrad läßt die Mitte wie eine heile, intakte Welt erscheinen, die von den industrialistischen Zerstörungsprozessen noch halbwegs verschont geblieben ist. Dieser Faktor macht die große Attraktivität für Touristen und Zuwanderer aus. Die Zukunftsfrage für diese Teilregion wird sein, inwieweit sie die Wachstumsprozesse bewältigt, ohne ihre Attraktivität zu verlieren. Will sie ihr eigenständiges Profil halten, sind Konzepte gefragt, die gleichzeitig bewahren und die vorhandenen Strukturschwächen aufheben.

Der Norden der Region ist ähnlich wie der Süden stark industrialisiert. Auffällig ist allerdings der hohe Grad an Diversifikation sowohl in der Industrie als auch im Dienstleistungsbereich. Die Vielfalt und die breite Streuung der ökonomischen Aktivitäten, die von der Rohstoffgewinnung (Holz, Glas) bis zur Endfertigung gehen,

machen die Region ökonomisch relativ krisenfest. Die diversifizierte Ausgangsbasis läßt auch eine hohe Anpassungsflexibilität für eine verstärkte ökologische Ausrichtung der Regionalentwicklung erwarten.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein (der Norden und die Mitte) ist die Region Baden-Württembergs mit dem höchsten Bevölkerungswachstum. Zwischen 1974 und 1984 sind etwa 30 000 Menschen in die Region zugewandert (Giencke 1986, S. 9). Mit einem Bevölkerungswachstum von 3,6% zwischen 1978 und 1985 liegt die Region damit weit über dem baden-württembergischen Durchschnitt von 1,6% (vgl. Tabelle 3, in: Baden-Württemberg, Landesentwicklungsbericht 1986). Es sind vor allem junge Leute, die zur Ausbildung in die Region ziehen. Allerdings unterscheidet sich die Altersstruktur der Region nicht dramatisch von der in Baden-Württemberg.

Die Zuwanderungsbewegung gilt nicht für die Mittelbezirke Lörrach und Schopfheim. In beiden Bezirken fand eine Abwanderung statt, die zum Teil auf die ökonomischen Strukturprobleme, zum Teil aber auch auf den Verlust an Lebensqualität in einer weitgehend versiegelten Region zurückzuführen sind (vgl. Stat. Landesamt 1989, Bd. 395, S. 37 und 41).

Als ausgeprägte Wachstumsregion muß der Regionalverband Südlicher Oberrhein auch hinsichtlich der Arbeitsplatzentwicklung bezeichnet werden. In absoluten und relativen Zahlen rangiert sie auf Platz 3 mit einem Zuwachs von ca. 21 000 Beschäftigten oder von 7,7% zwischen 1978 und 1985. Diese Entwicklungen weichen ebenfalls beträchtlich vom baden-württembergischen Trend ab. Im ganzen Land wurden in dieser Zeit lediglich 2,2% mehr Arbeitsplätze geschaffen.

Eine unterdurchschnittliche Entwicklung gab es während dieser Zeit nur im Mittelbezirk Lörrach (+ 4,3%) (vgl. Stat. Landesamt 1989, Bd. 395, S. 57).

Anders als im Landestrend entwickelt sich auch die Arbeitsplatzstruktur. Der Dienstleistungssektor wächst in der Region langsamer als im baden-württembergischen Durchschnitt. Trotzdem werden in ihm die meisten zusätzlichen Arbeitsplätze geschaffen (+ 16 452 Arbeitsplätze zwischen 1978 und 1985 oder 80% aller neuen Arbeitsplätze). Erstaunlich ist, daß entgegen dem landesweiten Trend in der Industrie in diesem Zeitraum kein Arbeitsplatzabbau stattfand, sondern daß selbst in der Industrie noch eine gewisse, wenn auch bescheidene Anzahl von Arbeitsplätze geschaffen wurde (+ 3 460 oder 2,5%). Im Land hingegen wurden 1,2% der Industrie-arbeitsplätze abgebaut. Auch

der Arbeitsplatzabbau im ersten Krisenzyklus nach 1974/75 lag in der Region unter dem baden-württembergischen Durchschnitt (vgl. Giencke 1986, S. 15). Dies deutet auf eine erhebliche Krisenfestigkeit und Anpassungsfähigkeit der regionalen Industriestruktur hin!

Auch hier bildet der Mittelbezirk Lörrach (mit - 2,3%) eine Ausnahme. Zwischen 1970 und 1977 sank die Industriebeschäftigung im Landkreis Lörrach sogar um 20,4% oder um ca. 6500 Arbeitsplätze (nach: RHB 1980, S. 124).

Industriedichte der Teilregionen Südbadens			
Norden	Mitte	Süden	Baden-Württemberg

Tab. 3 Industriedichte der Teilregionen Südbadens

(Quelle: IHK 1988, S.24)

Mit einer weitaus unterdurchschnittlichen Industriedichte gelingt dem Regionalverband Südlicher Oberrhein also sowohl im Gesamtdurchschnitt, als auch in der Industrie selber eine Entwicklung, die über dem Durchschnitt eines Landes liegt, das zudem in der BRD überdurchschnittlich gut dasteht. Die Industriedichte in der Mitte der Region weicht beträchtlich vom Landesdurchschnitt ab (vgl. Tabelle IHK 1988, S. 24).

Eine überdurchschnittliche Dynamik aus einer unterdurchschnittlichen Ausgangsbasis heraus läßt sich auch aus der Dynamik der Exporte der Region ablesen. Die Exportquote der Industrie wächst zwischen 1982 und 1984 von 21,6% auf 24% um 2,4 Prozentpunkte, während sie im Land von 30,2 auf 31,3 % wächst (vgl. Hauser 1985, S. 62). Aber nicht nur auf der Exportseite, sondern auch auf der Importseite scheint die Dynamik der Integration der regionalen mit der nationalen und internationalen Wirtschaft schneller voranzuschreiten, als die innerregionalen Verflechtungen. HAUSER (1985, S. 63f) beobachtet, daß der Gesamtumsatz in der Region schneller ansteigt, als der Umsatz aus der eigenen Erzeugung. Dies deutet darauf hin, daß die Produktion immer vorleistungsintensiver geworden ist, d.h. daß die Bedeutung der Veredelung in der Region zugenommen hat. Den Entwicklungen können aber auch Preiseffekte zugrundeliegen. Insgesamt scheint die Exportorientierung der Region nicht einheitlich zu sein. Die dynamischsten Branchen der Region haben eine überdurchschnittliche Exportquote (S.

64). Insgesamt bescheinigt HAUSER der Region eine hohe industrielle Anpassungsfähigkeit an die weltwirtschaftlichen Veränderungen, was durch das relativ gute Abschneiden der Industrie in der Weltwirtschaftskrise der 70er und 80er Jahre bestätigt wird.

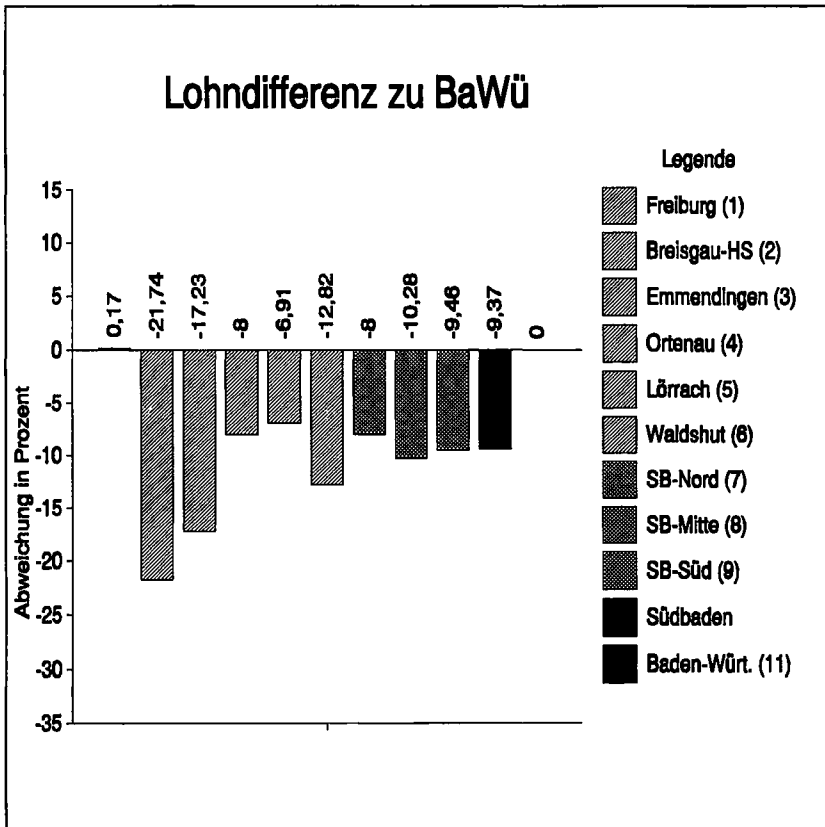


Abb. 8 Vergleich der durchschnittlichen Löhne mit Baden-Württemberg
(Quelle: Berechnungen nach Arbeitsstättenzählung 1987)

Das Leistungsprofil der Region hat allerdings auch einen Preis. Die Lohn- und Gehaltssumme pro Arbeitnehmer im Verarbeitenden Gewerbe liegt um 8,5% unter dem baden-württembergischen Durchschnitt (vgl. Euba 1988, S. 18). Der Abstand der Wirtschaftsleistung pro Kopf liegt um ca. 10% unter dem baden-württembergischen Durchschnitt. Eine Erklärung hierfür wird in der weiteren Analyse entwickelt. Man kann vorgreifend feststellen, daß dies mit dem überdurchschnittlichen Anteil der Landwirt-

schaft an der Wertschöpfung zusammenhängt, mit der überdurchschnittlichen Frauenerwerbsquote (mit einem Anteil von 3-5% über dem Landesdurchschnitt), sowie der starken Bedeutung des Tourismus. Die Frauenbeschäftigung findet immer noch in Bereichen mit relativ niedriger Entlohnung und niedriger Produktivität statt (so z.B. im Tourismusbereich oder in der Textilindustrie). Schließlich dürfte der hohe Anteil kleiner Betriebe in der Region, sowie die noch vorhandene Bedeutung der traditionellen Industrien eine gewisse Rolle spielen.

Das relativ günstige Abschneiden des Regionalverbandes in der Beschäftigtenentwicklung hat allerdings nicht verhindern können, daß eine überdurchschnittliche Arbeitslosigkeit vorherrscht. Ende 1988 gab es im RVSO über 20 000 Arbeitslose. Mit einer Arbeitslosenquote von 6,4% liegt die Region damit weit über dem Landesdurchschnitt, wenn auch unter dem Bundesdurchschnitt (vgl. IHK 1988, S. 27). Besonders Freiburg ist davon betroffen. Aus der hohen Arbeitslosigkeit kann aber nicht das Bild einer Krisenregion abgeleitet werden - sie ist vor allem das Ergebnis einer sehr hohen Zuwanderung in die Region.

Die Situation sieht in den Arbeitsamtsbezirken Lörrach und Waldshut besser aus: Dort waren 1989 nur 3,9% bzw. 3,6% der Beschäftigten arbeitslos gemeldet (Arbeitsamt Lörrach vom Juli 1989).

Eine sektorale Analyse soll im Folgenden das Leistungsprofil der Region noch vertiefen.

B.3.1 Die Landwirtschaft

Noch immer ist die Region durch einen weitaus überdurchschnittlichen Anteil der Land- und Forstwirtschaft geprägt. Dies gilt vor allem für die Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen, in denen 5,7 bzw. 4,4% der Bruttowertschöpfung noch in der Landwirtschaft geleistet werden. Im RVSO beträgt der Anteil der Landwirtschaft noch 2,6%, während im ganzen Land nur noch 1,8% der Wertschöpfung aus der Landwirtschaft kommen (Münzenmaier 1987, S. 172). In Lörrach liegt der Anteil dagegen mit 1,5% unter dem Landesdurchschnitt. Die Landwirtschaft ist durch

Sonderkulturen wie Obstanbau und Weinbau geprägt. Es ist vor allem eine Nebenerwerbslandwirtschaft mit relativ kleinen Parzellen.

1983 waren immer noch 62,5 % aller landwirtschaftlichen Betriebe im RVSO kleiner als 5 ha, in Baden-Württemberg sind es nur 45,4% (vgl. Giencke 1986, S. 18).

Die Landwirtschaft ist derzeit einem erheblichen Strukturwandel unterworfen. Viele der Nebenerwerbsbetriebe werden kaum noch an die nächste Generation weitergegeben werden. Da die Nebenerwerbslandwirtschaft allerdings sehr wesentlich zur Erhaltung der sozialen und ökologischen Struktur im ländlichen Raum beiträgt (vgl. dazu Priebe 1990), stellt sich die Frage ihrer Förderung in Zukunft mit besonderer Vehemenz.

Diese Frage kann nicht isoliert von der EG-Agrarpolitik, der regionalen Agrarstrukturpolitik und der Produktlinie Ernährung (vom Anbau über die Verarbeitung und den Verbrauch bis zum Abfall) diskutiert werden. Daher sind die weiteren Absatzwege der Landwirtschaft genauer zu untersuchen.

Als ausgesprochenen ländlichen Raum kann man die Region nicht bezeichnen, weil eine sehr große räumliche Nähe zu dem Dienstleistungszentrum Freiburg, dem Industriepol Hochrhein-Basel und dem sehr durchmischten Industrieraum Offenburg besteht. Gerade diese kleinräumige Stadt-Land-Beziehung eröffnet eventuell neue Entwicklungsmöglichkeiten und Absatzwege.

Auch die nahrungsmittelverarbeitenden Industrien sind in der Region leicht überdurchschnittlich vertreten. Im Norden liegt die Anzahl der Beschäftigten in der NM-Industrie und der Tabakverarbeitung um 16,8% über dem baden-württembergischen Durchschnitt, in den anderen Teilregionen sind es ca. 14% (Eures 1990, nach: Stat. Landesamt). Die Industrien sind allerdings überdurchschnittlich konzentriert, und es stellt sich die Frage, ob sie in eine bedürfnisorientierte Produktlinie kleinbäuerliche Landwirtschaft - Weiterverarbeitung - Ernährung in der Region integriert ist. Dies dürfte weder für die Tabakindustrien im Norden noch für die Schokoladenfabriken im Süden gelten.

Angesichts der starken Bedeutung der Nebenerwerbslandwirtschaft würde dies einen erheblichen förderungswürdigen Schwachpunkt in der Wirtschaftsstruktur darstellen. In der Fallstudie Tourismus und Ernährung werden diese Zusammenhänge detaillierter untersucht. Hier werden auch Vorschläge entwickelt, wie das Defizit einer

unzureichenden Nahrungsmittelverarbeitung, die an den kleinbäuerlichen Strukturen ansetzt, überwunden werden könnte.

B.3.2 Industrie in der Region

Wesentliche Strukturdaten der Industrie in der Region sind bereits in der Darstellung der historischen Entwicklung vorgestellt worden. Es existieren keine aktuellen, ins Detail

Anzahl der Beschäftigten	1988	1973
Maschinenbau	13 925	9 700
Elektrotechnik	13 914	15 800
Chemie	10 371	8 400
Kunststoffe	7 262	3 600
Druckerei	5 738	6 100
EBM-Waren	4 538	4 300
Holzbearbeitung	4 398	5 900
Textilgewerbe	3 299	7 200

Tab. 4 (Quellen: Prognos 1976, S. 74 und IHK 1988, S. 24)

gehenden Untersuchungen zum produzierenden Gewerbe in der gesamten Region. Das letzte Wirtschaftsgutachten - das der Prognos - stammt aus dem Jahre 1976. An der damals festgestellten grundsätzlichen Struktur hat sich einiges wesentliches geändert (siehe Tab. 4).

Die acht Branchen in Tab. 4 haben 1973 noch 61% der Gesamtbeschäftigung ausgemacht, heute sind es 67%. Neben dem Konzentrationsprozeß zugunsten weniger Branchen hat sich auch die Branchenstruktur seit Anfang der 70er Jahre entscheidend geändert. Die Bedeutung der Verbrauchsgüterindustrien und der Nahrungs- und Genußmittelindustrie ist von fast 40% auf 34% gefallen, während der Anteil der

Investitionsgüter von 41% auf 48% angestiegen ist. Gewinner der Entwicklung waren vor allem die Chemieindustrie, der Maschinenbau und die Kunststoffindustrie. Verlierer der Entwicklung sind die Textilindustrie, die Holzbearbeitung und die Elektroindustrie. Vergleicht man die realen Entwicklungen mit der damaligen Prognose von PROGROS, so stellt sich heraus, daß diese damals insgesamt zu ungünstig eingeschätzt wurden. Prognos ging damals von einer im Vergleich zum Landesdurchschnitt ungünstigen Entwicklung aus. Der Wirtschaftsstruktur in der Region wurde eine relativ ungünstige Verteilung von wachsenden und schrumpfenden Branchen bescheinigt. Dies sollte aber wegen der günstigen Standortbedingungen (Freizeitwert, Verkehrsinfrastruktur, Bildungsniveau etc.) zum großen Teil ausgeglichen werden. Obwohl Prognos die Zahl von Industriearbeitsplätzen um 11 000 (ca. 10%) gegenüber den tatsächlichen Ereignissen überschätzt hat, so wurde doch die Entwicklung im Vergleich zu Baden-Württemberg unterschätzt. Die Region hat die Krisen 74/75 und 80/81 besser überstanden als das Land (siehe oben).

Was von Prognos eher negativ bewertet wurde, kann angesichts der ökologischen Krise eher positiv gesehen werden: das weitgehende Fehlen des Fahrzeugbaus in der Region. Dies erweitert die Chancen, daß eine ökologische Verkehrspolitik auf einen geringeren Widerstand stößt als z. B. im Stuttgarter Raum.

Die Industriestruktur ist zwischen Lörrach und Offenburg äußerst verschiedenartig. Mit Abstand die größten ökonomischen Strukturprobleme hat der Süden. Am Hochrhein konzentrieren sich gleichermaßen Krisenindustrien, die in den letzten Jahren beträchtliche Schrumpfungsprozesse erleben mußten und eine hochgradig umweltbelastende Schwerindustrie. Die Strukturkrise der Textilindustrie trifft vor allem das Wiesental. Da einzelne Betriebe dort zum Teil die ganze lokale Wirtschaftsstruktur beherrschen (vgl. Mohr 1980, S. 428), hatte dies lokal dramatische Auswirkungen. Durch den Zuwachs des Pendlerstroms nach Basel und Abwanderungen wurde dieser Strukturwandel "bewältigt" (ebda. S. 453). Derzeit arbeiten etwa 14 000 Pendler aus der Region in Basel (RHB 1980, S. 116).

Basel ist allerdings nicht nur als eine der wichtigsten Arbeitsstätten der entscheidende Pol der Region, sondern auch in Bezug auf die Produktion am Hochrhein. Die Bedeutung der Basler Chemiegiganten Ciba-Geigy, Sandoz, Lonza und Hoffmann-La Roche für den Hochrhein ist herausragend. In der Stadt Rheinfelden waren 1984 von

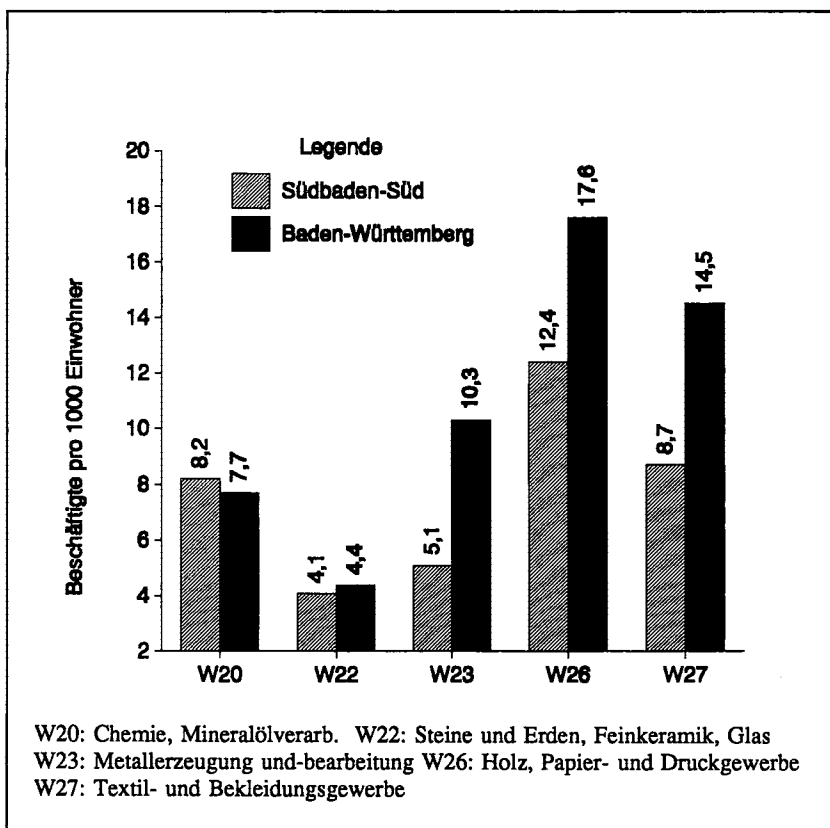


Abb. 9 Stärken und Schwächen der Industrie in Südbaden-Süd

(Landkreise Lörrach und Waldshut, Quelle: Berechnet aus Arbeitsstättenzählung 1987)

3139 Industriearbeitsplätzen 2756 in der Grundstoff- und Produktionsgüterindustrie, namentlich bei der Aluminiumhütte (Alusuisse) und dem Chemiewerk Degussa und der ehemaligen Dynamit Nobel (heute Hüls Troisdorf AG) (vgl. Mohr 1987, S. 74, Wirtschaft und Standort 1988, S. 56).

Im Süden sind lediglich die Chemie- und die Textilindustrie im Vergleich zu Baden-Württemberg überdurchschnittlich repräsentiert. Bei den anderen Industrien existieren zum Teil gravierende Schwächen. Abb. 9 zeigt, daß die Defizite beim

Maschinenbau und bei der Elektrotechnik besonders groß sind, während Chemie und Textil besonders herausragen.

Die Region und vor allem die Entwicklungsachse am Hochrhein ist geprägt von einer Massierung von ökologischen Problemen. Zahlreiche aus der Frühzeit der Chemieproduktion stammende Altlasten, eine im Landesvergleich herausragende Versiegelung der Landschaft durch Industrien und großflächige Verbrauchermärkte, eine Zuspitzung der ökologischen Folgeprobleme des Individualverkehrs auf dieser europäischen Verkehrsdrehscheibe beeinträchtigen die Lebensqualität in dieser Gegend erheblich (siehe genauer weiter unten). Auch für die tragende Säule der Wirtschaft dieses Grenzraumes, die Chemieindustrie, können unerwartete Krisenentwicklungen nicht ausgeschlossen werden. In den 80er Jahren mußte bereits ein größeres Chemiewerk der Region, der Pentachlorphenolproduzent Dynamit Nobel, die Werkstore aus Umweltgründen schließen und sich einer umfassenden Produktionskonversion unterziehen. Es ist nicht auszuschließen, daß Dynamit Nobel kein Einzelfall bleibt.

Vollkommen anders sind die Industriestrukturen in den drei Kreisen Breisgau-Hochschwarzwald, Emmendingen und Freiburg.

Die vier Hauptarbeitgeber im Mittelbereich sind der Maschinenbau, die Elektrotechnik, Holz-Papier und Druckgewerbe, sowie die Nahrungsmittelindustrie. Außer der Nahrungsmittelindustrie sind alle sehr unterdurchschnittlich vertreten.

Der in der Rheinebene gelegene Teil des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald war bis in die 50er Jahre hinein ein weitgehendes industrielles Vakuum mit einer Industriedichte von lediglich 29 Industriebeschäftigten je 1000 Einwohner im damaligen Landkreis Freiburg. Die Industrialisierung setzte erst Mitte der 50er Jahre in Folge des Verkehrsanschlusses des Kreises ein. Schwerpunkte sind die Kunststoffverarbeitung (Polystyrol in Staufen) und die Elektrotechnik. Die Struktur ist mittelständisch, mit einer Großzahl spezialisierter Produktionsstätten. Viele Betriebe sind als Auslagerungen aus der Stadt Freiburg entstanden. Im ehemaligen Landkreis Hochschwarzwald ist die Industriedichte wesentlich größer. Diese Teilregion nahm an dem typisch schwarzwälderischen Industrialisierungspfad (s. oben) teil (vgl. Mohr 1988).

Lokale Strukturprobleme hat vor allem die Schließung des Kalibergwerkes in Buggingen mit sich gebracht, das lange Zeit die BASF mit Rohstoffen versorgte. Andere chemiebezogene Rohstoffgewinnung (Malmkalke in Efringen-Kirchen) oder Baustoff-

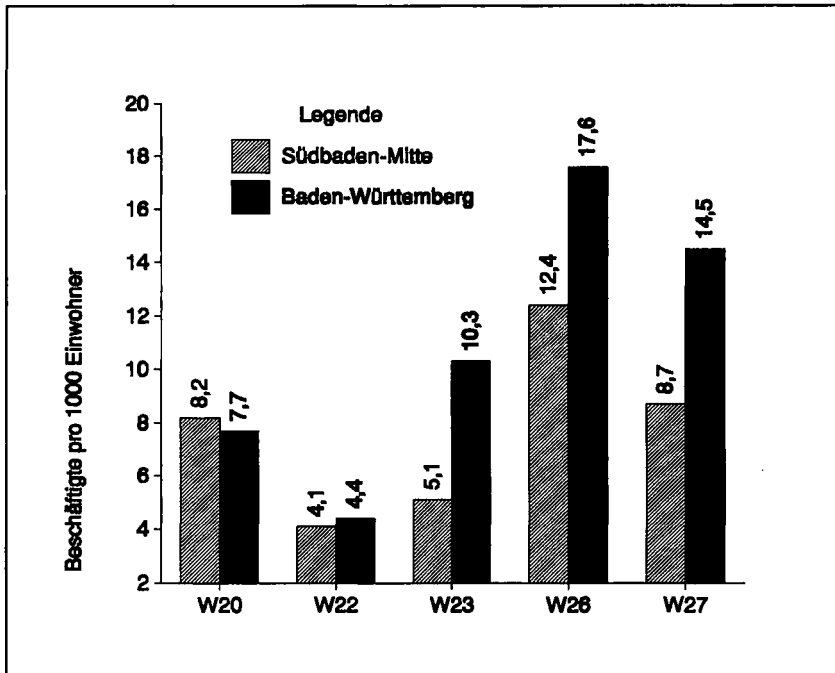


Abb. 10 Stärken und Schwächen der Industrie in Südbaden-Mitte
 (Freiburg, Breisgau-Hochschwarzwald, Emmendingen)
 (Quelle: Berechnungen nach Arbeitsstättenzählung 1987)

gewinnung (Tonwerke und Ziegelhütten in Kandern) existieren noch (vgl. Stadelbauer 1983, S. 102).

Eine ähnliche Struktur hat auch der Landkreis Emmendingen. Im Simonswäldertal haben sich die Scharzwaldindustrien Uhren und Textil herausgebildet. Zusammen mit der Tabakindustrie gehören haben diese Industrien in den letzten 15 Jahren einen erheblichen Arbeitsplatzabbau erleiden müssen (vgl. Nägler 1988, S. 38).

Im Rheintal haben sich einige Betriebe des Maschinenbaus, der Stahlverarbeitung und des Fahrzeugbaus herausgebildet. Der Landkreis gilt als ausgesprochen strukturschwach. Die vorhandene Industrie hat eine relativ niedrige Produktivität. Im Vergleich zum Land beträgt der Umsatz je Beschäftigten nur 67% im verarbeitenden Gewerbe (Körschges 1981, S. 334). Auch das industrielle Wachstum ist unterdurchschnittlich. Diese Zahlen deuten darauf hin, daß die weiter oben vorgenommene relativ positive

Einschätzung der Entwicklung im RVSO nicht ganz aufrechterhalten werden kann. Der Landkreis scheint sich nicht vollkommen von den Problemen, die mit der Krise der Tabakverarbeitung und der Textilindustrie verbunden sind, erholt zu haben. Die Industriestruktur ist ausgesprochen kleinbetrieblich. Von 286 Industriebetrieben haben nur 5 mehr als 500 Mitarbeiter (vgl. Körschges, 1981). Es finden sich darunter zahlreiche hochspezialisierte mittlere Unternehmen im Werkzeug-, Form- und Karosseriebau, Vorrichtungsbau, Kunststoffspritzguß, Bau elektronischer Prüfmittel und der Medizin- und Labortechnik. Zahlreiche Betriebe haben sich auf die Fertigung von Präzisionsteilen spezialisiert (vgl. Wirtschaft und Standort 1988, S. 38). 19% aller Erwerbstätigen arbeiten im Handwerk (Zeller 1981, S. 338).

Von den größeren Betrieben muß vor allem das Aluminiumwalzwerk in Teningen herausgehoben werden, das unter anderem Alufolien herstellt.

In Freiburg selber dominieren die Chemie und Pharmaindustrie (z.B. Rhodia, Gödecke) und die Elektrotechnik (z.B. Intermetall, Litef, Hellige, Siemens) (vgl. unten zum medizinisch-technischen Komplex). Es finden sich hier zahlreiche Industriebeteiligungen ausländischer Konzerne. Historisch sind die meisten davon nicht als Industrieansiedlung erfolgt, sondern durch Beteiligung und Kauf bestehender Betriebe.

Von besonderer Problematik ist der Freiburger Rüstungsbetrieb Litef, der sich angesichts der augenblicklichen Entschärfung der Blockkonfrontation vor erhebliche Absatzprobleme gestellt sieht, die eine Rüstungskonversion erforderlich machen.

Die Freiburger Wirtschaftsförderung wirbt insbesondere mit der Betriebsstruktur in den wichtigsten "Zukunftstechnik-Bereichen" (Materialien, Pharmazie, Medizin, Mikroelektronik, physikalische Technik, Energie- und Solartechnik) in denen jeweils ca. 500 - 2500 Beschäftigte ihren Arbeitsplatz finden. Diese Struktur ist gekennzeichnet durch ein Netz von einem Großbetrieb, mehreren kleineren Betrieben und zahlreichen öffentlichen und privaten Forschungsaktivitäten (vgl. AG Stadtentwicklung 1989, S. 30).

Gemessen an dem baden-württembergischen Standard hat der Ortenaukreis das normalste Profil. Auffällig ist aber die breite und sehr diversifizierte industrielle Basis. Diese Unterregion hat nach wie vor einen starken rohstoffbezogenen Sektor mit der Glasherstellung und der Holzwirtschaft. Hinzu kommt aber auch noch eine überdurchschnittlich stark vertretene Metallherzeugung und eine relativ bedeutsame chemische Industrie. Holz-Papier-Druck und Maschinenbau sind die bedeutendsten Arbeitgeber der

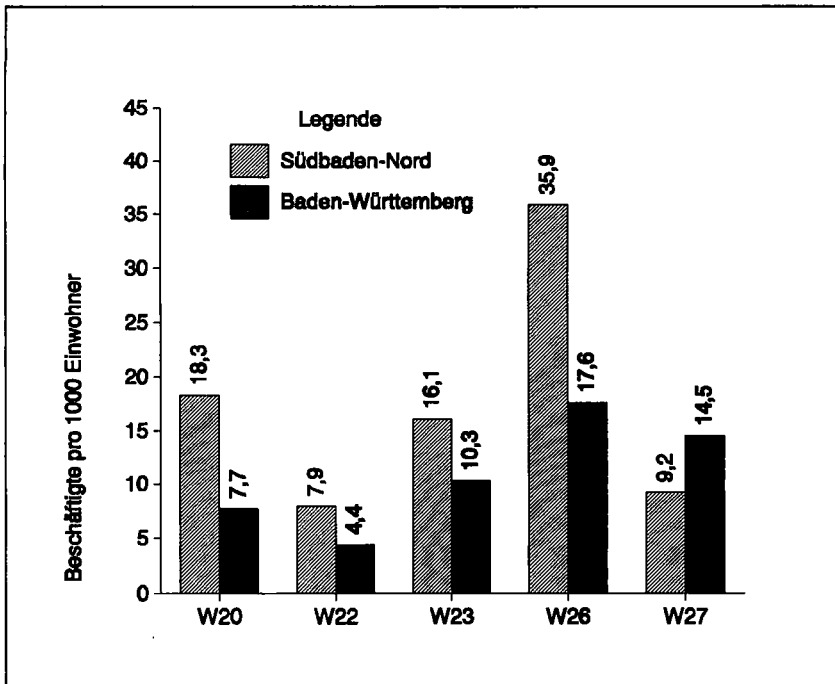


Abb. 11 Stärken und Schwächen der Industrie in Südbaden-Nord (Ortenaukreis)
(Quelle: Berechnet nach Arbeitsstättenzählung 1987)

Region.

Nach einer ersten rohstoffbezogenen Industrialisierungsphase im 19. Jahrhundert und der in der Zwischenkriegszeit erzwungenen Industrialisierungspause haben sich in der Nachkriegszeit zahlreiche sehr unterschiedliche Industriebetriebe angesiedelt. Die Region hat einen Industrialisierungsgrad, der annähernd mit dem baden-württembergischen Durchschnitt zu vergleichen ist. Sie gilt als der industrielle Pol Südbadens. Nahezu alle Wachstumsindustrien (Pharmazie, Chemie, Elektrotechnik, Maschinenbau, Kunststoff, Konsumgüter, Stahlrecycling etc.) haben sich in der Region angesiedelt (vgl. Michna 1983). Offenburg gilt nach wie vor als eine Stadt mit einem bedeutenden Druckereiwesen, in der Hafenstadt Kehl dominiert das Transportgewerbe, in Willstätt die Chemieindustrie und in Rheinau die Baustoffindustrie. Diese Städte haben sich zu einer gemeinsamen Standortwerbung für Industrieneuansiedlungen entschlossen. Im Hinblick auf den Binnenmarkt '92 werden erhebliche Industrieflächen angeboten und die

industriellebezogene Infrastruktur ausgebaut (vgl. Wirtschaft und Standort 1988, S. 23). Ähnlich wie in Freiburg wird in Offenburg mit dem Zusammenwirken von öffentlichen und privaten Forschungseinrichtungen für neue Technologien und entsprechenden Unternehmen geworben (ebda. S. 24).

Ökonomisch gesehen hat die nördliche Teilregion damit die krisensicherste und ausgeglichene Industriestruktur in Südbaden.

Insbesondere im Zusammenhang mit der Auseinandersetzung um die geplante Sondermüllverbrennungsanlage in Kehl ist aber auch im Raum Kehl deutlich geworden, daß die ökologischen Belastungsgrenzen der Gegend überschritten worden sind. Dies stellt sich verstärkt durch den Giftexport der im Straßburger Raum massierten Schwerindustrie als Problem.

B.3.3 Dienstleistungen

Wie oben beschrieben wurde, geht die entscheidende Dynamik in der Region vom Dienstleistungssektor aus. Über 80% aller neu geschaffenen Arbeitsplätze des letzten Jahrzehnts entstanden in diesem Bereich. Umso erstaunlicher ist daher das geringe Gewicht, das dieser Sektor in den vorliegenden Untersuchungen und auch in der politischen Diskussion hat. Am eklatantesten wird dies im Prognos-Gutachten. Dort wird festgestellt, daß das Beschäftigungswachstum dieses Sektors beträchtlich unter dem Landesdurchschnitt liegen wird (S. 89). Als Gründe werden rückläufige Bevölkerungszahlen (obwohl der Bericht die Region als Zuwanderungsregion identifiziert), die bereits vorhandene überdurchschnittliche Dienstleistungsichte und niedrige Einkommenszuwächse betrachtet. Die reale Entwicklung im Dienstleistungssektor wurde damals um ca. 50 000 unterschätzt. Für 1990 hat PROGNOSE 190 000 Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich geschätzt, tatsächlich waren es 1987 bereits 237 500. Gerade im Dienstleistungsbereich existiert allerdings eine hohe Dunkelziffer: Sowohl geringfügig Beschäftigte (z. B. Bedienung, Verkäuferin), als auch Selbstständige fallen aus der üblichen Beschäftigtenstatistik, die nur Sozialversicherungspflichtige aufzählt, heraus. Prognos geht aber, wie auch die Arbeitsstättenzählung 1987, von der Gesamtzahl der Arbeitsplätze aus. Durch die hohe Anzahl von Teilzeitarbeitsplätzen wird die

Statistik aufgebläht. Dies erklärt zum Teil die erhebliche Diskrepanz zwischen Prognose und "Realität".

Allerdings läßt der folgende Satz auch auf eine systematische Unterschätzung der Dynamik der Dienstleistungen schließen: "Vom prognostizierten absoluten Zuwachs an Dienstleistungsarbeitsplätzen 1970 - 1990 um 34 000 sind bis 1975 rund 9 000 - 10 000 schon realisiert" (S. 90). Diese Aussage war für PROGROS kein Grund die Prognose selbst nach oben zu revidieren. Im Gegenteil, gegenüber einem ersten Zwischenbericht wurde sie um 8 000 nach unten revidiert (S. 89).

Eine ökonomische Bewertung der Entwicklung bei den Dienstleistungen kann allerdings erst auf dem Hintergrund von Aussagen getroffen werden, die deutlich machen, welcher Art die Dienstleistungen sind.

In den Theorien des Strukturwandels werden in der Regel drei Typen von Dienstleistungen unterschieden:

- staatliche Dienstleistungen
- personenbezogene Dienstleistungen
- unternehmensbezogene Dienstleistungen

Das überdurchschnittliche Wachstum **staatlicher Dienstleistungen** setzt eine steigende Staatsquote voraus. Der überdurchschnittlich hohe Anteil des Dienstleistungssektors in einem Land wie Schweden ist z. B. Ergebnis einer entsprechend hohen Staats- und Steuerquote. Weist eine Region einen überdurchschnittlich wachsenden Dienstleistungsanteil auf, obwohl auf Bundes- und Landesebene eine systematische Politik der Verminderung der Staatsquote betrieben wird, dann deutet dies auf einen Einkommenstransfer in die Region durch die Übertragung öffentlicher Aufgaben hin.

Sehr ambivalent sind **personenbezogene Dienstleistungen** zu beurteilen. Private personenbezogene Dienstleistungen stellen zumeist eine Verlagerung unbezahlter Reproduktionsarbeit in den Lohnarbeitssektor dar. Dies erfolgt nur unter zwei Bedingungen: Entweder ist die Produktivität der kommerziellen Dienstleistung wesentlich höher als die Eigenarbeit (eine Erzieherin betreut in der selben Zeit mehr Kinder, als ein Elternteil) diese Form von Rationalisierung der Hausarbeit geht oft auf Kosten der Qualität. Oder aber die Einkommensunterschiede zwischen Nachfragern und

Anbietern von Dienstleistungen müssen so erheblich sein, daß es z.B. für einen Manager billiger ist, sich den Haushalt von einer Haushälterin machen zu lassen, als ihn selber zu besorgen. Hohe Einkommensgruppen "sparen" Zeit, wenn sie sich bestimmte Arbeiten von unteren Einkommensgruppen machen lassen (vgl. Gorz 1989, S. 17). Wachsende Einkommensungleichheit und wachsende Rationalisierung sind die Voraussetzungen für das amerikanische Modell eines wachsenden Dienstleistungssektors (vgl. IFO-Schnellbericht 30/88, S. 19f). Personenbezogene Dienstleistungen sind zumeist Niedriglohnbeschäftigungen (vom Gaststättengewerbe über Friseur bis zur Haushälterin), die nicht selten von Frauen geleistet werden. Insbesondere beim Fremdenverkehr hat diese Art von Dienstleistungen eine große Bedeutung.

Unter diese Rubrik fallen aber auch sehr qualifikationsintensive Dienstleistungen mit hohem Einkommen: Vom Rechtsanwalt über den Arzt bis hin zum privaten Bildungsbereich.

Schließlich gibt es noch **unternehmensbezogene Dienstleistungen**. Das Wachstum von unternehmensbezogenen Dienstleistungen stellt zumeist eine Auslagerung von der unmittelbaren Produktion vorgelagerten (Planung, Beratung) oder nachgelagerten Tätigkeiten (Vermarktung, Werbung) dar. Diese Tätigkeiten wachsen zum Teil schneller als die eigentliche Produktion, weil hierdurch Produktivitätsgewinne in Form höherer Qualität (und damit höherer erzielbarer Preise) oder niedrigerer Stückkosten oder auch Marktanteilsgewinne erreichbar sind. Wenn die Gesamtnachfrage stagniert, kann kaum erwartet werden, daß die Gesamtbeschäftigung durch das Wachstum dieses Sektors steigt (vgl. Scharpf 1986), da das Wachstum der Dienstleistungen Produktivitätsgewinne in der Produktion voraussetzt, die dort Arbeitskräfte freisetzt. Allerdings ist eine räumliche Trennung zwischen der Dienstleistung und der unmittelbaren Produktion möglich. MOLLE (1988, S.8) beobachtet bei einer Literaturübersicht den Trend zu dieser räumlichen Trennung. Der entscheidende Faktor für die Ansiedlung von Dienstleistungen wird die lokale Attraktivität für qualifizierte Personen, und weniger die Industrienähe. Dieser Trend zur Dezentralisierung kann durch die neuen Kommunikationstechnologien eine Verstärkung erfahren. Nach diesem "Counterurbanisation-Modell" erfolgt gerade im Dienstleistungssektor das Wachstum in kleinen Städten schneller als in den Agglomerationen.

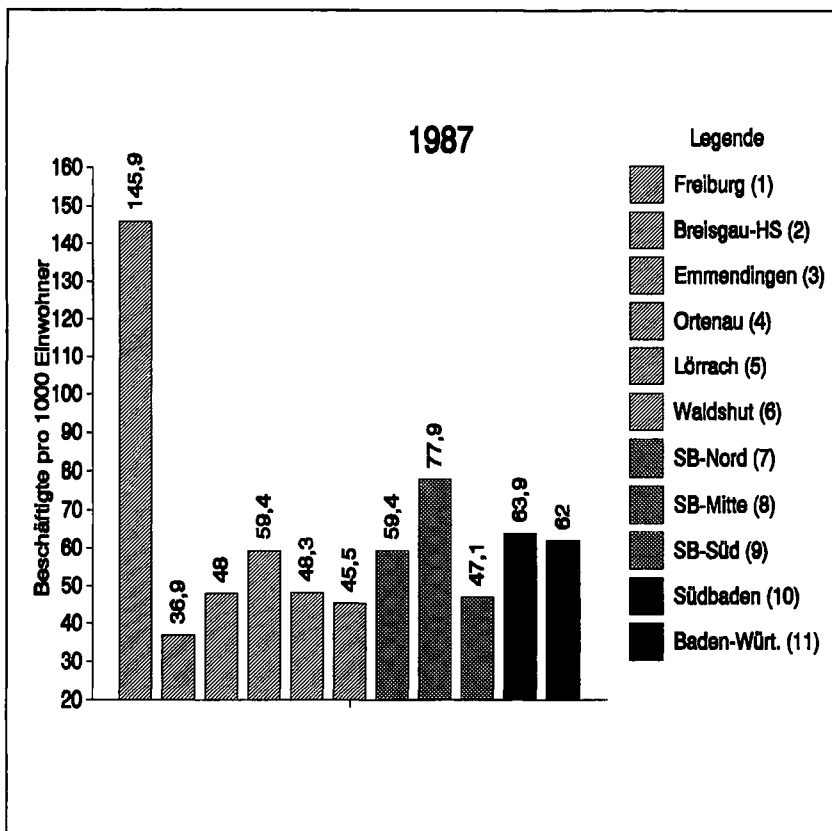


Abb. 12 Gebietskörperschaften und Sozialversicherung:

Beschäftigte pro 1000 Einwohner

(Quelle: Berechnungen nach Arbeitsstättenzählung 1987)

Hinsichtlich des Staatsanteils muß für die Region ein differenziertes Bild gezeichnet werden. Der Anteil des Staates an der Wirtschaftsleistung liegt in der Region SO höher, als im Land (15,1% versus 12,0%). Da aber die Region relativ industrieschwach ist, erhält der selbe absolute staatliche Ausgabenposten pro Kopf der Bevölkerung einen höheren Staatsanteil als in einer industriestarken Region. Aussagekräftiger ist daher die Entwicklung im Zeitablauf. Hier stellt sich heraus, daß der Staatsanteil der Region langsamer wächst als im Land. Zwischen 1970 und 1984 wächst der Staatsanteil im Land von 9,4 auf 12 % um 2,4 Prozentpunkte, während er in der Region von 13,5 auf

15,1%, also nur um 1,6 Prozentpunkte wächst. Sozialabbau und Ausgabenkürzungen seit Anfang der 80er Jahre wirken sich in der Region und im Land gleichermaßen aus (der Anteil fällt um 0,4% zwischen 1982 und 1984). Von einem signifikanten Einkommens-transfer in die Region kann also nicht gesprochen werden. Dies sieht natürlich für die Dienstleistungs- und Verwaltungsstadt Freiburg mit einem Staatsanteil von 24,3% anders aus. Aber auch hier darf nicht übersehen werden, daß die Stadt Versorgungsfunktionen für die ganze Region übernimmt.

Die Abb. 12 bestätigt diese These. Der Anteil der Beschäftigten in Gebietskörperschaften und Sozialversicherungen je 1000 Einwohner in der Region liegt nur um 3,1% über dem baden-württembergischen². Etwas überdurchschnittlich sind jedoch die "Organisationen ohne Erwerbszweck" (von der Universität bis zum Erzbisum) vertreten. In diesen Organisationen arbeiten in der Region über 24 000 Menschen oder ca. 2% der Bevölkerung (damit ca. 15% über dem baden-württembergischen Durchschnitt).

Bei den personenbezogenen Dienstleistungen läßt sich ein eindeutiger Schwerpunkt auf solche mit einer niedrigen Wertschöpfung ablesen. In der Region leben über 27 500 Menschen vom Gaststättengewerbe, von weiteren 16 400 Arbeitsplätzen im Bereich Gebäudereinigung, Körperpflege und sonstige persönliche Dienste wird ein Großteil eine relativ niedrige Entlohnung haben. Dies macht in der Region 3,5% aller Arbeitsplätze aus, in der besonders vom Tourismus geprägten Mitte sogar 4,2%. Der Beschäftigtenanteil im Gaststättenbereich liegt damit in Südbaden um ca. 45% über dem baden-württembergischen Durchschnitt, in der Mitte sogar um fast 60%!

Dieses besondere Gewicht schlecht entlohnter personenbezogener Dienstleistungen gehört sicher zu den großen Strukturschwächen in der Region. Die Arbeitsplätze im Tourismus sind sehr stark saisonalen Schwankungen unterworfen.

Im Sinne einer vorausschauenden Strukturpolitik muß es eine Aufgabe sein, diesen Sektor "aufzuwerten" - nicht im Sinne von Wachstum, sondern im Sinne höherwertiger und besser bezahlter Arbeitsplätze. Die Vorschläge in der Fallstudie Tourismus zielen unter anderem in diese Richtung.

Von großer Bedeutung in der Region sind aber auch solche personenbezogenen Dienstleistungen mit einer hohen Wertschöpfung. Im Gesundheitswesen und im Bereich

² Die folgenden Zahlen sind Berechnungen von EURES nach der Datenbank des Stat. Landesamtes und den Ergebnissen der Arbeitsstättenzählung 1987

Recht, Steuerberatung, Wirtschaftsprüfung und Unternehmensberatung sind insgesamt 36 000 Menschen beschäftigt. Besonders bedeutsam ist dabei das mittlere Teilgebiet mit einer Beschäftigtenquote von 3,2%. Auffällig ist aber, daß das Gesundheitswesen im Vergleich zu Baden-Württemberg überdurchschnittlich repräsentiert ist (+ 34,6%) und die wirtschaftsnahen Bereiche unterdurchschnittlich (- 25%). Eine überdurchschnittliche Bedeutung hat im RVSO auch das Verlagswesen.

Im Bereich der Kreditinstitute erscheint die Region ausgesprochen strukturschwach. Die Beschäftigtenquote liegt etwa um 20% unter dem baden-württembergischen Durchschnitt.

Auffällig ist die Strukturschwäche des südlichen Teilraums bei nahezu allen Dienstleistungen. Außer im Gaststättenbereich liegen alle sonstigen Dienstleistungsbereiche um 20 - 30% unter den baden-württembergischen Beschäftigungsanteilen.

Der Süden hat damit nicht nur eine industrielle Strukturschwäche, sondern auch eine Strukturschwäche bei höherwertigen Dienstleistungen. Es muß aber davon ausgegangen werden, daß die Schweizer Dienstleistungs- und Industriemetropole Basel zahlreiche Dienstleistungsfunktionen für das südliche Grenzgebiet übernommen hat.

Trotzdem sollte die augenblicklich relativ günstige Arbeitsmarktlage nicht verdecken, daß die Wirtschaft im Süden auf nur sehr wenigen und relativ krisenanfälligen Säulen aufgebaut ist.

Aus diesen empirischen Daten kann herausgelesen werden, daß keiner der theoretischen Ansätze zum Dienstleistungssektor für die Region ausschließlich angewandt werden kann. Der Dienstleistungsbereich ist diversifiziert und besteht zu je einem Drittel aus schlecht entlohnten personenbezogenen Dienstleistungen, aus relativ gut entlohnten Dienstleistungen und öffentlichen oder quasi-öffentlichen Stellen.

Eine Strukturpolitik für den Dienstleistungssektor muß daher bei der Stärkung von Planungs-, Beratungs- und Kommunikationsaufgaben, sowie bei der Aufwertung der personenbezogenen Dienstleistungen ansetzen.

B.4 Erklärungsmuster für den Sonderweg

Südbaden hat eine Sonderentwicklung hinter sich. Aus einem Standortnachteil wurde in vielerlei Hinsicht ein Standortvorteil. Trotz denkbar schlechter Ausgangsbedingungen hat die Region in der Nachkriegszeit einen bemerkenswerten Aufholprozeß hinter sich. Dieser war von einem industriellen und wirtschaftlichen Strukturwandel begleitet, der in vielerlei Hinsicht bereits auf ein postindustrielles Entwicklungsmodell hinweist. Viele Indikatoren sprechen dafür, daß die Region Entwicklungsstufen, die die konventionelle Entwicklungsstadientheorie annimmt, übersprungen hat. Dies macht die Entwicklung der Region in doppelter Hinsicht interessant: Die großindustriellen Problemindustrien, die erhebliche ökologische und soziale Folgekosten verursachen, sind vor allem in der Mitte der Region schwach vertreten und die vorhandene Industriestruktur ist relativ krisensicher.

Dieser "Sonderweg" ist erklärungsbedürftig. Es stellt sich die Frage, warum die Region sich nicht weiter peripherisiert oder unterentwickelt hat, wie es traditionelle Theorien der räumlichen Polarisierung und wachsenden Ungleichheit annehmen würden. Und es stellt sich weiterhin die Frage, welche Sonderbedingungen das "Überspringen" ermöglicht haben.

Eine zentrale Antwort hierfür mag in der Rolle des Handwerks und seiner Weiterentwicklung in Form der flexiblen Spezialisierung für die Region liegen.

Die ungünstigen Rahmenbedingungen der Vorkriegszeit haben dazu beigetragen, daß sich in der Region eine Wirtschaftsstruktur erhalten hat, die sich unter den veränderten Rahmenbedingungen der 70er und 80er Jahre als besonders krisensicher bzw. dynamisch erweist.

Bis zum 2. Weltkrieg war eine Industrialisierung auf der Basis der kapitalintensiven Massenproduktion in der Region nicht möglich. Daher haben sich zum Teil vorindustrielle Strukturen wesentlich länger gehalten als anderswo: eine kleinbäuerliche Landwirtschaft, eine arbeitsintensive Niedriglohnmanufaktur und ein sich industrialisierendes Handwerk. Die Grenzlage, niedrige Löhne und die schlechte Verkehrsanbindung dürften dabei wesentliche strukturerhaltende Faktoren gewesen sein.

Eine Schlüsselrolle für den relativen Erfolg dürften dabei die handwerklichen Traditionen gespielt haben. Im Zuge der Industrialisierung blieb den Kleinindustrien

nichts anderes übrig als eine Spezialisierung auf Marktnischen. Dabei kamen ihnen einige günstige lokale Bedingungen stark entgegen. Sowohl im Schwarzwald als auch im Rheintal gab es wohl handwerklich hochgradig qualifizierte Arbeitskräfte: die Nebenerwerbslandwirte. Außerdem existierten lokal günstige Nachfragebedingungen, die Voraussetzung für die industrielle Weiterentwicklung handwerklicher Fertigkeiten waren (genauer unten).

Der Aufholprozess der 50er und 60er Jahre läßt sich dann als ein Zusammenfallen dieser besonderen Produktionsstruktur mit den relativ günstigen Rahmenbedingungen des Nachkriegsbooms in der BRD erklären. Die keynesianische Regionalökonomie geht davon aus, daß regionale Angleichungsprozesse bzw. das Aufholen weniger entwickelter Regionen insbesondere dann möglich ist, wenn die Reallöhne und die Nachfrage im Zentrum schneller wachsen, als in der Peripherie. Dies verschafft der Peripherie einen wachsenden Exportmarkt und eine, trotz ihrer relativ niedrigen Produktivität, hohe Konkurrenzfähigkeit (vgl. Elsenhans 1981). Diese "keynesianische Welt" existierte in der BRD und in der Weltwirtschaft der 50er und 60er Jahre und bildete eine günstige Randbedingung für den Aufholprozess.

Von dem Aufholprozess profitieren vor allem die aus dem Handwerk entstandenen Betriebe, die aber dabei ihre spezialisierte Marktnischenproduktion nicht aufgegeben haben. Dies erklärt, warum sie sich in den Krisenjahren der 70er und 80er Jahre als relativ krisenfest erwiesen hat. Allerdings vermag der Aufholprozess nicht die ganze regionale Wirtschaft zu erfassen. Dieses wird durch einen sehr differenzierten Dienstleistungssektor ausgeglichen, in dem aber schlecht entlohnte Tätigkeiten mit relativ niedriger Produktivität einen hohen Anteil haben.

Dies vermag das ambivalente Bild, das die Region abgibt, erklären: eine kleine, aber relativ krisenfeste Industrie mit hoher Wertschöpfung und hohem Wachstum, aber ein unterdurchschnittliches Lohn- und Produktivitätsniveau.

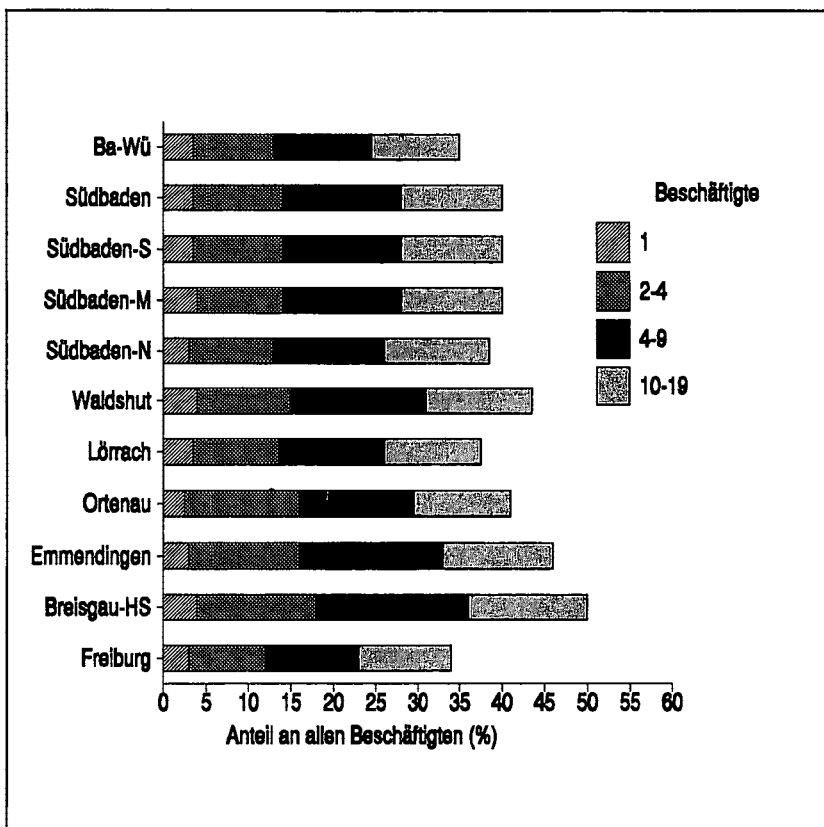


Abb. 13 Anteil der Beschäftigten in Kleinbetrieben an der Gesamtbeschäftigung
(Quelle: Berechnungen nach Arbeitsstättenzählung 1987)

B.4.1 Flexible Spezialisierung in der Region

Um diese Thesen weiter zu belegen, müßte die Relevanz der "flexiblen Spezialisierung" für die Industrie der Region belegt werden. Dies ist mit den vorhandenen Statistiken kaum möglich. Eine Teilbestätigung für diese These läßt sich an zwei Indikatoren ablesen.

Die Bedeutung von Betrieben mit weniger als 20 Beschäftigten an der Gesamtbeschäftigung ist in Südbaden wesentlich höher als im baden-württembergischen

Durchschnitt. Kleinbetriebe tragen also wesentlich zur Beschäftigung bei (siehe Abb. 13).

Es fällt auf, daß insbesondere für die ehemals unterindustrialisierten Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen die Bedeutung von Kleinbetrieben besonders groß ist. Aber auch in den übrigen Landkreisen (Ausnahme Freiburg) ist sie zumindest überdurchschnittlich.

Betrachtet man die durchschnittliche Anzahl von Arbeitsplätzen je Betrieb, dann kann man eine weitere Teilbestätigung für die These der flexiblen Spezialisierung finden.

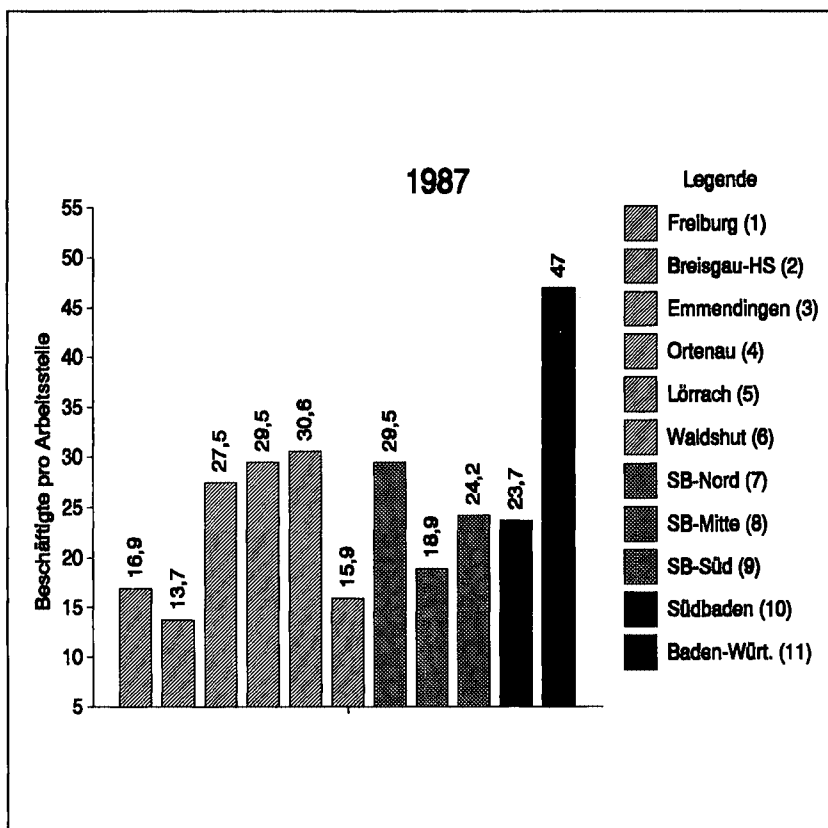


Abb. 14 Beschäftigte je Arbeitsstätte im Maschinenbau

(Quelle: Berechnungen nach Arbeitsstättenzählung 1987)

Von den vier besonders dynamischen Branchen mit den größten Arbeitsplatzeffekten in den letzten Jahrzehnten haben zwei Branchen relativ unterdurchschnittliche Betriebsgrößen. Dies gilt insbesondere für den Maschinenbau und dort insbesondere für die mittlere Region. Die durchschnittliche Betriebsgröße liegt dort bei fast einem Drittel des baden-württembergischen Durchschnitts! Die Unterschiede sind aber auch in den anderen Teilregionen signifikant.

Im Bereich der Elektrotechnik, der anderen dynamischen Branche in der Region, sind die Unterschiede weniger deutlich (siehe Abb. 15).

Keine Bestätigung hat die These der flexiblen Spezialisierung allerdings für die Kunststoffindustrie und die Chemieindustrie gefunden. Da, wo diese beiden Industrien überdurchschnittlich stark vertreten sind, muß man auch eine überdurchschnittliche Betriebsgröße feststellen (vgl. Abb. 16 und Abb. 17)

Man kann also zusammenfassend von einer gewissen Relevanz flexibler, spezialisierter Kleinbetriebe vor allem in der Mitte der Region sprechen, sie können aber

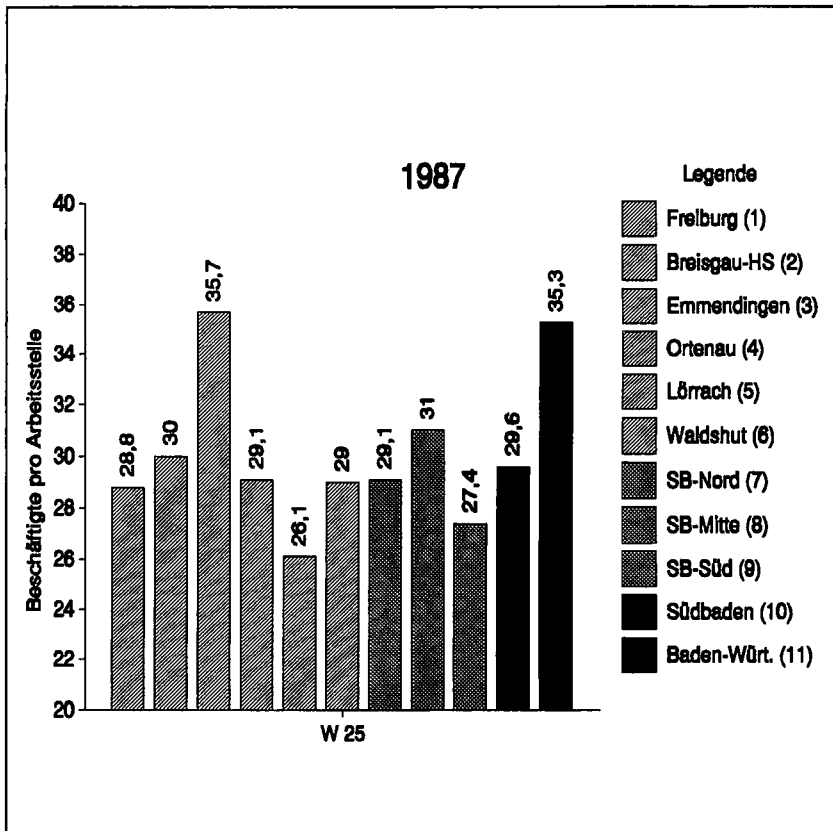


Abb. 15 Beschäftigte pro Arbeitsstätte in der Elektrotechnik und Feinmechanik
(Quelle: Berechnungen nach Arbeitsstättenzählung 1987)

nicht die gesamte Entwicklungsdynamik erklären.

Die andere Säule der produzierenden Wirtschaft der Region sind die eher kapital- und umweltintensiven, konzentrierten Betriebe der Chemieindustrie und der Kunststoffverarbeitung.

Diese aus der Statistik abgeleitete Beobachtung kann durch einzelne Firmenbiographien untermauert werden. Allerdings wäre eine großangelegte repräsentative Untersuchung der Biographien der Industrien in der Region notwendig, um tatsächlich eine abgesicherte Aussage machen zu können. Die vorliegende Studie kann über einzelne Impressionen, die in diese Richtung deuten, nicht hinausreichen.

Aus den vorhandenen Firmenbiographien in Freiburg und Umgebung (Freiburger Wirtschaftsreport und Landkreisbuch Emmendingen) läßt sich zumindest erkennen, daß

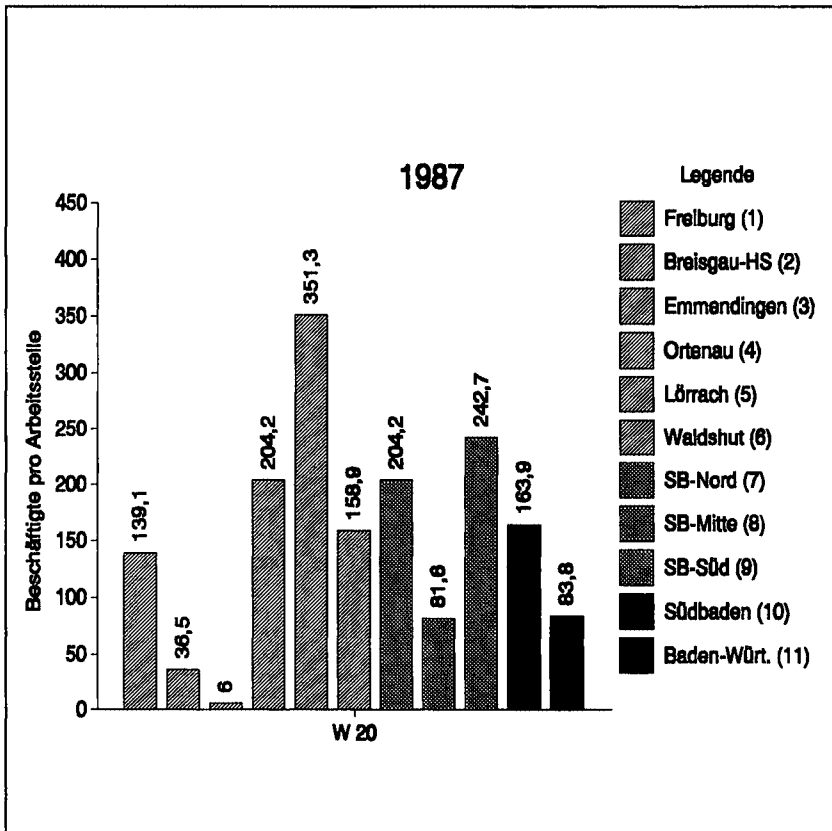


Abb. 16 Beschäftigte pro Arbeitsstätte in der Chemischen Industrie

(Quelle: Berechnungen nach Arbeitsstättenzählung 1987)

ein Großteil der Betriebe als bodenständige Betriebe angesehen werden muß. Viele Betriebe sind entweder aus dem Handwerk oder aber aus dem Export-Importgeschäft entstanden. Einige Beispiele für die Region seien hier genannt:

In Freiburg hat sich seit der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts ein medizintechnischer Komplex herausgebildet. Auf der Nachfrageseite waren dabei das große Universitäts-

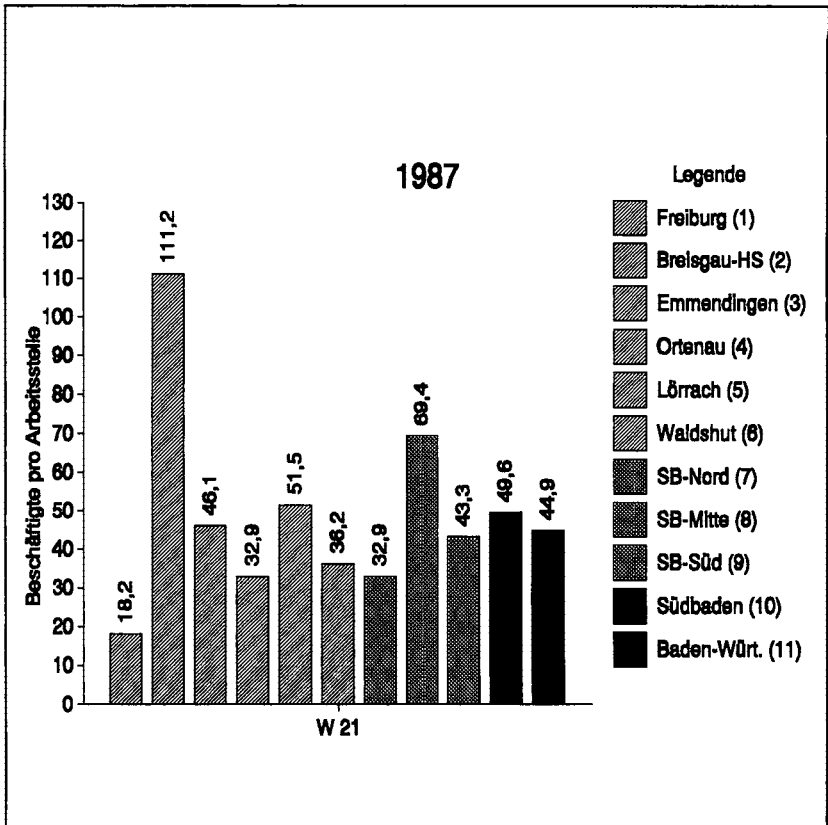


Abb. 17 Beschäftigte pro Arbeitsstätte in der kunststoffverarbeitenden Industrie
(Quelle: Berechnungen nach Arbeitsstättenzählung 1987)

linikum und die hohe Bedeutung des Gesundheitswesens in der Region (Kurorte, Rückzug für wohlhabende Rentner etc.) von ausschlaggebender Bedeutung. Auf der Angebotsseite steht die herausragende feinmechanische Kompetenz, wie sie sich in der Schwarzwaldregion herausgebildet hat. Zahlreiche medizintechnische Firmen haben damit günstige Voraussetzungen für eine spezialisierte Industrieansiedlung gefunden. So Fischer seit 1866, die aus einem Handelsgeschäft übernommene Firma Hellige seit 1895, die in den 20er Jahren gegründete Firma Hüttinger und verschiedene andere Betriebe. Diese Tradition wird zum Teil im Technologiezentrum Freiburg fortgesetzt (vgl. Eisele

1989, S. 17 - 20). Hinzu kommen einige Pharma-Betriebe, die das Bild eines medizinbezogenen Netzes von Produktion und Konsum vervollständigen.

In seiner Dissertation beschreibt MUSSLER (1961) zahlreiche Betriebe, deren Gründung ins letzte Jahrhundert zurückzuverfolgen ist, so z.B. die Firmen Wehrle, Emmendingen und Raumann, die beide aus einer handwerklichen Produktion entstanden sind.

Wehrle ist aus einer Schlosserei entstanden, die vor allem im Bereich Brauereien gearbeitet hat. Sie wurde dann Produzentin von Brauereieinrichtungen und Dampfkesseln. Da Brauereien in der Region eine herausragende Bedeutung haben und hatten, läßt auch dieses Beispiel die Bedeutung von kleinräumiger Verflechtung sowie günstiger Nachfrage- und Angebotsbedingungen für die Entwicklung neuer Industrien erkennen. Heute ist Wehrle im Bereich Energietechnik, Heizkraftwerke und Verbrennungsanlagen aktiv (WIS 11/1985, S. 755). Ein anderer Produzent, der sich um den Komplex Brauerei-Getränke herausgebildet hat, ist eine Riegeler Nutz- und Spezialfahrzeugfirma, die sich auf Getränketransporter mit neuen Verladetechniken spezialisiert hat (vgl. WIS 6/89, S. 9).

Die Maschinenfabrik Raumann entwickelte sich vom Reparaturbetrieb von Säge und Holzmaschinen zur Spezialfabrik für Holzverarbeitung. Für eine Sägemaschinenindustrie existieren in der Region günstige Voraussetzungen, da die Holzbearbeitung einen der größeren Wirtschaftszweige in der Region darstellt. In der Sägeindustrie hat sich trotz beträchtlicher Konzentrationsprozesse der letzten Jahre eine erhebliche Vielfalt von Betriebsgrößen erhalten. 80 von ca. 250 Sägewerken sind noch immer Kleinstsägewerke. Diesen ist es gelungen, sich trotz ihrer Betriebsgröße durch Marktnischenproduktion (z. B. Musikinstrumente) zu halten (vgl. WIS 5/89). Sägewerke konzentrieren sich im südlichen Schwarzwald zwischen Wehratal und Waldshut, im Elztal und vor allem im Dreieck Offenburg, Freudenstadt, Hausach (vgl. Mohr 1980, S. 42). Auch im Fahrzeugbau haben sich einige Kleinbetriebe der Region auf Spezialproduktionen für den holzwirtschaftlichen Bereich spezialisiert (vgl. WIS 6/89).

In Waldkirch ist eine Spezialschuhfabrik, die inzwischen für den Weltmarkt produziert, aus einer lokalen Manufaktur von Holzschuhen entstanden. Wegen der frühzeitigen Ausrichtung auf hochwertige und orthopädisch anspruchsvolle Schuhe konnte der Strukturwandel, der andere Betriebe dieser Branche getroffen hat, überlebt

werden (Mit bequemen Schuhen auch auf dem japanischen Markt, BZ vom 18.4.1990, S. 11).

Auch die von Mussler (1961) untersuchten größeren Betriebe wie die Textilfabrik Gütermann in Gutach, das Freiburger Chemieunternehmen Rhodia oder das Stahlbauunternehmen Greschbach haben eine weit zurückreichende Tradition.

Solche zusammenhängenden Cluster von Betrieben müßten weiter untersucht werden. Es wäre nach der Bedeutung kleinräumiger Nachfrage-, Angebots- und Kommunikationsbeziehungen zu fragen, die das Entstehen solcher Cluster- oder bedürfnisbezogener Produktionskomplexe begünstigt haben. Außerdem wäre zu untersuchen, welche Relevanz diese für die Region haben. Schließlich stellt sich die Frage, ob der Erfolg solcher Produktionskomplexe nicht die high-tech-fixierte Wirtschaftsförderung in Frage stellt, oder ihr zumindest gleichberechtigt die "soziale Innovation" veränderter Nachfrage- und Rahmenbedingungen, sowie einer Kommunikationsinfrastruktur als zentrales Element hinzufügt.

C Infrastrukturen in der Region

Das traditionelle Handlungsfeld der regionalen Wirtschaftspolitik ist die Infrastrukturpolitik. Da aus ideologischen und politischen Gründen eine politische Intervention in die Marktprozesse als solche unterbleibt, verbleibt zumeist die Infrastruktur als der zentrale Gestaltungsraum für die regionale Wirtschaftspolitik. Zu den Infrastrukturen gehören: Verkehr, Energieversorgung, Gewerbeflächenbereitstellung, Wasserver- und -entsorgung, Abfallentsorgung, Kommunikationsinfrastruktur und Informations- und Beratungsdienste. Die meisten dieser Politikbereiche sind in den letzten Jahren in das Schußfeld einer ökologischen Kritik geraten. Bei der Bereitstellung dieser Infrastrukturen erfolgen zumeist massive staatliche Subventionen für ökologisch ineffiziente Formen der Bedarfsbefriedigung. Die ökologischen Folgekosten dieser staatlichen Infrastrukturpolitik sind erheblich. Es ist daher nicht verwunderlich, daß gerade in diesen Bereichen Konzepte eines ökologischen Umbaus am konkretesten ausgearbeitet sind, und in einzelnen Regionen ansatzweise umgesetzt werden. Konzeptionelle Ausarbeitungen müssen daher so ins Detail gehen, daß sie im Rahmen dieser Studie nicht bearbeitbar sind. Jeder dieser Infrastrukturbereiche ist im Kern Thema für mehrere Detailuntersuchungen. Da das Thema Verkehr in engem Kontext mit der Fallstudie zu Tourismus steht und gleichzeitig eines der brisantesten Umweltprobleme darstellt, soll im Folgenden eine kurze exemplarische Problemskizze dieses Infrastrukturbereiches erfolgen.

C.1 Verkehr

Die Region befindet sich in einem internationalen Verkehrsknotenpunkt. Über das Rheintal verläuft eine der großen Nord-Süd-Verkehrsachsen, die die großen europäischen Industrieagglomerationen im Norden und im Süden miteinander verbinden. Weniger bedeutsam sind die Ost-West-Verbindungen, da diese keine Wirtschaftszentren von ähnlicher Bedeutung verbinden. Allerdings werden in Zukunft die Achsen Paris-Wien und Spanien-Lyon-München an Bedeutung gewinnen.

Auf der regionalen Ebene stellt die Bewältigung der gewaltigen Pendlerströme in die drei Beschäftigungspole der Region (Basel, Freiburg, Offenburg-Kehl) die Verkehrspolitik vor wachsende Probleme.

Außerdem stellt sich die Frage, wie die wachsenden touristischen Verkehrsströme in umweltverträgliche Bahnen gelenkt werden können.

Der Straßenverkehr stellt heute eines der großen ungelösten ökologischen Probleme dar. In jeder ökologischen Hinsicht (Energie, Luftverschmutzung, Flächenverbrauch, Lärm) ist er öffentlichen Transportmitteln unterlegen. Zwischen Straßenbau und Verkehrsbedarf besteht eine positive Rückkoppelung. Er verkürzt die Reisezeit und senkt damit die Kosten der Raumüberwindung. Die Nachfrage nach Transportleistungen steigt mit der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Da eine Konkurrenz der Verkehrsträger Bahn - Straße - Luftverkehr besteht, und diese mehr und mehr über die Verkürzung der Reisezeiten ausgetragen wird, findet ein sich selbst verstärkender Beschleunigungsprozeß statt, der eine steigende Verkehrsnachfrage nach sich zieht. Mit der Diskussion um Magnetbahnen, Hochgeschwindigkeitszügen und dem dramatischen Anstieg des Luftverkehrs erfährt diese Beschleunigung des Transports eine neue Dimension. Die ökologischen Folgekosten und Grenzen dieses Beschleunigungsprozesses, der wesentlich zur Enträumlichung sozialer und ökonomischer Beziehungen beiträgt, sind offensichtlich. Bürgerproteste gegen Flughafenausbau, Autobahnbau und auch Hochgeschwindigkeitszüge haben den Beschleunigungsprozeß zwar bisher kaum aufhalten können, aber sie weisen auf die ökologischen Grenzen der Beschleunigung hin.

Angesichts der in den meisten Prognosen veranschlagten Wachstumsraten des Verkehrs reicht es bei weitem nicht aus, diese lediglich auf den öffentlichen Transport zu verlagern. Mehr und mehr stellt sich auch die Frage nach der "Verkehrsvermeidung". Verkehrsvermeidung wird in Zukunft mehr und mehr eine Frage der realistischen Kostenberechnung des Verkehrs, die die ökologischen und sozialen Kosten des Verkehrs mit einbezieht und der Entschleunigung, wie sie durch Tempolimits, Nacht- und Sonntagsfahrverbote für LKW's zum Ausdruck kommen, sowie raumordnender Maßnahmen, die den Verkehrsbedarf verringern.

Setzen sich z.B. die derzeitigen Trends im Gütertransport fort, dann müssen in den nächsten 50 Jahren 5 neue Alpentransversalen mit der Kapazität und den Kosten des St. Gotthardtunnels gebaut werden - auch wenn der Transport auf den öffentlichen Verkehr

verlagert wird (vgl. Gußfeld 1989, S. 123). Dies wird auch eine Vervielfachung des Verkehrsaufkommens in der Region zur Folge haben.

Die Fehlentwicklungen durch die Verkehrspolitik der Bundes- und Landesregierung sind auch an der Region nicht spurlos vorbeigegangen. Die Infrastruktur ist im doppelten Sinne einseitig: Die Straße hat in den letzten Jahrzehnten die Hauptpriorität in der Infrastrukturpolitik erhalten und die Bahn ist nur in der großräumigen Nord-Süd-Verbindung befriedigend ausgebaut. Die öffentlichen Ost-West-Verbindungen werden vernachlässigt. Der Regionalverkehr ist vor allem im Süden ausgedünnt worden und insgesamt unzureichend.

Historisch gesehen hat der Bau der Autobahn Hamburg-Frankfurt-Basel die Lebensbedingungen in der Region entscheidend verändert. Dies wurde in einer Studie von Wackermann (1979) genauer untersucht. Vor allem die Lebensbedingungen des ländlichen Raumes haben einen erheblichen Strukturwandel erfahren. Mit der Möglichkeit, mit dem Auto in kurzer Zeit große Räume zu überwinden, brechen zum Teil ländliche Mikroräume zusammen. Das lokale Sozialleben reduziert sich, da die Sogwirkung der Stadt zugenommen hat. Das Dorf entwickelt sich mehr und mehr zur Schlafstadt für Berufspendler, die von außen hinzuziehen. Wackermann beobachtet, daß die mittlere Reiseweite von Pendlern nach dem Autobahnbau um ca. 50 km von 40-90 auf 60-130 km zugenommen hat. Die Lebensbereiche Wohnen und Arbeiten trennen sich wesentlich schärfer, als es im lokalen Dorfleben früher üblich war. Mit der verbesserten Verkehrsanbindung findet auch ein massiver Zuzug von Städten statt, die soziale Milieus im ländlichen Raum verändern. Die städtische Sogwirkung läßt lokale Einkaufsmöglichkeiten verkümmern.

Als ökologisch besonders problematisch muß der Verkehrsanstieg auf der Nord-Süd-Achse in den letzten Jahrzehnten betrachtet werden. Zwischen 1968 und 1975 steigt der tägliche Verkehr von 27 000 auf über 40 000 Autos. Der Gütertransport auf der Straße erfuhr zwischen 1970 und 1990 eine über 100%ige Steigerung von 56,6 Millionen Tonnen auf 113,7 Millionen Tonnen (Wackermann 1988, S. 134). Allein durch die Eröffnung des Gotthardtunnels ist die Anzahl der LKW-Fahrten zwischen 1985 und 1989 von 160 auf 2200/Tag angewachsen (BZ 30.11.1989). Im kommenden Jahrzehnt erwartet der Hochrhein einen Anstieg der PKW-Fahrten um weitere 20,7% und der LKW-Verkehr um 26,7% (RHB 1988, S. 46). Diese Prognosezahlen müssen zu niedrig

angesetzt sein, wenn man berücksichtigt, daß alleine die jährlichen Wachstumsraten des Verkehrs auf Autobahnen bei 9,9% für PKW's und bei 6,3% für LKW's liegen (RHB 1988, S. 13). Prognosen für das Jahr 2000 gehen zum Teil sogar von einer Verzwanzigfachung des Alpengütertransits auf der Straße bis zum Jahre 2000 gegenüber 1980 aus, oder ungefähr von einer Verdoppelung gegenüber 1986. Diese dramatischen Wachstumsraten ergeben sich aus der Tatsache, daß die sehr restriktiven Schweizer Alpentransitpolitik dafür gesorgt hat, den LKW-Verkehr bis 1980 niedrig zu halten können.

Nicht minder problematisch ist die Pendlerproblematik. Derzeit pendeln insgesamt ca. 26 000 badisch-elsässische Pendler nach Basel (BZ 28. 11. 1989). Zwischen dem Elsaß und Baden befinden sich täglich etwa 5400 Pendler auf der Achse. Die Hauptströme werden auf der Karte gezeigt (vgl. Mohr 1983, S. 71f). Alleine nach Freiburg fahren täglich ca. 45 000 Pendler aus dem Umland (vgl. Stadtentwicklungsbericht 1989, S. 56). Allein dieser berufsbedingte Pendlerverkehr macht etwa ein Fünftel aller in Freiburg täglich unternommenen Fahrten aus. Angesichts der noch immer sehr schlechten öffentlichen Verkehrsanbindung des Freiburger Umlandes kann man davon ausgehen, daß ein Großteil dieser Fahrten mit dem PKW unternommen wird. Über die Pendlerströme in die anderen Städte konnten in der Bearbeitungszeit keine Statistiken ausgewertet werden. Sie dürften aber ebenfalls erheblich sein.

Trotz dieser ökologisch gesehen zum Teil dramatischen Entwicklungen ist eine Verkehrswende in der Region noch nicht in Sicht. Die einseitige Vernachlässigung des öffentlichen Regionalverkehrs und der öffentlichen Ost-West-Verbindungen setzt sich, trotz einiger Verbesserungen, fort. Der Schwerpunkt liegt noch immer beim Straßenbau und beim Ausbau der großen Nord-Süd-Achsen auf der Bahn.

Besonders krass sind die Entwicklungen auf der Ost-West-Achse. Das größte regionale Projekt ist die A 98, die den Basler Raum mit dem Bodenseeraum verbinden soll. Hierdurch entsteht eine durchgängige Ost-West-Achse auf der Autobahn, die ursprünglich weiter nördlich geplant (Scharzwaldautobahn), dort aber politisch nicht durchsetzbar war. Mit der A98 sind verschiedene Autobahnanbindungen an das schweizer und das französische Autobahnnetz verbunden. Im Lörracher Raum sind mehrere Straßenbauten zur Bewältigung der Pendlerströme geplant, die die gleichzeitig laufenden Planungen zu einer Regio-S-Bahn konterkarieren. Hierzu gehören der Ausbau

der B 317 von Lörrach nach Todtnau und die insgesamt 12-spurige sog. zollfreie Straße zwischen Weil am Rhein und Lörrach.

Gleichzeitig wurde der Personenverkehr auf der Bahn von Bad Säckingen bis Schopfheim stillgelegt. Ebenso ist die Bahnverbindung von Schopfheim nach Todtnau eingestellt worden.

Weiter nördlich wird ein Autobahnanschluß von Neuenburg nach Mühlhausen geplant.

Für den RVSO weisen die Verkehrspläne eine Kombination von Straßenbauten und Ausbau des ÖPNV aus. In einem ersten Manuskript für den Regionalplan der 90er Jahre wird wiederholt auf die ökologischen Gefahren und Folgekosten des Individualverkehrs hingewiesen. Konsequenterweise fordert der Plan auch zahlreiche Maßnahmen zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs. Vollkommen unvermittelt hierzu wird allerdings auch ein ehrgeiziges Straßen- und Autobahnprogramm vorgestellt, das weitaus größere Dimensionen annimmt, als die Investitionen für den ÖPNV. Eine Verwirklichung dieser Pläne würde einen schweren Rückschlag für die Bemühungen in der Region um eine Verkehrswende bedeuten.

Im Freiburger Raum existieren immer noch Pläne zum vierspurigen Ausbau der B 31 Ost, die allerdings im Augenblick durch einen Gerichtsentscheid in Frage gestellt sind und dort die Chance auf eine Verkehrswende eröffnen. Im Regionalplan stehen für Freiburg weiterhin der Roßkopftunnel bzw. ein Stadttunnel unter der Schwarzwaldstraße (RVSO 89, S. 76).

Im Freiburger Norden soll die B 3 zwischen Freiburg Nord und Gundelfingen vierspurig ausgebaut werden. Zahlreiche weitere Straßenprojekte im Freiburger Norden sind geplant, um die Autobahn, die B 294 und die B 31 besser miteinander zu verknüpfen. Ein großer Verkehrsknoten ist geplant.

Nach Osten hin soll die B 31 Breisach neu gebaut werden.

20 km weiter nördlich soll mit der L 113 eine weitere leistungsfähige Ost-West-Achse gebaut werden, die als Autobahnzubringer für die neu entstehenden Industriezonen im Elsaß bei Marckolsheim dienen sollen. Sie wird weiterhin eine zentrale Verbindungsachse zwischen den beiden Nord-Süd-Autobahnen im Elsaß und in Südbaden bilden, die für den Güterverkehr von wachsender Bedeutung sein wird.

Außerdem sind Planungen über eine Müllverbrennungsanlage im Raum Wyhl/Marckolsheim in der Diskussion, für die die Straße eine wichtige Funktion übernehmen könnte.

Weiter nördlich sollen zwei neue Rheinbrücken für den Straßenverkehr gebaut werden, die die Entwicklungsachsen in Ost-West-Richtung nach Frankreich stärken sollen. Die eine Brücke soll in Ottenheim gebaut werden, die andere südlich von Kehl. Die bisherige Landstraße L 87 zwischen Achern und Rheinau soll zur Bundesstraße aufgewertet werden, was wohl langfristig mit Ausbauplänen verbunden sein wird.

In Offenburg soll die östliche Umfahrung weiter ausgebaut werden.

Die meisten Straßenausbau- oder -neubauprojekte werden Ortsumfahrungen sein. Hierzu gehören: Die B36 um Kehl; die B 28 um Oberkirch, Oppenau, Bad Peterstal/Griesbach; die B 33 um Haslach, Hausach, Gutach und Hornberg; die B 294 um Wolfach, Winden, Elzach; die B 3 um Achern, um den Offenburger Norden, um Hofweier, Kippenheim, Köndringen, Emmendingen, Emmendingen-Wasser und Bad Krozingen; die B 36 um Kehl-Marlen; die L 110 um Denzlingen; die L 123 um Staufen; die L 134 um Steinstadt.

Von besonderen ökologischen Gefahren wird der geplante 6-spurige Ausbau der Autobahn zwischen Rastatt und Offenburg sein. Im Gefolge der Entwicklungen, die mit dem EG-Binnenmarkt zu erwarten sind, wird voraussichtlich eine Weiterführung des Ausbaus bis Basel im kommenden Jahrzehnt ins Auge gefaßt werden.

Insgesamt sind im Bundesverkehrswegeplan von 1985 für den Straßenbau im Regierungsbezirk Freiburg 1,27 Mrd. DM als vordringlicher Bedarf sowie weitere Planungen über 1,9 Mrd. DM vorgesehen (WIS 5/86). Davon ist ein beträchtlicher Teil im RVSO und am Hochrhein verplant. Alleine 1987 haben die 4 Landkreise im RVSO und Lörrach zusammen 120 Millionen DM für Straßenbau ausgegeben (vgl. Stat. Landesamt Ba.Wü., Bd. 398, S. 75).

Dagegen muten die Beträge, an denen derzeit eine Verbesserung der Regionalbahninfrastruktur scheitert, eher gering an. Die geplante Regio-S-Bahn wird wegen zu hoher Kosten zur Zeit von deutscher Seite aus gebremst. Sie würde einen Investitionsaufwand von 40-80 Millionen DM für die Infrastruktur und von 30-50 Millionen DM für den Wagenpark verlangen (BZ 31.5.1989).

Der sozialdemokratisch regierten Stadt Lörrach (42 000 Einwohner) ist die Subvention des öffentlichen Personennahverkehrs gerade 100 000 DM wert.

Weiter nördlich ist von der SPD das Konzept einer Breisgau-Bahn entwickelt worden, das allerdings auf seine Umsetzung wartet. Die Ost-West-Anbindungen zwischen dem Elsaß und Südbaden liegen seit den Zerstörungen im 2. Weltkrieg brach. Seit 1964 bemüht sich eine Interessengemeinschaft vergeblich um die Wiederaufnahme des Zugverkehrs zwischen Colmar und Breisach-Freiburg. Obwohl noch Gleise vorhanden sind (vor allem für militärische Zwecke), wird die Verbindung von Müllheim nach Mühlhausen nicht genutzt.

In den Kreisen Freiburg und Breisgau-Hochschwarzwald besteht in Bälde die Chance auf eine Regio-Umweltkarte, mit der für ca. 45 DM in der Region gefahren werden kann. Dies bedeutet für zahlreiche v.a. ländliche Haushalte beträchtliche Kosteneinsparungen. Ein nennenswerter Umstieg auf den öffentlichen Transport setzt allerdings auch drastische Verbesserungen im Verkehrsangebot voraus. Solange eine Fahrt von Endingen zu einem Arbeitsplatz in Freiburg (30 km) ca. 1 1/2 Stunden dauert, werden auch günstigere Tarife keine einschneidende Trendumkehr bewirken.

Bereits Ende der 70er Jahre hat der RVSO untersucht, unter welchen Bedingungen die Höllentalbahn modernisiert und leistungsfähiger gemacht werden kann. Mit einer Investitionssumme über 100 Millionen DM kann die Reisezeit von Freiburg nach Donaueschingen beträchtlich reduziert werden. Technisch ist eine Halbierung der Reisezeit von Freiburg nach Konstanz möglich. Diese Forderungen sind zwar jetzt wieder in den Regionalplan aufgenommen worden, sie werden aber nicht als eine attraktive Alternative zum Ausbau der B 31 betrachtet, sondern lediglich als Zusatzmaßnahme.

Ebenso wie bei der Breisgau-Bahn existiert auch für das Dreisamtal ein ausgearbeitetes Konzept, wie entlang der Bahnachse abgestimmte Busverbindungen in die umliegenden Orte eingerichtet werden sollen, die in kurzer Taktfolge für eine Verkürzung der Reisezeiten und eine verbesserte Anbindung durch den ÖPNV sorgen (BUND 1989: Verkehr 2000).

Beides ist bisher am fehlenden politischen Willen von Bahn, Bund, Land und Region gescheitert.

Im Offenburger Raum existiert seit kurzem eine Regio-S-Bahn zwischen Offenburg und Straßburg, die im zweistündigen Taktverkehr fährt und an das IC-Netz angebunden ist (vgl. BZ 18.5.1989). Trotz dieses Fortschritts ist es allerdings noch immer nicht gelungen, die Fahrpläne zwischen dem deutschen und dem französischen IC-Netz so

abzustimmen, daß unnötige Wartezeiten vermieden werden. Es verwundert daher, wie Milliardeninvestitionen in eine ökologische problematische Hochgeschwindigkeitstrasse von Straßburg nach Paris gesteckt werden können, bevor nicht die wesentlich kostengünstigere Variante einer Reisezeitverkürzung über die Abstimmung der Fahrpläne in Angriff genommen worden ist. Durch eine Abstimmung der Fahrpläne könnten von Freiburg nach Brüssel Reisezeitverkürzungen bis zu 1 1/2 Stunden und nach Paris bis zu 1 Stunde möglich sein (eigene Erfahrung). Ab 1991 soll dies durch die Einführung des Stundentaktes bei der Metro-Rhin verwirklicht werden (vgl. RVSO 1989, S. 83).

Die Einseitigkeit der Verkehrsplanungen kommt insbesondere dadurch zum Ausdruck, daß für den Ausbau eines vierten Gleises auf der Rheinschiene weit über 2,5 Mrd. DM zur Verfügung gestellt werden. Dies soll die Steigerung der Gütertransportgeschwindigkeit von 100 auf 120 km/h erlauben und die überlasteten alten Strecken entlasten. Im Personentransport ist das Ausbauziel die Verkürzung der Reisezeit von Karlsruhe nach Basel von 99 auf 71 Minuten (vgl. IHK 1986, S. 30).

Es wäre wünschenswert, wenn ähnliche Beträge auch für den Auf- und Ausbau der Ost-West-Verbindungen auf der Schiene zur Verfügung stehen würden, anstatt weiterhin auf die Straße zu setzen. Hier hat sich die Bundesbahn bisher extrem zögerlich verhalten.

Welcher Bedarf an Schienentransportkapazitäten eigentlich besteht, hat die Industrie- und Handelskammer (IHK) für die Region errechnet. Um nur 12,5% aller Autofahrer (oder 10% aller Verkehrsteilnehmer) zur Benutzung der Bahn zu bewegen, muß diese eine Leistungssteigerung von 150% erreichen. Eine Verlagerung der Güter, die über eine Distanz von 300 km transportiert werden, von der Straße auf die Schiene würde eine Verdoppelung der Transportleistung der Bahn bedeuten (IHK 1986, S. 18).

Unzureichend ist noch immer die Infrastruktur für die Be- und Entladung von Gütern in der Region. Der Regionalplanentwurf des RVSO bemängelt zu Recht, daß die Bundesbahn keine neuen Anlagen für den kombinierten Transport auf Schiene und Straße ausbauen will. Damit würde die Region, trotz der geplanten neuen Gleise, zur Transitregion degradiert, in der die Infrastruktur für den Güterumschlag auf der Bahn veraltet (mit Ausnahme von Freiburg und Offenburg) (vgl. RVSO 1989, S. 84).

Ein wachsendes Umweltproblem in der Region stellt der Luftverkehr dar. Der regionale Flughafen Basel-Freiburg-Mülhausen erfährt sowohl im Personen-, als auch

im Gütertransport erhebliche Wachstumsraten. Dies ist unter anderem Folge der Überlastung der großen Flughäfen in Frankfurt, Stuttgart, Zürich. Aus diesem Grunde wird ein Flughafenausbauplanung geplant, der die Kapazität des Flughafens um 30 - 40% erweitert. Planungsziel sind ca. 137.000 Flugbewegungen im Jahr. Aus diesem Grunde soll das Flughafengelände um 314 auf 850 ha fast verdoppelt werden (vgl. BZ 24./25.2 1989, S. 9). Diese Planungen werden vom RVSO ausdrücklich unterstützt. Diese Entwicklungen sind nicht nur wegen des erheblichen Landschaftsverbrauchs in einem industriellen Ballungsraum und der erheblichen Lärmbelästigung der Anwohner bedenklich. Die ökologischen Grenzen des Wachstums sind auch im Luftverkehr erreicht. Nach neueren Schätzungen trägt der Luftverkehr zu etwa 10% zu den gesamten Verkehrsemissionen bei. Bisher ist auch der Beitrag des Luftverkehrs zum Treibhauseffekt unterschätzt worden. Die direkte Emission in der oberen Atmosphäre macht die Schadstoffe schneller und wirksamer klimaschädlich als am Boden (vgl. Weyer 1990). Das Flugzeug verbraucht 12 mal soviel Energie, emittiert 79 mal soviel Abgase, und insbesondere 14 mal soviel CO₂, wie die Bahn für die gleiche Transportleistung (vgl. UPI 1989, S. 6). Es zeigt sich damit, daß insbesondere diese Form der Beschleunigung die ökologischen Folgekosten potenziert. Es wäre ein Signal einer bewußten Umweltpolitik, wenn die Region zur Entschleunigung des Verkehrssystems durch eine bewußte Entscheidung gegen eine Flughafenerweiterung beitragen würde.

D Skizze einer naturraumorientierten Regionalanalyse: Die ökologischen Grenzen und Konflikte der Wirtschaftsentwicklung

Eine sorgfältige naturraumorientierte Analyse der Region - d.h. eine Untersuchung der naturräumlichen Gegebenheiten, der historischen Entwicklung der Kulturlandschaft, der natürlichen Potentiale der Region, sowie nicht zuletzt des heutigen ökologischen Zustandes - wäre als Grundlage für den Entwurf regionaler Entwicklungsperspektiven wichtig. Im Rahmen dieses Projektes ist es aber lediglich möglich, einen skizzenhaften Überblick über die ökologischen Grenzen der Entwicklung zu geben. Wir beschränken uns auf die Aufzählung von einigen zumeist weithin bekannten Problemen.

Bereits aus einer groben Übersicht läßt sich erkennen, daß in dieser naturräumlich sensiblen Region kritische Belastungsgrenzen bereits überschritten worden sind. Insbesondere die Verkehrsentwicklung, die Flächenversiegelung und die Folgeprobleme der chemischen Industrie lassen wachsende Konflikte erwarten. Kollisionen ergeben sich insbesondere mit dem Tourismus und dem Gesundheitswesen in der Region. Gesunde Luft, sauberes Wasser und die naturräumlichen Reize der Landschaft sind gefährdete Produktionsfaktoren für diese Sektoren. Die wirtschaftliche Entwicklung bedarf daher wesentlich mehr als früher qualitativer Vorgaben.

D.1 Früher ökologischer Widerstand gegen nukleare Industrialisierung

Das Dreieckland gehört zusammen mit Gorleben zu den Entstehungsorten einer aktiven Anti-AKW-Bewegung. Der ökologische Protest hat seine Wurzeln in den frühen 70er Jahren. Wyhl, die Bleifabrik in Marckolsheim, Fessenheim, die Elsaßautobahn oder die Schwarzwaldautobahn waren in den frühen 70er Jahren bereits Kristallisationspunkte eines ökologischen Widerstands der Region gegen einen von außen aufgesetzten umweltintensiven Entwicklungspfad. Die Schreckensvision eines Ruhrgebiets am Oberrhein wurde an die Wand gemalt und trug zur Mobilisierung gegen die Großprojekte der Region bei. Die politische Reaktion bestand darin, einige Projekte vorläufig zurückzunehmen, und den Widerstand abebben zu lassen. Im Freiburger Raum wurde damit auch der zögerliche, eher erzwungene als bereitwillige Abschied von industrialisti-

schen Leitbildern vollzogen. Sowohl im Norden, als auch im Westen und Süden hat sich jedoch eine umweltschädliche Produktion fortgesetzt.

Der Widerstand konnte zwar Wyhl und Kaiseraugst verhindern, nicht jedoch einige andere Atomprojekte: vor allem das Kernkraftwerk Fessenheim auf der französischen Rheinseite, das wegen besonderer Sicherheitsprobleme immer wieder in die Schlagzeilen gerät, sowie Leibstadt auf der Schweizerischen Seite des Hochrheins. Außerdem sind End- bzw. Zwischenlagerstätten für Atommüll auf der deutschen und vor allem auf der Schweizerischen Seite des Hochrheins geplant.

D.2 Waldsterben und Luftreinhaltung

Das Hauptumweltproblem der Region ist bekannt. Der Schwarzwald ist mit über 70% geschädigter Fläche die vom Waldsterben am meisten betroffene Region in Baden-Württemberg. Davon sind ca. 45% mittelstark und ca. 10% stark geschädigt oder bereits abgestorben.

Die Schädigungen durch einen Hauptverursacher in der Region, den Straßenverkehr, steigen weiter an. In allen Landkreisen nahmen die Stickstoffoxidemissionen (NO_x) in den 80er Jahren leicht zu (vgl. Abb. 18). Die mit dem massiven Straßen- und Autobahnbau in der Region verbundenen Probleme wurden oben bereits diskutiert.

Gegenüber der Luftverschmutzung ist die Region besonders empfindlich, da vor allem im Rheintal öfters eine Inversionswetterlage vorherrscht, die eine großräumige Verteilung der Schadstoffe verhindert. Dies ist auch ein Grund für die hohen Ozonwerte, die, seit kritische Werte festgelegt wurden, häufiger zu Ozonalarm führen.

Unter anderem aus diesem Grund hat Basel aufgrund der zu einschneidenden Maßnahmen zwingenden Eidgenössischen Luftreinhalteverordnung ein ehrgeiziges Luftreinhalteprogramm beschlossen. Es soll den Luftschadstoffeintrag bis 1991 um 60% vermindern. Die Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe betragen in Basel mittlerweile 1/6 der in Baden-Württemberg geltenden Grenzwerte (ebda. S. 170). Zur Durchsetzung dieser politischen Ziele scheut Basel auch nicht vor einschneidenderen Maßnahmen zur Reduzierung des Individualverkehrs zurück. Unter anderem soll Tempo 60 auf der Basler Autobahn und Tempo 40 in innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen

leistungsabhängige KFZ-Steuer wird geplant und die Attraktivität des ÖPNV soll weiter gesteigert werden (vgl. BZ 23.2.1990). Ähnliche Initiativen stehen im deutschen Teil des Dreiländerecks noch aus.

D.3 Altlasten und Müll

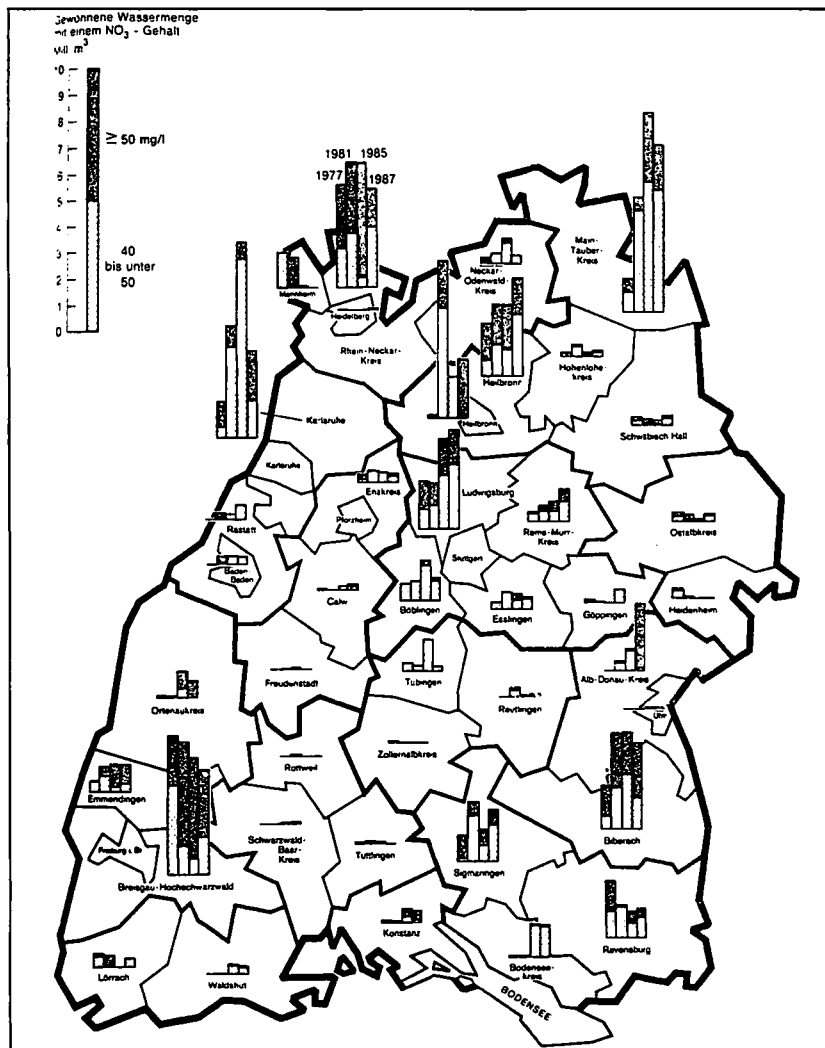
Der Süden der Untersuchungsregion ist vor allem durch die Folgeprobleme der Chemieproduktion belastet. Im Landkreis Lörrach gibt es etwa 20 Altlastenstandorte. Am prominentesten sind die Giftmüllprobleme mit der Lips-Grube bei Weil. Es findet ein erheblicher Giftmüllexport ins Elsaß statt. WACKERMANN (1988, S. 232) bezeichnet das Elsaß als den "rheinischen Müllplatz".

1979 wurden 20 000 Tonnen dorthin exportiert und zum Teil noch auf wilden Deponien abgelagert (Wackermann 1988, S. 233). Im Jahre 1984 wurden in den Kreisen Lörrach und Waldshut 21.400 Tonnen Giftmüll produziert, der zu einem nicht unbeträchtlichen Teil in den Basler Giftmüllverbrennungsanlagen verbrannt wird, gegen die sich einige Bürgerinitiativen gebildet haben. Der RVSO produziert mit 22.900 Tonnen eine ähnliche Menge (vgl. Stat. Landesamt, S. 257). Auch Freiburg hat mit Altlasten der früheren Bergwerksindustrie (Kappel) und von Gießereien zu kämpfen.

Die Entsorgungskrise im Chemiebereich und der wachsende Widerstand der Bevölkerung gegen die Müllverbrennung wird die Region zu erheblichen Anstrengungen zwingen, abfallärmere Produkte und Produktionsverfahren zu entwickeln.

D.4 Grundwasserbelastung und Rheinwasserqualität

Aufgrund der Intensivkulturen Wein und Mais gehört der Südliche Oberrhein und vor allem der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald zu den Gebieten mit der höchsten Grundwasserbelastung in Baden-Württemberg. In keinem anderen Gebiet ist der Anteil des Trinkwassers, das nicht der EG-Trinkwasserrichtlinie entspricht, so hoch (vgl. Abb. 19).



An der Grundwasserverseuchung sind die Textilbetriebe (Reinigung, Färbung) nicht unbeteiligt. Spezielle Grundwasserprobleme existieren z.B. auch nördlich des

Entwicklung der gewonnenen Wassermenge mit einem Nitrat-Gehalt (NO_3) größer als 40 mg/l in den Kreisen 1977, 1981, 1985 und 1987
(Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 1989, S. 277)

Kaiserstuhls (Teningen). Dort wurden erhebliche, von einem Kondensatorenwerk verursachte PCB-Konzentrationen gefunden.

Die Verschmutzung des Rheins hat sich zwar in den letzten Jahren verringert, sie findet aber trotzdem noch in beträchtlichem Ausmaße statt. Vor allem die chemische Industrie im Elsaß emittiert jährlich ca. 14 000 Tonnen Schwermetalle, 30 000 Tonnen chlorierte Kohlenwasserstoffe, 120 000 Tonnen Eisen, 1000 Tonnen Arsen und 80 Tonnen Merkur in den Rhein (Wackermann 1988, S. 235). Es ist deshalb nicht verwunderlich, wenn die Konzentration von organisch gebundenem Chlor 1985 zwischen Basel, Breisach und Karlsruhe von 19 mg/m³, über 23 auf 39 mg/m³ steigt. Bei Niedrigwasser liegen die Konzentrationen in Karlsruhe bei 85 mg/m³ (vgl. Stat. Landesamt Ba.-Wü., Umweltdaten, S. 183). Seit 1980 haben sich diese Werte in Karlsruhe um ca. 25% verbessert.

D.5 Umgestaltung der Kulturlandschaft und Flächenversiegelung

Die gesamte Vegetation der ehemaligen Rheinauen hat sich in Folge der Rheinbegradigungen radikal gewandelt. Die Absenkung des Grundwasserspiegels hat zum Verlust vieler Auenbereiche mit der dazugehörigen Vegetation geführt. Die Verminderung der Feuchtigkeit hat im Niederterassenbereich sogar zu Versteppungsprozessen geführt. In diesen Gebieten wurden Kiefernmonokulturen angelegt, die besonders vom Schädlingsbefall betroffen sind (vgl. Stadelbauer 1989, S. 169). Besonders problematisch sind die Wasserrückhaltebecken, die u.a. südlich von Breisach geplant sind. Diese Flächen sollen bei Hochwasser überflutet werden können. Hierfür findet eine großflächige Auskiesung und die Abholzung vorhandener Wälder statt (vgl. Stadelbauer 1989, S. 169).

Der Terrassenbau und die Flurbereinigung auf dem Kaiserstuhl gelten als ein Musterbeispiel für eine ökologische Fehlplanung. Sowohl die Beeinträchtigung des

Landschaftsbildes, als auch die Bodenerosion gelten gemeinhin als Warnsignale für eine falsche Flurbereinigungspolitik (ebda. S. 167).

Ein besonderes Problem stellt die wachsende Flächenversiegelung und Zersiedelung. Besonders problematisch stellt sich das Wachstum von Einfamilien- und Ferienwohnungen dar (Wackermann 1988, S. 229). Zwischen 1960 und 1978 haben die Siedlungsflächen im Raum Freiburg/ Breisgau-Hochschwarzwald um 34% zugenommen, die Verkehrsfläche um 29%. Zahlreiche Orte der Region wuchern weit über die historischen Ortskerne hinaus (vgl. Stadelbauer 1989, S. 171). Der Lörracher und der Freiburger Raum gehören mit dem Raum um Stuttgart herum zu den am dichtesten versiegelten Gebieten in Baden-Württemberg. Auch bei den Wachstumsraten der Siedlungsflächen gehören die beiden Gebiete zu den Spitzenreitern in Baden-Württemberg. Mit einem Siedlungsflächenanteil von 15% hat der Mittelbereich Lörrach-Weil eine ähnliche Verdichtung wie der mittlere Oberrhein und der untere Neckar. Nur der mittlere Neckar (Großraum Stuttgart) übertrifft den Lörracher Raum noch (19,7%). Dies stellt die Intensivierung der Gewerbeflächen und Siedlungsflächennutzung vor erhebliche Herausforderungen. Es macht auch ein flächenschonendes Transportangebot notwendig.

E Die regionale Diskussion um Entwicklungsleitbilder

E.1 Abkehr vom industrialistischen Leitbild?

Mit dem erfolgreichen ökologischen Protest der 70er Jahre haben sich die Entwicklungsleitbilder vor allem im räumlichen Zentrum der Region geändert. Während in den 50er und 60er Jahren noch eindeutig industrialistische Leitbilder überwogen, wurde mit dem Prognos-Gutachten von 1976 und dem darauf aufbauenden Regionalplan von 1980 ein gewisser Schlußstrich unter die Diskussion der Ansiedlung umwelt- und energieintensiver Industrien im Südlichen Oberrhein gezogen (vgl. zum Wandel der Leitbilder: Wackermann 1988, S. 189f; Der Gemeinderat 10/80, S. 13-16). Das Prognos-Gutachten hat es damals als unrealistisch angesehen, daß in Folge des Atomkraftwerks Wyhl sich stromintensive Industrien im südlichen Oberrhein ansiedeln (S. 167). Schlagzeilen der badischen Zeitung aus den 70er Jahren, wie: "Der Zersiedelung entgegen wirken" (3.9.2.1977), "Zu starke Industrialisierung am Oberrhein so gut wie unmöglich" (3.11.1975), "Reben- und Erholungsidylle statt Ruhrgebiet" (3.11.75), "Südlicher Oberrhein als modernes Dienstleistungszentrum" (27.5.1975) deuten einen Wandel der Leitbilder in der öffentlichen Diskussion an. In einer Denkschrift der IHK von 1963 liest sich das zentrale Leitbild noch anders. Evers sprach damals von einer "Wahl zwischen wirtschaftlicher Stärke und kultureller Potenz" (S. 19). Mehr Wirtschaftskraft wird mit vermehrten Industrieansiedlungen gleichgesetzt (ebda.). Aber bereits in dieser Schrift wird die Berücksichtigung der natürlichen Gegebenheiten der Region bei Industrieansiedlungen eingefordert. Als zentrale Versöhnungsformel der 70er Jahre wird auf eine "maßvolle" Entwicklung zwischen Ökologie und Arbeitsplatzbeschaffung gesetzt (Der Gemeinderat 10/80, S. 13f).

Trotzdem ist dieser Prioritätenwandel in der Region immer noch nicht konsensfähig. Gerade in letzter Zeit mehren sich die Stimmen, die verstärkte Industrieansiedlungen fordern. Von der IHK wird der Raum nach wie vor als "strukturschwach" eingestuft, mit einer unterdurchschnittlichen Forschung und Entwicklung im naturwissenschaftlichen Bereich (Euba 1986, S. 73ff). MOHR (1988, S. 331) hält es in seiner Untersuchung über den Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald sogar für "unumgänglich, den industriellen Sektor auszubauen". Der Freiburger Stadtkurier (7.2. 1990) begründet seine Forderung

nach einem Wirtschaftsbürgermeister mit der "immer präsenten und mitunter zu Auslagerungen ins Umland veranlassenden Industrieferndlichkeit" in Freiburg. Diese sei schuld an dem niedrigen Anteil der Industriearbeitsplätze in der Stadt. Nicht ohne Neid wird immer wieder auf das dynamische Wachstum ausländischer Industrieansiedlungen im Elsaß und im Hochrheingebiet geschickt (vgl. BZ 31.1.1990: "Eine Gemeinde am Rande der Region mausert sich zu einem neuen Zentrum", oder BZ 17.11.1989: "Gezielte Förderung der Wirtschaft" oder BZ 26.1.: "Firmen gehen lieber ins Elsaß" (Leserbrief von M. Hettich, CDU)). Erhebliche Hoffnungen machen sich zahlreiche Entscheidungsträger in der Region angesichts des EG-Binnenmarkts '93. Der Freiburger Wirtschaftsreport 1988/89 (S. 8) erhofft sich von der Beseitigung der Grenzen, daß sich die auf Deutschland bezogene Randlage der Region in eine europäische Zentrallage verwandelt. Dies wird immer wieder von Hoffnungen begleitet, daß vermehrte Industrieansiedlungen in der Region stattfinden (so auch der RVSO 1989, S. 5). Zahlreiche Oberbürgermeister weisen daher überzogene Gewerbevorratsflächen aus, um auf den erhofften Ansturm vorbereitet zu sein.

Das damit noch immer vorhandene industrialistische Leitbild übersieht zahlreiche die Region kennzeichnende Merkmale. Es ist einerseits ein veraltetes und andererseits ein von außen importiertes Leitbild. Die Kosten einer solchen Entwicklung wären erheblich. Aus der obigen geschichtlichen Analyse lassen sich die zentralen Schwachpunkte dieses Leitbilds erkennen.

- Die "Industrieschwäche" ist nicht Ergebnis einer überstarken Ökologiebewegung, sondern geschichtlich bedingt. Es läuft daher an der Sache vorbei, diese parteipolitisch gegen die neue rot-grüne Mehrheit in der Stadt Freiburg aus-schlachten zu wollen.
- Der niedrige Forschungs- und Entwicklungsanteil im naturwissenschaftlichen Bereich ist vor allem Folge des Fehlens von Großkonzernen mit großen Forschungsabteilungen. Dies bedeutet aber nicht, daß die Industrie in der Region wenig innovativ ist. Innovationen finden bei kleineren und mittleren Betrieben vor allem durch Learning-by-doing-Prozesse, also durch Veränderungen in kleinen Schritten statt - weniger durch die Arbeit in eigenen Forschungs- und Entwicklungsabteilungen. Aus einem niedrigen Forschungs- und Entwicklungsanteil im

naturwissenschaftlich-technischen Bereich auf eine industrielle Strukturschwäche zu schließen, ist daher methodisch nicht haltbar.

- das industrialistische Leitbild übersieht damit die wirtschaftliche Stärke in der Region. Viele Industrien sind bodenständig und haben sich unter veränderten Rahmenbedingungen als äußerst anpassungsfähig erwiesen. Das relativ geringe Gewicht von Großbetrieben, das Fehlen von Monostrukturen und die Bedeutung "flexibler Spezialisierung" in der Region haben dazu beigetragen, daß der Arbeitsplatzabbau in der Krise wesentlich geringer war als in Baden-Württemberg. Diese Krisenfestigkeit der bodenständigen Industrie ist höher zu bewerten als der Ex-und-Hopp-Charakter verlängerter Werkbänke, die oft durch auswärtiges Kapital entstehen.
- Das Modell Elsaß ist kein Modell für die Region. Der hohe Anteil ausländischer Direktinvestitionen hat dort wesentlich zu den Strukturproblemen der Region beigetragen (siehe unten).
- Die industrialistischen Leitbilder übersehen systematisch die außerordentlich hohe Dynamik des Dienstleistungssektors. Wenn im letzten Jahrzehnt 80% aller Arbeitsplätze in diesem Sektor geschaffen worden sind, dann deutet dies darauf hin, daß die Bedeutung und der Anteil neuer Industrieansiedlungen für Arbeitsplätze und Wertschöpfung in der Region vernachlässigbar gering ist.

E.2 Das modernisierte Leitbild Freiburgs

Vor allem aus ökologischen Gründen würde die Umsetzung eines industrialistischen Leitbildes in der Region zu beträchtlichen Konflikten führen. Es wurde daher zugunsten einer modernisierten Variante zurückgedrängt, die die Zukunft der Region und insbesondere Freiburg darin sieht, es zu einem modernen Dienstleistungs- und Forschungszentrum für eine postindustrielle Zukunft auszubauen. Diese Leitbilddiskussion wird derzeit in Freiburg besonders intensiv geführt, allerdings aus einem kommunalpolitisch verengten Blickwinkel. Eine Leitbilddiskussion für die ganze Region ist allerdings mit der Neuauflage des Regionalentwicklungsplans für den Südlicher Oberrhein zu erwarten.

Sowohl im Freiburger Wirtschaftsreport als auch in der offiziellen Version des Berichtes der Freiburger Arbeitsgruppe Stadtentwicklung kommt dieses modernisierte Entwicklungsleitbild zum Ausdruck. Die in Freiburg angesiedelten Hochtechnologiebereiche Werkstoffe/Materialien, Pharmazie und Biotechnologie, Medizintechnologie, Mikroelektronik, angewandte physikalische Technik sowie Umwelt- und Energietechnik sollen weiter ausgebaut und gefördert werden. In all diesen Bereichen existieren einige wenige Großbetriebe, ein Netz von kleineren und mittleren Betrieben sowie entsprechende Forschungsinstitute. Die integrierten Technikkomplexe Universität/ Forschung/ Technikentwicklung sollen dabei weiter ausgebaut werden (vgl. AG Stadtentwicklung 1989, S. 37).

Die Hoffnung ist dabei nicht aufgegeben worden, daß sich in diesen Zusammenhang auch Großbetriebe ansiedeln, wobei die Forschungsabteilungen dieser Großbetriebe besonders gerne gesehen werden (vgl. BZ vom 1.4.1990, S.3).

Das zweite wesentliche Element dieser neuen Entwicklungsstrategie ist der Ausbau des Tagungs- und Kongreßwesens. Projekte wie die KTS, das internationale Managementzentrum oder die Umweltakademie stehen repräsentativ für diese Strategie, die vor allem auf zentrale Großprojekte im Tagungs- und Bildungswesen setzt.

Begleitet wird dieser Entwicklungspfad durch eine Imagewerbung mit der hohen Lebensqualität und dem Freizeitwert der Stadt Freiburg und der Region.

Insbesondere für eine solche Entwicklungsstrategie stellt sich das Problem, zwischen den gewachsenen ökologischen und sozialen Ansprüchen an die Stadtentwicklung einerseits und der von den regionalen Bedürfnissen abgehobenen Entwicklungsstrategie andererseits zu vermitteln. Die dabei entstehenden Zielkonflikte charakterisiert RÜSKAMP als "Dilemma zwischen dynamischer Wirtschaftspolitik einerseits und befriedender Kommunalpolitik andererseits", als Zwiespalt zwischen "ökonomisch-europäischer Aufbruchstimmung und ökologisch-lokaler Selbstgenügsamkeit" (BZ 17.11.1989). Eine derartige Problemwahrnehmung charakterisiert gleichzeitig auch das zentrale Problem dieses modernisierten Leitbilds: Ökologische und soziale Probleme werden nicht als Ausgangspunkt für ein neues Leitbild des Wirtschaftens angesehen, sondern werden allenfalls als flankierende oder bremsende Faktoren für einen an sich unbrochenen Wachstums- und Technikoptimismus wahrgenommen.

Mit diesem Entwicklungsleitbild entspricht die Stadt Freiburg dem, wovor eine erste, von der Verwaltung nicht getragene Fassung des Berichts der Arbeitsgruppe Stadtentwicklung warnt.

Freiburg klinkt sich in den Standortwettbewerb mit den gleichen Strategien und Entwicklungsleitbildern ein, die auch andere Städte betreiben. Als wesentliche Bausteine einer solchen Strategie gelten:

- Ein offensives City-Marketing, das zunehmend die städtische Lebensqualität als Standortfaktor heraushebt,
- der Ausbau von Forschung und Entwicklung der auf dem Weltmarkt als Zukunftsbereiche angesehenen Bereiche Mikroelektronik, Biotechnologie und Neue Materialien,
- der Ausbau des Messe- und Tagungswesens.

Damit handelt es sich auch bei dem Leitbild einer High-Tech- und Dienstleistungsmetropole um ein importiertes Leitbild, dem der Bezug zur Befriedigung regionaler Bedürfnisse und die Angepaßtheit an die historisch gewachsenen regionalen Besonderheiten zum Teil fehlt.

Die wesentlichste Gefahr sieht das verwaltungsinterne Papier in einer "Kathedralenpolitik", die die finanziellen Ressourcen der Stadt übersteigt und damit die Vernachlässigung ökologischer und sozialer Bedürfnisbereiche heraufbeschwört. Die Infrastrukturinvestitionen, die notwendig sind, um mit einer Imitation der Strategie anderer Städte - Ausbau des Kongreßwesens und Ansiedlung von Großunternehmen - eine verschärfte Standortkonkurrenz durchzuhalten, werden für Freiburg als zu hoch angesehen. Die Stadt verliert damit ihr gewachsenes Profil.

Gleichzeitig werden die Beschäftigungseffekte neuer Ansiedlungen relativ pessimistisch gesehen. Dies deckt sich mit der bisherigen Analyse dieser Studie, die zu dem Ergebnis kam, daß das Arbeitsplätzewachstum in der Region hauptsächlich nicht durch Ansiedlungen von außen erfolgt ist.

Ungebrochen herrscht in dem offiziellen Entwicklungsszenario weiterhin der Technik- und Wachstumsoptimismus.

Es besteht eine weitverbreitete Einschätzung, daß ein neuer technologischer Durchbruch aus der Strukturkrise der Massenproduktion herausführen soll. Als Schlüsseltechnologien werden dabei die Mikroelektronik, die Gen- und Biotechnologie sowie neue Werkstoffe betrachtet. Von allen drei Technologien erwartet man sich einen Produktivitätsschub und das Vordringen in neue Märkte bzw. das Verdrängen alter Märkte.

Freiburg versucht, in allen drei Bereichen mit dabei zu sein. Diese Strategie wird weitgehend losgelöst von den regionalen Potentialen und Bedürfnissen verfolgt. Das hat auch wieder das Fehlen einer Diskussion über die Einrichtung der neuen 15. Fakultät "für angewandte Wissenschaft" an der Universität Freiburg gezeigt.

Schließlich zeichnet sich auch das modernisierte Leitbild durch die Suche nach vorzeigbaren größeren Projekten aus. Die Vielzahl kleiner Projekte, Betriebe, Initiativen gerät damit aus dem Blickwinkel, obwohl sie in der Summe eventuell eine größere Bedeutung für Wirtschaftskraft und Beschäftigung haben als die wenigen Prestige-projekte.

Es fällt auf, daß die Wachstumsorientierung einen dominanten Stellenwert einnimmt. Südbaden gehörte in den letzten Jahren zu einer der dynamischsten Wachstumsregionen in der Bundesrepublik - sowohl hinsichtlich der Zuwanderer, als auch hinsichtlich des Wirtschaftswachstums. Eine ungehemmte Fortsetzung dieses Wachstums würde die Besonderheiten und Eigenheiten der Region gefährden. Die Schwierigkeiten, in Freiburg noch bebaubare Flächen für den Wohnungs- und Gewerbebau zu finden, ohne wertvolle Naturschutzgebiete zu gefährden, sind nur ein Beispiel für die Grenzen des bisherigen Wachstums. Neue Industrie- oder Großbetrieb-sansiedlungen (auch im Dienstleistungsbereich) würden daher die Nutzungskonflikte eher verschärfen.

E.3 Auf der Suche nach einem eigenständigen Leitbild

Es ist daher wesentlich grundsätzlicher nach einem anderen Entwicklungsmodell für die Region zu fragen. Dieses Entwicklungsmodell müßte viel stärker an den Eigenheiten der

Region anknüpfen und sollte die erheblichen Strukturunterschiede zwischen den Teilregionen berücksichtigen.

In der Region wächst das Interesse an Ansätzen zu einem dritten Leitbild, das stärker in eine solche Richtung tendiert. Unter dem Motto "Aus den Nachteilen Vorteile machen" entwickelt A. BECK (BZ 17.11.89) eine Vorstellung für eine Entwicklung, die mehr in den regionalen Bedürfnissen und Fähigkeiten verankert ist, als das "modernisierte Wachstumsleitbild".

"Umwelt- und humanorientierten Lösungen neuer Prägung kommen mittelständische und heterogene Strukturen nur entgegen: Gefragt sind nämlich horizontale Verflechtungen, Kooperationen eigenständig arbeitender und zugleich selbständiger kleinerer bis mittlerer Betriebsgrößen, die sich jedoch voll austauschen. Eine Ensemble-Wirtschaft sozusagen, in der aus dem Zusammenwirken aller jeder einzelne möglichst viel Nutzen vermittelt und erhält und dies bei einem Höchstmaß an Selbständigkeit. Dies ist dann auch der geeignete Nährboden dafür, daß eines Tages der Konflikt aus den gegenläufigen Denkrichtungen von Ökologie einerseits und Ökonomie/Technik andererseits aufgelöst werden könnte."

Auch die Arbeitsgruppe Stadtentwicklung bemühte sich in dem bereits erwähnten unveröffentlichen Berichtsentwurf, zentrale Bausteine für ein verstärkt regionalbezogenes Leitbild zu entwickeln. Hier wird das nach außen orientierte City-Marketing zugunsten einer Bedürfnisorientierung verworfen. Der Aufbau umweltfreundlicher Infrastrukturen erhält dabei ein zentrales Element.

Besonders herausgehoben wurden auch hier die Verflechtungen und Rückwirkungen für Freiburger Betriebe, die sich aus umweltpolitischen Problemlösungen ergeben könnten. Aber auch hier werden die Autoren nicht konkret. Dies liegt wohl nicht unerheblich an dem Wissens- und Kompetenzdefizit, das hinsichtlich solcher Verflechtungen in der Region allgemein besteht. Der Bedarf an Wissen für die Umsetzung eines regionalbezogenen Leitbildes ist wesentlich höher als bei importierten Leitbildern. Die Dominanz importierter Leitbilder ist damit auch Ausdruck der Vernachlässigung einer regionalen Wirtschaftsforschung an der Freiburger Universität. Regionale Forschung findet derzeit lediglich am geographischen Institut und zum Teil bei den Politikwissenschaften statt, bei den Wirtschaftswissenschaften ist sie nach der Emeritierung eines Professors weitgehend eingestellt worden. Trotz Supercomputer Cray

und EDV-gestützter Bibliothek erweist sich eine Literaturrecherche über die Region als eine Odyssee in einem Gewirr verschiedenster Instituts- und Privatbibliotheken, deren Bestände unkoordiniert nebeneinander angehäuft wurden. Dieser Zustand der Freiburger Regionalforschung ist als Ergebnis nach außen fixierter bzw. importierter Forschungs- und Technikleitbilder zu verstehen.

E.4 Modell Elsaß?

Trotz sehr ähnlicher naturräumlicher Ausgangsbedingungen hat das Elsaß eine völlig andere Industrialisierungs- und Wirtschaftsgeschichte hinter sich als Südbaden (vgl. ausführlich: Wackermann 1988). Die industrielle Revolution hat das Elsaß früher und wesentlich ausgeprägter erfaßt als die Nachbarregion. Bereits Anfang des Jahrhunderts war der Anteil der Beschäftigten in der Landwirtschaft auf 21% geschrumpft. Der Industrieanteil lag bei 40% (ebda. S. 31). Hauptträger dieser frühen Industrialisierung waren die Textilindustrie vor allem im Süden der Region, erste Anfänge einer chemischen Industrie bei Cernay/ Thann, die Leder- und Metallverarbeitung sowie Brauereien bei Straßburg (vgl. Marandon 1977, S. 174).

Diese starke Bedeutung von Altindustrien stellte das Elsaß in der Nachkriegszeit vor erhebliche Strukturprobleme. Der Arbeitsplatzabbau in diesen Industrien war in den 50er und 60er Jahren beträchtlich. Alleine die Textilindustrie mußte ihre Beschäftigten zwischen 1954 und 1974 von 50.000 auf 26.000 halbieren.

Die politische Antwort auf diese Strukturkrise war die gezielte Förderung neuer Industrieansiedlungen. Dabei sollte ausländisches Kapital eine zentrale Rolle spielen. Im Elsaß lassen sich seit dem 2. Weltkrieg regelrechte Ansiedlungswellen beobachten, denen Strukturprobleme der vorhergehenden Welle vorausgingen. Die erste Ansiedlungswelle besteht aus kapital- und arbeitsintensiven Massenindustrien, die mit der Weltwirtschaftskrise der 70er und 80er Jahre ebenfalls in Schwierigkeiten geraten sind. Auf diesem Hintergrund bemüht sich die Region seit Beginn der 80er Jahre um eine neue Ansiedlungswelle von Unternehmen aus sog. High-Tech-Sektoren. Diese Ansiedlungspolitik hat zweifelsohne erhebliche Beschäftigungserfolge zu verzeichnen, die ökologischen und sozialen Folgekosten für den anhaltenden Umbruch in der Region

sind aber ebenfalls beträchtlich. Die andauernden Probleme des Elsaß sind ein warnendes Beispiel für die praktische Umsetzung eines industrialistischen Leitbildes in die Realität.

Nach dem 2. Weltkrieg konnte das Elsaß erfolgreich mit seinen Standortvorteilen werben. Es verfügte über eine beträchtliche Industriearbeiterschaft, die bereit war, für relativ niedrige Löhne zu arbeiten. Es konnte mit einer guten industriellen Infrastruktur und relativ niedrigen Energiepreisen aufwarten. Hinzu kam eine massive öffentliche Förderung von Investitionen, die bei einem Viertel der gesamten Investitionen lag. Gleichzeitig wurden insbesondere entlang des Rheins großzügig Industrieflächen bereitgestellt, die insbesondere Großbetriebe, die einen hohen Flächenbedarf haben, anlocken sollten (Marandon 1977, S. 177).

Diese Angebote waren durchaus erfolgreich. Seit den 50er Jahren stammen etwa ein Drittel aller Investitionen im Elsaß aus dem Ausland (vgl. Wackermann 1988, S. 140; Wackermann 1987, S. 91). In den 70er Jahren entstanden 42% aller neuen Arbeitsplätze und sogar 48% aller Betriebsgründungen durch ausländische Direktinvestitionen (vgl. Marandon 1977, S. 176). Die Region wurde regelrecht unter den ausländischen Investoren aufgeteilt. Im Großraum Basel siedelte sich vor allem schweizer Kapital (Chemieindustrie) an, das seinen wachsenden Flächenbedarf auf der französischen Seite befriedigen konnte. Der Raum Straßburg wurde beliebtes Anlagefeld für amerikanisches Kapital, deutsches Kapital (z.B. Adidas) siedelte sich im Nordelsaß an (vgl. Marandon S. 180).

Die ökologischen Folgekosten dieser Ansiedlungspolitik sind groß. Beträchtliche Flächen, insbesondere entlang der ökologisch sehr wertvollen Rheinauen, wurden versiegelt. Die massive Ansiedlung von Industrien der Chemieindustrie (Rhone-Poulenc), der Petrochemie und sonstiger Grundstoffindustrien haben zur Verseuchung des Rheins und der übermäßigen Schadstoffkonzentration in Luft und Boden vor allem im Straßburger Raum beigetragen, die augenblicklich im Zusammenhang mit der geplanten Müllverbrennungsanlage in Kehl ins Rampenlicht der öffentlichen Diskussion gekommen sind. Besonders auffällig bei der elsässischen Industrieansiedlungspolitik ist, daß sie gezielt die entstandenen ökologischen Folgekosten auf ihre Nachbarregion und andere Gebiete abwälzt. Fast alle schadstoffintensiven Industrien können ihre Gifte über den Westwind oder über das Abflußrohr in andere Regionen loswerden.

Aber auch ökonomisch war die Ansiedlungspolitik nicht besonders tragfähig. In den Krisenjahren ging ein beträchtlicher Anteil der Arbeitsplatzverluste von ausländischen Unternehmen aus. In den 70er Jahren schlossen ein Drittel aller ausländischen Betriebe ihre Tore (Wackermann 1988, S. 140). Der Arbeitsplatzabbau in der Industrie war erheblich (vgl. auch: WIS 1/86) und konnte nur durch Neuansiedlungen aufgefangen werden.

Sowohl Wackermann als auch Marandon bezeichnen die Art der Industrieansiedlungen der Nachkriegszeit als sogenannte "reife" Industrien. Reife Industrien sind der Produktzyklustheorie zufolge solche Industrien, in denen die Produktionstechnik ausgereift ist und nur noch wenig weiterentwickelt wird. Da sich die technologische Kompetenz weltweit verallgemeinert hat und nicht mehr nur ein Monopol weniger Unternehmen in einem technisch führendem Land ist, spielt die Preiskonkurrenz hier eine viel größere Rolle als bei den innovativen Industrien. Der Wettbewerb ist schärfer, was Betriebsschließungen oder beschleunigte Rationalisierung zur Folge haben kann.

Unter anderem als Folge dieser Ansiedlungspolitik identifiziert Wackermann (1987) folgende Strukturschwächen des Elsaß:

- der Anteil von Altindustrien im Elsaß ist immer noch überdurchschnittlich hoch,
- die Qualifikation der ArbeitnehmerInnen ist unterdurchschnittlich,
- es bestehen Defizite in der angewandten Forschung,
- der Dienstleistungssektor ist unterentwickelt. Subalterne Arbeitsplätze (personenbezogene Dienstleistungen im Tourismus) überwiegen.
- die Region liegt abseits der großen Industriezentren und Kommunikationsachsen,
- die Investitionsquote ist unterdurchschnittlich,
- mit 65 000 Arbeitslosen und ca. 35 000 Pendlern ist die Unterbeschäftigung in der Region erheblich.

Im Hinblick auf die von ihm positiv gewerteten neuen Technologien sieht Wackermann Defizite bei der Nahrungsmittelindustrie, dem Einsatz nachwachsender Rohstoffe und der Biotechnologie (1987, S. 92).

Es ist auffällig, daß eher neidvoll auf die deutsche Nachbarregion geschielt wird. Die dezentralen Entscheidungskompetenzen der Kommunen in der BRD scheinen ihm

gegenüber dem französischen Zentralismus als überlegen. Diesem fehlt es an Flexibilität. Die Verfahren sind aufwendig und bürokratisch. Die Ressourcen für die Infrastruktur sind unzureichend. Die Bürokratie kennt die Unternehmensbedürfnisse nur unzureichend. Wackermann beneidet Südbaden (bzw. die Bundesrepublik) um das duale Ausbildungssystem an den technischen Schulen, das die technische Weiterentwicklung in der Produktion immer wieder vorantreibt. Die Gewerkschaften sind kooperationsbereiter. Und schließlich hat der Dienstleistungsbereich, v.a. auch der unternehmensbezogene, ein größeres Gewicht, was sich auf Logistik, Vermarktung und Produktqualität positiv auswirkt (Wackermann 1988, S. 169). Es wird weiterhin eine kohärente Politik vermißt, die Wirtschaftsförderung in die vorhandenen sozioökonomischen Strukturen einfügt (ders. 1987, S. 89).

Vor diesem Hintergrund verwundern die Aussagen auf deutscher Seite, die wiederholt das Elsaß als Vorbild betrachten. Diese betrachten nicht die Strukturprobleme der Region in ihrer Gesamtheit, sondern nehmen lediglich die dynamischen Entwicklungen der jüngsten Neuansiedlungswelle wahr. Seit Anfang der 80er Jahre gelingt es der Region erfolgreich, internationale Konzerne aus dem Hochtechnologiebereich anzuziehen. Gleichzeitig kann man auch einen dynamisch wachsenden kleinbetrieblichen Sektor in diesem Bereich beobachten. Straßburg entwickelt sich zur Forschungs- und Produktionsmetropole für Roboter, in der Gentechnologie (z.B. gentechnische Humaninsulinproduktion) und der angewandten Physik. Sony hat sich in Ribeauville angesiedelt. Zahlreiche japanische Investoren haben sich Kientzheim als Standort ausgesucht. In Mulhouse wird Raumfahrtforschung betrieben und es entwickelt sich ein dynamischer unternehmensbezogener Dienstleistungssektor. Es darf aber nicht übersehen werden, daß diese neuesten Entwicklungen zwar für französische Verhältnisse überdurchschnittlich stark ausgeprägt sind, daß sie aber insgesamt bisher nur ca. 5000 Arbeitsplätze geschaffen haben (Wackermann 1987, S. 98).

Der Preis für die Industrieansiedlungspolitik im Elsaß ist also eine hochgradig polarisierte Industriestruktur mit einem überdurchschnittlichen Anteil an Krisen- und Problemindustrien und einem kleinen, aber ebenfalls überdurchschnittlichen Anteil neuer Industrien. Es ist mit dieser Struktur wesentlich krisenanfälliger als seine Nachbarregion Südbaden. Die hohe Arbeitslosigkeit und der andauernde industrielle Umbruch werden für zahlreiche Beschäftigte permanent Existenzängste und soziale Probleme auslösen.

Es ist daher aus ökologischen und ökonomischen Gründen fraglich, ob ein solcher Entwicklungspfad als Modell dienen kann.

E.5 Modell Basel?

Eine differenzierte Analyse der Schweizer Nachbarregion konnte im Rahmen dieses Projektes nicht vorgenommen werden. Für eine umwelt- und sozialgerechte Regionalentwicklung könnte dies aber einige bedeutsame Anhaltspunkte ergeben. Dies kann durch einige Impressionen verdeutlicht werden.

Basel ist die Industrie- und Dienstleistungsmetropole der ganzen Region. Von Basel gehen zentrale Entwicklungsimpulse - im Positiven wie im Negativen - auf die Region aus. Einerseits finden Zehntausende von Berufspendlern aus Südbaden und dem Elsaß ihren Arbeitsplatz im Großraum Basel, andererseits prägt die Basler Industrie seit einem Jahrhundert das Wirtschaftsgefüge der Nachbarregionen entscheidend mit. Basel gilt gleichermaßen als internationale Banken- und Handelsmetropole wie als Standort der großen multinationalen schweizer Chemiekonzerne (vgl. Wackermann 1988, S. 124ff). Basel kann als Standort globalisierter Unternehmen bezeichnet werden, die eine weltweite Vernetzung von Tochterunternehmen, Firmenkooperationen und Vermarktungsnetzen eingegangen sind. Von wachsender Bedeutung für diese Produktionsstandorte ist das Vorhandensein hochqualifizierten Personals für die überdurchschnittlichen Forschungsaufgaben sowie den erheblichen Logistikaufwand. Der Anteil der Forschungsausgaben am Umsatz der drei Basler Chemie Giganten liegt zwischen 8,4 und 13,9% (vgl. FAST 1989, S. 4). Die Attraktivität einer Stadt für hochqualifizierte Arbeitskräfte hängt zunehmend mehr von der Qualität des städtischen Lebensmilieus ab. Hohe Wohnqualität, attraktive Innenstadtgestaltung, große verkehrsfreie Ruhezonen, saubere Luft oder ein reichhaltiges Kulturangebot werden damit zu zentralen Standortfaktoren für globalisierte Produktionsstandorte (vgl. Klaasen 1989, S. 7f). Dies ist auch in Basel auf den verschiedensten politischen Ebenen begriffen worden.

In Basel fällt sofort der eigentümliche Gegensatz zwischen den ökologisch hochgradig gefährlichen Chemie Giganten und einer für eine Industriestadt ungewöhnlich angenehmen Atmosphäre in der Innenstadt auf.

Die intensiven Bemühungen der Stadt, den Verkehr vom Auto weg zu verlagern, stellen einen Baustein einer Politik der Lebensqualitätssteigerung dar. Die von verschiedenen Seiten initiierten Diskussionen über Entwicklungsleitbilder für die Stadt sind ein zweites wichtiges Element einer solchen Strategie.

Trotz sehr unterschiedlicher ökonomischer Ausgangsbedingungen ergeben sich insbesondere hinsichtlich der ökologischen und kulturellen Dimension zahlreiche Überschneidungen und Parallelen zwischen den beiden Großstädten Basel und Freiburg. In beiden Städten haben sog. postmaterielle Werthaltungen ein sehr starkes Gewicht (vgl. für Freiburg: AG Stadtentwicklung, für Basel z.B. Wiener 1987). In Bezug auf die Umweltkarte, deren Konzept in Freiburg übernommen wurde und die beide Städte einige Jahre gegenseitig anerkannten, haben sich diese Interessenüberschneidungen bereits fruchtbar ausgewirkt.

Trotzdem wird eine Kooperation von Freiburg aus eher zögerlich angegangen. Initiativen aus Basel für eine engere politische Kooperation (z.B. bei der Regio-S-Bahn, oder bei einer gemeinsamen regionalen Wirtschaftsstudie) werden eher zögerlich behandelt. Sicherlich spielen dabei die Ängste der kleineren, provinzielleren Großstadt gegenüber der Dominanz der großen Metropole eine wichtige Rolle.

E.6 EG-Binnenmarkt und die Region

Eine exakte Prognose über die Auswirkungen der Vollendung des europäischen Binnenmarktes bis 1992 ist kaum möglich. Zahlreiche Richtlinien zur Vollendung des Binnenmarktes sind noch nicht verwirklicht worden. Außerdem fällt eine Prognose der Wachstumswirkungen des Projekts schwer, weil sie von vielen nicht exakt vorhersehbaren Faktoren abhängt (sind z.B. Unternehmen tatsächlich bereit, Kostensenkungen in den Preisen weiterzugeben, oder vermehrte Gewinne wieder zu investieren?) Für die Region sind aber insbesondere folgende Fragen wichtig:

- Welche Wirtschaftssektoren werden durch die Veränderungen im positiven wie im negativen besonders betroffen sein?
- Wird es zu Industrieansiedlungen bzw. zu Standortverlagerungen kommen?

- Mit welchen ökologischen Auswirkungen ist zu rechnen?

Diese Fragen können hier nur skizzenhaft beantwortet werden.

Eine im Auftrag der SPD verfaßte Analyse der wirtschaftlichen Auswirkungen des EG-Binnenmarktes (Empirica 1989) hat vor kurzem eine Wirkungsanalyse versucht. Die Ergebnisse geben allerdings nur sehr grobe Hinweise. Es werden dabei die im sogenannten Checchini-Bericht identifizierten sektoralen Effekte mit dem Gewicht bestimmter Sektoren in einer Region verglichen. Dabei kommt die Studie zum Ergebnis, daß für die Region Südbaden der Transportsektor, die Nahrungsmittelindustrie und das Baugewerbe Hauptbetroffene sein werden.

Die dramatischsten Strukturveränderungen werden derzeit im Transportsektor erwartet. Der Ministerrat hat 1987 beschlossen, die nationalen Güterverkehrskontingente aufzuheben und den Verkehrsmarkt weiter zu liberalisieren. Im Allgemeinen erwartet man im Zusammenhang mit dieser Liberalisierung, mit den Wachstums- und Integrationseffekten und den ohnehin vorhandenen Trends erhebliche Wachstumsraten für den Gütertransport. Dieses Wachstum wird voraussichtlich vor allem auf der Straße abgewickelt werden.³

Es bestehen aber durchaus auch gegenläufige Trends.

Einerseits setzen sich die Trends zur Vertiefung der räumlichen Arbeitsteilung und zur Spezialisierung fort, was einen steigenden Transportbedarf mit sich bringt. Dieser Trend wird durch die Strategien vieler Unternehmen, ihre Lagerhaltungskosten durch "Just-in-time"-Anlieferungen zu senken, verstärkt. Ein zusätzlicher Transportbedarf wird vor allem dann erwartet, wenn sich die "optimistischen" Prognosen zu den Wachstumswirkungen des Binnenmarkts tatsächlich einstellen. Schließlich wird die mit der Liberalisierung des Straßengüterverkehrs verbundene Preis- und Leistungskonkurrenz die Wettbewerbssituation der Bahn weiter verschlechtern. Die Bahn befürchtet Umsatzeinbußen in Milliardenhöhe.

Andererseits wird aber von der Liberalisierung des Güterverkehrs eine erhebliche Verminderung ökonomisch und ökologisch sinnloser Leerfahrten (vor allem im

³ vgl. Gußfeld 1989, VCD-Reader 1988, Task-Force 1989, Sprenger 1990, UBA 1989, Wicke 1989, ev. Akademie Bad Boll im Erscheinen;

Werkverkehr) erwartet. Zudem kann auch der volkswirtschaftliche Strukturwandel zu einer Abnahme transportintensiver Produktion beitragen.

Die Prognosen sind entsprechend unterschiedlich. Die von der EG-Kommission eingesetzte "Task Force" zu den ökologischen Auswirkungen des freien Binnenmarkts rechnet mit einem Verkehrsanstieg auf der Straße um 30 - 50%; Prognos rechnet für die nächsten 10 Jahre mit einem Anstieg um ca. 70%; andere Studien machen vorsichtigere Schätzungen (vgl. Baum 1989 mit + 22,8%). Das Umweltbundesamt rechnet mit einem Anstieg der NO_x-Emissionen durch den LKW-Verkehr bis 1998 um 61,1 % (bei den derzeitigen Emissionsgrenzwerten) und um 24,2% bei der Umsetzung der bestmöglichen Filtertechnologie.

Da diese Zahlen nationale oder europäische Durchschnittswerte darstellen, kann man davon ausgehen, daß das Wachstum in Südbaden weit über diesen Durchschnittswerten liegt, da hier zentrale Transitachsen verlaufen. Eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens ist nicht auszuschließen. Es besteht die Gefahr, daß diese Wachstumsprognosen als Argument für einen weiteren Straßen- und vor allem Autobahnbau dienen sollen. Stimmen, die einen 6-spurigen Ausbau der Nord-Süd-Autobahn fordern, mehren sich (siehe oben). Diesem Trend muß entgegengesteuert werden, wenn nicht erhebliche ökologische Schäden eintreten sollen. Es müßte untersucht werden, welche rechtlichen Handlungsspielräume bestehen, damit sich die Region der restriktiven Güterverkehrspolitik der Schweiz anschließen kann. Ein Nachgeben der Schweiz gegenüber den EG-Ministern und der Kommission in Bezug auf ihre Güterverkehrsbeschränkungen hätte sicherlich gravierende Folgen für Südbaden.

Als zweiten Sektor identifiziert der Bericht die Nahrungsmittelindustrie in der Region. Die Nahrungsmittelindustrie hat in der Region noch eine überdurchschnittliche Bedeutung. Insbesondere im Nahrungsmittelbereich werden weitreichende Veränderungen durch den EG-Binnenmarkt erwartet. Hier soll der "Neue Harmonisierungsansatz" der EG-Kommission greifen. Dieser bedeutet, daß auf die Harmonisierung unterschiedlicher nationaler lebensmittelrechtlicher Normen verzichtet werden soll. Stattdessen sollen die unterschiedlichen nationalen Vorschriften gegenseitig anerkannt werden. Bei seinen berühmten Urteilen zum Reinheitsgebot von Bier, zu Spaghetti, oder zum Likör "Cassis deDijon" wurde dieser neue Ansatz vom europäischen Gerichtshof bestätigt. Dies bedeutet für die Nahrungsmittelindustrie, daß viele nationale Vorschriften,

die bisher einen Schutz vor der ausländischen Konkurrenz geboten haben, wegfallen (vgl. ausführlich: Hey/Jahns-Böhm 1989).

Es wird ein erheblicher Konzentrationsprozeß in der Nahrungsmittelindustrie erwartet, da sich der Wettbewerb durch die Deregulierung verschärft. Die EG-Kommission stellt in ihrem Bericht über die Kosten eines Nicht-Europas (Band 12) fest, daß die Betriebsgröße in vielen Industrien (z.B. Brauereien) zu klein ist, um optimale Stückkosten zu erreichen. Mit der Beseitigung national unterschiedlicher Normen sollen der massenhaften Verarbeitung von Nahrungsmitteln die Tore geöffnet werden. Verstärkt wird dieser Trend durch zahlreiche Forschungsprogramme der EG-Kommission, die die Industrialisierung von Landwirtschaft und Weiterverarbeitung sowie den Bereich der sogenannten Imitate (industriell erzeugte Ersatzstoffe für Naturprodukte, z.B. Milchimitate, Süßstoffe etc.) vorantreiben sollen (ebda.). Der Strukturwandel, der hierdurch ausgelöst wird, kann gravierend werden. Er wird voraussichtlich auf Kosten einer kleinbäuerlichen Landwirtschaft gehen, die sich nicht als industrieller Rohstofflieferant eignet. Negative Auswirkungen auf die Qualität der Lebensmittel sowie gesundheitliche Folgen sind dabei nicht auszuschließen. Auch hier stellt sich die Frage, inwieweit die Region entgegensteuern kann. Dies wird zum Teil im Rahmen der Fallstudie beleuchtet.

Schließlich werden auch noch Auswirkungen auf die Bauindustrie befürchtet. Dies hängt vor allem mit der Liberalisierung des öffentlichen Beschaffungswesens zusammen. Die öffentlichen Auftraggeber sind gezwungen, bei Bauaufträgen nicht mehr lokale Beschäftigungsaspekte zu berücksichtigen, sondern das preisgünstigste Angebot anzunehmen. Es besteht die Gefahr, daß mit den Vorschriften zum Beschaffungswesen eine ökologische Beschaffungspolitik auf erhebliche wettbewerbsrechtliche Hürden stößt (vgl. Sprenger 1990, S. 41ff). Wie groß die Handlungsspielräume noch sein werden, in die Ausschreibungen ökologische Kriterien zu integrieren, kann noch nicht abschließend gesagt werden. Allerdings gelten diese Vorschriften nur bei Großaufträgen über ca. 10 Mill. DM.

Besonders hohe Erwartungen werden in Südbaden an Neuansiedlungen von Industrien geknüpft. Zahlreiche Gemeinden in der Region weisen Flächen aus, um einem Ansturm interessierter Investoren gewappnet zu sein. Von Offenburg bis Rheinfelden wird im Prinzip mit den selben Argumenten für eine Industrieansiedlung geworben. Es

werden die europäische Zentrallage mit einer ausgezeichneten Autobahn und Intercity-Infrastruktur hervorgehoben, die Nähe zu den Großstädten Freiburg und Basel unterstrichen, die junge, dynamische, technologieorientierte Industrie und die dazugehörigen Forschungseinrichtungen genannt, sowie mit dem sehr hohen Freizeitwert der Region geworben. Einzelne Städte weisen Gewerbeflächen zu Vorzugsbedingungen aus. Für Industrieansiedlungen wird eine aktive kommunale Liegenschaftspolitik betrieben, die die Bodenpreise und die Ansiedlungskosten niedrig halten soll sowie schnelle und unbürokratische Verfahren anbietet (vor allem Rheinfelden und Willstätt (vgl. Schaubild Nr. 11).

Auch die Stadt Freiburg ist im Hinblick auf 1992 nicht ohne Hoffnungen. Man hofft vor allem darauf, daß ein größerer Betrieb aus einem Nicht-EG-Land seine Dienstleistungs- oder Forschungsabteilung in die Region verlagert, um ein Stück des neu aufzuteilenden Kuchens im Binnenmarkt 1992 zu erhalten. Gerechnet wird vor allem mit Schweizer Investoren.

Ob diese Hoffnungen realistisch sind, kann nicht mit hinreichender Sicherheit prognostiziert werden. Es sprechen zahlreiche Argumente eher für eine nüchterne Prognose. Es gibt aber auch Anzeichen dafür, daß die Hoffnungen nicht ganz unberechtigt sind.

Standortentscheidungen multinationaler Konzerne sind äußerst komplex geworden. Zumeist wird eine Vielzahl von Kriterien berücksichtigt. "Den" guten Standort gibt es dabei nicht, weil es unterschiedliche Strategien der Globalisierung von Unternehmen gibt und sich die Standortkriterien je nach den Produktionsstufen, die eventuell verlagert werden, sehr unterscheiden. In den der Produktion vorgelagerten Aktivitäten spielen Angebotsfaktoren (Kosten, Arbeitsmarkt, Infrastruktur) eher die zentrale Rolle, in den nachgelagerten Aktivitäten eher die Marktnähe (vgl. Porter 1989, S. 26).

Die Region eignet sich nicht für Aktivitäten, in denen die Marktnähe eine große Rolle spielt. Hier werden die großen Agglomerationen Standortvorteile bieten.

Auch im Hinblick auf Angebotsfaktoren ist die Attraktivität der Region begrenzt. Es herrscht ein ähnlicher Fachkräftemangel wie in der Schweiz (vgl. BZ 23.11.1989). Die für eine flächenintensive Ansiedlung noch vorhandenen Flächen sind begrenzt. Die Kommunikationsinfrastruktur ist in anderen Regionen wesentlich dichter. Für großindustrielle Ansiedlungen ist die Region eher ungeeignet.

Betrachtet man das Interesse schweizer Unternehmen an einer Produktionsauslagerung, dann muß man feststellen, daß ein Großteil der Unternehmen bereits Niederlassungen in der EG hat. Bei den schweizer Banken liegt der Anteil der Wertschöpfung von EG-Niederlassungen sogar bei 69% der gesamten Wertschöpfung (vgl. FUEG 1989, S. 140f). Sollte die Schweiz tatsächlich in die EG eintreten, was derzeit ernsthaft diskutiert wird, dann fallen die meisten Motive für eine Niederlassung in Südbaden weg.

Trotz dieser Negativfaktoren hat eine Fallstudie der Basler Regio-Gesellschaft festgestellt, daß derzeit zahlreiche schweizer Unternehmen eine Auslagerung in die Region als eine von verschiedenen Möglichkeiten einer Antwort auf den Binnenmarkt überlegen.

Bei schweizer Auslagerungen dürfte der Binnenmarkt weniger eine Rolle spielen als die Flächenprobleme, die im Basler Raum schon lange bestehen und der weiteren Expansion der stark wachsenden Basler Industrien enge Grenzen setzen.

Unabhängig von diesen Trend einschätzungen ist eine Diskussion darüber notwendig, welche Art und Größenordnung von Niederlassungen eigentlich in der Region erwünscht sind, und welchen ökologischen Preis sie bereit ist, dafür zu zahlen. Die negativen Erfahrungen im Elsaß machen die Notwendigkeit deutlich, sehr streng und selektiv mit Niederlassungen umzugehen und nicht alles willkommen zu heißen.

IV Bausteine für eine ökologische Modellregion

Die Regionalanalyse hat gezeigt, daß sehr interessante Ansätze für eine eigenständigere, umweltverträglichere Wirtschaftsweise vorhanden sind, die den Bedürfnissen der Bevölkerung entgegenkommt. Es stellt sich nun die Frage, wie solche Ansätze wirksam weiterentwickelt werden können. Südbaden hätte unseres Erachtens durchaus die Chance, zu einer Modellregion für umweltverträgliches Wirtschaften zu werden, die europaweite Ausstrahlung hat. Dazu aber wäre die intensive Zusammenarbeit verschiedenster Akteure notwendig.

Um die Handlungsweise verschiedener Akteure in einer Region zu koordinieren, halten wir, wie bereits dargelegt, gemeinsame Leitbilder für außerordentlich wichtig. Im Rahmen dieses Projekts ist es leider nicht möglich, ein umfassendes Leitbild für die regionale Entwicklung in Südbaden zu entwerfen. Wir müssen uns im folgenden auf einige handlungsorientierte Vorschläge konzentrieren, aus denen die Umrisse eines dahinterstehenden Leitbildes deutlich werden. Sie können nicht alle Bereiche abdecken, die für eine "ökologische Modellregion" von Bedeutung wären.

Tragfähige Konzepte müssen unseres Erachtens davon ausgehen, daß die Entwicklung und die Initiative der Wirtschaft für die Zukunft der Lebensqualität und der Umweltbedingungen in der Region eine entscheidende Rolle spielen. Es geht darum, einen neuen Wirtschaftsstil zu finden. Dafür sind soziale und technische Innovationen, die strukturelle Änderungen mit sich bringen, weit wichtiger als schwer durchsetzbare Verbote. Um Innovationen in der richtigen Richtung anzuregen, sind jedoch geeignete Rahmenbedingungen, Anstöße und Hilfen notwendig. Hier ist unter anderem die Politik gefragt.

Da diese Untersuchung im Auftrag einer politischen Partei durchgeführt wurde, wird im Folgenden relativ großes Gewicht auf die politische Perspektive gelegt. Zunächst wird das allgemeine Konzept einer "ganzheitlichen Wirtschaftsförderung" entwickelt, das sich auf bedürfnisorientierte Entwicklungsschwerpunkte stützt. Dann werden einige mögliche Entwicklungsschwerpunkte konkret vorgestellt, die uns für Südbaden aussichtsreich erscheinen. Im Anschluß werden die institutionellen Probleme dargestellt, die sich in Südbaden für die Realisierung einer solchen ganzheitlichen Wirtschaftspolitik stellen. Zum Schluß wird ein Projekt des Landes Baden-Württemberg vorgeschlagen, das, mit hohem politischen Prestige versehen, vor allem Kreativität freisetzen, Koordinations- und Kommunikationsprobleme in

der Region lösen, und damit zu einer modellhaften Entwicklung beitragen soll, die weit über die Landesgrenzen hinaus ausstrahlen könnte.

A "Ganzheitliche Wirtschaftsförderung" mit bedürfnisorientierten Entwicklungsschwerpunkten

Im Rahmen einer neuen Wirtschaftspolitik müßten wesentlich entschlossener Entwicklungsschwerpunkte gesetzt werden, die an die besonderen Ansätze und Potentiale der Region anknüpfen. Dabei kann es nicht darum gehen, einfach einzelne Wirtschaftszweige zu fördern. Unter dem Stichwort "ganzheitliche Wirtschaftsförderung" sollten diese Entwicklungsschwerpunkte breiter angelegt sein.

Die bisherige Branchenstruktur, die Unterscheidung zwischen Industrie und Handwerk, zwischen Landwirtschaft, produzierendem Gewerbe und Dienstleistungen, die Systematik und Erhebungsweise der Wirtschaftsstatistik haben sich aufgrund des Entwicklungsmodells entwickelt, das die letzten hundert, zweihundert Jahre dominiert hat und in den letzten Jahrzehnten in eine - wie wir behaupten möchten - grundlegende Krise geraten ist: das des Industrialismus. Will man neue Entwicklungsperspektiven erarbeiten, so sind grundlegende Fragen zu stellen, die hinter die heutigen Branchenstrukturen und bislang dominierenden technischen Entwicklungslinien zurückgehen. An den Anfang der Überlegungen müßte wieder der Zweck alles Wirtschaftens gestellt werden - d.h. die menschlichen Bedürfnisse -, sowie die Grundlagen des Lebens in einer Region - also die Bedingungen der natürlichen Umwelt. Wie schon im Kapitel "Ökologische Regionalentwicklung" ausgeführt, war eine solche Vorgehensweise im Energiebereich sehr fruchtbar: Hier entstanden die tragfähigsten sektoralen Konzepte für eine umweltverträgliche Wirtschaftsweise, als nicht mehr gefragt wurde, wie Strom produziert, und aus welchen Quellen der Bedarf an Brenn- und Treibstoffen gedeckt werden soll, sondern seit man sich neu überlegte, wie die dahinterliegenden Bedürfnisse (Wärme, Beleuchtung, Bewegung) ökonomisch und ökologisch effizienter befriedigt werden könnten. Aus dieser Bedürfnisorientierung der Diskussion resultierten nicht nur viele sparsame Energienutzungstechniken, sondern auch der Vorschlag, Energie-Versorgungsunternehmen in Energie-Dienstleistungsunternehmen umzuwandeln.

Die Leitfrage für die Bildung von Entwicklungsschwerpunkten im Rahmen einer anderen regionalen Wirtschaftspolitik müßte somit heißen: wie und in welchen Bereichen könnten Akteure aus der Region besser, oder besonders aussichtsreich kooperieren, um menschliche Bedürfnisse zu befriedigen, Umweltprobleme zu lösen oder besondere regionale Potentiale behutsam zu nutzen?

In vielen Bereichen der regionalen Ökonomie ist eine stärkere innerregionale Vernetzung und Eigenversorgung denkbar, häufig ökonomisch effizienter als weiträumiger Austausch und unseres Erachtens aus ökologischen und politischen Gründen in vielen Fällen wünschbar (siehe Kapitel "Ökologische Regionalentwicklung"). Kleinräumigere Strukturen, z.B. in der Lebensmittelversorgung, der Wasserversorgung, der Energieversorgung, bei den Baustoffen etc. erlauben angepaßtere Lösungen, bessere Überschaubarkeit, häufig größere Flexibilität und weniger Transportaufwand. Regional angepaßte Lösungen unterscheiden sich jedoch zwischen verschiedenen Regionen in Europa in den meisten Fällen nicht grundsätzlich. Lösungsansätze, Vorgehensweisen, Grundmuster regionaler Strukturen können mit gewissen Modifikationen übertragen werden. Auch technische Verfahren, Komponenten und Maschinen können, besonders im Investitionsgüterbereich, überregional eingesetzt werden. Die einfache Übertragung technischer Standardlösungen führt jedoch zu unangepaßten Strukturen. In jeder Region müssen die gesellschaftlichen, die ökologischen und die ökonomischen Bedingungen berücksichtigt, muß eine geeignete Kombination von sozialen und technischen Innovationen gefunden werden.

Deshalb ist es durchaus sinnvoll, daß einzelne Regionen ausgehend von ihren eigenen Problemen und Potentialen spezielle Fähigkeiten und Kapazitäten entwickeln und ihre Problemlösungskompetenz und die dazugehörige technische Ausrüstung überregional anbieten. Attraktiv und für die Regionalentwicklung besonders vorteilhaft wird so ein Angebot, wenn die verschiedenen Komponenten einer soziotechnischen Problemlösung als ein zusammenhängender Komplex verstanden werden, wenn unterschiedlichste Kompetenzen eingespielt ineinandergreifen, wenn ein unverwechselbares Profil entsteht, und wenn ein hoher Anteil an wertschöpfungsintensiver Beratungstätigkeit mit verkauft werden kann.

Die besondere Stärke von Regionen, die mit einer flexiblen Spezialisierung Erfolg hatten, liegt darin, daß sie, wenn auch oft nur auf einzelne Produktgruppen bezogen, solche

Kooperationsnetze realisiert haben¹. So gibt es etwa kleine württembergische Textilmaschinenhersteller, die sich je auf Maschinen für bestimmte Verarbeitungsstufen spezialisiert haben und gemeinsam auf den Weltmärkten vollständig ausgestattete Produktionsstraßen anbieten. Erfahrungen sammeln konnten diese Hersteller in enger Verbindung mit einer ebenfalls eher erfolgreichen regionalen Textilindustrie.² Die hier entwickelte Idee der Entwicklungsschwerpunkte ist eine Fortentwicklung dieses noch stark auf einzelne Produktgruppen bezogenen Kooperationskonzepts.

Die zeitliche Abfolge der Entwicklungsschwerpunkte bzw. Kooperationsnetze sollte

- zuerst in der Region Bedürfnisse befriedigen und Probleme lösen,
- dann übertragbare Problemlösungen entwickeln und praktisch erproben,
- und schließlich soziales und technisches Know-How sowie technische Spezialprodukte als integriertes "Problemlösungs-Werkzeug" gemeinsam überregional anbieten.

Großunternehmen, die inzwischen auch eigene große Dienstleistungsabteilungen aufgebaut haben, versuchen heute ebenfalls zunehmend, komplette Problemlösungen anzubieten, die allerdings nicht von regionalen Ansätzen und Erfahrungen ausgehen. Mit den Entwicklungsschwerpunkten sollen regionale Kooperationszusammenhänge gestärkt und neu geknüpft werden, die breiter und bedürfnisorientierter angelegt sind, als die Strukturen eines großräumig operierenden betriebswirtschaftlich kalkulierenden Privatunternehmens, flexibler und aus regionalen Erfahrungen gewachsen. Hierbei kommt einer Kooperation der privaten Wirtschaft mit öffentlichen und gemeinnützigen Institutionen entscheidende Bedeutung zu: Soziale Innovationen, die das Verhalten der Bürger oder die Rahmenbedingungen des Wirtschaftens beeinflussen (z.B. bezüglich der beruflichen Ausbildung oder der Tarifstrukturen der Wasserversorgung) sind von der Privatwirtschaft alleine in vielen Fällen nicht zu realisieren. Umgekehrt könnte mancher öffentliche Aufgabenbereich durch dezentrale private Initiative flexibler auf neue Anforderungen reagieren (z.B. Einspeisung von privat erzeugtem Strom in das öffentliche Netz).

¹ siehe z.B. Piore/ Sabel 1985, Sabel et al. 1987, Bagnasco 1977, Schleicher-Tappeser/ v. Gleich 1989

² siehe z.B. Sabel et al. 1987

In den wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten sollten deshalb die folgenden Akteure eng zusammenarbeiten:

- private Unternehmen des produzierenden Gewerbes (Industrie und Handwerk)
- private Dienstleistungsunternehmen (Planer, Berater, Handwerker, Händler)
- gemeinnützige Institutionen und Vereine
- öffentliche Unternehmen und Verwaltungen

Um solche in ihrer Breite bislang eher ungewöhnlichen Kooperationen in Gang zu bringen, ist es allerdings notwendig, alle Beteiligten von den möglichen Vorteilen einer Zusammenarbeit zu überzeugen und geeignete Kommunikationsstrukturen zu entwickeln. Dazu kann es nützlich sein, bedürfnisorientierte Kommunikations- und Informationssysteme aufbauen (Informationszentrum Regionalentwicklung Südbaden). In den einzelnen Entwicklungsschwerpunkten kann es je nachdem zweckmäßig sein, spezielle Koordinationsstellen bzw. Entwicklungszentren zu schaffen. Kooperation ist vor allem in den Bereichen Forschung/Entwicklung, Ausbildung und Marketing anzustreben.

Bei der Bildung von Entwicklungsschwerpunkten muß es also vor allem darum gehen, konsensfähige Leitbilder herauszuarbeiten und geeignete Kommunikations- und Kooperationsstrukturen aufzubauen. Hierzu können die Politik und öffentliche Förderung auf verschiedenen Ebenen einen wichtigen Beitrag leisten. Von vorneherein ist jedoch die intensive Beteiligung anderer regionaler Akteure unabdingbar. Leitbilder können nicht einfach verordnet werden.

B Mögliche Entwicklungsschwerpunkte in der Region

In den im folgenden kurz skizzierten Bereichen scheint es vor dem Hintergrund der summarischen Regionalanalyse in dieser Untersuchung denkbar, sinnvolle Entwicklungsschwerpunkte zu setzen. Der Bereich Tourismus wird weiter unten im Rahmen einer gesonderten Fallstudie eingehender untersucht. Um eine sorgfältige Auswahl zu treffen, wäre allerdings eine eingehendere bedürfnisorientierte Regionalanalyse (siehe oben) wünschenswert. Auf jeden

Fall wären vor einer politischen Prioritätensetzung eingehendere Untersuchungen zu den einzelnen Bereichen notwendig.

B.1 Energiemanagement und Solartechnik

In einem Entwicklungsbereich Energiemanagement und Solartechnik könnten alle Aktivitäten zusammengefaßt werden, die mit sparsamer Energieverwendung sowie der Gewinnung und Bereitstellung erneuerbarer und umweltschonender Energien zu tun haben. Dieser Bereich ist nach sehr starkem Interesse Anfang der achtziger Jahre unter dem Eindruck sinkender Ölpreise in den letzten Jahren weniger im Rampenlicht gestanden. Inzwischen sind jedoch ausgereifte Konzepte, technische und organisatorische Lösungen entwickelt worden. Dieser Bereich wird im Zusammenhang mit der drohenden Klimaveränderung und der Notwendigkeit, den CO₂-Ausstoß weltweit deutlich zu senken, in den nächsten Jahren eine außerordentliche Bedeutung erlangen. Unsere Untersuchungsregion hat gute Voraussetzungen dafür, hier eine wichtige Rolle zu spielen:

In Südbaden findet sich eine ungewöhnliche Ansammlung von Institutionen und Firmen, die innovative Vorschläge für den Energiebereich entwickelt, Erfahrungen gesammelt oder die Herstellung entsprechender Produkte in Angriff genommen haben. Hier sollen nur die folgenden in Kürze genannt werden:

- Das Fraunhofer-Institut für Solare Energiesysteme in Freiburg ist das größte Solarforschungsinstitut in Europa. Es entwickelt neue Solartechniken in verschiedenen Bereichen und erprobt sie auch mit verschiedenen praktischen Demonstrationsprojekten in der Region.
- Die Firma Bomin-Solar in Lörrach, mit rund 40 Mitarbeitern das größte auf Solartechnik spezialisierte Unternehmen in der Bundesrepublik, hat jahrelang vor allem Entwicklungsarbeit geleistet und will mit der kürzlichen Hereinnahme neuer Gesellschafter nun in größerem Maß in die Produktion einsteigen.
- Das Öko-Institut Freiburg, ursprünglich aus dem Widerstand gegen das damals geplante AKW Wyhl hervorgegangen, war führend an der Entwicklung alternativer Energiekonzepte in der Bundesrepublik beteiligt und ist heute mit einer großen

Energie-Abteilung das führende Beratungsinstitut für ökologisch orientierte kommunale Energiekonzepte und energiepolitische Gesamtkonzepte in der Bundesrepublik und in Westeuropa.

- Die Freiburger Energie- und Wasserversorgungs-AG hat als eine der ersten städtischen Versorgungsgesellschaften Erfahrungen mit neuen Tarifmodellen gesammelt, gehört in Bezug auf Programme zur Energieeinsparung bundesweit zu den fortgeschritteneren Werken und hat interessante Erfahrungen mit Wärme-Kraft-Koppelungs-Anlagen vorzuweisen.
- Die städtische Hochbau-Verwaltung Freiburgs verfügt über vielfältige Erfahrungen mit Programmen zur Energie-Einsparung.
- Eine bedeutende Reihe kleinerer Beratungsbüros beschäftigt sich mit Energieberatung in der Industrie und im Hochbau.
- Eine Reihe von elektrotechnischen Firmen der Region hat für das Energiemanagement interessante Produkte der Regelungstechnik anzubieten.
- Eine Reihe von ökologisch orientierten Firmen im Baubereich sowie Architekturbüros beschäftigen sich intensiv mit Energiefragen.

Ansätze einer regionalen Vernetzung in diesem Bereich sind bereits vorhanden. Es fehlt jedoch die Vorstellung, daß die in der Region versammelten Kompetenzen eine gemeinsame Stärke bilden. Es wird einiger Anstrengungen bedürfen, um die profilierten Institutionen und Firmen, die mit recht verschiedenen Ansätzen arbeiten, zu engerer Zusammenarbeit und zu einem gemeinsamen Auftreten zu bewegen. Dafür würden sich in der Praxis am besten konkrete Projekte in der Region eignen, an denen verschiedenartigste Firmen und Institutionen aus der Region beteiligt sollten. Zum Nutzen der Region ließe sich insbesondere der Technologie-Transfer von Forschung und Entwicklung zu Handwerk und Handel verbessern.³

³ für einen institutionellen Vorschlag in dieser Richtung siehe z.B. den Vorschlag für einen "Verein zur Förderung des bergischen Bauhandwerks" in Gleich/ Lucas/ Schleicher/ Ullrich 1988

B.2 Holz für Bauen und Wohnen

Holz ist ein natürlicher Werk- und Rohstoff, der bei geeigneter Verarbeitung und Verwendung beträchtliche Potentiale für eine umweltfreundlichere Wirtschaftsweise bietet. Bei seiner Verarbeitung fallen keine Abfälle, sondern verwertbare Nebenprodukte an. Sofern es nicht mit problematischen chemischen Substanzen oder Farben behandelt wurde, stellt Holz am Ende der Verwendung aus ihm hergestellter Gegenstände keine Abfallprobleme. Seine natürlichen Qualitäten werden in vielen Bereichen wieder zunehmend geschätzt. Im Laufe der Industrialisierung wurde Holz in vielen Anwendungsbereichen von homogenen Werkstoffen aus industrieller Massenproduktion verdrängt (Stahl, Aluminium, Beton, Kunststoffe), deren Herstellung äußerst energie- und umweltintensiv ist, die aber oft einfacher maschinell zu verarbeiten waren. Moderne flexible Produktionstechnologien erlauben zunehmend auch die effiziente und doch behutsame Verarbeitung inhomogener natürlicher Werkstoffe.⁴ Gerade im Holzbereich eröffnet dies neue Perspektiven. Besonders interessant ist die vermehrte Verwendung im Baubereich.

Forstwirtschaft, Sägewirtschaft und weitere Schritte der Holzverarbeitung sind in Südbaden bedeutend und haben eine lange Tradition. Die Forstwirtschaft verfügt mit der renommierten forstwirtschaftlichen Fakultät an der Universität Freiburg über bedeutendes Know-How, innovative Potentiale und über wichtige Kommunikationsstrukturen. Die Sägereiwirtschaft ist im Schwarzwald von weit überdurchschnittlicher Bedeutung. Im Regierungsbezirk Freiburg gibt es rund 250 Betriebe. In den letzten Jahrzehnten konnte sie einen hohen technischen Stand erreichen.⁵ Die Holzverarbeitung hat eine lange Tradition im Schwarzwald.

Eine kleine, von uns durchgeführte Umfrage bei 51 Firmen im Holzverarbeitungsbereich (Verzeichnis der Handelskammer und Telefonbuch) ergab 21 Antworten von selbständigen Firmen in der Region mit meist 5 bis 50 Mitarbeitern, vorwiegend im Bau-, aber auch im Verpackungsbereich (11 bzw. 3). Die wirtschaftlichen Aussichten der Branche werden überwiegend als gut (13) oder zumindest als gleichbleibend beurteilt (7). Die Kundschaft des größten Teils der Betriebe ist zu über 50% im eigenen Landkreis ansässig. Zwei

⁴ siehe Schleicher-Tappeser/ v. Gleich 1989

⁵ Siehe Gaebeler 1989

Drittel der Betriebe registrieren ein zunehmendes Interesse für den Werkstoff Holz. Immerhin 6 von 21 Firmen haben Holz in Bereichen eingesetzt, die bislang vorwiegend anderen Materialien vorbehalten waren. Ein Drittel hat vor, neuartige Problemlösungen mit Holz zu entwickeln oder anzubieten, fast alle sind grundsätzlich interessiert daran. Als besonders aussichtsreiche zunehmende Verwendung von Holz wird insbesondere der Hallenbau häufig genannt. 15 der Antwortenden messen einer besonders gesundheitsverträglichen bzw. biologischen Holzschutz- und Oberflächenbehandlung eine große, und 6 eine mittlere Bedeutung bei. Da wir im Anschreiben für diese Umfrage unser Interesse an regionalen Entwicklungsmöglichkeiten als Motiv angegeben haben, ist der Rücklauf sicher nicht repräsentativ für die Branche. Die Antworten zeigen jedoch das Vorhandensein neuer Ideen, eine hohe Innovationsbereitschaft sowie eine Aufgeschlossenheit für gesundheitliche und ökologische Fragen.

Holzgewinnung und -verarbeitung in der Region könnten besonders sinnvoll mit anderen Aktivitäten in der Region zu einem Entwicklungsschwerpunkt "Holz für Bauen und Wohnen" kombiniert werden. Dazu würden sich insbesondere folgende Bereiche anbieten:

- Forstwirtschaft, Holzgewinnung und -lagerung, Sägereien
- Holzbearbeitungsmaschinen
- Holzverwendung im Wohnbau (Einfamilienhäuser, Fertighäuser und auch im Gerschoßbau)
- Holzverwendung für Gewerbebauten und öffentliche Gebäude (insbes. Hallen)
- Holz im Innenausbau
- Vollholz-Möbel
- Herstellung von Beschlägen
- Entwicklung und Produktion von ökologisch verträglichen Holzschutz- und Holzbehandlungsmitteln

In Südbaden gibt es eine besondere Häufung ökologisch orientierter Architekten und interessanter Modellhäuser, in denen viel Holz verwendet wird. In den regionalen Baustilen der Region spielt Holz als Werkstoff eine herausragende Bedeutung. Darüberhinaus haben sich neue Holzbaustile entwickelt, die die beengte Gemütlichkeit traditioneller Holzbauten überwinden. Baubiologische Aspekte nehmen heute im gesamten Bauwesen an Bedeutung zu, was der Verwendung von Holz förderlich ist.

Die öffentlichen Hände hätten beträchtliche Möglichkeiten, einen solchen Entwicklungsschwerpunkt durch ihre Beschaffungspolitik zu fördern. Durch neue Holztechnologien (z.B. verleimte Träger, Hallenkonstruktionen) haben sich die Einsatzmöglichkeiten von Holz in öffentlichen Gebäuden beträchtlich erhöht.

Die abstoßende Häßlichkeit der meisten Gewerbebauten der letzten Jahrzehnte hat eine wachsende Zahl von Unternehmern motiviert, mit architektonisch ansprechenden, teilweise nach baubiologischen Prinzipien gestalteten Gebäuden Profil zu gewinnen. Bei der Entwicklung eines ästhetisch und ökologisch vertretbaren Gewerbebaustils könnte unter Umständen Holz eine wichtige Rolle spielen. Kommunale Planer, Immobilieninvestoren, umweltorientierte Unternehmen, interessierte Architekten und die Holzbaubranche könnten z.B. versuchen, ein neues Gewerbegebiet modellhaft nach ökologischen Gesichtspunkten zu gestalten.

B.3 Verpackung

Verpackungen sind überall unvermeidbar, wo materielle Güter transportiert werden, doch hat die wachsende Verwendung von Einwegverpackungen aus problematischen Stoffen in den letzten Jahren zu zunehmenden ökologischen Problemen geführt. Angesichts der wachsenden Abfallberge besteht ein dringender Handlungsbedarf, hier neue Lösungen zu finden. In der umweltpolitischen Diskussion befindet sich Maßnahmen zur Verminderung des Verpackungsaufwandes, u.a. auch durch geeignete Logistikkonzeptionen, die vermehrte Verwendung von Mehrwegverpackungen und die Verwendung von unproblematischen, möglichst nachwachsenden Materialien, vor allem für die verbleibenden Einweglösungen. Der verbleibende Verpackungsabfall sollte wiederverwertbar oder kompostierbar sein.

Das Verpackungsgewerbe ist sehr vielfältig und auf eine Reihe von Branchen verteilt, so daß statistische Angaben darüber nur schwer zu finden sind. Für 1979 wurde geschätzt, daß die Zahl der im Verpackungsgewerbe Beschäftigten in der Bundesrepublik eine Größenordnung erreicht hat, die der Zahl der Arbeitsplätze in der Automobilindustrie zumindest nahekommt (Kolodziej u.a. 1986, S. 16). Seither ist der Verpackungsaufwand weiter stark angestiegen. Die Packmittel sorgen für einen wesentlich größeren Umsatz als die Verpackungsmaschinen (1979: 21,0 Mrd bzw. 1,2 Mrd DM). Packmittel und Packhilfsmittel werden

aus Papier und Pappe, Kunststoff, Metall, Glas und Holz hergestellt.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Verpackungsindustrie ist also beträchtlich. In Südbaden spielen die Branchen, in denen Verpackungen hergestellt werden, eine ganz besondere Rolle, insbesondere die zwei wichtigsten: Papier, Karton und Druckereien, sowie die Kunststoffindustrie. Daher ist zu vermuten, daß das Verpackungsgewerbe für die Region eine beträchtliche wirtschaftliche Bedeutung besitzt. Innovative Lösungen sind im Verpackungsbereich dringend gefragt. Auch in Südbaden selbst führt die Abfalllawine zu zunehmenden politischen Problemen. Mit einer verspäteten Umstrukturierung des Verpackungsgewerbes in Südbaden wären beträchtliche Arbeitsplatzrisiken verbunden. Es ist daher aus ökologischen und ökonomischen Gründen sinnvoll, rechtzeitig nach Alternativen zu suchen. Anhaltspunkte lassen uns vermuten, daß auch ein nicht unbedeutendes verpackungstechnologisches Know-How in der Region vorhanden sein muß. Die Möglichkeiten, im Verpackungsbereich einen eigenen Schwerpunkt zu setzen, u.U. in enger Verbindung mit einem Entwicklungsschwerpunkt Transport, müßten näher untersucht werden.

B.4 Transportwesen

Im Bereich des Verkehrs und des Transportwesens sind umweltorientierte Innovationen dringend notwendig. Im Rahmen einer ökologischen Modellregion kommt der Umgestaltung und Reduzierung des Verkehrs eine entscheidende Bedeutung zu. Erfolge hierbei werden sicherlich außerhalb der Region auf Interesse stoßen. Von einer solchen Umgestaltung sind auch regionalwirtschaftlich positive Effekte zu erwarten, da die regionale Wertschöpfung im öffentlichen Verkehr wegen des hohen Personalkostenanteils höher ist als beim privaten Autoverkehr, wo der überwiegende Teil der Ausgaben an außerregionale Fahrzeug- und Treibstoffhersteller abfließt. Investitionsgüter für den öffentlichen Personenverkehr werden jedoch ebenfalls kaum in der Region hergestellt. Ein wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt "Personenverkehr" würde überregional daher vor allem konzeptionelle Leistungen anbieten können. Zum Personenverkehr sollen in der Fallstudie Tourismus nähere Überlegungen angestellt werden.

Für die Region kann sich eine Spezialisierung auf Umgestaltung des Gütertransports als besonders aussichtsreich erweisen. Hier sind neue technische und soziale Innovationen

gefragt, bei denen auch kleine Firmen aus der Region eine Rolle spielen könnten: Containersysteme, Umladeanlagen, entsprechende Ausrüstungen für Lastwagen, Kommissionierungssysteme, Lieferpools, neue Organisationsformen und technische Hilfsmittel für eine effiziente Wiederbelebung von Hauslieferungen.

Südbaden hat hier insofern eine interessante Stellung, als es an einer der wichtigsten Nord-Süd-Achsen vor dem Grenzübergang zur Schweiz und an einem bedeutenden europäischen Verkehrsknotenpunkt (Basel/Weil) liegt. In der Schweiz dürfen die nach EG-Norm zugelassenen schweren Laster nicht fahren. Deshalb wird viel auf die Bahn umgeladen. Es bietet sich an zu versuchen, bereits realisierte und vor allem die in den nächsten Jahren geplanten schweizerischen Container- und Huckepacksysteme auf Südbaden auszudehnen.

Die schweizerischen Bundesbahnen SBB wollen z.B. insbesondere mit dem ACTS-System (Abrollcontainer-Transportsystem) erreichen, daß die Bahn bereits ab Entfernungen von 50 km gegenüber dem Straßentransport konkurrenzfähig ist. Dabei können Abrollcontainer von einem Lastwagenfahrer auf jedem ausreichend großen Rangierplatz neben einem Bahngleise von der Schiene auf die Straße oder umgekehrt umgeladen werden. Technisch würde eine Ausweitung solcher Verbindungen nach Südbaden keine Probleme und nur geringe Investitionen verursachen. Wegen unterschiedlicher Kostenstrukturen (ein Tonnenkilometer auf der Straße kostet in der Schweiz etwa doppelt so viel wie in der Bundesrepublik) muß jedoch im Einzelfall die wirtschaftliche und politische Realisierbarkeit von ACTS-Verbindungen geprüft werden.

Das SBB-Konzept Cargo 2000 sieht noch weitere organisatorische und technische Neuerungen vor: Güter-Linienzüge, internationale Verbindungen ohne Grenzaufenthalt, neue leichtere und kleinere Behälter als die Seecontainer, automatisierter Container-Umschlag. Durch die Verlängerung schweizerischer Schienentransportsysteme nach Norden könnte zumindest auf der Rheintalstrecke derjenige Teil der Straßentransports auf die Schiene verlagert werden, der ohnehin in Basel auf den Zug umgeladen werden muß. Darüberhinaus ließen sich mit dem ACTS-System auch Ziele abseits großer Umladestationen erreichen. Die SBB sind an einer Zusammenarbeit über die schweizerischen Grenzen hinaus sehr interessiert.⁶

Ob mit derartigen Systemen auf die Dauer auch der Straßengüterverkehr auf der B31

⁶ Unterlagen der SBB. Persönliche Mitteilung von R. Bolli, Leiter der Sektion Logistik, SBB, Bern.

verringert werden könnte, müßte näher untersucht werden und hängt insbesondere auch davon ab, an welchen Punkten außerhalb der Region der Zugang zu solchen neuen Systemen möglich wird.

Anknüpfungspunkte in Südbaden sind bei den hier in größerer Zahl ansässigen Speditionen und einigen Spezialfahrzeugherstellern zu finden. Da die Untersuchungsregion durch die anrollende europäische Güterverkehrslawine auf der Nord-Süd- und auch auf der Ost-West-Achse in ihrer Umweltqualität ernsthaft bedroht ist, wird der Druck, hier neue Lösungen zu finden, zweifellos wachsen.

B.5 Gesundheit

Gesundheit ist ein zentrales menschliches Bedürfnis. Das Gesundheitswesen ist auch ein wichtiger Wirtschaftszweig, der sehr stark durch öffentliche Institutionen und gesetzliche Regelungen beeinflusst wird. Die statistisch erfaßten Arbeitsplätze im Gesundheitswesen liegen in unserer Untersuchungsregion weit über dem Landesdurchschnitt (siehe Abb. 20). Darüberhinaus kann besonders im Schwarzwald eine beträchtliche Anzahl weiterer Aktivitäten zum Gesundheitsbereich gerechnet werden: hier werden eine Vielzahl von besonders gesundheitsbetonten Kur- und Urlaubsformen sowie die verschiedenartigsten Kurse angeboten, die sich von Ernährungsfragen über Massage oder Akupressur bis hin zur Meditation mit sehr unterschiedlichen und oft unkonventionellen Ansätzen zur Heilung oder Prävention beschäftigen. Diesen weiten Bereich abzugrenzen und eine Übersicht zu gewinnen ist schwierig, doch würde eine Begrenzung auf das klassische Gesundheitswesen in dieser Gegend eindeutig zu kurz greifen. Im klassisch-medizinischen Bereich spielen die Universitätskliniken in Freiburg eine wichtige Rolle. Sie haben in Verbindung mit der feinmechanischen Tradition in der Region zur Entwicklung einer nicht unbedeutenden medizintechnischen Industrie beigetragen. Außerdem sind in der Region eine Reihe nicht unbedeutender pharmazeutischer Betriebe und Forschungseinrichtungen zu finden.

Für eine ökologisch orientierte Regionalentwicklung wäre es interessant, klassische und nichtklassische Heilverfahren, Gesundheit und Ernährung, gesundes Wohnen, Gesundheit und Erholung, Medizintechnik und Pharmazie im Gesamtzusammenhang zu sehen. Hieraus

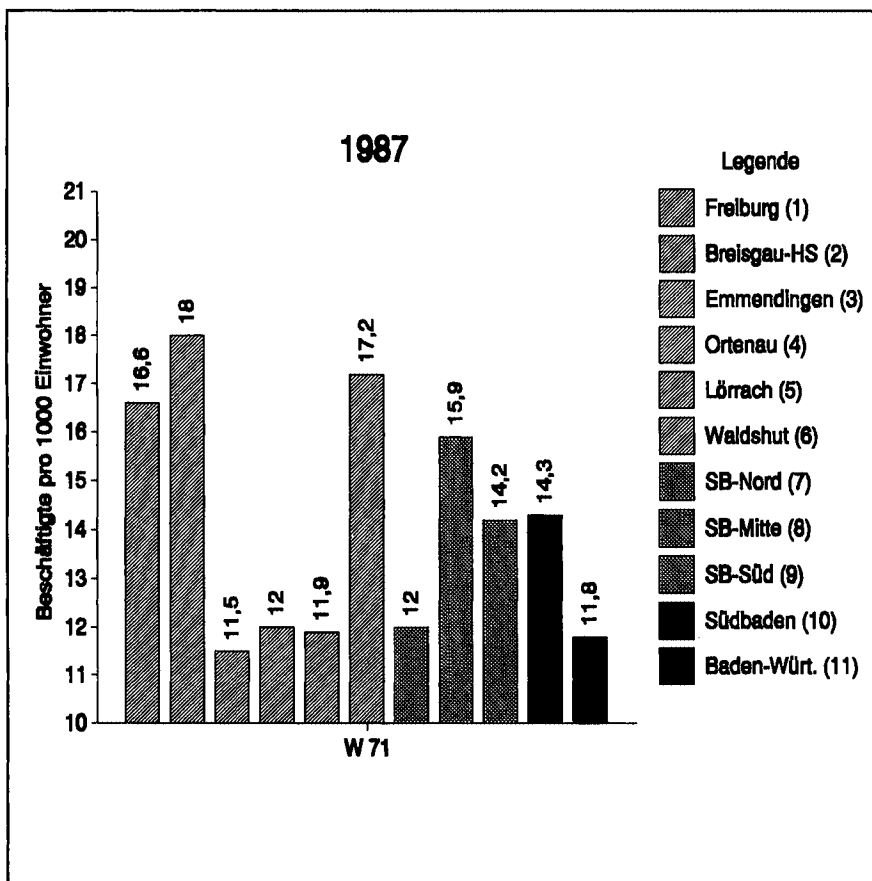


Abb. 20 Gesundheits- und Veterinärwesen

könnten sich neue Möglichkeiten zur Zusammenarbeit eröffnen. Nicht nur ein breites Publikum, sondern auch klassische Mediziner interessieren sich zunehmend für alternative Heilverfahren, die Bedeutung von Umwelteinflüssen oder psychosomatische Zusammenhänge. So ließen sich z.B. unterschiedliche Heilverfahren und paramedizinische Angebote in kleineren Gesundheitszentren zusammenbringen, die auch allgemeinere Beratung (z.B. zu Ernährungsfragen) anbieten und vielleicht auch baulich entsprechend gestaltet sind. Solch ein Angebot könnte gerade auch in kleineren Orten für den Fremdenverkehr attraktiv sein.

B.6 Gesunde Ernährung

Das Nahrungsmittelsgewerbe spielt in Südbaden gegenüber dem Landesdurchschnitt eine leicht überdurchschnittliche Rolle⁷. Die Landwirtschaft ist wegen des hohen Waldanteils an der Flächennutzung in der Region leicht unterdurchschnittlich, fällt jedoch durch ihre hohe Produktvielfalt auf, die eine sehr weitgehende Ernährung der Einwohner aus regionaler Produktion ermöglicht. Gesunde Ernährung aus umweltverträglicher Produktion gewinnt zunehmend an Bedeutung. Südbaden hat seine vor einigen Jahren deutliche Vorreiterrolle beim kontrolliert biologischen Anbau weitgehend verloren, hat jedoch immer noch eine gute Ausgangsposition, um im Bereich gesunde Ernährung eine wichtige innovative Rolle zu spielen. Nicht zuletzt, weil badisches Essen und Trinken sich hoher Qualität rühmen können und einen eigenen Charakter bewahrt haben. Ein Entwicklungsschwerpunkt Landwirtschaft-/Ernährung könnte viele interessante Initiativen hervorbringen. Im Kapitel Tourismus und Ernährung werden hierzu einige detaillierte Vorschläge gemacht.

C Institutionelle Probleme

Es bleibt die Frage, von wem die Bildung solch breiter Entwicklungsschwerpunkte in Gang gesetzt werden kann.

Keine der traditionellen Wirtschaftsorganisationen umfaßt allein schon im privatwirtschaftlichen Bereich ein derartiges branchen- und sektorenübergreifendes Spektrum. Auch die Industrie- und Handelskammer (eigentlich eine öffentlich-rechtliche Institution) ist historisch bedingt stark auf das produzierende Gewerbe ausgerichtet und umfaßt weder das Handwerk noch weite Teile des Dienstleistungsbereichs. Allerdings ist in den letzten Jahren vermehrt die Bereitschaft zu übergreifender Kooperation zwischen verschiedenen Organisationen zu erkennen. Das Beharrungsvermögen und Branchendenken ist jedoch stark.

Interessanterweise ist die Privatwirtschaft - vorerst allerdings eher auf der Unternehmensebene als auf der Verbandsebene - zunehmend bereit, punktuell mit Verbraucher-

⁷ 14,6 statt 12,5 Arbeitsplätze pro 1000 Einwohner. Berechnet aufgrund Arbeitsstättenzählung 1987.

und Umweltorganisationen zusammenzuarbeiten (Sortimentspolitik im Handel etc. bis hin zum Öko-Sponsoring). Auf der andern Seite legen auch gesellschaftspolitisch engagierte Gruppen langsam ihre Berührungsängste gegenüber der Privatwirtschaft ab. Dazu trägt bei, daß Forschungsinstitute und Beratungsunternehmen, die aus dem Umkreis der neuen gesellschaftlichen Bewegungen entstanden sind, sich zuehrend professionalisieren und in steigendem Maße auch private Firmen beraten.

Zwischen öffentlicher Verwaltung und privater Wirtschaft gibt es seit jeher fließende Übergänge mit verschiedenen Rechtsformen und Mechanismen der Einflußnahme. In den letzten Jahren wird darüberhinaus weltweit mit neuen Formen der Kooperation experimentiert (public-private partnership etc.). Staatliche Förderprogramme haben insbesondere im Technologiebereich vielfältige Formen Kooperation und geteilter Verantwortung zwischen Staat und verschiedenen Firmen entwickelt. Insbesondere dort, wo Privatfirmen monopolartige Stellungen innehaben, ist die Verzahnung eng. Durch das vielfach unterschätzte Volumen des öffentlichen Beschaffungswesens haben die öffentlichen Hände beträchtliche Einflußmöglichkeiten. Bisher wurden solche Kooperationen oft zur Stärkung problematischer Technologiepfade, zur Subventionierung von Sackgassentechnologien (z.B. Rüstung und Raumfahrt) genutzt - nicht selten mit der Folge der Verstärkung der Unternehmenskonzentration. Es ist aber durchaus vorstellbar, daß eine privat-öffentliche Kooperationsform auch im Rahmen neuer regional- bedürfnis- und umweltorientierter Leitbilder realisiert wird.

Bei der Bildung neuer übergreifender Kooperationsnetze käme daher aus verschiedenen Gründen der Politik bzw. der öffentlichen Hand eine wichtige Rolle zu:

- Sie setzt in vielfacher Weise Rahmenbedingungen für die private Wirtschaft,
- sie betreibt wichtige Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen sowie einen großen Teil des Ausbildungswesens,
- sie finanziert in den verschiedensten Bereichen Förderprogramme,
- sie ist ein potenter Kunde,

und vor allem:

- in unserem Gesellschaftssystem sollte sich der Willensbildungsprozeß über gemeinsame Leitbilder der Einwohner eines Territoriums eigentlich auf der politischen Ebene organisieren.

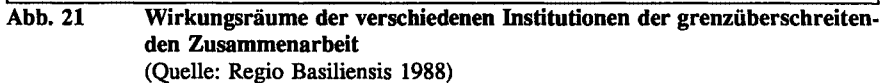
Für unsere Untersuchungsregion "Südbaden" stellt sich jedoch das Problem, daß auf der regionalen Ebene eine legitimierte politische Instanz fehlt, die eine profilierte regionale Wirtschaftspolitik entwickeln könnte. Dies zeigt sich deutlich im Kompetenzgerangel um die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit dem Elsaß und der Nordwestschweiz. Wie schon im Kapitel "Annäherung an die Region" erwähnt, gibt es im wesentlichen die folgenden Gebietskörperschaften:

- die Kommunen
- die Landkreise
- die Regionalverbände
- das Regierungspräsidium Freiburg

Das Regierungspräsidium Freiburg ist die mächtige ausführende Behörde der Landesregierung, die aber über wenig konzeptionelle Kapazitäten verfügt. Das Regierungspräsidium kann von seiner Konzeption her kaum eine eigene Politik entwickeln. Der Regierungsbezirk ist doppelt so groß ist wie die gewählte Untersuchungsregion und stellt nur unter Verwaltungsgesichtspunkten, nicht aber in Hinsicht auf Wirtschaftsbeziehungen, Kultur, Geschichte etc. eine Einheit dar.

Dieser staatlichen Verwaltung steht die kommunale Ebene gegenüber, zu der auch noch die Regionalverbände gerechnet werden können. Das Konkurrenzverhältnis zwischen den verschiedenen Gemeinden der Region ist sehr ausgeprägt. Dazu kommt, daß die größeren Städte sozialdemokratisch regiert werden, während die kleineren und die Landgemeinden christdemokratisch geprägt sind. Das drückt sich auch in den Mehrheitsverhältnissen der Kreistage bzw. der Parteizugehörigkeit der Landräte aus. Nicht zuletzt deswegen stößt beispielsweise eine Zusammenarbeit zwischen dem sozialdemokratisch geführten Freiburg und seinem Umland immer wieder auf Schwierigkeiten.

Auf kommunale Initiative hin wurde 1985 die Freiburger Regio-Gesellschaft gegründet. Ihre regionale Abgrenzung entspricht der von uns gewählten Untersuchungsregion. Sie soll ein Gegenstück bilden zur gewichtigen "Regio Basiliensis" die bereits 1963 und zur "Regio du Haut Rhin", die 1965 in Mulhouse gegründet wurde. Politisch ist dieser Zusammenschluß, in dem Gemeinden, Firmen und Verbände vertreten sind, jedoch bislang recht unbedeutend geblieben. Größeres Gewicht, insbesondere für die grenzüberschreitende



Die Regionalverbände, von denen der Regionalverband Südlicher Oberrhein (RVSO)

ganz und der Regionalverband Hochrhein-Bodensee zur Hälfte in der von uns gewählten Abgrenzung "Südbaden" liegen, sollten in ihrer ursprünglichen Konzeption wesentliche Kompetenzen der Regierungspräsidien übernehmen. Ihre wesentliche Aufgabe ist es aber bis heute geblieben, die Regionalpläne zu erstellen, die in den Landesentwicklungsplan einfließen und damit verbindlich werden, jedoch auf die Wirtschaftsentwicklung nur eine begrenzte Wirkung haben. Immerhin haben die Regionalverbände eine politische Legitimation: Die Kreistage bzw. Stadträte kreisfreier Städte wählen die Mitglieder der Verbandsversammlung, die eine Art kleines regionales Parlament darstellt (beim RVSO rund 70 Mitglieder). In letzter Zeit hat es auf kommunaler Ebene Bestrebungen gegeben, den RVSO politisch aufzuwerten (Wahl des sozialdemokratischen Freiburger Oberbürgermeisters in die Verbandsversammlung).

Zusammenfassend lassen sich auf der politischen Ebene folgende Schwierigkeiten für die Formulierung einer gemeinsamen regionalen Entwicklungspolitik auflisten:

- die starke Zentralisierung der Kompetenzen auf Landesebene
- die starke Konkurrenz zwischen den Gemeinden
- die parteipolitischen Gegensätze zwischen den Kreisen und Gemeinden, sowie zwischen dem Oberzentrum Freiburg und dem Regierungspräsidium
- die Schwäche und die ungünstige Abgrenzung der Regionalverbände
- das Fehlen einer politisch legitimierten Instanz auf regionaler Ebene

Angesichts dieser Schwierigkeiten stellt sich die Frage, ob nicht doch eine unabhängige Entwicklungsgesellschaft neben den politischen Instanzen wirksamere Initiativen entfalten könnte. Für das Bergische Land in NRW wurde mit der GERBEL (Gesellschaft für Eigenständige Regionalentwicklung Bergisches Land) eine Form vorgeschlagen, die zunächst stark auf die Kooperationsbereitschaft einzelner einflußreicher Persönlichkeiten setzt, um nicht an alten Konflikten zwischen Verbänden und Institutionen zu scheitern⁸. Die einflußreiche, jedoch nicht übermäßig innovative "Regio Basiliensis" stützt sich dagegen auf Gebietskörperschaften und wichtige regionale Institutionen und Verbände als Träger. Daß dieses Modell

⁸ Siehe "Kommunikation für das Wirtschaften in der Region" in: Gleich/ Lucas/ Schleicher/ Ullrich 1989; Schleicher-Tappeser 1990

relativ gut funktioniert, liegt nicht zuletzt am starken Regionalbewußtsein und an der ausgeprägten Konsensorientierung der schweizerischen politischen Kultur. Die bislang allzu schwache Freiburger Regio-Gesellschaft wäre der geeignete Ausgangspunkt für eine solche eher institutionenorientierte Herangehensweise.

Auch eine solche Institution wäre jedoch auf Unterstützung aus dem politischen Raum angewiesen. Insbesondere um die öffentlichen Förderungsgelder und Infrastrukturen auf regionale Entwicklungskonzepte auszurichten, ist langfristig eine Kooperation mit den Landesbehörden unumgänglich. Aus diesem Grunde soll im Folgenden skizziert werden, was und warum die Landespolitik in Baden-Württemberg zu einer ökologischen Modellregion Südbaden beitragen könnte.

D Vorschlag für ein "Landesmodellprojekt Innovative Vernetzung Südbaden"

Eine einheitlichere regionale Wirtschaftspolitik kann im Grunde nur "von unten" aus einer verbesserten Zusammenarbeit zwischen Gemeinden, Kreisen und wichtigen regionalen Institutionen und Verbänden entstehen. Konzepte, die in der Tradition einer zentralistischen Regionalpolitik "von oben", d.h. von der Landesebene her durchgesetzt werden sollen, haben nur begrenzte Erfolgchancen. Doch könnte die Landesregierung dank ihrer beträchtlichen politischen Kompetenzen und finanziellen Ressourcen den Aufbau von regionalen Kooperationsstrukturen und die Entwicklung regionaler Leitbilder entscheidend fördern.

Wir möchten hier ein außergewöhnliches Engagement der Landesregierung vorschlagen, weil wir glauben, daß trotz aller zentralistischen Machtsicherungstendenzen die Politik auf Landesebene ein großes Interesse an einer eigenständigen ökologischen Regionalentwicklung in Südbaden haben könnte.

Das gegenwärtig spektakulärste regionale Entwicklungsprojekt in der Bundesrepublik ist die Internationale Bauausstellung Emscher-Park. Ihr Ziel ist die Erneuerung, der ökologische Umbau der Industrielandschaft Ruhrgebiet. Ausgehend von der Unaufhaltsamkeit des Niedergangs einer Industriestruktur, die auf Massenproduktion ausgerichtet ist, wird mit der Bauausstellung versucht, aktiv zum Aufbau einer diversifizierten Produkt- und Unternehmensstruktur in Industrie, Handwerk und Dienstleistungen beizutragen. Die strukturpolitischen

Vorstellungen gehen deutlich über die bisher in Nordrhein-Westfalen verfolgten Modernisierungsstrategien hinaus. Das Heben endogener Potentiale und die Wichtigkeit "weicher" Standortfaktoren werden in diesem Konzept betont. Vor allem aber hat man sich als Aufgabe gestellt, Kreativität freizusetzen und kommunikative Prozesse in Gang zu bringen. Investitionen von 25 Milliarden DM sollen auf engem Raum mit einem relativ geringen Input von 2,5 Milliarden ausgelöst werden. Erklärtermaßen wollen die Initiatoren im Ruhrgebiet ein neues Entwicklungsmodell schaffen, das das "Modell Baden-Württemberg", welches der Montanregion vor gut einem Jahrzehnt den Rang ablief, wiederum ablösen könnte.⁹

Tatsächlich könnte man im mittleren Neckarraum wohl bald von dieser "Werkstatt für die Zukunft alter Industriegebiete" einiges lernen. Methodisch ist diese IBA in vielfacher Hinsicht wegweisend. Doch scheint uns ein solches Reparaturprogramm einer hochindustrialisierten, in ihrer Natur geschändeten, sehr dicht bevölkerten Region nicht geeignet als mittelfristiges Modell für eine erfolgreiche ökologisch orientierte Wirtschaftsweise. Zu sehr bleibt dieses Konzept an Altlasten der Vergangenheit, an großtechnischen Strukturen und naturfremden Ballungsräumen orientiert.

Südbaden jedoch hätte vermutlich die Voraussetzungen, schon bald mit Erfolg ein ökologisch orientiertes Entwicklungsmodell vorzuführen, das mittelfristig für weite Teile Europas vorbildhaft sein könnte. Südbaden ist kein Ruhrgebiet, kein mittlerer Neckarraum und auch keine schwäbische Alb. Diese Region hat einige Probleme weniger:

- Sie hat kaum großindustrielle Strukturen, deren Zeit abgelaufen ist.
- Potentielle Krisenbranchen (wie die Automobilindustrie) sind nicht dominant.
- Sie hat relativ wenig industrielle Altlasten.
- Aktuelle industrielle Umweltprobleme, Zersiedelung und Verkehrsprobleme halten sich verglichen mit anderswo noch in Grenzen.

Kurz - hier gibt es lange nicht so viel aufzuräumen, zu sanieren und zu reparieren, wie in den großen Industrieregionen. Auf der anderen Seite ist die Ausgangssituation für die Entwicklung einer zukunftsweisenden Wirtschaftsstruktur sehr gut:

⁹ siehe Kreibich 1990 sowie "Internationale Bauausstellung Emscher-Park - Memorandum zu Inhalt und Organisation" und den monatlichen Informationsdienst "Emscher-Park Informationen" (letztere erhältlich bei IBA Emscher-Park GmbH, Leithestr. 37/39, 4650 Gelsenkirchen).

- Südbaden gewinnt mit der europäischen Integration dank seiner hervorragenden Verkehrslage, seinen kulturellen Verbindungen und internationalen Erfahrungen als alte Grenzregion in der Mitte der Europäischen Gemeinschaft neue Qualitäten.
- Eine kleinteilige und vielseitige Wirtschaftsstruktur aus flexiblen und innovativen Unternehmen bietet gute Voraussetzungen für die Erarbeitung neuer Antworten auf die anstehenden ökologischen Herausforderungen.
- Qualifizierte Arbeitskräfte sind vorhanden.
- Die Lebensqualität ist für Zuwanderer äußerst attraktiv.
- Rücksicht auf die Umwelt gehört hier stärker als anderswo zum Selbstverständnis der Region.

Langfristig gesehen wäre Baden-Württemberg daher vermutlich gut beraten, diese Chancen zu nutzen und eine eigenständige Entwicklung in Südbaden zu fördern. Die gegenwärtige Tendenz der Landesregierung, umweltrelevante Kompetenzen im "technokratischen" Karlsruhe zu konzentrieren und das eigenwillige Südbaden mit der selbsternannten "Umwelthauptstadt" Freiburg eher links liegen zu lassen, könnte sich als kurzfristig erweisen. Der Versuch, den Umweltproblemen technokratisch zu begegnen, unterschätzt das Ausmaß der sozialen Innovationen und der vielschichtigen Kreativität, die nötig sein werden, um schwere ökologische Krisen abzuwenden.

Ein "Landesmodellprojekt Innovative Vernetzung Südbaden" würde keinen enormen finanziellen, dafür aber einen hohen politischen Einsatz erfordern. Der Schwerpunkt der Aktivitäten müßte in der Diskussion von Leitbildern, der Freisetzung von Kreativität sowie dem Aufbau von Kooperations- und Kommunikationsstrukturen liegen. Zu diesem Zweck sind u.a. denkbar:

- Organisation von Wettbewerben, Ausschreibungen und öffentlichen Diskussionen zu allgemeinen Leitbildern, zur Lösung konkreter Probleme, zur Schwerpunktsetzung bei staatlichen Förderprogrammen und zu einzelnen Projekten;
- Aufbau bedürfnisorientierter Kommunikations- und Informationssysteme;
- Ausbau der Forschungs- und Ausbildungseinrichtungen entsprechend den regionalen Entwicklungsschwerpunkten;
- Herkömmliche und neue Einrichtungen (z.B. Leasinggesellschaften) für Beratung und

Technologietransfer in den Entwicklungsschwerpunkten;

- Umstrukturierung und Stärkung des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein;
- Delegation von Kompetenzen des Regierungspräsidiums an regionale Körperschaften.

Zur Anregung und Koordination solcher Aktivitäten ist eine herkömmliche Behörde wie das Regierungspräsidium wenig geeignet. Angemessener wäre die Gründung einer eigenen Projektgesellschaft (ähnlich wie bei der IBA), in der die regionalen Kräfte weitgehend eigenständige Schwerpunktsetzungen entwickeln können. Hoch angesiedelte Beiräte müßten einen wirksamen Einfluß auf die entsprechenden Landespolitiken ausüben können.

Detailliertere Vorschläge (für die man sich auf eine Reihe neuerer Erfahrungen und Konzepte im In- und Ausland stützen kann) bedürften genauerer Abklärungen, die den Rahmen dieser Studie sprengen würden. Unser Vorschlag geht jedoch dahin, daß das Land der Region kaum inhaltliche Vorgaben machen sollte, sondern im Wesentlichen Kooperationen anregen, Kommunikationsinfrastrukturen bereitstellen und Landesprogramme in den Dienst regionaler Entwicklungskonzepte stellen sollte. Das bedeutet sicher in manchen Fällen eine Dezentralisierung von Entscheidungskompetenzen und verlangt politischen Mut. Die Risiken eines solchen Experiments scheinen uns jedoch weit geringer als die Chancen, in einer für Baden-Württemberg nicht untypischen Region ein tragfähiges Entwicklungsmodell zu schaffen, das neue Maßstäbe setzt.

V Fallstudie Tourismus

A Tourismus und ökologische Regionalentwicklung:

Neue Bündnisse für eine umweltverträgliche Wirtschaftsweise

Vor dem Hintergrund, daß wir für einen bedürfnisorientierten Ansatz in der Regionalpolitik plädieren (siehe Kapitel II), mag es nicht unmittelbar einsichtig sein, daß gerade der Bereich Tourismus als Fallstudie gewählt wurde. Denn der Fremdenverkehr - der in Südbaden gewichtiger sein dürfte als der statistisch schwer zu erfassende, aber auch nicht unbedeutende inner-südbadische Tagestourismus - befriedigt nicht unmittelbar regionale Bedürfnisse und kann als eine Art exportorientierter Wirtschaftszweig angesehen werden. Im Falle dieser Region spricht jedoch vieles dafür, daß die Auseinandersetzung mit Perspektiven des Tourismus wesentliches zu einer ökologisch orientierten regionalen Entwicklung beitragen könnte:

- Tourismus in Südbaden ist traditionell naturverbunden, daher läßt sich in der Ausrichtung des Angebots und im Selbstverständnis der Fremdenverkehrswirtschaft an ökologische Fragen anknüpfen.
- Waldsterben und Straßenbau bedrohen im Schwarzwald die Grundlagen des Fremdenverkehrs. An Umweltfragen orientierte Tourismuskonzepte könnten neue politische Bündnisse ermöglichen.
- Der Fremdenverkehr ist für Südbaden ökonomisch bedeutsam, und Südbaden (bzw. der Schwarzwald) ist international eine bedeutende Fremdenverkehrsregion. Die touristische Attraktivität ist direkt mit dem allgemeinen Image und der Außendarstellung der Region verknüpft. Auch im Selbstverständnis der Region spielen die Attraktivität von Natur und Landschaft sowie der etwas gemächlichere Lebensrhythmus eine wichtige Rolle.
- Die touristische Attraktivität der Region ist auch für die übrige Wirtschaft, insbesondere den aufstrebenden Dienstleistungssektor, ein zunehmend wichtiges Standortargument.

Übernachtungen

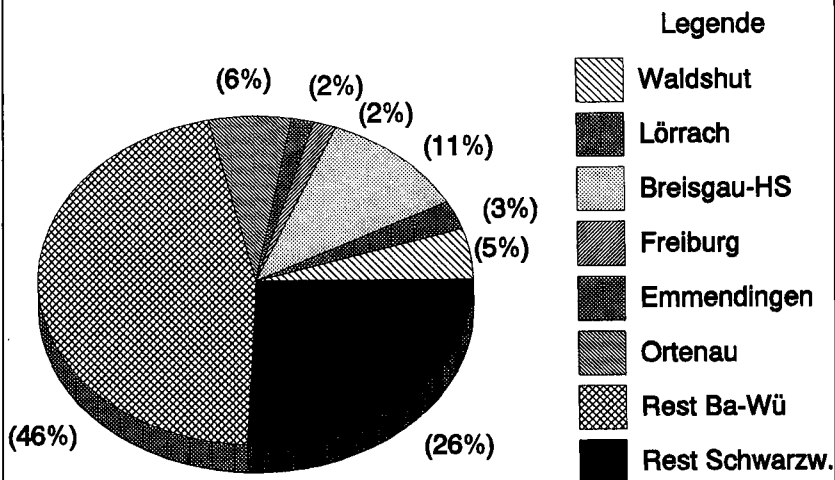


Abb. 22 Übernachtungen in Baden-Württemberg 1988

(Quelle: Stat. Landesamt)

- Der Tourismus erlaubt einen politisch interessanten und öffentlichkeitswirksamen Zugang zu alltäglichen Lebensbereichen, die sonst fast nur auf lokales Interesse stoßen.

Tourismus ist ein Querschnittsthema, das viele Bedürfnisbereiche berührt. Hier wird Lebensqualität in vielen verschiedenen Dimensionen vermarktet und deshalb auch ausführlich thematisiert. Hier wird besonders deutlich, daß angesichts zunehmender Umweltprobleme sektorale Konzepte alleine nicht viel weiterhelfen. Integrierte

Konzeptionen zur Erhaltung der Attraktivität der Region sind notwendig, und sie müssen auch entsprechend dargestellt und entschlossen vertreten werden.

A.1 Zur wirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus in Südbaden

Grundsätzlich ist zu unterscheiden zwischen Tagestourismus und Fremdenverkehr mit Übernachtungen. Die Bedeutung des Tagestourismus, der in Südbaden auch viele Gäste aus umliegenden Regionen anzieht, ist statistisch wesentlich schwerer zu erfassen als der Fremdenverkehr mit Übernachtungen.

Vom Tourismus profitieren wirtschaftlich unmittelbar vor allem das Gastgewerbe und der Einzelhandel. Dazu kommt die indirekte Nachfrage für eine ganze Reihe weiterer Branchen. Viele Gemeinden in Südbaden, vor allem im Schwarzwald, leben fast ausschließlich vom Tourismus. In der Beschäftigungsstatistik ist die Wirkung des überdurchschnittlichen Tourismus auf den Einzelhandel nur für einzelne Gemeinden nachweisbar. Im Gastgewerbe zeigt sich jedoch für die meisten südbadischen Kreise ein Beschäftigungsanteil, der deutlich über dem Landesdurchschnitt liegt (siehe Abb. 23).

Während die Anzahl der Gaststätten und der dort Beschäftigten nicht wesentlich über dem Landesdurchschnitt liegt, zeigt sich die Bedeutung des Fremdenverkehrs besonders am Beherbergungsgewerbe. Sein Umfang läßt sich am ehesten durch die Zahl der Betten und der Übernachtungen charakterisieren. Unglücklicherweise erfaßt die jährlich offiziell erhobene Statistik nur Betriebe ab neun Betten. Sie ergibt für 1988 für Südbaden (EURES-Abgrenzung) mehr als doppelt so viele Fremdenbetten als im Landesdurchschnitt (siehe Abb. 24). Ein ähnlich deutliches Bild ergibt die Anzahl der Übernachtungen pro Einwohner (siehe Abb. 25). Deutlich heraus ragt der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald mit 19,9 Übernachtungen pro Einwohner im Jahr gegenüber 3,9 im Landesdurchschnitt.

Die bisher angegebenen Zahlen unterschätzen jedoch die Anzahl der tatsächlichen Übernachtungen stark, weil eine beträchtliche Anzahl von Fremdenübernachtungen in Betrieben und Privatunterkünften mit weniger als 9 Betten, sowie auf den nicht

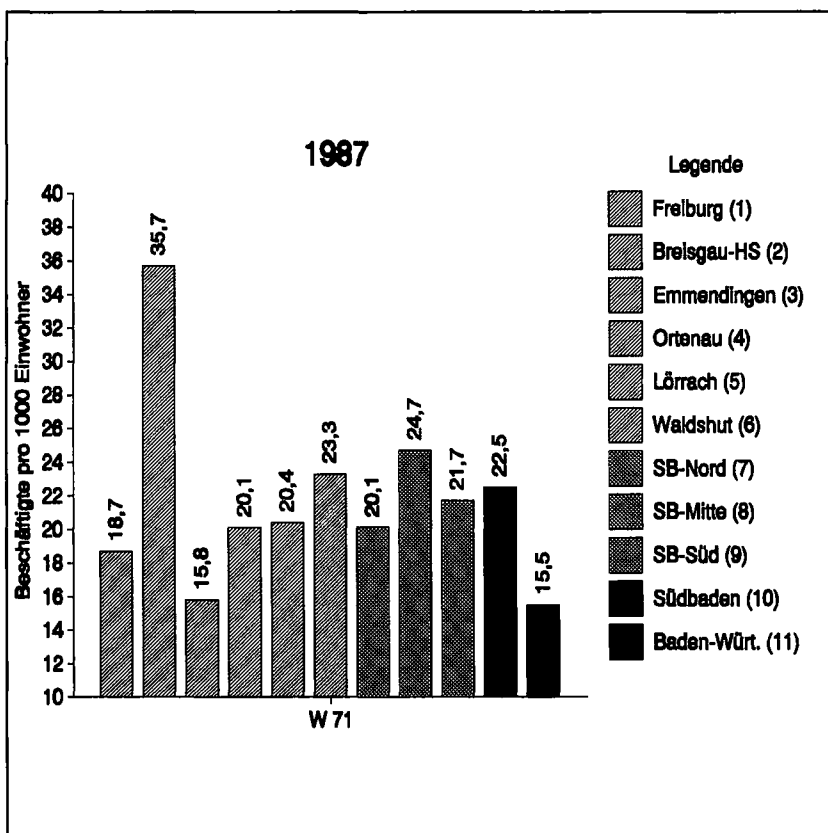


Abb. 23 Beschäftigte im Gastgewerbe
(Berechnung nach Arbeitsstättenzählung 1987)

mitgezählten Campingplätzen stattfindet. Der Fremdenverkehrsverband Schwarzwald schätzt, daß zu den 20 Mio. statistisch erfaßten Übernachtungen in seinem Gebiet noch einmal rund 9,5 Mio., also 45% dazugerechnet werden müssen (FVV Schwarzwald 1989, S.9). Hinzu kommt außerdem noch eine Dunkelziffer von Nichtmeldungen.

Unterschätzt wird durch diese Zählweise insbesondere auch der Anteil der Ferienwohnungen und Ferienhäuser an den Übernachtungen. Die Zusammensetzung der

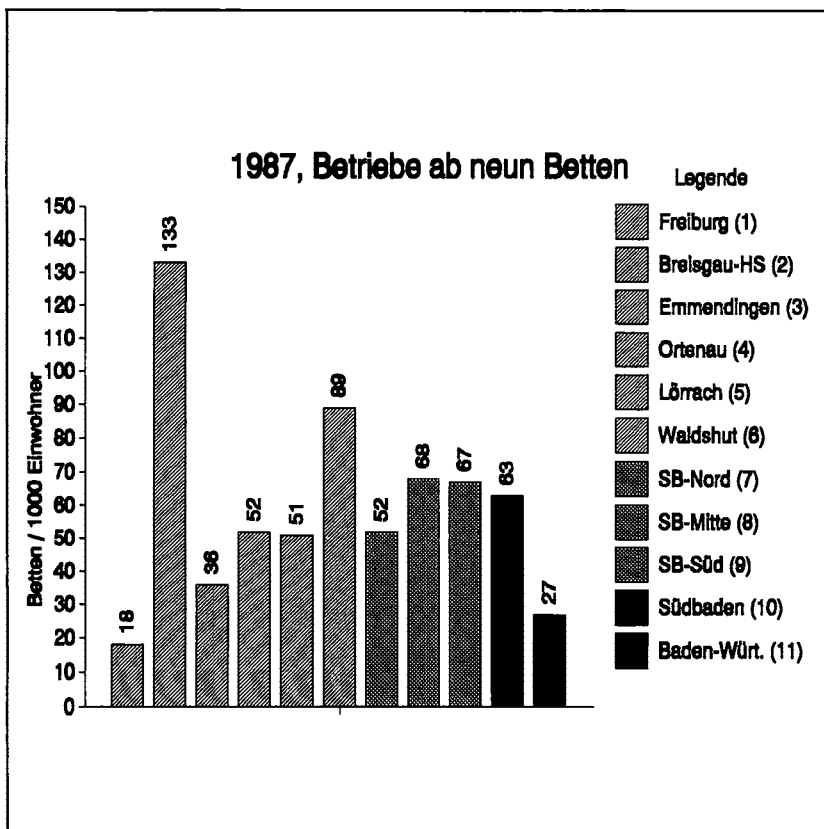


Abb. 24 Fremdenbetten

(Statistisches Landesamt, Kapazitätserhebung 1987)

Beherbergungsarten für das gesamte Reisegebiet Schwarzwald ergibt laut offizieller Zählung einen Anteil der Ferienwohnungen und -häuser von nur 5,7% (siehe Abb. 26). Eine damit allerdings nicht direkt vergleichbare Zählung des Fremdenverkehrsverbandes Hochschwarzwald ergibt hingegen 27% der Übernachtungen in Ferienwohnungen und Ferienhäusern sowie 11% in Privatzimmern (siehe Abb. 27).

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer differiert stark, je nach dem, ob es sich um *einen* Kurort, einen Ferienort oder um ein bevorzugtes Ziel für Kurzurlauber oder Geschäfts-

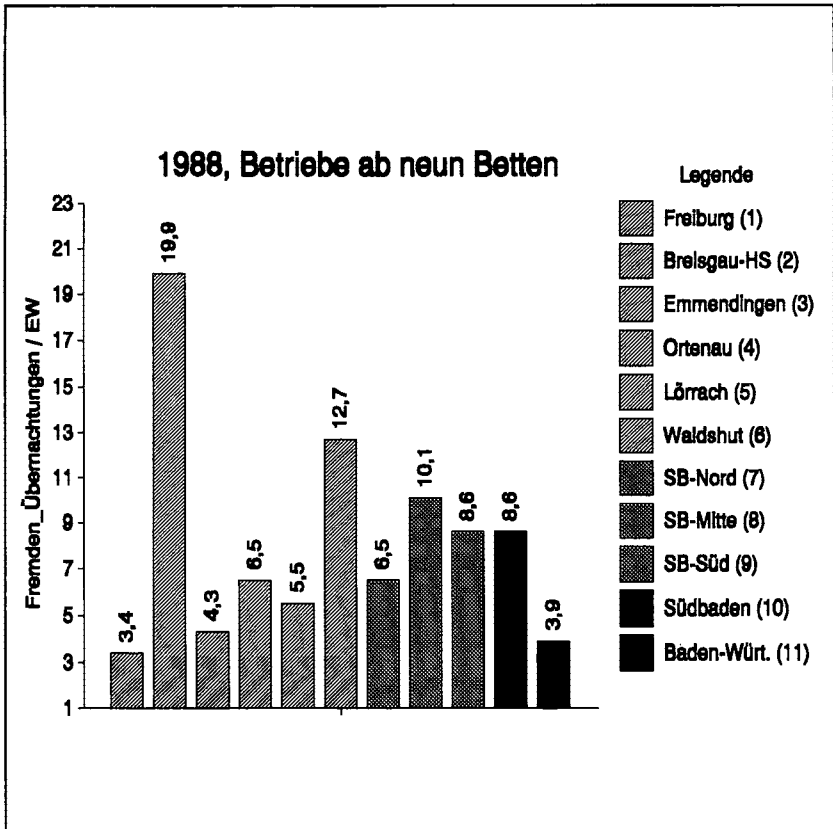


Abb. 25 Übernachtungen pro Einwohner 1988

(Berechnung aus FVV Schwarzwald 1989)

leute handelt. Abb. 28 zeigt, daß bei weniger als fünf Tagen durchschnittlicher Aufenthaltsdauer im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald der Anteil der Kurzurlauber inzwischen sehr bedeutsam ist. Der hohe Wert für den Kreis Waldshut ist vor allem auf den Kurort St. Blasien zurückzuführen.

Um die regionalwirtschaftliche Bedeutung des Tourismus insgesamt abzuschätzen, wäre wegen der unterschiedlichen Beschäftigungswirkung der Ausgaben eine regionale Input-Output-Analyse notwendig, die die Verflechtungen der verschiedenen Wirtschaftszweige

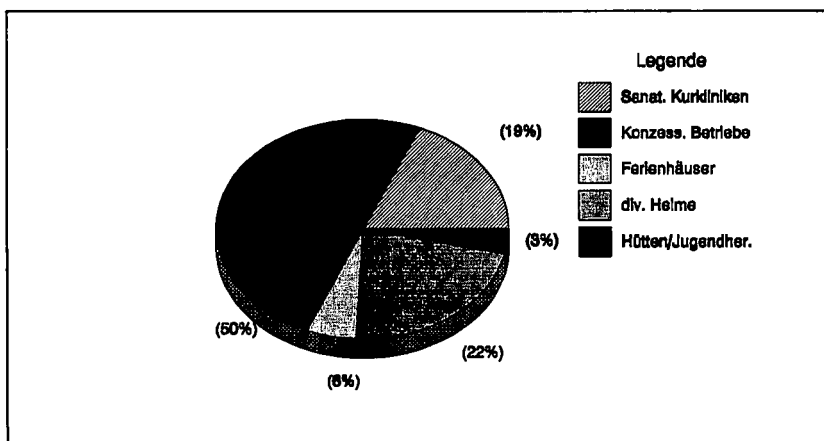


Abb. 26 Beherbergungsarten Schwarzwald 1988, Betriebe ab 9 Betten

(Quelle: Stat. Landesamt / FVV Schwarzwald 1989)

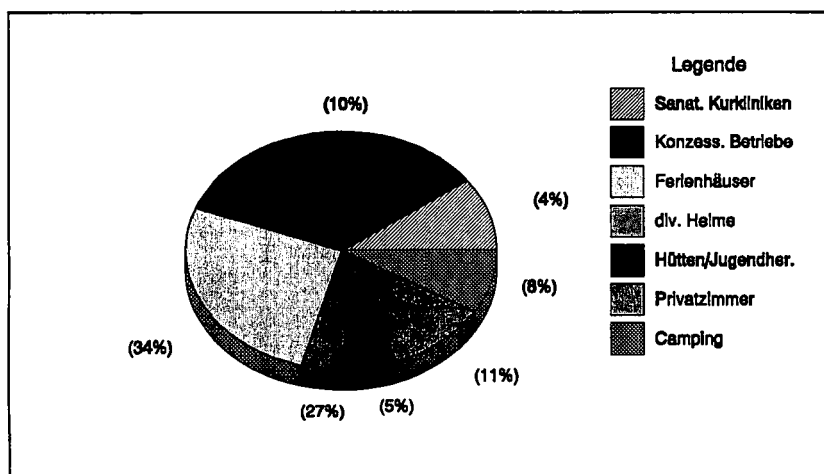


Abb. 27 Beherbergungsarten Hochschwarzwald 1988, alle Übernachtungen

(Verkehrsgemeinschaft Hochschwarzwald)

untereinander erfaßt. Für die Region Südbaden existiert keine solche Untersuchung. Für Österreich wurde die Input-Output-Tabelle im Hinblick auf den Tourismus von Smeral (1990, S. 182f) ausgewertet.

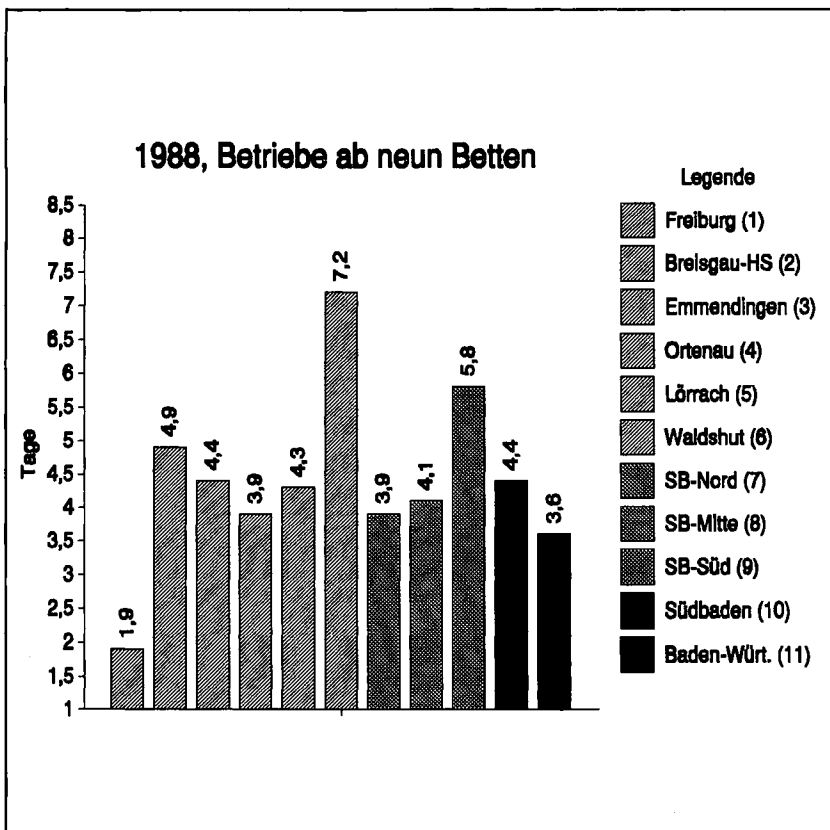


Abb. 28 Durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste 1988

(Nach FVV Schwarzwald 1989)

Von den touristischen Ausgaben fließen dem Gastgewerbe in Österreich etwa die Hälfte zu. Fast 40% der Gesamtnachfrage entfallen auf fünf weitere Wirtschaftsbereiche: die Nahrungs- und Genußmittelindustrie und der Handel nehmen mit 11% bzw 9% am meisten ein, dann folgen der Verkehr, die Nachrichtenübermittlung und die Erdölindustrie mit etwa je 7%, auf die Textil- und Bekleidungsindustrie entfallen 4,5% der touristischen Gesamtnachfrage. Die Input-Output-Analyse ergibt: 1000 Schilling touristischer Gesamtnachfrage lösen in Österreich eine Wertschöpfung von insgesamt

794 Schilling aus. Knapp 30% davon entfallen auf das Gastgewerbe. Weiter profitieren in absteigender Reihenfolge: der Handel, die Nahrungs- und Genußmittelindustrie, mit einigem Abstand dann Vermögensverwaltung, Land- und Forstwirtschaft sowie Verkehr. Die Beschäftigungsmultiplikatoren der touristischen Nachfrage übersteigen die des privaten Konsums und sind deutlich höher als die der gesamtwirtschaftlichen Endnachfrage. Dies ist eine Folge der relativ niedrigen Importquote und der relativ niedrigen Arbeitsproduktivität im Gastgewerbe.

Die Resultate für ein ganzes Land wie Österreich sind nicht ohne weiteres auf eine viel kleinere Region wie Südbaden zu übertragen, da um so mehr "importiert" werden muß, je kleiner die räumliche Abgrenzung ist. Das Verhältnis zu anderen Ausgabenarten ist jedoch aufschlußreich. Da die Tourismusstruktur und die gesamte Wirtschaftsstruktur derjenigen Südbadens nicht unähnlich sind, dürfte hier eine bessere Vergleichbarkeit gegeben sein als bei durchschnittlichen bundesdeutschen Daten.

Aus diesen Untersuchungen folgt, daß die relative wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus weit größer ist, als ein direkter Vergleich der Umsätze im Gastgewerbe mit den Umsätzen anderer Wirtschaftszweige zeigt.

A.2 Perspektiven des Tourismusmarktes und die Rolle Südbadens

A.2.1 Bedeutung, Image und Gästestruktur des Reisegebietes Südbaden

Der Schwarzwald ist eines der wichtigsten Ferienggebiete für deutsche Urlauber. Nach Ostbayern/Oberbayern/Allgäu und der Nordsee stand es 1989 mit 4 Prozent der Mittel- und Langzeiturlauber (mindestens 2 Wochen) an dritter Stelle der inländischen Ferienziele (Opaschowski 1989). An den Übernachtungen in Baden-Württemberg hat das Reisegebiet Schwarzwald (zu dem auch die Rheinebene zählt) insgesamt einen Anteil von 54,2% (1988), davon entfällt mit 28,4% über die Hälfte auf Südbaden (EURES-Abgrenzung).

Das Image des Reisegebiets Schwarzwald und ganz besonders unserer Region kann durch folgende Stichworte charakterisiert werden:

- schöne Landschaft, Naturerlebnis,
- Vielseitigkeit, ganzjährige Attraktivität,
- Gesundheit, Heilklima, Kuren, Bäder,
- Wandern, moderater Wintersport,
- Ruhe,
- Genießen, gut Essen und Trinken
- Familienferien,
- Städte und Städtchen, Sehenswürdigkeiten, Tradition

Für die Analyse der Gästegruppen liegt kein sehr ausführliches Material vor. Am ausführlichsten gibt die Statistik die Herkunft der Gäste wieder (Fremdenverkehrsverband Schwarzwald 1988, Übernachtungen):

BRD	89,5 %
Übriges Europa	8,5 %
Übrige Welt	2,0 %

Die wichtigsten Herkunftsländer der ausländischen Gäste sind:

Niederlande	2,1 %
Frankreich	1,0 %
Schweiz	1,2 %
USA	0,9 %

Ausführlichere Angaben über die Gäste in der Region und ihre Wünsche sind für ein größeres Gebiet nur aus der ausführlichen Gästebefragung im Landkreis Waldshut zu entnehmen (Auctor 1987).

Unter den bundesdeutschen Gästen stellte im Landkreis Waldshut Nordrhein-Westfalen den größten Anteil (28,4%), gefolgt von Baden-Württemberg (17,6%), Hessen (11,3%) und Niedersachsen (11,0 %). Im Winter weichen die Prozentzahlen kaum von den Sommerergebnissen ab, nur tritt hier Rheinland-Pfalz an die Stelle von Niedersachsen. Ähnliche Angaben liegen auch für andere Teilgebiete der Region vor.

Die weitaus größte Gästegruppe ist die der Paare (Sommer 1986 im Landkreis Waldshut: 50,3%). Die nächstgrößere Gästegruppe sind die Familien mit Kindern (22,1%), dann folgen die Alleinreisenden (17%) und ganz am Ende die Mitglieder von Gruppen (7,2%). Im Sommer und im Winter ist der Anteil dieser Gästegruppen fast identisch.

Besonders interessant für die Identifikation der Zielgruppen ist die in Abb. 29 dargestellte Verteilung der Arten des Aufenthaltes der Gäste. Für Südbaden insgesamt muß diese Verteilung jedoch deutlich anders aussehen. Der Vergleich der durchschnittlichen Aufenthaltsdauern in den Landkreisen (siehe Abb. 28) zeigt einen überdurchschnittlich hohen Wert für den Kreis Waldshut und weist auf einen besonders hohen Anteil von Kuren und Haupturlaube hin. Auffällig ist der sehr geringe Anteil an Tagungsbesuchern und Geschäftsreisenden.

In der hier zitierten Gästebefragung, die als Pilotprojekt vom Land Baden-Württemberg gefördert wurde, fällt auf, daß Fragen zu Umweltproblemen in der Region und umweltrelevanten Aspekten des Fremdenverkehrs gänzlich fehlen - außer der nach der Verkehrsmittelwahl bei der Anreise.

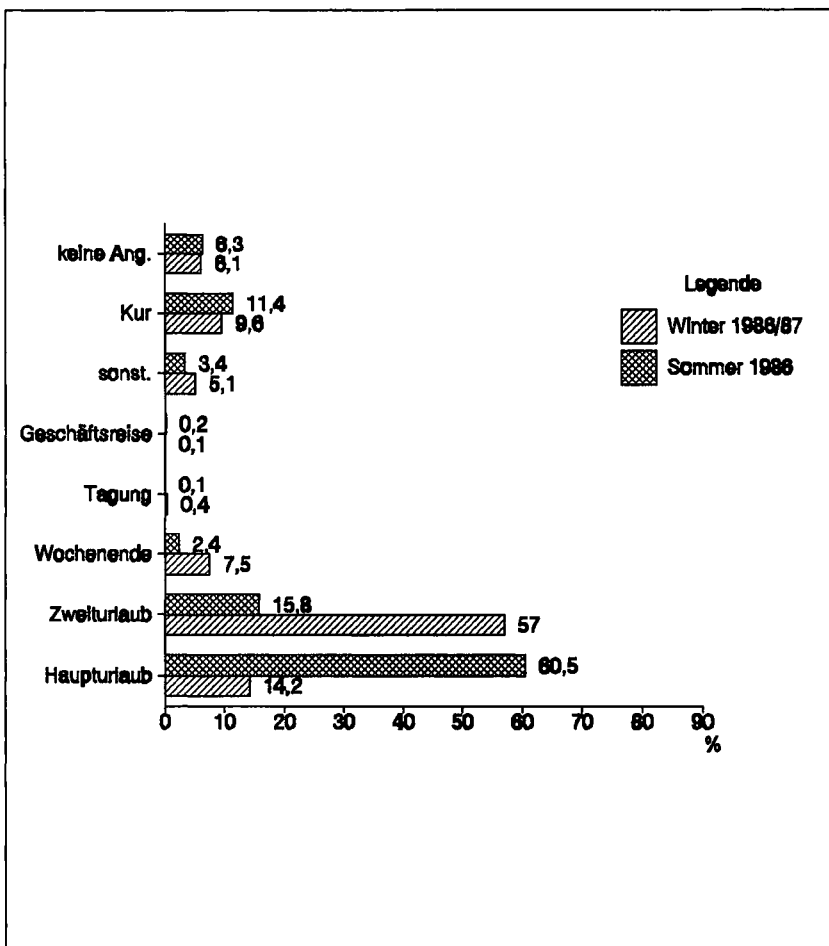


Abb. 29 Art der Fremdenaufenthalte im Landkreis Waldshut 1986/87

(Gästekbefragung der Verkehrsgemeinschaft Südlicher Schwarzwald
Hochrhein-Hotzenwald e.V. (Auctor 1987))

A.2.2 Allgemeine Trends im Fremdenverkehr

Die für Südbaden relevanten allgemeinen Trends im Fremdenverkehr lassen sich kurz durch folgende Punkte charakterisieren:

Wachsendes Umweltbewußtsein

Verschiedene Umfragen belegen eine wachsende Aufmerksamkeit und Empfindlichkeit der Touristen für Umweltfragen. Bei der Reisebefragung 1987 erhoben gut 60% der Befragten Vorwürfe wegen geschädigter Umwelt. 1989 gaben 40% als Reisemotiv die Flucht vor Umweltverschmutzung an und das Motiv "Natur erleben" stieg von 40% im Jahr 1985 auf 59% im Jahr 1989 an. 1989 beanstandete 52% der Urlauber abgestorbene Bäume, 14% die verbaute Landschaft und 13% Lärmbelästigungen.¹ Nach einer Umfrage des B.A.T. Freizeitforschungsinstituts haben sich 1989 25% der Befragten vor ihrer Reiseentscheidung eingehend über die Umweltsituation am Zielort eingehend informiert und 22% von diesen, also 5,5% sind daraufhin "woanders hingefahren". Bei den für den Schwarzwald besonders wichtigen Zielgruppen "Paare", bzw. "Familien mit Kindern" haben sich über 9% umentschieden. 1988 hatten so gerechnet insgesamt erst 3,7% ihr Reiseziel geändert.²

Die Bedeutung des Umweltaspekts für den Reisemarkt ist auch daran zu erkennen, daß zunehmend spezialisierte kleine Anbieter besonders umweltfreundliche Urlaubsangebote anpreisen (zum Marketing siehe auch weiter unten).

Abflachende Zunahme der Reiseintensität

Der Studienkreis für Tourismus in Starnberg kommt durch seine Umfragen zum Schluß, daß die Reiseintensität der Bundesdeutschen, das heißt der Prozentsatz von Personen, die mindestens eine Urlaubsreise unternommen haben, in den letzten Jahren weiter leicht zugenommen hat (siehe Tab.5).

Gleichzeitig hat also der Anteil der Auslandsreisen zugenommen. Langfristige Prognosen, wie die der Lufthansa, sehen eine drastische Zunahme der Fernreisen voraus. Für den Inlandurlaub bleibt häufig der Zweit- und Kurzurlaub übrig. Die Reisetätigkeit

¹ Reisebefragungen des Studienkreises für Tourismus, Starnberg; Vortrag von Hamele am "Forum Sanfter Tourismus" am 5.7.1990 in Todtnoos.

² siehe Opaschowski 1990, S.25

	1986	1987	1988	1989
Reiseintensität	57,0 %	64,6 %	64,9 %	66,8 %
Urlaubsreisen	27,5 Mio	31,1 Mio	31,6 Mio	32,6 Mio
Inlandsanteil	34,4 %	30,9 %	31,3 %	30,7 %
Auslandsreisen	11,2 Mio	11,6 Mio	12,6 Mio	13,0 Mio
Anteil der Bundesbürger, die mindestens einmal im Jahr eine Urlaubsreise von mindestens 5 Tagen unternommen haben.				

Tab. 5 Reiseintensität der Bundesbürger

(Studienkreis für Tourismus Starnberg 1990, nach Verkehrsgemeinschaft Hochschwarzwald 1990)

im Inland flacht deutlich ab, von vielen Experten wird gar ein Rückgang prognostiziert, daher bemühen sich die Fremdenverkehrsverbände zunehmend um ausländische Gäste (siehe z.B. Verkehrsverband Hochschwarzwald 1990).

Polarisierung des Tourismusmarktes

Auf einen viel beunruhigenderen Trend weist aufgrund seiner Umfragen das B.A.T. Freizeit-Forschungsinstitut hin (Opaschowski 1990, S. 8ff): Die Zahl der Bundesbürger, die sich einen mindestens zweiwöchigen Urlaub leistet, sinkt. Dies hat vor allem ökonomische Gründe. Viele Rentner und Kinder mit Familien können sich einen längeren Urlaub einfach nicht mehr leisten. Die Urlaubskosten sind stärker gestiegen als die Lebenshaltungskosten. Gleichzeitig nimmt bei den besserverdienenden Teilen der Bevölkerung der Trend zum Zweit- und Dritturlaub zu. Der Tourismusmarkt polarisiert sich.

Für manche Fremdenverkehrsregion liegt die Versuchung nahe, mit weniger Gästen, die jedoch mehr zahlen, ein besseres Geschäft zu machen. Besonders dort, wo durch den Massenandrang von Touristen Umweltprobleme entstanden sind, die das Geschäft ernsthaft beeinträchtigen, wie z.B. an den italienischen und spanischen Küsten, überlegt man sich, oder ist schon dabei, die Zahl der Gäste deutlich zu reduzieren und

sich dafür auf besserverdienende Schichten umzuorientieren. Die sozialen Konsequenzen solcher Strategien sind nicht wünschenswert. Dieter Kramer (1990) plädiert deshalb dafür, den Zugang zu touristisch attraktiven Gegenden nicht nur über den Preis, sondern wieder stärker über Verbands- und Vereinszugehörigkeit zu regeln - ein Vorschlag, der uns nur sehr begrenzt praktikabel erscheint, da das individuelle Freiheitserlebnis beim Reisen eine sehr große Rolle spielt, und die Bereitschaft, sich in Vereinen zu organisieren, eher zurückgeht.

Zunehmende Kurzreisen

Die verschiedenen bisher genannten Trends laufen alle auf eine Zunahme der Kurzurlaube hinaus. Dies drückt sich in der stetigen Abnahme der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer aus. Kurzurlauber geben durchschnittlich pro Tag mehr aus und sie legen Wert auf eine gute Erreichbarkeit des Reiseziels. Besonders viele Kurzurlauber kommen in den Schwarzwald aus dem unmittelbar benachbarten mittleren Neckarraum. Kurzurlaube konzentrieren sich weniger auf die Hauptreisezeiten, sondern werden, besonders als Zweit- und Dritturlaub, eher auch einmal zwischendurch unternommen - das verbessert die Auslastung in diesen Zeiten. Auf der anderen Seite verstärkt sich hierdurch die Tendenz zu Wochenendspitzen.

Wachsende Bedeutung der Ferienwohnungen

Wie in verschiedenen anderen Ferienregionen ist auch im Schwarzwald die zunehmende Tendenz zu Ferienwohnungen sehr ausgeprägt (siehe Abb. 30). Gäste in Ferienwohnungen nehmen pro Übernachtung deutlich weniger Dienste der Region in Anspruch und tragen deshalb weniger zum regionalen Sozialprodukt bei. Nicht selten bringen Ferienwohnungsgäste sogar einen beträchtlichen Teil ihrer Verpflegung von zu Hause mit. Im Extremfall können Ferienhausgäste sogar einen negativen wirtschaftlichen Effekt auf die Region haben, indem sie kaum zur Nachfrage in der Region beitragen, dafür aber die Infrastruktur und die Umwelt deutlich belasten (vor allem Verkehr).

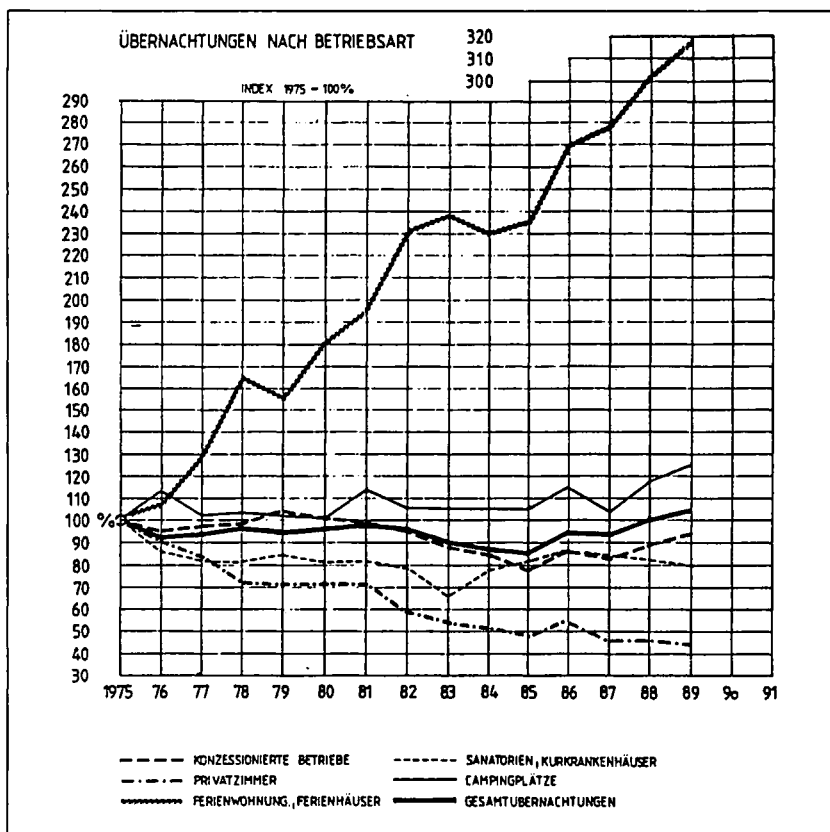


Abb. 30 Übernachtungen nach Betriebsart im Hochschwarzwald
(Verkehrsgemeinschaft Hochschwarzwald 1990, 11)

A.2.3 Konsequenzen für Südbaden

Priorität für Umwelt und Gesundheit

Die Grundlage der Attraktivität dieses Fremdenverkehrsgebietes darf nicht zerstört oder langfristig untergraben werden. Höchste Priorität muß daher der Erhaltung und Verbesserung der Umweltqualität in der Region gegeben werden. Von vielen Seiten ist dies bereits erklärt worden, und vieles wurde in dieser Hinsicht auch schon unter-

nommen. Doch fehlt es oft entweder an einem tieferen Verständnis der Umweltprobleme oder an Entschlossenheit und Phantasie bei der Einleitung geeigneter Maßnahmen. Der Tourismus ist durchaus oft Verursacher von Umweltschäden, darüber wird viel geredet, und deshalb meiden die Tourismus-Verantwortlichen oft gern dieses Thema. Gerade in Südbaden, wo kaum alpiner Skizirkus oder andere besonders zerstörerische Tourismusformen zu finden sind, ist der Tourismus in Sachen Umwelt auch zu den Geschädigten zu rechnen. Auf viele Umweltschädigungen, die von Dritten verursacht werden, hat der Tourismus kaum Einfluß. Doch könnten auch hier Anstöße gegeben werden. Die wichtigsten Probleme für die Umwelt in den Reisegebieten sind der private Straßenverkehr und auch die Entwicklungen in der Landwirtschaft.

Familien nicht vernachlässigen

Eine Konzentration auf den Hochpreistourismus für gutverdienende Kurzurlauber ist besonders aus sozialen Gründen nicht wünschenswert. Besonders auch für Familien mit Kindern sollte ein preiswertes Angebot aufrechterhalten werden - nicht nur im Ferienwohnungsbereich. Dies entspricht der Tradition der Ferien im Schwarzwald und ist langfristig auch wirtschaftlich von Vorteil: Südbaden ist kein Gebiet für spektakuläre Erlebnisferien - Ruhe, Naturerfahrung und Gesundheit stehen im Vordergrund. Gäste, die diese Region lieben und immer einmal wieder kommen sind wichtig, daher ist es nicht unwichtig, daß auch Kinder und junge Leute diese Region kennenlernen können. Hahne (1989, S. 28) weist darauf hin, daß die Familien mit 44,4% immer noch das größte Reisepotential ausmachen.

Regionale Wertschöpfung erhöhen

Wenn die Urlauberzahlen kaum zu steigern sind, und die Preise moderat bleiben sollen, dann scheint auf den ersten Blick der Beitrag des Fremdenverkehrs zur regionalen Wirtschaft zur Stagnation verurteilt. Aus umwelt- und sozialpolitischen Gründen mögen viele das auch für erstrebenswert halten. Einen Ausweg stellt jedoch die Möglichkeit dar,

in verschiedenen Bereichen dafür zu sorgen, daß das Geld, das die Gäste in der Region ausgeben, weniger schnell nach außen abfließt und vermehrt für Güter und Dienstleistungen aus der Region ausgegeben wird. Kurz, es sollte angestrebt werden, die Wertschöpfung und die indirekten regionalen Beschäftigungseffekte des Fremdenverkehrs zu erhöhen. Zwei Beispiele: Wenn Ferienhausurlauber ihre Lebensmittel vorwiegend aus der regionalen Landwirtschaft beziehen, anstatt sie im Supermarkt zu kaufen oder gar von zu Hause mitzubringen, so hat die Region (abgesehen von allen anderen Effekten) wirtschaftlich mehr davon. Fahren die Urlauber Bus anstatt Auto, so fließt das dafür ausgegebene Geld zu einem beträchtlichen Teil in Löhne bei den regionalen Transportunternehmen anstatt an außerregionale Mineralölfirmen oder Autohersteller.

Tagungen und Geschäftsreisen fördern

Eine weitere Möglichkeit ist, neue Gästegruppen besonders für schwach ausgelastete Zeiten zu finden. Es fällt auf, daß der Tagungstourismus in den Werbeanstrengungen der Verkehrsverbände außer in einigen großen Orten eine eher unwesentliche Rolle spielt. Dabei spielt die Attraktivität von Tagungsorten auch für kleine und kleinste Veranstaltungen eine zunehmend wichtige Rolle. Diese Gäste könnten die Auslastung durch Urlauber zeitlich sehr gut ergänzen.

A.3 "Sanfter Tourismus"

Seit einigen Jahren macht ein Schlagwort die Runde: "Sanfter Tourismus". Von einigen als Patentrezept herbeigewünscht und mit wohlgemeinten Definitionsversuchen bedacht, ist dieses Stichwort zum Sammelbegriff für die verschiedensten Formen kulturell und ökologisch angepaßteren Reisens geworden. Ihren Ausgang nahm die Diskussion um "sanften Tourismus" vor allem bei den kulturell und entwicklungspolitisch problematischen Aspekten von Reisen in fremde Länder, vor allem in die Dritte Welt. So beschäftigen sich auch neuere Publikationen (z.B. der interessante Sammelband Ludwig/

Has/ Neuer 1990) vorwiegend mit dem Ferntourismus, was angesichts des Anstiegs der Auslandsreisen durchaus auch gerechtfertigt ist. Als einer der ersten engagierte sich Jost Krippendorf in der Schweiz öffentlichkeitswirksam für einen anderen, sanfteren Tourismus in unseren Breitengraden³.

Seit 1985 im Allgäu der vielbeachtete "Bierenwanger Aufruf" verabschiedet wurde, trifft sich eine wachsende Zahl von Interessenten jedes Jahr auf Einladung der Naturfreundejugend zu den "Allgäuer Gesprächen zum Sanften Tourismus"⁴. Dieser Gesprächskreis hat in der Bundesrepublik wesentlich zur Verbreitung des Begriffs "Sanfter Tourismus" beigetragen.

Eine ganze Reihe von Organisationen befasst sich in der Bundesrepublik mit "sanfterem" Tourismus. Erwähnenswert ist die Arbeitsgemeinschaft "Tourismus mit Einsicht", in der sich verschiedene Organisationen zusammengeschlossen haben.⁵ Von praktischer Bedeutung könnte das Projekt "ECOTRANS - Ein Europäisches Dokumentations- und Informationsnetz zum Thema Tourismus und Umwelt" werden, das vom Starnberger Studienkreis für Tourismus in Zusammenarbeit mit einer holländischen Institution aufgebaut wird.⁶

In der Praxis besonders weit in Bezug auf die Entwicklung eines konsequenten sanften Tourismus ist man in Österreich. Hier ist besonders auf die Österreichische Arbeitsgemeinschaft für Regionalentwicklung ÖAR hinzuweisen, die eine große Anzahl von sanften Tourismusprojekten initiiert und gefördert hat. Diese Bedeutung österreichischer Beispiele spiegelt sich auch in den Angeboten spezialisierter Reiseveranstalter wieder.⁷

Inzwischen werben viele, auch große Reiseveranstalter für Angebote mit der Bezeichnung "Sanfter Tourismus". Da hier unter falschem Etikett auch viel Fragwürdiges vermarktet wird, gibt es immer wieder Bestrebungen, diesen sehr allgemeinen Begriff

³ Krippendorf 1975, Krippendorf u.a. 1982, 1988

⁴ Zu den Gesprächen erscheint jeweils eine Dokumentation. Siehe zuletzt Naturfreundejugend 1989.

⁵ Arbeitsgemeinschaft Tourismus mit Einsicht, c/o Herbert Hamele, Hadorfer Str. 9b, D-8130 Starnberg.

⁶ Informationen bei Studienkreis für Tourismus e.V., Herbert Hamele, Dampfschiffstr. 2, D-8130 Starnberg

⁷ siehe z.B. das Angebot von "Bewußt Reisen", Berner Str. 37, 2000 Hamburg 73

genauer zu definieren und Kriterienkataloge aufzustellen. Dies scheint uns jedoch angesichts der Breite der Problemstellungen beim Reisen und der Verschiedenartigkeit der lokalen und regionalen Bedingungen in der Praxis wenig aussichtsreich. Nützlicher ist es wohl, für bestimmte Aspekte touristischer Angebote und bestimmte Regionen Kriterien und Gütesiegel zu entwickeln, die unter Umständen auch zusammengefaßt werden können. Damit kann trotz Gästen mit sehr verschiedenartigen Ansprüchen und trotz sehr unterschiedlicher regionaler Bedingungen ein hoher Grad an Transparenz und Überschaubarkeit gewährleistet werden. Zudem wird es notwendig und sinnvoll sein, die Güte-Kriterien mit der Zeit zu verändern und zu verschärfen.

A.4 Die wichtigsten Handlungsfelder

Mit dieser Untersuchung sollen nicht nur allgemeine Handlungsempfehlungen für den politischen Bereich gegeben, sondern auch konkrete Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt werden, für die sich die verschiedensten Akteure der Region, insbesondere auch Unternehmer und Verbände, einsetzen könnten. Den Verbänden und der Politik kommt neben eigenen Initiativen die Rolle zu, verschiedenste Anstöße und Bestrebungen zusammenzufassen und zu unterstützen. Für die Kommunalpolitik, die verschiedenen Verbände, und mit etwas anderen Akzenten auch für die einzelnen Betriebe sind die dringlichsten Handlungsfelder unseres Erachtens die folgenden:

Verkehr

Sowohl der Tagestourismus als auch der Fremdenverkehr führen zu großen Belastungen durch den Straßenverkehr. Sie stören die Gäste unmittelbar, verschlechtern weiträumig die Luftqualität und führen darüberhinaus zu schweren Wald- und anderen Umweltschäden, die den Fremdenverkehr mittelfristig ernsthaft bedrohen. Die öffentliche Verkehrsinfrastruktur für den Tourismus könnte sehr stark verbessert werden (Beispiele u.a. in der Schweiz). "Autofreie Ferien" könnten durchaus ein Werbeargument sein.

Dazu sind nicht nur einschränkende Maßnahmen, sondern integrierte Verkehrskonzepte notwendig. Mit einer eindeutigen Prioritätensetzung für umweltfreundliche Transportmittel könnten die Fremdenverkehrsregionen ihre ambivalente Haltung zu weiteren Straßenbauten klären und sich glaubwürdiger gegen die ihnen von außen aufgezwungenen Verkehrsbelastungen wehren.

Kurswesen / Tagungen / Kultur

Neben den Urlaubern tragen Kursteilnehmer, Kongreßbesucher, Sprachschüler etc. stark zum Fremdenverkehr in der Region bei. Sie tragen zu einer gleichmäßigeren saisonalen Auslastung bei, sind wichtige Werbeträger für die Region, ihre Produkte und Dienstleistungen und bringen vor allem auch eine kulturelle Bereicherung. In einer "ökologischen Modellregion" käme der anschaulichen Weiterverbreitung von Erfahrungen und Erkenntnissen eine besondere Bedeutung zu. Einrichtungen wie die geplante Umwelt-Akademie könnten hier eine wichtige Rolle spielen. In der heftigen Auseinandersetzung um die "Kultur- und Tagungsstätte" (KTS) in Freiburg wurde der Komplex Tourismus/ Weiterbildung angesprochen - eine Vorstellung von seiner kulturellen, wirtschaftlichen und politischen Bedeutung sowie seiner verschiedenartigen Entwicklungsmöglichkeiten nicht nur in der Stadt, sondern auch in kleinen Ortschaften, gibt es jedoch bislang kaum in Ansätzen.

Landwirtschaft/ Ernährung

Badischer Wein und badische Eßkultur spielen für den Tourismus in der Region eine nicht unwichtige Rolle. Das Angebot der Landwirtschaft in Südbaden ist außerordentlich vielfältig. Sonne und Naturverbundenheit sind eine wichtige Komponente des Images von badischem Essen und Trinken. Zudem ist der Schwarzwald-Tourismus teilweise stark auf Gesundheit orientiert (Sport, Kuren, Kurse im Gesundheitsbereich). Es bietet sich daher an, hochwertige, ökologisch produzierte, gesunde Ernährung zu einem wichtigen Angebot des badischen Tourismus zu entwickeln. Dazu können besondere

Formen der Zusammenarbeit zwischen Landwirtschaft, Nahrungsmittelgewerbe und Gastronomie entwickelt werden. Auf der anderen Seite kann auf diese Weise eine umweltschonende, bäuerlich orientierte ökologische Landwirtschaft in der Region gefördert werden, die zur Erhaltung der Lebensqualität und des Landschaftsbildes beiträgt.

Bauwesen

Die Identität, die Unverwechselbarkeit, der ästhetische Reiz einer Region drücken sich nicht zuletzt in ihren regionalen Baustilen und in der Verwendung regionaler Baustoffe aus. Dies ist in den letzten Jahren zunehmend erkannt, wenn auch nicht immer mit Gespür und oft nur oberflächlich befolgt worden. Die notwendige Weiterentwicklung alter Stile und Techniken darf nicht verwechselt werden mit dem Einsatz umweltbedenklicher Materialien aus industrieller Massenproduktion zur oberflächlichen Imitation alter Formen. Aus gesundheitlichen und ökologischen Gründen sollten baubiologische Prinzipien stärker berücksichtigt werden. Ähnlich wie gesunde und umweltbewußte Ernährung wird eine gesunde und umweltbewußte Bauweise im Fremdenverkehr vermutlich eine wachsende Rolle spielen. Wegen der Langfristigkeit der Investitionen muß im Baubereich jedoch vorausschauend in wesentlich längeren Zeiträumen gedacht werden.

Die Handlungsmöglichkeiten sind in allen Bereichen sehr vielfältig. Neben ökologischen und gesundheitlichen Gründen und dem Marketingaspekt für die Fremdenverkehrswirtschaft sollten die regionalökonomischen Vorteile von ernsthaften Maßnahmen in diesen Bereichen nicht übersehen werden: Der verstärkte Einsatz von regionalen Produkten und der mittelfristige Aufbau von leistungsfähigen regionalen Versorgungs- und Dienstleistungsstrukturen senkt den Anteil der Fremdenverkehrseinnahmen, die für externe Leistungen abfließen und der Region selber nicht zugute kommen. Hinzu kommt der schwer quantifizierbare Werbeeffect bei den Gästen für die verwendeten Produkte aus der Region.

In den folgenden Kapiteln werden die Bereiche Verkehr, Kurswesen/Tagungen/Kultur, und vor allem Ernährung näher untersucht.

A.5 Integrierte Konzepte/ Marketing

Wegen massiver Umweltschädigungen vor allem in den Alpen und an den Mittelmeerküsten sind die Verantwortlichen für den Tourismus in den letzten Jahren zunehmend scharf und oft berechtigterweise angegriffen worden. Im Fall des Schwarzwaldes, wo keine besonders umweltintensiven Sportarten dominieren und die Verbauung der Landschaft zumindest nicht so schlimm ist wie in manchen anderen Gegenden, treffen diesbezügliche Vorwürfe nur bedingt zu. Trotzdem fühlen sich auch die hiesigen Fremdenverkehrsverantwortlichen, was Umweltfragen angeht, in der Defensive. Probleme werden verharmlost oder totgeschwiegen. Dabei wird ein großer Teil der gravierenden Probleme, die den Fremdenverkehr in dieser Region mittelfristig ernsthaft gefährden, nicht vom Tourismus verursacht. Der Tourismus ist nicht nur Verursacher von Umweltschäden, sondern auch Opfer von Schäden, für die andere verantwortlich sind.

Es gibt also zwei gute Gründe dafür, daß die Fremdenverkehrsbranche in unserer Untersuchungsregion aus der Defensive herauskommt und sich des Umweltproblems offen annimmt:

- Der Schwarzwald steht gegenüber anderen Regionen relativ gut da. Ein offensives Marketing mit den Qualitäten seiner Umwelt, den hier wie anderswo bestehenden Gefahren und den offensichtlich notwendigen Maßnahmen zur Erhaltung der Lebensqualität hätte gute Chancen.
- Der Fremdenverkehr in der Untersuchungsregion ist durch die Umweltprobleme
 - vor allem das Waldsterben - mittelfristig ernsthaft bedroht. Es liegt im ureigensten Interesse der Branche und der stark von ihr abhängigen Gegenden, sich gegen weitere Schädigungen entschieden zur Wehr zu setzen. Glaubwürdig ist dies allerdings nur, wenn ernsthaft versucht wird, die durch den Tourismus selbst verursachten Schädigungen deutlich zu reduzieren.

Ein Totschweigen der Probleme und verschämte Einzelmaßnahmen, die notwendigerweise halbherzig bleiben müssen, nützen nur wenig. Die Touristen sind umweltbewußter geworden, registrieren aufmerksamer die tatsächlichen Probleme, reagieren empfindlicher auf Beeinträchtigungen, berücksichtigen Umweltaspekte bei der Wahl ihres Urlaubsziels und sind möglicherweise sogar bereit, für eine "heile" Umwelt und vielleicht auch ein gutes Gewissen im Urlaub etwas mehr zu zahlen. Sanfter oder umweltschonender Tourismus ist ein zunehmend wichtiges Marketingargument.

Gutes Marketing ist keine hohle Reklame, sondern die Entwicklung und Darstellung einer überzeugten und überzeugenden Identität, eines glaubwürdigen, zusammenhängenden und attraktiven Konzepts. Überzeugen müssen solche Konzepte auch im politischen Raum, bei den Einwohnern der Region. Einzelmaßnahmen müssen sich im Rahmen eines positiven Leitbildes zu einem Ganzen zusammenfügen, für den Einzelnen sollten Veränderungen, Einschränkungen und gewonnene Vorteile abschätzbar sein.

Im Sinne eines solchen Marketings wird seit zwei, drei Jahren verschiedenorts intensiver versucht, umweltfreundlichen, naturnahen Urlaub als eine Art Markenprodukt zu verkaufen:

Die "Gemeinschaft Autofreier Schweizer Tourismusorte" (GAST) wurde 1988 gegründet und versucht mit großem Erfolg die Abwesenheit individuellen PKW-Verkehrs als besondere Attraktion zu vermarkten. Dafür wurden klare Mindestanforderungen formuliert. Die bis vor kurzem noch acht Mitglieder (u.a. Saas-Fee, Wengen und Zermatt, heute sind es neun) stellten mit 40.000 Betten 4,4 % des Schweizerischen Beherbergungsangebots.⁸

Ähnliche Zielsetzungen verfolgen lokale Gütesiegel wie das "Umweltsiegel Kleinwalsertal" (siehe Abschnitt Tourismus und Ernährung) oder überregionale Gütesiegel, wie sie von verschiedenen privaten Gruppierungen oder auch vom Deutschen Naturschutzring (DNR) diskutiert werden.

⁸Siehe Ludin 1988 sowie GAST-Dokumentation, erhältlich bei GAST, CH-8784 Braunwald.

Südbaden hätte keine schlechten Chancen, mit entschlossenen Maßnahmen hier rechtzeitig Profil zu gewinnen.

A.6 Neue Bündnisse

Mit den angesprochenen dringlichen Handlungsfeldern und der Notwendigkeit, integrierte Konzepte zu entwickeln, die die Lebensqualität in sehr verschiedenen Dimensionen betreffen und die sowohl Gäste als auch Anwohner mit einbeziehen, erweist sich der Tourismus als ein Querschnittsthema, das keine sektorale Herangehensweise zuläßt; als ein Wirtschaftszweig, der aufs engste mit den allgemeinen Lebensumständen und mit den Leitbildern der Region verknüpft ist. Es erscheint daher besonders aussichtsreich, im Rahmen dieser Zusammenhänge neue Bündnisse für eine ökologischere Regionalentwicklung zu knüpfen: Gastronomie und Landwirtschaft, Kurverwaltungen und Umweltorganisationen, Kulturinitiativen und Hoteliers, Busunternehmer, Taxifahrer und Wanderer könnten zusammenspannen. Es gilt, mit konkreten Projektvorschlägen neue Kooperationen in Gang zu bringen.

B Tourismus und Verkehr

B.1 Die Belastung durch den Straßenverkehr und die Rolle des Tourismus

Wie schon in Teil III dieser Studie gezeigt wurde, ist der Straßenverkehr das wohl wichtigste Umweltproblem der Region. Kraftfahrzeuge führen sowohl lokal als auch regional und global zu gefährlichen Belastungen.

An lokalen Folgen läßt sich stichwortartig auflisten:

- Belastung der Atemluft durch Stickoxide, Kohlenwasserstoffe und (immer noch) Blei aus den Abgasen; Schädigung von Menschen, Tieren, Pflanzen, Gebäuden, technischen Anlagen;
- gesundheitsschädlicher und lästiger Feinstaub aus Reifenabrieb;
- Hohe Blei- und andere Schadstoffkonzentrationen im Boden in der Nähe stark befahrener Straßen;
- Belastung des abfließenden Regenwassers von Straßenflächen durch Reifenabrieb und Ölrückstände;
- Bodenversiegelung durch Verkehrsflächen;
- Gesundheitsschäden und Belästigung durch Lärm;
- Zerschneidung der Landschaft durch Straßen: Beeinträchtigung der fußläufigen Mobilität von Mensch und Tier, Zerstörung von zusammenhängenden Siedlungsstrukturen und Biotopen.

Auf regionaler Ebene spielen viele der lokalen Schädigungen ebenfalls eine Rolle. Besonders hervorzuheben und zusätzlich zu nennen sind:

- Kraftfahrzeugemissionen als wichtigste Ursache des Waldsterbens
- Smogbildung bei ungünstigen Wetterlagen
- Ozonbildung bei Sonneneinstrahlung
- Großräumige Verlärmung der Landschaft

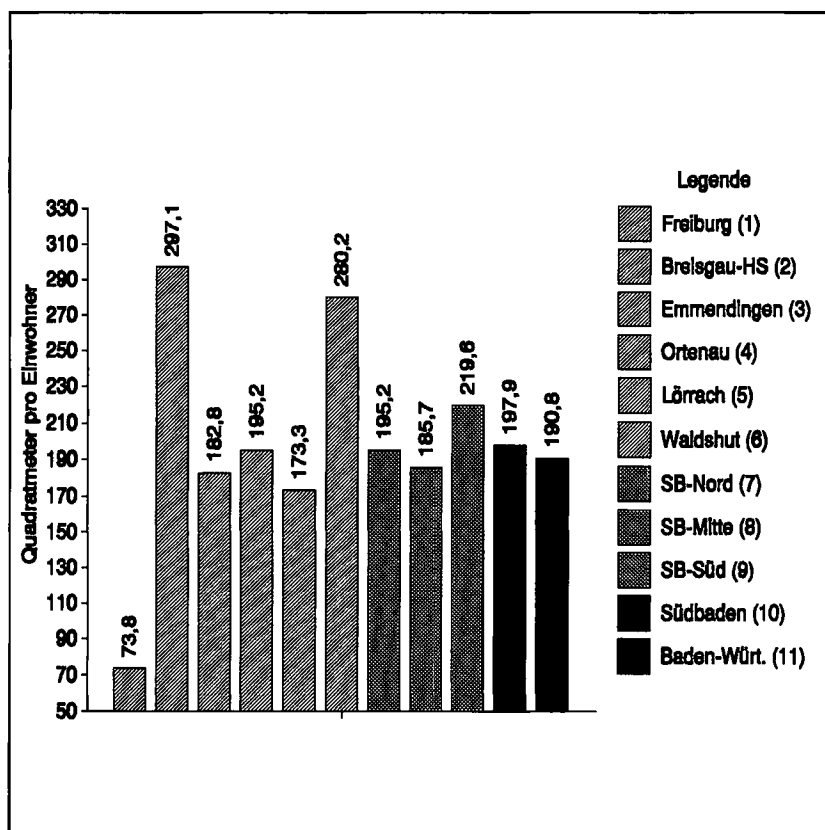


Abb. 31 Verkehrsfläche pro Einwohner 1987

(Berechnung nach Stat. Landesamt)

Auf globaler Ebene schließlich ist der Straßenverkehr durch seine unvermeidlichen CO₂-Emissionen sowie durch die Emission insbesondere von Kohlenwasserstoffen sowohl an der Verstärkung des Treibhauseffekts als auch an der Schädigung der Ozonschicht beteiligt. Bei dieser Auflistung fehlen darüberhinaus alle Probleme, die der Straßenverkehr durch besonders hohen Ressourcenverbrauch, bei der Fahrzeugproduktion und der Entsorgung von Fahrzeugen verursacht.

Die lange Liste der lokalen und regionalen Schäden zeigt, daß der Tourismus vom Straßenverkehr ganz besonders betroffen ist. Dies gilt gerade auch für die Ferienggebiete im Schwarzwald. Als besonders schädigend für den Tourismus sind hervorzuheben:

- Waldschäden
- Beeinträchtigung der Luftqualität
- Lärm
- Zerschneidung der Landschaft.

Abb. 31 und Abb. 32 zeigen, daß gerade der touristisch besonders wichtige Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald durch den Straßenverkehr stark belastet wird.

Auf den Tourismus wirkt sich der Verkehr jedoch nicht nur in den ausgesprochenen Erholungsgebieten aus. Die schwere Beeinträchtigung der Wohngebiete, der Freiflächen und der Naherholungsgebiete im Innern und in der unmittelbaren Umgebung der Städte und Ortschaften führt dazu, daß immer mehr Menschen, wenn sie nur können, auf der Suche nach Ruhe und Erholung wegfahren. Für Tagesausflüge benützen sie dabei mit Vorliebe das Auto.

Der Tourismus ist Leidtragender dieser Verkehrsbelastungen, doch er trägt auch selber wesentlich dazu bei.

Nach Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) liegt der Anteil des Freizeitverkehrs an der gesamten Verkehrsleistung bei rund 45%, der des Urlaubsverkehrs bei 10% (gerechnet in Personenkilometern, Werte für 1986). Da nur ein Teil des Freizeitverkehrs dem Aufsuchen von Erholungszielen dient, schätzt die baden-württembergische Landesregierung, daß der Tourismusverkehr für 15 bis 20 Prozent der NO_x -Emissionen in Baden-Württemberg verantwortlich ist (Landesregierung Baden-Württemberg 1990, S. 11). Dies entspricht Schätzungen in der Schweiz, die auf einen Anteil des Tourismusverkehrs von 18% kommen.

Die kürzliche Verkehrsumfrage der Verkehrsgemeinschaft Freiburg ergibt für den Stadtkreis sowie die Landkreise Emmendingen und Breisgau-Hochschwarzwald, daß 30% aller Wege (nicht km) dem Freizeitverkehr zugerechnet werden können (Socialdata 1990). Eine Auswertung bezüglich der Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr stand uns nicht zur Verfügung. Für alle Wege zusammengekommen werden in der Stadt 16% mit

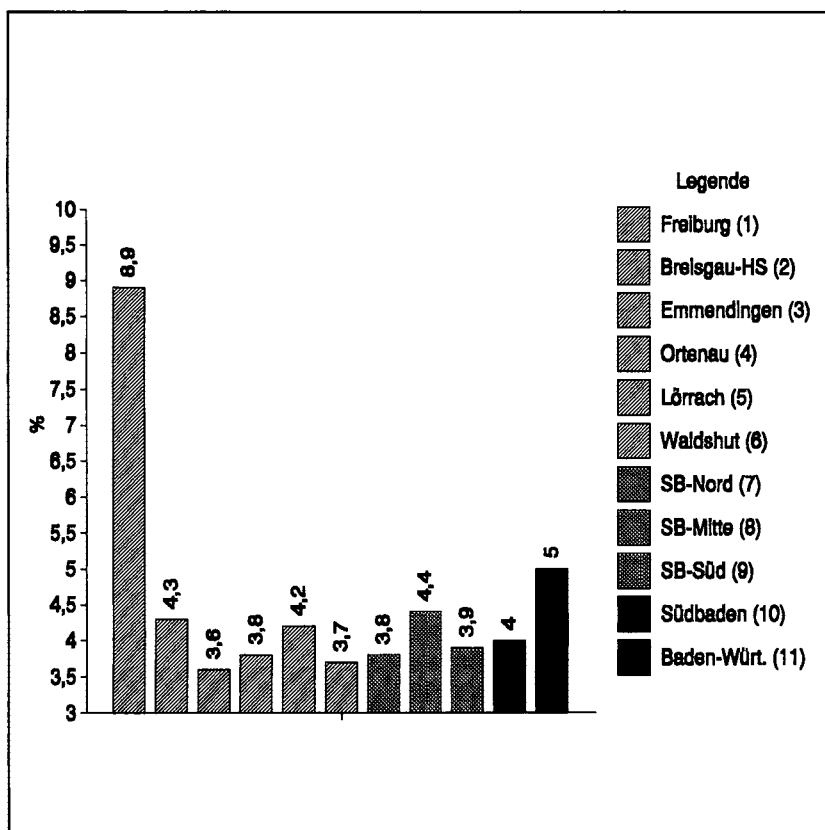


Abb. 32 Anteil der Verkehrs- an der Gemarkungsfläche 1987

(Quelle: Berechnungen nach Stat. Landesamt)

ÖPNV, 40% zu Fuß oder mit dem Fahrrad (NMV) und 44% im motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt (Landkreise 8% ÖPNV, 30% NMV, 62% MIV). Am häufigsten fährt die männliche Bevölkerung zwischen 20 und 59 Jahren mit dem Auto, und zwar selber am Steuer: in Freiburg bei 53% aller Wege, in den Landkreisen gar bei 76%.

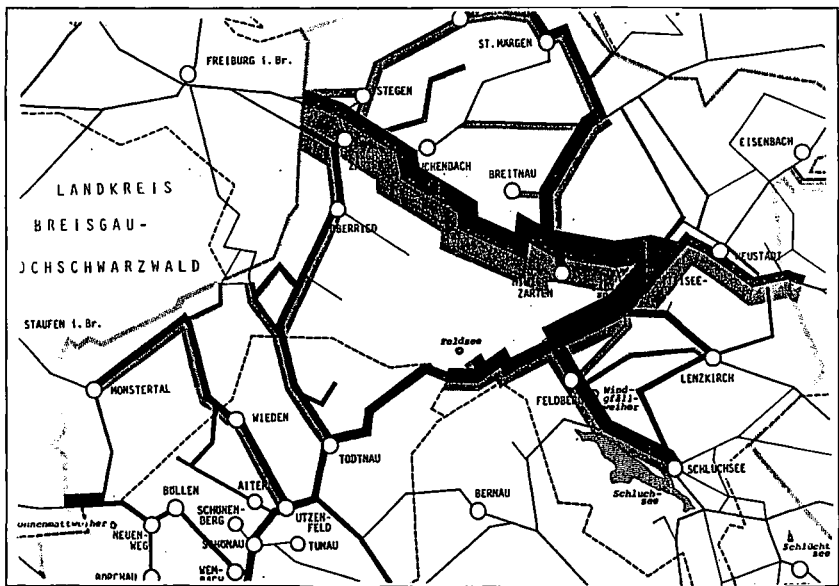


Abb. 33 Touristische Verkehrsbelastung im Hochschwarzwald

schwarz: Werktagsverkehr

grau: zusätzlicher Verkehr an Ferien und Feiertagen

Quelle: Wessel 1990 aufgrund Straßenverkehrszählung 1985 deren Ausbau

Im Schwarzwald ist die zusätzliche Verkehrsbelastung durch den Tourismus teilweise sehr groß. Dies gilt insbesondere auch für die B31 im Bereich des Hochschwarzwaldes, zu einer vierspurigen Ersatzautobahn heiß umstritten ist (siehe Kapitel III C). Abb. 33 zeigt, daß hier an Ferien- und Feiertagen der Verkehr gegenüber normalen Wochentagen (an denen auch bereits ein deutlicher touristischer Verkehrsanteil zu verzeichnen ist) auf gut das Doppelte anschwillt.

Der Tagestourismus verursacht einen sehr hohen Teil des touristischen Autoverkehrs in der Region. In den Gebieten Schwarzwald und Bodensee-Oberschwaben zusammengekommen wurden 1987 in einer Repräsentativumfrage des DWIF (Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr an der Universität München) 76,6 Millionen Tagesausflüge gegenüber 24 Millionen Übernachtungen festgestellt. Auf

den Schwarzwald entfielen alleine 59,6 Millionen Ausflüge. Die Bevölkerung Baden-Württembergs ist besonders ausflugsfreudig: 91,3% der Bevölkerung unternahmen 1987 mindestens einen Ausflug (BRD 89,1%). Die Zahl der Ausflüge pro Einzelperson betrug durchschnittlich 20 (Landesregierung Baden-Württemberg 1990, S.13).

Tagesausflüge werden besonders gerne mit dem Auto unternommen. Während bundesweit 60% der Haupturlaubsreisen mit dem PKW unternommen werden, liegt der Anteil bei den Tagesausflügen mit 83,4% wesentlich höher (siehe Tab. 5). Es wird angenommen, daß diese Aufteilung in Baden-Württemberg nicht wesentlich vom Bundesdurchschnitt abweicht. Regional können jedoch deutliche Unterschiede bestehen.

Pkw	83,4%
Bus	6,2%
Bahn	3,1%
öffentl. Nahverkehr	2,2%
Fahrrad	4,5%

Tab. 6 Hauptverkehrsmittel bei Ausflügen in der BRD 1987

(Quelle: Landesregierung Baden-Württemberg 1990)

Die bereits zitierte Gästebefragung im Landkreis Waldshut (Auctor 1987) förderte sowohl bezüglich der einzelnen Ferienorte als auch bezüglich der Herkunft der Gäste erstaunliche Unterschiede in der Verteilung der Verkehrsmittelwahl bei der Anreise zutage: Im gesamten Befragungsgebiet überwiegt das Auto mit 73,8% sehr stark (Sommer 1986: mit eigenem Auto gekommen oder mit Auto gebracht worden). Die Unterschiede zwischen den einzelnen Gemeinden können sowohl durch die Verkehrsanbindung als auch durch die Gästestruktur weitgehend erklärt werden (z.B.: Bad Säckingen 65%, Bernau 91%, St. Blasien 68%, Todtmoos 87%), zeigen jedoch, daß hier durchaus Handlungsspielräume vorhanden sind. Aus Baden-Württemberg kamen 75% der Gäste mit dem Auto, aus Nordrhein-Westfalen 79%, aus Berlin 67%, aus dem Saarland 52%, aus Belgien und den Niederlanden dagegen 98%. Die Verkehrsmittelwahl im Winter 1987 wich erstaunlich wenig davon ab: 74,0% der Gäste kamen mit dem Auto.

Vor allem Kurzurlauber bevorzugen vermutlich das Auto als flexibles Verkehrsmittel. Zahlen hierüber liegen uns jedoch nicht vor.

Die Fremdenverkehrsgemeinden sind sich der Probleme mit dem Straßenverkehr oft bewußt, betrachten sie jedoch vor allem aus einer sehr lokalen Perspektive. Sie sehen

kaum alternative Möglichkeiten, schrecken davor zurück, ihre Gäste mit Einschränkungen des Autoverkehrs zu konfrontieren und fürchten ablehnende Reaktionen der männlichen Einheimischen, die dazu neigen, alternative Konzepte mit einer Einschränkung ihrer individuellen Mobilität gleichzusetzen. Wozu man sich allenfalls durchringen kann, sind verkehrsberuhigende Maßnahmen im innerörtlichen Bereich. Laut Angaben der Landesregierung verfügen 47% der Gemeinden im Reisegebiet Schwarzwald über verkehrsberuhigte Zonen (Landesregierung Baden-Württemberg 199, S. 25).

B.2 Das öffentliche Verkehrsnetz

Der hohe Anteil der Autofahrten außerhalb der Städte kommt nicht von ungefähr. Während das Straßennetz sehr gut ausgebaut ist, weist das Netz des öffentlichen Verkehrs erstens empfindliche räumliche Lücken auf (siehe Abb. 34), zweitens ist die Häufigkeit der Verbindungen ungenügend und drittens sind die Verbindungen und Umsteigemöglichkeiten oft sehr ungünstig. Die Folge ist, daß insbesondere bei spontanen Ausflügen und nicht genau kalkulierbaren Aufenthalten eine Unternehmung mit dem öffentlichen Verkehr sehr zeitraubend sein kann, falls es überhaupt möglich ist, ans Ziel zu gelangen.

Ein wesentliches Element von Urlaub und Freizeit ist es, den Zwängen zur Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit zu entfliehen, die im Arbeitsleben herrschen. Während eines längeren Urlaubs nimmt man deshalb unter Umständen auch längere Warte- und Umsteigezeiten in Kauf. Bei Kurzurlauben, die im Schwarzwald eine wesentliche Rolle spielen, und am Wochenende ist die Zeit der Touristen jedoch eher knapp. Für den Tourismus wären daher häufige, übersichtlich getaktete Verbindungen als Alternative zum Autoverkehr besonders wichtig.

Das öffentliche Verkehrssystem hat vor dieser Anforderung weitgehend kapituliert und ist vielfach nur auf den regelmäßigen Berufs- und Ausbildungsverkehr eingerichtet. Verbindungen, mit denen man von einer Abendveranstaltung wieder nach Hause kommen kann, gibt es auf vielen Strecken gar nicht. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen wird der Verkehr teilweise ganz eingestellt. So fährt etwa von Samstagmittag

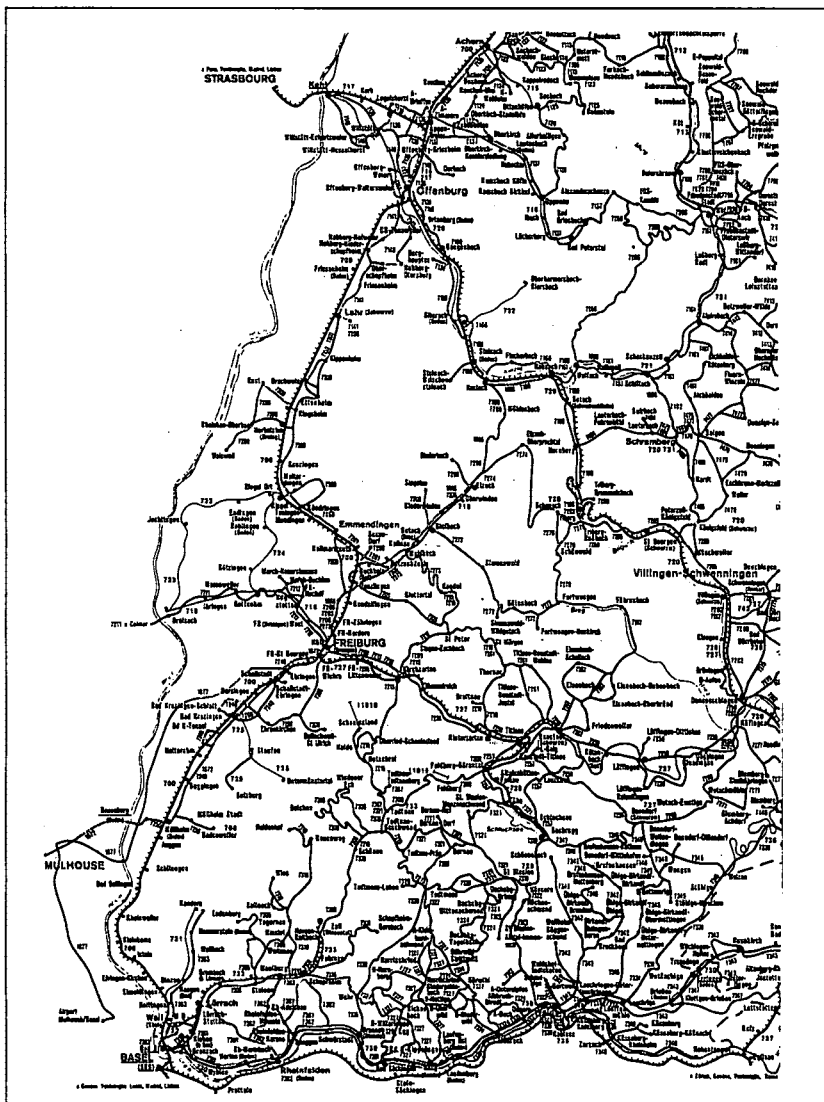


Abb. 34 Das öffentliche Verkehrsnetz in Südbaden

(Quelle: Kursbuch der Deutschen Bundesbahn Sommer 1990)

bis Montagmorgen auf der Elztalbahn und auf der Strecke Freiburg-Breisach kein Zug.

Verwiesen wird auf Busse, die nur alle zwei bis vier Stunden fahren. Auch die an die Breisacher Strecke anschließende Kaiserstuhlbahn - potentiell eine touristische Bahn par excellence - verkehrt nicht am Wochenende, Ersatzbusse gibt es keine. Manche Verbindungen privater Unternehmen werden auch gar nicht erst ins Kursbuch aufgenommen, weil von vornherein angenommen wird, daß sie nur von regelmäßigen lokalen Fahrgästen genutzt werden.

Während sich die Situation bei der Bundesbahn - bis auf leichte Verbesserungen auf der Höllentalstrecke von Freiburg nach Neustadt - in den letzten Jahren eher verschlechtert hat, sind auf lokaler und regionaler Ebene leichte Verbesserungen zu verzeichnen. Die Landesregierung hat im nördlichen Schwarzwald außerhalb unserer Untersuchungsregion Konzepte für umweltfreundliche Nahverkehrssysteme gefördert und in einem Modellversuch zusammen mit der DB die Nordschwarzwald-Wochenendkarte unterstützt. In der Untersuchungsregion fördert die Landesregierung im Landkreis Emmendingen sogenannte Skipendelbusse (Landesregierung Baden-Württemberg 1990). Auch für Ausflüge mit diesen wenigen Sonderbussen ist jedoch eine starre Zeitplanung notwendig.

Am positivsten sind die Bemühungen der Stadt Freiburg und der Verkehrsgemeinschaft Freiburg zu bewerten, ein einheitliches Tarifsystem zu schaffen und den öffentlichen Verkehr in der unmittelbaren Umgebung der Stadt zu verbessern.

B.3 Handlungsmöglichkeiten

Konkrete Handlungsmöglichkeiten zur Verminderung der Belastung durch den Straßenverkehr im hier angesprochenen Zusammenhang gibt es im wesentlichen auf drei Ebenen: Auf der regionalen, der kommunalen und der betrieblichen Ebene.

Auf regionaler Ebene sind - mangels einer handlungsfähigen regionalen politischen Instanz - die möglichen Akteure im wesentlichen das Land (bzw. das Regierungspräsidium) sowie interkommunale Zusammenschlüsse. Die wichtigsten Handlungsfelder sind:

- Verbesserungen des öffentlichen innerregionalen Verkehrs
- Verbesserung der überregionalen Bahnverbindungen (insbes. Freiburg-Colmar, Freiburg-Stuttgart)
- Kein weiterer Ausbau von Landes- und Bundesstraßen
- Verbesserung von Rahmenbedingungen für kommunale Maßnahmen, insbesondere bei Verkehrsberuhigung und Straßensperrungen
- Entwicklung eines umweltfreundlichen regionalen Verkehrskonzeptes und offensive Werbung für Erholung ohne Auto.

Die kommunale Ebene (Gemeinden und Kreise) ist für neue Ansätze weitaus die wichtigste. Hier wird im Wesentlichen die Fremdenverkehrspolitik gemacht und hier gibt es klare, wenn auch beschränkte Kompetenzen für die Verkehrspolitik und die Raumplanung. Die wichtigsten Handlungsfelder sind:

- kommunale Verkehrskonzepte, wenn möglich integriert in weiterreichende sanfte Fremdenverkehrskonzepte
- Verbesserung des ÖPNV
- Einschränkungen für den Autoverkehr
- Geeignete Siedlungsplanung
- Erleichterungen für Fußgänger und Radfahrer
- entsprechendes Marketing im Fremdenverkehr

Nicht zu vergessen auch bei Verkehrsfragen ist die betriebliche Ebene im Tourismusbereich. Als Handlungsmöglichkeiten für Beherbergungsbetriebe bieten sich insbesondere an:

- Vergünstigungen für Gäste ohne Auto (wird bereits in einigen Betrieben praktiziert)
- Abholdienste für ankommende Gäste und Wanderer, insbesondere bei abgelegenen Betrieben
- Hilfestellung beim Gepäcktransport (Annahme, Aufgabe, Transport zum Bahnhof)
- Information der Gäste

- **Ausbau der Interessengemeinschaften "Wandern ohne Gepäck"**

Noch einmal soll hier betont werden, daß der Erarbeitung von integrierten Konzepten, der guten Zusammenarbeit verschiedener Handlungsebenen und einer offensiven Vermarktung umweltfreundlicher Maßnahmen große Bedeutung zukommt.

Die beiden wichtigsten Handlungsfelder Einschränkung des Straßenverkehrs und Ausbau des öffentlichen Verkehrs müssen in engem Zusammenhang gesehen werden. Ohne alternative Transportangebote werden Einschränkungen des Autofahrens bei Einheimischen und Gästen auf starke Widerstände stoßen. Ohne Einschränkungen des Straßenverkehrs wird insbesondere für den touristischen Bereich ein gutes Angebot öffentlicher Verkehrsmittel sehr kostspielig.

Dies zeigt z.B. das Nahverkehrskonzept, das die Kommunalentwicklung Baden-Württemberg für den Landkreis Calw entwickelt hat (siehe Schäfer 1988). Werktags ist es auf den Berufs-, Schul- und Einkaufsverkehr ausgerichtet und kann mit kostenneutralen Maßnahmen deutliche Verbesserungen gegenüber dem Zustand zuvor erzielen. Für den Freizeitverkehr macht eine Attraktivitätssteigerung erhebliche Subventionen nötig, da das Konzept nicht mit Beschränkungen für den motorisierten Individualverkehr verbunden ist.

Im Folgenden sollen vor allem zwei Vorschläge näher konkretisiert werden: die flächenhafte Verkehrsberuhigung bzw. die Schaffung "autofreier Gebiete" sowie die Einrichtung einer Regionalbahn als Rückgrat des Regionalverkehrs.

B.4 Schaffung "autofreier" Gebiete

B.4.1 Die Grundidee

Das private Auto ist ein Gegenstand von hohem Symbolwert, sowohl im Positiven als auch im Negativen. Es steht einerseits für Unabhängigkeit, persönliche Freiheit, Mobilität, Bequemlichkeit, Geschwindigkeit, Kraft, Eleganz, auf der anderen Seite aber auch für Luftverschmutzung, Lärm, Unfallgefahr, Stau, Ärger, Alltag, Hektik, Stress,

sterbende Wälder, zerstörte Landschaft. Verkehrspolitische Maßnahmen müssen sich mit diesen Assoziationen und Emotionen auseinandersetzen. Nicht immer ist rationale Argumentation möglich. Das gilt insbesondere für den touristischen Bereich, denn mit Freizeit und Ferien sind viele Wünsche und Hoffnungen verbunden, die sich in der Arbeitswelt nicht realisieren lassen, und vielleicht auch überhaupt nicht. Urlaub ist immer auch ein wenig gelebte Utopie. Halbherzige, verdeckte, wenig durchschaubare Maßnahmen können daher leicht entweder zu Mißverständnissen führen oder werden gar nicht bemerkt. Es scheint empfehlenswert, direkter auf diese Wünsche und Befürchtungen einzugehen, sie anzusprechen und eine klare Antwort darauf zu geben. Eindeutige Maßnahmen und Konzepte können den Unterschied zum Alltag markieren, starke Identifikation oder auch Ablehnung hervorrufen, ein unverwechselbares Profil geben, emotionale Bindungen schaffen.

Angeichts des bisherigen Images von Südbaden und seiner Gästestruktur scheint eine eindeutige Parteinahme für die Umwelt nicht riskant, solange keine größeren Unannehmlichkeiten damit verbunden sind. "Autofreie Gebiete" zu schaffen und direkt damit zu werben, das Problem also direkt anzusprechen und eine Art Markenartikel zu schaffen, scheint daher eine plausible Strategie. Insbesondere schweizerische Vorbilder waren damit erfolgreich (siehe unten).

Die obige Argumentation gilt jedoch vor allem für die Gäste. Die Einheimischen leben immer hier, hier ist ihr Alltag. Der Kontrast, die Entspannung, die Andersartigkeit sind für sie kaum Argumente. Daher sind sie unter Umständen weit schwieriger zu überzeugen, sich auf derartige Konzepte einzulassen. Für sie muß deutlich gemacht werden, daß für sie teilweise andere Regeln gelten, daß alternative Transportmöglichkeiten geschaffen werden, daß sie unter Umständen ökonomisch und kulturell davon profitieren können und daß schließlich auch sie gesundheitlich und ökologisch etwas damit gewinnen. Das ist in vielen Fällen angesichts der extremen Abhängigkeit vieler Gegenden vom Auto nicht einfach. Andere Verkehrskonzepte haben deshalb auch etwas mit dem selbstbewußten Vertreten eines anderen Lebensstils zu tun. Sie müssen deshalb in ein gesamtes Entwicklungskonzept integriert werden.

"Autofreie Gebiete" sollten klar ausgewiesene Bereiche sein, die bestimmten Anforderungen bezüglich Ausnahmeregelungen für Motorfahrzeuge und für allgemeine Umweltqualität genügen. Notwendig ist ein stark verbessertes öffentliches Transport-

angebot sowohl innerhalb der "autofreien Gebiete" als auch für die Anbindung an den überregionalen Verkehr. Im Vergleich zu erfolgreichen traditionellen autofreien Ferienorten in den Alpen ergeben sich insbesondere im Hochschwarzwald folgende zusätzlichen Schwierigkeiten:

- hoher Anteil Naherholung
- Pendlerverkehr
- Durchgangsverkehr
- bisher schwacher öffentlicher Verkehr.

Diese Schwierigkeiten scheinen jedoch nicht unlösbar.

B.4.2 Beispiele aus anderen Regionen

B.4.2.1 Italien

Vor rund zehn Jahren wurde durch ein Gesetz der Region Südtirol-Alto Adige ein Naturpark von ca. 75 km² auf der hochplateauähnlichen Seiseralm (Gemeinde Kastelruth, Provinz Bozen) ausgewiesen. Seither gelten vor allem im Sommer weitgehende Verkehrsbeschränkungen für Gäste. Am Rand der Alm enden die Zufahrtsstraßen auf großen Parkplätzen. Mit privaten Autos weiterfahren dürfen lediglich die Einheimischen, Zulieferer sowie Gäste, die sich länger als 5 Tage auf der Seiseralm aufhalten. Kutschen, Taxen und Busse sorgen für den Transport. Im Winter gelten die Verkehrsbeschränkungen nicht. Doch wird dann nur ein Teil der Straßen geräumt. Insgesamt ist der private Autoverkehr dann jedoch wesentlich stärker und auf einem größeren Straßennetz möglich. Die Einführung dieser Maßnahmen soll keine größeren Konflikte verursacht haben. Gegenwärtig wird von privater Seite der Bau einer Seilbahn erwogen, die den Autoverkehr bereits im Tal abfangen soll. Laut Auskunft des Verkehrsvereins gibt es unter den Gästen zahlreiche Stimmen, die eine weitergehende Verkehrsberuhigung fordern. Auffällig ist, daß offenbar nicht offensiv mit der Verkehrsberuhigung geworben wird. Dies mag einerseits daran liegen, daß angenommen wird, daß dies ohnehin zu

einem Naturpark gehört. Andererseits ist bekannt, daß im deutschsprachigen Teil Südtirols ohnehin eine ganze Reihe von kleinen Orten bzw. Hotels und Pensionen nicht beliebig mit dem Privatauto erreichbar sind.

Das Beispiel der Seiseralp scheint uns für den Schwarzwald von einigem Interesse. Zwar spielt die Naherholung eine geringere Rolle und eine Durchgangsstraße ist nicht vorhanden. Doch ist die Seiseralp ein touristisch im Sommer und besonders auch im Winter intensiv genutztes Gebiet, das auch für Tagesgäste sehr attraktiv ist.⁹

Autoverkehrsfreie Gebiete, aus denen nicht erst neuerdings die privaten Motorfahrzeuge von Gästen verbannt wurden, gibt es durchaus in größerer Anzahl, als die Planungsliteratur vermuten läßt. Große planerische Maßnahmen im Straßenbereich waren hier nie notwendig. Doch Erholungsgebiete ohne privaten Autoverkehr mußten immer darauf achten, daß sie die steigenden Mobilitätsbedürfnisse ihrer Gäste in einem gewissen Rahmen mit anderen Mitteln befriedigen konnten.

Ein solches Gebiet sind die "**Cinque Terre**" an der italienischen Riviera nördlich von La Spezia. Der größte und bekannteste dieser seit langem besonders bei Schweizern beliebten fünf Orte am malerischen Felsufer ist Monterosso. Teilweise ist der Ortseingang inzwischen durch eine kleine Stichstraße über die dahinterliegenden Berge erreichbar. Im wesentlichen verbunden werden sie jedoch durch eine um die Jahrhundertwende erbaute, fast nur durch Tunnel verlaufende Eisenbahnlinie, durch einen Fußweg und durch eine Schifflinie.

Auf der **Insel im Lago d'Iseo** ist privater Autoverkehr der Gäste nicht möglich. Die fünf Dörfer werden bis abends 23 Uhr im Stundentakt mit einer Buslinie verbunden, die Auslastungen über 50% ausweist. Auch auf einigen Mittelmeerinseln ist privater Autoverkehr nicht möglich.

⁹ Persönliche Mitteilung des Bürgermeisters und des Fremdenverkehrsamtes 1990. Dekret des Präsidenten des Landesausschusses vom 16.9.1974 Nr. 68.

B.4.2.2 Schweiz und Österreich

Am interessantesten für die Region Südbaden sind Beispiele und Untersuchungen aus der Schweiz.¹⁰ Besonders bemerkenswert ist die 1988 gegründete, inzwischen neun Mitglieder zählende **Gemeinschaft Autofreier Schweizer Tourismusorte "GAST"** (siehe Kapitel V A). Die bis vor kurzem noch acht Mitglieder stellten mit 40.000 Betten 4,4 % des Schweizerischen Beherbergungsangebots. Meist in Bergtälern gelegen und ohne Durchgangsverkehr, sind die Verkehrsprobleme durchaus andere als im Schwarzwald. Die innerörtlichen Verkehrsprobleme sind jedoch sehr ähnlich. Bemerkenswert ist vor allem das Bemühen, die Abwesenheit von Autoverkehr zur eigenen Profilierung zu nutzen und sehr offensiv im Marketing einzusetzen. Offensichtlich ist diese Strategie nach außen und auch nach innen (Akzeptanz der Maßnahmen) bemerkenswert erfolgreich.

Ernsthafte Bemühungen um zusätzliche autofreie Gebiete reichen in der Schweiz ein gutes Jahrzehnt zurück. Zunehmend wird dabei auf die Bedeutung des Marketings für die Durchsetzung verwiesen. So formierte sich 1982 auf einem vom Schweizerischen Alpenclub initiierten Treffen von 18 Organisationen und Ämtern die AMF (Arbeitsgruppe motorisierte Freizeitaktivität in Erholungsgebieten), später umbenannt in AVE (**Arbeitsgruppe für Verkehr und Erholungsgebiete**). In ihrem jüngstem Arbeitsprogramm (20.12.1989) setzt diese sich die Schaffung "verkehrsfreier Erholungsgebiete" in größerem Ausmaß zum Ziel. Dazu soll ein Markenzeichen und Qualitätssiegel geschaffen werden. Die schweizerischen Verkehrsorganisationen TCS, ACS und VCS (entsprechend ADAC, AvD und VCD in der BRD) sowie die Bundesbahnen SBB haben sich bereit erklärt, die Trägerschaft dafür zu übernehmen.¹¹

In praktischer Hinsicht besonders interessant für das Projekt Schauinsland ist der "Modellfall Gantrisch", ein bis jetzt nicht durchgesetztes Konzept für ein voralpines Berggebiet, das vor allem Naherholungsverkehr aus Bern und Freiburg i.Ue. anzieht (Aarplan 1989). Naherholung erzeugt wesentlich höhere Verkehrsbelastungen und bringt in den Erholungsgebieten wesentlich weniger wirtschaftliche Einnahmen als Feriengäste.

¹⁰ Hier fand auch eine der interessantesten Tagungen zu diesem Thema statt: das Seminar Freizeitverkehr des VCS vom 22./23. November 1988 in Interlaken. Siehe VCS Bern 1989.

¹¹ Sekretariat bei Dr. R. Burkhalter, Atelier Aarplan, Bern

Beim Bemühen, das Attraktivitätsgefälle zwischen privatem und öffentlichem Verkehr zu verringern, hat sich in dieser Studie als besondere Schwierigkeit herausgestellt, am Wochenende die Ausflügler mit öffentlichen Verkehrsmitteln in den Wohnquartieren einzusammeln.

B.4.2.3 Weitere Vorbilder

In Österreich hat der Skiort **Serfaus** im Tirol viel von sich reden gemacht. Um zur Seilbahn zu gelangen, die in das eigentliche Skigebiet führt, müssen die Tagesgäste durch den ganzen Ort hindurch, was im Laufe der Jahre zu unerträglichen Belastungen zunächst durch Privatautos und später durch Gemeindebusse führte. Die bislang zur Zufriedenheit funktionierende Lösung war eine kostspielige U-Bahn mit einer Kapazität von 1500 Personen pro Stunde. Die Situation stellt sich hier ähnlich dar wie in einigen autofreien Tourismusorten in der Schweiz, mit dem Unterschied, daß in Serfaus früher Autos eine wichtige Rolle spielten.

Auch einige beliebte **deutsche Inseln in der Nordsee** sind seit jeher "autofrei". Allgemeiner betrachtet bieten sich für eine flächenhafte Beschränkung des motorisierten Verkehrs im Schwarzwald generell die weltweiten Erfahrungen in **National- und Naturschutzparks** an. Amerikanische Beispiele sowie der Nationalpark Berchtesgaden und sein Vorfeld dürften hier für den Schwarzwald von besonderem Interesse sein.

B.4.3 Konkrete Ansatzpunkte und weiteres Vorgehen

Der konkreteste Vorschlag in diesem Sinne in unserer Untersuchungsregion ist das vom Freiburger Verkehrskreis vorgelegte Konzept "ÖPNV 4 Berge - Modell Autofreier Schauinsland, Belchen, Feldberg und Kandel" (Freiburger Verkehrskreis 1989). Hierin werden detaillierte Vorschläge zu Beschränkungen für den privaten KFZ-Verkehr und den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs auf allen Strecken im Bereich der vier Berge gemacht.

Am Belchen läuft seit dem Sommer 1990 ein Modellversuch des Regierungspräsidiums mit Sperrung des Gipfels sowie Park-and-Ride-Möglichkeiten. Die Sperrung der Straße setzt jedoch erst sehr weit oben ein und die Information über das Projekt sowie die Busverbindungen sind nicht optimal.

Handlungsmöglichkeiten in Richtung auf "autofreie Gebiete" bestehen sowohl auf regionaler als auch auf kommunaler Ebene. Einzelne Betriebe sowie können mit Vorstößen in Gemeinden durchaus auch dazu beitragen. Die Initiative muß wohl zunächst vor allem von einzelnen Gemeinden ausgehen. Um Bestrebungen in dieser Richtung zu koordinieren und einzelne Initiative anzuregen, schlagen wir vor, eine "Arbeitsgruppe autofreie Erholung" ins Leben zu rufen, in der interessierte Einzelpersonen aus Gebietskörperschaften, Verbänden und Einzelbetrieben zusammenarbeiten.

B.5 Verbesserung des öffentlichen Transportangebots

Vergleiche mit der Schweiz zeigen, daß ein wesentlich verbessertes Angebot des öffentlichen Verkehrs auch in der Fläche durchaus möglich ist und gerade im Tourismusbereich auch eine wichtige Rolle spielen kann. Praktisch jede Ortschaft wird dort mehrmals täglich mit Postautokursen bedient. Die Frequenz und die Netzdichte sind so ausgelegt, daß auch spontane Ausflüge und Wanderungen ohne lückenlose Planung möglich sind. Dazu kommen seit vielen Jahren Sonderfahrkarten für Touristen, wie sie jetzt im Nordschwarzwald "erprobt" werden (siehe oben). Das dichte öffentliche Verkehrsnetz in der Schweiz hat eine lange Tradition. Auch diese konnte den Siegeszug des Autos nicht verhindern. Nachdem lange Zeit auch dort die Zeichen lange auf Netzschrumpfung standen, wurden in den achtziger Jahre die Weichen bewußt auf Ausbau gestellt. Dies sollte auch in Südbaden möglich sein. Die kommunalen und regionalen Handlungsspielräume sind nicht ausgeschöpft.

Die Diskussion um eine Verbesserung des Nahverkehrs im Raum Freiburg und im Raum Basel ist facettenreich und relativ weit fortgeschritten. Darüberhinaus gibt es Vorschläge für eine regionale Verbindung zwischen den Zentren im Dreiländereck von Basel bis Straßburg.

Außerordentlich wichtig für die Erarbeitung eines regionalen Verkehrskonzepts ist es, die geeignete Arbeitsteilung zwischen den verschiedenen Ebenen zu finden. Der Bahn kommt (im Gegensatz zur Strategie der Bundesbahn) eine entscheidende Bedeutung auch für die Versorgung in der Fläche zu, sie sollte das Rückgrat des Regionalverkehrs bilden¹². Detaillierte, knapp gefaßte Vorschläge für den Zugang zum Hochschwarzwald finden sich z.B. im Planungskonzept "Verkehr 2000 in Dreisam- und Höllental" des BUND, das eine Reduzierung des Autoverkehrs um 30% anstrebt. Von Teilen der SPD wird eine "Breisgau-Bahn" für die Umgebung Freiburgs gefordert¹³, die im Rahmen der DB verwirklicht werden soll.

Angesichts der Schwierigkeiten der DB und auch anderer nationaler Bahngesellschaften mit dem Regionalverkehr einerseits und dem grenzüberschreitenden Verkehr andererseits, scheint es uns an der Zeit, über ein dreigliedriges Bahnsystem nachzudenken, das auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene verschiedene Betriebsgesellschaften umfaßt. Private Bahnen gerade auch im süddeutschen Raum haben gezeigt, daß die Wagenkilometerkosten gegenüber den kalkulatorischen Kosten der Bundesbahn mit moderner Technik und flexiblerer Organisation sehr stark gesenkt werden können¹⁴. Auch in der Schweiz haben regionale Bahngesellschaften (z.B. im Raum Bern) eine Vorreiterrolle bei der Verbesserung des Regionalverkehrs gespielt und beträchtliche Umsteigeeffekte erzielen können. Es ist durchaus denkbar, daß die Bundesbahn sich bereiterklärt, verschiedene Strecken oder deren Betrieb an eine regionale Bahngesellschaft, die regionalen Gebietskörperschaften gehört, abzutreten. Die SWEG könnte eine wiederzubelebende Keimzelle einer solchen regionalen Bahngesellschaft sein. Wir schlagen vor, daß eine regionale Organisation (z.B. der RVSO oder die Freiburger Regio-Gesellschaft) eine Arbeitsgruppe einsetzt, die derartige Möglichkeiten näher prüfen läßt. Vielleicht könnten aus regionaler Perspektive auch die schon lange diskutierten grenzüberschreitenden Verbindungen (z.B. Breisach-Colmar, siehe auch Schulz 1988, Regierungspräsidium Freiburg 1988) interessant sein.

¹² Siehe z.B. das Verkehrskonzept für das Bergische Land in Gleich/Lucas/Schleicher/Ullrich 1988.

¹³ Brief der SPD-Kreistags-Fraktion Breisgau-Hochschwarzwald vom 11.1.89 an DB Karlsruhe, Regierungspräsident Dr. Nothelfer, Landrat Dr. Schill und Oberbürgermeister Dr. Böhme.

¹⁴ Siehe Elsner 1989, Gleich/Lucas/Schleicher/Ullrich 1988

Für den touristischen Verkehr, der ja keinen regelmäßigen Verkehr mit sich bringt und teilweise in entlegene Orte führt, sind gute Informationsmöglichkeiten, überschaubare, getaktete Fahrpläne und verlässliche Umsteigemöglichkeiten von großer Bedeutung. Wichtig ist auch die Anbindung der Haltepunkte an Wanderwege, Gasthäuser etc. Die öffentlichen Transportmöglichkeiten müßten einerseits wesentlich stärker in die Fremdenverkehrswerbung mit einbezogen werden. Andererseits sind wesentlich verbesserte Informationsmöglichkeiten über die regionalen Verkehrsverbindungen für unkundige Auswärtige zu schaffen, z.B. durch Computerabfrage in Hotels und Gaststätten.

Um der Gefahr schwerwiegender Klimaveränderungen zu begegnen, werden mittelfristig vermutlich auch in der Bundesrepublik zielorientierte Politiken für die Luftreinhaltung nötig, wie sie seit Verabschiedung der Luftreinhalteverordnung in der Schweiz wirksam werden: vergebliches Hoffen auf die Wirkung kleinerer Maßnahmen wird zugunsten klarer Umweltqualitätsziele aufgegeben, die unter Umständen drastische Maßnahmen nötig machen. Es ist sicherlich sinnvoll, sich rechtzeitig auf eine solche Entwicklung einzustellen, um scharfe Einbrüche und Strukturkrisen zu vermeiden. Um aber eine nennenswerte Verlagerung des Verkehrs auffangen zu können, ist eine beträchtliche Erweiterung der öffentlichen Transportkapazitäten notwendig. Dies macht es einerseits nötig, rechtzeitig über die notwendigen Planungen und Finanzierungsmodelle nachzudenken, andererseits werden damit recht häufige und komfortable flächendeckende Verbindungen möglich sein.

C Tourismus und Weiterbildung/ Tagungen/ Kultur

Zur Bedeutung von Kursen, Tagungen, Weiterbildungsveranstaltungen, betrieblichen Schulungen Seminaren etc. für den Tourismus liegen uns leider keine Untersuchungen vor. Zwar gibt es Marktanalysen für größere Tagungszentren und Kongreßhäuser - diese haben gerade auch im Zusammenhang mit der Auseinandersetzung um die Kultur- und Tagungsstätte KTS in Freiburg eine Rolle gespielt -, doch darin geht es nur um größere Veranstaltungen. Unsere Vermutung, daß kleinere Veranstaltungen (z.B. schon ab sechs Teilnehmern), die keine besonders aufwendige Organisation erfordern, sondern direkt bei einem Hotel gebucht werden können, eine wachsende Rolle spielen, wurden in verschiedenen Gesprächen bestätigt, quantitative Aussagen sind jedoch nicht möglich. Die Liste von Hotels, die Tagungsräume mit 50 und mehr Plätzen anbieten können, ist jedoch beachtlich; allein in den Kreisen Freiburg und Breisgau-Hochschwarzwald sind es gut hundert. Präzisere Schätzungen und Regionalvergleiche scheinen nur über Expertengespräche und Umfragen möglich, die den Rahmen dieser Untersuchung gesprengt hätten.

Bekannt ist jedoch, daß aufgrund der hohen touristischen Attraktivität, der relativ günstigen Verkehrslage und lokaler Traditionen in Südbaden die Zahl der Sprachschulen und der Kurse im gesundheitlich-psychologischen Bereich überdurchschnittlich hoch ist. Statistisch zu erfassen sind diese Aktivitäten jedoch kaum.

Es bestehen gute Aussichten, verschiedenartigste Zusammenkünfte, Kurse und Veranstaltungen vermehrt in Südbaden durchzuführen, vor allem im Zusammenhang mit der europäischen Integration. Für eine vermehrte Aufmerksamkeit gegenüber diesen Gästegruppen sprechen mehrere Gründe:

- Derartige Veranstaltungen sind geeignet, die Auslastung des Gastgewerbes außerhalb der Spitzenzeiten zu verbessern. Geschäftliche Veranstaltungen finden in der Regel unter der Woche statt. Kurse für Privatleute, die vorzugsweise am Wochenende stattfinden, liegen immerhin meist außerhalb der Hauptreisezeiten.
- Die geographisch vorteilhafte Lage im Zentrum der EG beginnt langsam an Bedeutung zu gewinnen, sie kann es jedoch nur mit Unterstützung durch ein geeignetes Marketing. Hier ist wiederum ein besonderes Profil gefragt, das sich

von Treffpunkten in Großstädten in der Nähe von Großflughäfen deutlich absetzt. Eine Zusammenkunft im Schwarzwald müßte auf die Dauer mit einem unverwechselbaren Stil assoziiert werden. Ruhe, Naturnähe, Rücksicht auf die Umwelt können auch für geschäftliche und professionelle Treffen wichtige atmosphärische und imagebildende Elemente sein.

- Über die Beherbergung und Bewirtung hinaus können solche Aktivitäten zusätzliche hochqualifizierte Arbeitsplätze in der Region schaffen: Zum einen ist oft eine gewisse technische Infrastruktur notwendig, zum anderen dürfte es mittelfristig möglich sein, entsprechende organisatorische Infrastrukturen ebenfalls hier anzusiedeln (Tagungsbüros, Agenturen, kleine Institute etc.).
- Viele der Aktivitäten, die Auswärtige in Südbaden veranstalten, können durchaus eine kulturelle Bereicherung vor allem für kleinere Ortschaften darstellen. In diesem Sinne ist besonders darauf zu achten, daß regelmäßige Veranstaltungen eine Bindung an einzelne Orte entwickeln und langsam auch in die lokale Öffentlichkeit hineinwirken.
- Nicht zuletzt ist der Werbeeffect für die Region und ihre Produkte gerade bei professionellen Gästen relativ hoch einzuschätzen.

Anzubieten hat die Region in dieser Hinsicht bereits eine ganze Menge. Durch bewußte Schwerpunktsetzung könnte die ökologische Orientierung der Aktivitäten verstärkt werden. Wenn sich Südbaden als ökologische Modellregion versteht, würde dies einerseits eine beträchtliche Attraktivität auf Auswärtige ausüben. Andererseits würde dieser Art von Fremdenverkehr eine sehr wichtige Bedeutung für die Weiterverbreitung ökologischer Konzepte, Innovationen und Ideen zukommen. Aus heutiger Sicht lassen sich zunächst die folgenden Maßnahmen vorschlagen:

- Vordringlich ist die Erstellung einer Übersicht der Aktivitäten in der Region, für die Auswärtige in größerer Zahl anreisen.
- Darauf müßte die Erarbeitung eines Konzepts zur schwerpunktartigen Förderung dieser Aktivitäten in der Region folgen. Besonders wichtig ist dabei die Ausarbeitung eines geeigneten übergreifenden Marketingkonzepts für private und professionelle Aktivitäten, sowie der allgemeinen Weiterbildung in der Region.

- Eine Bestandsaufnahme der Bereiche, in denen die Region überregional attraktive Know-How für Weiterbildungsaktivitäten anbieten kann, könnte neue Verbindungen zwischen dem Fremdenverkehr und anderen wirtschaftlichen sowie wissenschaftliche und kulturellen Aktivitäten in der Region herstellen.
- Im Sinne einer integrierten, regional orientierten Förderung dieser Aktivitäten sind eine Bestandsaufnahme und ein Konzept für den Ausbau dezentraler öffentlicher Infrastrukturen und die gezielte Ansiedlung spezialisierter Dienstleistungsunternehmen wünschenswert. Kommunale Bestrebungen sollten im regionalen Zusammenhang gesehen werden.
- Dringend zu empfehlen ist eine verstärkte internationale Werbung für europäische Zusammenkünfte mit einem deutlichen Schwerpunkt auf umweltrelevanten Themen. Hierzu ist die engere Zusammenarbeit der Fremdenverkehrswirtschaft mit einschlägigen international ausgerichteten Institutionen der Region anzustreben, sowie eine engere Kooperation sowohl mit dem Elsaß und der Nordwestschweiz als auch mit anderen europäischen Partnerstädten und -regionen.
- Die geplante Umweltakademie in Freiburg könnte ein wichtiger Katalysator für eine solche Entwicklung werden. Sie sollte mit überregional ausgerichtetem Kursangebot beschleunigt ausgebaut werden. Eine Ausweitung der Trägerschaft auf die Region wäre unter Umständen wünschenswert.
- Organisierte Besuchsmöglichkeiten modellhafter Ansätze einer ökologisch orientierten Wirtschaftsweise in der Region könnten zur Weiterverbreitung von Ideen beitragen, das umweltorientierte Image festigen und eine zusätzliche Attraktion darstellen.
- Für die einzelnen Fremdenverkehrsgemeinden ist die Herausarbeitung eines spezifischen Aktivitätsprofils mit wiederkehrenden Veranstaltungen von großer Bedeutung.
- Für die gezielte Ansiedlung und Förderung kulturell ausgerichteter Institutionen auch in kleinen Gemeinden müssen geeignete Möglichkeiten gefunden werden.

D Tourismus und Ernährung

D.1 Landwirtschaft und Gastronomie als Kooperationspartner im sanften Tourismus

Gleich mehrere Wirtschaftsbereiche tragen zur Bewirtung und Versorgung der Gäste bei. Gastronomie, Landwirtschaft, Nahrungsmittelverarbeitung und -handel stillen nicht nur Hunger und Durst, sondern haben entscheidenden Einfluß auf die Form und Qualität des Nahrungsmittelangebots.

Die Vorteile regionaler Kooperationen dieser Bereiche sind besonders deutlich in der Wechselwirkung zwischen Gastronomie und Landwirtschaft und ihren Auswirkungen auf die Ökologie zu sehen. Die Verwendung qualitativ hochwertiger Produkte kommt nicht nur den Gastronomie- und Landwirtschaftsbetrieben selbst zu gute, sondern nützt auch, sofern die Produkte aus biologischem Anbau stammen, dem Naturschutz und fördert somit indirekt den Tourismus.

Im Rahmen der Zielsetzungen einer ökologischen Regionalentwicklung steht nicht die Förderung eines Wirtschaftsbereichs im Vordergrund, vielmehr sollen durch Vernetzungen einzelner Wirtschaftsbereiche positive Effekte für die Gesamtentwicklung der betreffenden Region erzielt werden.

Offensichtlich kommt ein attraktives Ernährungsangebot dem Tourismus zugute; bei allen Vorschlägen sind darüberhinaus andere Sektoren einzubeziehen, so daß eine solide ökonomische, ökologische und soziale Weiterentwicklung einer Region gewährleistet ist. Diese Vorstellungen unterscheiden sich von der üblichen sektoral orientierten Vorgehensweise, in der ein Sektor wie z. B. der Tourismus im Zentrum der Betrachtung steht und lediglich die indirekten Wirkungen auf andere Wirtschaftsbereiche wie z. B. auf die Landwirtschaft einbezogen werden, dergestalt, daß die Ausgangslage und die Interessen der Beteiligten bei der Bewirtung und Versorgung der Gäste Ausgangspunkte der Untersuchung sind.

Somit stellt die ökonomische Situation regionaler Wirtschaftsbereiche der Nahrungsmittelversorgung und ihre soziale und ökologische Bedeutung die Basis für Strategien und Handlungsvorschläge dar. Im Mittelpunkt dieser Analyse stehen die südbadische Landwirtschaft und Gastronomie als Hauptakteure der Befriedigung des Bedürfnisbereichs Ernährung bei Touristen.

Der regionale Lebensmittelhandel und die südbadische Nahrungsmittelverarbeitung können aus Zeitgründen nur am Rande betrachtet werden und bleiben späteren Untersuchungen vorbehalten.

Das Qualitätsniveau der Gastronomie wird maßgeblich am Können der Köche, der Qualität der eingesetzten Rohstoffe, der Speisekartengestaltung, aber auch zunehmend am Beitrag der Küchen zum Umweltschutz gemessen.

Die Landwirtschaft hat die Möglichkeit, mit der Art und Weise des Anbaus einen Beitrag zum Landschafts- und Dorfbild sowie zum Umweltschutz, insbesondere zum Wasserschutz, zu liefern. Besonders der kontrolliert biologische Anbau hat sich in den Richtlinien seiner Anbauverbände Vorschriften unterworfen, die einen entscheidenden Beitrag zum aktiven Umweltschutz darstellen.

Der kontrolliert biologische Anbau wird aus diesem Grund im Zentrum der Untersuchung stehen. Es gilt, seinen möglichen Beitrag für eine attraktive, umweltfreundliche Ernährung herauszuarbeiten.

Daneben werden die Möglichkeiten der Gastronomie erforscht, umweltfreundlich produzierte Nahrungsmittel in ihren Küchen zu verarbeiten, um durch diesen Umweltschutzbeitrag einem aktuellen Trend des Tourismus zu entsprechen.

Nach einer Grobabschätzung des vorhandenen Angebotsvolumen an Produkten aus kontrolliert biologischem Anbau, werden Überlegungen zum Nachfragepotential angestellt.

Das folgende Kapitel beschäftigt sich mit Umsetzungsproblemen und Lösungsansätzen, wie sie vor allem in Großküchen bereits praktiziert werden.

Die Ergebnisse dieser Untersuchungen münden in drei konkrete Handlungsvorschläge, dem Nahrungsmittel-Abo für Ferienwohnungen, der Vertriebs- und Weiterverarbeitungsgenossenschaft für landwirtschaftliche Produkte aus kontrolliert biologischem Anbau und einem regionalen ökologischen Gütesiegel **"BIO-REGIONAL - KÜCHE mit Produkten aus kontrolliert biologischen Anbau in SÜDBADEN"**.

D.2 Kooperationspartner Landwirtschaft und seine Probleme

Nach der Gemeindestatistik 1989 gab es 1987 nur noch 26.016 landwirtschaftliche Betriebe in Südbaden; damit ist ihre Zahl in vier Jahren seit 1983 um beträchtliche 1.742 weiter gefallen. Pro Jahr mußten in diesem Zeitraum 435 Höfe in Südbaden aufgeben.

Damit verlor die südbadische Landwirtschaft mehr als einen Betrieb täglich.

Die Landwirtschaft und die Flächennutzung insgesamt sind in unserem

Entwicklung der Anzahl landwirtschaftlicher Betriebe nach Kreisen 1983-1987

	1983	1987	Abnahme
Freiburg	546	501	-8,3 %
Breisg.-HSW	6 989	6 559	-6,1 %
Emmendingen	4 225	3 965	-6,1 %
Ortenaukreis	9 375	8 772	-6,4 %
Waldshut	3 814	3 603	-5,5 %
Lörrach	2 805	2 612	-6,8 %
Südbaden	27 754	26 012	-6,3 %
BAWü	139 964	126 836	-9,3 %

Tab. 7 (Quelle: Statistisches Landesamt 1989a)

Untersuchungsgebiet sehr vielfältig und unterstreichen dadurch in vielen Gebieten den Reiz der südbadischen Landschaft, zu der so unterschiedliche Landschaftstypen wie Kaiserstuhl, Schwarzwald, Rheinebene und Markgräflerland gehören. Besonders der Süden und Osten Südbadens wird durch den Wald geprägt; das gesamte Untersuchungsgebiet weist einen Waldanteil über dem baden-württembergischen Durchschnitt auf.

Die landwirtschaftliche Fläche ist durch den höheren Waldanteil etwas geringer als im baden-württembergischen Durchschnitt.

Von 1981 bis 1985 ist die landwirtschaftliche Fläche in Südbaden um weitere 1,4% zurückgegangen, ein kleiner Teil davon wurde durch die Ausdehnung der Waldfläche um 0,25% kompensiert. Damit vollzog sich auch hier im südbadischen Teil des Schwarzwaldes der generelle Trend zur Aufforstung. Der Rückgang der landwirtschaftlichen Fläche ist um 0,2% höher als im baden-württembergischen Mittel, reicht aber

nicht an den Bundesdurchschnitt von 2% in den Jahren 1981 bis 1985.

In der landwirtschaftlichen Nutzfläche weisen die Kreise unseres Untersuchungsgebietes große Unterschiede auf. Während in Lörrach und Waldshut große Teile als Grünland bearbeitet werden, ist der Ackeranteil im Ortenaukreis und in Freiburg vergleichsweise hoch.

Südbaden ist geprägt durch besonders kleine Bauernhöfe. Während 1987 in der BRD 17,31 ha, in Baden-Württemberg 12,47 ha den Mittelwert darstellten, ist der südbadische Hof im Durchschnitt nur 11,4 ha groß, wobei die Betriebe in Waldshut durchschnittlich mit 15,3 ha am größten, in Emmendingen mit 9,6 ha am kleinsten sind.

Die landwirtschaftliche Flächennutzung nach Landkreisen 1988

	Acker	Grünland
Freiburg	47,2%	32,1%
Breisgau-HSW	37,7%	49,8%
Emmendingen	43,3%	42,8%
Ortenaukreis	50,3%	39,9%
Lörrach	30,5%	62,2%
Waldshut	36,6%	61,3%

Tab. 8 (Quelle: Statistisches Landesamt 1989b)

Betriebsgröße nach Betriebsgrößenklassen in den Kreisen

	unter 10 ha	10-20 ha	über 20 ha
Freiburg	321	9	-
Breisgau-HSW	3 925	353	79
Emmendingen	2 680	185	22
Ortenau	5 824	303	46
Lörrach	1 647	263	44
Waldshut	2 091	489	119

Tab. 9 (Quelle: Stat. Landesamt 1989b, S. 30ff)

Die südbadische Landwirtschaft kann als Nebenerwerbslandwirtschaft charakterisiert werden. Wenn in Baden-Württemberg durchschnittliche 63% und in der BRD insgesamt 41,7% der Bauern zusätzlich anderweitig arbeiten, sind es in Südbaden 71,3%.

Die Nebenerwerbsrate liegt in Waldshut und Lörrach mit jeweils fast 75% am höchsten, während Freiburg und Breisgau-Hochschwarzwald mit 65% und 66% nur knapp über dem baden-württembergischen Durchschnitt liegen. Hier liegen relativ viele Haupterwerbsbetriebe im Rheintal mit günstigen Produktionsbedingungen und im Hochschwarzwald, wo kaum Arbeitsplatzalternativen vorhanden sind und wo die dominierende Milchwirtschaft so arbeitsintensiv ist, daß sie nicht nebenbei betrieben werden kann.

Nimmt man lediglich die 25.818 Betriebe, deren Besitzer natürliche Personen sind, wird in 71,3% aller Höfe mehr als die Hälfte des Einkommens anderweitig verdient.

Wie zu erwarten, verzeichnen die Nebenerwerbsbetriebe mit einem Minus von 2,5% eine geringere Rückgangsrate als die im Haupterwerb betriebenen Höfe. Erstens ist die Abhängigkeit vom landwirtschaftlichen Einkommen geringer, und zweitens wird ein Teil der Haupterwerbsbetriebe vor ihrer Schließung in Nebenerwerbsbetriebe umgewandelt.

Anteil der Nebenerwerbsbetriebe nach Kreisen		
	Betriebe¹	NeB²
Freiburg	501	330
Breisgau-HSW	6 559	4 357
Emmendingen	3 965	2 887
Ortenau	8 772	6 173
Lörrach	2 612	1 954
Waldshut	3 603	2 699
	26 012	18 400
¹ Inhaber natürliche und juristische Personen		

Tab. 10 (Quelle: Statistisches Landesamt 1989a, S. 80ff)

Die 70,1% (hier sind auch die Betriebe, deren Besitzer keine natürliche Person ist, einbezogen) der landwirtschaftlichen Betriebe, die im Nebenerwerb bearbeitet werden, verfügen immerhin über 38% der landwirtschaftlichen Fläche.

Auffallend ist die sehr unterschiedliche Flächenausstattung der Nebenerwerbsbetriebe: in Waldshut sind es z.B. durchschnittlich 10,7 ha; in Freiburg sind es allerdings nur 3,9 ha und im Breisgau-Hochschwarzwald 4,6 ha.

Die Bedeutung der Nebenerwerbslandwirtschaft zeigt sich auch an ihrem Produktionspotential: 33,7% der Getreidefläche, 42,5% der Rebfläche

und 31,1% der Milchkühe befinden sich in Nebenerwerbsbetrieben. Wobei besonders der Bestand an Milchkühen in der Nebenerwerbslandwirtschaft weit über dem baden-württembergischen Mittel von 23% liegt.

Veränderungs- undstellungsmöglichkeiten in der Landwirtschaft hängen von vielerlei Faktoren ab und sind bislang noch nicht systematisch erforscht worden. Sicherlich gehören hierzu auch die vorhandenen Arbeitskapazitäten und die innerbetriebliche Arbeitsorganisation.

Fast drei Viertel aller Betriebe werden somit "nebenbei" betrieben. "Nebenbei" bedeutet nicht, daß sie kaum Arbeitszeit erfordern, sondern daß im Gegenteil, wenn mehr als 50% des Einkommens anderweitig verdient wird, eine ungeheure Arbeitsbelastung der südbadischen Bauern und vor allem auch Bäuerinnen vorliegt. Vier Fünftel der betroffenen Betriebsinhaber stehen in einem vollen außerbetrieblichen Beschäftigungsverhältnis. Bemerkenswert ist, daß trotz des Männeranteils von über 70% bei den außerbetrieblich Beschäftigten immerhin auch jede vierte Frau außerbetrieblich erwerbstätig ist. Außerdem sind es vor allem die Jüngeren (unter 50 Jahren), die sich

Anteil der Nebenerwerbsbetriebe an der landwirtschaftlich genutzten Betriebsfläche nach Kreisen 1987

	landwirt. genutzte Fläche insgesamt	NE	%
Freiburg	4 991	1313	26,3%
Breisgau	68 174	20 350	29,8%
Emmendingen	38 327	13 710	35,7%
Ortenau	99 877	33 993	34,0%
Lörrach	30 070	15 189	50,5%
Waldshut	55 258	27 913	50,5%
	296 697	112 469	38,9%

Tab. 11 (Quelle: Statistisches Landesamt 1989 a)

beruflich doppelt engagieren.¹⁵ Nach häufig ganztägiger anderweitiger beruflicher Tätigkeit muß am Feiertag und am Wochenende die Arbeit auf dem Hof gemacht werden. Oft sind es dann die Frauen, Kinder und die Alten, von deren tatkräftiger Mithilfe das Funktionieren dieser familiären Arbeitsorganisation abhängt.

Die Nebenerwerbslandwirtschaft wird deshalb neben der Entwicklung der landwirtschaftlichen Einkommen auch von demographischen und gesellschaftlichen Aspekten bestimmt. Das Hofnachfolgeproblem stellt sich für die Nebenerwerbsbetriebe in besonders krasser Form dar. Während jeder vierte Haupterwerbsbetrieb keine Person in der Verwandtschaft hat, die diesen Betrieb weiterführen könnte, sind es bei den Nebenerwerbsbetrieben 41%. Es ist fraglich, ob die zukünftige gesellschaftliche Entwicklung solche familiären Arbeitsorganisationen weiter gewährleisten kann und ob die nachfolgende Generation bereit ist, sich diesen extremen Arbeitsbelastungen bei weitgehendem Freizeitverzicht zu unterwerfen, zumal sie durch eine bessere Ausbildung über weit größere berufliche Möglichkeiten verfügt als noch ihre Eltern. Dies wird bereits an den heute zusätzlich ausgeübten Berufen der Nebenerwerbslandwirte deutlich. Es fällt auf, daß ältere Arbeitnehmer gerade in Berufen tätig sind, die nicht unbedingt eine Ausbildung erfordern, jüngere dagegen der außerlandwirtschaftlichen Berufsausbildung ein weit größeres Gewicht beimessen. So haben beispielsweise drei Viertel der außerbetrieblich als Waldarbeiter tätigen Landwirte, aber nur 35% der als Mechaniker und Elektriker tätigen das 45. Lebensjahr bereits überschritten. Insgesamt bezieht sich die außerbetriebliche Tätigkeit der Landwirte auf ein breites Spektrum, wobei auffällt, daß im Vergleich zur Gesamtbevölkerung in Baden-Württemberg die Nebenerwerbslandwirte unterproportional am Dienstleistungsgewerbe teilhaben. Nur gut ein Drittel der Nebenerwerbslandwirte und ihrer Ehegatten ist dort tätig, während inzwischen schon jeder zweite Erwerbstätige in Baden-Württemberg einen Dienstleistungsberuf ausübt. Stärker sind die Nebenerwerbslandwirte in den Fertigungsberufen und in landwirtschaftlichen Berufen engagiert. Auf Baden-Württemberg insgesamt bezogen sind jeweils 0,03% in Ernährungsberufen und als Gastwirte/Kellner etc. tätig.¹⁶ Die Lage der Nebenerwerbslandwirtschaft hängt von der konjunkturellen Entwicklung der

¹⁵ Stadler 1989

¹⁶ Stärkel 1987

Wirtschaftszweige und Berufsfelder ab, in denen die Nebenerwerbslandwirte beschäftigt sind. Am südlichen Oberrhein sind es Berufe der Holzwirtschaft, Papier, Kunststoff und Chemieverarbeitung sowie des Druckereiwesens und des Ernährungsbereiches. Im Gebiet Schwarzwald-Baar-Heuberg sind es zusätzlich Elektriker, und im Nordschwarzwald dominieren Mechaniker, Tischler und Dienstleistungsberufe.

Insgesamt wird die Zukunft der südbadischen Landwirtschaft entscheidend davon abhängen, inwieweit Möglichkeiten gefunden werden, die auch den Nebenerwerbslandwirten eine Zukunft bieten. Möglichkeiten der betrieblichen Zukunftssicherung liegen einerseits in der Erhöhung landwirtschaftlicher Einkommen durch die Produktion qualitativ hochwertiger Güter, wie zum Beispiel auch von Produkten aus kontrolliert biologischem Anbau und in der Übernahme von Weiterverarbeitungs- und Handelsfunktionen. Eine Umstellung auf kontrolliert biologischen Anbau erfordert viel Zeit und Know-how. Hier sind dringend großzügige Umstellungs- und Umschulungsbeihilfen notwendig, um es einem Teil der Nebenerwerbslandwirte zu ermöglichen, mit kontrolliert biologischem Anbau wieder in den Vollerwerb zurückzukehren.

Der Haupterwerbsbetrieb hat im Vergleich dazu bessere Voraussetzungen, da die außerbetriebliche Belastung entfällt und meistens besseres Know-how vorhanden ist. Hier muß der große Einkommensdruck berücksichtigt werden, wenn Möglichkeiten einer Umstellung gefunden werden wollen. Wenn z.B. heute 25 Milchkühe mit jährlich 5000 l Milch als Existenzgrundlage als notwendig erachtet werden, erfüllen diese Voraussetzung im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald nur wenige Betriebe; nur 18% der Höfe haben dort mehr als 20 Kühe.

Nur bei Berücksichtigung der oben ausgeführten Engpässe bei den Arbeitskapazitäten in der Nebenerwerbslandwirtschaft und bei der schlechten Einkommenssituation vieler Haupterwerbsbetriebe, die wenig Spielräume für Experimente offen läßt, haben Vorschläge zur Umstellung auf kontrolliert biologischem Anbau und die Übernahme von Weiterverarbeitungs- und Handelsfunktionen durch die südbadische Landwirtschaft überhaupt Erfolgsaussichten.

Der Handlungsvorschlag II zur Gründung einer Vertriebs- und Weiterverarbeitungsgenossenschaft bezieht diese Aspekte ein.

Das stürmische Wachstum der Anzahl der Betriebe mit kontrolliert biologischem Anbau in der BRD

Jahr	Anzahl	ha	Quelle
1960	1-200	-	Sick ¹⁹⁸⁷
1981/2	700	12 500	Sick ¹⁹⁸⁷
1983/4	1 200	26 000	Sick ¹⁹⁸⁷
1985	1 562	27 700	Häußler 1987
1987	1 989	32 950	AGÖL
1990	2 685	54 295	AGÖL

Tab. 12

D.2.1 Der kontrolliert biologische Anbau als Ausweg?

Unter ökologischer Landwirtschaft werden die Betriebe gefaßt, die zu den in der AGÖL (Arbeitsgemeinschaft ökologische Landwirtschaft) zusammengeschlossenen Anbauverbänden gehören.

Die AGÖL zählt sechs Verbände zu ihren Mitgliedern: Demeter, Bioland, Naturland, den Bundesverband ökologischer Weinbau, ANOG und den Biokreis Ostbayern. Die Mitgliedsbetriebe teilen sich entsprechend Abb. 35 auf die Anbauverbände auf.

Die Zielsetzungen der AGÖL-Rahmenrichtlinien basieren auf drei Säulen, die wir hier als "harmonisches Dreieck der ökologischen Landwirtschaft" bezeichnen wollen (siehe Abb. 36).

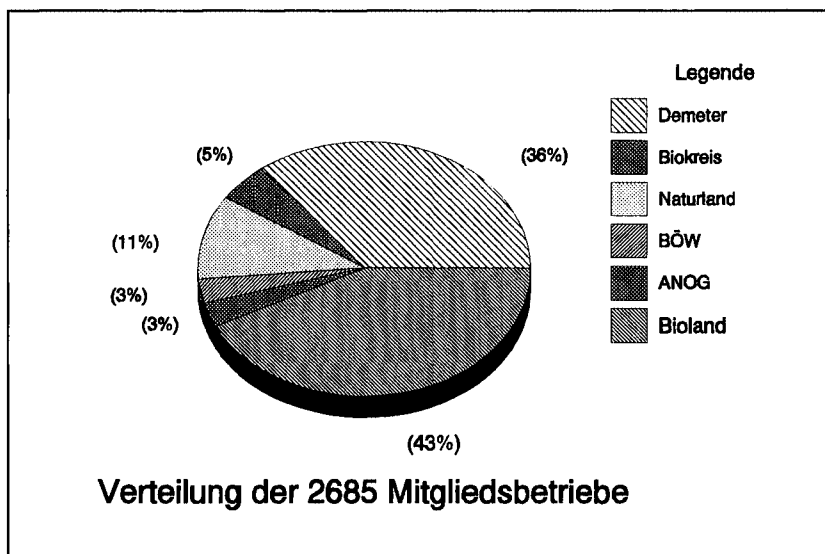


Abb. 35 Die AGÖL und ihre Mitglieder 1990

Das starke Wachstum der Anzahl der Betriebe kontrolliert biologischen Anbaus legt die Vermutung nahe, daß diese Anbauform nicht nur eine ökologische Lösung, sondern auch eine ökonomische Perspektive für die Landwirtschaft darstellen kann.

Tatsächlich ist das durchschnittliche Jahreseinkommen der Betriebe des ökologischen Anbaus höher als das der konventionellen Betriebe (siehe Abb. 37).

Die bäuerliche Landwirtschaft ist darüberhinaus ein wichtiger Bestandteil der Regionalentwicklung (siehe Verz. I).

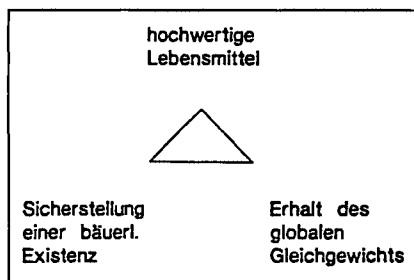


Abb. 36 Das harmonische Dreieck der ökologischen Landwirtschaft

D.2.1.1 Anzahl der Biobetriebe in Südbaden

Für unsere Untersuchung sind besonders die direktvermarktenden Betriebe von Bedeutung, da zunächst vor allem diese Betriebe als Zulieferer für die regionale Gastronomie in Frage kommen. In Südbaden gibt es 117 direktvermarktende Betriebe des kontrolliert biologischen Anbaus. Insgesamt liegt die Zahl der ökologischen Landwirtschaftsbetriebe in Südbaden um ca. 35% höher, wobei Bioland mit 80 Betrieben (davon 20 in der Umstellung) inzwischen, was die Anzahl der Mitgliedsbetriebe betrifft, den Demeterverband mit 50 Mitgliedsbetrieben von der Spitzenposition in unserem Untersuchungsgebiet abgelöst hat. Die restlichen Betriebe gehören vor allem dem erst vor kurzer Zeit in Südbaden aktiv gewordenen Naturlandverband und dem Bundesverband Ökologischer Weinbau an.

Die Verteilung der direktvermarktenden landwirtschaftlichen Betriebe auf die Kreise unseres Untersuchungsgebiets Südbaden ist aus Abb. 38 zu ersehen.

Südbaden und insbesondere der Freiburger Raum haben an dem stürmischen Wachstum der Biobetriebe in der BRD nicht so stark teilgenommen, obwohl der Absatz auch hier regional ständig gestiegen ist. Dies ist darauf zurückzuführen, daß einerseits die ökologische Landwirtschaft sich zunächst gerade in Südbaden entwickelte und in anderen Regionen ein großer Nachholbedarf bestand und andererseits in der Rheinebene sowie im Kaiserstuhl günstige Produktionsvoraussetzungen herrschen, so daß

der Zwang zur Umstellung von der ökonomischen Seite her nicht so stark ist wie anderswo.

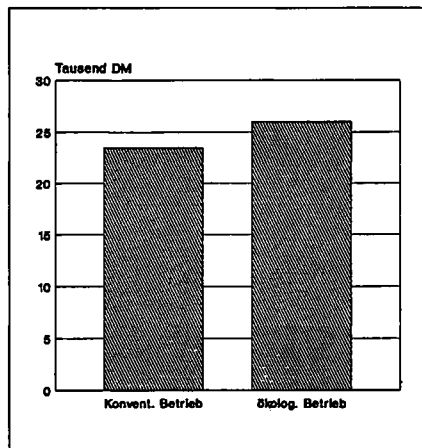


Abb. 37 Durchschnittliche Jahreseinkommen konventioneller und ökologisch wirtschaftender landwirtschaftlicher Betriebe
(Quelle: Agrarbericht 1988)

D.2.2 Absatzsituation und Engpässe

Der Absatz von Produkten aus kontrolliert biologischem Anbau erfolgt bei Demeter über Direktvermarktung und den Großhandel, bei Bioland zu ca. 50% über Direktvermarktung, wobei sich besonders im Schwarzwald die Absatzmöglichkeiten schwierig gestalten. Die Mitgliedsbetriebe von Naturland setzen ihre Produkte über Direktvermarktung, den Naturkostgroßhandel und über Kontakte zu

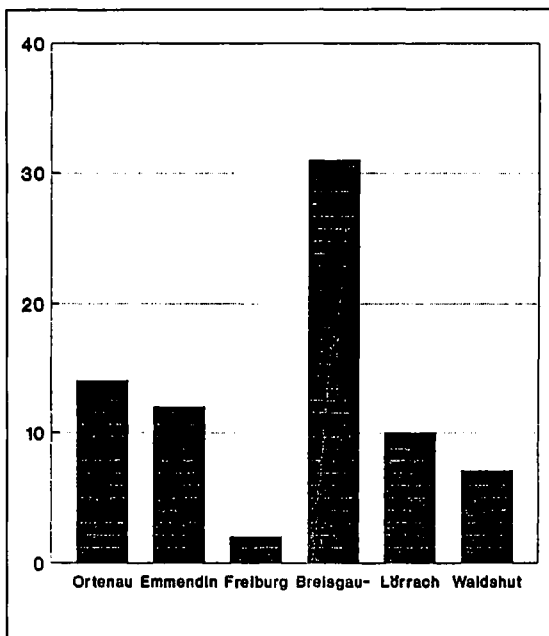


Abb. 38 Verteilung der Biohöfe nach Kreisen
(EURES 7/90.101-19)

Verarbeitern ab. Die Absatzmöglichkeiten der Betriebe mit kontrolliert biologischen Anbau können heute insgesamt als gut bezeichnet werden. Lediglich bei einigen Produktgruppen gibt es teilweise Absatzschwierigkeiten. Nach einer Umfrage bei den Anbauverbänden gehören hierzu bei allen Verbänden Fleisch und Milch; Bioland sieht zusätzlich Schwierigkeiten bei Milchprodukten insgesamt sowie bei Getreide. Von diesen Produktgruppen muß ein beträchtlicher Teil der unter den besonderen Vorschriften der Anbauverbände erzeugten landwirtschaftlichen Produkte als konventionelle Nahrungsmittel abgesetzt werden. Thomas¹⁷ weist darauf hin, daß z. B. im Milchbereich trotz leichter Verbesserungen bis heute keine entscheidende Veränderung zu der Umfrage von Hamm¹⁸ eingetreten ist, nach der 56% der Rohmilch aus den Biobetrieben in Baden-

¹⁷ Thomas 1990

¹⁸ Hamm 1986

Württemberg in konventionelle Kanäle floß. Besonders in Südbaden wird auch heute noch keine Rohmilch in den Molkereien als Biomilch verarbeitet. Ob die momentan laufenden Gespräche mit der Breisgaumilch eine Veränderung bringen, ist noch nicht abzusehen.

In Südbaden haben bereits mehrere Supermärkte ihr Interesse signa-

liert, Produkte aus kontrolliert biologischem Anbau in ihr Sortiment aufzunehmen. Die Anbauverbände und einzelnen Bauern betrachten diese Möglichkeit eher skeptisch, da man befürchtet, durch die Bindung an mächtige Abnehmer in Abhängigkeit zu geraten.

Ob umstellungswillige Landwirte den Schritt zum kontrolliert biologischen Anbau wagen und damit einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz und für eine qualitativ hochwertige, gesunde Ernährung leisten, hängt entscheidend von den zukünftigen Absatzmöglichkeiten und -bedingungen ab. Trotz des wesentlich geringeren Wachstums in Südbaden muß auch hier, um den umstellungswilligen Landwirten einigermaßen sichere Zukunftsaussichten zu bieten, nach neuen Absatzwegen und ungedecktem Nachfragepotential gesucht werden.

Probleme sind in der Zukunft zu erwarten, wenn sich das Angebot erhöht, ohne daß gleichzeitig zusätzlich Absatzmöglichkeiten geschaffen werden. Ein Blick auf die jährlichen Zuwachsraten in der BRD macht die Notwendigkeit neuer Absatzwege deutlich. Von 1988 zu 1989 verzeichnete Demeter einen Anstieg seiner Mitgliedsbetriebe von 10%, Bioland von 50% und Naturland sogar von 100%. Nicht unmaßgeblich war das EG-Extensivierungsprogramm an dieser Entwicklung beteiligt. Aber auch ohne diese

Bäuerliche Landwirtschaft fördert die Regionalentwicklung

- Landhandel
- Reparaturwerkstätten
- regionales Ernährungsgewerbe
- Bauhandwerk
- Fremdenverkehr
 - * Landschaftsbild
 - * Dorfbild
 - * umweltfreundliche Ernährung
 - * ökologisches Gleichgewicht der Region

Einflußgröße war in den Jahren davor ein starkes Wachstum zu verzeichnen (siehe V.D.2.1, V.D.2.1.1, V.D.2.1, V.D.2.1.1).

D.2.3 Zukünftige Absatzmöglichkeiten und europäischer Binnenmarkt

Die Chancen der ökologischen Landwirtschaft werden in Zukunft immer stärker von der europäischen Konkurrenz beeinflußt. Auch in den übrigen Ländern der europäischen Gemeinschaft steigt die Anzahl der Biobetriebe.

Zur Zeit wird an einer europäischen Richtlinie über die Kennzeichnung von Bioprodukten gearbeitet. Mit einer Verordnung über den biologischen Landbau und die entsprechende Kennzeichnung der landwirtschaftlichen Erzeugnisse und Lebensmittel¹⁹ sollen harmonisierte Rahmenbedingungen für Erzeugung, Kontrolle und Etikettierung von ökologisch erzeugten Agrarprodukten und Lebensmitteln geschaffen werden.

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaft will damit der Tatsache Rechnung tragen, daß Agrarerzeugnisse und Lebensmittel aus biologischem Landbau beim Verbraucher immer mehr Anklang finden und daß dieser Trend einen neuen Markt für landwirtschaftliche Erzeugnisse schafft. Ausdrücklich wird bestätigt, daß der biologische Landbau den Boden weniger intensiv nützt und somit einen Beitrag leistet zur Neuausrichtung der gemeinsamen Agrarpolitik mit der Zielsetzung Schaffung eines Gleichgewichts zwischen Angebot und Nachfrage nach Agrarerzeugnissen sowie zum Schutz der Umwelt und zur Erhaltung des ländlichen Raumes.

Mit der gemeinschaftlichen Rahmenvorschrift soll der lautere Wettbewerb der Hersteller gesichert werden. Auf inhaltliche Probleme bei der Gestaltung dieser Richtlinie wie z.B. der Möglichkeit, chemisch-synthetische Stoffe einzusetzen, und auf die Einbeziehung verarbeiteter Erzeugnisse mit einem sehr geringen Anteil von Produkten aus biologischem Landbau kann an dieser Stelle nicht eingegangen werden.

In unserem Zusammenhang ist die ökonomische Wirkung einer solchen Richtlinie von Bedeutung: einerseits schützt eine solche Kennzeichnung vor Pseudo-Bioprodukten und unlauterem Wettbewerb, andererseits muß sich der kontrolliert biologische Anbau

¹⁹ Kommission der Europäischen Gemeinschaften 1989

einer größeren europäischen Konkurrenz stellen. Diese Konkurrenz arbeitet zum Teil mit wesentlich günstigeren Produktionsbedingungen aufgrund besserer klimatischer Voraussetzungen und geringerer Arbeits- und Lebenshaltungskosten. Zudem werden nach dem vorliegenden Entwurf die Kriterien der Richtlinie wesentlich schwächer als die Anbauvorschriften der AGÖL-Verbände ausfallen und somit weitere Nachteile für die Mitgliedsbetriebe der AGÖL entstehen.

Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, frühzeitig Strategien für den Umgang mit der europäischen Konkurrenz zu entwickeln. Hierbei bietet sich einerseits eine verstärkte regionale Verankerung mit regionalen Absatzstrategien und andererseits eine zusätzliche regionale Kennzeichnung an.

D.3 Der Kooperationspartner Gastronomie in Südbaden

D.3.1 Anzahl der Betriebe in Südbaden

Die Handels- und Gaststättenzählung 1985 weist für Südbaden 2.627 Gaststätten aus. Damit befinden sich 13,8% aller (18.931) baden-württembergischen Gaststätten in den Landkreisen Emmendingen, Breisgau-Hochschwarzwald, Lörrach, Waldshut, in Freiburg und im Ortenaukreis.

Der Ortenaukreis fällt mit seiner großen Anzahl von Gaststätten auf. Hier befinden sich fast doppelt so viele Gaststätten wie im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, der mit der Anzahl der Gaststätten an zweiter Stelle steht.

Gastronomiebetriebe in Südbaden 1985	
Ortenaukreis	863
Emmendingen	255
SK Freiburg	310
Breisgau-HSW	442
Lörrach	413
Waldshut	344
(Handels- und Gaststättenzählung 1985)	

Tab. 13

Bezogen auf die Wohnbevölkerung 1986 kommen in Baden-Württemberg 491 Menschen auf eine Gaststätte, in Freiburg 596, in Breisgau-Hochschwarzwald 472, in Emmendingen 529 und im Ortenaukreis 402 Menschen. Somit liegen der Ortenaukreis und Breisgau-Hochschwarzwald in der Gaststättenausstattung (Gaststätten pro Einwohner) über dem baden-württembergischen Durchschnitt.

D.3.2 Die Bedeutung des Tourismus für die Gaststätten

Die Bedeutung des Tourismus für die Gaststätten kann grob an der Anzahl der Übernachtungen im Fremdenverkehr geschätzt werden. Allerdings sind dabei Veränderungen in der Struktur der Übernachtungen wie etwa die ständig wachsende Zahl der Ferienwohnungen zu berücksichtigen. Diese Urlaubsgäste verpflegen sich in der Regel selbst; nur ab und zu wird das Essen in einer Gaststätte eingenommen. Insgesamt gab es 1985 33 200 200 Mill Übernachtungen in Baden-Württemberg; das heißt pro Gaststätte und Tag 4,8 potentielle Gäste durch den Fremdenverkehr. Diese Zahl vermindert sich durch die Gäste der Ferienwohnungen und erhöht sich durch die Anzahl der Tagestouristen.

Der Ortenaukreis verzeichnete 1985 im Vergleich 2.550 Übernachtungen pro Gaststätte und erhält dadurch fast 7 potentielle Gäste pro Tag und Gaststätte. Der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald verzeichnete 1985 durchschnittlich 8.458 Übernachtungen pro Gaststätte, d.h. täglich zusätzlich 23 potentielle Gäste durch den Fremdenverkehr pro Gaststätte. In Freiburg waren es 1.948 Übernachtungen pro Gaststätte, das ergibt 5,3 potentielle

Potentielle Gäste aus dem Fremdenverkehr pro Gaststätte und Tag nach Übernachtungszahlen 1985

Baden-Württemberg	4,8
Ortenaukreis	7,0
Breisgau-Hochschwarzwald	23,0
SK Freiburg	5,3
Emmendingen	6,0

Tab. 14

Gäste pro Tag und Gaststätte. Der Kreis Emmendingen registrierte 2.225 Übernachtungen pro Gaststätte, das ergibt 6 potentielle Gäste pro Tag und Gaststätte.

Gerade im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald gibt es allerdings sehr viele Ferienwohnungen. Eine Analyse der Bewohner von Ferienwohnungen und der Tagesausflügler nach der Häufigkeit ihres Gaststättenbesuchs könnte Aufschlüsse über die Bedeutung des Fremdenverkehrs für die südbadische Gastronomie ergeben; sie muß aus Zeitgründen weiteren Untersuchungen vorbehalten bleiben.

D.3.3 Umsatz und Beschäftigte der Gaststätten in Südbaden

Südbaden hatte 1984 mit 13,8% aller baden-württembergischen Gaststätten einen überproportionalen Umsatzanteil von 14,6% an dem Umsatz aller baden-württembergischen Gaststätten.

	Umsatz 1000 DM	Beschäftigte
Ortenaukreis	169 705	2 927
Emmendingen	44 760	809
Freiburg	111 408	1 762
Breisgau-Hochschwarzwald	110 578	1 689
Lörrach	108 571	1 781
Waldshut	66 704	1 183
Emmendingen und Waldshut incl. jeweils einer Kantine		

Tab. 15 Umsatz und Beschäftigte in den Gaststätten in Südbaden 1984

(Statistisches Landesamt: Handels- und Gaststättenzählung 1985; IHK 87, S. 29)

Die Gaststätten in Südbaden tragen mit einem Gesamtumsatz von über 6 Mrd. DM zur wirtschaftlichen Entwicklung Südbadens bei.

10.148 Menschen oder 14,7% aller in der baden-württembergischen Gastronomie Beschäftigten arbeiten in Südbaden. Damit ist die Gastronomie in Südbaden im Vergleich zu Baden-Württemberg insgesamt etwas besser mit Arbeitskräften ausgestattet. Diese Beschäftigtenzahl erhöht sich noch durch die zahlreichen statistisch nicht erfaßten geringfügigen Beschäftigungsverhältnisse in der Gastronomie.

	pro Arbeitsstätte	pro Beschäftigten
Ortenaukreis	197 000	57 979
Emmendingen	175 529	55 327
Freiburg	359 000	63 228
Breisgau	250 000	65 470
Hochschwarzwald		
Lörrach	262 883	60 960
Waldshut	193 907	56 385

Tab. 16 Relativer Umsatz der Gaststätten in Südbaden 1984

Während sich das Verhältnis zwischen Teilzeit- und Vollzeitbeschäftigten in kleineren und mittleren Betrieben ungefähr die Waage hält, überwiegt in den größeren Unternehmen der Anteil der Vollzeitarbeitskräfte. Hiervon ausgenommen sind Systemgaststätten und Betriebe im studentischen Umkreis, die sich vor allem in größeren Städten, besonders in Freiburg, befinden.

D.3.4 Arbeitskräftemangel - der Schwachpunkt der südbadischen Gastronomie

In Südbaden herrscht, wie überall im Gaststättengewerbe der BRD, ein extremer Arbeitskräftemangel. In den Gaststätten mangelte es an Arbeitskräften aller Qualifikationsstufen. Allein der Arbeitsamtsbezirk Lörrach z.B. weist im Jahresmittel 367 offene Stellen im Gaststättengewerbe bei 1.781 Beschäftigten aus.²⁰

²⁰ Arbeitsamt Lörrach 1989

Der Arbeitskräftemangel bezieht sich nicht nur auf das Gaststättengewerbe, sondern alle Bereiche des Gastgewerbes. Allein in Baden-Württemberg fehlen dort derzeit 15.000 Arbeitskräfte.²¹ Die Zahl der Nachwuchskräfte ist in den letzten Jahren in allen Berufen des Gastgewerbes stark rückläufig. In den Berufsgruppen des Hotel- und Gaststättengewerbes erfolgte eine Abnahme des Bestands an Ausbildungsverträgen um 25%. Damit ist 1989 jeder vierte Ausbildungsplatz von 1986 nicht mehr besetzt (vgl. Tab. 17).

Noch dramatischer stellt sich die Situation in den Kernberufen des Gaststättengewerbes dar.

Die Anzahl der Ausbildungsverträge ist bei den Köchen in Südbaden um 45% zurückgegangen. Es werden also im Vergleich zu 1986 nur noch halb so viele Köche ausgebildet (vgl. Tab. 18). So sind in der südbadische Gastronomie in den nächsten Jahren noch größere Probleme als bisher bei der Suche nach ausgebildetem Personal zu erwarten. Diese Verringerung der Lehrlingszahlen im Kochberuf ist so stark, daß damit auch der hohe Qualitätsstandard der südbadischen Gastronomie ernsthaft bedroht ist.

Verstärkt wird diese Situation durch den gleichzeitigen Rückgang der Lehrlingszahlen bei den Restaurantfachmännern/frauen um 36% in nur drei Jahren.

Immer wieder werden die hohen Fluktuationsraten im Gastgewerbe beklagt. So ist die Arbeitslosenzahl bei Berufen aus dem Gaststättengewerbe im Arbeitsamtsbezirk Freiburg trotz Arbeitskräftemangel gestiegen. Z.B. gab es im September 1980 erst 90 arbeitslose Köche, sieben Jahre später waren es bereits 264. Erst danach nimmt ihre Zahl wieder

Bestand an Ausbildungsverträgen in den Berufen des Gastgewerbes in Südbaden 1986 und 1989

	1986	1989
Freiburg	291	231
Breisg.-HSW992		8156
Emmending.	169	137
Ortenau	608	434
Lörrach	865	568
Waldshut	2925	2185

Tab. 17 (Quelle: IHK Südlicher Oberrhein und IHK Hochrhein-Bodensee 1990)

²¹ Allgemeine Hotel- und Gaststättenzeitung, 7.7.1990

(allerdings nur geringfügig) ab; so gab es 1988 250 und 1989 immerhin noch 232 arbeitslos gemeldete Köche.

Wochenendarbeit, gespaltene Arbeitstage, kapazitätsorientierte Arbeitszeit und nicht zuletzt die relativ geringere Bezahlung machen die Arbeit im Gastgewerbe unattraktiv. Um eine nachhaltige Besserung zu erreichen, sind neue Weiterbildungsmöglichkeiten, flexibles Zeitmanagement, modernes Personalmanagement und verbesserte Bezahlung erforderlich.

**Bestand an Ausbildungsverträgen
"Koch/Köchin" in Südbaden 1986
und 1989**

	1986	1989
Freiburg	114	75
Breisgau-HSW	388	288
Emmendingen	79	13
Ortenau	249	48
Lörrach	383	238
Waldshut	1210	662

Tab. 18

Der Arbeitskräftemangel bei Köchen führt zu einem ständig steigenden Einsatz von Convenienceprodukten. Nach Schätzungen von Experten setzen inzwischen ca. 30% der Gaststätten Fertig- und Teilfertigprodukte in großem Umfang ein.

D.4 Touristen als Abnehmer der Produkte des kontrolliert biologischen Anbaus

D.4.1 Angebotsformen für Touristen

Den Urlaubern können auf verschiedenen Wegen Produkte aus kontrolliert biologischem Anbau angeboten werden. Neben der Belieferung der Gastronomie (incl. Kurbetriebe) sind der Direktverkauf an Selbstkocher (Ferienwohnungen, Camper), der Direktverkauf oder Verkauf durch Einzelhandel von Produkten zum Mitnehmen und der Verkauf auf Festen denkbar. Zunächst werden Erfahrungen mit verschiedenen Angebotsformen dargestellt, dabei gilt das besondere Interesse der Zusammenarbeit mit der Gastronomie.

D.4.2 Beispiele neuer Absatzwege

Gute Erfahrungen zwischen kontrolliert biologischer Landwirtschaft und Gastronomie wurden in Österreich gemacht. Die Tauernlammgenossenschaft²² liefert 70% ihrer insgesamt 4000 Lämmer an die Gastronomie. Dabei sind es vor allem die Salzburger Spitzenköche, die Wert auf Schaffleisch mit hoher Qualität legen. Der Rest geht in den Handel (Konsum-Läden), dort werden vor allem Teile verkauft, die in der Gastronomie weniger beliebt sind.

Die Tauernlammgenossenschaft betreibt ein eigenes Schlachthaus. Das Projekt der aus 15 Mitgliedern bestehenden Genossenschaft wird durch gezielte Werbemaßnahmen begleitet. So hat sich der Grillwagen, der ähnlich einem mobilen Würstchenstand auf Zeltfeste und Jahrmärkte fährt und auch Rezepte verteilt, als Werberenner entpuppt. Auf diese Weise wird Schaffleisch bekannt gemacht.

Die Naturland-Metzgerei Herr²³ im Kinzigtal beliefert drei Großküchen und bisher zwei Gastronomiebetriebe - weitere Interessenten sind vorhanden. Zusätzlich werden ein Verkaufswagen auf einem Wochenmarkt sowie ein shop in shop innerhalb eines Naturkostgeschäftes in Freiburg betrieben. Es treten ähnliche Probleme in der Zusammenarbeit mit der Gastronomie auf wie bei der Tauernlammgenossenschaft: auch hier werden nur die bei den Gästen als hochwertig eingestuften Fleischstücke nachgefragt. M.E. gilt es in in der Zusammenarbeit zwischen Gastronomen und Landwirten zu überprüfen, inwieweit ein Marketing mit einem neuem Qualitätsbegriff, der den Schutz der Umwelt enthält, Chancen bei den Gästen hat.

Bauernhand Naturkost²⁴ ist ein Zusammenschluß von 29 Betrieben in der Oststeiermark und Graz. Die landwirtschaftlichen Betriebe sind entweder Mitglied im Verband organisch-biologischer Bauern Österreichs oder in der Umstellungsphase. Der seit August 1989 bestehende Verein versteht sich als Vermittlungsorganisation, die das Angebot zusammenfaßt und mit einem gemeinsamen Vermarktungsfahrzeug die

²² Informationen bei Tauernlamm Verwertungsgesellschaft, Eschenau 11, A-5660 Zell am See.

²³ Informationen bei Naturland-Metzgerei Josef Herr, 1991 umgezogen: Nimbergstr. 1, 7800 Freiburg-Hochdorf. Seitdem wird auch ein Marktstand auf dem Freiburger Münstermarkt beschickt.

²⁴ Informationen bei Bauernhand Naturkost, Mühlgasse 79/I, A-Gleisdorf.

Nachfrager beliefert. Das Büro in Gestach nimmt Bestellungen auf und gibt sie an die Bauern weiter. Bauernhand Naturkost beliefert unter anderem 27 Gastronomiebetriebe der gehobenen Gastronomie. Die meisten dieser Betriebe führen das Gütezeichen "von der steirischen Gesellschaft für Gesundheitsschutz empfohlen". Durch die genaue Warenkennzeichnung und der Angabe der Adresse des jeweils liefernden Bauern wird zumindest theoretisch eine Kontrolle für den Gast möglich.

D.4.3 Angebots- und Nachfragepotential in Südbaden

Die südbadischen landwirtschaftlichen Betriebe des kontrolliert biologischen Anbaus verfügen über eine breite Angebotspalette, haben allerdings - Fleisch, Milch und Milchprodukte ausgenommen - bereits heute gute Absatzbedingungen. Für die drei genannten Produktgruppen müssen dringend neue Absatzwege geschaffen werden, zumal diese Produktgruppen besonders wichtig für die Landwirtschaft in weiten Teilen Südbadens sind. Darüber hinaus ist es für eine weitere Ausdehnung des Marktes notwendig, sich für alle landwirtschaftlichen Produkte schon heute neue Absatzwege zu schaffen. Die Absatzmöglichkeiten, die sich dadurch eröffnen, können möglicherweise zu weiteren Betriebsumstellungen führen.

Das Interesse an Produkten aus kontrolliert biologischem Anbau ist in der Bevölkerung vorhanden. Besonders im Urlaub werden die Qualität der Ernährung und der Schutz der Umwelt immer höher eingeschätzt. Einzelne Gastronomiebetriebe stellen sich bereits auf diesen Trend ein (siehe V.D.8.1). In Österreich ergab eine Befragung²⁵ in rund 340 gastronomischen Betrieben in den Bezirken Imst und Schaz sowie in rund 40 Betrieben des Bundes österreichischer Gastlichkeit (BöG) in Tirol, daß sich fast alle einen regelmäßigen Direktbezug bäuerlicher Produkte vorstellen können. Dabei wünschen sich 25% der befragten Tiroler Gastronomen eine Intensivierung der Beziehung zu der lokalen Landwirtschaft. Bei 30% der Gastronomen sind vollbiologische Produkte erwünscht. Leider liegen, abgesehen von Daten über einige einzelne Betriebe, bisher keine Informationen über das Interesse der Gastronomen in

²⁵ Regenermel/ Schmid 1989

Südbaden an Produkten aus kontrolliert biologischem Anbau vor. Um diesen Mangel zu beheben, werde ich in Kürze eine Befragung in Zusammenarbeit mit dem Fremdenverkehrsverband Schwarzwald durchzuführen. Es ist geplant, alle 4800 Mitgliedsbetriebe des Fremdenverkehrsverbandes Schwarzwald in die Befragung einzubeziehen, um einen Überblick über die Bereitschaft der südbadischen Gastronomie zum Einsatz von Bioprodukten zu gewinnen.

D.5 Umsetzungsprobleme

Die momentane Angebotsform kontrolliert biologisch erzeugter landwirtschaftlicher Produkte eignet sich nur bedingt für den Einsatz in der Gastronomie.

D.5.1 Angebotspalette und Angebotsstreuung

Viele kleine Anbieter mit begrenztem Sortiment machen den Einkauf für die Gastronomen mühsam, da besonders in größeren Restaurants und in Kurbetrieben große Mengen benötigt werden. Die Catering-Firma EUREST Frankfurt, die mit ihrem Leitmotiv "Bewußte Küche" zahlreiche Betriebsrestaurants in Frankfurt und Umgebung betreibt, sieht das Hauptproblem für den vermehrten Einsatz von Bioprodukten in den vorhandenen Lieferengpässen. Die starken jahreszeitlichen Schwankungen der Angebotsmengen stellen ein zusätzliches Problem dar.

Die ersten Schritte, um den Einkauf umzustellen, sind meist beschwerlich, gut eingespielte Lieferbeziehungen, wo oft die Vertreter sogar ins Haus kamen und die Anlieferung zuverlässig war, müssen ganz oder teilweise durch neue ersetzt werden.

Die Evangelische Akademie Bad Boll bekam nach anfänglicher Suche immer mehr Angebote und kann heute die Vorteile einer regionalen Zulieferung mit frischer Ware, die Möglichkeit kurzfristig umzudisponieren, Preisvorteile bei der Abnahme von

Schemmen und Einsparung von Arbeitszeit (z.B. durch geputzten Ackersalat) nutzen²⁶. Gute Erfahrungen wurden auch mit Regionalverteilern des Naturkosthandels gemacht.

D.5.2 Fehlende Weiterverarbeitung gegenüber Convenience-Produkten und Arbeitskräftemangel in der Gastronomie

Großküchenleiter bemängeln das Fehlen von Teil- und Fertigprodukten sowie die wenig großküchengerechte Anlieferungsgröße, unpraktische Verpackungseinheiten und den hohen Schmutzanteil.

Der Ersatz von Fertigprodukten setzt eine optimale Arbeitsplanung voraus. In Bad Boll erwies es sich als günstig, daß die einzelnen Arbeitsbereiche innerhalb der Hauswirtschaft der Akademie nicht organisatorisch getrennt waren, sondern alle der Hauswirtschaftsleiterin unterstehen. So war es leichter, die Arbeitsspitzen in der Küche durch geschickte Planung zu bewältigen. Die Mitarbeiter in der Belegung, Hauspflege, Putzen, Waschen, Kochen und Backen konnten so flexibel überall eingesetzt werden. Selbstverständlich setzt dies auch ein überaus hohes Engagement der Mitarbeiter voraus. Die stärkere Belastung, die zusätzlich durch den schonenderen Umgang mit den Lebensmitteln entsteht (z. B. darf Gemüse nicht totgekocht und zu lange warmgehalten werden, Salat nicht stundenlang im Wasser liegen; alles soll so frisch wie möglich auf den Tisch gebracht werden) wurde zum Teil dadurch ausgeglichen, daß die Arbeit umorganisiert oder Maschinen optimal ausgenutzt wurden.

Die Mitarbeiter durchdachten gemeinsam die Arbeitsabläufe, Geräte bekamen einen anderen Standort, bei jeder Handarbeit wurde überlegt, ob sie durch Maschinen ersetzt werden könnte.

Maschinen wurden für viele neue Schneidevorgänge genutzt, bequeme Arbeitsstühle und -geräte wurden installiert.

²⁶ Geschäftsführerkonferenz des Leiterkreises der Ev. Akademien in der BRD 1989

D.5.3 Kosten

Besonders im Großküchenbereich erweist sich der Preis als Hemmnis. Die Evangelische Akademie Bad Boll errechnete eine Kostensteigerung von 25-30% beim Einsatz von umweltfreundlich produzierten Lebensmitteln. Bei der Catering-Firma Eurest Frankfurt²⁷ ergeben sich keine Kostenprobleme, der teilweise höhere Preis wird dort durch eine Mischkalkulation (weniger oder gar kein Fleisch) wieder aufgefangen.

Um auf Dosen, Tüten und sonstige Fertigprodukte zu verzichten, hält man in der Akademie Bad Boll eine Erhöhung des Tagessatzes von 5,20 DM auf ca 8-10 DM für notwendig.

D.5.4 Kennzeichnungsprobleme auf der Spelsekarte

Eine Umfrage²⁸ bei den Großküchen in Baden-Württemberg ergab, daß der Bekanntheitsgrad von Produkten aus kontrolliert biologischem Anbau noch gering ist. Es treten Schwierigkeiten bei der Begriffsdefinition der einzelnen Anbauverbände auf.

Häufig besteht auch eine Abneigung gegenüber dem Begriff "Bio", bedingt durch angeblich erlebte Fälschungen bzw. Täuschungen durch einzelne Händler.

In der Regel werden nur einzelne Produkte aus biologischem Anbau bezogen, oft nicht einmal eine ganze Warengruppe wie Fleisch oder Gemüse. In diesem Fall besteht zusätzlich das Marketing-Problem, daß der Rest des jeweiligen gastronomischen Angebots nicht als minderwertig abqualifiziert werden soll.

D.6 Handlungsvorschlag I: Das Nahrungsmittel-Abo "bio-regional"

27% aller Übernachtungen im Hochschwarzwald erfolgen inzwischen in Ferienwohnungen. Oft wird zumindest ein Teil der Nahrungsmittel mitgebracht, so daß die heimische

²⁷ Informationen bei EUREST Deutschland GMBH, Lyoner Straße 23, 6000 Frankfurt

²⁸ Informationen bei Herrn Dörsam, Mahlestr. 64, 7024 Filderstadt-Bonlanden

Wirtschaft von dieser Urlaubsform wenig profitiert. Bisher gibt es kaum Ansätze des lokalen Nahrungsmittelgewerbes, Lebensmittelhandels und der Landwirtschaft, sich diesen immer größer werdenden Markt wieder zurückzuerobern.

Unsicherheit über die lokale Versorgungslage, preisgünstige Einkaufsmöglichkeiten am Heimatort, der Wunsch nach Vermeidung eines großen Zeitaufwands für den Einkauf und der häufige Beginn des Urlaubs am Wochenende etc. lassen es sinnvoll erscheinen, die Lebensmittel von zu Hause mitzubringen. Zudem gibt es bei vielen standardisierten und überregional gehandelten Nahrungsmitteln (wie z.B. Tomaten aus Holland) keinen Anreiz, sie erst am Urlaubsort einzukaufen.

Das Nahrungsmittel-Abo "bio-regional"

Abo-Korb

Produkte der Region	-- direkte Belieferung
und regionale Spezialitäten	
aus kontrolliert	-- Abholung im örtlichen
biologischem Anbau	Lebensmittelhandel

Eine Veränderung dieser Situation erfordert nicht nur eine bessere Information der Urlauber über die Einkaufsmöglichkeiten vor Ort, sondern auch und vor allem eine Information der Urlauber über Möglichkeiten, andere und qualitativ bessere Nahrungsmittel an ihrem Urlaubsort zu erhalten. Wenn die höhere Qualität der Lebensmittel auf Anbaumethoden beruht, die die Natur der Urlaubsregion schützen, ist für die wachsende Zahl der umweltbewußten Urlauber ein zusätzliches Argument vorhanden, die Nahrungsmittel am Urlaubsort zu kaufen. Eine Marketingstrategie muß den Beitrag der Produkte aus kontrolliert biologischem Anbau zum Umweltschutz als zusätzliches Qualitätsmerkmal verdeutlichen und mit regionaltypischen Merkmalen verbinden.

Stufenplan zur Einführung eines Abo-Korbs "bio-regional"

1. Phase

Kennenlernangebot

Ein Kennenlernangebot mit einer Zusammenstellung verschiedener regionaler Produkte aus biologischem Anbau und regionalen Spezialitäten. Dieses Angebot kann zu einem Aufpreis gleich mit der Ferienwohnung gebucht werden. Zusätzlich zu diesem bio-regional-Korb erhalten die Gäste eine Bezugsliste mit Direktvermarktern, Läden, Nahrungsmittelgewerbe und Gastronomiebetrieben, die regionale Spezialitäten und/oder Gerichte aus Bioerzeugnissen anbieten.

Diese Phase sollte durch eine Gästebefragung sowie Gespräche mit den Lieferanten der Liste und weiteren Interessenten begleitet werden.

2. Phase

Auswertung der Befragungsergebnisse

Gründung einer Marketing- und Lieferungsgemeinschaft

3. Phase

Konkretisierung des Nahrungsmittel-Abos nach den Gegebenheiten vor Ort

Denkbar sind hierbei verschiedene Abo-Körbe

- nach Produkten sortiert wie z.B. Gemüse-Abo, Milch und Milchprodukte, Fleisch, Brot und Backwaren
- Vorratskorb für die ersten 2 Tage
- Produktmix aus kontrolliert biologischem Anbau

Kooperationspartner des Abo-Korbs "bio-regional"

Marketing- und Liefergemeinschaft

- Landwirte des kontrolliert biologischen Anbaus
- Anbauverbände
- Fremdenverkehrsvereine
- Beherbergungsgewerbe
- lokales Nahrungsmittelgewerbe
- lokaler Nahrungsmittelhandel und -großhandel
- Industrie- und Handelskammer
- Handwerkskammer

D.7 Handlungsvorschlag II: Genossenschaft für Vertrieb und Weiterverarbeitung

Vorschläge für den vermehrten Einsatz von Bioprodukten in den Küchen der südbadischen Gastronomie müssen sich besonders mit dem dort herrschenden Arbeitskräftemangel auseinandersetzen. Weder Zubereitung noch Einkauf dürfen die erforderliche Arbeitszeit stark erhöhen. Nur in der Spitzengastronomie, wo ohnehin viel Zeit für die Zubereitung von Frischprodukten verwendet wird, dürften keine größeren Arbeitszeitprobleme entstehen. Aus diesem Grunde wäre es sinnvoll, wenn Produkte aus kontrolliert biologischem Anbau in einem höheren Weiterverarbeitungsgrad erhältlich wären.

Grundsätzlich könnten die landwirtschaftlichen Betriebe eine solche Funktion wieder übernehmen und sich zusätzliche Einkommensmöglichkeiten eröffnen. Damit würde man eine alte Tradition wiederaufgreifen: noch 1960 verfügte jeder achte landwirtschaftliche Betrieb in Baden-Württemberg über einen eigenen Gewerbebetrieb wie z.B. eine Schlosserei, Schreinerei, Metzgerei oder Bäckerei, Mühle, Brennerei. 1971 gehörte immerhin noch zu jedem 12. Hof ein solcher Betrieb.²⁹

²⁹ Stadler 1989

Aber auch in der südbadischen Landwirtschaft mit einem Nebenerwerbsanteil von 71,3% sind nur wenig freie Arbeitskapazitäten vorhanden. Die Ausschöpfung zusätzlicher Einkommensmöglichkeiten sind nur möglich, wenn dies nicht zu großem Arbeitsmehraufwand in den Einzelbetrieben und dort vor allem der Bäuerinnen führt. So bietet es sich an, in einer Genossenschaft zusammenzuarbeiten, wobei diese Genossenschaft selbst Arbeitskräfte einstellt und eventuell auch für außerbetrieblich tätige Landwirte einen neuen Arbeitsplatz bieten kann. Für die Weiterverarbeitung kommen viele Produkte in Frage. Besonders wäre dies bei so arbeitsintensive Produktgruppen wie Gemüse sinnvoll. Bei der Gemüseweiterverarbeitung sind beträchtliche Arbeitszeitunterschiede vorhanden, wie das Bohnenbeispiel aus dem Großküchenbereich zeigt. Im konventionellen Bereich gibt es bereits Dienstleistungsunternehmen, die weiterverarbeitetes Frischgemüse wie z.B. geschälte Kartoffeln, geputzte Möhren etc. anbieten. Das nonplusultra einer Gemüseweiterverarbeitung ist die Frische, da sonst wertvolle Inhaltsstoffe verloren gehen. Frische erfordert sehr schnelle Belieferung und ein gut organisiertes Liefersystem.

Insofern sollte sich eine Genossenschaft für Vertrieb- und Weiterverarbeitung zunächst auf den Aufbau eines Vertriebssystems konzentrieren. Vorbilder existieren bereits, z.B. die Vertriebsorganisation Bauernhand Naturkost. Eine solche Vertriebsgenossenschaft hätte anschließend einen ersten Schritt der Weiterverarbeitung zur Aufgabe, und zwar die Bioprodukte gastronomiegerecht (z.B. küchengerechte Anlieferungsgröße und Verringerung des Schmutzanteils) vorzuverarbeiten. Portioniertes Fleisch und geputzte Salate könnten weitere Schritte darstellen. Dabei sollte sowohl beim Aufbau eines Vertriebssystems als auch bei der Einbeziehung der Weiterverarbeitung genau überprüft werden, ob bereits vorhandene Strukturen von Vertrieb und Weiterverarbeitung integriert werden können oder ob Kooperationen auf regionaler Ebene möglich sind. Hierdurch lassen sich eventuell weit kostengünstigere Lösungen finden. Inwieweit eine so schnelle Belieferung erfolgen kann, daß auch weitere Arbeitsschritte ohne Qualitätsverlust übernommen werden können, muß die Praxis zeigen.

D.8 Handlungsvorschlag III: Die Gastronomieplakette

Zur Förderung des Einsatzes von Bioprodukten in der Gastronomie ist eine Marketingstrategie erforderlich. Im Mittelpunkt dieser Marketingstrategie steht eine Gastronomieplakette für Gaststätten, die in ihrer Küche Bioprodukte aus der Region verwenden. Eine Gastronomieplakette dient Gästen, die sich qualitativ hochwertig und umweltbewußt ernähren wollen, als Orientierung. Sie informiert darüber hinaus Gäste, denen dieser Ansatz neu ist und setzt damit an dem unter 5.4. beschriebene Problem des mangelnden Bekanntheitsgrades an.

Güteplaketten werden in der Gastronomie häufig verwendet. Im folgenden Überblick werden Beispiele von Gütezeichen vorgestellt, die sich Umweltschutz und gesunde Ernährung zum Ziel gesetzt haben.

"Die steirischen Gesellschaft für Gesundheitsschutz empfiehlt diese Gaststätte ihrer Gesundheit zuliebe",³⁰ dies ist der etwas lang geratene Name eines erfolgreichen österreichischen Gastronomiegütezeichens. Ursprünglich sollte es "Die gesunde Gaststätte" heißen, was sich aber aus rechtlichen Gründen nicht durchhalten ließ. Das Zeichen existiert seit 1988 und konnte bis Mai 1990 an 39 Gaststätten vergeben werden. Die Hauptabsicht der Träger, unter denen sich auch die steirische Handelskammer befindet, war die Förderung einer gesunden Ernährung unter Verwendung hochwertiger Ausgangsprodukte. Dafür wurden 11 Kriterien aufgestellt:

1. Mindestens ein Hauptgericht aus Vollkorngetreide und Gemüse ohne Fleisch, mit Getreide aus biologischem Anbau
2. Wahlmöglichkeit für mindestens eine Vollkornbeilage aus biologischem Anbau
3. Suppen aus Gemüsebrühe oder Gemüsebrühwürfel ohne Fleischextrakt
4. Mindestens drei frische Salate der Jahreszeit entsprechend
5. Wahlmöglichkeit bei mindestens drei Gerichten sowie Wahlmöglichkeit einer großen Gemüseportion
6. Frisch gepreßte Säfte sowie Milchmixgetränke aus frischen und gefrorenen Früchten

³⁰ Informationen bei der Steirischen Gesellschaft für Gesundheitsschutz, Marburgerkai 51/II, A-8010 Graz.

7. Diätgericht für Menschen mit erhöhten Cholesterinwerten
8. Mindestens eine Mehlspeise aus Vollmehl (kann auch tiefgefroren und portionsweise aufgetaut werden)
9. "Aus steirischen Gärten" oder ähnliche Aktionswochen mindestens ein Mal im Jahr und Bereitschaft zu gemeinsamen Aktionen aller Mitglieder
10. Mindestens ein gesundes Kindergericht
11. Müslibuffet, Vollkornbrot und -gebäck etc.

Das Zeichen wird für 3 Jahre von der Steirischen Gesellschaft für Gesundheitsschutz vergeben. Die plakettenführenden Gastronomiebetriebe werden Mitglieder und zahlen einen Mitgliedsbeitrag von mindestens 600.- ÖS. Als Service werden den ausgezeichneten Gaststätten jährliche Fortbildungsseminare, Beratung und Werbung geboten. Derzeit wird an eine Nachbesserung der Kriterien gedacht, da ein Großteil der Gaststätten bereits einen großen Teil der Produkte aus biologischem Anbau bezieht.

Im bundesdeutschen **Diät-Gütezeichen**³¹ verpflichten sich die ausgezeichneten Betriebe zur fachlich exakten Zubereitung der Diätspesen und -getränke. Nur die Betriebe können ein Gütezeichen erhalten, die die fachliche Kompetenz zur Diätverpflegung nachweisen können. Über 100 Betriebe bieten 1989 ein breites Spektrum an verschiedenartigen Diäten an. Die RAL Das Deutsche Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung hat die Grundvoraussetzungen der Gütegemeinschaft überprüft und mit einer Satzung und Durchführungsbestimmung die Gütegemeinschaft akzeptiert. Diese zählt zu ihren Trägern den Diätverband, den Deutschen Bäderverband, die Deutsche Gesellschaft für Ernährung, den Verband Deutscher Diätassistenten, den Verband der Köche Deutschlands und den Deutschen Hotel- und Gaststättenverband. Auch hier werden die Gaststätten, Sanatorien und Kliniken Mitglied in der Gütegemeinschaft und entrichten einen jährlichen Mitgliedsbeitrag nach Umsatzhöhe.

Das Gütezeichen "**verträglich reisen**"³² existiert erst seit 1990, seine Zielsetzung ist die Förderung eines ökologisch und sozial verträglichen Tourismus. Die Zielgruppen ist das Gastgewerbe, insbesondere Beherbergungsbetriebe aller Art. Das Zeichen wird

³¹ Gütegemeinschaft Diätverpflegung 1989

³² Informationen bei: verträglich reisen, c/o Manfred Reuther, Bach 33, D-8319 Velden.

in diesem Fall von einer Beratungs- und Marketinggesellschaft vergeben, die von einem Kuratorium aus Verbänden und Journalisten im Bereich der Kontrolle unterstützt wird. Für die Güteplakette wurden 23 Kriterien aufgestellt, die sich auf ein breites Umweltschutzspektrum wie Verkehr, Energie, Wasser, Gartenanlagen, aber auch auf die Bereiche Freizeit und Soziales beziehen. Im Bereich Ernährung sollen überwiegend Gerichte nach Saison und Region angeboten werden, ein vegetarisches Gericht sowie ein Vollwertgericht. Da sich dieses Zeichen noch in der Anlaufphase befindet, liegen noch keine Erfahrungen vor.

Das **Umweltweltsiegel des Kleinwalsertals**³³ wird von der Gemeinde an Besitzer von Hotels, Pensionen und Gasthäuser seit der Wintersaison 1989 vergeben. Initiator dieser Plakette, die einen Beitrag zum Erhalt der Umweltqualität liefern soll, war das Fremdenverkehrsamt Kleinwalsertal. 30 Punkte müssen in den verschiedenen Kriterienbereichen zur Umweltqualität erreicht werden, darunter z.B.

- Müllvermeidung (z.B. Vermeidung von Portionspackungen)
- Mülltrennung
- Umweltfreundliche Lieferantenanlieferung
- Verringerung des Wasserverbrauchs
- Verringerung der Wasserbelastung
- Beitrag zur Luftreinhaltung (z.B. Heizungsform)
- Pflege des Umfeldes
- Beteiligung an Landschaftspflegeaktionen
- Vergünstigungen für Gäste ohne PKW
- Vermeidung gefährdeter Pflanzenarten auf der Speisekarte (z.B. Pilze)

Die Vergabe erfolgt durch den Umweltausschuß der Gemeinde Mittelberg und die Kontrolle durch einen pensionierten Polizisten. Bereits jetzt sind 36 Siegel vergeben, d.h. 15% der Bettenkapazität sind erfaßt. Ziel ist es, innerhalb eines Jahres 50% der Bettenkapazität mit dem Umweltsiegel abzudecken. Bioprodukte sind in den Kriterien dieses Gastronomiezeichens nicht vorgesehen, dies entspricht der Situation vor Ort, wo in erreichbarer Nähe kaum Biobetriebe zu finden sind.

³³ Informationen bei Gemeindeamt Mittelberg

Der Kriterienkatalog sanfter Tourismus³⁴ - ein Vorschlag des Umwelt-Dachverbandes Deutscher Naturschutzring (DNR) - existiert momentan erst als unveröffentlichter Vorschlag, dem ein umfangreichen Kriterienkatalog aller Umweltbereiche zugrunde liegt. Als mögliche Antragsteller sind Fremdenverkehrsgemeinden, Betriebe und Reiseveranstalter vorgesehen.

Neben der Verwendung von Gütesiegeln gehen einzelne Gastronomiebetriebe neue Wege, indem sie Produkte aus kontrolliert biologischem Anbau einsetzen, ihre Produkte von Landwirten aus der Region beziehen oder andere Kriterien für eine gute Ernährung und einen besseren Umgang mit der Natur aufstellen. Leider findet man solche Angaben oft nur als kleine Beilage in der Speisekarte, die man leicht übersehen kann. Als Beispiel für eine gute Präsentation der Gütekriterien eines Gastronomiebetriebs soll hier die Gaststätte "Zur Post" in Emmendingen genannt werden. Unter dem Motto "Was wir zu bieten haben..." werden in einem ansprechenden Faltblatt graphisch unterstützt z.B. folgende Punkte aufgelistet:

- Unsere Lebensmittel sind zu über 95% aus kontrolliert biologischem Anbau.
- Säfte, Milch und Weine sind ebenfalls aus kontrolliert biologischem Anbau.
- Wir kochen vegetarisch, vollwertig, nach der Jahreszeit orientiert, mit lebendigen Zutaten aus kontrolliert biologischem Anbau.
- Unsere Erzeuger und Lieferanten sind Mitglieder in den Verbänden des kontrolliert biologischen Anbaus: Demeter, Bioland, nature et progres.
- Wir legen Wert auf unverpackte Ware und Pfandbehälter. Wir sind eingebunden in ein bestehendes Liefernetz, so fährt ein Auto für viele".

³⁴ Informationen beim Deutschen Naturschutzring (DNR), z.Hd. Michael Bassemir und Bernd Räth, Kalkuhlstr. 24, 5300 Bonn 3.

D.8.1 Die Gastronomieplakette "BIO-REGIONAL - KÜCHE mit Produkten aus kontrolliert biologischen Anbau in SÜDBADEN"

Die Gastronomieplakette **"BIO-REGIONAL - KÜCHE mit Produkten aus kontrolliert biologischen Anbau in SÜDBADEN"** hat die Zielsetzung der Förderung des Umweltschutzes und der guten regionalen Küche durch die Verwendung von Bioprodukten aus Südbaden. Das bedeutet auch eine Stärkung der regionalen Gaststättengewerbes und der Landwirtschaft.

Zieldimensionen der Gastronomieplakette

"BIO-REGIONAL - KÜCHE mit Produkten aus kontrolliert biologischen Anbau in SÜDBADEN"

Beitrag zur Erhaltung der Umweltqualität einer Region.	Attraktive und gesunde Ernährung unter Verwendung hochwertiger Ausgangsprodukte.	Stärkung der regionalen Wirtschaft, insbesondere der Gastronomie, der Landwirtschaft und des Tourismus.
--	--	---

Die oben aufgeführten Gastronomieplaketten dienen als Anregung für die Entwicklung der hier vorgeschlagene Gastronomieplakette **"BIO-REGIONAL - KÜCHE mit Produkten aus kontrolliert biologischem Anbau in SÜDBADEN"**.

Das Gütesiegel **"BIO-REGIONAL - KÜCHE mit Produkten aus kontrolliert biologischem Anbau in SÜDBADEN"** will nicht möglichst viele ökologische Kriterien abdecken.

Durch die Förderung des kontrolliert biologischen Anbaus werden z.B. besonders positive Effekte auf die Wasserqualität, auf Landschaftspflege und Naturschutz erwartet. Regionale Kooperationen werden sehr wichtig sein, um die Zieldimension "Stärkung der regionalen Wirtschaft" zu verwirklichen.

Im folgenden sollen die Grundlinien der Gastronomieplakette **"BIO-REGIONAL - KÜCHE mit Produkten aus kontrolliert biologischem Anbau in SÜDBADEN"** auf der Grundlage von Ergebnissen der Analyse der beiden Wirtschaftsbereiche und der Untersuchung bisheriger Erfahrungen skizziert werden. Die genaue Ausgestaltung, insbesondere die Festlegung der Kriterien der Gastronomieplakette **"BIO-REGIONAL - KÜCHE mit Produkten aus kontrolliert biologischem Anbau in SÜDBADEN"** ist Aufgabe einer zu gründenden regionalen Marketingkooperation.

Neben Gaststätten kommen vor allem Kurkliniken für die Führung der Gastronomieplakette **"BIO-REGIONAL - KÜCHE mit Produkten aus kontrolliert biologischem Anbau in SÜDBADEN"** in Betracht. Im Zentrum des Interesses stehen Gaststätten mit hohem Fremdenverkehrsanteil, für sie ist Qualität notwendige Voraussetzung; dabei ist es entscheidend, sich rechtzeitig auf neue Qualitätstrends der Urlauber einzustellen. Die Gastronomieplakette bietet der Gastronomie die Möglichkeit, mit dem positivem Image der ökologischen Landwirtschaft zu werben. Zusätzlich könnten weitergehende Kooperationen wie z.B. Hofbesichtigungen in das Marketing einbezogen werden.

Als Regionsabgrenzung ist Südbaden aufgrund der Vielfalt der dort angebauten Produkte, dem Grundstock an bereits vorhandenen Biobetrieben sowie der regionalen guten Küche, die traditionell Produkte aus der Region verwendet, hervorragend geeignet.

Wie bereits erwähnt, sollte die Kriterienfestlegung durch eine noch zu gründenden Marketinggesellschaft erfolgen, in der die Kooperationspartner vertreten sind. Empfehlenswert ist die Beschränkung auf möglichst wenige Kriterien wie z.B.:

- zu einem bestimmten Prozentsatz werden Bioprodukte aus der Region in der Küche eingesetzt
- regionale Gerichte und Vollwertgerichte sollten einen Platz auf der Speisekarte finden

Zur Überprüfung bietet sich die Übernahme der Lieferscheinmethode an, wie sie Bauernhand Naturkost (siehe 4.2.) verwendet. Bei Lieferung durch bereits bestehende Handelsorganisationen müssen Verfahren festgelegt werden, die garantieren, daß die Bioprodukte aus regionalem Anbau stammen.

Organisatorisch bietet sich die Gründung einer Gütegemeinschaft mit möglichst großer Beteiligung der in Frage kommenden Kooperationspartner in der Funktion als

**Mögliche Kooperationspartner und Träger
der Gütegemeinschaft "bio-regional"**

Gemeinden

Anbauverbände

Fremdenverkehrsvereine

Fremdenverkehrsverband

Arbeitsgemeinschaft ökologische Landwirtschaft (AGÖL)

Arbeitsgemeinschaft bäuerliche Landwirtschaft (AbL)

Deutscher Hotel- und Gaststättenverband (DEHOGA)

Verband der Köche Deutschlands

Deutsche Gesellschaft für Ernährung (DGE)

Gewerkschaft Nahrung Genuß Gaststätten (NGG)

Umweltverbände

Handelsorganisationen mit Produkten aus kontrolliert biologischem Anbau

Träger der Gemeinschaft an. Eine Möglichkeit zur Sicherung des Gütezeichens bestünde in der Anerkennung durch die RAL³⁵, wie sie beim Gütezeichen Diätverpflegung besteht. Nach den Regelungen der RAL werden eine Gütegemeinschaftssatzung entwickelt und Durchführungsbestimmungen festgelegt. In der Gütegemeinschaft werden Betriebe, die eine Plakette erhalten haben, Mitglied.

Die Gastronomieplakette **"BIO-REGIONAL - KÜCHE mit Produkten aus kontrolliert biologischem Anbau in SÜDBADEN"** deckt wichtige Kriterienbereiche des Umweltschutzes indirekt durch die Förderung der ökologischen Landwirtschaft ab. Energieeinsparung, Verminderung der Wasserbelastung und des Wasserverbrauchs etc.

³⁵ Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung

Vorteile des regionalen Gastronomie-Gütezeichens "BIO-REGIONAL - KÜCHE mit Produkten aus kontrolliert biologischen Anbau in SÜDBADEN"

- * hohe Attraktivität für Gäste durch Bezug zum Urlaubsgebiet
- * Kriterien können regionalen Gegebenheiten angepasst werden
- * Höherer Anreiz für Gastronomiebetriebe durch Berücksichtigung ihrer Ausgangssituation und Interessen
- * Verstärkung des regionalen Profils
- * Werbeeffect für die Region
- * Einpassung in eine profilierte Marketingstrategie für die Region

in den Gaststätten selbst sind nicht Gegenstand der Gastronomieplakette **"BIO-REGIONAL - KÜCHE mit Produkten aus kontrolliert biologischem Anbau in SÜDBADEN"** und bleiben anderen Gütezeichen vorbehalten. Die Gütegemeinschaft sollte aber die Information ihrer Mitglieder über umweltfreundliche Küchen in ihre Zielsetzung aufnehmen und in regelmäßigen Abständen Vorträge und Seminare zu diesem Themenbereich anbieten oder vermitteln. Ebenso sollte mit dem Thema gesunde Ernährung verfahren werden. Eine Weiterbildungsveranstaltung zu einem dieser Themenbereiche könnte z.B. im Mitgliedsbeitrag enthalten sein.

Die Gastronomieplakette **"BIO-REGIONAL - KÜCHE mit Produkten aus kontrolliert biologischem Anbau in SÜDBADEN"** unterscheidet sich von den anderen Gastronomieplaketten vor allem durch den räumlichen Bezug. Ziel ist es, ein Gütesiegel zu entwickeln, das in einem begrenzten Raum dazu beiträgt, Veränderungsprozesse in Gang zu bringen. Diese sollen für die Beteiligten direkt sichtbar werden. Das Gütesiegel setzt an den Grundlagen des südbadischen Tourismus - Natur und Umwelt - an: um diese zu erhalten, gilt es die heimische Landwirtschaft und deren Struktur in umwelt-

freundlicher Weise weiterzuentwickeln. Gerade der Bezug zur Urlaubsregion macht diese Gütesiegel für viele Touristen attraktiv, denn sie können in einer besonders angenehmen Weise zum Erhalt ihres Urlaubsgebiets beitragen. Für Gastronomiebetriebe mit der Gastronomieplakette **"BIO-REGIONAL - KÜCHE mit Produkten aus kontrolliert biologischem Anbau in SÜDBADEN"** ist ein beträchtlicher Werbeeffect zu erwarten. Das gesamte Feriengebiet kann von einem solchem Marketing profitieren, wenn es gelingt, die Gastronomieplakette **"BIO-REGIONAL - KÜCHE mit Produkten aus kontrolliert biologischem Anbau in SÜDBADEN"** in eine profilierte Marketingstrategie für die Region einzubetten.

Literaturverzeichnis

- Aarplan - Atelier für Architektur, Verkehrs- und Raumplanung (1989): Modellfall Gantrisch. Beitrag zur Diskussion über motorfahrzeugfreie Erholungsgebiete. Ausgeführt im Auftrag des VCS Bern. VCS Bern, Bern.
- Allgemeine Hotel- und Gaststättenzeitung (7.7.1990): Schwerpunktthema: Mitarbeiter heute und morgen. Stuttgart.
- Arbeitsamt Lörrach (1989): Bestand an offenen Stellen nach Wirtschaftsgruppen. Lörrach.
- Arbeitsgruppe Südlicher Oberrhein der Jungsozialisten Brsg.-Hsw. (1974): Industrieansiedlung im südlichen Oberrheintal. Die Katastrophe vermeiden. Freiburg.
- Auctor - Beratergruppe (1987): Gästebefragung im Landkreis Waldshut. Dokumentation der Ergebnisse. 2 Bände (Sommer '86 und Winter '86/87). Auftraggeber und Herausgeber: Verkehrsgemeinschaft Südlicher Schwarzwald Hochrhein-Hotzenwald e.V.. Waldshut-Tiengen.
- Baden-Württemberg, Innenministerium (1986): Landesentwicklungsbericht 1986 für Baden-Württemberg. Tendenzen und Konsequenzen.
- Baden-Württemberg, Statistisches Landesamt (1989): Volks-, Berufs-, Gebäude-, Wohnungs- und Arbeitsstättenzählung 1987. Regionalergebnisse der Arbeitsstättenzählung. Bd. 404, Heft 4. Stuttgart.
- Baden-Württemberg, Statistisches Landesamt (1989): Statistisch-prognostischer Bericht 1988/89. Daten - Analysen - Perspektiven. Stuttgart.
- Bayerische Staatsregierung (1987): Grenzlandbericht 1986. München.
- Beckenbach, Frank (1988): Die regionale Wirtschaftsförderung - Bestandsaufnahme und Alternativen. Eine Untersuchung am Beispiel Niedersachsens. Schriftenreihe des IÖW 10/88. Institut für ökologische Wirtschaftsforschung, Berlin.
- Beirat für Raumordnung (1984): Selbstverantwortete regionale Entwicklung im Rahmen der Raumordnung. Empfehlungen des Beirats für Raumordnung vom 18. März 1983. In: Informationen zur Raumentwicklung Heft 1/2.1984, S. 184-194.
- Blaschke, J. (1986): Nationalstaatsbildung und interner Kolonialismus als Entwicklungsimpulse regionaler Bewegungen in Westeuropa. In: Schmals/ Voigt (1986): Krise ländlicher Lebenswelten. Campus, Frankfurt/ New York.

- Bürgin, Alfred (1989): Regio Wirtschaftsstudie Nordwestschweiz X. Basel.
- Der Gemeinderat (1980): Region Südlicher Oberrhein. Von der kontroversten Diskussion zu neuem Selbstbewußtsein. Heft 10/1980, S. 13-16.
- DIE GRÜNEN im Bundestag (1989): Verzicht auf PVC & Chlorchemie. Reihe Argumente. Bonn.
- Ditfurth, Jutta/ Glaser, Rose: (1987): Die tägliche legale Verseuchung unserer Flüsse und wie wir uns dagegen wehren können. Ein Handbuch mit Aktionsteil. Hamburg: Rasch und Röhring.
- EG-Kommission (1989): FAST - Science, Technology and Society. European Priorities. Brüssel.
- Elsner, Wolfram (1989): Schieneninfrastruktur und lokale Wirtschaftsförderung. Die Aktivitäten des Arbeitskreises "Schienenverkehr" in Bielefeld. Initiative für besseren Nahverkehr (IfbN): Regionalbahn - Schienen zwischen Stadt und Land. Jahrbuch Nahverkehr '88. Art d'Ameublement, Bielefeld.
- Empirica (1989): Die wirtschaftlichen Auswirkungen des Binnenmarkts 1992 auf Sektoren und Regionen der Bundesrepublik Deutschland. Kurzfassung. Bonn.
- Euba, Norbert (1986): Entwicklungsperspektiven für die Region Südlicher Oberrhein aus der Sicht der Industrie und des Dienstleistungsbewerbes. Was erwartet die Wirtschaft von der Raumplanung. RVSO 1986, S. 73-78. Freiburg.
- Fischer, Wolfram (1962): Der Staat und die Anfänge der Industrialisierung in Baden 1800-1850. Die Staatliche Gewerbepolitik. Berlin.
- Freiburger Verkehrskreis (1989): ÖPNV 4 Berge. Modell 'Autofreier Schauinsland, Belchen, Feldberg und Kandel'. Freiburger Verkehrskreis, Freiburg.
- Fremdenverkehrsverband Schwarzwald (Hg) (1977/78 ff): Jahres- und Informationsbericht. Fremdenverkehrsverband Schwarzwald, Freiburg.
- Friedmann, J. (1979): On the contradictions between city and countryside. In: Folmer, H. / Osterhaven, J. (eds): Spatial inequalities and Regional development. Martinus Nijhoff, The Hague.
- Friedmann, J. / Weaver, C. (1979): Territory and Function. The Evolution of Regional Planning. London.
- Friedmann, John (1986): Regional Development in Industrialised Countries: Endogenous or Self-Reliant. In: Bassand, Brugger et al.: Self-reliant development in Europe. Theory, problems, action. Gower, Aldershot.

- Füeg, R. (1989): Die Herausforderung der Nordwestschweiz durch die Vollendung des EG-Binnenmarktes. in: Bürgin 1989, S. 133 - 194.
- Gaebeler, Jürgen (1989): Die Sägewirtschaft im Südwesten. Wirtschaft im Südwesten Mai 1989, S. 4-7. Industrie- und Handelskammern im Regierungsbezirk Freiburg, Freiburg.
- Gall, Lothar (1979): Gründung und politische Entwicklung des Großherzogtums bis 1848. In: Badische Geschichte - Vom Großherzogtum bis zur Gegenwart. Herausgegeben von der Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württe. Konrad Theiss Verlag, Stuttgart.
- Geschäftsführerkonferenz des Leiterkreises der Ev. Akademien in der BRD (1989): Vom Reden zum Tun. Frankfurt.
- Giencke, Rolf-Peter (1986): Raumordnerische Analysen und Perspektiven zur Wirtschaftsstruktur und zum Arbeitsmarkt in der Region Südlicher Oberrhein. in: RVSO 1986, S. 7-52. Freiburg.
- Gleich, Arnim von (1989): Der wissenschaftliche Umgang mit der Natur. Über die Vielfalt harter und sanfter Naturwissenschaften. Frankfurt: Campus.
- Gleich, Arnim von (1989): Der wissenschaftliche Umgang mit der Natur. Über die Vielfalt harter und sanfter Naturwissenschaften. Campus, Frankfurt/New York.
- Gleich, Arnim von/ Grimme, L. Horst (1990): Sanfte Biotechnologie für die Region Bremen. Eine Vorstudie im Rahmen des Programms 'Arbeit und Umwelt' des Senats der Freien Hansestadt Bremen. Universität Bremen, Fachbereich Biologie/-Chemie, Bremen.
- Gleich, Arnim von/ Lucas, Rainer/ Schleicher, Ruggero/ Ullrich, Otto (1987): Forschungsprojekt "Chancen und Risiken einer auf regionale Bedürfnisse ausgerichteten Technologiepolitik": Zwischenbericht. Forschungsprojekt Regionale Technologiepolitik, Wuppertal.
- Gleich, Arnim von/ Lucas, R./ Schleicher, R./ Ullrich, O. (1988): Forschungsprojekt "Chancen und Risiken einer auf regionale Bedürfnisse ausgerichteten Technologiepolitik", Abschlußbericht. Ein Projekt im Rahmen des Programms "Mensch und Technik - sozialverträgliche Technikgestaltung des Landes Nordrhein-Westfalen. 660 S. Wuppertal: Unveröffentlicht.
- Gleich, Arnim von/ Lucas, Rainer/ Schleicher, Ruggero (1988): Blickwende. Ansätze und Kriterien für eine regional- und bedürfnisorientierte Technologiepolitik. Werkstattbericht 33, Programm Sozialverträgliche Technikgestaltung, Hrsg. Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales NRW. Vermittlungsbüro "Mensch und Technik" (Graf Adolf-Str.44, 4 D 1), Düsseldorf.

- Gußfeld, Klaus-Peter (1989): Der Alpen-Güter-Transit zwischen Wunsch und Wirklichkeit. RaumPlanung 45, 1989, S. 120-127.
- Gütegemeinschaft Diätverpflegung (1989): Diät-Gütezeichen-Betriebe in der Bundesrepublik Deutschland und Österreich. Düsseldorf.
- Hahne, Ulf (1984): Ökologische Regionalentwicklung. Anmerkungen zu einer endogenen Entwicklung aus regionalökonomischer Sicht. Informationen zur Raumentwicklung 1/2. BfLR, Bonn.
- Hahne, Ulf (1989): Stärkung des Fremdenverkehrs im schleswigschen Binnenland - aber wie. In: Hensen / Hahnen / v.Ahnen: Sanfter Tourismus. Neue Wege für den Fremdenverkehr im schleswigschen Binnenland. Institut für Regionale Forschung und Information, Flensburg.
- Hamm, Ulrich (1986): Absatzbedingungen bei Produkten aus alternativer Erzeugung. In: Berichte über Landwirtschaft, Bd. 64
- Hauser, Siegfried (1985): Ansätze zur Analyse des Exports der südbadischen Wirtschaft. Freiburger Universitätsblätter, S. 62f.
- Häußermann, Hartmut/ Siebel, Walter (1987): Neue Urbanität. edition Suhrkamp, Frankfurt.
- Häußler, Gerhard/ Heller, Peter/ Rosenberger, Christel (1987): Tiefgekühlt und doch nicht haltbar! Das Lebensmitteldiktat der Konzerne. Ein Diskussionsbeitrag des Öko-Instituts. Freiburg: Dreisam Verlag
- Heppe, Ludwig (1964): Der Strukturwandel in der oberbadischen Zigarrenindustrie nach 1950 und seine Auswirkungen auf Beschäftigung und Landbewirtschaftung. Freiburg.
- IHK (1963): Denkschrift zum Entwicklungs-und Raumordnungsplan für das südliche Oberrheingebiet.
- IHK Baden - Württemberg, Arbeitsgemeinschaft der (1986): Schienen der Zukunft in Baden-Württemberg. Vorschläge der Wirtschaft für ein modernes Schienenkonzept im künftigen europäischen Schnellbahnnetz. Mannheim.
- Industrie- und Handelskammer Hochrhein-Bodensee (1990): Interne Statistik. Schopfheim.
- Industrie- und Handelskammer Südlicher Oberrhein (1990): Interne Statistik. Freiburg.
- Industrie- und Handelskammer Südlicher Oberrhein (1988): Jahresbericht 1987. Freiburg.

- Ipsen, Detlev (1989): Die Flexibilisierung von Raum und Zeit. Einige Bemerkungen zur Soziologie eines Konzeptes. In: Keim, Karl-Dieter (Hg.): Arbeit an der Stadt. S. 47-63. Bielefeld.
- Irmen, Eleonore/ Runge, Ludwig (1988): Aktuelle Informationen zur Situation und Entwicklung ländlicher Räume. In: Stand und Perspektiven der Forschungen über den ländlichen Raum, Schriftenreihe Forschung, Heft 464. Der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bonn.
- Kaiser, Wilhelm (1927): Die Industrialisierung und Proletarisierung der badischen Agrarbevölkerung. Heidelberg.
- Klaasen, Leo (1989): Entwicklung des europäischen Raumes durch regionale Zusammenarbeit. Raumforschung und Raumordnung, Heft 1/1989, S. 6-10.
- Kolodziej, K.-H. u.a. (1986): Arbeitsplätze in der Verpackungswirtschaft. Belastungsabbau und neue Arbeitsstrukturen. Schriftenreihe "Humanisierung des Arbeitslebens", Band 40. Campus, Frankfurt.
- Kommission der Europäischen Gemeinschaften (1989): Vorschlag für eine Verordnung des Rates über den biologischen Landbau und die entsprechende Kennzeichnung der landwirtschaftlichen Erzeugnisse und Lebensmittelhilfen. Brüssel.
- Körschges, Dieter (1981): Die Wirtschaft im Landkreis Emmendingen. Der Kreis Emmendingen, S. 328-336. Stuttgart.
- Kramer, Dieter (1990): Stellungnahme im Auftrag des Deutschen Naturschutzrings e.V Anhörung Fremdenverkehr im Ausschuß für Wirtschaft des Deutschen Bundestages, 07.05.1990 in Bonn.
- Kreibich, Rolf (1990): Konzept Emscher Park - Strukturwandel altindustrieller Standorte. Vortrag auf der Tagung "Sind Industriesysteme ökologisch reformierbar?", Jahrestagung der VÖW in Berlin 15.-17.6.1990.
- Krieger, Christine (1985): Regionales Wirtschaftswachstum und sektoraler Strukturwandel in der EG. Tübingen: C.P.Mohr.
- Krippendorf, Jost (1975): Die Landschaftsfresser. Tourismus und Erholungslandschaft - Verderben oder Segen. Bern.
- Krippendorf, Jost/ Messerli, P. u.a. (1982): Tourismus und regionale Entwicklung. Rüegger, Diessenhofen.
- Krippendorf, Jost/ Zimmermann u.a. (Hg.) (1988): Für einen anderen Tourismus. Fischer, Frankfurt.
- Kullen, Siegfried (1989): Baden-Württemberg - 3., aktualisierte Aufl Neubearbeitung. Klett Länderprofile. Klett, Stuttgart.

- Kunz, Dieter (1984): Stand und Entwicklung der Wirtschaftskraft in Bayern und Baden-Württemberg. Stuttgart: Institut für Südwestdeutsche Wirtschaftsforschung.
- Landesregierung Baden-Württemberg (1990): Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage der Fraktion GRÜNE: Tourismus und Umwelt. Landtag von Baden-Württemberg. Drucksache 10/3568. Stuttgart.
- Läpple (1989): Neue Technologien und Weltmarkttrends. in: Informationen zur Raumentwicklung 4/89.
- Laufer, Rudolf (1979): Industrie und Energiewirtschaft im Land Baden 1945 - 1952. München.
- Ludin, Hans (1989): Urlaub ohne Auto. Das Konzept der autofreien Urlaubsorte in der Schweiz. Vorträge zur Verkehrspolitik Band 5. BUND Baden-Württemberg, Freiburg.
- Ludwig/Has/Neuer (1990): Der neue Tourismus. Rücksicht auf Land und Leute. Beck, München.
- Lutz, B. (1984): Der kurze Traum immerwährender Prosperität. Eine Neuinterpretation der industriell-kapitalistischen Entwicklung im Europa des 20. Jahrhunderts. Frankfurt/Main.
- Marandon, Jean-Claude (1977): Ausländische Industrieansiedlungen in Grenzgebieten. in: Berichte zur deutschen Landeskunde, Bd. 51, S. 173-203.
- Martens, D. (1980): Grundsätze und Voraussetzungen einer regionalen Regionalpolitik. Informationen zur Raumentwicklung, Heft 5, 263-272. BfLR, Bonn.
- Mettler-Meibom, Barbara (1980): Grundzüge einer regionalen Regionalpolitik. Erfordernisse bei zunehmender Interregionalisierung und Internationalisierung der Produktion. Informationen zur Raumentwicklung Heft 5, 1980, S. 273.
- Michna, Rudolf: (1983): Ortenau. In: Borchardt: Geographische Landeskunde von Baden-Württemberg, S. 109-114. Stuttgart.
- Mohr, Bernhard (1980): Industrie im Schwarzwald. Aspekte regionaler und sektoraler Entwicklungen, Strukturen und Probleme. In: Liehl, E./ Sick, W.D.: Der Schwarzwald, S. 427-457.
- Mohr, Bernhard (1983): Elsässische Grenzgänge im Raum Freiburg im Breisgau. In: Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung: Staatsgrenzen und ihr Einfluß auf Raumstrukturen und Verhaltensmuster, Teil I, S. 70-95.
- Mohr, Bernhard (1987): Siedlungsentwicklung und Grenzgängerverkehr. In: Rheinfelder Neujahrsblätter, S. 73-86.

- Mohr, Bernhard (1988): Grundzüge und regionale Aspekte des verarbeitenden Gewerbes. in: Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, 1988, S. 321-334.
- Münzenmaier, Werner (1987): Sektorale Wirtschaftsstruktur und ihre Veränderung in den Stadt- und Landkreisen. Ergebnisse der Bruttowertschöpfung zu Marktpreisen 1970 bis 1984. In: Baden-Württemberg in Wort und Zahl 5/87, S. 171-177. Stuttgart.
- Mussler, Walter (1961): Gegenwartsprobleme von Industriearbeit und Landwirtschaft. Eine Untersuchung in ausgewählten Industriebetrieben unterschiedlicher Wirtschaftsgruppen des südbadischen Realteilungsgebietes. Freiburg.
- Naturfreundejugend Deutschlands in Zusammenarbeit mit dem DNR (Hg) (1989): 4. Allgäuer Gespräche zum Sanften Tourismus. Dokumentation. Redaktion Michael Bassemir, Bernd Räth. Naturfreunde Verlag Freizeit und Wandern, Stuttgart.
- Opaschowski, Horst W. (): Urlaub 89/90, Trendwende im Urlaubsverhalten? Die Grenzen grenzenlosen Reisens. Ergebnisse, Analysen und Tendenzen. Projektstudie zur Freizeitforschung.
- Opaschowski, Horst W. (1989): Wie arbeiten wir nach dem Jahr 2000. Freizeit-Impulse für die Arbeitswelt von morgen. Projektstudie zur Freizeitforschung. B.A.T Freizeit-Forschungsinstitut, Hamburg.
- Ott, Hugo (1979): Die wirtschaftliche und soziale Entwicklung von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Ende des Ersten Weltkriegs. In: Badische Geschichte - Vom Großherzogtum bis zur Gegenwart. Herausgegeben von der Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg. Konrad Theiss Verlag, Stuttgart.
- Ott, Bernd (1979): Politische Geschichte von 1850 bis 1918. In: Badische Geschichte - Vom Großherzogtum bis zur Gegenwart. Herausgegeben von der Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg. Konrad Theiss Verlag, Stuttgart.
- Piore, Michael/ Sabel, Charles (1985): Das Ende der Massenproduktion. Studie über die Requalifizierung der Arbeit und die Rückkehr der Ökonomie in die Gesellschaft. Berlin: Wagenbach.
- Porter, Michael (1989): Globaler Wettbewerb. Strategien der neuen Internationalisierung. o.O.: Gabler.
- Priebe, Hermann (1990): Die subventionierte Naturzerstörung. Plädoyer für eine neue Agrarkultur. Berlin: Goldmann Verlag.
- Regenrömer, Gabi/ Schmid, Michael (1989): Land. Die Wiederentdeckung bäuerlicher Direktvermarktung. Wien.

- Regierungspräsidium Freiburg/ Land Baden-Württemberg (Hrsg.) (1988): Verkehr am Oberrhein. Berichte - Thesen - Projekte. 1. Drei-Länder-Kongress 22./23. September 1988, Kehl am Rhein. Regierungspräsidium Freiburg, Freiburg.
- Regio Basiliensis (1988): Regio Report. Ein Modell für Europa! Regio Basiliensis, Basel.
- Regionalverband Hochrhein-Bodensee (1980): Regionalplan 1980. Waldshut-Tiengen.
- Regionalverband Hochrhein-Bodensee (1989): Regionale Energie- und Umweltanalyse für die Region Hochrhein-Bodensee - Endbericht. Stuttgart.
- RVSO (Regionalverband Südlicher Oberrhein) (1986): Wirtschaft und Arbeitsmarkt. Band 13. Freiburg.
- RVSO (Regionalverband Südlicher Oberrhein) (1989): Erste Planungsvorstellungen zur Fortschreibung des Regionalplans. Freiburg.
- Schäfer, Dorothee (1988): Nahverkehrsplanung als Beitrag zum Umweltschutz. Umweltverträglicher Nahverkehr im Landkreis Calw. In: Die Gemeinde (BWGZ) Jg. 111 (1988) S. 204-208. Bräuer Verlag und Druckerei, Weilheim-Teck.
- Schleicher, R./ v. Gleich, A./ Lucas, R. (1989): Regional- statt Weltmarktorientierung. Notwendiger Perspektivwechsel für eine menschen- und naturgerechte Technologiepolitik. In: Hücke/Wollmann: Dezentrale Technologiepolitik. Birkhäuser, Basel.
- Schleicher-Tappeser, Ruggero (1990): Ecological regional development - the discussion in West Germany and experiences in the "Bergisches Land". Paper for the 'Workshop on Innovation, Environmental Resource Management and Rural Economic Development', Limerick/Ireland 22-23 may 1989. Six Countries Programme, the international innovation network. EURES discussion paper 2/1990. EURES - Institute for regional studies in Europe, Freiburg.
- Schleicher-Tappeser, Ruggero (1990): Ökologische Regionalentwicklung. Zehn Thesen. EURES discussion paper 3/1990. EURES - Institut für Regionale Studien in Europa, Freiburg i.Br
- Schleicher-Tappeser, Ruggero (1990): Ökonomie und Ökologie im ländlichen Raum. EURES discussion paper 4/1990. ISSN 0938-1805. EURES - Institut für Regionale Studien in Europa, Freiburg i.Br
- Schleicher-Tappeser, Ruggero (1990): Zur Anwendung der Szenariomethode für die Entwicklung regionaler Perspektiven. EURES discussion paper 8/1990. Publikation in Vorbereitung. EURES - Institut für regionale Studien in Europa, Freiburg.
- Schleicher-Tappeser, Ruggero/ Gleich, Arnim von (1989): Regional- und bedürfnisorientierte Technologiepolitik im ländlichen Raum. Studie im Auftrag der Grünen

- im Landtag Baden Württemberg 1987/88. Schriftenreihe des IÖW 32/89. Institut für ökologische Wirtschaftsforschung, Berlin.
- Schmidt, Albert u.a. (1986): Auswirkungen von Waldschäden auf ausgewählte Landschaftsfaktoren im Gebiet des RVSO. Beiträge der ARL, Bd. 95. Hannover.
- Schulz, Gudrun (1982): Die nördliche Ortenau. Heidelberg.
- Schulz, Werner (1988): Die sozialen Kosten des Autoverkehrs. Vortrag im Rahmen der Internationalen Straßenverkehrskonferenz ICC Berlin - 6.-9. Sept. 1988.
- Sick, Wolf-Dieter (1987): Der alternativ-biologische Landbau als agrargeographische Innovation am Beispiel des südlichen Oberrheingebietes. Freiburg.
- Sinz, M./ Steinle, Wolfgang (1989): Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Europäischer Binnenmarkt. In: Raumordnung und Raumforschung, Nr. 1, S. 10-21.
- Smeral, Egon (1990): Tourismus 2000. Analysen, Konzepte und Prognosen. Signum Verlag, Wien.
- Socialdata - Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung GmbH (1990): Zahlen und Fakten zur Mobilität. Mobilität - Eine Informationsreihe der Verkehrsgemeinschaft Freiburg zum öffentlichen Personennahverkehr Nr. 1. Verkehrsgemeinschaft Freiburg, Freiburg.
- Stadelbauer, Jörg (1989): Zur geographischen Erfassung und Klassifikation von Umweltproblemen im Süden des oberrheinischen Tieflandes. in: Regio Basiliensis, März 1989, S. 161-178. Basel.
- Stadelbauer, R. (1983): Markgräflerland und Breisgau. In: Borchardt 1983, S. 97-108. Stuttgart.
- Stadler, Rudolf (1989): Baden-Württemberg - Schwerpunkt der Nebenerwerbslandwirtschaft. In: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Baden-Württemberg in Wort und Zahl 9/1989. Stuttgart.
- Stärkel, Meinhard (1987): Außerbetriebliche Berufsstruktur von Zu- und Nebenerwerbslandwirten. In: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Baden-Württemberg in Wort und Zahl 7/1987. Stuttgart.
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (1989 a): Statistik von Baden-Württemberg, Bd 400. Gemeindestatistik 1989, Heft 3, Stuttgart.
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (1989 b): Statistik von Baden-Württemberg, Bd 408. Die Land- und Forstwirtschaft 1988. Stuttgart.

- Stiens, Gerhard (1986): On the Future of Settlement Structures. Scenarios on spatial developments in the Federal Republic of Germany. In: Futures, February 1986, pp. 24-39.
- Stiens, Gerhard (1987): Auf dem Wege zu einer regionalistischen Raumorganisation. Über Dezentralisierungstendenzen in der Bundesrepublik Deutschland unter räumlichen Aspekten. Geographische Rundschau 39 (1987), Heft 10.
- Stöhr, W. (1981): Development from below: the bottom-up and periphery-inward development paradigm. In: Stöhr, W./ Taylor, D.R.F (ed.): Development from above or below. John Wiley, Chichester.
- Stöhr, Walter B. (1986): Changing external conditions and a paradigm shift in regional development strategies. In: Bassand, Brugger et al.: Self-reliant development in Europe. Theory, problems, action. Gower, Aldershot.
- Thomas, Frieder (1990): Ökologische und regionale Agrarpolitik. Am Beispiel Milchwirtschaft in Südbaden. Werkstattreihe Nr. 67. Freiburg: Öko-Institut
- VCD (1988): Liberalisierung des europäischen Güterverkehrsmarktes. Chance oder Gefahr. Bonn.
- VCS Bern (1989): Auswertung Seminar Freizeitverkehr vom 22./23. November 1988 in Interlaken. VCS Sektion Bern, Postfach 9, CH-3000 Bern 6, Bern.
- Verkehrsgemeinschaft Hochschwarzwald (1981): Der Fremdenverkehr im Fremdenverkehrsjahr 1981. Verkehrsgemeinschaft Hochschwarzwald: Jahresbericht 1981.
- Vollmer, Franz X. (1979): Die 48er Revolution in Baden. In: Badische Geschichte - Vom Großherzogtum bis zur Gegenwart. Herausgegeben von der Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg. Konrad Theiss Verlag, Stuttgart.
- Wackermann, Gabriel (1979): Les Comportements Socio-Economiques Induits par l'Amenagement Autoroutier. In: Bulletin de l'Association Geographique Francaise, No. 464, S. 307-315. Paris.
- Wackermann, Gabriel (1987): Les nouveaux enjeux de l'espace Alsacien. in: L'information géographique, No. 51, S. 89 -102.
- Wackermann, Gabriel (1988): Problématique de l'aménagement du territoire dans l'espace multinational du Rhin Supérieur jusqu'en 1983. Mulhouse.
- Weinacht, Paul-Ludwig (1979): Die politische Nachkriegsentwicklung und die Auseinandersetzungen um den Südweststaat - Land Baden (Südbaden). In: Badische Geschichte - Vom Großherzogtum bis zur Gegenwart. Herausgegeben von der Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg. Konrad Theiss Verlag, Stuttgart.

- Wessel, Bernd (1990): Tourismus und Umwelt am Beispiel Schwarzwald. Vortrag am "Forum Sanfter Tourismus" am 4./5. Juli 1990 in Todmoos.
- Winke, H. (1983): Wirtschaftliche Entwicklung in Baden und Württemberg. Ott, A.E.: Die Wirtschaft des Landes Baden-Württemberg. Stuttgart.
- Wirtschaft im Südwesten (1985): Fremdenverkehr. Heft 9, S. 573f.
- Wirtschaft im Südwesten (1985): Umweltschutzindustrien in Südbaden. Heft 11, S. 751f.
- Wirtschaft im Südwesten (1986): Transport. Heft 5/1986, S. 1-6.
- Wirtschaft und Standort (1988): Grenzüberschreitende Wirtschaftsregion Oberrhein-Hochrhein.
- Zeller (1981): Das Handwerk. Landkreis Emmendingen, S. 337-340. Stuttgart.

Ein neuer Wirtschaftsstil, der den ökologischen Anforderungen besser gerecht wird als das industrialistische Entwicklungsmodell, könnte sich vermutlich zuerst in gemischt strukturierten Regionen außerhalb der alten Ballungsräume herausbilden. Dies ist die zentrale These dieser Untersuchung. Nach einer knappen Einführung in den theoretischen Hintergrund einer eigenständigen und ökologisch orientierten Regionalentwicklung wird hier konkret Südbaden untersucht, das als Teil einer grenzüberschreitenden Region am Oberrhein verstanden wird. Mit Hilfe eines speziellen Instrumentariums werden Potentiale und Schwachstellen analysiert und darauf aufbauend Bausteine für ein nachhaltiges Entwicklungskonzept skizziert. Ausführlich wird der Bereich Tourismus untersucht. Die Schlußfolgerung dieser Studie ist: Südbaden hätte bei geeigneten Bemühungen besonders gute Chancen, sich zu einer ökologischen Modellregion zu entwickeln.