

Fakulta sociálních věd Univerzity Karlovy v Praze

Institut mezinárodních a teritoriálních studií

Katedra německých a rakouských studií

Jan Zajíc

Strukturpolitik der Stadt Duisburg

in den Jahren 1994 - 2004

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: PhDr. Miroslav KUNŠTÁT, Ph.D.

PRAHA 2007

Prohlašuji, že jsem uvedenou práci vypracoval samostatně a na základě uvedených pramenů a literatury.

V Praze, dne 16. května 2007



INHALTSANGABE

1. Einleitung	5
2.1. Definition der Strukturpolitik	11
2.2. Konzeptgruppen der Strukturpolitik	13
2.3. Institutionelle Basis	13
2.4. Instrumente der Wirtschaftsförderung	16
2.5. Profil der Gemeinde	19
2.6. Kritik der Strukturpolitik	20
3.1. Geschichte Duisburgs	22
3.2. Politik, Wahlen	25
4.1. Gesellschaft für Wirtschaftsförderung	32
4.2. Beschäftigungs- und Qualifizierungspolitik	37
4.2.1. Qualifizierungszentrum Rheinhausen	39
4.2.2. Gesellschaft für Beschäftigungsförderung	40
4.2.3. Sprungbrett	41
4.2.4. Job Profi Center Duisburg	42
4.3. Forschung und Entwicklung	44
4.3.1. Universität Duisburg-Essen	45
4.3.2. Technologiepark Neudorf	47
5.1. Internationale Bauausstellung Emscher Park	49
5.1.1. Landschaftspark Duisburg-Nord	53
5.2. Innenhafen	56
5.2.1. Ausgangssituation	56
5.2.2. Projektskizze	58
5.2.3. Kultur	62
5.2.4. Wirtschaft/Kommerz	65
5.2.5. Bewertung	68

5.3. Logport	70
5.4. Multi Casa	77
5.5. Call Center-Metropole Duisburg	85
6. Resümee	88
7. Quellenverzeichnis	94
7.1. Literatur	94
7.2. Zeitschriften	99
7.3. Periodika	100
7.4. Elektronische Quellen	100
7.5. Sonstiges	102

1. Einleitung

Die vorgelegte Diplomarbeit beschäftigt sich mit der Problematik der Strukturpolitik einer Stadt im Ruhrgebiet, welche neben vielen anderen Städten in ihrer Umgebung in besonderem Maße mit dem industriellen Wandel der letzten Jahrzehnte zu kämpfen hatte und auch weiterhin zu kämpfen hat.

Duisburg als Stadt am Rhein, im Kreuzungspunkt wichtiger europäischer Nordsüd- und Ostwest-Handelswege, mit reichen Kohlevorkommen und einem großen Absatzmarkt in unmittelbarer Nähe war der geradezu ideale Standort für die eisenerzeugende Industrie und viele weiter verarbeitende und ergänzende Industriezweige. Da im Revier fast nur Kohle und Stahlunternehmen und deren vor- und nachgelagerte Unternehmen angesiedelt waren, brach mit dem Untergang des Stahlsektors im Revier Mitte der 1980er Jahre die Regionalkrise aus. Die Rigidität der Wirtschafts- und auch der Infrastruktur ebenso wie die damalige sektoral ausgerichtete Strukturpolitik verstärkten die Probleme in der Region. Das Tempo der Veränderungen und Umschichtungen hat in ganz Nordrhein-Westfalen dramatisch zugenommen. Vom Arbeitsplatzabbau besonders betroffen war gerade die Stadt Duisburg. Hier sind seit 1980 fast 64.000 Arbeitsplätze im produzierenden Bereich verloren gegangen – dies ist nahezu jeder zweite Arbeitsplatz (- 48 %).

Leichtfertig könnte der Eindruck entstehen, dass Duisburg als eine im Ruhrgebiet integrierte Stadt eigentlich von den Vorteilen der Region profitieren sollte: a) größter Ballungsraum mit mehr als 5 Millionen Einwohnern und damit einem riesigen Kundenpotential; b) hervorragende Erreichbarkeit im mittel- und westeuropäischen Wirtschaftsraum; c) beste Infrastruktur; d) reichhaltiges und industrieerprobtes Beschäftigungspotential; e) dichteste Hochschullandschaft; f) große Erfahrungen in der Bewältigung des Strukturwandels; g) tragfähiges soziales Netz und Tradition in sozialer Verantwortung und Solidarität. Die Realität sieht jedoch weit differenzierter aus.

In dieser Diplomarbeit hat sich der Autor bemüht die Strukturpolitik der Stadt Duisburg der Jahre 1994 bis 2004 zu analysieren. Selbst aus einer tschechischen, stark industriell geprägten Stadt kommend wollte er wissen, mit Hilfe welcher Instrumente der Übergang von Schwerindustrie zur immer stärker werdenden Dienstleistungsindustrie bewältigt wurde. Gewählt wurden die letzten zehn Jahre, also die letzten zwei fünfjährigen Amtsperioden, an denen die Vertreter der SPD die Mehrheit im Stadtrat bildeten und damit auch die Oberbürgermeisterin Bärbel Zieling stellten. Welche Akteure beteiligten sich an der

Strukturpolitik und welche Projekte sollten den Strukturwandel bringen – diese zwei Fragen sind als der Hauptinhalt der Diplomarbeit zu verstehen.

Die Strukturpolitik hat die Aufgabe, die wirtschaftlichen Strukturen und Aktivitäten in den Städten und Regionen so zu ordnen, zu beeinflussen oder unmittelbar festzulegen, dass die Ergebnisse des Wirtschaftsprozesses für die Gesamtwirtschaft und ihre Teilräume dem für die Gesellschaft maßgeblichen Zielsystem bestmöglich entsprechen – so lautet eine der vielen Definitionen. Die Wirtschaftsförderung ist also das zentrale Instrument, das Ziel der Gemeinden eines wirtschaftlichen Wohlergehens zu realisieren, die sich selbst als Industrie- und Gewerbestandort verstehen.

Bevor in dieser Diplomarbeit konkrete Vorhaben vorgestellt werden, müssen verschiedene Konzeptgruppen der Regionalpolitik definiert werden, wobei all diese Ansätze das Nachholen der Entwicklung in benachteiligten Regionen zum Ziel haben. Als institutionelle Basis dient das Gesetz zur „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) aus dem Jahr 1969, sowie die Art. 91a und 104a GG, welche die rechtliche Grundlage für wirtschaftsfördernde Aktivitäten auf der Ebene der Gemeinde bilden.

Nach einer kurzen Darstellung der Geschichte Duisburgs wird näher auf die Kommunalwahlprogramme der Sozialdemokraten seit 1989 eingegangen. Es soll anhand konkreter Beispiele dargestellt werden, inwieweit die Strukturpolitik in den Wahlen wahrgenommen wurde und welche Verbesserungen man im Falle eines Sieges versprach. Da es sich um vier nacheinander folgende Wahlprogramme (also der Jahre 1989, 1994, 1999 und 2004) handelt, kann auch die Frage beantwortet werden, welche Entwicklungen es im Falle von Vorhaben gegeben hat, bzw. ob die Wahlversprechen auch eingehalten wurden.

Nach dem einführenden Teil der Diplomarbeit folgt der Teil, welcher sich mit einzelnen Akteuren der Strukturpolitik auf lokaler Ebene beschäftigt. Insbesondere die Gesellschaften für Wirtschaftsförderung heben oft bemerkenswert deutlich ihre Rolle als Interessenvertreter hervor – sicherlich auch, um Unternehmen für sich zu interessieren: „Wir sind Lobby und Anwalt der Wirtschaft gegenüber Politik und Verwaltung“, stellt etwa die GFW Duisburg fest. Politik und Verwaltung wiederum akzeptieren zunehmend, dass die Wirtschaftsförderung versucht, sich abzugrenzen und als Interessenvertreter der Wirtschaft zu definieren und zu profilieren. Es war gerade die Gesellschaft für Wirtschaftsförderung in Duisburg, welche 1988 als erste privat-öffentliche Wirtschaftsförderung (PPP) im Ruhrgebiet gegründet wurde. Sie kann demnach auf eine längere Tradition zurückblicken – in der Diplomarbeit soll dargestellt werden, auf welchen Themenfeldern sie aktiv ist und wie ihre Zusammenarbeit mit anderen Akteuren aussieht.

Die tendenzielle Erhöhung der Qualifikationsanforderungen und die Verschiebung der Qualifikationsprofile gehören im Grunde zum normalen Erscheinungsbild der strukturellen Entwicklung in einer wachsenden Wirtschaft. Die Ursachen dafür liegen nicht nur in den Anteilsverschiebungen zwischen der Industrie und dem Dienstleistungssektor, sondern auch in den Tertiarisierungstendenzen innerhalb des industriellen Sektors. So ist eine funktionierende Beschäftigungs- und Qualifizierungspolitik enorm wichtig, wobei die bildungspolitische Option jedoch erst auf längere Sicht Erfolge verspricht, da die strukturelle Arbeitslosigkeit gerade jene Personengruppen trifft, die ihre Ausbildungsphase weitgehend hinter sich haben. Das Qualifizierungszentrum in Duisburg-Rheinhausen bietet die Antwort auf die Frage, wie eine Diversifizierung, d.h. die Auffächerung der Branchenstruktur und der Produktpalette mit qualifizierten Arbeitskräften betrieben werden kann. Ebenfalls die Gesellschaft für Beschäftigungsförderung versteht ihr Ziel in der Ausbildung, Qualifizierung, Fortbildung und Umschulung, das Projekt „Sprungbrett“ soll vor allem jungen Arbeitslosen auf dem Weg zurück in den ersten Arbeitsmarkt Hilfe bieten.

Ein Nachziehen des Arbeitsangebots auf lange Sicht ist gewährleistet, wenn das Bildungssystem eines Landes gewissermaßen „wirtschaftsstrukturfreundlich“ ist. Dies ist dann der Fall, wenn es sich in seinen Schwerpunkten und Anforderungsprofilen möglichst vorausgreifend den Entwicklungen anpasst und somit für die jeweils auszubildende Generation von jungen Menschen bestmögliche Voraussetzungen schafft, um am Markt ein relativ hoch bewertetes Humankapital zu bilden und ein hohes Maß an Flexibilität und Mobilität zu sichern, die einer allzu raschen Abwertung dieses Humankapitals entgegenwirken – so ist die Rolle der Forschung und Entwicklung, welche in erster Linie von der Universität Duisburg-Essen betrieben werden, als sehr hoch einzuschätzen.

Bündelt man die Zusammenarbeit all dieser Akteure, können Projekte realisiert werden, welche in erster Linie dem Abbau der Arbeitslosigkeit, der Arbeitsplatzsicherung und der steigenden Perspektive der Stadt als Zukunftsstandort dienen sollen. Unter dem Deckmantel der Internationalen Bauausstellung Emscher Park wurden zwei Vorhaben durchgeführt, welche als perfektes Beispiel der Umwandlung einer einst monostrukturell orientierten Industrie dargestellt werden können. Der Landschaftspark Duisburg-Nord, aber vor allem der Innenhafen Duisburg zeigen, wie trostlose Gegenden in moderne, beliebte Orte der Arbeit und der Freizeit umgewandelt wurden. Durch das Zusammenspiel von Landschaft, Wasser, Architektur und Infrastruktur sowie mediterranem Flair und Lebenslust (schicke Restaurants haben sich in den neuen Speichern eingefunden) hat sich dieser Innenhafen in den

Augen der Bevölkerung als erfolgreicher Ort für den Strukturwandel positioniert. Und Akzeptanz bei der Bevölkerung schafft auch Akzeptanz bei Investoren und Nutzern!

Die weit reichende Deindustrialisierung hat auch die Identität der Stadt verändert. Der frühere Slogan „Stadt Montan“ ist längst verschwunden. Das im Stadt-Marketing benutzte „Duisburg am Rhein“ signalisiert ein neues Selbstverständnis als „Niederrhein-Metropole“. Durch die perfekte Lage im Zentrum Westeuropas und durch die immer stärker werdende Globalisierung, wo Güter von Punkt A zu Punkt B transportiert werden müssen, hat ebenfalls Duisburg hinzugewonnen. Duisburg hat es verstanden einen Umschlagort vorzubereiten und erfolgreich zu vermarkten, der auf die Gegebenheiten der modernen Zeit reagiert. Es entstanden Zentren, von wo aus die Sparte eines Herstellers auf dem ganzen Kontinent gelenkt wird, von wo Güter aus weiten Ländern ankommen und nach kürzester Lagerung auch weitertransportiert werden. Das steigende Volumen der transportierten Güter führt zur Not, dass neben Lastkraftwagen auch andere Transportmöglichkeiten in Betracht gezogen werden müssen. Gibt es Orte, wo die Logistiksparte von LKW's, der Bahn, von Schiffen und sogar von Flugzeugen gemanagt werden kann, könnte man die Annahme vertreten, dass diese zum Erfolg prädestiniert sind. Duisburg ist die Antwort darauf.

Aber auch weniger erfolgreiche Projekte wurden von den Stadtvätern lange Jahre unterstützt. Die ehemalige Stadt Montan wollte wieder an Selbstbewusstsein gewinnen, sich als starke Stadt präsentieren, wo es erneut attraktiv geworden ist hinzufahren und einzukaufen. So entstand das Modell eines gigantischen Einkaufszentrums namens Multi Casa, welches bis dahin gekannte Dimensionen sprengen sollte. Dies stellte sich als ein Problem dar, als plötzlich die Frage aufkam, was denn danach mit der Innenstadt passieren würde. Das Projekt Multi Casa kann als ein Vorhaben verstanden werden, von welchem die Stadtväter lange Zeit überzeugt gewesen waren, obwohl sie klare Fakten eigentlich des Besseren belehrt haben sollten. Für das Image einer Stadt scheint man vieles zu tun und riskiert dabei, dass die Stadtentwicklung wegen groß angelegten Plänen auch auf lange Zeit blockiert werden kann.

Es sind gerade häufig auftretende Nebenwirkungen oder Fehleinschätzungen, welche gut gemeinte Pläne wie ein Kartenhaus ineinander fallen lassen können. In der Praxis werden die Kommunen allein schon durch die von außen auf sie einwirkenden Umstände der Knappheit und Begehrtheit der mobilen Produktionsfaktoren gezwungen, Wirtschaftsförderung zu betreiben. Dabei spielt es keine Rolle, ob dieser Standortwettbewerb von den Kommunen gewollt wird oder nicht. Es bleibt den Kommunen keine andere Wahl, als in diesen Konkurrenzkampf einzutreten und zu versuchen, sich dort zu behaupten. In

welch gefährliche Dimensionen dies führen kann, wird ebenfalls in der Diplomarbeit dargestellt.

Die Strukturpolitik im Allgemeinen ist ein Thema, über welches viel und gerne geschrieben wird. Der Autor dieser Diplomarbeit forschte nach Quellen in erster Linie in den Universitätsbibliotheken in Duisburg und Düsseldorf, wobei er festgestellt hat, dass schon existierende Werke die Strukturpolitik eher im globaleren Sinne darstellen. Eher selten sind Analysen der Strukturpolitik auf regionaler oder sogar lokaler Ebene zu finden. Es sollte dabei im Interesse einer jeden Stadt sein herauszufinden, was schief läuft und anders angepackt werden sollte. Der Blick eines Außenstehenden, welcher mit der Stadt nicht emotional verbunden ist, kann objektive Antworten auf die Frage liefern, wo die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Akteuren verbessert werden sollte, welche Projekte weniger und welche Projekte mehr vernünftig erscheinen. Alljährlich erscheinende Schriften oder Berichte aus der Feder von Mitarbeitern der Ratsverwaltung können wertvolle Informationen bieten, sollten jedoch nicht als wirklich objektive Quelle verstanden werden, da weniger gut verlaufende Vorhaben oft nur am Rande oder überhaupt nicht erwähnt werden, Erfolge dagegen überproportional hervorgehoben werden.

Neben den Quellen allgemein zur Strukturpolitik, welche in den genannten Bibliotheken studiert wurden, war der Autor der Diplomarbeit auf Schriften der untersuchten Akteure angewiesen. Gespräche mit Vertretern dieser Institutionen wurden gesucht und teilweise auch durchgeführt, falls die Bereitschaft dazu auch auf der anderen Seite da war. In der modernen Zeit stellt auch das Internet eine überaus wichtige Quelle dar. Viele Projekte werden von den Realisatoren selbst dargestellt, aber auch von anderen Seiten betrachtet. Viele Bürgerinitiativen bieten im Internet ihre Meinung zu den Themen dar, so dass ein Bild entstehen kann, welches aus mehreren Blickwinkeln besteht. Vor allem im Falle von Multi Casa war die Debatte sehr intensiv, sehr viele Internetforen sind entstanden, welche in ihrer Objektivität mit Vorsicht zu genießen sind, aber auch relevante Informationen bieten können.

Leider nicht alle Ziele dieser Diplomarbeit konnten durchgeführt werden. Im Falle von Neuansiedlungen (in erster Linie auf das Logport-Gelände) interessierte sich der Autor dieser Diplomarbeit für die Beweggründe von Firmen nach Duisburg umzusiedeln oder dort ihre Kapazitäten auszubauen. Die absolute Mehrheit der angesprochenen Firmen reagierte auf die gestellten Fragen in Form eines Fragebogen aber mit Schweigen, so dass die vom Autor der Diplomarbeit präsentierten Thesen leider nicht direkt bestätigt werden konnten.

Ohne die Hilfe, Ratschläge und Korrekturen von vielen Personen wäre die Realisierung dieser Diplomarbeit weit komplizierter geworden. Dank gehört deshalb allen, welche tatkräftig mitgeholfen und mitgelesen haben. In erster Linie möchte ich mich bei Professor Jiří Pešek und Dr. Miroslav Kunštát von der Fakultät für Sozialwissenschaft der Karlsuniversität in Prag bedanken. Danken möchte ich ebenfalls den Mitarbeitern des Presse- und Kommunikationsamtes der Stadt Duisburg, welche bereit waren eine unglaubliche Fülle von Informationen zur Verfügung zu stellen.

In Berlin, den 16. Mai 2007

Jan Zajíc

2.1. Definition der Strukturpolitik

Der Begriff der Strukturpolitik¹ ist in Theorie und Praxis nicht eindeutig definiert, wird aber überwiegend gleichgesetzt mit regionaler Wirtschaftspolitik.² Sie hat die Aufgabe, die wirtschaftlichen Strukturen und Aktivitäten in den Städten und Regionen so zu ordnen, zu beeinflussen oder unmittelbar festzulegen, dass die Ergebnisse des Wirtschaftsprozesses für die Gesamtwirtschaft und ihre Teilräume dem für die Gesellschaft maßgeblichen Zielsystem bestmöglich entsprechen.³ Fragt man in Fachkreisen, bei Verwaltungspraktikern und Politikern nach den Zielen der kommunalen Wirtschaftsförderung, erhält man Antworten wie „Schaffung von Arbeitsplätzen“, „höheres Gewerbesteueraufkommen“, „ausgewogenere Wirtschaftsstruktur“, aber auch „Neuansiedlung“, „Bestandspflege“, „High-tech-Orientierung“, um nur die häufigsten zu nennen. Diese Begriffe und Aspekte stehen meist beziehungslos nebeneinander. Ein ausgefeiltes Zielsystem mit klaren Unterscheidungen zwischen Oberzielen und Unterzielen existiert oft nicht.⁴

Das wirtschaftliche Wohlergehen ist wohl die wichtigste kommunale Aufgabe. Die kommunale Wirtschaftsförderung hat seit Jahren ausweislich entsprechender Erhebungen des Deutschen Instituts für Urbanistik (DIFU) unter den Mitgliedsstädten einen hohen Stellenwert. Er wechselt sich mit dem Problembereich des Umweltschutzes im weitesten Sinne regelmäßig in der Führungsrolle ab.⁵ Probleme des Strukturwandels wurden immer zuerst lokal spürbar, insbesondere auch in einer Region, die aufgrund ihrer verwaltungsmäßigen Zersplitterung keine eigene Vertretung hat. Wie die Kommunen insgesamt die Strategien und Instrumente der Daseinsfürsorge zuerst entwickelten und erst später an zentrale staatliche Instanzen abtraten, so reagierten auch die Kommunen des Ruhrgebiets schon seit den Zeiten der alten preußischen Verwaltungselite als erste auf die Strukturprobleme und versuchten wenigstens Grundzüge von „Ordnung“ im Raum zu schaffen. Auch setzten früh Versuche einer Wirtschaftsförderungspolitik ein, die sich der

¹ In Nordrhein-Westfalen wird der Termin „Strukturpolitik“ mit dem Termin „Regionalpolitik“ gleichgesetzt.

² Spehl, Harald: Regionalpolitik, in: Handwörterbuch der Volkswirtschaft, Wiesbaden 1980, S. 1092-1103.

³ Spehl, Harald: Nachhaltige Entwicklung – ein neuer Ansatz für das Europa der Regionen, Tübingen 1995, S. 307.

⁴ Milbradt, Georg W.: Ziele kommunaler Wirtschaftsförderung. In: EHLERS, Dirk (Hrsg.): Kommunale Wirtschaftsförderung, Köln 1990, S. 3.

⁵ Vgl. Milbradt, Kommunen – Motor oder Wirtschaftsförderung?, In: Industrie- und Handelskammern des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.), Wirtschaftsförderung in den Kommunen, 2. Kommunalpolitisches Forum am 24. Juni 1988 in Köln, S. 15.

Ansiedlung, der Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur und auch schon früh der Bestandspflege widmete.⁶

Die Wirtschaftsförderung ist also das zentrale Instrument das Ziel der Gemeinden eines wirtschaftlichen Wohlergehens zu realisieren, die sich selbst als Industrie- und Gewerbestandort verstehen. Solche Gemeinden betrachten die Wirtschaftsförderung als wichtige und originäre Aufgabe zur Sicherung und Schaffung der ökonomischen Lebensgrundlage und Lebensqualität ihrer Bürger, auch wenn sie in erster Linie die Unternehmen als Zielgruppe ansprechen.⁷ Sie wird umso bedeutender, je stärker die Wohlfahrt der Gemeinde beispielsweise aufgrund des Strukturwandels oder negativer gesamtwirtschaftlicher Einflüsse von Arbeitslosigkeit, sinkenden Einnahmen sowie von der Abwanderung der Bevölkerung und Unternehmen bedroht ist.⁸

In Duisburg kann man durchaus von einer prekären finanziellen Lage sprechen. Seit 1992 hat die Stadt Duisburg, wie die meisten kreisfreien Städte⁹ Nordrhein-Westfalens, keinen ausgeglichenen Haushalt mehr gehabt. Trotz enormer Konsolidierungsanstrengungen war der Anstieg der strukturellen Unterfinanzierung nicht aufzuhalten. Der Haushalt der Stadt wird nach einschränkenden Vorschriften des § 81 GO NRW bewirtschaftet.¹⁰ Die Verschuldung spielt aufgrund restriktiver Regelungen im Vergleich zu Bund und Ländern eine eher untergeordnete Rolle. Nur 2,7 % der Gemeindeausgaben wurden über Kredite finanziert.¹¹ Der verinnerlichte Sparzwang trägt aber der realistischen Einschätzung Rechnung, dass kurz- und mittelfristig kaum zusätzliche Finanzmittel seitens des Bundes und Landes zu erwarten sind, weil die Finanzkrise das gesamte föderale System erfasst hat. Weiterhin werden die Folgen der Wirtschaftskrise und die Aufgabenüberwälzung durch Bund und Land die Ausgabenseite der kommunalen Haushalte noch lange, vor allem über die Sozialhilfe und sonstige sozialen Leistungen, belasten.¹²

⁶ Stefan Goch: Eine Region im Kampf mit dem Strukturwandel – Bewältigung von Strukturwandel und Strukturpolitik im Ruhrgebiet, Essen 2002, S. 480.

⁷ Ameln von, Ralf (1990): Planung, Organisation und Instrumente kommunaler Wirtschaftsförderung. In: Ehlers, Dirk (Hrsg.): Kommunale Wirtschaftsförderung. Köln, S. 19 und 23.

⁸ Naßmacher, Karl-Heinz (1991): Kommunale Wirtschaftspolitik. In: Blanke, Bernhard (Hrsg.): Staat und Stadt. PVS Sonderheft 22/1991, Opladen, S. 442.

⁹ Eine kreisfreie Stadt ist eine kommunale Gebietskörperschaft, die nach dem Kommunalrecht Deutschlands neben dem eigenen und übertragenen Wirkungskreis einer Gemeinde und eines Landkreises auch die Aufgaben der unteren staatlichen Verwaltungsbehörde namens des Staates in eigener Zuständigkeit erledigt. Im Bereich der allgemeinen und inneren Verwaltung ist das Stadtgebiet einer kreisfreien Stadt damit staatsfrei.

¹⁰ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg 2004, S. 73

¹¹ Kost, Andreas: Kommunalpolitik in Nordrhein-Westfalen, Bonn 2003, 320

¹² Lars Holtkamp: Kommunale Haushaltspolitik. In: Uwe Andersen (Hrsg.): Kommunalpolitik in NRW im Umbruch. S. 234.

2.2. Konzeptgruppen der Regionalpolitik

Als wesentliche Konzeptgruppen der Regionalpolitik sind entwickelt worden:

- die kapitalorientierte Regionalpolitik: Auf interregionale Mobilität des Kapitals ausgerichtete Regionalpolitik, d. h. Arbeitsplätze zu den Menschen.
- die arbeitnehmer- oder arbeitsorientierte Regionalpolitik, auch bildungsorientierte oder ausbildungsorientierte Regionalpolitik: der Mensch steht im Mittelpunkt, Ausbildung vermindert Abwanderungsrisiko.
- die innovationsorientierte Regionalpolitik: Der Engpass ist nicht die Finanzierung von Investitionen, sondern das Wissen um Innovationen und ihre Anwendung.
- die technologieorientierte Regionalpolitik: Technologie ist zum entscheidenden Engpass geworden, es geht um Entwicklung neuer Technologien und deren Transfer.
- die entwicklungsphasenorientierte Regionalpolitik: Es werden unterschiedliche Phasen der Unternehmensentwicklung und Typen von Unternehmen zum Hauptgegenstand der Regionalpolitik erklärt: Neugründungen, kleine und mittlere Betriebe, Großunternehmen, schnell wachsende Betriebe usw.

All diese Ansätze haben das Nachholen der Entwicklung in benachteiligten Regionen (ländliche Regionen oder Umstrukturierungsregionen) zum Ziel. Dieses Nachholen soll durch schnelleres Wachstum von Industrie und Dienstleistungen, durch Schritthalten mit entwickelten Regionen bzw. Aufholen zu ihrem Niveau erreicht werden.¹³ In der Diplomarbeit soll anhand konkreter Beispiele gezeigt werden, für welche Konzeptgruppe sich die Stadt Duisburg entschieden hat, bzw. welche Konzeptgruppe dominiert.

2.3. Institutionelle Basis

Die institutionelle Basis für die regionale Strukturpolitik in der Bundesrepublik wurde durch das Gesetz zur „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) im Jahre 1969 gelegt. Unter dieser Gemeinschaftsaufgabe wird von einem Planungsausschuss, der aus Repräsentanten des Bundes und der Länder gebildet wird, jährlich ein Rahmenplan erstellt. Dieser legt nach bestimmten Kriterien die zu fördernden Regionen fest, die Schwerpunkorte (Wachstumszentren, zentrale Orte), auf welche die Förderung konzentriert werden soll, die maximalen Fördersätze, das Fördervolumen und dessen Verteilung zwischen den Ländern und andere Regeln, durch welche die Koordination und Harmonisierung der Regionalpolitik gewährleistet werden soll.

¹³ SPEHL, Harald: Nachhaltige Entwicklung – ein neuer Ansatz für das Europa der Regionen, Tübingen 1995, S. 308.

Laut Professor Blotevogel von der Universität Dortmund soll den Rahmenplan verfolgend die gewerbliche Wirtschaft gefördert werden bei Errichtung, Ausbau, Umstellung oder grundlegender Rationalisierung von Gewerbebetrieben. Seit 1990 (aufgrund der deutschen Wiedervereinigung und einer besseren Abstimmung mit der EU-Regionalpolitik) wird auch die wirtschaftsnahe Infrastruktur gefördert, d.h. Erschließung von Industriegeländen, Ausbau von Verkehrsverbindungen, Energie- und Wasserversorgungsanlagen, öffentlichen Fremdenverkehrseinrichtungen, Errichtung und Ausbau von Ausbildungs-, Fortbildungs- und Umschulungsstätten.¹⁴

Die rechtliche Grundlage für die wirtschaftsfördernden Aktivitäten auf der Ebene der Gemeinde mag auf den ersten Blick kompliziert aussehen. Art. 91a GG sowie Art. 104a GG erfassen wesentliche Bereiche der regionalen Wirtschaftspolitik, enthalten aber keine das gesamte Aufgaben- und Maßnahmenspektrum umfassende Regelung. Für die Kompetenzabgrenzung auf den von Art. 91a GG und Art. 104a GG nicht erfassten Bereiche der regionalen Wirtschaftspolitik ist von Art. 30 GG auszugehen, der die Aufgabenwahrnehmung den Ländern zuweist, soweit das Grundgesetz nicht ausdrücklich eine Regelung zugunsten des Bundes trifft. Regionale Wirtschaftspolitik ist als Aufgabe im Grundgesetz nicht ausdrücklich erwähnt.¹⁵

Laut Art. 28 Abs. 2 GG steht den Gemeinden das Recht zu, „...alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze in eigener Verantwortung zu regeln.“ Auf der anderen Seite aber befinden sich die Gemeinden in das mehrstufige Hoheitsgefüge des Staates eingebettet und beziehen als unterste Ebene von ihm abgeleitet ihre Hoheitsrechte.¹⁶ Sie sind in ihrem Handeln an die Gesetze und an ihre Treuepflicht gegenüber Bund und Land gebunden.¹⁷ Darüber hinaus sind sie auch eine dezentrale Verwaltungseinheit des föderativ aufgebauten Staates und bekommen von ihm Pflichtenaufgaben übertragen. So werden schätzungsweise 75-80 % der ausführungsbedürftigen Gesetze von der Kommunalverwaltung ausgeführt.

Die Selbstverwaltungsgarantie erlaubt den Gemeinden, die örtlichen Angelegenheiten im Rahmen der Gesetze selbst zu regeln. Die Unterscheidung zwischen örtlichen und überörtlichen Angelegenheiten kann nach unterschiedlichen Kriterien erfolgen. In der

¹⁴ <http://www.supplement.de/geographie/blotevog/raumord/natieb.htm> (5.7.2006)

¹⁵ Hesse, Joachim Jens – Benz, Angelika, Benz – Arthur, Backhaus-Maul, Arthur: Regionalisierte Wirtschaftspolitik – Das Beispiel „Zukunftsinitiative Montanregionen“, Baden-Baden 1991, S. 29.

¹⁶ Götz, Christian: Kommunale Wirtschaftsförderung zwischen Wettbewerb und Kooperation, Hamburg 1999, S. 48.

¹⁷ Klages, Karl Dieter – Lichtblau, Karl (1989): Kommunale Wirtschaftsförderung - eine unternehmerische Aufgabe für Städte und Gemeinden. In: Städte- und Gemeindebund 4/1989, S. 116.

Rechtswissenschaft ist das Territorium einer Gebietskörperschaft das zentrale Abgrenzungskriterium. In der Politikwissenschaft und Ökonomie grenzt man häufig anhand des Subsidiaritätsprinzips die örtlichen von den überörtlichen Angelegenheiten ab. Das Subsidiaritätsprinzip besagt in diesem Zusammenhang, dass übergeordnete staatliche Ebenen und andere Träger öffentlicher Verwaltung nur dann Zuständigkeiten in Anspruch nehmen dürfen, wenn Gemeinden diese Aufgaben nicht oder nur unzureichend erfüllen können.¹⁸

Das kommunale Finanzsystem ist so gestaltet, dass den Gemeinden nur eingeschränkte Möglichkeiten in der Gestaltung der Einnahmen verbleiben. Die in der Gestaltungskompetenz der Gemeinde liegenden Steuern und Gebühren machen nicht einmal 50 % der kommunalen Einnahmen aus. Zugleich können sie die Gebühren- und Steuersätze nicht beliebig festsetzen. Einerseits decken die Gebühren häufig aufgrund politischer Erwägungen nicht die Kosten, andererseits dürfen keine Überschüsse erwirtschaftet werden. Die Steuern können ebenfalls nicht beliebig erhöht werden, da sie Standortfaktoren darstellen, die sich hierdurch verschlechtern würden.¹⁹

Wenn man sich mit der Strukturpolitik einer Gemeinde befasst, muss auch die räumliche Planung des Bundes genannt werden, welche durch das Raumordnungsgesetz geregelt wird. Als Ziel wird hier verfolgt, auf der Grundlage des Art. 72 Abs. 2 GG die Gleichwertigkeit (nicht die Einheitlichkeit!)²⁰ der Lebensverhältnisse in allen Teilräumen des Bundesgebietes herzustellen. In den verschiedenen Planungsebenen Bund, Länder und Regionen werden den Kommunen Rahmenbedingungen für das örtliche Wirtschaften vorgegeben wie bspw. überregionale Infrastruktur und die Einteilung der Orte gemäß ihrer Zentralität. Auch bei der Bauleitplanung²¹ und Stadtentwicklungsplanung müssen sich die Gemeinden in die Landes- und Regionalplanung einfügen. Die Kommunen können jedoch Einfluss auf diese Pläne nehmen.²²

Wie schon oben erwähnt, verpflichtet das Grundgesetz (wie aus Art. 72 II Nr. 3, 104a IV 1 und 106 III 4 Nr. 2 GG hervorgeht) zur Sicherung der Gleichwertigkeit der

¹⁸ Schmidt-Eichstaedt, Gerd: Die Kommunen zwischen Autonomie und (Über-)Regelung durch Bundes- und Landesrecht sowie durch EG Normen. In: Roth, Roland (Hrsg.): Kommunalpolitik – Politisches Handeln in den Gemeinden. Opladen, S. 104.

¹⁹ Karrenberg, Hans – Münstermann, Engelbert (1994): Kommunale Finanzen. In: Roth, Roland (Hrsg.): Kommunalpolitik – Politisches Handeln in den Gemeinden. Opladen, S. 201f.

²⁰ Kost, S. 314

²¹ Die Bauleitplanung ist das wichtigste Planungsinstrument zur Lenkung und Ordnung der städtebaulichen Entwicklung einer Gemeinde. Sie ist gegliedert in vorbereitende Bauleitplanung (Aufstellung des Flächennutzungsplans für das gesamte Gemeindegebiet) und verbindliche Bauleitplanung (Aufstellung von Bebauungsplänen für räumliche Teilbereiche des Gemeindegebiets).

²² Hueck, Thomas: Kommunalpolitik in Verdichtungsräumen: Eine ökonomische Analyse. Baden-Baden 1995, S. 44.

Lebensverhältnisse und benennt zudem in Art. 91a I Nr. 2 GG die Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur ausdrücklich als Gegenstand einer Gemeinschaftsaufgabe. Damit ist ein „klar ersichtliches Verfassungsziel“, eine Bund und Ländern gestellte Staatsaufgabe formuliert, die im Geiste des Sozialstaatsprinzips bedeutsame Impulse für umfassende gesetzgeberische, gubernative und administrative staatliche Aktivitäten auf dem Felde der regionalen Wirtschaftsförderung gibt. Zu warnen ist freilich vor einer Überdehnung dieses Kompetenzthemas, denn „Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse“ zielt auf die Wahrung von Mindeststandards sowie eine allmähliche Annäherung zur Verringerung von beträchtlichen Diskrepanzen im Leistungsgefüge ab, ohne jedoch die auf multipler Grundrechtsausübung basierende markwirtschaftliche Ordnung rigoros konterkarieren zu wollen und rigide gleiche Realverhältnisse ins Visier zu nehmen.²³

2.4. Instrumente der Wirtschaftsförderung

Die Instrumente der Wirtschaftsförderung befinden sich idealtypisch in einem mehrstufigen Prozess eingebunden. Voraussetzungen für den zielgerichteten Einsatz der einzelnen Instrumente sind präzise Zielvorgaben und eine ausreichende Informationsbasis. Diese sollten sich in einem Entwicklungsplan oder mehreren Teilentwicklungsplänen niederschlagen, die eindeutige Ziele vorgeben und den Fortgang der Gemeinde für die nächsten Jahre skizzieren. Als nächster Schritt folgt ein Konzept zur Umsetzung dieser Zielvorgaben und anschließend die konkrete schrittweise Implementierung. Abschließend sollten die einzelnen Ziel und Maßnahmen sowie die Effizienz ihrer Umsetzung kritisch auf ihren Erfolg überprüft werden. Es genügt dabei nicht, diesen Ablauf ein einziges Mal durchzuexerzieren, vielmehr ist diese Art des Vorgehens ein Mittel, die Gemeinde kontinuierlich an veränderte Rahmenbedingungen anzupassen.²⁴

Es kann ein ganzes Spektrum von Instrumenten genannt werden, welche dazu dienen sollen, um die Stadt wirtschaftlich stärker, attraktiver zu machen. Selbstverständlich muss in konkreten Beispielen von Städten mit unterschiedlichen Schwerpunkten gerechnet werden. Die optimale Ausgangslage, wie eine Stadt „ausgestattet“ sein sollte, um neue Arbeitgeber anzulocken, ist in groben Zügen jedoch ähnlich:

- technische Infrastruktur: Die Bereitstellung und Weiterentwicklung der Infrastruktur zählt zu den grundlegenden Maßnahmen im Bereich der Wirtschaftsförderung. Die Infrastruktur ist

²³ Tettinger, Peter J: Zielkonflikte staatlicher und kommunaler Wirtschaftsförderung, S. 178. In: Ehlers, Dirk (Hrsg.): Kommunale Wirtschaftsförderung, Köln 1990

²⁴ Götz, 82 ff.

ein wichtiges Instrument im kommunalen Wettbewerb und ihr Ausbau eine zentrale Forderung der Unternehmen an die Kommunen: Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, Ausbau einer modernen Kommunikationsinfrastruktur, kommunale Ver- und Entsorgungseinrichtungen (Energie, Wasser, Abwasser, Abfall), Erschließung von Gewerbeflächen, Bau und Erweiterung von Güterverkehrszentren, Errichtung kommunaler Industrie- und Gewerbeparks bzw. Handwerkerhöfe und Existenzgründerzentren, Bereitstellung spezieller Infrastruktur für Tagungen, Messen und Ausstellungen.

- Liegenschaftspolitik: Neben der Infrastruktur gehören ausreichende und schnell verfügbare Gewerbeflächen zu den grundsätzlichen Voraussetzungen für die Akquisition und Bestandspflege. Die Gemeinden bemühen sich dabei, die freien Gewerbeflächen in ihr Eigentum zu bringen. Die Instrumente der Liegenschaftspolitik bestehen im Wesentlichen aus: Ankauf von Grundstücken (Bodenvorratspolitik), Veräußerung gemeindeeigener Gewerbeflächen, Vergabe langfristiger Nutzungsrechte (Erbpacht), Abräumung und Wiederherrichtung brach gefallener Gewerbeflächen.

- Bauleitplanung: Im Rahmen des Entwicklungsplanes einer Gemeinde weist die Bauleitplanung durch den Flächennutzungsplan Gebiete aus, auf denen Gewerbe und Industrie angesiedelt werden können. Darüber hinaus werden im Bebauungsplan Vorgaben über die Art und das Ausmaß der baulichen Nutzung gemacht.²⁵ Unentbehrlich für die Bauleitplanung ist auch die richtige Schätzung des künftigen Gewerbeflächenbedarfs, damit der Handlungsspielraum der Gemeinden auch in der Zukunft gewahrt bleibt.²⁶ Des Weiteren ist es notwendig, durch Planungsklarheit und Planungssicherheit eine kalkulierbare Entscheidungsgrundlage für die Unternehmen zu schaffen. Für die Kommunen ergeben sich damit die Aufgaben: Ausweisung von Gewerbeflächen in Flächennutzungs- und Bebauungsplänen; Anpassung der bauleitplanerischen Festsetzungen an die artikulierten oder vermuteten Nutzungswünsche der Betriebe; planerische Standortsicherung in Gemengelage; Bearbeitung von Bauvoranfragen und Bauanträgen.²⁷

- Werbung: Der beste Standort hilft nichts, wenn der Adressat nichts von ihm weiß. Über Werbung und Öffentlichkeitsarbeit werden nicht nur die Vorzüge des Standorts publik gemacht, es werden durch gezielte Werbemaßnahmen bei der Ansiedlungsberatung und Bestandspflege auch die Entscheidungsprozesse im Unternehmen direkt beeinflusst.

²⁵ Seehausen, Karl-Reinhard: Grundlagen des Planungs- und Baurechts, von Umweltschutz und Denkmalpflege. In: Stauder, Jochen (Hrsg.): Grundlagen der kommunalen Wirtschaftsförderung. Marburg, S. 72.

²⁶ Heuer, Hans: Instrumente kommunaler Gewerbepolitik: Ergebnisse einer empirischen Erhebung, Stuttgart 1985, S. 70 ff.

²⁷ Maly, Ulrich: Wirtschaft und Umwelt in der Stadtentwicklungspolitik, Wiesbaden 1991, S. 51.

Werbemaßnahmen können zahlreiche und unterschiedliche Formen annehmen, wovon nur die gängigsten hier aufgeführt werden: Erhöhung des allgemeinen Bekanntheitsgrades nicht nur bei Unternehmen; Direktwerbung bei einzelnen Unternehmen; Kontaktpflege zu Unternehmensberatern, Anwälten, Verbänden, Kammern, Banken, Wirtschaftsministerien der Länder usw.; Präsentation bei überregionalen Veranstaltungen und Institutionen; Schaffung eines positiven Wirtschaftsklimas.

- Entwicklung der weichen Standortfaktoren: Die weichen Standortfaktoren haben zunehmend an Einfluss bei Standortentscheidungen gewonnen. Die Lebensqualität eines Ortes zählt sowohl für die Unternehmensleitung als auch für die Mitarbeiter und besonders bei der Rekrutierung qualifizierter Beschäftigter zu den wichtigen Standortkriterien.²⁸ Im Gegensatz zu vielen anderen Standortfaktoren haben die Kommunen bei den weichen Faktoren bessere Gestaltungsmöglichkeiten.²⁹ Allerdings muss man berücksichtigen, dass historische, geographische, klimatische und übergeordnete politische Bedingungen die weichen Standortfaktoren ebenfalls prägen und nicht oder nur kaum von den Kommunen verändert werden können. Handlungsoptionen eröffnen die Bereiche: Soziale Infrastruktur (Wohnangebot, Aus- und Weiterbildung, medizinische Versorgung, Kindergartenplätze, Kultureinrichtungen, Sport-, Freizeit- und Erholungseinrichtungen); Wirtschaftsfreundliches Klima bei der Bevölkerung und in der Verwaltung; Erscheinungsbild und allgemeine Attraktivität der Kommune (Stadtsanierung, Denkmalschutz, Imagepflege, Verkehrsberuhigung, öffentliche Plätze und Parks, ökologische Faktoren, Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie).³⁰

Neuansiedlungen sind in den meisten Regionen nur eine Komponente der wirtschaftlichen Entwicklung. Eine nicht minder wichtige Komponente ist die Entwicklung des bereits vorhandenen Bestandes an Unternehmen. Beide Komponenten sind häufig miteinander verbunden. Für die Bestandsentwicklung sind ebenfalls die tatsächlichen, auch längerfristig tragfähigen Qualitäten eines Standortes wichtig.³¹

²⁸ Funck, Rolf: Competition Among Locations: Objectives, Instruments, Strategies, Perspectives. In: Giersch, Herbert (Hrsg.): Urban Agglomeration and Economic Growth, Berlin 1995, S. 235 f.

²⁹ Unter die weichen Standortfaktoren gehören in erster Linie das Kulturangebot der Stadt, d.h. Theater, Oper, Musical, aber auch andere Freizeitangebote aller Art, wobei das Sportwesen eine äußerst wichtige Rolle darstellt.

³⁰ Hauser, Werner - Stoll, Erich: Lokale und regionale Standortpolitik. In: Schuster, Franz (Hrsg.): Wirtschaftsförderung in den Kommunen. Institut für Kommunalwissenschaft, Arbeitshefte zur Kommunalpolitik Nr. 8, Düsseldorf 1990, S. 24.

³¹ Lehner, Franz - Nordhause-Jan, Jürgen: Vom Produktionsverbund zum Innovationsverbund: Strukturwandel und Standortqualitäten in Nordrhein-Westfalen. In: Klemmer, Paul – Schubert, Klaus: Politische Maßnahmen zur Verbesserung von Standortqualitäten, Berlin 1992, S. 34.

2.5. Profil der Gemeinde

Wegen der Verschiedenheit der Standorte und Unternehmerpräferenzen sowie wegen der Unübersichtlichkeit und Komplexität der Standortwahl besteht die wichtigste Maßnahme, die Politik und Verwaltung einer Stadt ergreifen kann und muss, in dem Finden und Definieren des eigenen Profils. Dieses setzt sich aus den gemeindetypischen harten und weichen Standortfaktoren zusammen.³² Harte Standortfaktoren (wie Steuern, Subventionen, Abgaben, aber auch Verfügbarkeit von Rohstoffen, Kaufkraft, Lohnstückkosten) sind quantifizierbar und können direkt in die Jahresbilanz eines Unternehmens eingerechnet werden. Bei weichen Standortfaktoren ist dies nicht der Fall, sie spielen bei der Standortwahl aber eine immer größere Rolle.

Im Profil der Gemeinde sollten nicht nur die eigenen Standortfaktoren, sondern auch diejenigen der Nachbargemeinden und der Region dargestellt werden, soweit diese für die eigenen Unternehmen von Nutzen sind. Dazu zählen bspw. der Arbeitsmarkt, die technische, soziale und kulturelle Infrastruktur, die Kaufkraft und Agglomerationsvorteile. Die Entscheidung darüber, welches Profil eine Gemeinde entwickeln soll, wird wieder von der Kommunalpolitik getroffen. Sie legt die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungsziele einer Gemeinde fest, bestimmt welche Ressourcen zu ihrer Realisierung aufgewendet werden, wirbt für sie in der Öffentlichkeit und setzt sie in der Verwaltung durch.

Die Profilbildung und ihre Realisierung allein genügt nicht, das Profil muss auch von einem positiven Image begleitet werden. Beide gehören untrennbar zusammen. Ein gutes Image kann auf Dauer ohne die entsprechenden realen Grundlagen nicht existieren und ein gutes Profil wirkt erst, wenn es in Form eines positiven Images zur Kenntnis genommen und den Adressaten vermittelt wird. Mit dem positiven Image wird erreicht, dass sich die Bürger, Unternehmen und die Besucher der Gemeinde, ob sie nun potentielle Investoren, Touristen, Tagungsteilnehmer oder Geschäftsleute sind, an diesem Ort wohl fühlen. Die eigenen zufriedenen Bürger und Unternehmen sowie die Besucher sind in ihren überörtlichen Kontakten wichtige Werbeträger einer Gemeinde.³³

Die Stadt Duisburg lässt jedes Jahr feststellen, wie wohl sich die Bürger in ihrer Stadt fühlen. Auch trotz ernsten wirtschaftlichen Problemen gaben z. B. im Jahre 2002 immer noch 78 % der Befragten an, dass sie gerne in Duisburg leben würden.³⁴ Es ließe sich also

³² Singer, Christian: Kommunale Imageplanung. In: Archiv für Kommunalwissenschaft II/88, S. 277.

³³ Batt, Helge-Lothar: Kooperative regionale Industriepolitik: prozessuales und institutionelles Regieren am Beispiel von fünf regionalen Entwicklungsgesellschaften in der Bundesrepublik Deutschland, Frankfurt am Main 1994, S. 221 ff.

³⁴ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg 2003, S. 81.

annehmen, dass die Ausgangsbedingungen für eine Strukturpolitik in Duisburg gut seien. Auf der anderen Seite gibt es dagegen Umfragen, welche eher vom Gegenteil des soeben vorgestellten Bildes sprechen.

Gemeint ist hiermit die sog. Perspektive-Deutschland Umfrage. Insgesamt wurden die Bürger nach fünf Themengebieten befragt: 1) Wirtschaft und Arbeitsmarkt; 2) Bildung und Familie; 3) Öffentliche Infrastruktur; 4) Lebensqualität; 5) Sonstiges. Die Bereiche der Wirtschaft und des Arbeitsmarktes (d.h. starke Lokalpolitik, wirtschaftliches Gründerklima, Wirtschaftsförderung durch die öffentliche Hand, Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften) werden in der Stadt Duisburg als besondere Schwächen der Region verstanden, ebenfalls die Bereiche Bildung/Familie (Kinderbetreuungsangebote, Freizeitangebote für Jugendliche, Volkshochschulen). Teilweise besser wird die öffentliche Infrastruktur, vor allem das Verkehrssystem und der ÖPNV betrachtet. Die Lebensqualität dagegen, gemessen an sozialen Brennpunkten und medizinischer Pflege, werden erneut als besondere Schwäche eingeschätzt. Unter „Sonstiges“ fragte man nach der Perspektive der Stadt hinsichtlich des Abbaus von Arbeitslosenzahlen – auch hier ist die Bilanz ernüchternd. Insgesamt erreichte die Stadt Duisburg unter 15 deutschen Großstädten nur das Schlusslicht. Wie dies mit den oben genannten 78 v. H. zufriedenen Bürgern zu vereinbaren ist? Ein hohe Anzahl an Bürgern würde in ihrer Stadt gerne leben, es ist jedoch anzunehmen, dass unter ihnen der Prozentsatz derjenigen, die inzwischen resigniert haben und sich von einem Umzug – wegen ihres Alters oder Bildungsgrades – keine Steigerung ihrer Lebensqualität versprechen würden, bzw. nicht bereit sind diesen Schritt – aus Bequemlichkeit oder den damit verbundenen Strapazen – auf sich zu nehmen. Sie akzeptieren das Leben in ihrer Stadt, haben sich damit abgefunden, erwarten aber keine großen Sprünge von der Zukunft mehr.

2.6. Kritik der Strukturpolitik

Obwohl meistens von den Vorzügen der Strukturpolitik und auch anderen Mechanismen gesprochen wird, wie man die Arbeitslosigkeit durch Anlockung von Unternehmen verringern kann, darf selbstverständlich nicht nur eine Seite der Medaille betrachtet werden. Erwähnt werden müssen auch potentielle und in der Realität häufig auftretende Nebenwirkungen oder Fehleinschätzungen.

Die Wirtschaftsförderung und Gewerbeansiedlungspolitik ist – neben der traditionellen Bestandsförderung vor allem ansiedlungs- und high-tech-fixiert und lässt sich dies auf Kosten der Steuerzahler und zu Lasten anderer kommunaler Aufgaben eine Menge kosten. Die Arbeitsplatzeffekte stehen oft in keinem Verhältnis zu den

Subventionsaufwendungen. Ähnlich wirkt der mit hohen staatlichen Vorleistungen verbundene Aufbau von Cities und Einkaufszentren.

In der Praxis werden die Kommunen allein schon durch die von außen auf sie einwirkenden Umstände der Knappheit und Begehrtheit der mobilen Produktionsfaktoren gezwungen, Wirtschaftsförderung zu betreiben.³⁵ Dabei spielt es keine Rolle, ob dieser Standortwettbewerb von den Kommunen gewollt wird oder nicht. Es bleibt den Kommunen keine andere Wahl, als in diesen Konkurrenzkampf einzutreten und zu versuchen, sich dort zu behaupten. Fehlendes Engagement würde dazu führen, dass die betroffene Kommune notwendige Standortfaktoren nicht entwickelt oder bereits bestehende soweit vernachlässigt, dass sie nicht mehr den Ansprüchen der Unternehmen genügen. Die Kommune würde letztendlich ihre Attraktivität als Unternehmensstandort verlieren oder überhaupt nicht entwickeln.³⁶

³⁵ Götz, Christian: Kommunale Wirtschaftsförderung zwischen Wettbewerb und Kooperation, Hamburg 1999, S. 24ff.

³⁶ Mombaur, Peter Michael (1989): Europäischer Binnenmarkt: Kommunalpolitik und Wirtschaftsförderung im Wettbewerb der Standorte. In: Die öffentliche Verwaltung, März 1989, Heft 6, S. 244.

3.1. Geschichte Duisburgs

Römischer Stützpunkt an der Grenze zum freien Germanien, fränkischer Königshof, Überwinterungsort der Wikinger, Königspfalz am Ausgangspunkt des Hellweges nach Osten, hochmittelalterliches Handelszentrum, frühneuzeitliche Gelehrtenstadt, Stadt Montan, Zentrum von Handel und Logistik und heute zunehmend von Umweltschutztechnologie und Mikroelektronik – auf Duisburger Stadtgebiet zeugen Siedlungsspuren aus zwei Jahrtausenden vom wechselvollen Geschick der Stadt.³⁷

Betrachtet man die Stadtgeschichte, dann kann durchaus von Epochen gesprochen werden, in denen Duisburg an Wichtigkeit erlangte, diese durch veränderte Rahmenbedingungen aber wieder verlor. Im Jahre 1407 wurde Duisburg Hansestadt. Es ist nichts Ungewöhnliches, dass selbst Städte im Binnenland Mitglied des wirtschaftlichen Hanse-Bundes wurden. Ihre Mitgliedschaft war an Beitragszahlungen geknüpft, die je nach wirtschaftlicher Lage erbracht wurden. Nachdem Duisburg schon früher ein Mitglied war, erreicht es 1407 die Wiederaufnahme und ist noch 1668 als Hansestadt nachweisbar, ohne je eine bedeutende Stellung erreicht zu haben.³⁸

Die explosionsartige Entwicklung Duisburgs seit Beginn der Industrialisierung lässt sich an den Bevölkerungszahlen ablesen. Um 1800 war Duisburg noch ein mittelalterlich anmutendes, von einer Stadtmauer umgebenes Städtchen mit 5.000 Einwohnern, das in seinem Stadtbild noch fast so aussah, wie Johannes Corputius es 1566 dargestellt hatte. Ein Jahrhundert später hatte Duisburg 100.000 Einwohner. Riesige Werksanlagen waren vor der Stadt – besonders entlang des Rheins und der neuen Eisenbahnlinien – aus dem Boden geschossen, und die Wohnsiedlungen um die Fabriken wuchsen rasch auf den sich ebenfalls ausdehnenden Stadtkern zu. Menschen aus allen Teilen Deutschlands und aus vielen europäischen Ländern strömten nach Duisburg, um dort zu arbeiten und zu leben. Ende des 19. Jahrhunderts kamen sie überwiegend aus den östlichen Teilen des damaligen Deutschen Reiches und den benachbarten Ländern Holland, Belgien und Polen, Ende der 1950er und in den 1960er Jahren aus Italien, Spanien, Griechenland und der Türkei. Zu Beginn der 1960er Jahre hatte Duisburg bereits mehr als 500.000 Einwohner, heute ist es mit ca. 503.000

³⁷ Duisburg am Rhein (Broschüre), S. 4.

³⁸ www.duisburgnonstop.de/.../infomaterial/Stadtgeschichte.pdf?PHPSESSID=4ffc6738f1cf089813f7eebc9a7cf3f4 (29.6.2006)

Einwohnern die zwölftgrößte Stadt Deutschlands, mit jährlicher Abnahme von etwa 2000 – 3000 Bürgern.³⁹

Duisburg als Stadt am Rhein, im Kreuzungspunkt wichtiger europäischer Nord-süd- und Ostwest-Handelswege, mit reichen Kohlevorkommen und einem großen Absatzmarkt in unmittelbarer Nähe war der geradezu ideale Standort für die eisenerzeugende Industrie und viele weiter verarbeitende und ergänzende Industriezweige. Ihre Bergwerks- und Hüttenbetriebe lieferten über Jahrzehnte einen bedeutenden Teil der deutschen Kohle-, Eisen- und Stahlproduktion und trugen wesentlich zum deutschen „Wirtschaftswunder“ der 1950er und 1960er Jahre bei.⁴⁰ Aus diesem Grunde konnte man viele Jahre lang von Vollbeschäftigung sprechen, noch 1980 betrug die Arbeitslosenquote moderate 6,3 %. Vier Jahre später überquerte sie aber schon die 15%-Marke und obwohl Duisburg auch heute noch mit 15,8 Mio. t Roheisenerzeugung und dadurch mit 53,7 % im Bundesgebiet dominiert⁴¹ (im Falle von Rohstahlerzeugung handelt es sich mit 16,9 Mio. t um 37,5 %)⁴², ist die Arbeitslosenquote mit 13 – 15 % immer noch signifikant hoch, wobei knapp 40 % davon Langzeitarbeitslose (d.h. länger als ein Jahr) sind.⁴³

Da im Revier fast nur Kohle und Stahlunternehmen und deren vor- und nachgelagerte Unternehmen angesiedelt waren, brach mit dem Untergang des Stahlsektors im Revier die Regionalkrise aus. Die Rigidität der Wirtschafts- und auch der Infrastruktur ebenso wie die damalige sektoral ausgerichtete Strukturpolitik verstärkten die Probleme in der Region. Aufgrund von Subventionen, die ausschließlich in die Montanindustrie flossen, hatten die Unternehmensleitungen keinerlei Veranlassung ihre Unternehmenspolitik zu ändern. Zudem gingen sowohl die Politik als auch die Wirtschaft sehr lange davon aus, dass die Montankrise nur ein kurzfristiges Problem sein würde. Weiterhin wurden in den Unternehmen lediglich die Arbeitsprozesse modernisiert, um die Produktion zu steigern. Flächen wurden „gehörtet“, um sie für eventuelle Expansionen nutzen zu können. Die Infrastruktur blieb somit sehr lange auf die Montanindustrie ausgerichtet.⁴⁴ Es ist schwer zu sagen, ob die Zukunftsentwicklung falsch eingeschätzt oder direkt ignoriert wurde, da notwendige Prozessänderungen und –anpassungen nicht immer auf Gegenliebe gestoßen waren. Dabei sprechen die Zahlen eine

³⁹ Vgl. Siehe Geschäftsberichte der Stadt Duisburg, z. B. S. 76 aus 1999 oder S. 70 aus 2004.

⁴⁰ Duisburg am Rhein (Broschüre, S. 6)

⁴¹ außer in Duisburg gibt es im Ruhrgebiet keine Hochöfen mehr.

⁴² Duisburg auf ersten Blick, Duisburg 2004, S. 6

⁴³ Beschäftigungssystem – Arbeitslosenstruktur. Bereitgestellt von Reinhard Fondermann; Amt für Statistik, Stadtforschung und Europaangelegenheiten, Duisburg 2006, S. 7.

⁴⁴ Brickau, Katja – Kampher, Ruth: Das Ruhrgebiet – eine Industrieregion im Wandel. In: Barbian, Jan Pieter – Heid, Ludger: Die Entdeckung des Ruhrgebiets. Das Ruhrgebiet in Nordrhein-Westfalen 1946-1996, Essen 1997. S. 193.

leicht zu interpretierende Sprache: Die Bedeutung des primären Sektors – entsprechend der Abgrenzung, wie sie in der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung üblich ist, zählen dazu die Land- und Forstwirtschaft, sowie die Fischerei – hat sehr stark abgenommen. Der Anteil der Wertschöpfung dieses Sektors an der Wertschöpfung aller Sektoren (gemessen in jeweiligen Preise) ging von 10,7 % im Jahr 1950 auf 2,1 % Mitte der 80er Jahre zurück. Die Bruttowertschöpfung des sekundären Sektors, also des Produzierenden Gewerbes, wozu hier Bergbau, Energie- und Wasserversorgung, das Verarbeitende Gewerbe und die Bauwirtschaft gezählt werden, hat sich im gleichen Zeitraum um das 15fache erhöht. Betrachtet man den Anteil an der Bruttowertschöpfung aller Sektoren, so hat er sich von knapp 50 % (1950) auf etwa 42 % Mitte der 80er Jahre verringert. Das stärkste Wachstum wies der tertiäre Sektor, also die privaten und die öffentlichen Dienstleistungsbereiche, auf. Der Bruttowertschöpfungsanteil nahm von knapp 40 % auf mehr als 55 % zu, der Anteil des tertiären Sektors an der Gesamtzahl der Erwerbstätigen erhöhte sich von 32 % auf 53 %.⁴⁵ Im Dreier-Vergleich der Jahre 1950, 1980 und 2005 wird die Verschiebung in Richtung tertiärer Industrie sogar noch signifikanter. Die Land- und Forstwirtschaft beträgt derzeit 1,79 %, das produzierende Gewerbe trägt mit 33,73 % zur Wertschöpfung bei und das Dienstleistungsgewerbe dominiert mit 64,48 %.⁴⁶

Für den Wirtschaftswissenschaftler Michael Krummacher ergeben sich daraus zwei Thesen: 1) Der Schrumpfungsprozess des Ruhrgebiets in Bezug auf Arbeitsplätze, Bevölkerung und dynamisch-fiskalische Handlungsspielräume ist mittelfristig nicht umkehrbar; 2) Nicht der Schrumpfungsprozess des Ruhrgebiets an sich, sondern die sozialen Begleiterscheinungen Massenarbeitslosigkeit, Verarmung und Gesellschaftsspaltung sind inakzeptabel.⁴⁷ Dennoch sollte nicht gleich von Anfang an kritisch oder resignierend das Thema der Strukturpolitik angegangen werden. Jeder neue Weg birgt Gefahren, aber auch Chancen, solange sie wahrgenommen werden. Laut der Meinung des Autors der Diplomarbeit ist die Ausgangslage durchaus ansehnlich. Auf die industrielle Produktion abgestellte Infrastrukturen, ein großer Bestand an Industrieunternehmen, lange Erfahrungen mit dem „Management“ komplexer industrieller Produktionsprozesse, starke Orientierungen an anspruchsvollen Investitionsgütern, eine breite Verfügbarkeit qualifizierter Industriearbeiter, eine enge Kooperation von Staat, Unternehmen und Gewerkschaften, lange

⁴⁵ Meißner, Werner – Fassing, Werner: Wirtschaftsstruktur und Strukturpolitik, München 1989, S. 27 f.

⁴⁶ www.ihk-niederrhein.de/ihk.asp?his=2.26.1744 (12.03.2007)

⁴⁷ Krummacher, Michael: Der Umbruch des Ruhrgebiets, soziale Folgen und die Schwierigkeiten mit der Alternative. In: Caspari, Angelika – Dörhage, Walter (Hg.): Beschäftigung für die Region. Arbeitsmärkte im Strukturwandel. Edition Sigma, Berlin 1990. S. 60ff.

Mitbestimmungserfahrungen⁴⁸ sowie eine starke soziale und kulturelle Verankerung von industrieller Produktion sind wichtige Bestimmungsfaktoren dieser Potentiale. Hinzu kommen aber auch die aus der langen industriellen Vergangenheit entstandenen Probleme, insbesondere ökologische und verkehrsbedingte Probleme, deren Lösung heute zugleich neue wirtschaftliche Impulse vermitteln kann.⁴⁹

3.2. Politik, Wahlen

Als am 22. Mai 2005 die Sozialdemokraten die Landtagswahlen in Nordrhein-Westfalen verloren haben⁵⁰, stellte dies eine wichtige Zäsur dar. Das einst als uneingeschränkt rot geltende Land, wo die Sozialdemokratie und die Gewerkschaften die Politik und das Leben bestimmten, verlor mit den Jahren mehr und mehr an Anziehungskraft. Rot angestrichenen Wahlprogrammen wurde immer weniger Vertrauen geschenkt und statt dessen eroberte ein Christdemokrat nach dem anderen die Rathäuser und Ämter des Oberbürgermeisters.

Duisburg stellt keine Ausnahme dar. Zwar konnte in den Kommunalwahlen am 26.09.2004 die SPD zwar noch einen knappen Sieg verbuchen,⁵¹ die darauf folgende, direkte Wahl des Oberbürgermeisters gewann aber der Vertreter der CDU, Adolf Sauerland, wobei die noch amtierende Oberbürgermeisterin Bärbel Zierling (SPD) eine klare Niederlage einstecken musste.⁵² Der Duisburger Stadtrat hat 74 Mitglieder. Zurzeit haben nach den Wahlen von 2004 die SPD und die CDU je 28 Mandate. Die CDU und die Grünen (7 Mandate) schlossen miteinander einen Kooperationsvertrag ab, besitzen jedoch zusammen keine Mehrheit im Rat. Sie sind auf die fallweise Unterstützung weiterer Ratsmitglieder angewiesen.⁵³

Was steckt dahinter, dass die Wähler ihren Willen, ihre Gunst verändert haben? Die Gründe dafür sind zweierlei. Erstens handelt es sich um direkt die Stadt betreffende Themen, welche die Wahlen beeinflusst haben. Zweitens darf man aber auch die bundesweite Debatte

⁴⁸ Mitbestimmung bezeichnet die Gewährung von Entscheidungsbefugnissen für diejenigen, die zwar von den Ergebnissen der Entscheidungen betroffen sind, aufgrund formaler Rechts- oder Besitzverhältnisse aber zunächst keinen Einfluss auf den Entscheidungsprozess haben. Häufig bezieht sich Mitbestimmung auf den Zugewinn von Einflussmöglichkeiten von Arbeitnehmern auf wirtschaftliche Entscheidungen.

⁴⁹ Lehner, Franz - Nordhause-Janz, Jürgen: Vom Produktionsverbund zum Innovationsverbund: Strukturwandel und Standortqualitäten in Nordrhein-Westfalen. In: Paul Klemmer, Klaus Schubert: Politische Maßnahmen zur Verbesserung von Standortqualitäten, Berlin 1992. S. 35.

⁵⁰ CDU 44,8 %; SPD 37,1 %; Grüne 6,2 %; FDP 6,2 %; Wahlbeteiligung 63,0 %.

⁵¹ SPD 38,0 %; CDU 36,0 %; Grüne 9,9 %; FDP 4,0 %; Wahlbeteiligung 48,0 %.

⁵² Zieling 38,7 %; Sauerland 61,3 %; Wahlbeteiligung 37,9 %.

⁵³ Weitere Parteien: Linke-Offene Liste 4 Mandate, FDP 2 Mandate, Bürger Union 2 Mandate, BL/AMP (abgespalten von der FDP) 2 Mandate.

um Hartz IV und die Zukunft der deutschen Wirtschaftspolitik nicht außer Betracht lassen. Beide Einheiten sind nicht als isoliert zu betrachten, sondern haben immer aufeinander eingewirkt, wobei die bundesweite Ebene viel stärker auf die lokale einwirkt als umgekehrt.

Besonderes Kennzeichen für die nach dem Zweiten Weltkrieg unter britischem Einfluss installierte Gemeindeordnung war in Nordrhein-Westfalen die doppelte Verwaltungsspitze. Sie sah einen ehrenamtlichen Bürgermeister vor, der vom Rat gewählt wurde und einen Gemeinde- bzw. Stadtdirektor, der die Verwaltung leitete. Dieses Organisationsmodell hatte den Nachteil, dass es häufig zu unklaren Machtverhältnissen zwischen Bürgermeister, Rat und Verwaltung kam und eine mangelnde Transparenz der Entscheidungsstrukturen die Bürger teilweise verwirrte. Nach langjähriger Kritik und vielen Diskussionen von und zwischen Wissenschaftlern, Politikern und kommunalpolitischen Praktikern am Typus der so genannten *Norddeutschen Ratsverfassung* gilt nach der Reform der Gemeindeordnung von 1994 (und der Beendigung einiger Übergangsregelungen 1999) eine „eingleisige“ Kommunalverfassung. Die Aufgaben und die Funktionen der bisherigen „Doppelspitze“ gehen nun auf den hauptamtlichen Bürgermeister (in den kreisfreien Städten: Oberbürgermeister) über, der im Jahre 1999 in Duisburg auch erstmalig von den Bürgern für fünf Jahre direkt⁵⁴ gewählt wurde.⁵⁵

Ziel dieser Diplomarbeit ist es nicht die bundesweite Debatte zu reflektieren, sondern sich auf die Stadt Duisburg zu konzentrieren. Wie gezeigt wird, wurden die jeweiligen Kommunalwahlen nicht nur von einem Thema geprägt, sondern von einer ganzen Skala verschiedener Streitpunkte und Auffassungen. Die Zukunft der Stadt Duisburg, die wirtschaftliche Lage, d.h. die Struktur- und Standortpolitik an sich spielten eine der wichtigsten Rollen. Anhand der Analyse von SPD-Kommunalwahlprogrammen der Jahre 1989, 1994, 1999 und 2004 soll eine Antwort auf die Frage gefunden werden, wieso die SPD das Amt des Oberbürgermeisters erstmals an die CDU übergeben musste. Es soll festgestellt werden, ob dies eine Strafe für eine gescheiterte Politik oder eher für nicht realisierte (oder auch nicht realisierbare?) Wünsche gewesen ist. Hauptaugenmerk wird also darauf gerichtet, was sich die SPD in den untersuchten Jahren eigentlich vorgenommen hat.

⁵⁴ Die Direktwahl der Bürgermeister und der Landräte funktioniert nach den Prinzipien der Mehrheitswahl, d.h. derjenige ist gewählt, der mehr als die Hälfte der gültigen Stimmen erhalten hat. Bei der Ratswahl in NRW geht die Hälfte der insgesamt zu vergebenen Sitze im Rat an die Bewerber in den Wahlbezirken, die jeweils die einfache Mehrheit der gültigen Stimmen erreicht haben. Die andere Hälfte der Sitze wird unter Zuhilfenahme eines Verhältnisausgleichs den Reservelisten der Parteien und der Wählergruppe zugewiesen.

⁵⁵ Wehling, Hans-Georg; Kost, Andreas: Kommunalpolitik in der Bundesrepublik Deutschland – Eine Einführung, Bonn 2003, S. 197.

Eine erste Antwort darauf kann der Duisburg-Plan geben. Der Duisburg-Plan war der Handlungsrahmen der SPD-Fraktion im Rat der Stadt und in den Bezirksvertretungen für die Wahlperiode 1989 – 1994. Der Duisburg-Plan erläuterte dem Bürger die wichtigsten kommunalpolitischen Zielvorstellungen der Duisburger SPD.

Ende der 1980er Jahre war man sich im Klaren darüber, dass die Sicherung vorhandener und die Schaffung neuer Arbeitsplätze nur unter einer Voraussetzung gelingen könne: Die wirtschaftliche Monostruktur der Stadt musste überwunden werden. „Neben Eisen, Stahl und Kohle müssen weitere tragfähige Säulen des Wirtschaftslebens in Duisburg entwickelt werden: Mehr Branchenvielfalt garantiert weniger Krisenanfälligkeit.“⁵⁶ Damals rechnete man noch damit, dass das Ende der Talsohle, d. h. vor allem die Umkehr der negativen Arbeitsplatzbilanz erst in den 1990ern erreicht sein würde. Wie konkret dies aber geschehen sollte, kann man aus dem Duisburg-Plan nur schwer herauslesen. Es ist die Rede von der Zusammenarbeit von allen verantwortlichen Kräften am Ort (d.h. Stadt, Wirtschaft, Gewerkschaften und Wissenschaft); von „... in den unterschiedlichen Bereichen städtischen Lebens verschiedene, teils gegenläufige oder konkurrierende Wachstums-, Schrumpfungs- und Verlagerungsprozesse, die hohe Anforderungen an die Infrastrukturplanung und die Flexibilität stellen.“⁵⁷

Es ist festzuhalten, dass der Duisburg-Plan eine ganze Reihe von Ideen und Vorschlägen beinhaltet, welche aber die Ebene eines nur allgemein, vage gehaltenen Diskurses nicht überschreiten. Konkrete Vorhaben sind nicht vorhanden, anhand deren man demonstrieren könnte, wie punktuell der Prozess der Strukturveränderung und der höheren Attraktivität des Standortes erreicht werden könnte. Erwähnt werden sollte die Warnung vor einer Entwicklung nach dem Muster gigantischer Einkaufs- und Freizeitzentren. Menschen würden dort vom aktiven Individuum mit vielfältigen Wünschen und Zielen zum passiven Kunden.⁵⁸ Man mag es deshalb als leicht amüsant empfinden, dass es in den 1990er Jahren gerade die SPD gewesen ist, welche das Projekt des übergroßen Einkaufszentrum *Multi Casa* massiv unterstützt und als Teil der Wiederbelebung der Stadt verstanden hat.

Am 1. Oktober 1989 verliefen die Duisburger Kommunalwahlen mit folgendem Ergebnis: SPD 61,8 %; CDU 26,6 %; Grüne 7,7 %; FDP 3,4 %; Wahlbeteiligung: 55,9 %. So konnte die SPD im Stadtrat alleine regieren.

⁵⁶ Duisburg-Plan – Programm zu den Kommunalwahlen, SPD Duisburg 1989, S.7

⁵⁷ Ebenda, S.29

⁵⁸ Ebenda, S.43

Das SPD-Wahlprogramm im Jahre 1994 erhielt den Namen „Arbeit für Duisburg“. Stahlkrise, Wirtschaftskrise und die Kosten für die Deutsche Einheit stoppten den Ende der 1980er erkennbaren Wandel der Stadt. Die Gewerbesteuererinnahmen sanken innerhalb von drei Jahren um 30 %, die Sozialhilfeausgaben stiegen dagegen um 25 %. Mitte der 1990er Jahre musste die Stadt Duisburg jährlich (!) mit knapp über 100 Mio. DM ihren Beitrag zur Finanzierung der Deutschen Einheit leisten.⁵⁹ Es wurde eingesehen, dass noch lange Zeit bei Weitem nicht die Zahl der verlorenen Arbeitsplätze ausgeglichen werden konnte. Laut dem Programm durfte „die Politik der nächsten Jahre sich nicht auf den Versuch einer sozialen Abfederung daraus folgender Verwerfungen beschränken; nötig war deshalb eine aktive Beschäftigungs- und Strukturpolitik.“⁶⁰ Explizit genannt wurde das Gewerbegebiet in Duisburg-Rheinhausen: 260 Hektar in verkehrsgünstiger Lage versprachen Möglichkeiten für Beschäftigung zu eröffnen. Der Hafen sollte vom Massenumschlagplatz hin zum Standort logistischer Dienstleistungen verändert werden. Wie die Realisierung der Vorhaben *Logport* und *Innenhafen Duisburg* verlaufen ist, wird in den nächsten Kapiteln dargestellt werden.

Im Vergleich zum Jahr 1989 findet man schon mehr konkrete Projekte, aber auch so ist die Anzahl von allgemein formulierten Wünschen sehr hoch wie: „Um den Jugendlichen dauerhaft Ausbildung und Beschäftigung zu sichern, ist zuallerst wichtig, dass die Unternehmen ihrer gesellschaftlichen Aufgabe und Verpflichtung nachkommen und den jungen Menschen in Duisburg eine berufliche Perspektive und Zukunft ermöglichen.“⁶¹ Wie, bzw. ob die Stadt dabei den Unternehmen unter die Arme greifen würde, wurde leider nicht mehr ausgeführt.

Am 16.10.1994 verliefen die Duisburger Kommunalwahlen (am gleichen Tag fand auch die Bundestagswahl statt, was die höhere Wahlbeteiligung erklärt) mit folgendem Ergebnis: SPD 58,5 %; CDU 28,7 %; Grüne 8,7 %; FDP 1,7 %; Wahlbeteiligung: 78,4 %. Auch diesmal konnte die SPD mit einer Alleinregierung im Stadtrat rechnen.

Das Wahlprogramm des Jahres 1999 (sog. Duisburg-Plan)⁶² beginnt mit einer Bilanz. Ziel war die Darstellung eines Erfolges der SPD, dass zwischen 1985 und 1997 etwa 10.000 neue Arbeitsplätze entstanden waren, durch Standortverlagerungen von bestehenden

⁵⁹ Arbeit für Duisburg – Programm zu den Kommunalwahlen, SPD Duisburg 1994, S. 6.

⁶⁰ Ebenda, S. 12

⁶¹ Ebenda, S. 21

⁶² <http://www.spd-ratsfraktion.de/DU-Plan.htm> (Stand: 23.05.2006).

Betrieben innerhalb der Stadt blieben in diesem Zeitraum weitere 8.000 Arbeitsplätze erhalten.⁶³

Im Vergleich zu den vorherigen Wahlprogrammen hat man sich 1999 auf konkrete Schritte konzentriert. Als wichtigstes Projekt für die Strukturentwicklung wurde die Vermarktung des Krupp-Hoesch-Hüttenwerkgeländes Duisburg-Rheinhausen als internationaler Logistikstandort verstanden. Des Weiteren sprach man von der Wiedernutzbarmachung von anderswo brachliegenden Geländen sowie die Umstrukturierung des Südhafens in Duisburg-Ruhrort. Als „besonders herausragendes Projekt“ wurde das geplante Einkaufs- und Erlebniszentrum *Multi Casa* genannt, das laut SPD für die Rückgewinnung der aus Duisburg abfließenden Kaufkraft unabdingbar notwendig sei.⁶⁴ Der multifunktionale Dienstleistungspark Innenhafen sollte als gehobener Büro- und Immobilienstandort am Markt etabliert und ein neues Freizeitzentrum von Format geschaffen werden.⁶⁵

Man war sich aber dessen bewusst, dass die Duisburger Arbeitsmarktsituation von einer dauerhaft hohen Arbeitslosigkeit geprägt war. Der Anteil der Langzeitarbeitslosen bewegte sich inzwischen gen 50 % aller registrierten Arbeitslosen. Darüber hinaus zeigte sich die besondere Dramatik darin, dass mehr als 55 % der registrierten Arbeitslosen keine abgeschlossene Berufsausbildung hatten.⁶⁶ Deshalb wurde auf die Unterstützung des Qualifizierungszentrums in Rheinhausen ein so großer Wert gelegt.

Ein Zentrum für die Halbleitertechnik und Optoelektronik an der Duisburger Universität; ein Fraunhofer-Institut für microelektronische Systeme und Schaltungen; der Elektronikpark Duisburg – die Liste der Vorhaben war lang. Als Resultat erhoffte man sich die eigene Steuerkraft zu erhöhen. Florierende Firmen und Unternehmen in möglichst vielen verschiedenen (!) Wirtschaftsbereichen und daraus abgeleitet der ganze Strukturwandel sollten direkte Auswirkungen auf viele Lebensbereiche in Duisburg haben. Am interessantesten ist aber die Tatsache, dass man nicht mehr Tagträumen nachgehen wollte, sondern realistisch die Lage einschätzte: „Wir werden auch zukünftig nicht fähig sein alles, was politisch wünschenswert erscheint, umsetzen und Finanzierung zu können. Im Gegenteil: Wir werden auch weiterhin alle Instrumente zur Kostenminimierung nutzen, soweit sie uns für das Angebot der Stadt und damit für unsere Bürger vertretbar erscheinen. Neue Aufgaben und Projekte müssen sich immer auch daraufhin überprüfen lassen, ob sie dem

⁶³ Duisburg-Plan – Programm zu den Kommunalwahlen, SPD Duisburg 1999, S.7.

⁶⁴ Ebenda, S.9.

⁶⁵ Ebenda, S.10.

⁶⁶ Ebenda, S.14.

Strukturwandel dienlich oder aber für das Leben in unserer Stadt verzichtbar (!) sind.“⁶⁷ Angesichts der prekären finanziellen Lage der Stadt Duisburg blieb den Sozialdemokraten auch keine andere Wahl.

Während bei den vorherigen Kommunalwahlen die prozentuelle Differenz zwischen SPD und CDU immer mindestens 15 % betragen hat, verlief die Kommunalwahl am 12.09.1999 nicht mehr so eindeutig: SPD 45,3 %; CDU 41,5 %; Grüne 6,0 %; FDP 2,6 %; Wahlbeteiligung 44,2 %. Die am gleichen Tag erstmals stattgefundene direkte Wahl des Oberbürgermeisters entschied Bärbel Zieling (SPD) mit 53,3 % für sich, Prof. Gernot Born von der CDU musste sich demnach geschlagen geben.⁶⁸ Interessant ist jedoch die Bundestagswahl vom 27.9.1999, wo bei den Duisburger Erststimmen die SPD überragende 63,5 % erzielen konnte, die CDU aber nur auf 25,2 % kam.⁶⁹ Diese eklatante Differenz der Ergebnisse zwischen Kommunalwahl und Bundestagswahl, welche nur zwei Wochen voneinander stattgefunden haben, kann als Unzufriedenheit mit der kommunalen SPD verstanden werden, wobei ihr auf Bundesebene weit mehr Vertrauen geschenkt wurde.

Impuls.duisburg lautet das im Jahre 2001 auf den Weg gebrachte Konzept für die strukturelle Entwicklung Duisburgs im neuen Jahrzehnt. Impuls.Duisburg dient als Orientierungsrahmen für die wirtschaftsrelevanten Aktivitäten der Akteure aus Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft. Das Ziel, einen nachhaltigen Impuls für die wirtschaftliche Entwicklung auszulösen, wird dabei durch eine verstärkte Bündelung strukturpolitischer Aktivitäten in Duisburg zu erreichen gesucht. Strukturverbessernde und wirtschaftsfördernde Aktivitäten werden thematisch auf sechs zentrale Kompetenzfelder der Duisburger Wirtschaft konzentriert: a) Informations-, Kommunikations- und Mikrotechnologie; b) Material- und Werkstofftechnologien; c) Personenbezogene Dienstleistungen; d) Umwelt und Energie; e) Logistik; f) Städtetourismus und Urban Entertainment. Zum anderen werden die kompetenzfeldspezifischen Entwicklungsaktivitäten auch räumlich gebündelt. Es sind a) der Landschaftspark Nord mit seinen angrenzenden Bereichen; b) die innerstädtischen Bereiche zwischen Rhein (Westen), Innenhafen (Norden), Stadtwald (Osten) und 6-Seen-Platte (Süden) mit den Entwicklungsräumen City, Technologiestadtteil Neudorf und Innenhafen; c) die Logistikzentren und -parks, in erster Linie Logport.⁷⁰

2004 dominierten den SPD-Wahlkampf die sog. 10 Kernaussagen. Die Kernaussagen sollten als programmatische Zielbeschreibung, als Prüfstein der geleisteten Arbeit und als

⁶⁷ Ebenda, S.19 f.

⁶⁸ WAZ 31.12.1999: Politik und Wirtschaft in Duisburg sind im Umbruch.

⁶⁹ www.spd-duisburg.de/Dateien/wahlerg.pdf (Stand: 22.05.2006)

⁷⁰ <http://www.duisburg.de/micro/impuls/programm/philosophie.php> (Stand: 14.02.2007).

Argumentationshilfe für den Wahlkampf verstanden werden. Gleich als erster Punkt wird die Stärkung der Innenstadt genannt, wobei das Multi Casa-Projekt eine zentrale Rolle spielen sollte. Man versprach sich von der Belebung der Innenstadt mehrere Tausend Arbeitsplätze (wobei nicht in detail darauf eingegangen wurde, wie und wo diese entstehen sollten). Gerade das Multi Casa-Projekt poralisierte im Wahljahr 2004 die Stadt und die Stadtpolitik sehr. Der damalige Vorsitzende der CDU-Ratsfraktion Adolf Sauerland war der Auffassung, „außer groß angekündigten und abgefeierten Vertragsabschlüssen sei in den letzten Jahren kein erkennbarer Fortschritt vornehmbar gewesen.“⁷¹ Laut Sauerland würded die Königsstraße als Haupteinkaufsmeile dem Lieblingsprojekt der Oberbürgermeisterin geopfert werden. Wähler könnten für eine homogene und gezielte Entwicklung der Duisburger Innenstadt am heutigen Standort entscheiden, oder mit der SPD-Stimme das Multi Casa als Solitär und quasi neue Mitte Duisburgs am Rande des heutigen Zentrums unterstützen.⁷² So verstand Frau Zieling ihr Abschneiden im 1. Wahlgang als Resultat für die langjährigen Probleme mit dem Projekt.⁷³

Im positiven Sinne wird daran erinnert, dass es der SPD gelungen sei den Strukturwandel zu unterstützen, indem die Voraussetzungen dafür geschaffen wurden, dass sich über 20 Call Center angesiedelt haben und Duisburg als logistische Drehscheibe Europas gilt. Ebenfalls der Innenhafen darf nicht vergessen werden – aus einer brachliegenden Fläche mitten in der Stadt wurde ein attraktives Stadtviertel, inzwischen „pilgern massenhaft Gruppen von Menschen dorthin, um sich eines der gelungensten Beispiele von Revitalisierung heruntergekommener Gelände in der Republik anzusehen.“⁷⁴ Erinnert wird ebenfalls an den Nordpark und viel wird auf die durch PISA wiederbelebte Diskussion über die Bildungspolitik eingegangen. So werden 120 Millionen Euro für die Sanierung der Duisburger Schulen bereitgestellt; diese Summe soll durch eine „intelligente Lösung“ erhalten worden sein – wie diese ausgesehen hat, wird jedoch nicht ausgeführt.

Schaut man sich das Programm für 2004 an, kann man feststellen, dass auf Erfolge und Projekte der letzten Jahre hingewiesen wird, auf neue Pläne wird aber nicht eingegangen. Eine Ausnahme stellt Multi Casa dar. Was aber mit dem Duisburger Norden geschehen soll, wo die Arbeitslosigkeit am höchsten und wo die Lebenssituation von Bürgern mit Migrationshindergrund (in vielen Stadtteilen höher als 30 %) besonders hart ist, das erfährt man aus den Kommunalwahlprogrammen der SPD nicht. So sind Gegensätze zu beobachten, dass auf der einen Seite sehr viele Arbeitsplätze in der Innenstadt entstanden sind, die

⁷¹ WAZ 8.1.04, „CDU: Die SPD betreibt Volksverdummung“.

⁷² WAZ 8.4.04, „CDU: Multi Casa als Wahlkampfthema“.

⁷³ WAZ 9.10.04, „Duisburg hat die Wahl: Zieling oder Sauerland“.

⁷⁴ 10 Kernaussagen der Duisburger SPD – Programm zu den Kommunalwahlen, Duisburg 2004, S.2.

Duisburger Außenbezirke (v.a. die Stadtteile Marxloh und Bruckhausen) dagegen aber weiterhin mit ihrer Randlage zu kämpfen haben. Gewiss, zur Arbeit kann in die Innenstadt gependelt werden, an einer wirklichen Stadtteilentwicklungspolitik mangelt es jedoch noch. Soll der Strukturwandel in Duisburg gelingen, dürfen der City abseits gelegenen Stadtteile nicht ausgeklammert werden.

4.1. Gesellschaft für Wirtschaftsförderung Duisburg (GFW)

Die Situation in Duisburg, gemessen an der Zahl der dort ansässigen Unternehmen, ließe leicht (und leichtsinnig) zur nahe liegenden Schlussfolgerung verleiten, dass die Beschäftigtenzahl zufrieden stellend sein müsse. Namhafte Industrie- und Dienstleistungsunternehmen tragen zum Ruf der Stadt als Wirtschaftszentrum bei. Hier gibt es die größte Konzentration modernster Eisen- und Stahlwerke in Europa. Die chemische und die Papierindustrie, Unternehmen des Anlagen-, Maschinen- und Schiffbaus, Hersteller von Präzisionsinstrumenten sowie bekannte Unternehmen der Nahrungs- und Genussmittelindustrie prägen die Wirtschaftsstruktur der Stadt. Traditionell in Duisburg ansässig sind auch große Dienstleistungsunternehmen aus den Bereichen Handel, Verkehr und Logistik.⁷⁵ Eine kleine Auswahl demonstriert die Vielfalt und Divergenz der Unternehmen:

- ABX Logistics GmbH
- alltours Flugreisen GmbH
- Franz Haniel & Cie. GmbH
- Grillo-Werke AG
- Hüttenwerke Krupp Mannesmann GmbH
- IFA Hotel & Touristik AG
- Imperial Holdings Ltd.
- Klöckner & Co. AG
- König-Brauerei GmbH & Co. KG
- Krohne Meßtechnik GmbH & Co. KG
- Kühne & Nagel AG & Co.
- Lehnkering GmbH
- Makita Werkzeuge GmbH
- Mineralquellen H. Hövelmann GmbH & Co. KG
- Mittal Steel Ruhrort GmbH
- New Wave Logistics GmbH
- Norske Skog Walsum GmbH
- Rhenus AG & Co. KG
- Sachtleben Chemie GmbH
- Siemens Power Generation Industrial Applications
- Shimadzu Europa GmbH
- ThyssenKrupp Stahl AG
- Wincanton transeuropean Deutschland GmbH

⁷⁵ GFW Web - Großunternehmen

Auf den ersten Blick ist die Anzahl der Betriebe hoch. Einen weiteren zu beachtenden Wirtschaftsfaktor stellt das Handwerk dar. Die Zahlen aus dem Jahre 2003 (1,6 Mrd. Euro Umsatz, 26.000 Beschäftigte in 2.300 Betrieben)⁷⁶ sprechen eine klare Sprache: es ist für die Stadt unabdingbar. Auch gestützt durch diese Zahlen könnte man erneut zur – leider falschen – Schlussfolgerungen kommen, dass die Ansiedlung weiterer Betriebe in Duisburg nicht nötig sei.

Das Tempo der Veränderungen und Umschichtungen hat jedoch in Nordrhein-Westfalen dramatisch zugenommen. Vom Arbeitsplatzabbau besonders betroffen ist gerade die Stadt Duisburg. Hier sind seit 1980 fast 64.000 Arbeitsplätze im Produzierenden Bereich verloren gegangen – dies ist nahezu jeder zweite Arbeitsplatz (- 48 %). Über 20.000 entfielen allein auf die Jahre 1992-1995. Demgegenüber sind im Dienstleistungsbereich seit 1980 unter dem Strich nur rund 5.500 neue Beschäftigungsmöglichkeiten entstanden. In den letzten Jahren sind sogar auch hier Rückgänge festzustellen.⁷⁷

Resultierend aus dieser Feststellung erscheint die Anwesenheit und Tatkraft einer Gesellschaft für Wirtschaftsförderung durchaus angebracht. Die wirtschaftliche Gesamtentwicklung stellt die Region vor neue und große Aufgaben. Ihre Dimension erfordert die konsequente Aktivierung und den Ausbau des vorhandenen Standortpotentials. Dieses Potential der Region – ihre zentrale Lage im Europäischen Binnenmarkt, ihre Bedeutung als Industrie- und Handelszentrum, ihre Eigenschaft als internationaler Verkehrsknotenpunkt und Logistikzentrum ersten Ranges, der größte Binnenhafen der Welt, wissenschaftliche Kapazitäten in Universität und Instituten mit gerade auf technologischem Gebiet internationalem Ansehen – lohnt im Übrigen jedwede Anstrengung.⁷⁸ Der Bereich Umwelttechnik / Umweltschutz / Recycling wird als eine weitere Kernkompetenz Duisburgs angesehen und steht ebenfalls in engem Zusammenhang mit der am Ort ansässigen Stahlindustrie und chemischen Industrie.⁷⁹

Ein entsprechendes Selbstverständnis hat sich in den letzten Jahren verstärkt entwickelt. Insbesondere die Gesellschaften für Wirtschaftsförderung heben oft bemerkenswert deutlich ihre Rolle als Interessenvertreter hervor – sicherlich auch, um Unternehmen für sich zu interessieren: „Wir sind Lobby und Anwalt der Wirtschaft gegenüber Politik und Verwaltung“, stellt etwa die GFW Duisburg fest. Politik und

⁷⁶ GFW Web - Handwerk

⁷⁷ Zukunftsgewinnung für den Niederrhein –Bd. 69 der Schriftenreihe der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve. 1996. S. 6.

⁷⁸ Zukunftsgewinnung, S. 8.

⁷⁹ Kommunalverband Ruhr: Perspektive Ruhr – Strukturpolitik an der Ruhr. Programme, Konzepte, Akteure, Essen 2000, S. 32.

Verwaltung wiederum akzeptieren zunehmend, dass die Wirtschaftsförderung versucht, sich abzugrenzen und als Interessenvertreter der Wirtschaft zu definieren und zu profilieren. Man hofft, dass die Unternehmen eine Wirtschaftsförderung mit entsprechendem Image und Verhalten als günstigen Standortfaktor ansehen und honorieren. Die Wirtschaftsförderung, die von der Kommune den Spielraum erhält (das Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden und Kreise umfasst die Befugnis, die Aufbau- und Ablauforganisation der Wirtschaftsförderung selbst zu bestimmen. Wie sich aus den §§ 89 GO, 42 KrO ergibt, ist auch der Rückgriff auf die Organisationsformen des Privatrechts grundsätzlich zulässig),⁸⁰ relativ eigenständig als Interessenvertreter der Wirtschaft zu agieren, soll dabei auch als Signal für die Wirtschaftsfreundlichkeit der Kommune selbst wirken.⁸¹

Die Gesellschaft für Wirtschaftsförderung (GFW) Duisburg wurde 1988 als erste privat-öffentliche Wirtschaftsförderung (PPP) im Ruhrgebiet gegründet. Inspiriert hatte man sich in den Vereinigten Staaten und in Großbritannien, wo man schon längere Zeit das Konzept eines gemeinsamen Vorgehens aller an der Wirtschaft beteiligten Akteure ausging. Die GFW hatte sogar eine Vorreiterrolle in der Bundesrepublik, da sie die erste eigenständige GmbH war, die zur Hälfte durch die Stadt und zur Hälfte durch private Unternehmer getragen wurde. Dementsprechend hieß es im Gesellschaftsvertrag: „Gegenstand des Unternehmens ist die Verbesserung der räumlichen, sozialen und wirtschaftlichen Struktur der Stadt Duisburg durch Entwicklung und Förderung von Industrie, Gewerbe, Handel und Dienstleistungen auf allen Gebieten und Entwicklung des Arbeitsmarktes.“⁸²

Gesellschafter sind somit die Stadt Duisburg und 33 private Unternehmen, einschließlich Industrie- und Handelskammer (IHK), Kreishandwerkerschaft und Unternehmensverband der Metallindustrie Ruhr-Niederrhein.⁸³ Am 13. September 1990 wurde der Grundstein zum Hause der Wirtschaftsförderung an der Mülheimer Straße in Duisburg-Neudorf gelegt. Das Haus der Wirtschaftsförderung – von dem britischen Architekten Sir Norman Foster konzipiert und von der Firma Kaiser-Bautechnik realisiert – war die erste bauliche Stufe des Technologieparks Duisburg-Neudorf.⁸⁴ Die GFW Duisburg beschäftigt heute 19 Personen

⁸⁰ Ehlers, Dirk: Kommunale Wirtschaftsförderung, Köln 1990, S. 118.

⁸¹ Gallas, Andreas: Kommunale Wirtschaftsförderung und Arbeitsmarktpolitik. In: Andersen, Uwe: Kommunalpolitik in NRW im Umbruch, Köln 1998, S. 270.

⁸² GFW Web, Ziele

⁸³ Im Aufsichtsrat vertreten sind der Oberbürgermeister, der Hauptgeschäftsführer der Niederrheinischen IHK zu Duisburg, der Vorsitzende des Vorstandes der RAG Immobilien AG, Beigeordnete und Ratsherren der Stadt Duisburg, der Geschäftsführer der Haniel Verwaltungsgesellschaft mbH, der Vorsitzende des Vorstandes der ThyssenKrupp Immobilien GmbH, Geschäftsführer der König Brauerei und der Armin Quester Immobilien GmbH.

⁸⁴ Duisburg 2000 – Mitten im Strukturwandel. Stadt Duisburg, IHK Duisburg-Wesel-Kleve, Duisburg 1991, S. 61.

und ist in den Bereichen Firmenservice, Mittelstandaktivitäten, Flächenbereitstellung und -management, Unternehmensakquisition, Ansiedlungsservice und Standortmarketing tätig.

Die Hauptaufgabe der GFW Duisburg besteht in ihrem sog. Wirtschaftsservice, welches man in mehrere Bereiche gliedern kann. Durch die hohe Anzahl von sich unterscheidenden Fokussierungen soll erreicht werden, dass jeder sich an ein wirtschaftliches Engagement in Duisburg Interessierte Antworten auf seine der GFW gestellten Fragen erhält. Im Falle der GFW Duisburg können seit ihrer Gründung folgende Typen der Dienstleistungen beobachtet werden:

- a) Betreuung der Firmen vor Ort. Angeboten wird die Hilfe im Umgang mit den Behörden, an regelmäßig stattfindenden Stammtischen haben Unternehmer die Möglichkeit Erfahrungen auszutauschen und mit Tipps weiterzuhelfen. Diese Stammtische dienen auch als Plattform für das erste gemeinsame Kennenlernen.
- b) Betriebsverlagerungen sind nötig, falls Unternehmen expandieren wollen. Die GFW hat eine Übersicht von freien oder bald sich leerenden Hallen und Gewerbeflächen, womit verhindert werden soll, dass aus Platzmangel die Stadt verlassen werden muss. Häufig handelt es sich um ehemalige Flächen der Montanindustrie.
- c) Dieses Angebot richtet sich aber auch an Neuansiedlungen. Unternehmen werden beraten bei der Vermittlung von Grundstücken oder Immobilien, qualifiziertes Personal kann dank einer Datenbank weiterempfohlen werden.
- d) Unterstützt werden selbstverständlich ebenfalls kleine Existenzgründungen, damit der Schritt in die Selbstständigkeit einfacher gemacht wird. Informationen und ein Businessplan kombiniert mit einem lokalen Gründungsnetzwerk sollen helfen die ersten Hürden zu meistern. Die GFW ist neben der Niederrheinischen IHK die Kontaktstelle vor Ort für das Beratungsprogramm Wirtschaft des Landes NRW.⁸⁵
- e) Die GFW baute zusammen mit den Behörden vor Ort ein „Genehmigungsportal“ auf. Das Portal soll die jeweiligen Verfahren beschleunigen, transparenter machen und den Aufwand der Unternehmen deutlich reduzieren. Die Firmen sollen von einem zentralen Ansprechpartner mit hoher Entscheidungskompetenz betreut werden.⁸⁶
- f) Leider nimmt die Zahl der Insolvenzen in der BRD der letzten Jahre stark zu. Die GFW will mit ihrer Hilfe beitragen, dass der Anteil Duisburgs an den Insolvenzen

⁸⁵ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, 1999, S. 11.

⁸⁶ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, 2001, S. 3.

bundesweit so niedrig wie nur möglich gehalten wird. Eingerichtet wurde eine Krisenkontaktstelle für Kleinunternehmer, Sanierungspläne können aufgestellt werden.

- g) Auf Auslandsmessen des Landes NRW wird für die Stadt Duisburg, aber auch für die in der Stadt Duisburg agierenden Unternehmen geworben. Zu den wichtigsten gehören die Immobilienmesse in München, wie auch die alljährliche Stadtpräsentation in Cannes.
- h) Eine äußerst wichtige Aufgabe stellt die Vermarktung der Gewerbeparks der Stadt Duisburg dar. Im Rahmen dessen werden alle vorher genannten Aufgaben der GFW zu einem Paket gebündelt, d. h. von der Werbung und Anlockung über Grundstücksakquisition bis zur Expandierung eines schon früher sich niedergelassenen Unternehmens.

Anhand eines Beispiels kann die Arbeit der GFW Duisburg demonstriert werden:

Anfang 1999 kündigte das Unternehmen Interspe Spedition Nathe GmbH & Co. KG an, einen neuen Standort aufzubauen. Die Firma erhielt durch die GFW Duisburg Informationen über mögliche Fördermittel. Interspe wurden alternativ verschiedene Grundstücke im Stadtgebiet angeboten, die gemeinsam besichtigt wurden. Priorität hatte dabei das Logportgelände, das seit den 1990ern zu einem Logistikzentrum von internationaler Bedeutung ausgebaut wurde. Die Logport Logistik Center GmbH übernahm die konkreten Grundstückverhandlungen. Gemeinsam mit der GFW Duisburg und der Stadt Duisburg konnten verschiedene Probleme geklärt werden, so dass im Jahr 2000 auf einem über 40.000 qm großen Grundstück der Betrieb aufgenommen werden konnte.⁸⁷

Anderes Beispiel: Einem norddeutschen Unternehmen des Großhandels, das mit Sieb- und Brechsystemen handelt, zeigte die GFW Duisburg verschiedene Flächen im Stadtgebiet. Nach Sondierung der verschiedensten Grundstücke entschied sich die Firma positiv für eine Niederlassung im Gewerbegebiet Stepelsche Straße im Duisburger Norden. Die GFW vermarktete die Fläche im Auftrag der Eigentümerin, der Landesentwicklungsgesellschaft NRW.⁸⁸

Neuansiedlungen sind in den meisten Regionen nur eine Komponente der wirtschaftlichen Entwicklung. Eine nicht minder wichtige Komponente ist die Entwicklung des bereits vorhandenen Bestandes an Unternehmen. Beide Komponenten sind häufig

⁸⁷ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, 1999, S. 5.

⁸⁸ Ebenda, 1999, S. 7.

miteinander verbunden. Für die Bestandsentwicklung sind ebenfalls die tatsächlichen, auch längerfristig tragfähigen Qualitäten eines Standortes wichtig.⁸⁹

Die Ansiedlung von neuen Unternehmen und die Erhaltung des vorhandenen Unternehmensbestands stellen sich jedoch als nicht so einfach dar, da die Unternehmen die grundsätzliche Freizügigkeit bei der Wahl ihres Standortes besitzen. Diese Mobilität hat außerdem in den letzten Jahrzehnten durch technische, organisatorische und politische Entwicklungen weiter zugenommen. Das Ergebnis ist ein verschärfter Standortwettbewerb, der die Kommunen, die sich als Industrie- und Gewerbestandort verstehen, zum Engagement in der Wirtschaftsförderung zwingt.

Die Gestaltung der Rahmenbedingungen erfolgt jedoch nicht willkürlich. Die kommunale Wirtschaftsförderung unterliegt Determinanten, die Handlungsmöglichkeiten vorgeben und den Handlungsspielraum einschränken. Die wichtigsten Kriterien für die zu ergreifenden Maßnahmen bilden die Standortanforderungen der jeweiligen Unternehmen. Die Wirtschaftsförderung muss die verschiedenen Ansprüche aufgreifen und so weit als möglich realisieren, um gegenüber den konkurrierenden Gemeinden an Attraktivität und damit an Chancen im Wettbewerb zu gewinnen.⁹⁰

Die GFW verfügt darüber hinaus über wichtige Kontakte zur Landesregierung, zum Regierungspräsidenten in Düsseldorf, zur Investitionsbank wie zu den örtlichen Banken, Kammern und Unternehmensverbänden, Arbeitsverwaltung, Hafenbetreibern, Stadtwerken, Immobilienmaklern und zur Stadt selbst. Kontakte zu Akteuren, die im Zusammenhang mit einer stärker branchenorientierten Wirtschaftsförderung stehen, sind in der Regel projektbezogen. Hierzu gehören z.B. Technologiezentren, Medienzentren und Forschungseinrichtungen sowie örtliche Unternehmen und Gewerkschaften. In einem späteren Teil dieser Diplomarbeit soll anhand konkreter Projekte gezeigt werden, wie die Gesellschaft für Wirtschaftsförderung Duisburg aktiv war und somit zu einer Entlastung der Arbeitslosensituation beigetragen hat.

4.2. Beschäftigungs- und Qualifizierungspolitik

Die tendenzielle Erhöhung der Qualifikationsanforderungen und die Verschiebung der Qualifikationsprofile gehören im Grunde zum normalen Erscheinungsbild der strukturellen

⁸⁹ Lehner, Franz - Nordhause-Janz, Jürgen: Vom Produktionsverbund zum Innovationsverbund: Strukturwandel und Standortqualitäten in Nordrhein-Westfalen. In: Klemmer, Schubert: Politische Maßnahmen zur Verbesserung von Standortqualitäten, Berlin 1992, S. 34.

⁹⁰ Götz, Christian: Kommunale Wirtschaftsförderung zwischen Wettbewerb und Kooperation, Hamburg 1999, S. 250.

Entwicklung in einer wachsenden Wirtschaft. Die Ursachen dafür liegen nicht nur in den Anteilsverschiebungen zwischen der Industrie und dem Dienstleistungssektor, sondern auch in den Tertiarisierungstendenzen innerhalb des industriellen Sektors. In Westdeutschland ist es dabei in den vergangenen Jahrzehnten einer immer größer werdenden Gruppe von Personen nicht gelungen, mit dem Tempo der Strukturveränderungen Schritt zu halten. Der Königsweg zur Lösung dieses strukturellen Arbeitsmarktsproblems liegt eindeutig bei der Verbesserung des Qualifikationsangebots. Die bildungspolitische Option verspricht jedoch erst auf längere Sicht Erfolge, da die strukturelle Arbeitslosigkeit gerade jene Personengruppen trifft, die ihre Ausbildungsphase weitgehend hinter sich haben.⁹¹

In diesem Kapitel wird auf die Beschäftigungspolitik der Stadt Duisburg eingegangen, die Zusammenarbeit mit der Forschung und Entwicklung wird im nächsten Kapitel näher unter die Lupe genommen. Auf Grund der höheren Anzahl von konkreten Maßnahmen (auf Grundlage der im letzten Jahrzehnt verstärkt forcierten Orientierung auf regionale und lokale Programme)⁹² wurde eine Auswahl der wichtigsten unternommen, wobei auf sie wegen Platzmangels nur deskriptiv eingegangen werden kann.

Zu Beginn der 1990er Jahre definierte der Landesentwicklungsbericht Nordrhein-Westfalens die Qualifizierungspolitik folgendermaßen: „Sie ist integraler Bestandteil der Wirtschaftspolitik des Landes. Eine aktive Qualifizierungspolitik kann zwar Wirtschaftsstrukturen nicht direkt verändern, sie kann aber den Strukturwandel flankieren und erleichtern. Das in einer Region verfügbare Arbeitskräftepotential bestimmt als Standortfaktor nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ wesentlich die Chancen der Region im Wettbewerb.“⁹³ Ebenfalls der unzureichenden Versorgung mit beruflichem Nachwuchs – schon bedingt durch die demographische Entwicklung – kann durch berufliche Qualifikation begegnet werden. Personaldefizite können durch die Nutzung aller verfügbaren Fortbildungs- und Umschulungspotentiale verringert werden. Gleichzeitig musste das Bemühen, den sog. benachteiligten Gruppen des Arbeitsmarktes eine berufliche Ausbildung zu vermitteln, verstärkt werden.⁹⁴

Verglichen mit anderen Regionen der Bundesrepublik war die Situation in der Stadt Duisburg äußerst prekär, wie bereits im die Geschichte der Stadt behandelnden Kapitel

⁹¹ Klodt, Henning; Stehn, Jürgen: Standort Deutschland: Strukturelle Herausforderungen im neuen Europa, Tübingen 1994, S. 275.

⁹² Maggi, Claudio: Key factors of structural change in North Rhine-Westphalia, Duisburg 2000, S. 29.

⁹³ Landesentwicklungsbericht NRW. Der Stand der Dinge: Initiativen und Projekte in der ersten Hälfte der 90. Jahre, in: Schriftenreihe des Ministerpräsidenten des Landes NRW, Heft 53, Düsseldorf 1994. S. 40.

⁹⁴ Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie des Landes NRW: Regionalisierung – Neue Wege in der Strukturpolitik Nordrhein-Westfalens, Düsseldorf 1992, S. 35.

anhand der Arbeitslosenzahlen demonstriert wurde; auf der einen Seite weniger Absatz in Kohle und Stahl, auf der anderen größere Nachfrage nach Arbeitsplätzen im Dienstleistungsgewerbe. Sowohl der (Steinkohle-)Bergbau als auch die Stahlindustrie in NRW arbeiten auf einem sehr hohen technologischen Niveau. Der „Stahlstandort Nr. 1“ in Europa wird vielmehr zusammen mit der in Duisburg ebenfalls starken chemischen Industrie zu einem zukunftssträchtigen Zentrum für innovative Werkstofftechnologien ausgebaut.⁹⁵ Der Einsatz modernster Förder- und Fertigungstechniken hat aber in beiden Branchen dafür gesorgt, dass die einzelnen Einheiten mit immer weniger menschlicher Arbeitskraft gefördert, bzw. erzeugt werden konnten. Die Probleme bei Kohle und Stahl treffen natürlich auch deren Zulieferbetriebe. So kann man in etwa davon ausgehen, dass von jedem Arbeitsplatz im Montanbereich mindestens ein weiterer in vor- und nachgelagerten Branchen abhängt.⁹⁶ Über einen langen Zeitraum wurde zudem eine Qualifizierungspolitik betrieben, die sich in erster Linie an den Erfordernissen der Montanindustrie orientierte, dementsprechend war die Humankapitalisierung des Reviers in der Vergangenheit stark sektorspezifisch ausgerichtet (Metallerzeugung, Bergbau).⁹⁷

4.2.1. Qualifizierungszentrum Rheinhausen

Die Lage im Duisburger Stadtteil Rheinhausen erforderte von den Stadtvätern eine sinnbringende Antwort auf die Frage, wie die stets wachsende Arbeitslosenzahl gebremst und bestenfalls wieder reduziert werden könnte. Strukturwandel bedeutet für das Ruhrgebiet: Diversifizierung, d. h. die Auffächerung der Branchenstruktur und der Produktpalette. Entscheidend ist, dass die Region nicht wieder einseitige Abhängigkeiten aufbaut.⁹⁸ Da man eingesehen hatte, dass Kohle und Stahl nie mehr so viele Arbeitnehmer ernähren würden wie einst, war die Losung der Stunde auf die neuen Gegebenheiten und Anforderungen zu reagieren.

Es war zu Beginn die Erhaltung von Ausbildungskapazitäten bei Krupp Rheinhausen, das mit der Gründung des Qualifizierungszentrums Rheinhausen⁹⁹ (die Initiative ging in erster

⁹⁵ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, 1999, S. 37.

⁹⁶ Hilbert, Josef; Potratz, Wolfgang: Mit alten Industrien und neuen Produktionskonzepten zum modernen Standort?, in: Schubert, Klaus; Klemmer, Paul (Hrsg.): Politische Maßnahmen zur Verbesserung von Standortqualitäten, Berlin 1992, S. 88.

⁹⁷ Funder, Maria: Industrielle Beziehungen und regionaler Strukturwandel, Berlin 1999, S. 46.

⁹⁸ Brickau, Katja; Kampher, Ruth: Das Ruhrgebiet – eine Industrieregion im Wandel, in: Barbian, Jan-Pieter; Heid, Ludger (Hrsg.): Die Entdeckung des Ruhrgebiets. Das Ruhrgebiet in Nordrhein-Westfalen 1946-1996, Essen 1997, S. 201.

⁹⁹ www.qzr.de (Stand: 25.01.2007).

Linie von den Gewerkschaften, insbesondere der IG Metall aus)¹⁰⁰ im Dezember 1989 durch die Gesellschafter Fried. Krupp GmbH, Krupp Stahl AG, Mannesmannröhren-Werke AG, IHK Niederrhein sowie die Stadt Duisburg verfolgt wurde. Das Zentrum sollte – über die zukunftsorientierte Erstausbildung heraus – das regionale Angebot an qualifizierten Arbeitskräften auch durch verstärkte berufliche Weiterbildung verbessern, dies in Kooperation mit den in der Region ansässigen, sowie im Zuge des Strukturwandels neu anzusiedelnden Industrie- und Dienstleistungsbetrieben. Bildungsangeboten in „innovativen Zukunftsmärkten“, etwa Mikroelektronik, Lasertechnik, Logistik, der Erprobung und Entwicklung neuer Techniken und Verfahren und ihrer wirtschaftlichen Transferierbarkeit wurde ein besonderer Vorrang eingeräumt.¹⁰¹ So wird auch ein großer Beitrag für den Erhalt des Mittelstandes geleistet, welcher auf qualifizierte Arbeitnehmer angewiesen ist. Es ist ja gerade der Mittelstand, welcher 68 % der Arbeitsplätze schafft.¹⁰²

Für die berufliche Fort- und Weiterbildung ist ebenfalls das Bildungszentrum der Wirtschaft am Niederrhein (BZN) verantwortlich. In dem bereits 1987 in Duisburg gegründeten Zentrum werden jährlich über 150 Veranstaltungen angeboten: Tages- und Abendlehrgänge, Wochenendseminare sowie berufsbegleitende Studiengänge. Das Institut steht in ständigem Kontakt zu namhaften Unternehmen aus der Region. Dieser Austausch gewährleistet nicht nur eine praxisnahe Qualifikation, sondern auch ein Lehrgangsangebot, das dem Bedarf der Firmen entspricht.¹⁰³

4.2.2. Gesellschaft für Beschäftigungsförderung (GfB)

Als weiteres Instrument der Beschäftigungspolitik hat mit Beschluss vom 22. Juni 1998 der Rat der Stadt Duisburg die Gemeinnützige Gesellschaft für Beschäftigungsförderung mbH – GfB gegründet. Ziel und Zweck der Gesellschaft sind die Ausbildung, Qualifizierung, Fortbildung, Umschulung und zeitlich befristete Beschäftigung in gesellschaftlich nützlichen Betätigungsfeldern. Der Gründung der Gesellschaft lag die Überlegung zugrunde, dass die Zusammenführung der bisher jeweils eigenständig organisierten Beschäftigung von arbeitslosen Jugendlichen, Erwachsenen und Sozialhilfeempfängern in einer Gesellschaft neue Lösungsansätze zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit eröffnet. Die Wirtschaft hat seitdem nunmehr nur noch einen Kooperationspartner, bei dem alle Instrumente der

¹⁰⁰ Hesse, Joachim Jens: Regionalisierte Wirtschaftspolitik – Das Beispiel „Zukunftsinitiative Montanregionen“, Baden-Baden 1991, S. 123.

¹⁰¹ IHK Duisburg-Wesel-Kleve: Duisburg 2000 – Mitten im Strukturwandel, Duisburg 1991, S. 81.

¹⁰² Meyer-Stamer, Jörg; Wältring, Frank: Project Meso NRW, Duisburg 2000, S. 14.

¹⁰³ <http://www.bzn-duisburg.de/1643.html> (Stand: 25.01.2007).

kommunalen Beschäftigungsförderung gebündelt sind.¹⁰⁴ Zum Beispiel im Falle der Ausbildung im IT-Bereich werden in überbetrieblichen Ausbildungsabschnitten Grundlagenwissen und Kenntnisse, die für die Einsätze in den Fachämtern und Instituten der Stadt Duisburg erforderlich sind, von der GfB zentral vermittelt.¹⁰⁵ Bei den praktischen Einsätzen werden die Auszubildenden in verschiedenen Tätigkeitsbereichen der Stadt und der Tochterunternehmen eingesetzt und erhalten dort die Gelegenheit, ihr Wissen in der Praxis umzusetzen und die sich schnell wandelnden Organisationsstrukturen kennen zu lernen. Für eine optimale organisatorische Gestaltung der IT-Ausbildung wurde deshalb innerhalb von nur sechs Monaten bei der GfB eine komplett neue technische und pädagogische Infrastruktur entwickelt und aufgebaut.¹⁰⁶

Darüber hinaus wurde im Jahre 2004 die WerkStadt Duisburg GmbH (WDG) gegründet als zukunftsorientierte Dienstleistungsgesellschaft für arbeitslose Menschen. Diese Tochtergesellschaft der GfB soll in erster Linie weitere Perspektiven für arbeitslose Menschen zur Integration in den Arbeitsmarkt erschließen.¹⁰⁷ Mit der Bündelung aller kommunalen Kompetenzen und Ressourcen zur Beschäftigungsförderung bei der GfB hat der Rat der Stadt eine Institution geschaffen, die das gesamte Spektrum kommunaler Beschäftigungsförderung abdeckt und aus einem Guss bearbeiten kann. Diese Art der Zusammenführung aller Bereiche in einer Gesellschaft ist in NRW bisher einmalig und hat damit mit Duisburg Modellcharakter.¹⁰⁸ Ergänzend dazu wurde das Projekt GemeinWohlArbeit eingerichtet für langfristig arbeitslose Menschen, deren Vermittlung besonders schwierig ist. Wohltätige und gemeinnützige Organisationen, Vereine und städtische Einrichtungen haben für die *GemeinWohlArbeit* Stellen eingerichtet, die ausschließlich zusätzliche Aufgaben übernehmen und keine bestehenden Arbeitsplätze gefährden.¹⁰⁹

4.2.3. Sprungbrett

Für junge Menschen ist das Projekt „Sprungbrett“ gedacht, ein Gemeinschaftsprojekt der Bundesanstalt/Bundesagentur für Arbeit, des Arbeitsamtes Duisburg und der Stadt Duisburg (Amt für Soziales und Wohnen). Unterstützt werden die Kooperationspartner durch die Schweißtechnische Lehr- und Versuchsanstalt (SLV) als Koordinierungsstelle. Zielgruppe

¹⁰⁴ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, 1998, S. 42.

¹⁰⁵ Kremer, Uwe: Regionalisierte Strukturpolitik und arbeitsorientierte Beratung in NRW. Bericht der Entwicklungsagentur für Arbeitsorientierte Strukturpolitik, Bochum 2003, S. 96.

¹⁰⁶ Geschäftsberichte der Stadt Duisburg, 2001, S. 30 f.

¹⁰⁷ http://www.gfb-du.de/index.php?seite=gfb_wdg (Stand: 17.01.2007).

¹⁰⁸ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, 1998, S. 43.

¹⁰⁹ http://www.gfb-du.de/index.php?seite=perspektiven_gwa (Stand: 17.01.2007).

sind arbeitsfähige Personen zwischen 18 und 24 Jahren. Die Teilnehmer erhalten ein Arbeitsangebot zur beruflichen Erprobung und Orientierung in Form eines sozialversicherungspflichtigen Praktikums und sollen so dauerhaft an eine Ausbildung oder Beschäftigung auf dem 1. Arbeitsmarkt herangeführt werden. Die Teilnehmenden haben je nach Verfügbarkeit individuelle Wahlmöglichkeiten entsprechend ihren Neigungen und Fähigkeiten, eine Arbeitsaufnahme ist in der Regel noch am Tag der Beratung vorgesehen.¹¹⁰

Die Arbeitslosigkeit und ihre Folgen werden wirkungsvoll abgemildert, gleichzeitig werden sozusagen als Nebenprodukt gesellschaftlich notwendige Arbeiten ausgeführt, die über die Regularien des ersten Arbeitsmarktes nicht realisiert werden könnten. So finden sich im Stellenpool für dieses Projekt Angebote aus sozialen Dienstleistungsbereichen, kaufmännischen Bereichen bis hin zu Baubereichen und der Grünflächenpflege.¹¹¹

Das Modell „Sprungbrett“ war zunächst in dem Zeitraum vom 1. August 2002 bis zum 31. Juli 2003 durchgeführt worden. Dank unerwartet hohem Interesse wird es aber bis zum heutigen Tage fortgeführt. So werden auch weiterhin im Rahmen des Modellprojektes über 400 auf der Basis von Gemeinwohlarbeit angesiedelte Arbeitsplätze für junge Leute in Duisburg angeboten.¹¹²

4.2.4. Job-Profi-Center Duisburg (JPC)

Mit der Umsetzung der Reformgesetze Hartz I-IV¹¹³ sollen Ausgangspunkte der künftigen Job-Center die gemeinsamen Anlaufstellen der Arbeitsämter und der Träger der Sozialhilfe sein. Das „Job-Profi-Center Duisburg“ (JPC) ist ein Gemeinschaftsprojekt des Arbeitsamtes Duisburg und der Stadt Duisburg unter Beteiligung der GfB zur Errichtung eines Kundencenters, in dem die bisherigen Aktivitäten des Arbeitsamtes und des Sozialamtes schrittweise zusammengeführt werden sollten. Das JPC wurde am 17. Februar 2003 eingerichtet, seit August 2003 sind weitere JPC in den Außenstellen des Arbeitsamtes Duisburg in den Stadtteilen Hamborn und in Rheinhausen eröffnet worden. Es ist das vorrangige Ziel des JPC eine gemeinsame Anlaufstelle zu bieten, Wege zu minimieren und die Kunden besser und schneller an eine Tätigkeit auf dem ersten Arbeitsmarkt heranzuführen, um Zeiten der Arbeitslosigkeit zu verkürzen und den Bezug staatlicher

¹¹⁰ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, 2002, S. 36 f.

¹¹¹ http://www.slv-duisburg.de/fileadmin/user_upload/pdfs/Ausg_02_GSI_news-Beilage.pdf (Stand: 17.01.2007).

¹¹² <http://www.slv-duisburg.de/sprungbrett.0.html> (Stand: 17.01.2007).

¹¹³ Sog. Gesetze für moderne Dienstleistungen am Arbeitsmarkt; Inkrafttretung mit Wirkung ab 1.1.2003 (Hartz I, Hartz II), bzw. 2004 (Hartz III), bzw. 2005 (Hartz IV).

Transferleistungen zu reduzieren.¹¹⁴ In dieser Diplomarbeit kann nicht näher auf diese Problematik eingegangen werden, da ihr wegen ihrer Komplexität sehr viel Raum eingeräumt werden müsste, aber auch weil sie den erforschten Zeitraum der Jahre 1994 bis 2004 überschreitet. Es kann jedoch darauf hingewiesen werden, dass Duisburg in den Bemühungen nach dem Motto „Fördern und Fordern“ keine Ausnahme darstellt.

Die Stadt Duisburg bemüht sich anhand von mehreren Projekten die Anzahl der Arbeitslosen zu reduzieren und diesen (oft durch Requalifizierungsmaßnahmen) perspektivreiche Arbeitsplätze zu ermöglichen. „Was dem Ruhrgebiet aber immer mehr fehlt, sind zukunftsweisende Dienstleistungsarbeitsplätze, denn der Produktivitätsfortschritt wird vor allen Dingen bei der Produktion von industriell-gewerblichen Gütern weiter hoch sein. Es ist durchaus vorstellbar, dass in 20 bis 25 Jahren kaum mehr als 10 % der Erwerbstätigen die gesamte Produktion besorgen. Das ist für viele unvorstellbar. Es war aber auch anno 1900 unvorstellbar, dass 100 Jahre später weniger als 2 % der Erwerbstätigen die gesamte landwirtschaftliche Erzeugung leisten. Nimmt man die auch künftig scharfe Standortkonkurrenz gerade bei globalisierenden Unternehmen hinzu, dann werden sich am Standort Ruhrgebiet nur noch industrielle Spitzenerzeugnisse halten können.“¹¹⁵

Kann diese pessimistische (bzw. trocken realistische) These auch auf Duisburg projiziert werden? Analysiert man die Reihe von Maßnahmen, Programmen und Projekten, welche die Stadt Duisburg in den untersuchten Jahren gestartet und durchgeführt hat, kann man zum Ergebnis gelangen, dass nicht mehr ausschließlich auf Kohle und Stahl gesetzt wird. Laut der oben zitierten These seien zukunftsweisende Dienstleistungsarbeitsplätze nötig. Duisburg antwortet darauf mit einem hohen Angebot an Arbeitsplätzen v. a. im Bereich der Logistik und der Call Center, wobei angenommen werden kann, dass die Anzahl der in diesen Bereich entstandenen Arbeitsplätze noch zunehmen wird. Es kann darüber diskutiert werden, ob dafür eine Alternative besteht, eines ist jedoch klar: Duisburg ist es gelungen in dieser Branche nicht weiterhin der Zeit hinterherzuhinken, sondern auf die Bedürfnisse zu reagieren. Es wurde eine stabile Ausgangslage geschaffen, welche verspricht in den nächsten Jahren noch mehr Profit einzufahren.

Denn eines ist klar: Heute entscheiden (jedenfalls in den fortgeschrittenen Industrieländern) nicht mehr Größenvorteile („*Economies of scale*“), sondern „*Economies of scope*“ (Vielfalt, Flexibilität, geistiger Horizont) über die Wettbewerbsfähigkeit. Die alten

¹¹⁴ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, 2003, S. 34.

¹¹⁵ Ganser, Karl: Kommunalpolitischer Strukturwandel. Das Beispiel IBA Emscher Park, in: Andersen, Uwe (Hrsg.): Kommunalpolitik in NRW im Umbruch, Köln 1998, S. 265.

„Dinosaurier des Industriezeitalters“ mit ihrer starren hierarchischen Organisation und Massenfertigung verschwinden zugunsten von flexiblen, auf Marktnischen spezialisierten Klein- und Mittelbetrieben.¹¹⁶

4.3. Forschung und Entwicklung

Die Industrie, vor allem das Verarbeitende Gewerbe, ist typischerweise der Sektor der Volkswirtschaft, in dem einfache Arbeit von ungelerten oder nur angelernten Beschäftigten relativ gut bezahlt wird. Die relative Schrumpfung der Industrie führt dadurch zur Abwertung der rein physischen Arbeitskraft (manpower) im Vergleich zu Humankapital. Das Ergebnis des wirtschaftlichen Wachstums in seiner Konsequenz für die Bewertung des Faktors Arbeit lässt sich deshalb am Besten unter dem Begriff „Humankapitalintensivierung“¹¹⁷ zusammenfassen: Sowohl der technische Fortschritt als auch der weltwirtschaftliche Strukturwandel sorgen für eine Abwertung der physischen Arbeit in Industrieländern, die irgendeine Form der Anpassung erforderlich macht.

Ein Nachziehen des Arbeitsangebots auf lange Sicht ist gewährleistet, wenn das Bildungssystem eines Landes gewissermaßen „wirtschaftsstrukturfreundlich“ ist. Dies ist dann der Fall, wenn es sich in seinen Schwerpunkten und Anforderungsprofilen möglichst vorausgreifend den Entwicklungen anpasst und somit für die jeweils auszubildende Generation von jungen Menschen bestmögliche Voraussetzungen schafft, um am Markt ein relativ hoch bewertetes Humankapital zu bilden und ein hohes Maß an Flexibilität und Mobilität zu sichern, die einer allzu raschen Abwertung dieses Humankapitals entgegenwirken.¹¹⁸ Wie der Hochschulbau ist auch die Förderung der Forschung eine Gemeinschaftsaufgabe von Bund und Ländern. Das ist im Grundgesetz in Artikel 91 b verankert und wirkt sich in verschiedenen Bereichen aus.¹¹⁹

¹¹⁶ Blotevogel, Hans: Vorlesung „Nordrhein-Westfalen“, Universität Duisburg, SS 2002, Kap. 10.

¹¹⁷ Humankapital wird definiert als der Wert des aggregierten Bestandes an Produktivfähigkeiten der Bevölkerung, die über die physische Arbeitsleistung hinausgehen. Diese Definition soll die analytische Trennung von „Arbeit“ und „erlernten Produktivfähigkeiten“ ermöglichen.

¹¹⁸ Klodt, Henning – Stehn, Jürgen: Standort Deutschland: Strukturelle Herausforderungen im neuen Europa, Tübingen 1994. S. 205 ff.

¹¹⁹ GG Art. 91b: Bund und Länder können auf Grund von Vereinbarungen bei der Bildungsplanung und bei der Förderung von Einrichtungen und Vorhaben der wissenschaftlichen Forschung von überregionaler Bedeutung zusammenwirken. Die Aufteilung der Kosten wird in der Vereinbarung geregelt.

4.3.1. Universität Duisburg-Essen (UDE)

Von 1655 bis 1818 existierte die Alte Universität Duisburg, die mit der heutigen Universität in keiner Verbindung steht. Die Gesamthochschule¹²⁰ Duisburg wurde im Jahre 1972 gegründet, im Jahre 1980 wurde sie in „Universität-Gesamthochschule Duisburg“ umbenannt und 1994 erhielt sie den Namen „Gerhard-Mercator-Universität“.¹²¹ Der Anspruch, in sämtlichen großen Wirtschaftsbereichen vertreten zu sein, also das Leitbild der „Volluniversität“, führte zu dem Ergebnis, dass viele Fächer klein blieben, wenige Spezialisierungen bilden konnten und kaum Außenwirkung entfalteten. Spätere Versuche Schwerpunkte zu bilden trafen auf entschlossene Widerstände aus jeweils den Fächern, die – bei gegebenen Ressourcen – im Rahmen einer Umverteilung hätten aufgegeben werden müssen. Nach jahrelanger, kontroverser Diskussion um Lösungsmöglichkeiten für die unbestrittenen Probleme setzte das Wissenschaftsministerium des Landes NRW per Gesetz zum Stichtag 31. Dezember 2002 die formelle Auflösung der beiden Universität-Gesamthochschulen in Duisburg und Essen durch. Am 1. Januar 2003 wurde die Universität Duisburg-Essen „neugegründet“.¹²² So gehört die UDE, die keinen Sitz hat,¹²³ mit rund 32.500 Studenten zu den zehn größten deutschen Universitäten nach Studentenzahl.¹²⁴

Die UDE ist eine typische Regionaluniversität. Sowohl hinsichtlich der Regionalquote als auch hinsichtlich der Territorialquote liegt die UDE Duisburg mit ähnlich strukturierten Hochschulen (z.B. Essen und Wuppertal) im Spitzenfeld. Das heißt: Stärker als im Durchschnitt aller Universitäten rekrutiert die UDE ihre Studierenden aus ihrer Region; ihre Anziehungskraft auf Studierende außerhalb ihrer Region ist signifikant unterdurchschnittlich. Zur Erklärung der ausgeprägten Regionalität des Einzugsbereichs ist zunächst auf die hochschulpolitische Zielsetzung zur Zeit der Gründung der Gesamthochschulen in NRW zu Beginn der siebziger Jahre zu verweisen. Die beiden wichtigsten Motive waren der

¹²⁰ Die Gesamthochschule war eine universitäre Hochschulform, die ein Hochschulstudium in bestimmten so genannten „integrierten Studiengängen“ sowohl mit Fachhochschulreife (Fachabitur) als auch mit Hochschulreife (Abitur) ermöglichte. In einigen dieser integrierten Studiengänge konnten verschiedene Diplome erworben werden: das Diplom I, als Abschluss eines wissenschaftlichen Kurzzeitstudiums, sowie das Diplom II, das dem herkömmlichen Universitätsdiplom entsprach.

¹²¹ Wobei die Jungen Sozialdemokraten den Namen „Schimanski-Uni“ vorgeschlagen hatten.

¹²² Alle Gesamthochschulen des Landes sind zum selben Stichtag in traditionelle Hochschulformen überführt worden.

¹²³ Die Universität Duisburg-Essen hat formell keinen Sitz. Das Land hat bei der Fusion nicht festgelegt, welche Stadt Sitz der Hochschule wird. Die Hochschule selbst hat seitdem ebenfalls die Festlegung auf einen Sitz vermieden. Nach Einschätzung des Verwaltungsgerichts Gelsenkirchen anlässlich einer Klage gegen Studiengebühren kann ohne Feststellung des Sitzes kein Gerichtsverfahren gegen die Hochschule durchgeführt werden (!).

¹²⁴ http://de.wikipedia.org/wiki/Universit%C3%A4t_Duisburg-Essen (Stand: 24.02.2007).

quantitative Hochschulausbau in den besonders stark nachgefragten Studiengängen sowie die Mobilisierung von Bildungsreserven durch ein regionales, wohnstandortnahes Angebot von Studienplätzen. Dafür wurde in allen Hochschulregionen des Landes ein ähnliches, aber eingeschränktes Spektrum von (vermeintlich) stark nachgefragten Studiengängen eingerichtet. Die Folge war ein stark regionalisiertes Angebot von Studienplätzen in einem Kernbereich von prinzipiell an allen Universitäten angebotenen Studiengängen (Lehrerbildung, Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, Mathematik, Physik, Chemie, Maschinenbau). Damit wurde dem überwiegenden Teil der Studierenden die Möglichkeit geboten, das Studium an der nächstgelegenen Hochschule aufzunehmen; nur in den nicht überall angebotenen Fächern (z.B. Medizin, Rechtswissenschaft, Elektrotechnik usw.) musste eine weiter gelegene Hochschule aufgesucht werden.¹²⁵

In der Forschung konzentriert sich die Universität auf die Schwerpunkte Nanowissenschaften, genetische Medizin und medizinische Biotechnologie, empirische Bildungsforschung und urbane Systeme (nachhaltige Entwicklung, Logistik und Verkehr). Im Ruhrgebiet haben große Energieunternehmen ihren Sitz. Insbesondere RWE und das Tochterunternehmen Thyssengas, Ruhrgas und RAG/Steag führen Projekte im Bereich der Brennstoffzellentechnik durch. Dieser ausgeprägte industrielle Schwerpunkt in der Energietechnik bildet die Basis für Landesinstitutionen wie zum Beispiel die Landesinitiative Zukunftsenergien NRW.¹²⁶ Das Zentrum für Brennstoffzellentechnik (ZBT) wurde im Jahre 2001 auf Initiative der Universität, hier insbesondere der Fachgebiete Energietechnik (Maschinenbau) und Elektrische Anlagen und Netze sowie des damaligen MWMEV¹²⁷ des Landes NRW gegründet. Unbürokratische Unterstützung im Aufbau des ZBT wurde vor allem durch zwei andere An-Institute der Universität gewährt: In der Vorplanung und im Aufbau war das Institut für Mobil- und Satellitenfunktechnik (IMST) wichtiger Ansprechpartner, später übernahm auch das Institut für Energie- und Umwelttechnik (IUTA) eine wichtige Funktion.

Hauptaufgabe des ZBT in enger Zusammenarbeit mit der Universität sind Durchführungen von Forschungs- und Entwicklungsarbeiten für industrielle und öffentliche Auftraggeber. Das ZBT ist in verschiedenen Aktivitäten des Bundeslandes im Bereich der Energie- und Brennstoffzellenförderung eingebettet und soll insbesondere dem verstärkten Technologiebedarf der Industrie auf dem Gebiet der Brennstoffzelle und ihrer Systemtechnik

¹²⁵ Blotvogel, Hans: Der Einzugsbereich der Gerhard-Mercator-Universität – Gesamthochschule Duisburg und ausgewählter weiterer Hochschulen in NRW, Duisburg 1999. S. 64.

¹²⁶ <http://www.zbt-duisburg.de/de/Strukturen/Region/> (Stand: 24.02.2007).

¹²⁷ Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr

Rechnung tragen und eine Brücke zwischen universitärer Grundlagenforschung und den industriellen Ansprüchen auf Anwendungsfähigkeit bilden. Außerdem sind Impulse für die Beschäftigung in der Region und dem Land NRW ein wichtiges Ziel. Die Hauptzielsetzung ist die Etablierung eines Brennstoffzelleproduktionsstandortes in Duisburg mit technologischer und räumlicher Nähe zum ZBT.¹²⁸

Das Ruhrgebiet verfügt über die dichteste Hochschullandschaft Deutschlands und damit über eine einzigartige Forschungs- und Wissensinfrastruktur. Der Transfer von Grundlagenforschung in anwendungsbezogene Produkte und Dienstleistungen ist bisher aber nur unzureichend geleistet worden. Über eine Unternehmensgründung als Alternative zur „klassischen“ angestellten Erwerbsarbeit machten sich Studierende und Absolventen nur selten Gedanken. Eigenschaften der Unternehmerpersönlichkeit, wie Eigeninitiative und Risikobereitschaft, förderte die Institution Universität nur unzulänglich. Die Defizite hat das Land NRW durchaus erkannt, und fördert mittlerweile mit dem Projekt „SPRING“ im Rahmen der Gründungsoffensive die Gruppe der Hochschüler als Unternehmer.¹²⁹

4.3.2. Technologiepark Neudorf

Im Stadtteil Neudorf verfolgt die Stadt ein gleichermaßen ehrgeiziges wie attraktives Ziel: Die Entwicklung des citynahen Stadtteils zu einem der Mikroelektronikzentren in Deutschland. Ausgangspunkt der bisherigen Entwicklung ist die Wiedergründung der Duisburger Universität im Jahre 1972. Dabei wurde dem Aufbau naturwissenschaftlich-technischer Forschungsschwerpunkte und Sonderforschungsbereiche von Beginn an große Aufmerksamkeit geschenkt. Als ein besonders zukunftsreicher Schwerpunkt kristallisierte sich im Laufe der Zeit der Bereich der Mikroelektronik heraus. Im Jahre 1986 gelang es, das Institut für mikroelektronische Schaltungen und Systeme der Fraunhofer-Gesellschaft in Universitätsnähe anzusiedeln.¹³⁰

Die Innovationsforschung hat deutlich gemacht, dass gerade in Zeiten wirtschaftlicher Depression eine Reihe von technischen Neuerungen auftreten, die wiederum die direkte Ursache für einen neuen ökonomischen Aufschwung darstellen.¹³¹ Dies hat dazu geführt, dass sich schrittweise in Duisburg-Neudorf entwicklungs- und forschungsorientierte Firmen angesiedelt haben, welche eng mit der Universität, dem „Elektronikzentrum“ und dem

¹²⁸ <http://www.zbt-duisburg.de/de/Strukturen/Ziele/> (Stand: 24.02.2007).

¹²⁹ Heinze, Rolf G.: GO! – Existenzgründerpolitik in NRW. In: Karsten Rudolph (Hrsg.): Nordrhein-Westfalen ins 21. Jahrhundert. Reform an Rhein und Ruhr, Bonn 2000, S. 101.

¹³⁰ Duisburg 2000 – Mitten im Strukturwandel. Stadt Duisburg, IHK Duisburg-Wesel-Kleve, 1991. S. 61.

¹³¹ Ludwig Bußmann (Hrsg.): Die Wirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen. Landeszentrale für politische Bildung NRW, Köln 1988, 291 S. S. 246ff.

Fraunhofer-Institut kooperieren. Die Tätigkeitsfelder der Unternehmen sind vielfältig und umfassen die wichtigsten Bereiche mikroelektronischer Entwicklungen. Sie beschäftigen sich zum Beispiel mit der Entwicklung von Expertensystemen, Schaltkreisen für die medizinische Diagnosetechnik und der Verbesserung von Produktionsabläufen in Betrieben durch anwendungsspezifische Software. Dabei gewährleisten partnerschaftliche Verbindungen zum Fraunhofer-Institut und zur Universität optimale Bedingungen, nicht nur für die Zentren selbst, sondern vor allem für die in ihnen tätigen jungen Firmen.¹³²

Nach der jüngsten VDE-Studie „Schlüsseltechnologien 2010“ gehören Mikrosystem- und Nanotechnik, Mikroelektronik, IT, Mobile Communication und Internet zur Gruppe der Technologien mit den größten Innovationspotenzialen. Als Wachstumsbranchen, die diese Schlüsseltechnologien einsetzen, werden auf den vordersten Plätzen Medizintechnik, Auto, Verkehr, Telematik und Telekommunikation, aber auch das Intelligente Haus genannt. Mit Schwerpunkten im Bereich Hardwareentwicklungen, aber auch mit Dienstleistungen im Softwarebereich, im Internet und in anderen Bereichen ist in Duisburg ein „Technologiecluster“ entstanden, das Vorteile für den Standort und insbesondere für die Unternehmen mit sich bringt. Kompetenzbündelung heißt die Devise.¹³³

So hat sich das Development Center NRW der Infineon Technologies AG für den Standort Duisburg entschieden. Auch aufgrund der Ansiedlung von solchen Firmen sind bis heute mehr als 1.500 neue, hochqualifizierte Arbeitsplätze entstanden.¹³⁴ Von der Spezialisierung vieler Hochschulinstitute auf Themen der Elektronik und Mikroelektronik verspricht sich Infineon eine enge Zusammenarbeit vor allem in Bezug auf Diplomarbeiten, Promotionen und kreative Diskussionsumfelder.¹³⁵

Das einmalige an dem Technologiezentrum Tectrum ist die Flexibilität. Das Tectrum besteht aus drei Gebäuden, die auf die Lebensphasen junger Technologieunternehmen zugeschnitten sind. Im Falle des Wachstums kann man größere Büro-, bzw. Laborräume beziehen, im Falle des Schrumpfens muss man ebenfalls die Adresse nicht wechseln. So urteilt der geschäftsführende Gesellschafter der Helion GmbH, welche kundenspezifische Kameras, Displays und deren Technik entwickelt: „Die Flexibilität der Räumlichkeiten und die professionelle Unterstützung durch den hausinternen Service, wie auch die gute Zusammenarbeit mit der GFW Duisburg werden hoch geschätzt.“¹³⁶

¹³² Duisburg 2000 – Mitten im Strukturwandel, Duisburg 1991, S. 64.

¹³³ Quelle VDE-Studie

¹³⁴ www.tectrum.de/tectrum/media/bindata/broschectrum.pdf (23.02.2007)

¹³⁵ Stadt Duisburg: Standort Fluss, 1/2003, S. 4.

¹³⁶ www.tectrum.de/tectrum/tectrum/!stimmen_der_mieter/stimmen_der_mieter.php (23.02.2007)

Im Stadtteil Neudorf ist ein wichtiges Netzwerk aus Behörden und andere Organisation im Bereich der Forschung und Entwicklung entstanden: die Universität, normsetzende Instanzen, Denkfabriken, Berufsausbildungsstätten und Unternehmerverbände, alle zusammen stellen Aus- und Fortbildung, Information, Forschung und Entwicklung und technische Unterstützung zur Verfügung. Der erhoffte Vorteil besteht darin, dass aus dem Zusammenwirken der verschiedenen Ressourcen eine Dynamik entsteht, die dazu beiträgt, dass Innovationen in dieser Region häufiger stattfinden als in anderen Regionen. Zudem wird davon ausgegangen, dass innerhalb einer derartigen Konstellation vielfältige informelle Prozesse vor allem auch in Form des Austauschs informellen Wissens ablaufen, die regional einmalig und daher auch nur schwer zu imitieren und zu transferieren sind.¹³⁷ Für die Entwicklung der Beschäftigung in Städten und Regionen ist Cluster- oder Kompetenzfeldpolitik unverzichtbar, sie reicht aber in den seltensten Fällen aus. Die flächendeckende Umsetzung neuer Technologien und Organisationskonzepte bis weit in die Basisbranchen hinein wird ebenso wie die Wettbewerbsfähigkeit der bisherigen Branchen zentral für die Gesamtentwicklung der Beschäftigung in Städten und Regionen sein.¹³⁸

5.1. IBA Emscher Park

Der Autor dieser Diplomarbeit gab sich die Aufgabe, die Strukturpolitik der Stadt Duisburg in den Jahren 1994 bis 2004 zu beschreiben und zu analysieren. Wie schon erwähnt, bilden den Rahmen die Gemeindewahlen. Es darf aber nicht angenommen werden, dass sich mit jeden Wahlen, auch sollten sie von der bis zu diesem Augenblick sich in der Opposition befindenden Partei gewonnen werden, die Politik diametral ändert. Stattdessen kann man Kontinuitäten auf den meisten Feldern beobachten. Auf erfolgreiche Projekte wird angeknüpft, schon laufende Vorhaben werden fortgesetzt. Die Internationale Bauausstellung Emscher Park (IBA EP), welche in den Jahren 1989 bis 1999 die Emscher Region attraktiver gestalten sollte, bildet hier keine Ausnahme.

Mit Blick auf das Ruhrgebiet fingen damals die meisten Reden immer so an: a) größter Ballungsraum mit mehr als 5 Millionen Einwohnern und damit einem riesigen Kundenpotential; b) hervorragende Erreichbarkeit im mittel- und westeuropäischen Wirtschaftsraum; c) beste Infrastruktur; d) reichhaltiges und industrieerprobtes Beschäftigungspotential; e) dichteste Hochschullandschaft; f) große Erfahrungen in der

¹³⁷ G.I.B. Info: Clusterentwicklung und Kompetenzfelder – ein Vergleich, Köln 2003, S. 25.

¹³⁸ Ebenda, S. 29.

Bewältigung des Strukturwandels; g) tragfähiges soziales Netz und Tradition in sozialer Verantwortung und Solidarität.

So fragt sich der distanzierte Betrachter, was dieser Region eigentlich fehle. Trotz der guten Ausgangslage entwickeln sich alle Wirtschaftsbereiche in dieser Region signifikant schlechter als in anderen Regionen. Der Mangel an neuen Arbeitsplätzen kann nicht allein und nicht vorrangig durch den „Sektoraleffekt“ – sprich durch die Dominanz alter Wirtschaftsbranchen – erklärt werden.

Es muss einen gewichtigen „Standorteffekt“ geben, und dieser ist wohl jenseits der herkömmlichen Standortfaktoren zu suchen. Vor diesem Hintergrund gingen die frühen Überlegungen zur Internationalen Bauausstellung (IBA) Emscher Park 1987 davon aus, dass das eigentliche Defizit des Ruhrgebietes in einem Mangel an „Landschaftsqualität und Stadtqualität“ bestehen könnte. Lange Zeit empfahl sich beispielsweise die Stadt Duisburg mit der ambivalenten Losung „Stadt Montan“; alles in der Zeche und der Hütten geschuldet, folgerichtig die völlige Kongruenz von Stadt und Montansektor.¹³⁹ Diese Vermutung war wiederum begleitet von der Sorge, die neuerlichen, stattlich dotierten staatlichen Förderprogramme könnten gerade im Ruhrgebiet folgenden Effekt haben: Mit staatlichen Implementierungen wird die „Stadt kaputt gebaut“ und die „Landschaft weiter dem Verbrauch preisgegeben“.¹⁴⁰ Die Kleinarbeit an der erhaltenden Stadterneuerung erschien nun als zu mühsam und langwierig. Es kam eine neue Sehnsucht nach Großprojekten und einfachen Lösungen für den Strukturwandel auf. Mit der Regierungserklärung vom Mai 1988 wurden dann alle Erwartungen übertroffen. Christoph Zöpel und Karl Ganser legten mit der IBA Emscher Park ein Konzept vor, das die Konzentration aller Anstrengungen bündeln sollte auf die Emscherregion als den härtesten Fall der Stadterneuerung in Nordrhein-Westfalen.

Ziele des Strukturprogramms waren die Beseitigung der Standortnachteile, die ökologische, städtebauliche und soziale Erneuerung dieser Industrieregion, die Entwicklung neuer Möglichkeiten für Arbeit, Kultur und Wohnen und die längerfristige Verbesserung der Lebensbedingungen.¹⁴¹ Die Internationale Bauausstellung Emscher Park führte den Untertitel:

¹³⁹ Wood, Gerald: Projektorientierte Planung im Ruhrgebiet: Die Internationale Emscher Bauausstellung (IBA) Emscher Park. In: Habrich, Wulf – Hoppe, Wilfried (Hrsg.): Strukturwandel im Ruhrgebiet. Perspektiven und Prozesse, Dortmund 2001, S. 71.

¹⁴⁰ Ganser, Karl: Kommunalpolitischer Strukturwandel. Das Beispiel IBA Emscher Park, In: Andersen, Uwe (Hrsg.): Kommunalpolitik in NRW im Umbruch, Köln 1998, S. 259.

¹⁴¹ Goch, Stefan: Strukturpolitik als Lernprozess, In: Karsten Rudolph (Hrsg.): Nordrhein-Westfalen ins 21. Jahrhundert. Reform an Rhein und Ruhr, Bonn 2000, S. 34.

„Werkstatt für die Zukunft alter Industriegebiete“. Im Laufe des Jahres 1988 wurde mit dem „Memorandum zu Inhalt und Organisation“ die Arbeitsgrundlage erstellt.¹⁴²

Der Emscherraum umfasst die Siedlungsräume zu beiden Seiten der Emscher, des Rhein-Herne-Kanals und der Köln-Mindener-Eisenbahn, also die nördlichen Stadtteile von Duisburg, Mülheim, Essen, Bochum und Dortmund sowie die eigentlichen Emscherstädte Oberhausen, Bottrop, Gladbeck, Gelsenkirchen, Herne, Herten, Recklinghausen, Castrop-Rauxel, Waltrop und die Städte Bergkamen, Kamen und Lünen vom Sesekebereich. Das sind achthundert Quadratkilometer Fläche mit zwei Millionen Einwohnern. Dieser Ausschnitt des Ruhrgebietes wurde mit Bedacht gewählt. Der Raum zu beiden Seiten der Emscher wurde spät industrialisiert, daher im großtechnischen Maßstab und von großen abstrakten Kapitalgesellschaften. Das unterscheidet den Emscherraum vom Süden des Reviers markant. In den siedlungsfeindlichen Emscherniederungen gab es keine Städte aus vorindustrieller Zeit, die diesem großkapitalistischen flächendeckenden „Überfall“ der Montanindustrie abendländische Stadtstruktur und bürgerliche Qualitätsansprüche entgegenhalten konnten. Kein anderer Landstrich in Mitteleuropa weist eine so weit gehende siedlungsgeschichtliche „Monokultur“ aus einer so kurzen Periode auf wie der Emscherraum. Gerade mal 100 Jahre Industriezeit, fast amerikanische Verhältnisse.¹⁴³

¹⁴² Blase, Dieter: Stadtentwicklung im Ruhrgebiet. Von den 60er Jahren bis zur IBA Emscher Park, In: In: Barbian, Jan-Pieter – Heid, Ludger: Die Entdeckung des Ruhrgebiets. Das Ruhrgebiet in Nordrhein-Westfalen 1946-1996, Essen 1997, S. 237.

¹⁴³ Ganser, Karl – Höber, Andrea: Raum für die Zukunft: Die Internationale Bauausstellung Emscher. In: Rudolph, Karsten (Hrsg.): Nordrhein-Westfalen ins 21. Jahrhundert. Reform an Rhein und Ruhr, Bonn 2000, S. 66.

- Es sollten Voraussetzungen geschaffen werden für diversifizierte Produktions- und Unternehmensstrukturen. Hinter diesem Ziel steht die Überzeugung, dass eine dauerhafte Verbesserung der ökonomischen Strukturen des Emscher-Raumes weniger durch ein Anlocken von wenigen Großprojekten erfolgen kann, als vielmehr durch eine Ausrichtung der IBA auf möglichst viele und vielfältige Teilprojekte. Erst eine größere Steuerung erzielt den gewünschten strukturpolitischen Effekt.¹⁴⁵

Der Aktionsraum der IBA Emscher Park zerschneidet die Zuständigkeitsgrenzen von zwei Landschaftsverbänden, drei Regierungsbezirken, des Kommunalverbandes Ruhrgebiet, von zwei Kreisen und 17 Städten sowie von fünf Industrie- und Handelskammern. Das ist notwendig, weil die Regionalisierung aus der Aufgabe abgeleitet ist. Wichtig dabei ist, dass auf diese Weise die viel gescholtene „kommunale Kirchturmpolitik“ nicht durch „regionale Kirchturmpolitik“ ersetzt wird. Denn diese wird besonders dann gefährlich, wenn die Grenzen der regionalisierten Strukturpolitik den eigentlichen Problem- und Aktionsraum in der Mitte durchschneiden, wie dies derzeit entlang der Emscherachse der Fall ist. So wird z.B. in Bottrop nicht wahrgenommen, was 500 Meter weiter in Essen oder Oberhausen passiert, ebenso wenig wie in Herten der Anlass besteht, 500 Meter weiter auf das Stadtgebiet von Herne zu schauen.¹⁴⁶

5.1.1. Landschaftspark Duisburg-Nord

In dieser Diplomarbeit kann selbstverständlich nicht die ganze IBA en detail charakterisiert werden, dies sollte aber mit ihren Errungenschaften im Falle Duisburgs geschehen. Im Falle der Stadt Duisburg wurden im Rahmen der IBA Emscher Park die Projekte „Landschaftspark Duisburg-Nord“ und „Multifunktionaler Dienstleistungspark Innenhafen“ realisiert.¹⁴⁷

Der 200 ha große Landschaftspark Duisburg-Nord im Duisburger Stadtteil Meiderich gilt als eines der „Vorzeigeprojekte“ des Emscher Landschaftsparks und der IBA insgesamt und ist die größte auf Industriebrachen entstandene neue Parkanlage der Region. Der Landschaftspark Duisburg-Nord umfasst die brachliegenden Flächen des 1985 stillgelegten Hüttenwerkes Meiderich, die ehemalige Zeche Thyssen 4/8 (Stilllegung 1959), die Kokerei Friedrich Thyssen (1977), die Agrarflächen des Ingenhammshofes sowie einige angrenzende

¹⁴⁵ Wood, Gerald: Projektorientierte Planung im Ruhrgebiet: Die Internationale Emscher Bauausstellung (IBA) Emscher Park. In: Habrich, Wulf – Hoppe, Wilfried (Hrsg.): Strukturwandel im Ruhrgebiet. Perspektiven und Prozesse, Dortmund 2001, S. 74 ff.

¹⁴⁶ Ganser: Raum für die Zukunft, S. 260f.

¹⁴⁷ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, 1999, S. 40 ff.

Bereiche.¹⁴⁸ Der Kommunalverband Ruhrgebiet verlangte, dass im Bereich des freizeitorientierten Tourismus sowie der Industriekultur am Standort des Landschaftsparks Duisburg ein Schwerpunkt gesetzt werden solle; geplant war eine Weiterentwicklung zu einem Tourismus- und Kulturwirtschaftszentrum.¹⁴⁹

Im Sinne einer „integrierten Altlastensanierung“ wurden belastete Bereiche bei der Realisierung des Parkkonzepts gesichert oder saniert, so dass in den freigegebenen Bereichen für die Nutzer keine Gefahren durch Altlasten bestehen. Die in Teilbereichen beträchtlich mit Schad- und Giftstoffen belasteten ehemaligen Schacht- und Kokereiflächen sind wegen ihrer ungeklärten Altlastensituation nach wie vor nicht zur Nutzung freigegeben worden. Über die Durchführung einer aufwendigen Sanierung dieser Bereiche konnten sich die Beteiligten bislang nicht einigen.

Das Gelände des ehemaligen Hüttenbetriebs Meiderich ist der Kristallisationspunkt des Landschaftsparks Duisburg-Nord. Die drei noch erhaltenen Hochöfen, deren Neben- und Bunkeranlagen sowie weitere Industriegebäude werden für zahlreiche Aktivitäten genutzt: z. B. klettern Mitglieder des Deutschen Alpenvereins an den Wänden der ehemaligen Erzbunker, Taucher schufen sich im wassergefüllten Gasometer einzigartige Trainingsmöglichkeiten. Der Hochofen 5 bietet nicht nur Einblicke in die Funktionsweise eines Hochofens, sondern als 70 m hoher Aussichtsturm einen guten Ausblick auf das gesamte Gelände. Die ehemaligen Pumpen- und Gebläsehallen werden für Kulturveranstaltungen und Feiern aller Art genutzt. Einen besonderen Anziehungspunkt für Publikum und Touristen stellt die Lichtinszenierung des britischen Künstlers Jonathan Park dar, die an Wochenenden bei Einbruch der Dunkelheit beginnt und den Landschaftspark Duisburg-Nord zu einer Landmarke erhebt, die als weithin sichtbares Symbol für den Strukturwandel im Ruhrgebiet angesehen wird.¹⁵⁰

Der Landschaftspark Duisburg-Nord hat sich in den vergangenen Jahren über die Grenzen der Stadt hinaus als ein begehrtes kulturelles und touristisches Ziel etabliert. Es ist der Betriebsgesellschaft Landschaftspark Duisburg-Nord gelungen, die Aufmerksamkeit bedeutender Veranstalter auf den Park zu lenken. Die Event-Szene war so beeindruckt, dass sie dem Park im November 1998 einen Preis als bestem Event-Standort verlieh. Die touristische Bedeutung des Parks für die Gesamtstadt wird immer deutlicher. Im Juni 1998 wurde daher ein Antrag auf Zuwendungen des Landes NRW aus dem Ökologieprogramm

¹⁴⁸ Keil, Andreas: Die Emscherregion auf..., S. 87.

¹⁴⁹ Kommunalverband Ruhr: Perspektive Ruhr – Strukturpolitik an der Ruhr. Programme, Konzepte, Akteure, Essen 2000, S. XXX.

¹⁵⁰ Keil, S. 93.

„Emscher-Lippe/NRW-EU-Gemeinschaftsinitiative Ziel 2“ eingereicht. Mit einer Zuwendung von 13,77 Mio. DM seitens der Stadt, zu den Gesamtkosten von 15,3 Mio. DM, wurde im Zeitraum 1998 bis 2001 der Stadt am 14. Dezember 1998 beschlossene ergänzende Ausbau des Parks zu einem touristisch attraktiven Standort ermöglicht. Im Rahmen der im Jahre 1998 eingeleiteten weiteren Standortentwicklung sollen der Marketingwert und die imagebildende Funktion des Parks für die Stadt Duisburg ausgebaut und gleichzeitig die Ertragssituation des Parks verbessert werden, um damit den erforderlichen Zuschussrahmen für Betrieb und Unterhalt des Gesamtparks begrenzen zu können.¹⁵¹

Heute bieten sich im Landschaftspark Nord vielfältige Freizeitmöglichkeiten: Klettern in alten Erzbunkern, Tauchen im Gasometer u.v.m. Kraftzentrale, Gebläsehalle und Gießhalle bieten Bühnen für spektakuläre Auftritte bei Konzerten, Theateraufführungen, Tanz, Messen, Galas, Unternehmensveranstaltungen und Open-Air-Kino. Highlights wie die RuhrTriennale, die Duisburger Akzente und das Traumzeit-Festival prägen das kulturelle Profil.¹⁵² Der weiche Standortfaktor der Stadt Duisburg wurde durch die Realisierung des Vorhabens Landschaftspark-Nord demnach relevant gesteigert.

Laut Christian Felix Handel von der GFW Duisburg brachte die Fertigstellung von spannenden Projekten der IBA Emscher Park in den letzten Jahren eine deutliche Steigerung der Attraktivität der Stadt Duisburg. Umgenutzte Speichergebäude oder der Industrie- und Landschaftspark machen den Strukturwandel der ehemaligen Stadt Montan zu einem Dienstleistungsstandort jetzt greifbar. Diese Aufbruchstimmung überträgt sich und lässt einen optimistischen Ausblick auf den Immobilienstandort Duisburg zu.¹⁵³

Wie immer man auch die IBA mit Blick auf ihren inhaltlichen Gehalt beurteilt, festgehalten muss auf jeden Fall auch werden, dass die Bauausstellung es geschafft hat, regionalpolitische Interessen auszuweiten; die Erneuerung im Rahmen der IBA zielte nicht nur auf die Verbesserung der physischen Infrastruktur, auf eine Restaurierung von Gebäudefassaden oder auf einen ökologischen Umbau, sondern sie zielte auch auf die Beschäftigung und Weiterqualifikation von Menschen und schließlich auch auf soziokulturelle Innovation. Gerade diese inhaltliche Vielfalt, die in den einzelnen Projekten zum Tragen kommt, hat das Bewusstsein für die Wichtigkeit dieser Aspekte im Rahmen einer erfolgreichen Regionalentwicklung verstärkt.¹⁵⁴

¹⁵¹ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, 1998, 52-53.

¹⁵² Duisburg Marketing: Duisburg am Rhein Duisburg, 2005, S. 33.

¹⁵³ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, 1999, S. 9.

¹⁵⁴ Wood, S. 81.

5.2. Innenhafen Duisburg

5.2.1. Ausgangssituation

Fragt man Menschen in Deutschland, welche Regionen sie als zukunftssträftig erachten und welche dagegen nur noch der Vergangenheit angehören, würden in der ersten Gruppe Bundesländer wie Hessen, Baden-Württemberg und Bayern genannt werden, das einwohnerreichste Bundesland Nordrhein-Westfalen und vor allem sein Ruhrgebiet würden dagegen der zweiten Gruppe angehören. Woran mag dies liegen? Laut Heribert Schatz und Michael Maas geht heute in Europa das Gespenst einer um sich greifenden Eurosklerose. Dieser Begriff soll einen befürchteten wirtschaftlichen Niedergang Europas, der Wiege der Industrialisierung, umschreiben. Die Ursache des prognostizierten Niedergangs soll danach im verpassten Strukturwandel liegen. Dieser Strukturwandel betrifft NRW in besonderem Maße.¹⁵⁵

Fragt man Menschen in Deutschland, welche Städte sie mit verpasstem Strukturwandel verbinden könnten, würden sie eine ganze Reihe von Städten wählen, wären sich aber meistens nicht sicher, ob dem wirklich so ist.

Fragt man aber Menschen in Deutschland, ob sie eine Stadt vor den Augen hätten, wo es besonders trist und grau sein sollte, dann würden sie meistens eine Stadt nennen: Duisburg. Verursacht wurde es hauptsächlich durch eine Person: Horst Schimanski. Dieser fiktive Polizist der Tatort-Reihe, verkörpert von Götz George, fällt vielen Personen ein, wenn man den Namen der Stadt Duisburg nennt. Das Märchen spiele im tiefen Westen, „in der die stillgelegten Zechen und Stahlwerke mitten im Dorf liegen, in der die Klassengegensätze überschaubar sind und es noch fiese mehrwertraffende Kapitalisten und in der Wolle gefärbte grundständige Proletarier gibt“, die „notorische Sozialdemokraten, Kleingärtner, Kneipengänger und Currywurst-Konsumenten“ seien.¹⁵⁶

Als der Autor dieser Diplomarbeit von seinem Vorhaben erzählte, über die Strukturpolitik Duisburgs zu schreiben, wurde er oft mit Meinungen konfrontiert, was er in dieser von Gott verlassenen, tristen Stadt wolle. Man hat vor den Augen immer noch die Schimanski-Szenen¹⁵⁷, welche ein Duisburg Ende der 1980er zeigen. Mit diesen negativen Assoziationen hatte nicht nur der Autor der Diplomarbeit zu kämpfen, sondern viel intensiver die Stadt selbst.

¹⁵⁵ Schatz, Heribert - Maas, Michael: Die Bedeutung von Forschung und Entwicklung für die Wirtschaft NRWs, in: Bußmann, Ludwig (Hrsg.): Die Wirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen, Köln 1988, S. 244.

¹⁵⁶ <http://horstschimanski.info> (Stand: 10.02.2007).

¹⁵⁷ <http://harald.schrapers.de/innenhafen.html> (Stand: 10.02.2007).

Jede Stadt bemüht sich darum, dass das Image ihrer selbst so positiv wie nur möglich aussieht und eo ipso Investoren angelockt und die Lebensqualität gesteigert werden (oder auch in umgekehrter Reihenfolge). Die Ausgangslage von Duisburg war demnach nicht einfach. Noch vor zehn Jahren hätte sich kaum jemand freiwillig nach Einbruch der Dunkelheit auf das brachliegende und finstere Gelände des Duisburger Innenhafens gewagt, gibt sogar die SPD in Duisburg zu.¹⁵⁸

Im Jahre 2007 scheint man dagegen in einer ganz anderen Stadt angekommen zu sein. Der Innenhafen ist zu einem der Zentren der Stadt geworden. Die Ansiedlung potenter Unternehmen sorgt mittlerweile für Tausende von neuen, sicheren Arbeitsplätzen und die anliegenden Gastronomiebetriebe haben sich schon jetzt als Freizeittreff für alle Altersgruppen und jeden Geschmack etabliert.¹⁵⁹ Was war nötig gewesen, dass in einer Metapher ausgedrückt sich dieses Aschenputtel in eine Prinzessin verändern konnte?

Duisburg wurde auf einem hochwassersicheren Sporn am Zusammenfluss von Rhein und Ruhr gegründet. Die Gunst der Lage ließ eine blühende Handelsstadt entstehen. Nach einem großen Hochwasser um das Jahr 1200 fand der mäandrierende Rhein weit westlich der Stadt einen neuen, bequemeren Weg und schleppte die Ruhrmündung gleich mit. Die Handelsstadt war vom Wasserweg über Nacht abgeschnitten. Erst im Jahr 1828 wurde mit neuen Kanälen die Verbindung zum Rhein und zur Ruhr gegraben.¹⁶⁰ Zunächst wurde der Außenhafen bis zur heutigen Marientorbrücke gegraben, anschließend wurde der Innenhafen gebaut. Der Innenhafen und der Außenhafen entstanden und Duisburg war wieder konkurrenzfähig. Die Kanäle von damals sind noch heute da. Ihre Bedeutung als Wasserweg haben sie jedoch verloren, so liegt der Hafen still. Duisburg musste sich neu orientieren.

Getreidehandel und Mühlenindustrie residierten in Duisburg fast 100 Jahre lang, bis um 1960 das endgültige Aus für diesen Wirtschaftszweig nicht mehr abzuwenden war. So ist der Innenhafen heute eine „Speicherstadt“, die 100 Jahre Mühlengeschichte mit der zugehörigen Technik, Architektur und Konstruktion speichert wie sonst kein anderer Ort in Mitteleuropa. Nach dem Niedergang der Getreidemühlen in den sechziger Jahren hatte der Innenhafen seine wirtschaftliche Kraft eingebüßt und beherbergte weitgehend nur noch Lager- und Gewerbehallen. Trotzdem versperrte dieses Gebiet der Duisburger City den Zugang zum Wasser. Durch die Freilegung der Stadtmauer und den Bau eines neuen

¹⁵⁸ SPD Duisburg: Duisburg aktuell, Duisburg 1994, S. 5.

¹⁵⁹ Ebenda.

¹⁶⁰ Ganser, Karl: 3652 Tage Innenhafen Duisburg, Duisburg 2003, S. 14.

Wohnviertels am Corputiusplatz wurden Ende der achtziger Jahre erste Schritte unternommen, dem Innenhafen ein neues Gesicht zu geben.¹⁶¹



5.2.2. Projektskizze

Man muss keine sonderlich kritische Position einnehmen um festzustellen: Das industrielle Zentrum der Bundesrepublik hat an Gravitationskraft verloren.¹⁶² Für den Duisburger Innenhafen wurde als eines der ersten IBA-Projekte im Rahmen eines Wettbewerbs nach Lösungen gesucht, hier einen Gewerbe-, Dienstleistungs- und Wohnstandort zu entwickeln.¹⁶³ Die IBA Emscher Park wurde bereits im vorherigen Kapitel beschrieben, muss aber im Falle des Innenhafens durch einen Namen ergänzt werden: Lord Norman Foster. In Deutschland ist dieser britische Architekt bekannt in erster Linie durch seinen Reichstagsumbau und die Kuppelerweiterung, für Duisburg ist er jedoch relevant dank seinem Masterplan, welcher die Grundlage für den Umbau des Innenhafens gebildet hat.¹⁶⁴

1987 war nicht der erste Schock, als die Schließung der Hüttenwerke in Hattingen und Rheinhausen beschlossen wurde. Die Modernisierung der Wirtschaft sollte nach der Stahlkrise in einem neuen und auffälligen Gewand sichtbar gemacht werden. Es sollten nicht mehr ausdrucksarme Masse gebaut und Denkmäler der Baukultur aus der Vergangenheit bedenkenlos beseitigt werden. Kein Geringerer als Lord Norman Foster wurde mit der Architektur der Neugestaltung des Innenhafens beauftragt. Zuerst war jedoch eine Idee nötig, was aus dem Innenhafen geschehen sollte.

¹⁶¹ <http://www.innenhafen-portal.de/standort/> (Stand: 29.01.2007).

¹⁶² Hilbert, Josef - Potratz, Wolfgang: Mit alten Industrien und neuen Produktionskonzepten zum modernen Standort?, in: Klemmer, Paul - Schubert, Klaus: Politische Maßnahmen zur Verbesserung von Standortqualitäten, Berlin 1992, S. 83.

¹⁶³ <http://www.innenhafen-portal.de/standort/html/historie.html> (Stand: 29.01.2007).

¹⁶⁴ <http://www.fosterandpartners.com/Projects/0576/Default.aspx> (Stand: 29.01.2007).

Die Zukunft liegt im Dienstleistungsbereich, das ist die Entwicklungslogik später Industriegesellschaften. Die herrschenden Figuren in Städten mit großer Industrietradition tun sich jedoch schwer mit dieser Einsicht. Für sie hat ein Arbeitsplatz in der Industrie ein weitaus höheres Gewicht als einer im Dienstleistungsgewerbe. Das war zu Beginn der Innenhafen-Entwicklung auch in Duisburg so. Die Entscheidung, einige eher marginale Gewerbebetriebe und Speditionen abzusiedeln, ist schwer gefallen. Dem Innenhafen-Projekt wurden Arbeitsplatzverluste angekreidet, vom Gewinn neuer Arbeitsplätze war zu dieser Zeit kaum die Rede. Aber die Stadt stand damals vor der Entscheidung, ob sie auch eine Stadt der Dienstleistungen oder eine Schlafstadt der boomenden Dienstleistungsmetropole Düsseldorf wird.¹⁶⁵

Die Teilnahme am Wettbewerb, was denn mit dem Innenhafen geschehen solle, wurde europaweit ausgeschrieben. 47 Konsortien bekundeten im Oktober 1990 ihr Interesse. Die Jury entschied dann in der Sitzung am 5. September 1991 den 1. Preis für das Gespann „Foster, LEG, THS, Kaiser Bautechnik“.¹⁶⁶ Hochinteressant sind die Argumente, nach welchen entschieden wurde.

1. Der Verzicht auf ein großes Einkaufszentrum, wie es fast überall am Rande der City entsteht. Laut den Aussagen von damals hätte dies der gewachsenen Stadt eher geschadet. Man mag es deshalb als leicht amüsant empfinden, dass nur wenige Jahre danach die Idee des Multi Casa an die Öffentlichkeit getragen wurde.
2. Eine genial konzipierte Wasserlandschaft als „neue Infrastruktur“ zur Aufwertung des Standortes.
3. Eine multifunktionale Büroimmobilie mit dem Namen Eurogate, mit Bedacht auf die Nordseite des Innenhafens an den Holzhafen gestellt und direkt an die A 40 gebunden, um auf diese Weise zusätzlichen Innenstadtverkehr zu vermeiden.
4. Ein „großes Zeichen“ für die Gestalt des Eurogates; während alle anderen übliche Hochhäuser in Spargelmanier anboten, entwarf der 1. Preisträger eine große Sichel.¹⁶⁷

In der Standortentwicklung wurde für diesen Standort ein städtebaulicher Vertrag geschlossen; dieser regelt die Grundzüge der Planung und die Gebühren für die Mitfinanzierung der Infrastruktur. Erfahrungsgemäß gilt der Wert, dass 1 Euro öffentliche

¹⁶⁵ Ganser: 3652 Tage..., S. 24.

¹⁶⁶ <http://www.fh-bochum.de/fb1/af-iba/042-innenhafen.htm> (Stand: 29.01.2007).

¹⁶⁷ Ganser: 3652 Tage..., S. 27.

Mittel bis zu 7 Euro private Folgeinvestitionen auslöst.¹⁶⁸ So erhoffte man sich gleich zu Beginn eine schnelle Startphase, unverzüglich sollte mit Planung und Bau der ersten Objekte begonnen werden. Die Realität sah jedoch anders aus. Die Arbeiten am Masterplan kamen nur voran, weil dieser von der Stadt beauftragt und bezahlt wurde. Das erhoffte private Investment blieb dagegen aus. Die Investoren im Konsortium redeten und rechneten, schlossen aber keine Kaufverträge.

So musste die Innenhafen-Entwicklungsgesellschaft selbst den ersten Schritt unternehmen. Die Gesellschaft wurde am 16. Dezember 1993 gegründet. An der Gesellschaft beteiligten sich die Stadt Duisburg und das Land Nordrhein-Westfalen mit jeweils 50 %.¹⁶⁹ Dieser Vorgehensweise liegt die Erkenntnis zugrunde, dass die zügige Entwicklung eines derart komplexen Projektes innerhalb der normalen Arbeitsabläufe einer Großstadtverwaltung nicht machbar ist. Mit der Beteiligung des Landes an einer solchen Entwicklungsgesellschaft wird zudem die landespolitische Bedeutung der Entwicklung dieses Standortes dokumentiert. Seit 2004 ist die Stadt Duisburg alleiniger Gesellschafter.

Die Aufgabe der Entwicklungsgesellschaft ist es, für die Realisierung des Gesamtprojektes mit Hilfe von privaten Investoren zu sorgen und die Steuerung und Koordinierung aller hierfür erforderlichen Planungen und Maßnahmen zu übernehmen. Es handelt sich in erster Linie um a) das Management von Standortentwicklung; b) die Entwicklung von Standortprofilen, Nutzungsideen und -konzeptionen; c) die Erstellung von Vermarktungs- und Verwertungskonzepten; d) die Vermarktung des Standortes.¹⁷⁰

Die Entwicklungsgesellschaft bestellte ihr Domizil in einem desolaten alten Speicher und bot dafür eine Festmiete für viele Jahre an. Die Treuhandstelle für den Bergmannswohnungsbau (THS) übernahm daraufhin die Bauherrschaft, die Architektur kam vom Büro Foster. Zögerlich und nach reiflicher Überlegung wagte die Wohnbaugesellschaft der Stadt, die GEBAG, die erste Wohnungsbaumaßnahme an der Hansegracht und der Stresemannstraße mit 81 Wohneinheiten. Ein gewisses Misstrauen war da, denn in Duisburg und anderswo im Revier waren Politik und Wohnungsgesellschaften an sozialen Wohnungsbau gewöhnt und durch staatliche Förderung verwöhnt; frei finanzierte Eigentumswohnungen mit anspruchsvoller Architektur waren jedoch nicht gerade das

¹⁶⁸ Diese Annahme wurde schließlich auch bestätigt. Auf 65 Millionen Euro öffentliche Vorleistungen sind bis heute 350 Millionen Euro Privatkapital investiert worden. Gewichtiger noch ist aber die Erfahrung, dass vorgeleistete Qualität der Stadt von privaten Bauherren und Investoren mit eigenem Qualitätsbewusstsein beantwortet wird.

¹⁶⁹ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, Duisburg 2003, S. 52.

¹⁷⁰ http://www.innenhafen-duisburg.de/de/blau/start_blau_entwick.html (Stand: 07.02.2007).

Normalgeschäft.¹⁷¹ Insbesondere darf man nicht vergessen, dass damals der Innenhafen eher eine Baustelle als ein attraktives Wohnquartier dargestellt hat. Insgesamt sollten rund 600 Wohnungen entstehen, teils als Miet-, teil als Eigentumswohnungen.¹⁷² Die Anordnung der Wohngebäude zu "Wohnquartieren" bietet Raum für gemeinsame Innenhöfe, die mit anspruchsvoll gestalteten Grünanlagen, Fußwegen und Spielbereichen soziale Kontakt- und Kommunikationsmöglichkeiten eröffnen. Das Nebeneinander von Arbeit und Wohnen schafft eine aktive und kreative Atmosphäre, die sich positiv von den sich manchmal zu reinen Schlafstätten entwickelnden Vorstädten und den isolierten Büro- und Gewerbegebieten mit ihrer nächtlichen unbehaglichen Leere abhebt.¹⁷³

Nun fühlte sich auch die Landesentwicklungsgesellschaft (LEG) aufgefordert, den Versprechungen mit dem Gewinn des 1. Preises im Wettbewerb durch den Bau eines Objektes nachzukommen. So entstand am Philosophenweg eine Büroimmobilie mit 4.500 Quadratmetern Nutzfläche, ebenfalls mit raschem Vermietungserfolg. Die drei „Pioniere“ am Innenhafen, also die THS¹⁷⁴, die GEBAG¹⁷⁵ und die LEG hatten es auch dadurch schwer, da die Startinvestitionen am Duisburger Innenhafen in die frühen neunziger Jahre fielen. Sie mussten sich dem Vergleich mit den Jubelgeschäften im Osten nach der Wende gefallen lassen, wo angeblicherweise das schnelle Geld mit unsittlich hohen Steuervergünstigungen lockte.¹⁷⁶

¹⁷¹ Ganser: 3652 Tage..., S. 35.

¹⁷² <http://www.innenhafen-portal.de/standort/html/wohnungen.html> (Stand: 29.1.2007).

¹⁷³ www.innenhafen-portal.de/anwohner/sternstadt-wettbewerb.pdf (Stand: 29.1.2007).

¹⁷⁴ Treuhandstelle für Bergmannswohnstätten im rheinisch-westfälischen Steinkohlebezirk GmbH

¹⁷⁵ Duisburger Gemeinnützige Baugesellschaft AG

¹⁷⁶ Ganser: 3652 Tage..., S. 35.



5.2.3. Kultur

Städtebauliche Kernidee war es, dass aus dem Innenhafen eine „neue Mitte“ der Stadt Duisburg entstehen sollte. Viele Entwürfe haben vor der alten Stadtmauer große Einkaufs- und Entertainment-Center vorgesehen. Real stand dort zu Beginn der Innenhafen-Entwicklung ein Sammelsurium von Lagerhallen mit Speditionen. Norman Foster erträumte sich eine passende Komposition aus dem Alten und dem Neuen.

Es waren im Grunde genommen zwei Hauptgedanken, von derer Realisierung man sich einen neuen Atemzug des dahin siechenden Innenhafens versprach. Auf der einen Seite handelte es sich um Raum für Dienstleistungen aller Art, auf der anderen wollte man aber nicht nur ein Büroviertel entstehen lassen, sondern es auch nach dem Feierabend leben lassen. Gedacht war eine Art von Kultur- und Vergnügungsviertel.

Die Wohn- und Lebens-, aber auch die Arbeitsqualität sollte durch mehrere Vorhaben aufgewertet werden. Einen der zentralen Punkte des Innenhafens stellt der Park dar. Für Kenner der Baukunst ist dieser Park ein Markstein in der Gestaltung öffentlicher Räume. Für

die Menschen ist dies ein nichtgrüner Park, sehenswert und inzwischen auch angenommen. Für die kulturellen Spielstätten in Duisburg ist der Park eine Bühne, besser gesagt eine Bühnenlandschaft, mit völlig anderen Möglichkeiten als in den etablierten Häusern. Dank dem Park ist im Duisburger Innenhafen ein Ort der Ruhe entstanden.¹⁷⁷ Obwohl in den angrenzenden Bürogebäuden dem Arbeitsprozess nachgegangen wird, hat der Park zur Steigerung des Wohlfühlfaktors beigetragen, so dass man dort gerne kommt um seine Freizeit zu verbringen. Dieser Wohlfühlfaktor hat maßgeblich dazu beigetragen, dass die Umgestaltung des Innenhafens vom abends verlassenem Zentrum von Mühlen und Speichern hin zum neuen Stadtviertel, wo es sich lohnt hinzugehen, von der Bevölkerung angenommen wird.

Nicht zu vergessen ist der allgegenwärtige Gedanke der jüdischen Gemeinde, den Geist der 1938 in der Pogromnacht zerstörten Synagoge wieder auferstehen zu lassen. Das jüdische Gemeindezentrum gehörte nicht zur ursprünglichen Planung des Innenhafens. Der Vorstoß zu dem Bau kam, nachdem sich die Mitgliederzahl der Gemeinde Duisburg – Mülheim - Oberhausen durch Zuwanderung – zumeist aus ehemaligen Sowjetrepubliken – vervielfacht hatte und das alte Gemeindezentrum, ein Wohnhaus in Mülheim, zu klein wurde.¹⁷⁸ Nach vielen Besprechungen und reichlich Schriftwechsel zwischen der Innenhafen-Gesellschaft und der IBA Emscher Park auf der einen Seite und dem Land als Fördergeber und dem Vorsitzenden der Kultusgemeinde auf der anderen Seite wuchs der ursprünglich geplante einfache Gebetsaal zu einem kulturellen Zentrum mit Synagoge, Mehrzwecksaal, Foyer, Apartmentwohnungen und Küchentechnikräumen heran. Lea Rabin¹⁷⁹ enthüllte schließlich einen Gedenkstein, der auf die Idee von Dani Karavan, dem Architekten des Altstadt-parks, zurückgeht. Der in zwei Teile zerschnittene 6,5 Tonnen schwere Koloss trägt die Inschrift „Jitzhak-Rabin-Platz“.¹⁸⁰ Auch auf diese Art und Weise sollte zur Wiederbelebung des Innenhafens beigetragen werden.

Die denkmalgeschützte Küppersmühle (ein mächtiger Backsteinbau, zwischen 1908 und 1916 von den Gebrüdern Kiefer und Joseph Weiss errichtet)¹⁸¹ war im Masterplan des Innenhafens für eine „Kreativmühle“ vorgesehen, also für die Ansiedlung von Unternehmen aus der Design- und Werbebranche. Interessenten aber zeigten sich nicht, der Medienhafen in Düsseldorf schien ihnen viel attraktiver. Daher entstand die Idee, für dieses faszinierende

¹⁷⁷ Ganser: 3652 Tage..., S. 41.

¹⁷⁸ http://www.innenhafen-portal.de/standort/html/jud_gemeindezentrum.html (Stand: 29.01.2007).

¹⁷⁹ Witwe des israelischen General, Politikers und Ministerpräsidenten, am 4. November 1995 ermordeten Jitzhak Rabin.

¹⁸⁰ Ganser: 3652 Tage..., S. 44.

¹⁸¹ <http://www.innenhafen-portal.de/standort/html/kuppersmuhle.html> (Stand: 29.01.2007).

Denkmal eine museale Nutzung anzustreben. So entstand für die Küppersmühle ein Konzept, transozeanische Kunst im Verbund mit Gegenständen der Völkerkunde in einer neuartigen Weise in der Küppersmühle zu zeigen. Diese Idee sollte in Zusammenarbeit mit der Stiftung Preußischer Kulturbesitz durchgeführt werden; leider scheiterte man jedoch mit dem Vorhaben. Aber auch weiterhin gingen die Architekten mit großer Leidenschaft daran, ein Meisterwerk im alten Denkmal erleben zu lassen. Respekt dafür wurde ihnen mit dem deutschen Architekturpreis im Jahre 2001 gezollt. Die Küppersmühle bleibt dabei in ihrer äußeren Gestaltung vollständig erhalten.¹⁸² „Die Baseler Architekten haben die Küppersmühle bei weitgehender Erhaltung der Tragstruktur so weit entkernt, dass jede zweite Geschossdecke herausgenommen und aus sechs Stockwerken drei wurden. Es entstand eine Ausstellungsfläche von knapp 5.000 Quadratmetern.“¹⁸³ So stellt die Küppersmühle eine Außenstelle der Grothe¹⁸⁴-Kollektion dar. Im Vertrag zwischen dem Sammler und der Stadt ist verabredet, dass im Jahreswechsel etwa 120 Werke unentgeltlich verfügbar sind. So hat man die Vereinigung von einst unverstandener, nun arrivierter Kunst und ehemals zerrütteter, nun zukunftsfroher Stadtstruktur erreicht.¹⁸⁵

Das vorhandene Wasser wollte man im Innenhafen nicht total ungenutzt lassen und entschloss sich eine Marina einzurichten. Im Jahre 1999 entstanden im ersten Bauabschnitt 127 Liegeplätze für Boote und Yachten zwischen 6 und 20 Metern Länge, kurz darauf folgte der zweite Bauabschnitt mit weiteren 100 Liegeplätzen. Die Marina bietet Dauerliegeplätze an, aber auch durchreisenden Sportboot-Kapitänen einen Zwischenaufenthalt unmittelbar am Rhein und zugleich auch mitten in der Stadt selbst. Unmittelbar am Freizeithafen angrenzend entstand darüber hinaus ein „Maritimes Dienstleistungszentrum“ mit Geschäften, Zubehöranbietern, Yacht- und Motorbottservice, Niederlassungen von Schiffsausrüstern und gastronomischen Angeboten.¹⁸⁶ Erweitert um die alljährlich im Juni stattfindende Drachenboot-Regatta wurde der Innenhafen in der Nähe der Marina zu einem sehr gerne besuchten Platz zum Joggen oder sich auszuruhen. Genannt werden sollte ebenfalls die sich regelmäßig wiederholende Nacht der Industriekultur. Es mag vielleicht als Detail erscheinen, aber auch solche Vorhaben haben sehr stark zur Aufwertung des Innenhafens beigetragen,

¹⁸² Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, Duisburg 1998, S. 55.

¹⁸³ http://fazarchiv.faz.net/webcgi?START=A11&T_SEITE=8&WID=56953-9360637-20101_7 (Stand: 06.02.2007).

¹⁸⁴ Die Grothe-Kollektion ist seit 1972 in Bonn untergebracht. Der Bauunternehmer Hans Grothe hat in den sechziger Jahren im großen Stil deutsche Gegenwartskunst erworben, mehr als 800 Bilder und Skulpturen von 22 Künstlern, darunter ganze Werkgruppen von Polke, Baselitz, Lüpertz, Richter, Penck, Graupner und anderen.

¹⁸⁵ http://www.zeit.de/archiv/1999/18/199918.sammlg.grothe_.xml (Stand: 06.02.2007).

¹⁸⁶ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, Duisburg 2000, S. 47.

welcher erstmals als auch ein Ort der Freizeit verstanden werden kann. Die hohe Anzahl von Menschen, die man dort antrifft, insbesondere an warmen Tagen, bestätigt diese These.

5.2.4. Wirtschaft/Kommerz

Der Innenhafen kann nicht nur dadurch existieren, dass er umstrukturiert wird. Falls Besucher und Interessenten aller Art fehlen, wäre das ganze Projekt gescheitert. Der Bevölkerung, aber auch potenziellen Investoren musste der neue, gerade begonnene Lebensabschnitt des Innenhafens nähergebracht werden. So wurde mit der Sprengung eines ehemaligen Getreidespeichers und einem Volksfest mit über 100.000 Besuchern am 13.8.1994 die Entwicklung des Innenhafens für die Öffentlichkeit eingeleitet.

Seitdem waren die Marketingaktivitäten der Gesellschaft immer wieder eine Kombination traditioneller Maßnahmen – u.a. Messeauftritte, Presseaktionen, umfangreiches Informationsmaterial, Vorträge – und eine innovative Inszenierung des Standortes über Veranstaltungen, Freizeit- und Kulturaktivitäten. „Wandel miterleben“ ist das Motto der Gesellschaft für ihre konsequente Beteiligung der Bevölkerung am Veränderungsprozess und die Präsentation des Standortes über Hafenfeste, Drachenboot-Regatten, Kulturevents und ähnliche Veranstaltungen. Dadurch ist das Image des Innenhafens seit Jahren als lebendiges Stadtquartier geprägt worden, ein altes Hafenareal im Wandel.

Durch das Zusammenspiel von Landschaft, Wasser, Architektur und Infrastruktur sowie mediterranem Flair und Lebenslust (schicke Restaurants haben sich in den neuen Speichern eingefunden) hat sich dieser Innenhafen in den Augen der Bevölkerung als erfolgreicher Ort für den Strukturwandel positioniert. Akzeptanz bei der Bevölkerung schafft aber auch Akzeptanz bei Investoren und Nutzern.¹⁸⁷

Eines der ersten Projekte war der Umbau des 1936 errichteten „Speicher Allgemeine“, eines 10-geschossigen ehemaligen Silo-Getreidespeichers zu einem modernen Bürogebäude mit integriertem Parkhaus. Unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Anforderungen wurden rund 200 hochqualifizierte Büroarbeitsplätze geschaffen; in den Speicher zog die Novitas BKK – ein Zusammenschluss mehrere Betriebskrankenkassen – mit ihrer neuen Hauptverwaltung ein.¹⁸⁸

Zahlreiche Call Centers, welche eine der schon seit Jahren am stärksten wachsende Dienstleistungsbranche darstellen, haben ihren Sitz im neuen Duisburger Innenhafen gefunden. Duisburg hat sich wahrhaftig in den letzten Jahren zu einer Call-Center-Hochburg

¹⁸⁷ Ganser: 3652 Tage..., S. 54.

¹⁸⁸ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, Duisburg 1998, S. 54.

entwickelt. Namhafte Unternehmen wie AOL, die Citibank, das Railion Deutschland Service-Center, die DDS Dresdner Direktservice GmbH, die BKK KM direkt und sanvartis haben Duisburg zum zentralen Aktionsort für ihre zum Teil sogar weltweite telefonische Kundenbetreuung gewählt.¹⁸⁹ Auf die Problematik der Call Center in Duisburg wird im anderen Kapitel näher eingegangen werden.

Im September 2001 konnte nach zehnmonatiger Bauzeit der verlegte Firmensitz des Reiseunternehmers alltours am Innenhafen fertiggestellt werden.¹⁹⁰ Rund 250 Mitarbeiter bezogen das atmosphärische Bürogebäude mit Indoor-Palmengarten, das zugleich ein „Reisecenter alltours“, einen Fitnessclub und einen Gastronomiebetrieb beherbergt.¹⁹¹ Der Autor dieser Diplomarbeit hatte sich bemüht konkrete Beweggründe für die Standortwahl zu erfahren, leider hat er auf mehrmalige Nachfrage keine Antwort erhalten. So können die Argumente für die Wahl angenommen, aber leider nicht bestätigt werden.

Im September 2003 fand die Grundsteinlegung der Immobilie „FIVE BOATS“ statt. Den Gestaltungsauftrag erhielt das Büro Nicholas Grimshaw & Partners, welche bis Ende 2004 oberhalb der Marina Duisburg ein städtebauliches und architektonisches Unikat entstehen ließen.¹⁹² Das 22 Millionen Euro teure¹⁹³ Five Boats ist geprägt von fünf sechsgeschossigen Baukörpern in Schiffsform, die auf einem für Einzelhandel und Gastronomie genutzten Erdgeschoss mit ihrem jeweiligen Bug in Richtung Wasser weisen.¹⁹⁴ Ergebnis des gemeinsam mit dem Mieter entwickelten Gebäudekonzeptes ist ein hochflexibel nutzbares Gebäude, das 35 identisch geschnittene, modular aufgebaute Etagen bietet. Sie

¹⁸⁹ http://www.gfw-duisburg.de/focus_duisburg/wirtschaftsstandort/index.php (Stand: 27.01.2007).

¹⁹⁰ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, Duisburg 2001, S. 61.

¹⁹¹ <http://www.alltours.de/index.php?mapid=37> (Stand: 27.01.2007).

¹⁹² Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, Duisburg 2004, S. 44.

¹⁹³ www.grimshaw-architects.com (Stand: 27.01.2007).

¹⁹⁴ http://www.innenhafen-portal.de/standort/html/five_boats.html (Stand: 27.01.2007).

ermöglichen unterschiedene Arbeitsgruppen in unterschiedlichen Konstellationen zum



zum Arbeiten; vom Einzel- über Team- bis zu Gruppenbüros ist die jeweilige Nutzung darstellbar.¹⁹⁵ Einmalig ist das LED Beleuchtungssystem für die Nachtstunden, welches von der Größe und Ausführung her einmalig in Deutschland ist. Jeden Tag abends erstrahlt die Fassade von Five Boats in verschiedenen Pastellfarben, welche sich regelmäßig alle drei Minuten abwechseln.¹⁹⁶

Nach dem „Allgemeine Speicher“ und dem Bürohaus Innenhafen war Five Boats die inzwischen dritte Immobilie im Innenhafen, welche von Kölbl Kruse Projektentwicklungen GmbH realisiert worden war. Die positiven Erfahrungen aus den bereits verwirklichten Objekten und die ungewöhnlich hohe Vermietungsleistung waren richtungsweisende Entscheidungsfaktoren für das Projekt. Bestärkt wurden die Bauherren von der erfreulich positiven Entwicklung des Mikrostandortes Innenhafen, wo sich laut Marcus Kruse, geschäftsführendem Gesellschafter der Kölbl Kruse Projektentwicklungen, „ein lebendiges, zukunftsorientiertes Stadtquartier befindet, welches von institutionellen Immobilienanlegern bundesweit wahrgenommen wird“.¹⁹⁷

Das Hamburger Architekturbüro Bothe Richter Teherani begann im Juli 2003 mit der Realisierung des unverwechselbaren „H2 Office“, welches seiner Form her an einen Katamaran erinnert. Schon Ende 2004 konnten die ersten Mieter in das 13.000 Quadratmeter große Gebäude einziehen.¹⁹⁸ Für den Viterra Development-Geschäftsführer Dr. Gerd Hessert gab es keine Bedenken bei der Standortwahl: „Der Duisburger Innenhafen ist auf dem besten

¹⁹⁵ <http://www.architekten24.de/projekt/five-boats-duisburg/uebersicht/3329/index.html> (Stand: 27.01.2007).

¹⁹⁶ <http://www.architekten24.de/projekt/five-boats-duisburg/uebersicht/3333/index.html> (Stand: 27.01.2007).

¹⁹⁷ http://www.gfw-duisburg.de/presse/pressemitteilung/Five_boats.php (Stand: 27.01.2007).

¹⁹⁸ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, Duisburg 2003, S. 53.

Weg, landesweit eine der ersten Adressen für einen multifunktionalen Dienstleistungspark zu werden, der Arbeit, Wohnen, Kultur und Freizeit miteinander verbindet.“¹⁹⁹

Die Liste der sich inzwischen im Innenhafen angesiedelten Unternehmen ist mit den Jahren sehr lang geworden. Subjektiv eingeschätzt können als wichtigste folgende genannt werden: der sich auf den Transport- und Logistikmarkt spezialisierende Versicherungsmakler *Aktiv Assekuranz*, das Reisecenter *alltours*, der Bananenlieferant *Chiquita*, mehrere Design- und Kommunikationsbüros wie zum Beispiel *h2m*, Logistikunternehmen wie *SBB Cargo*, mehrere Call-Center wie *sanvartis* u.v.m.²⁰⁰

Leider nicht alle Vorhaben konnten durchgesetzt und umgesetzt werden, wie man gerade beim Flaggschiff, also dem sog. Eurogate demonstrieren kann. 60.000 Quadratmeter Nutzfläche in zwölf Stockwerken, in der Form der Nordkurve eines Großstadions gleich. Eine kleine Stadt mit Büros, Läden, Hotels, Restaurants, Kindergarten, Kultur, Promenade und Marina wurden in einen Glaskörper verpackt. Das Eurogate sollte die Zugnummer für die international disponierende Immobilienbranche werden und sozusagen der Paukenschlag für den Start des „Multifunktionalen Dienstleistungsparks Innenhafen Duisburg“. Leider schauten in den zehn Jahren Investoren vorbei, präsentierten Modellrechnungen – komplexe Nutzung, bestehend aus vielen Einzelteilen und etwas Schönerem dazu ist aber nur äußerst selten im Portfolio von Großinvestoren. Die Immobilienbranche ist hoch spezialisiert, entweder auf Bürotürme oder auf Shoppingmalls, oder nur auf Wohnungen, aber nicht auf städtische Gemengelagen mit öffentlichen Räumen. So funkelt das Eurogate bis heute nur als Modell.

Auf der anderen Seite muss aber auch darauf hingewiesen werden, wie es hätte verlaufen können, wenn man nach einem anderen Drehbuch verfahren wäre. Man stelle sich vor, einer hätte es gewagt, diese 60.000 Quadratmeter auf einmal zu bebauen, und wäre damit auf die Marktsituation von heute getroffen. Leerstände im Verbund mit Billig-Architektur hätten dem Innenhafen und der Stadt vielleicht schon bald eine Rückbau-Immobilie beschert.²⁰¹

5.2.5. Bewertung

Der ehemalige Wirtschafts- und Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen Ernst Schwanhold versteht die Marina stellvertretend für den ganzen Innenhafen „als ein Modellprojekt für erfolgreichen Strukturwandel. Hier verschmilzt die alte Industriearchitektur

¹⁹⁹ <http://www.innenhafen-portal.de/standort/html/h2-office.html> (Stand: 29.01.2007).

²⁰⁰ <http://www.innenhafen-portal.de/unternehmen> (29.01.2007).

²⁰¹ Ganser: 3652 Tage..., S. 60.

mit einem multifunktionalen Dienstleistungspark“. Es entstand ein Park, der „Arbeiten, Wohnen, Freizeit und Kultur am Wasser“ harmonisch miteinander verbinde. Der Innenhafen Duisburg ist zu einem touristischen Anziehungspunkt geworden. Rund um die architektonisch reizvollen Speicherhäuser ist auf einem 89 Hektar großen Areal der neue Innenhafen entstanden. Die imposante Kulisse bietet neue Arbeitsplätze und attraktive Wohnmöglichkeiten.²⁰²

Es überrascht deshalb nicht besonders, dass am 12. Dezember 2001 Kölns Oberbürgermeister Fritz Schramma und der Kuratoriumsvorsitzende Alexander Otto im Historischen Kölner Rathaus den Preis der gemeinnützigen Stiftung „Lebendige Stadt“ an die Duisburger Oberbürgermeisterin Bärbel Zieling verliehen haben. Der Innenhafen Duisburg überzeugte die Jury als „Lebendige Stadt am Wasser“. „Das ehemals industriell geprägte Areal ist beispielgebend zu einem vitalen Stadtquartier mit Wohnen, Dienstleistung, Freizeit und Kultur weiterentwickelt worden. Der neue Innenhafen ist damit eine Erweiterung der Duisburger Innenstadt in den Hafen hinein und sorgt für eine neue Positionierung der stark von der Montanindustrie geprägten Stadt“, heißt es in der offiziellen Begründung der Preisjury.²⁰³

Drei Jahre später folgte die nächste Preisverleihung. Am 16. November 2004 wurde der Innenhafen Duisburg Entwicklungsgesellschaft mbH in Berlin der „Renault Traffic Design Award 2004 – Sonderpreis Häfen“ verliehen. In der Begründung der Jury heißt es: „Die Transformation von alten, nicht mehr gebrauchten Hafengebieten in neue, in die Stadt integrierte Stadtquartiere ist eine Aufgabe, die in zahlreichen Städten ansteht. Die Verwaltung des Duisburger Innenhafens, angestoßen von der Internationalen Bauausstellung Emscher Park, in der kurzen Zeit eines Jahrzehnts gehört zu den herausragenden und erfolgreichsten Beispiel dieser neuen Stadtentwicklungsaufgabe. Originelle Speicherumbauten für Büro und Museum, innovativ-gewagte neue Brücken, hochmoderner neuer Wohnungsbau und ein expressiv neues jüdisches Gemeindezentrum – alles integriert durch ein sorgfältiges Lichtdesign und durch eine sehr schöne, ausdrucksstarke und atmosphärehaltige Freiflächengestaltung.“²⁰⁴

²⁰² Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, Duisburg 2001, S. 60.

²⁰³ www.lebendige-stadt.de/de/stiftungspreis/nps/stiftungspreis2003.pdf (Stand: 06.02.2007).

²⁰⁴ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, Duisburg 2004, S. 45.

Die weit reichende Deindustrialisierung hat auch die Identität der Stadt verändert. Der frühere Slogan „Stadt Montan“ ist längst verschwunden. Das im Stadt-Marketing benutzte „Duisburg am Rhein“ signalisiert ein neues Selbstverständnis als „Niederrhein-Metropole“.²⁰⁵

Zehn Jahre nach der Gründung der Innenhafen Duisburg Entwicklungsgesellschaft (also 2003) konnte konstatiert werden, dass durch eine intelligente Förderung von innovativen und spannenden Projekten am Innenhafen ein erfolgreicher Strukturwandel mit einer nachhaltigen (!) Stadtentwicklung betrieben wurde. Mehr als 3.000 Arbeitsplätze in unterschiedlichen Branchen sind in den ersten zehn Jahren auf dem Gelände der ehemaligen Industriebrache entstanden, für die nächsten Jahre rechnete man mit weiteren 3.000 Arbeitsplätzen.²⁰⁶ Die Attraktivität der Lage wird auch dadurch bewiesen, dass innerhalb der letzten zehn Jahre 150.000 Quadratmeter neue Bürofläche entstanden sind²⁰⁷, wobei hier die Spitzenmiete im Ruhrgebiet erzielt wird.²⁰⁸ Wie im rein kommerziellen, so auch im kommerziell-kulturellen Sinne ist der Innenhafen inzwischen zu einer anerkannten Institution geworden. Die Nachfrage nach Gastronomie-Betrieben von der „Szene-Kneipe“ über sog. Erlebnisgastronomie bis hin zu Restaurants der Spitzenklasse steigt.²⁰⁹

Durch die gestiegene Lebensqualität wird Duisburg als Arbeits-, Wohn- und Freizeitstandort wieder attraktiver. Neue Menschen kommen in die Stadt und bringen neue Impulse in vielen Bereichen. Ob nun als qualifizierte Arbeitskräfte oder als Konsumenten. Das ist es, was die Stadt braucht. Dass man in Duisburg wieder von Aufbruchstimmung sprechen kann, dazu hat sicher auch das Projekt „Innenhafen“ beigetragen.

5.3. Logport

In der Welt von heute stellt es kein Problem mehr dar sofort Bananen aus Afrika, Autos aus Südkorea, Flachbildschirme aus Japan, Zigarren aus Kuba oder Designartikel aus Nordamerika zu bestellen und in sehr kurzer Zeit auch zu erhalten. Es dominiert der permanente Warenaustausch, wobei die Hauptdevise lautet, dass immer mehr Ware in immer kürzerer Zeit transportiert werden soll. Früher undenkbar, ist es heute wirklich nur ein Kinderspiel online Güter zu bestellen und diese dann auch direkt ins Haus geliefert zu bekommen.

²⁰⁵ Blotevogel, Hans: Duisburg: From the city of iron and steel to the metropolis of the Lower Rhine Valley? Leipzig 1996, S. 82.

²⁰⁶ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, Duisburg 2003, S. 52.

²⁰⁷ <http://www.eurogate-duisburg.com/?top=aktuell&sub=konversion> (Stand: 29.01.2007).

²⁰⁸ http://www.gfw-duisburg.de/presse/pressemitteilung/Baubeginn_Hitachi.php (Stand: 29.01.2007).

²⁰⁹ WAZ, 25.03.2004: Personal für Restaurants und Logistik gesucht

Selbstverständlich hat sich das Logistik²¹⁰- und Transportgewerbe auf die Anforderungen von heute umstellen müssen. Neue Marketing- und Distributionsformen beschleunigen die Entwicklung des Wachstumsmarktes Logistik.²¹¹ Es entstehen Zentren, von wo aus die Sparte eines Herstellers auf dem ganzen Kontinent gelenkt wird, von wo Güter aus weiten Ländern ankommen und nach kürzester Lagerung auch weitertransportiert werden. Das steigende Volumen der transportierten Güter führt zur Not, dass neben Lastkraftwagen auch andere Transportmöglichkeiten in Betracht gezogen werden müssen. Gibt es Orte, wo die Logistiksparte von LKW's, der Bahn, von Schiffen und sogar von Flugzeugen gemanagt werden kann, könnte man die Annahme vertreten, dass dieser zum Erfolg prädestiniert ist. So auch Duisburg?

Duisburg liegt im Schnittpunkt der großen europäischen Verkehrsachsen, im Zentrum der wichtigsten Wirtschaftsregion Deutschlands. Die hervorragende Anbindung an das europäische Eisenbahnnetz macht Duisburg zum kontinentalen Verteilzentrum für den kombinierten Verkehr, zum idealen Schnittpunkt für intermodale Güterverkehre. Die bedeutendsten Autobahnverbindungen kreuzen sich in Duisburg und die unmittelbare Nähe zu den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn garantiert direkten Zugang zum internationalen Luft-Cargo-Netz.

Der Strukturwandel hatte in Duisburg-Rheinhausen Mitte der 1980er Jahre begonnen. 1983 entstand das 65 ha große Gewerbegebiet Mevissen mit dem Schwerpunkt Produktion und Handwerk (2.500 Beschäftigte), Mitte der 1990er Jahre kam der 40 ha große Businesspark Asterlagen mit dem Schwerpunkt Dienstleistung (1.800 Beschäftigte) hinzu. Im Auftrag des Arbeitsamtes entstanden damals die Qualifizierungsmaßnahmen Softwareentwickler und Call-Center-Agent. Beim neuesten Projekt Logport rechnete das Arbeitsamt bei den Requalifizierungsmaßnahmen im kaufmännischen Bereich mit Speditionskaufleuten und kaufmännischen Angestellten mit Im- und Exportererfahrung, im gewerblichen Bereich handelte es sich um Handelsfachpacker und Fachkräfte für Lagerwirtschaft und Staplerfahrer.²¹² So wurde bereits vor der Herrichtung des Logport-Geländes gewährleistet, dass es in der Stadt ausreichend qualifizierte Arbeitnehmer gab. Dies kann als äußerst wichtiges Argument für die Anlockung von Firmen verstanden werden.

²¹⁰ Logistik wird definiert als integrierte Planung, Organisation, Steuerung, Abwicklung und Kontrolle des gesamten Material- und Warenflusses mit den damit verbundenen Informationsflüssen, beginnend beim Lieferanten, durch die (eigenen) Wertschöpfungsstufen bis zur Auslieferung der Produkte beim Kunden, inklusive der Abfallentsorgung und des Recyclings.

²¹¹ Duisport-Film. Najit odkaz na www.duisport.de

²¹² WAZ, 21.11.01: „Strukturwandel schuf rund 6000 neue Arbeitsplätze“.

Das 265 ha große, Ende 1993 stillgelegte „Krupp’sche Hochofen- und Hüttenwerksgelände“ zählt zu den größten zusammenhängenden Industriegebieten Deutschlands. Gerade dieses Gelände bot ausreichend Raum sowie außergewöhnliche Potenziale für die zukunftsweisende Entwicklung Duisburg im Rahmen des fortschreitenden Strukturwandels.²¹³



Nach Schaffung der formalen Voraussetzungen wurde noch im Dezember 1998 die Entwicklungsgesellschaft „Logport“ gegründet. Primäre und wichtigste Aufgabe dieser Gesellschaft war die Koordinierung und Steuerung aller erforderlichen Entwicklungsaktivitäten im Sinne einer zielgerichteten und zügigen Reaktivierung und Vermarktung der Fläche.²¹⁴ Ziel war es in fünf bis zehn Jahren eine verkehrsgünstig gelegene innerstädtische Industriebrache für den Logistikmarkt der Gegenwart und der Zukunft zu entwickeln, wobei auch die Schaffung einer großen Anzahl von zukunftsfähigen Arbeitsplätzen angestrebt wurde.²¹⁵

Oberstes Ziel einer vorausschauenden Strukturpolitik ist die dauerhafte Sicherung vorhandener und die Schaffung neuer Arbeitsplätze. Voraussetzung für frühzeitiges staatliches Eingreifen in den Wirtschaftsprozess sind rechtzeitige Informationen über die

²¹³ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, Duisburg 1998, S. 44.

²¹⁴ Ebenda, S. 45.

²¹⁵ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, Duisburg 1999, S. 44.

voraussichtliche strukturelle Entwicklung der Wirtschaft.²¹⁶ Bei den Maßnahmen der Stadt Duisburg, stehend unter dem Titel „Duisburger Projekte zur Kompensierung eines Abbaus der Kohlebeihilfen und der Fusion im Stahlbereich“, befindet sich auf Position Nr. 1 der Schwerpunktsetzungen gerade die Profilierung und Entwicklung des Logistikstandortes Duisburg.²¹⁷ Aus diesem Grunde sollte unter der Federführung der Hafengruppe ein Netzwerk aufgebaut werden, das die Arbeitsplatznachfrage im Logistikbereich bündeln würde. Daran beteiligt waren und sind die IHK Niederrhein, das Arbeitsamt Duisburg, die Gewerkschaften, sowie Duisburger Qualifizierungs- und Beschäftigungsträger. Verfolgt wurde eine gemeinsame Marketingstrategie für Qualifizierungsprofile im Logistikbereich.²¹⁸

Am 12. Januar 2000 unterzeichnete Duisburgs Stadtdirektor Jürgen C. Brandt den Rahmensanierungsplan für das Gelände in Duisburg-Rheinhausen,²¹⁹ wobei mit einem Volksfest die Abbrucharbeiten des Hüttengeländes schon im Juli 1999 begonnen hatten.²²⁰ Bis 2001 sollten die alten Krupp-Anlagen bis auf die Kokerei, einen Hochofen und eine denkmal- geschützte Halle abgerissen werden.²²¹ So verschwand mit Hochofen 1 die letzte Großanlage des Rheinhausener Krupp-Hüttenwerkes aus der Duisburger Stadt-Silhouette. Insgesamt sind in den Jahren seit 1977 etwa 6.000 Tonnen Rohstahl geliefert worden.²²²

Der Ausbau des Geländes wurde nicht nur als ein wirtschaftspolitisches Leuchtturmprojekt verstanden, sondern zugleich auch als ehrgeiziges Flächenrecyclingprogramm; die Ansiedlung namhafter Logistikunternehmen ist nicht zuletzt auf Altlastensanierung zurückzuführen. Die Eigentümerin der Fläche, die „Rhein-Ruhr-Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH“, und ihre Vermarktungsgesellschaft, die „Logport Logistik Center Duisburg GmbH“ sorgten dafür, dass die Hilfen des Landes und der EU zur Sanierung der industriellen Hinterlassenschaft effektiv eingesetzt wurden und die sich ansiedelnden Unternehmen auf einer gesicherten und erschlossenen Fläche ohne weitere Verzögerungen ihre Geschäftstätigkeit aufnehmen konnten.²²³ Insgesamt wurden 86,5 Mio. DM (d.h. etwa 44 Mio. Euro) in den Ausbau von Logport investiert.²²⁴

²¹⁶ Bußmann, Ludwig (Hrsg.): Die Wirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen, Köln 1988, S. 283.

²¹⁷ Kommunalverband Ruhr: Perspektive Ruhr..., S. XXX.

²¹⁸ WAZ, 7.10.99: „Stadt: Logistik-Branche wird Motor für Beschäftigung“.

²¹⁹ Logport ist ein von drei Logistikzentren in Duisburg, ist aber von seiner Größe her im Vergleich zu den Zentren Kaßlerfeld und Ruhrort aber in viel höheren Dimensionen positioniert.

²²⁰ WAZ, 8.7.99: „Volksfest: Abschied von der Hütte“.

²²¹ WAZ, 12.1.00: „Logport: Alles geht zügiger als erwartet“.

²²² WAZ, 25.9.00: „Rheinhausen: Letzter Hochofen gesprengt“.

²²³ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, Duisburg 2000, S. 48.

²²⁴ WAZ, 3.2.00: „86,5 Mio. DM für Ausbau von Logport“.

Am 2. Februar 2000 wurde in Anwesenheit des Bundeskanzlers Gerhard Schröder die Kooperation zwischen der weltweit tätigen „P&O-Gruppe“ und der „Duisburger Hafen AG“ für den gemeinsamen Betrieb eines Containerterminals auf dem Logport-Gelände besiegelt.²²⁵ Es gilt als Basis der Geschäftsentwicklung für die angesiedelten Logistikunternehmen und somit als „Herzstück“ von Logport. „Zukünftig wird Duisburg nicht nur als Stahlstandort gelten, sondern sich auch als Logistikzentrum profilieren“, betonte der Kanzler.²²⁶ Auf dem 120.000 qm großen Areal entstand eine moderne, trimodale Umschlaganlage mit einer Kapazität von 200.000 Standardcontainern (TEU) jährlich und einer Erweiterungsmöglichkeit auf bis zu 400.000 TEU. Die direkte Rheinlage und die Integration in den größten Binnenhafen Europas mit Anbindung zu mehr als 100 Häfen Europas sind für die Anlage von besonderer Bedeutung.²²⁷

Die Vermarktung des Geländes ging sehr schnell von statten. Ursprünglich hatte man mit 15 Jahren gerechnet, dann wurde der Zeitrahmen aber auf sieben bis acht Jahre reduziert, da sich unerwartet zügig ein Interessent nach dem anderen gemeldet hatte. Vorrangige Zielsetzung war es, nach Abschluss der Vermarktung bis zu 5.000 neue Arbeitsplätze geschaffen zu haben.

Von besonderer Bedeutung für die Positionierung Logports war auch die Optimierung der internationalen Verkehrsanbindungen, insbesondere auf der Schiene. Neben dem Projekt der Betuwelinie, die Duisburg mit Rotterdam verbindet, wurde auch an der Wiederinbetriebnahme der Güterverkehrsstrecke „Eiserner Rhein“ (also zwischen Duisburg und Antwerpen) intensiv gearbeitet. Die in Rheinhausen naheliegende Bahnstrecke wurde zu einer leistungsfähigen Verbindung ausgebaut, so wurde im Januar 2003 schließlich die Bahnlinie nach Belgien eröffnet.²²⁸

Wie bekannt Duisburg durch Logport geworden war, bestätigt auch Lord Jeffrey Sterling. Der Vorstandsvorsitzende des weltweit tätigen Logistik- und Transportkonzerns P&O bezeichnet Logport als „Silicon Valley der Logistik“. So konnte im Jahre 2001 die Zahl der Logistikdienstleister (im Vergleich zu 1997) verdoppelt werden; die Fläche für anspruchsvolle Kontraktlogistik²²⁹ mit hoher Wertschöpfung wurde in den Jahren 1997 bis

²²⁵ Ab Oktober 2002 übernahm die DIT Duisburg Intermodal Termin GmbH Betrieb und Vermarktung des Terminals.

²²⁶ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, Duisburg 2000, S. 49.

²²⁷ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, Duisburg 2001, S. 46.

²²⁸ WAZ, 9.1.03: „Belgier eröffnen Bahnlinie zum Logport-Areal“.

²²⁹ Kontraktlogistik ist die Planung und Realisierung komplexer logistischer Dienstleistungspakete für einen Kunden mit langfristiger Vertragslaufzeit und erheblichem Volumen.

2001 von 75.000 Quadratmeter auf 300.000 Quadratmeter gesteigert und damit vervierfacht.²³⁰

Auf die Erhöhung der Standortattraktivität zielte auch der Ausbau der von der Duisburger Hafengruppe angebotenen Dienstleistungspalette. Mit der duisport agency verfügt man über eine eigene Vertriebsgesellschaft. Als Serviceanbieter rund um das Transport- und Logistikmanagement erarbeitet sie gemeinsam mit den anderen duisport-Tochtergesellschaft duisport facility logistics und duisport rail sowie den im Hafen ansässigen Unternehmen bedarfsgerechte Lösungen für die Kunden.²³¹ Das Leistungsspektrum erstreckt sich auf dem gesamten Lebenszyklus einer Immobilie von der Planung, über den Bau und die Bewirtschaftung bis hin zu Modernisierung, Sanierung oder Umbau, umfasst aber auch logistische Leistungen. Ziel ist es, der verladenden Wirtschaft am Standort Duisburg umfassende Servicepakete rund um Transport und Logistik anbieten zu können.

Wie schon erwähnt worden war, ist die Vermarktung weit schneller abgelaufen, als ursprünglich geplant war. Qualifizierte Arbeitnehmer, eine überaus geeignete Region und eine perfekte ausgestattete Dienstleistungszone führten dazu, dass sich um Duisburg eine Firma nach der anderen zu interessieren begannen und dann schrittweise auch ansiedelten. Die erste große Ansiedlung verbuchte man in Rheinhausen mit der Speditionsfirma P&O. Der Container-Terminal entlastet den Straßenverkehr, da die Umschlagsanlage am Hafen und über Bahnschienen erreichbar ist.²³² Es folgte New Wave Logistics als Tochterfirma der japanischen NYK-Linie, die eine der größten Schiffsreedereien der Welt ist, was bezeugt, dass sich Duisburg an der Schnittstelle zwischen Binnen- und Seeschifffahrt erfolgreich positioniert hat.²³³ Der international tätige schweizerische Logistikdienstleister Kühne + Nagel, der bereits im rechtsrheinischen Hafenteil aktiv ist, investierte in weitere 25.000 qm Warehouse-Fläche.

Es würde mehrere Seiten einnehmen aufzuzählen, welche Firmen schließlich in Duisburg-Rheinhausen angesiedelt sind, deshalb ist auf die aktuelle Homepage von Duisport (www.duisport.de) zu verweisen, wo eine Liste zur Ansicht gestellt ist.²³⁴ Es kann aber gesagt werden, dass die ursprünglichen Pläne bei weitem übertroffen wurden. Die Hauptrolle dabei spielt das Container-Terminal, dessen Auslastung höher als gedacht liegt. Im Jahre 2004 wurde die Rekordmarke von 610.000 Norm-Containern erreicht, wobei die Kapazitätsgrenze

²³⁰ Geschäftsbericht Duisport, 2001, S. 63.

²³¹ Geschäftsbericht Duisport, 2002, S. 31.

²³² WAZ, 9.9.99: „P&O baut Container-Terminal“.

²³³ WAZ, 6.7.00: „New Wave bringt Logport weiter nach vorn“.

²³⁴ http://www.duisport.de/de/unternehmen_und_ihre_angebote/portraets/index.php (6.12.2006)

mit 800.000 bald erreicht sein dürfte. Da man mit jährlichen Wachstumsraten im zweistelligen Prozentbereich rechnet, ist eine Erweiterung des Terminals geplant. Ausgebaut werden ebenfalls die internationalen Bahn- und Schiffsverbindungen, so sollen von Duisburg aus insgesamt rund 200 Zielorte erreicht werden.²³⁵ Als sehr zukunftsfähig wird die Kooperationsvereinbarung mit Nantong, dem zweitgrößten Binnenhafen Chinas in unmittelbarer Nähe zur Metropole Shanghai betrachtet.²³⁶

Die optimale Verkehrsanbindung an die Nordseehäfen und die Möglichkeit, alle drei Verkehrsträger nutzen zu können, waren oft ausschlaggebend für die Entscheidung zu investieren. Duisburg wurde sogar zur Autostadt. Die Roll off – Roll on-Anlage, eine spezielle Schiffsverladerampe für Automobiltransporter, führt dazu, dass Neuwagen der Autoindustrie in NRW in Duisburg verschifft und dann weiter exportiert werden.²³⁷

Diese Erfolgsstory schreibt sich auch auf den Arbeitslosenzahlen nieder. Es muss daran erinnert werden, dass die Arbeitslosenquote in ganz Duisburg bei 14 – 16 % liegt, direkt im Stadtteil Rheinhausen die Quote aber geringere Prozentsätze vorweist. Lag die Quote Mitte der 1990er Jahre nach Schließung des Krupp-Hüttenwerkes, als 14.000 Arbeitsplätze verloren gingen, noch bei 14 %, unterschritt man im Oktober 2002 mit 9,9 % erstmals die 10-Prozent-Marke, wobei es sich um die niedrigste Quote in der ganzen Stadt handelt. Selbstverständlich muss darauf hingewiesen werden, dass sich die Arbeitnehmer nicht nur aus Rheinhausen, sondern aus ganz Duisburg und der weiteren Umgebung rekrutieren. Vor allem die äußerst wichtige Jugendlichen-Vermittlung mit intensiver Betreuung führt zur Vermittlungsquote von 80 %.²³⁸

Ende 2004 war die Erschließung und Baureifmachung des Logport-Geländes bis auf wenige Restarbeiten und -flächen beendet. Die Vermarktung des restlichen Geländes wird im Zeitraum 2005 bis 2008 weitgehend abgeschlossen sein und nicht erst 2015 wie ursprünglich geplant. Insgesamt waren 2004 mehr als 200.000 Quadratmeter im Eigentum der duisport-Gruppe befindliche Hallenflächen vermietet. Die Gesamtkapazität an hochwertiger Warehouse-Fläche für Kontraktlogistik stieg auf knapp 400.000 Quadratmeter.²³⁹ Als ebenfalls erfolgreich zu betrachten ist das PCD Packing-Center-Duisburg GmbH, ein Full-Service-Anbieter von Verpackungsdienstleistungen. Bis Ende 2006 geplant waren die

²³⁵ WAZ, 17.3.05: „Container-Boom bescherte dem Hafen ein Rekordjahr“.

²³⁶ Duisport Geschäftsbericht 2001, S. 17.

²³⁷ WAZ, 18.2.04: „Duisburg wird Autostadt“.

²³⁸ WAZ, 15.10.02: „Rheinhausen ist eine Sonderrolle“.

²³⁹ www. -) duisportal -) Logistikzentren

Arbeiten am Vorbahnhof Logport, die bis Ende 2005 fünf fertig gestellten Gleise werden um fünf weitere Gleise erweitert.

Das Logistikareal Logport in Duisburg-Rheinhausen kann man demnach als sehr erfolgreich bewerten. Die Stadt hatte in Zusammenarbeit mit anderen Entscheidungsträgern zügig auf den Strukturwandel in der Stadt reagieren können. Eine nicht mehr genutzte Industriezone, welche mit der Zeit verfallen wäre und womit eine große brach liegende Zone im Stadtteil Rheinhausen entstanden wäre, wurde auf die moderne, wachsende Sparte der Logistik umorientiert. Duisburg hat den Vorteil genutzt, dass es von LKW, Bahn, Schiff und Flugzeug sehr günstig zu erreichen ist. Auf die Bedürfnisse der heutigen Zeit reagierend hat man einen äußerst attraktiven Logistikstandort angeboten. Dass dieser Plan nicht nur bei einem schönen, aber realitätsfernen Traum blieb, zeugt vor allem die Tatsache, dass die Vermietung der Logport-Gelände sehr schnell von statten ging und deshalb das Ziel erreicht werden konnte, etwa 5.000 langfristige, zukunftssträchtige Arbeitsplätze gesichert zu haben.

5.4. Multi Casa

Jede Generation oder Menschenepoche ist durch bestimmte Attribute prädestiniert und wird nach konkreten Merkmalen charakterisiert. Was ist für unsere Generation, oder weiter ausgeschweift, für die nach dem zweiten Weltkrieg beginnende Menschenepoche prägnant? Bestimmt gäbe es viele differenzierte Meinungen, aber in puncto einer Antwort würden sich viele Bürger im Falle einer Umfrage einig sein: der nach 1945 anbrechende Wohlstand änderte die Sachlage in der Richtung, dass die Zeit eines Warenmangels von einer Zeit des Warenüberschusses abgelöst wurde. Der eigene Geldbeutel (bzw. die Kreditkriterien von Bankanstalten) erlauben uns das Leben durch das Anschaffen von bestimmten Gütern angenehmer zu machen. Gewiss, zur Befriedigung von Grundbedürfnissen ist die Menschheit zum manchmal übertriebenen Ansammeln von Gütern gekommen, was oft zur Kritik an der sog. Konsum- und Wegwerfgesellschaft führt.

Früher wurde in sog. Tante-Emma-Läden eingekauft. Heute ist man dagegen vom Grundgedanken getrieben, dass immer mehr in immer kürzerer Zeit erledigt werden muss. So präferiert die Bevölkerung statt dessen Einkaufszentren, wo man auf übersichtlicher Fläche Laden neben Laden praktisch einkaufen kann. Ungeachtet dessen, was das Phänomen Einkaufszentren (oder neudeutsch Shopping-Malls genannt) mit sich bringt, entstehen durch den Bau derer auch Arbeitsplätze nicht nur direkt in den Zentren an sich, sondern auch im nächsten Umfeld und durch höhere Aktivitäten von Zulieferern.

Ein relativ neues Element der Stadtpolitik ist das „Freizeit- und Spaßstadtkonzept“. Es reicht vom subventionierten Bau und Ausbau von Spaßbädern, Musicals, Kulturpalästen zu Nobelrestaurants, Hotels und Tagungseinrichtungen, zu Golfplätzen, Nobeldiscos und „Kino-Erlebnislandschaften“ bis hin zu gigantischen Projekten kombinierter Einkaufs-, Vergnügungs- und Tagungszentren. Der soziale Inhalt und ökonomische Zweck dieser Projekte zielt auf den kaufkräftigen „Freizeitmenschen“, der sich bis zur Erschöpfung amüsieren soll.²⁴⁰

Die Stadt Duisburg versteht sich als Oberzentrum. Ein Oberzentrum bezeichnet in der Raumordnung und der Wirtschaftsgeographie einen zentralen Ort der höchsten Stufe nach dem System der Zentralen Orte des deutschen Geographen Walter Christaller. In Oberzentren wird der spezifische Bedarf von Bürgern gedeckt, d. h. es handelt sich um Fachkliniken, Theater, Museen, Fach- und Hochschulen, Regionalbehörden, aber auch Spezialgeschäfte und besondere Warenhäuser.²⁴¹ Im Falle von Duisburg sind alle Bedingungen erfüllt bis auf die zwei zuletzt genannten.

Betrachtet man das Oberzentrum Duisburg aus der Sicht des German Council of Shopping Centers (hierin handelt es sich um einen Interessenverband der einzelhandelsorientierten Gewerbeimmobilien- und Shopping-Center-Branche), registriert man nur zwei Einkaufszentren in der Stadt. Erstens handelt es sich um das Averdunk Centrum und zweitens um das Mercator Center,²⁴² wobei auch noch das Einkaufszentrum am Sonnenwall genannt werden sollte. In allen drei Fällen handelt es sich jedoch um kleinere Zentren, so dass viele Duisburger eher nach Oberhausen (ins CentrO) oder nach Düsseldorf fahren um bequem einkaufen zu können. So gehen die Anziehungskraft und dadurch viele Arbeitsplätze verloren.

Duisburg entschloss sich dies zu ändern. Es galt die Kaufkraftbindung der Duisburger Innenstadt zu stärken, die in die Nachbarstädte abfließende Kaufkraft in Höhe von damals 750 Mio. DM jährlich zurückzuholen und die oberzentrale Funktion der Stadt Duisburg auszubauen.²⁴³ Im Jahr 1997 entstanden die ersten Pläne eines großen Einkaufszentrums, welche nach vielen Änderungen schließlich im Jahr 2005 wieder komplett begraben wurden. Es ist zu klären, was in diesen acht Jahren geschehen ist, wer an den Plänen beteiligt war und weshalb das Vorhaben schließlich gescheitert ist.

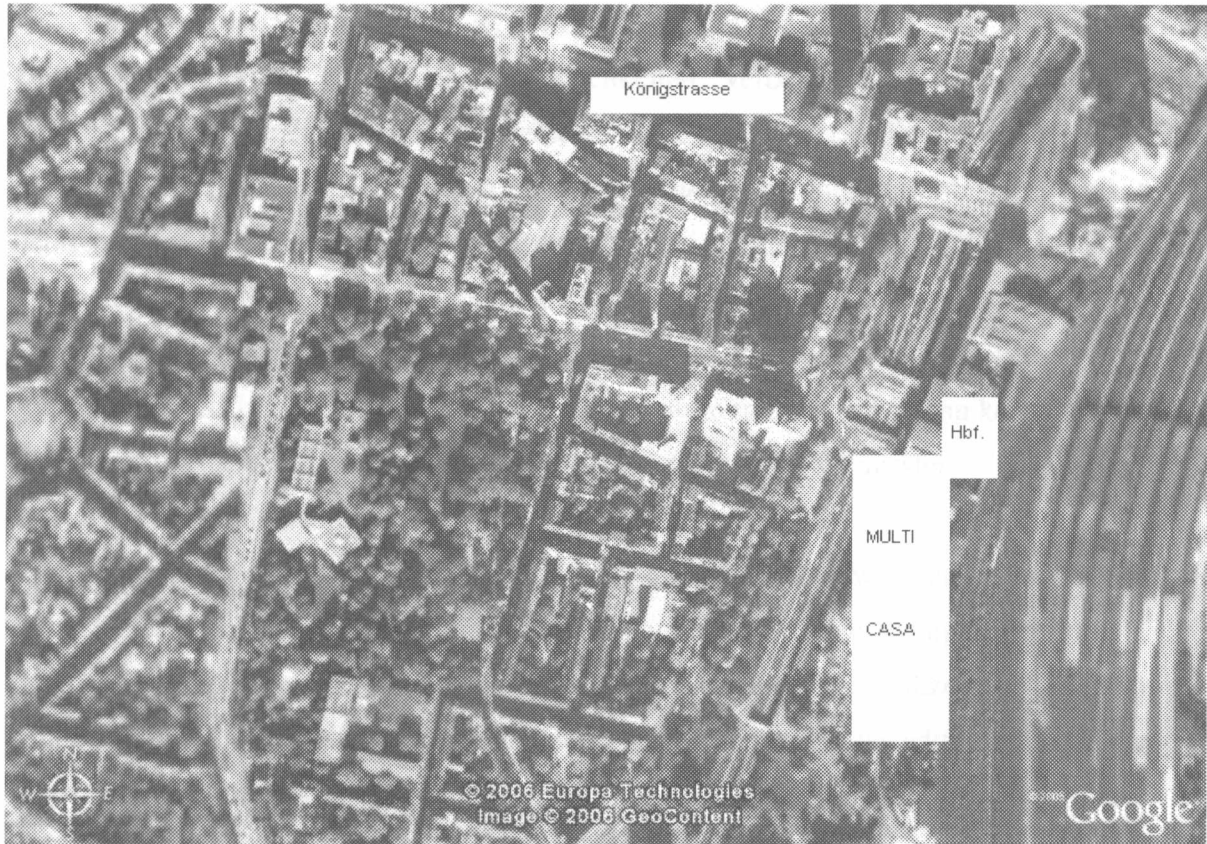
²⁴⁰ Caspari, Angelika – Dörhage, Walter (Hg.): Beschäftigung für die Region. Arbeitsmärkte im Strukturwandel, Berlin 1990, S. 63.

²⁴¹ <http://de.wikipedia.org/wiki/Oberzentrum> (24.11.2006)

²⁴² www.gcsc.de (24.11.2006)

²⁴³ Geschäftsbericht Duisport, 1998, S. 49.

Unmittelbar anschließend an die Südseite des Duisburger Hauptbahnhofs erstreckt sich das ehemalige Güterbahnhofsgelände der Deutschen Bahn AG. Aufgrund seiner an die Duisburger City angrenzenden Lage ist das Grundstück (28 ha) für eine attraktive Innenstadterweiterung geradezu prädestiniert.



Im September 1999 kündigten die zwei größten Parteien im Stadtrat an, also die SPD und die CDU, im Rat die planerischen Weichen für das Projekt zu stellen. Dafür musste der Flächennutzungsplan geändert werden und das Bahn-Gelände in ein sog. Kerngebiet umgewandelt werden.²⁴⁴ Wie die WAZ (Westdeutsche Allgemeine Zeitung) richtig feststellte, waren die geplanten Ausmaße gigantisch: für die sog. Wohnwelt wurde mit 30. – 40.000 Qm gerechnet, ein Designer outlet-Center würde ebenfalls 30.000 Qm beanspruchen, ein Unterhaltungs- und Wellness-Bereich etwa 10.500 Qm, kleinere Shops 24.000 Qm und darüber hinaus rechnete man mit einem Multiplex Kino für 5.000 Besucher. Planungsdezernent Jürgen Dressler wehrte sich gegen den Vorwurf, es könnte sich hierbei um Größenwahn handeln.²⁴⁵ Stattdessen verstand er es als Versuch Duisburgs sich als Großstadt

²⁴⁴ Ein Kerngebiet ist ein Baugebiet, in welchem gemäß der deutschen Baunutzungsverordnung vorwiegend Handelsbetriebe und zentrale Einrichtungen der Wirtschaft und der Verwaltung angesiedelt sind.

²⁴⁵ Wobei angemerkt werden muss, dass die ersten Pläne sogar mit einem Hallenstadion mit ca. 25.000 bis 30.000 Sitzplätzen rechneten.

zu profilieren.²⁴⁶ Von den 160.000 Qm Fläche erklärte Investor TrizecHahn (Toronto) jedoch nur 100.000 Qm als realistisch. Als weitere Favoriten in der Rolle des Hauptinvestors waren ebenfalls angetreten der niederländische Projektentwickler MAB und die deutsche Immobiliengruppe der inzwischen weniger ruhmreichen Bankgesellschaft Berlin.²⁴⁷

Obwohl die Stadtvertreter fast einstimmig der Meinung waren, dass sich die Position Duisburgs im Falle von Einkaufsmöglichkeiten verbessern müsste, gab es schon tiefgreifendere Differenzen im Bezug dessen, wie so ein Projekt realisiert werden sollte. SPD und CDU hatten dem Strukturkonzept „MC Duisburg“ zugestimmt. PDS und Grüne befürchteten schädliche Auswirkungen auf den Duisburger Handel, Multi Casa könne zur Vernachlässigung des Innenstadt-Gebietes führen, gewachsene Strukturen könnten zerstört werden.²⁴⁸ Die FDP unterstützte das Vorhaben – Ratsherr Wilhelm Bies vertrat die Auffassung, dass kein Niederländer Halt machen würde in Duisburg, wenn kein spektakuläres Multi Casa kommen würde.²⁴⁹ Die Grünen vermissten eine fehlende Umweltverträglichkeitsprüfung.

Der Stadtrat musste vor seinen ersten Plänen bald abweichen, denn TrizecHahn entwickelte im Jahre 2000 ein komplett neues Konzept. Statt eines riesigen Zentrums dachte man nun an einzelne Gebäudekomplexe, die durch Straßen und Plätze verbunden werden sollten. Ebenfalls die IHK Niederrhein hielt diese Idee für innenstadtfreundlicher als eine Riesenmall.²⁵⁰ Die Grünen kritisierten laut WAZ-Artikeln das Planungsverfahren, wonach der Investor auf dem hochwertigsten Gelände der Stadt mache, was er wolle und eine Bürgerbeteiligung nicht stattfände. Schon im Jahre 2000 forderten sie eine demokratische Neuplanung, nachdem das einst größte Zentrum Europas drohte auf Centro-Größe oder sogar nur auf einzelne Zentren reduziert zu werden.²⁵¹

Mit der Zeit änderte sich ebenfalls der Investor. Trizec beschloss im Jahre 2001 den Rückzug aus allen Projekten in Europa.²⁵² Als Reaktion darauf wurde die Gesellschaft für Innenstadtentwicklung (GID) als ein Kooperationsobjekt der OMG (Objekt-Marketing GmbH) und der Westdeutsche Immobilienbank gebildet, ein neuer Architekten-Wettbewerb wurde ausgeschrieben.²⁵³ Gewinnen konnte der japanische Architekt Shin Takamatsu durch seinen Entwurf, welchen den Autor dieser Diplomarbeit als besonders gelungen betrachtet,

²⁴⁶ WAZ, 1.9.99: „Multi Casa wird Europas größtes Einkaufszentrum“.

²⁴⁷ WAZ, 5.1.00: „Multi Casa: Investoren sehen beste Chancen“.

²⁴⁸ WAZ, 14.3.00: „Mehrheit für Multi Casa“.

²⁴⁹ <http://www.fdp-duisburg.de/pr050607.shtml> (26.11.06)

²⁵⁰ WAZ, 13.7.00: „Multi Casa: Einzelne Gebäude statt riesiger Mall“.

²⁵¹ WAZ, 8.8.00: „Multi Casa: Grüne fordern einen Neuanfang“.

²⁵² Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, Duisburg 2002, S. 42.

²⁵³ WAZ, 22.3.02: „Neuer Anlauf für MultiCasa“

aber ebenfalls durch die nähere Anbindung an die Innenstadt. Wahrzeichen der Konzeption war die weit sichtbare „City-Harp“, die zum neuen Symbol für die Duisburger Innenstadt werden konnte. Die Gestaltung des Platzes mit mobilen Bäumen „walking trees“ ließe eine multifunktionale Nutzung zu und würde damit zusätzlich urbanes Flair erahnen.²⁵⁴



Trotz neuer Ausschreibung und neuen Plänen konnte man mit dem MultiCasa-Vorhaben nicht wirklich vorankommen. Es sollten in erster Linie folgende Probleme genannt werden, wegen welchen schließlich das Projekt gescheitert ist. Der geplante Metrorapid, eine in Nordrhein-Westfalen verkehrende Schnellbahn, sollte am MultiCasa eine Haltestelle haben, weiter sollte wegen besserer Infrastruktureffizienz und Verkehrsmaßnahmen die A59 sechsspurig ausgebaut werden. Dies erwies sich aber aus Kosten- und organisatorischen Gründen als unüberbrückbare Probleme. Der Flächennutzungsplan wurde erneut geändert, ein städtebaulicher Vertrag mit der Deutschen Bahn unterschrieben, wonach sich die Deutsche Bahn verpflichtete den Hauptbahnhof umzubauen und zu modernisieren.²⁵⁵

Nach dem Beginn der Kooperation mit Europas Shopping-Center-Marktführer ECE zu Beginn des Jahres 2003 wurden am 7. Oktober 2003 der städtebauliche Vertrag sowie am 19. Dezember 2003 der letzte Grundstückvertrag unterzeichnet. 2005 sollte mit dem Abriss der vorhandenen Bebauung sowie der Erschließung des Geländes begonnen werden, mit der Eröffnung von MultiCasa rechnete man mit 2008.²⁵⁶

²⁵⁴ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, Duisburg 2002, S. 43.

²⁵⁵ WAZ, 8.10.02: „SPD und CDU schieben MultiCasa gemeinsam an“.

²⁵⁶ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, Duisburg 2003, S. 50.

Die Situation änderte sich mit den Gemeindewahlen, welche im Herbst 2004 stattgefunden hatten, bei welchen die Arbeitsmarktpolitik und damit verbundene Projekte eine äußerst wichtige Rolle spielten. Die Grünen hatten sich definitiv von MultiCasa verabschiedet, es sei schädlich für eine positive Entwicklung der Innenstadt.²⁵⁷ Die CDU verstand schon 2004 MultiCasa als Hauptkampfthema. Laut Oberbürgermeister-Kandidat Adolf Sauerland würde die Königsstraße (die wichtigste Geschäftsmeile in der Innenstadt) geopfert. Wähler könnten sich entweder für eine homogene und gezielte Entwicklung der Duisburger Innenstadt am heutigen Standort entscheiden, so Sauerland, oder mit der SPD-Stimme das MultiCasa als Solitär und quasi neue Mitte Duisburgs am Rande des heutigen Zentrums unterstützen.²⁵⁸ Die FDP fürchtete dagegen, dass ohne MultiCasa 2.500 Arbeitsplätze verloren gingen; die PDS sah nur einen Entwicklungsschwerpunkt für den innenstädtischen Handel: in der City oder am Hauptbahnhof, beides zusammen ginge nicht.²⁵⁹

Es sollte ebenfalls die Tendenz von unabhängigen Gutachtern erwähnt werden. Ein Gutachten des Instituts für Handelsforschung an der Uni Köln (IfH) sprach sich gegen eine parallele Realisierung von MultiCasa und – dem inzwischen neuen Projekt eines weiteren Einkaufszentrums in der Innenstadt – forum aus. Das MultiCasa hätte eine deutlich höhere Sogwirkung und Strahlungskraft als das CentrO vorzuweisen. Die CDU favorisierte trotzdem das forum und wollte am Hauptbahnhof eher eine Fachmarktlösung sehen. Laut Gutachter gelte der Standort am Hbf aber für verbrannt, ein weiteres Verschieben von Planverfahren würde nahezu zwingend zu einer Aufgabe des Standortes als Einzelhandelsdestination führen.²⁶⁰

Zur ersten Mal in der Nachkriegsgeschichte der Stadt Duisburg wurde ein Vertreter der CDU zum Oberbürgermeister gewählt, Bärbel Zieling von der SPD verlor ihr Amt in der Stichwahl mit weniger als 40 % der Stimmen gegen den Kandidaten der CDU, Adolf Sauerland. Die CDU zögerte nicht und begann sofort ihre Pläne in die Tat umzusetzen. Der Bereich am Hauptbahnhof wurde nicht als Kerngebiet, sondern als Sondergebiet „Einkaufszentrum“ ausgewiesen (eine Koalition von CDU, den Grünen und PDS konnte dies mit 39:34 Stimmen durchsetzen),²⁶¹ begründet wurde dies durch den Wunsch „eine zentrenverträgliche und die Innenstadt ergänzende Erstellung eines Einkaufszentrum“²⁶² sicherzustellen, so hätte die Stadt ebenfalls Einfluss auf das Sortiment und

²⁵⁷ <http://www.gruene-ratsfraktionduisburg.de/index.php?id=pmfr050408> (26.11.06)

²⁵⁸ WAZ, 8.4.04: „CDU: MultiCasa als Wahlkampfthema“

²⁵⁹ WAZ, 12.4.05: „FDP: MultiCasa nicht verspielen“.

²⁶⁰ WAZ, 3.6.05: „Gutachter tendieren eher zu MultiCasa.“

²⁶¹ <http://www.welt.de/data/2005/06/29/738395.html> (26.11.06)

²⁶² WAZ, 24.6.05: „MultiCasa: CDU lehnt Kompromiss-Angebot ab“.

Mitgestaltungsrecht bei allen Planungen. Da die Projektentwickler aber immer angekündigt hatten, dass sie im Falle dessen aus dem Projekt aussteigen würde, war die Idee MultiCasa definitiv gestorben. In den Zeitungen verstand man dies als die zweitbeste Lösung für die Stadt, dass die Angst gesiegt hätte. Die Angst, ein Schreckgespenst vor einer Verödung der Innenstadt, wodurch aber Duisburgs Ruf als Investitionsstandort ramponiert würde, da die CDU und die Grünen potentielle Jobs und Ausbildungsplätze nicht würdigen würden, so die WAZ.²⁶³

Obwohl in den ersten Jahren das Projekt MultiCasa von der SPD, CDU und FDP unterstützt worden war, kann man nicht sagen, dass es keine Gegenstimmen gegeben hätte. Selbstverständlich beäugte man aus Oberhausen, aber auch aus der Landeshauptstadt Düsseldorf das Vorhaben mit großer Skepsis. Regierungspräsident Jürgen Büssow warnte vor drohendem planerischem Gegeneinander der einzelnen Städte. Oberbürgermeister, Bürgermeister und Landräte aus elf Städten oder Kreisen vereinbarten schon im Jahre 2000, dass sie ein regionales Flächenkonzept für den Einzelhandel im Rhein-Ruhr-Gebiet erarbeiten würden. Es sollten regionalverträgliche Entwicklungskorridore für die Kommunen entstehen, wo festgelegt würde, was wo in welchem Umfang gebaut werden dürfte. Ohne bindene Absprachen könnten aus einigen Einkaufsmeilen schnell Ruinen werden, die letztlich wieder die Kassen der sowieso schon gebeutelten Revierstädte belasten würden.²⁶⁴

Alleingänge können oft zu Missstimmigkeiten, aber auch zu Problemen führen, welche man unter Anwendung von gemeinsamen Kräften eher behoben hätte. Obwohl sich im Falle von MultiCasa um ein Vorhaben handelt, welches das Innenstadtbild und das Image der Stadt nachhaltig geändert hätte und welches mit hohem Zeit- und vor allem finanziellen Aufwand verbunden war, ist es unverständlich, dass es erst im Jahre 2002, also ganze fünf Jahre nach den ersten Plänen, das erste Treffen von Politik, Verwaltung, Einzelhandel, Gewerkschaft und der IHK Niederrhein gekommen war. Mit den Bürgern wurde direkter weitere zwei Jahre später, also erst 2004 gesprochen. Unter dem Leitthema „Zukunft der Duisburger Innenstadt“ diskutierten Vertreter aller Ratsparteien, des City Management, der IHK Niederrhein, des Einzelhandelsverbandes und der Dienstleistungsgesellschaft Verdi.

Bis zu diesem Augenblick hatte es aber keine wirkliche Debatte gegeben, sondern nur Pläne und Vorhaben von Politik und Wirtschaft. Da man lange an MultiCasa festgehalten hatte, erwarteten insbesondere der Einzelhandel, aber auch das Dienstleistungsgewerbe eine Destination, wo man konzentriert auftreten könnte, und aus diesem Grunde wurden die

²⁶³ WAZ, 28.6.05: „MultiCasa kommt nicht – große Chance wurde vertan“.

²⁶⁴ WAZ, 1.2.00: „Einkaufszentren: Städte planen miteinander“.

Investitionen in der eigentlichen Innenstadt zurückgefahren. Es wird geschätzt, dass durch fehlende Investitionen etwa 2.000 Arbeitsplätze verloren gegangen sind, da viele Geschäfte ihre Filialen geschlossen haben und diese ins MultiCasa verlagern wollten. Laut Verdi haben viele Einzelhändler mögliche Investitionen in der Innenstadt verschoben, wodurch es zu Leerständen und verhinderten Neuansiedlungen, Kaufkraftabwanderung in andere Städte und dadurch zu Mindersteuereinnahmen für Duisburg gekommen ist.²⁶⁵ Spaziert man heute durch die Innenstadt, haben sich in den verlassenen Geschäften in erster Linie Anbieter von minderwertigen Waren (wie 1-Euro-Läden) angesiedelt.

Fazit: Anhand von MultiCasa kann demonstriert werden, wie eine Stadt ihre Kräfte total überschätzt hat. Seit 1997 haben die Stadtvertreter und mehr oder weniger ernst interessierte Investoren von einem gigantischen Einkaufszentrum geträumt, ohne jedoch mit anderen in der Stadt angesiedelten Interessenträgern diskutiert und Komplikationen Ernst genommen zu haben. Zu schön war der Traum etwa 2.500 Arbeitsplätze entstehen zu lassen, wobei man die Illusion nährte, dass MultiCasa die Innenstadt ergänzen, aber nie ersetzen würde. „Wenn Multi Casa kommt, muss ich als Händler da hineingehen. Aber dann können Sie heute schon die Planierdraht für die Duisburger Innenstadt bestellen“, so der Kaufhof-Chef bei einem Kongress in Köln.²⁶⁶ In Angesicht des (sich jährlich verschiebenden) Termins der Einweihung von MultiCasa wurden Geschäftszeilen in der Innenstadt geschlossen und auf Investitionen in dieser verzichtet, was letztendlich zum totalen Stillstand führte.

Für Wulf Habrich und Wilfried Hoppe stehen Projekte wie MultiCasa im Widerspruch zum „Geist“ der IBA, weil der von der IBA Emscher Park formulierte Anspruch an eine kooperative und diskursive Form von politischer Steuerung weitgehend ad absurdum geführt wird. Die Kommunen sind oft nicht zur Kooperation bereit, wollen alleine Gewinne erzielen.²⁶⁷ Mehrfach vorhandene Infrastrukturen sollten in Kooperation und gegenseitiger Abstimmung konzentriert und Qualitäten erhalten sowie Quantitäten abgebaut werden.²⁶⁸

Heute, beinahe zehn Jahre nach den ersten Planentwürfen von MultiCasa, muss festgestellt werden, dass es sich um zehn verloren gegangene Jahre gehandelt hat.²⁶⁹ Hätte man mit den umliegenden Kommunen und anderen Interessierten mehr kooperiert, hätte man realistischer gehandelt und sich nicht von der modern gewordenen Idee leiten lassen, dass es

²⁶⁵ WAZ, 6.3.02: „Verdi sorgt sich um die Entwicklung von MultiCasa“.

²⁶⁶ www.startwelt.de/hosting/foren/F_9209/cutecast.pl?forum=1&thread=9&page=1#3 (23.5.06)

²⁶⁷ Habrich, Wulf – Hoppe, Wilfried (Hrsg.): Strukturwandel im Ruhrgebiet. Perspektiven und Prozesse, Dortmund 2001, S. 76.

²⁶⁸ Bei der Bauleitplanung und Stadtentwicklungsplanung müssen sich die Gemeinden in die Landes- und Regionalplanung einfügen. Die Kommunen können jedoch Einfluss auf diese Pläne nehmen.

²⁶⁹ „Gut Ding will bekanntlich Weile haben“ – so die Broschüre Duisburg aktuell 2004, S. 17. Dieses Motto darf durchaus auch ironisch verstanden werden.

in jeder Stadt ein großes Shoppingcenter geben muss, hätte ein moderates, kleineres MultiCasa schon seit einigen Jahren seine Kunden mit dem Angebot beglückt und die Duisburger Innenstadt würde nicht wie ausgestorben aussehen. Für Duisburg ein fataler Fehler, aus welchem andere Kommunen lernen können und hoffentlich ähnliche auf dem Papier zwar schön aussehende, aber weit von der Realität entfernte Pläne fallen lassen werden.

Im heutigen Wettbewerb kann man nur bestehen, wenn man durch sein Angebot zu überraschen und zu überzeugen weiß. So wie im Falle von Universitäten es gerade konkrete Kompetenzzentren sind, welche die eigentliche Universität auszeichnen, ist es bei Marketing und Konsum nicht anders. Gerade Nischenprodukte, Spezialitäten, Außergewöhnlichkeiten sind es, die Investoren und – noch viel wichtiger – Kunden anziehen können. Beispiele wie Logport oder der Innenhafen, beide ebenfalls in Duisburg angesiedelt, belegen die These, dass nur ausgefeilte, besondere Konzepte Erfolg feiern können. Im Falle des x-ten Einkaufszentrums in einem sehr dicht besiedelten Ballungsraum kann diese Rechnung jedoch nicht aufgehen.

Der nordrhein-westfälische Bauminister Oliver Wittke sprach zu Recht von Kannibalismus zwischen den Innenstädten. Man müsse überlegen, Einzelhandelsvorhaben dieser Größenordnung künftig mehr als bisher im Einvernehmen zwischen den betroffenen Städten und dem Land zu planen.²⁷⁰ Die negativen Konsequenzen des Standortwettbewerbs drücken sich vor allem in einem übersteigerten Konkurrenzdenken und Konkurrenzverhalten der Gemeinden aus. Da Kosten-Nutzen-Analysen meisten unterbleiben, die Äquivalenz von Kostenträger und Leistungsbezieher fehlt und kaum eine Rechenschaftspflicht gegenüber den Ressourcegebern existiert, verbleibt den Gemeinden ein Spielraum, Ressourcen zu verschwenden und Entwicklungspotentiale ungenutzt zu lassen. Die Gemeinden können sich in einen Subventionswettlauf begeben, unrentable Projekte durchführen und auf sinnvolle Maßnahmen verzichten, nur weil sie dem Kirchturmsdenken und dem Bürgermeisterwettbewerb den Vorzug geben.²⁷¹

5.5. Call Center-Metropole Duisburg

Der Trend ist eindeutig: der dritte Wirtschaftssektor, d.h. die Dienstleistungen nehmen eine immer wichtigere Rolle in unserem Leben ein. Der Prozentsatz der Arbeitsplätze, welche

²⁷⁰ <http://www.welt.de/data/2005/06/29/738395.html> (26.11.06)

²⁷¹ Götz, Christian: Kommunale Wirtschaftsförderung zwischen Wettbewerb und Kooperation, Hamburg 1999, S. 252.

in diesem Bereich entstehen, wächst mit jedem Jahr. Laut dem Strukturbericht der IHK Niederrhein war Duisburg im Jahre 1989 „eine Stadt, in der hochwertige Dienstleistungen noch immer zu dünn gesät sind, in der das Bildungsgefüge immer noch zu einseitig auf die derzeitigen Anforderungen der produzierenden Wirtschaft ausgerichtet ist. Duisburg am Rhein ist also eine Stadt, die während der Bewältigung der Aufgaben noch vielfach die Strukturen aufzubauen und zu entwickeln hat, die andernorts schon im Ausgangspunkt dazu genutzt werden können, sie zu lösen.“²⁷² Es war nötig Anschluss an den „Trend zum Dienstleistungssektor“ zu gewinnen.

Das produktionsorientierte Dienstleistungsgewerbe weist in hoch entwickelten Volkswirtschaften typischerweise eine besonders große Wachstumsdynamik auf. Mit hoher Wertschöpfung und umfangreicher Beschäftigung verbunden und auch für die ansässige Produktion von direktem Nutzen sind die produktionsorientierten Dienstleistungen ein Wirtschaftsbereich, dem die Wirtschaftsförderung besonders große Aufmerksamkeit widmen muss. Dies gilt insbesondere für Dienstleistungen, die überregionale Einkommen in die Region ziehen und deshalb den Wohlstand fördern.²⁷³ Gemeint sind in erster Linie Dienstleistungen wie Unternehmensberatungen in den Bereichen Wirtschaft, Recht und Steuern; Telekommunikation / Informationstechnik; Werbung und Marketing. Die Rechtsberatung eines Anwalts, die Vermögensberatung einer Bank, die Marketingoffensive eines Call Centers – dies wurde zu einem der wichtigsten Bausteine des Strukturwandels der Stadt Duisburg seit Beginn der 1990er Jahre.

In enger Zusammenarbeit mit Bildung, Forschung und Entwicklung, aber auch Requalifizierungsmaßnahmen und dem dazugehörigen Programm *Duisburg 2000* ist es gelungen aus Duisburg Deutschlands wichtigste Call Center-Metropole zu machen. Nirgendwo ist die Dichte an Call Center so hoch wie gerade in Duisburg. Nicht weniger als 140.000 Menschen verdienen 1998 in Deutschland ihr Geld mit der Arbeit in Call-Centern. Nach Angaben des Deutschen Direktmarketing Verbandes (DVV) gibt es derzeit in Deutschland 1.500 Call-Center, wobei geschätzt wurde, dass sich die Zahl der Arbeitsplätze in den nächsten Jahren verdoppeln sollte.²⁷⁴

Namhafte Unternehmen wie AOL (500 Mitarbeiter in Duisburg), die Citibank, das Railion Deutschland Service-Center, die DDS Dresdner Direktservice GmbH (530 Mitarbeiter; DDS bietet für seine Auftraggeber aus Dresdner Bank und Allianz individuelle

²⁷² IHK: Duisburg 2000..., S. 13.

²⁷³ IHK: Zukunftsgewinnung..., S. 11.

²⁷⁴ http://www.dvv-netzwerk.de/info3_99.htm (Stand: 10.02.2007).

Services), die BKK KM (Vereinigte Betriebskrankenkassen), direkt und sanvartis haben Duisburg zum zentralen Aktionsort für ihre zum Teil sogar weltweite telefonische Kundenbetreuung gewählt.²⁷⁵ Die meisten Call Center sind vornehmlich im Innenhafen als Cluster²⁷⁶ angesiedelt, so wird der Innenhafen mittlerweile als regelrechter Jobmotor verstanden.²⁷⁷

Damit Unternehmen aus dem Call-Center-Sektor sich langfristig in Duisburg engagieren und gut aufgehoben fühlen, brachte die GFW Duisburg die Betreiber und Ausbildungseinrichtungen dieses Bereichs sowie unterstützende Institutionen wie Arbeitsamt, Universität, Kammer und Verbände an einen Tisch. Ziel der Call-Center Initiative Duisburg war es, die Zusammenarbeit der unterschiedlichen Bereiche, die sich mit dem Zukunftsthema „Call Center“ beschäftigen, zu verbessern. Im Rahmen einer gemeinsamen Öffentlichkeitsarbeit wird auf vorhandene Arbeitsplätze sowie auf das umfangreiche Qualifizierungs- und Ausbildungsangebot im Call-Center-Sektor hingewiesen und entsprechende Beschäftigungsperspektiven werden aufgezeigt.²⁷⁸

Gemeinsam mit drei Betreibern großer Call Center, den Duisburger Unternehmen AOL Deutschland, DDS Dresdner Direktservice und Sparkassen Broker, startete die GFW Duisburg im August 2002 eine Imagekampagne über Call Center und deren Dienstleistungen am Standort Duisburg. So gab es im Jahr 2002 mittlerweile 20 Call Center mit mehr als 4.500 Beschäftigten; die Tendenz steigend. Dabei handelt es sich um qualifizierte Arbeitsplätze, vornehmlich in der Finanz-, Internet- und Gesundheitsberatung. Auch die Stadt Duisburg selbst betreibt ein Call Center: Das „Call Duisburg“ Center ist das bundesweit erste telefonische Informations- und Servicecenter einer Stadt für ihre Bürgerinnen und Bürger.²⁷⁹

Da es nicht einfach ist Vollzeit- und Teilzeitkräfte mit entsprechender Qualifikation zu finden, bilden die Call Center selber zu hoch qualifizierten Mitarbeitern aus.²⁸⁰ Eng zusammengearbeitet wird dabei mit der IHK Niederrhein, ABBEO (Projekt zur Förderung der Ausbildungsreife und Berufswahlorientierung), der UnternehmerHaus AG, dem Bildungszentrum der Wirtschaft am Niederrhein, dem Bundesinstitut für Berufsbildung, der Bundesagentur für Arbeit und dem Kaufmännischen Berufskolleg Duisburg. Während der Ausbildungsberuf „Servicekraft für Dialogmarketing“ zwei Jahre lang dauert, wird „der

²⁷⁵ http://www.gfw-duisburg.de/focus_duisburg/wirtschaftsstandort/index.php (Stand: 10.02.2007).

²⁷⁶ Ein Cluster ist eine geographische Konzentration von miteinander verbundenen Unternehmen und Institutionen in einem bestimmten Wirtschaftszweig.

²⁷⁷ SPD Duisburg: Duisburg aktuell, Duisburg 2004, S. 14.

²⁷⁸ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, Duisburg 1998, S. 51.

²⁷⁹ Geschäftsbericht der Stadt Duisburg, Duisburg 2002, S. 39.

²⁸⁰ <http://www.callcenter-in-duisburg.de/ausbildung.php> (Stand: 09.02.2007).

Kaufmann, bzw. die Kauffrau für Dialogmarketing“ durch ein drittes Ausbildungsjahr mit den Themenbereichen Personal, Marketing, Vertrieb, Qualitätssicherung, kaufmännische Steuerung und Kontrolle ergänzt. Die Ausbildungsberufe sollen auch dafür sorgen, dass Call-Center-Agenten in einem anerkannten Beruf arbeiten können. Damit wird auch der umstrittene Ruf dieser Arbeitsplätze zurechtgerückt, schließlich sind die Mitarbeiter in Call Centern hoch qualifizierte Arbeitskräfte.²⁸¹

Im Jahre 2002 sprach eine Studie der Universität Duisburg schon von 200.000 Arbeitsplätzen im Call-Center-Bereich bundesweit, allein in Duisburg soll die Ziffer zwischen 6.000 und 7.000 Beschäftigten liegen.²⁸² So kann Duisburg zu Recht als Deutschlands Call-Center-Metropole dargestellt werden. Dank einer schnellen Reaktion auf die Nachfrage nach qualifizierten Call-Center-Agents ist in der Stadt beträchtlich hohe Anzahl von Arbeitsplätzen entstanden, die sich, soll man der Zuversicht in die stets steigende Rolle der Dienstleistungen in unserem Leben Glauben schenken, als langfristig gesichert erweisen sollten.

6. Resümee

Der Autor dieser Diplomarbeit hat sich die Aufgabe gestellt die Strukturpolitik der Stadt Duisburg in den Jahren 1994 bis 2004 darzustellen und zu analysieren. Es galt festzustellen, ob Duisburg auch weiterhin als graue, von der Industrie gezeichnete Stadt zu verstehen ist, oder auch Entwicklungen zu beobachten sind, welche zu einem Wandel der Industriestruktur, aber auch des Bildes der ganzen Stadt geführt haben.

Die Ausgangslage ist als nicht leicht, ja sogar prekär einzuschätzen. Seit 1992 hat die Stadt Duisburg, wie die meisten kreisfreien Städte Nordrhein-Westfalens, keinen ausgeglichenen Haushalt mehr gehabt. Trotz enormer Konsolidierungsanstrengungen war der Anstieg der strukturellen Unterfinanzierung nicht aufzuhalten. Laut Art. 28 Abs. 2 GG steht den Gemeinden das Recht zu, „...alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze in eigener Verantwortung zu regeln.“ Auf der anderen Seite aber befinden sich die Gemeinden in das mehrstufige Hoheitsgefüge des Staates eingebettet und beziehen als unterste Ebene von ihm abgeleitet ihre Hoheitsrechte. Sie sind in ihrem Handeln an die Gesetze und an ihre Treuepflicht gegenüber Bund und Land gebunden. Dies alles macht eine effektive Strukturpolitik komplizierter, da erstens die Mittel der Gemeinde nur

²⁸¹

http://www.dresdner-direktservice.com/Homepage/werSindWir/Pressemitteilungen/gem_Pressemitteilung_Aktionstag.pdf (Stand: 09.02.2007).

²⁸² http://www.gfw-duisburg.de/presse/pressemitteilung/Call-Center_Studie.php (Stand: 09.02.2007).

sehr beschränkt zur Verfügung stehen und zweitens die Kompetenzabgrenzung mit anderen Entscheidungsträger geklärt werden muss, bzw. eine enge Kooperation nötig ist.

Anhand der Analyse von SPD-Kommunalwahlprogrammen in den Jahren 1989, 1994, 1999 und 2004 konnte festgestellt werden, auf welche Themenbereiche sich die Strukturpolitik fokussieren sollte. Ende der 1980er Jahre war man sich im Klaren darüber, dass die Sicherung vorhandener und die Schaffung neuer Arbeitsplätze nur unter einer Voraussetzung gelingen könne: Die wirtschaftliche Monostruktur der Stadt musste überwunden werden. Trotzdem dauerte es lange, bis man sich auf konkrete Projekte einigen konnte, welche das Stadtbild zu einem besseren wenden sollten. Obwohl man sich zu Beginn noch mit allgemeinen Phasen der Zusammenarbeit und Verantwortung aller Akteure in der Stadt genüge, konnten in späteren Jahre explizite Vorhaben näher erläutert werden, wobei es sich in erster Linie um das Logistikzentrum in Rheinhausen und die Einkaufsgalerie Multi Casa handelte.

Eine sehr wichtig Aufgabe leistet die Gesellschaft für Wirtschaftsförderung Duisburg. Die Ansiedlung von neuen Unternehmen und die Erhaltung des vorhandenen Unternehmensbestands stellen sich jedoch als nicht so einfach dar, da die Unternehmen die grundsätzliche Freizügigkeit bei der Wahl ihres Standortes besitzen. Diese Mobilität hat außerdem in den letzten Jahrzehnten durch technische, organisatorische und politische Entwicklungen weiter zugenommen. Das Ergebnis ist ein verschärfter Standortwettbewerb, der die Kommunen, die sich als Industrie- und Gewerbestandort verstehen, zum Engagement in der Wirtschaftsförderung zwingt. Die wichtigsten Kriterien für die zu ergreifenden Maßnahmen bilden die Standortanforderungen der jeweiligen Unternehmen. Die Wirtschaftsförderung muss die verschiedenen Ansprüche aufgreifen und so weit als möglich realisieren, um gegenüber den konkurrierenden Gemeinden an Attraktivität und damit an Chancen im Wettbewerb zu gewinnen.

Die Qualifizierungspolitik ist integraler Bestandteil der Wirtschaftspolitik des Landes. Eine aktive Qualifizierungspolitik kann zwar Wirtschaftsstrukturen nicht direkt verändern, sie kann aber den Strukturwandel flankieren und erleichtern. Das in einer Region verfügbare Arbeitskräftepotential bestimmt als Standortfaktor nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ wesentlich die Chancen der Region im Wettbewerb.

Die Industrie, vor allem das Verarbeitende Gewerbe, ist typischerweise der Sektor der Volkswirtschaft, in dem einfache Arbeit von ungelernten oder nur angelernten Beschäftigten relativ gut bezahlt wird. Die relative Schrumpfung der Industrie führt dadurch zur Abwertung der rein physischen Arbeitskraft (manpower) im Vergleich zu Humankapital. Das Ergebnis

des wirtschaftlichen Wachstums in seiner Konsequenz für die Bewertung des Faktors Arbeit lässt sich deshalb am Besten unter dem Begriff „Humankapitalintensivierung“ zusammenfassen: Sowohl der technische Fortschritt als auch der weltwirtschaftliche Strukturwandel sorgen für eine Abwertung der physischen Arbeit in Industrieländern, die irgendeine Form der Anpassung erforderlich macht. Ein Nachziehen des Arbeitsangebots auf lange Sicht ist gewährleistet, wenn das Bildungssystem eines Landes gewissermaßen „wirtschaftsstrukturfreundlich“ ist. Dies ist dann der Fall, wenn es sich in seinen Schwerpunkten und Anforderungsprofilen möglichst vorausgreifend den Entwicklungen anpasst und somit für die jeweils auszubildende Generation von jungen Menschen bestmögliche Voraussetzungen schafft, um am Markt ein relativ hoch bewertetes Humankapital zu bilden und ein hohes Maß an Flexibilität und Mobilität zu sichern, die einer allzu raschen Abwertung dieses Humankapitals entgegenwirken. Wie in der Diplomarbeit beschrieben, stärkt die Universität Duisburg-Essen ihr Profil Richtung Zukunftstechnologien wie Nanowissenschaften, genetische Medizin und medizinische Biotechnologie, wo die Verzahnung mit forschungsintensiver Industrie sehr stark ist. Ebenfalls das an die Universität angegliederte Zentrum für Brennstoffzellentechnik erfüllt seine Aufgabe in der Durchführung von Forschungs- und Entwicklungsarbeiten für industrielle und öffentliche Auftraggeber.

Die Arbeit von allen Akteuren wäre nicht von Bestand, wenn sie in enger Zusammenarbeit nicht Projekte durchführen würden, welche zur Arbeitsmarktlage in der Stadt beitragen, aber auch das Image der Stadt verbessern sollen. Der Landschaftspark Duisburg-Nord hat sich in den vergangenen Jahren über die Grenzen der Stadt hinaus als ein begehrtes kulturelles und touristisches Ziel etabliert. Früher nur als Industriezone wahrgenommen, bieten sich heute im Landschaftspark Nord vielfältige Freizeitmöglichkeiten. Laut Christian Felix Handel von der GFW Duisburg brachte die Fertigstellung von spannenden Projekten der IBA Emscher Park in den letzten Jahren eine deutliche Steigerung der Attraktivität der Stadt Duisburg.

Im Innenhafen Duisburg ist ebenfalls eine alte Industriekultur mit einem multifunktionalen Dienstleistungspark verschmolzen. Es entstand ein Park, der Arbeiten, Wohnen, Freizeit und Kultur am Wasser harmonisch miteinander verbindet. Der Innenhafen Duisburg ist zu einem touristischen Anziehungspunkt geworden. Rund um die architektonisch reizvollen Speicherhäuser ist auf einem 89 Hektar großen Areal der neue Innenhafen entstanden. Die imposante Kulisse bietet neue Arbeitsplätze und attraktive Wohnmöglichkeiten. Mehr als 3.000 Arbeitsplätze in unterschiedlichen Branchen sind in den ersten zehn Jahren auf dem Gelände der ehemaligen Industriebrache entstanden, für die

nächsten Jahre rechnete man mit weiteren 3.000 Arbeitsplätzen. Wie im rein kommerziellen, so auch im kommerziell-kulturellen Sinne ist der Innenhafen inzwischen zu einer anerkannten Institution geworden. Die Nachfrage nach Gastronomie-Betrieben von der „Szene-Kneipe“ über sog. Erlebnisgastronomie bis hin zu Restaurants der Spitzenklasse steigt. Durch die gestiegene Lebensqualität wird Duisburg als Arbeits-, Wohn- und Freizeitstandort wieder attraktiver. Neue Menschen kommen in die Stadt und bringen neue Impulse in vielen Bereichen. Ob nun als qualifizierte Arbeitskräfte oder als Konsumenten. Das ist es, was die Stadt braucht. Dass man in Duisburg wieder von Aufbruchstimmung sprechen kann, dazu hat sicher auch das Projekt „Innenhafen“ beigetragen.

Bei den Maßnahmen der Stadt Duisburg, stehend unter dem Titel „Duisburger Projekte zur Kompensierung eines Abbaus der Kohlebeihilfen und der Fusion im Stahlbereich“, befindet sich auf Position Nr. 1 der Schwerpunktsetzungen gerade die Profilierung und Entwicklung des Logistikstandortes Duisburg. Der Ausbau des Geländes wurde nicht nur als ein wirtschaftspolitisches Leuchtturmprojekt verstanden, sondern zugleich auch als ehrgeiziges Flächenrecyclingprogramm; die Ansiedlung namhafter Logistikunternehmen ist nicht zuletzt auf Altlastensanierung zurückzuführen. Auf dem 120.000 qm großen Areal entstand eine moderne, trimodale Umschlaganlage mit einer Kapazität von 200.000 Standardcontainern (TEU) jährlich und einer Erweiterungsmöglichkeit auf bis zu 400.000 TEU. Die direkte Rheinlage und die Integration in den größten Binnenhafen Europas mit Anbindung zu mehr als 100 Häfen Europas sind für die Anlage von besonderer Bedeutung. Qualifizierte Arbeitnehmer, eine überaus geeignete Region und eine perfekte ausgestattete Dienstleistungszone führten dazu, dass sich um Duisburg eine Firma nach der anderen zu interessieren begannen und dann schrittweise auch ansiedelten. Ende 2004 war die Erschließung und Baureifmachung des Logport-Geländes bis auf wenige Restarbeiten und -flächen beendet. Die Vermarktung des restlichen Geländes wird im Zeitraum 2005 bis 2008 weitgehend abgeschlossen sein und nicht erst 2015 wie ursprünglich geplant. Das Logistikareal Logport in Duisburg-Rheinhausen kann man demnach als sehr erfolgreich bewerten. Die Stadt hatte in Zusammenarbeit mit anderen Entscheidungsträgern zügig auf den Strukturwandel in der Stadt reagieren können. Eine nicht mehr genutzte Industriezone, welche mit der Zeit verfallen und womit eine große brach liegende Zone im Stadtteil Rheinhausen entstanden wäre, wurde auf die moderne, wachsende Sparte der Logistik umorientiert.

Ein relativ neues Element der Stadtpolitik ist das „Freizeit- und Spaßstadtkonzept“. Es reicht vom subventionierten Bau und Ausbau von Spaßbädern, Musicals, Kulturpalästen zu Nobelrestaurants, Hotels und Tagungseinrichtungen, zu Golfplätzen, Nobeldiscos und „Kino-

Erlebnislandschaften“ bis hin zu gigantischen Projekten kombinierter Einkaufs-, Vergnügungs- und Tagungszentren. Der soziale Inhalt und ökonomische Zweck dieser Projekte zielt auf den kaufkräftigen „Freizeitmenschen“, der sich bis zur Erschöpfung amüsieren soll. In Duisburg galt es die Kaufkraftbindung der Duisburger Innenstadt zu stärken, die in die Nachbarstädte abfließende Kaufkraft in Höhe von damals 750 Mio. DM jährlich zurückzuholen und die oberzentrale Funktion der Stadt Duisburg auszubauen. Der Stadtrat musste vor seinen ersten Multi Casa-Plänen bald abweichen, statt eines riesigen Zentrums dachte man nun an einzelne Gebäudekomplexe, die durch Straßen und Plätze verbunden werden sollten. Infrastrukturprobleme und Verkehrsmaßnahmen auf der A59 stellten sich mit der Zeit als unüberbrückbare Probleme dar. Die Stimme der Wähler gegen eine aussterbende Innenstadt sollte ebenfalls als ein Argument dafür herangezogen werden, warum man sich im Stadtrat schließlich gegen die Errichtung von Multi Casa entschieden hatte. Die Kommunikation mit den Bürgern an sich muss jedoch sehr kritisch gewertet werden. Alleingänge können oft zu Missstimmigkeiten, aber auch zu Problemen führen, welche man unter Anwendung von gemeinsamen Kräften eher behoben hätte. Obwohl sich im Falle von Multi Casa um ein Vorhaben handelt, welches das Innenstadtbild und das Image der Stadt nachhaltig geändert hätte und welches mit hohem Zeit- und vor allem finanziellen Aufwand verbunden war, ist es unverständlich, dass es erst im Jahre 2002, also ganze fünf Jahre nach den ersten Plänen, das erste Treffen von Politik, Verwaltung, Einzelhandel, Gewerkschaft und der IHK Niederrhein gekommen war. Mit den Bürgern wurde direkter weitere zwei Jahre später, also erst 2004 gesprochen. Bis zu diesem Augenblick hatte es aber keine wirkliche Debatte gegeben, sondern nur Pläne und Vorhaben von Politik und Wirtschaft. Seit 1997 haben die Stadtvertreter und mehr oder weniger ernst interessierte Investoren von einem gigantischen Einkaufszentrum geträumt, ohne jedoch mit anderen in der Stadt angesiedelten Interessenträgern diskutiert und Komplikationen Ernst genommen zu haben. Zu schön war der Traum etwa 2.500 Arbeitsplätze entstehen zu lassen, wobei man die Illusion nährte, dass Multi Casa die Innenstadt ergänzen, aber nie ersetzen würde.

Heute, zwanzig Jahre nach der größten strukturpolitischen und wirtschaftlichen Krise der Stadt Duisburg kann eine positive Entwicklung beobachtet werden. Nach anfänglichen Schwierigkeiten, als den Statvätern noch nicht ganz bewusst war in welche Richtung Strukturpolitik betrieben werden sollte, hat man gewusst die Vorteile der Stadt auszunutzen. Eine brach liegende Industrielandschaft wurde zu modernen Immobilienkomplexen umgestaltet, welche dank vielen Restaurants, Museen und Kneipen auch Leben in das

Stadtbild zurückgebracht hat. An Schiene, Wasser und Autobahn für die Logistik perfekt positioniert, hat es die Stadt verstanden zu einem der wichtigsten Logistikzentren zumindest Europas zu werden und dank einer vorbereiteten Industriezone wurden in kurzer Zeit unerwartet viele Investoren angelockt, was selbstverständlich auch die angespannte Arbeitsmarktlage in der Duisburger Region gelockert hat. Von Erfolgsprojekten geblendet wurden jedoch auch Vorhaben erträumt, welche die Dimensionen der Stadt sprengen würden, aber eigentlich nur die Entwicklung der Innenstadt für mindestens ein Jahrzehnt angehalten haben. Welcher Investor würde schon in der Innenstadt bauen, wenn diese von dem Aussterben begriffen war, da ein neues Einkaufszentrum entstehen sollte?

Obwohl sich in den Jahren 1994 bis 2004 sehr viel zum Positiven gewendet hat, steht die Stadt Duisburg auch weiterhin vor großen Aufgaben. Die klammen Gemeindekassen werden es nur schwer erlauben auch im Duisburger Norden zu investieren. Der Blick der letzten zehn Jahre war vor allem auf die Zentrumsnähe gerichtet, überquert man aber die Ruhr Richtung Stadtteile Marxloh oder Meiderich, ist von dem neuen Image der Stadt noch sehr wenig zu spüren. Stadtteile, wo der Migrationshintergrund der Einwohner sehr hoch ist, müssen in den nächsten Jahren mehr unter die Lupe genommen werden, so dass nicht eine Schere entsteht zwischen der modernen, prosperierenden Innenstadt und ein Eigenleben bevorzugende, in Vergessenheit geratene Außenbezirke.

Eines ist aber klar: Das Duisburg, welches in Schimanski-Filmen dargestellt wurde, gehört der Vergangenheit an. Duisburg lebt wieder.

7. Quellenverzeichnis

7.1. Literatur

- Ameln, Ralf von: Planung, Organisation und Instrumente kommunaler Wirtschaftsförderung, Köln 1990.
- Andersen, Uwe: Die kommunale Verfassungsrevolution – die neue nordrhein-westfälische Gemeindeordnung, Köln 1998.
- Andersen, Uwe (Hrsg.): Kommunalpolitik in NRW im Umbruch. Köln 1998.
- Barbian, Jan-Pieter – Heid, Ludger: Die Entdeckung des Ruhrgebiets. Das Ruhrgebiet in Nordrhein-Westfalen 1946-1996, Essen 1997.
- Batt, Helge-Lothar: Kooperative regionale Industriepolitik: prozessuelles und institutionelles Regieren am Beispiel von fünf regionalen Entwicklungsgesellschaften in der Bundesrepublik Deutschland, Frankfurt am Main 1994.
- Blanke, Bernhard: Staat und Stadt, Düsseldorf 1991.
- Blase, Dieter: Stadtentwicklung im Ruhrgebiet. Von den 60er Jahren bis zur IBA Emscher Park, Essen 1997.
- Blotevogel, Hans: Auf der Suche nach regionalen Leitbildern? Regionale Entwicklungskonzepte für das Ruhrgebiet, Stuttgart 1995.
- Blotevogel, Hans: Der Einzugsbereich der Gerhard-Mercator-Universität – Gesamthochschule Duisburg und ausgewählter weiterer Hochschulen in NRW. Duisburg 1999.
- Blotevogel, Hans: Determinanten der Stadt-Umland-Wanderung im Raum Duisburg, Duisburg 2001.
- Blotevogel, Hans: Duisburg: From the city of iron and steel to the metropolis of the Lower Rhine Valley? Leipzig 1996.
- Blotevogel, Hans: Neue Ansätze regionaler Entwicklungspolitik in Nordrhein-Westfalen. Erfahrungen mit der regionalisierten Strukturpolitik und Perspektiven ihrer Verknüpfung mit der Landes- und Regionalplanung, Hannover 1994.
- Blotevogel, Hans: Regionalmarketing für das Ruhrgebiet: Internationale Erfahrungen und Bausteine für eine Region mit Zukunft, Essen 2002.
- Blotevogel, Hans: Strukturwandel im Handel – Konsequenzen für die Stadt, Bonn 2000.
- Blotevogel, Hans: Vom Ballungsraum zur Metropolregion – Selbstfindung an Rhein und Ruhr, Gütersloh 2005.

- Blotevogel, Hans: Ziele der Raumordnung und Regionalpolitik, Dortmund 2002.
- Brickau, Katja – Kampher, Ruth: Das Ruhrgebiet – eine Industrieregion im Wandel, Essen 1997.
- Bussman, Ludwig (Hrsg.): Die Wirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen, Köln 1998.
- Casperi, Angelika – Dörhage, Walter (Hrsg.): Beschäftigung für die Region. Arbeitsmärkte im Strukturwandel, Berlin 1990.
- Danielczyk, Rainer:
- Ehlers, Dirk (Hrsg.): Kommunale Wirtschaftsförderung, Köln 1990.
- Ehlers, Dirk: Kommunale Wirtschaftsförderung und kommunale Selbstverwaltung, Köln 1990.
- Eisbach, Joachim: Gründer- und Technologiezentren – ein überschätztes Instrument der regionalen Wirtschaftsförderung, Köln 1990.
- Elle, Hans-Dieter: Technologiezentren in Nordrhein-Westfalen. Ergebnisse einer Studie zu Entwicklung, Leistungen und Perspektiven, Düsseldorf 1997.
- Franz, Wolfgang – Schalk, Hans-Joachim: Eine kritische Würdigung der regionalen Investitionsförderung in der Bundesrepublik Deutschland, Tübingen 1995.
- Freer, Doris – Habrich, Wulf – Jebbink, Klaus – Raffelsiefer, Marion: Umweltbindung mit der Lokalen Agenda 21 – Duisburg auf dem Weg zu einer „Modellregion“? Dortmund 2001.
- Funder, Maria: Industrielle Beziehungen und regionaler Strukturwandel, Berlin 1999.
- Fürst, Dietrich – Kilper, Heiderose: The Innovative Power of Regional Policy Networks: A Comparison of Two Approaches to Political Modernization in NRW, London 1995.
- Gahlen, Bernhard – Hesse, Helmut – Ramser, Hans-Jürgen: Standort und Region. Neue Ansätze zur Regionalökonomik, Tübingen 1995.
- Gallas, Andreas: Kommunale Wirtschaftsförderung und Arbeitsmarktpolitik, Köln 1998.
- Ganser, Karl: 3652 Tage Innenhafen Duisburg, Duisburg 2003.
- Ganser, Karl: Kommunalpolitischer Strukturwandel. Das Beispiel IBA Emscher Park, Köln 1998.
- Ganser, Karl – Höber, Andrea: Raum für die Zukunft: Die Internationale Bauausstellung Emscher, Bonn 2000.
- Gedatus, Michael: Duisburg 2000 – die Duisburger Klein- und Mittelbetriebe im Strukturwandel, Duisburg 1990.
- Geilen, Dirk – Vielhaber, Burkhard: KMU-Förderungsprogramme und Wirtschaftsförderungsgesellschaften in Deutschland, Bonn 1999.
- Giersch, Herbert (Hrsg.): Urban Agglomeration and Economic Growth, Berlin 1995.

- Goch, Stefan: Eine Region im Kampf mit dem Strukturwandel – Bewältigung von Strukturwandel und Strukturpolitik im Ruhrgebiet, Essen 2002.
- Goch, Stefan: Strukturpolitik als Lernprozess, Bonn 2000.
- Götz, Christian: Kommunale Wirtschaftsförderung zwischen Wettbewerb und Kooperation, Hamburg 1999.
- Gries, Thomas: Neue regionale Wachstumstheorie und Humankapital als regionaler charakteristischer Faktor, Tübingen 1995.
- Habrich, Wulf – Hoppe, Wilfried (Hrsg.): Strukturwandel im Ruhrgebiet. Perspektiven und Prozesse, Dortmund 2001.
- Heinze, Rolf G.: GO! – Existenzgründerpolitik in NRW, Bonn 2000.
- Heinze, Rolf G.: Industrial clusters and the governance of change, London 1998.
- Heinze, Rolf G. – Schmidt, Josef: Mesokorporatistische Strategie im Vergleich: Industrieller Strukturwandel und die Kontingent politischer Steuerung in drei Bundesländern, Bonn 1994.
- Heinze, Rolf G. – Voelzkow, Helmut: Regionalisierung der Strukturpolitik in Nordrhein-Westfalen, Bonn 1991.
- Heinze, Rolf G. – Voelzkow, Helmut: Verbesserung von Standortqualitäten durch regionalisierte Strukturpolitik? Berlin 1992.
- Hesse, Joachim Jens – Benz, Angelika – Benz, Arthur – Backhaus-Maul, Holger: Regionalisierte Wirtschaftspolitik – Das Beispiel „Zukunftsinitiative Montanregionen“, Baden-Baden 1991.
- Heuer, Hans: Instrumente kommunaler Gewerbepolitik: Ergebnisse einer empirischen Erhebung, Stuttgart 1985.
- Hilbert, Josef – Potratz, Wolfgang: Mit alten Industrien und neuen Produktionskonzepten zum modernen Standort? Berlin 1992.
- Holtkamp, Lars: Kommunale Haushaltspolitik, Köln 1998.
- Hueck, Thomas: Kommunalpolitik in Verdichtungsräumen: Eine ökonomische Analyse, Baden-Baden 1995.
- Icks, Annette – Richter, Michael: Innovative kommunale Wirtschaftsförderung – Wege, Beispiele und Möglichkeiten, Bonn 1999.
- Junkernheinrich, Martin – Micosatt, Gerhard: Kommunalfinanzen und Wirtschaftsentwicklung in der Region Ruhr, Köln 1998.
- Keil, Andreas – Raffelsiefer, Marion – Jebbink, Klaus: Die Emscherregion auf dem Weg eines ökologischen Strukturwandels – Landschaftspark Duisburg-Nord und Skulpturenwald Rheinebene, Dortmund 2001.

- Klemmer, Paul – Schubert, Klaus: Politische Maßnahmen zur Verbesserung von Standortqualitäten, Berlin 1992.
- Klodt, Henning – Stehn, Jürgen: Standort Deutschland: Strukturelle Herausforderungen im neuen Europa, Tübingen 1994.
- Kost, Andreas: Kommunalpolitik in Nordrhein-Westfalen, Bonn 2003.
- Kremer, Uwe: Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung und Auswertung von regionalwirtschaftlichen Vorhaben im Rahmen und im Umfeld des Projekts „Regionalwirtschaftliche Kooperation und arbeitsorientierte Strukturpolitik in Nordrhein-Westfalen (REKON)“, Bochum 1999.
- Kremer, Uwe: Regionalisierte Strukturpolitik und arbeitsorientierte Beratung in NRW. Bericht der Entwicklungsagentur für Arbeitsorientierte Strukturpolitik, Bochum 2003.
- Krummacher, Michael: Der Umbruch des Ruhrgebiets, soziale Folgen und die Schwierigkeiten mit der Alternative, Berlin 1990.
- Kuban, Monika: Duisburg 2000 - eine Stadt auf Reformkurs oder „Not macht erfinderisch“, Duisburg 1996.
- Lehner, Franz – Nordhause-Janz, Jürgen: Vom Produktionsverbund zum Innovationsverbund: Strukturwandel und Standortqualitäten in Nordrhein-Westfalen, Berlin 1992.
- Maggi, Claudio: Key factors of structural change in North Rhine-Westphalia, Duisburg 2000.
- Maly, Ulrich: Wirtschaft und Umwelt in der Stadtentwicklungspolitik, Wiesbaden 1991.
- Meißner, Werner – Fassing, Werner: Wirtschaftsstruktur und Strukturpolitik, München 1989.
- Meyer-Stamer, Jörg – Wältring, Frank: Behind the Myth of the Mittelstand Economy. The Institutional Environment, Duisburg 2000.
- Meyer-Stamer, Jörg – Wältring, Frank: Project Meso NRW, Duisburg 2000.
- Milbradt, Georg W.: Ziele kommunaler Wirtschaftsförderung, Köln 1990.
- Nassmacher, Karl Heinz: Einflussfaktoren in der kommunalpolitischen Willensbildung, Köln 1998.
- Pepinski, Kuno Eberhard: Wirkungen von Messen auf die Standortqualität einer Großstadt, dargestellt am Beispiel Duisburgs, Duisburg 1999.
- Petzina, Dietmar: Standortprobleme und Standortpotentiale im Ruhrgebiet, Berlin 1992.
- Portratz, Wolfgang: Changing Regional Industrial Policy. An Experiment and its Outcomes: the Case of Northrhine-Westphalia, Gelsenkirchen 1997.

- Reckschwardt, René: Was kommt nach der Förderung? Verstetigung von kooperativen Prozessen der Regionalentwicklung am Beispiel der Regionalen NRW, Dortmund 2006.
- Roth, Roland (Hrsg.): Kommunalpolitik – Politisches Handeln in den Gemeinden, Opladen 1994.
- Rudolph, Karsten: Nordrhein-Westfalen ins 21. Jahrhundert. Reform am Rhein und Ruhr, Bonn 2000.
- Schatz, Heribert – Maas, Michael: Die Bedeutung von Forschung und Entwicklung für die Wirtschaft NRWs, Köln 1988.
- Scherf, Wolfgang – Hofmann, Kai: Die kommunale Finanzverfassung in Deutschland, Bonn 2003.
- Schuster, Franz: Wirtschaftsförderung in den Kommunen, Düsseldorf 1990.
- Spehl, Harald: Handwörterbuch der Volkswirtschaft, Wiesbaden 1980.
- Spehl, Harald: Nachhaltige Entwicklung – ein neuer Ansatz für das Europa der Regionen, Tübingen 1995.
- Spehl, Harald: Regionalpolitik, in: Handwörterbuch der Volkswirtschaft, Wiesbaden 1980, S. 1092-1103.
- Stauder, Jochen (Hrsg.): Grundlagen der kommunalen Wirtschaftsförderung, Marburg 1991.
- Sternberg, Rolf – Behrendt, Heiko: Bilanz eines Booms. Wirkungsanalyse von Technologie und Gründerzentren in Deutschland, Dortmund 1996.
- Tettinger, Peter J.: Zielkonflikte staatlicher und kommunaler Wirtschaftsförderung, Köln 1990.
- Voelzkow, Helmut: Die Regionalisierung der Strukturpolitik und neue Formen einer intermediären Interessenvermittlung, Gelsenkirchen 1994.
- Vorberg, Thorsten: Lokale Unternehmen und Unternehmensnetzwerke in der Stadtentwicklung – eine Analyse in den benachteiligten Stadtteilen Oberhausen-Innenstadt und Duisburg-Marxloh, Dortmund 2004.
- Wagner, Karin: The German Apprenticeship System after Unification, Discussion, Berlin 1998.
- Wehling, Hans-Georg – Kost, Andreas: Kommunalpolitik in der Bundesrepublik Deutschland – Eine Einführung, Bonn 2003.
- Wehling, Hans-Georg: Rat und Bürgermeister in der deutschen Kommunalpolitik, Bonn 2003.
- Wood, Gerald: Projektorientierte Planung im Ruhrgebiet. Die Internationale Emscher Bauausstellung (IBA) Emscher Park, Dortmund 2001.

7.2. Zeitschriften

- Die öffentliche Verwaltung: Europäischer Binnenmarkt: Kommunalpolitik und Wirtschaftsförderung im Wettbewerb der Standorte März 1989, Heft 6, S. 244.
- Duisburg Marketing: Duisburg am Rhein, Duisburg 2004.
- Economist Champions in Pain, Germany's small and middle-sized companies have powered the economy. Now many perish by it. The Economist, Vol. 326, Issue 7801.
- Geographische Zeitschrift: Gibt es im Ruhrgebiet eine „postfordistische Regionalpolitik?“, 1992, S. 84-105.
- G.I.B. Info: Arbeit in regionalen Wirtschaftsräumen, Köln 2002.
- G.I.B. Info: Clusterentwicklung und Kompetenzfelder – ein Vergleich, Köln 2003.
- IHK Duisburg-Wesel-Kleve: Duisburg 2000 – Mitten im Strukturwandel, Duisburg 1991.
- IHK Duisburg-Wesel-Kleve: Zukunftsgewinnung für der Niederrhein, Duisburg 1996.
- Kommunalverband Ruhr: Perspektive Ruhr – Strukturpolitik an der Ruhr. Programme, Konzepte, Akteure, Essen 2000.
- Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie des Landes NRW: Regionalisierung – Neue Wege in der Strukturpolitik Nordrhein-Westfalens, Düsseldorf 1992.
- Schriftenreihe des Ministerpräsidenten des Landes NRW: Landesentwicklungsbericht NRW. Der Stand der Dinge: Initiativen und Projekte in der ersten Hälfte der 90. Jahre, Düsseldorf 1994.
- SPD Duisburg: 10 Kernaussagen der Duisburger SPD – Programm zu den Kommunalwahlen, Duisburg 2004.
- SPD Duisburg: Arbeit für Duisburg – Programm zu den Kommunalwahlen, Duisburg 1994.
- SPD Duisburg: Duisburg aktuell, Duisburg 2004.
- SPD Duisburg: Duisburg-Plan – Programm zu den Kommunalwahlen, Duisburg 1989.
- SPD Duisburg: Duisburg-Plan – Programm zu den Kommunalwahlen, Duisburg 1999.
- Stadt Duisburg, Amt für Statistik, Stadtforschung und Europaangelegenheiten: Beschäftigungssystem – Arbeitslosenstruktur, Duisburg 2006.
- Stadt Duisburg, Amt für Statistik, Stadtforschung und Europaangelegenheiten: Mit „Zukunft Duisburg“ ins neue Jahrtausend, Duisburg 1999.
- Stadt Duisburg: Duisburg auf den ersten Blick, Duisburg 2004.
- Stadt Duisburg: Duisburg 2000 – Mitten im Strukturwandel, IHK Duisburg-Wesel-Kleve, Duisburg 1991.

- Städte- und Gemeindebund: Kommunale Wirtschaftsförderung – eine unternehmerische Aufgabe für Städte und Gemeinden, 1989.

7.3. Periodika

- Geschäftsberichte der Stadt Duisburg, 1998 – 2005.
- Geschäftsberichte Duisport, 1996-2005
- Westdeutsche Allgemeine Zeitung: 1992 – 2006
- Stadt Duisburg: Standort Fluss, 2002 – 2005

7.4. Elektronische Quellen

- <http://de.wikipedia.org/wiki/Oberzentrum> (24.11.2006)
- http://de.wikipedia.org/wiki/Universit%C3%A4t_Duisburg-Essen (Stand: 24.02.2007).
- http://fazarchiv.faz.net/webcgi?START=A11&T_SEITE=8&WID=56953-9360637-20101_7 (Stand: 06.02.2007).
- <http://www.alltours.de/index.php?mapid=37> (Stand: 27.01.2007).
- <http://www.architekten24.de/projekt/five-boats-duisburg/uebersicht/3329/index.html> (Stand: 27.01.2007).
- <http://www.architekten24.de/projekt/five-boats-duisburg/uebersicht/3333/index.html> (Stand: 27.01.2007).
- <http://www.bzn-duisburg.de/1643.html> (Stand: 25.01.2007).
- <http://www.callcenter-in-duisburg.de/ausbildung.php> (Stand: 09.02.2007).
- http://www.dresdner-direktservice.com/Homepage/werSindWir/Pressemitteilungen/gem_Pressemitteilung_Aktionstag.pdf (Stand: 09.02.2007).
- <http://www.duisburg.de/micro/impuls/programm/philosophie.php> (Stand: 14.02.2007).
- www.duisburgnonstop.de/.../infomaterial/Stadtgeschichte.pdf?PHPSESSID=4ffc6738f1cf089813f7eebc9a7cf3f4 (29.6.2006).
- http://www.duisport.de/de/unternehmen_und_ihre_angebote/portraits/index.php (6.12.2006)
- http://www.dvv-netzwerk.de/info3_99.htm (Stand: 10.02.2007).
- <http://www.eurogate-duisburg.com/?top=aktuell&sub=konversion> (Stand: 29.01.2007).
- <http://www.fdp-duisburg.de/pr050607.shtml> (26.11.06)
- <http://www.fh-bochum.de/fb1/af-iba/042-innenhafen.htm> (Stand: 29.01.2007).
- <http://www.fosterandpartners.com/Projects/0576/Default.aspx> (Stand: 29.01.2007).

- www.gcsc.de (24.11.2006)
- http://www.gfb-du.de/index.php?seite=gfb_wdg (Stand: 17.01.2007).
- http://www.gfb-du.de/index.php?seite=perspektiven_gwa (Stand: 17.01.2007).
- http://www.gfw-duisburg.de/focus_duisburg/wirtschaftsstandort/index.php (Stand: 27.01.2007).
- http://www.gfw-duisburg.de/presse/pressemitteilung/Baubeginn_Hitachi.php (Stand: 29.01.2007).
- http://www.gfw-duisburg.de/presse/pressemitteilung/Call-Center_Studie.php (Stand: 09.02.2007).
- http://www.gfw-duisburg.de/presse/pressemitteilung/Five_boats.php (Stand: 27.01.2007).
- www.grimshaw-architects.com (Stand: 27.01.2007).
- <http://www.gruene-ratsfraktionduisburg.de/index.php?id=pmfr050408> (26.11.06)
- <http://harald.schrapers.de/innenhafen.html> (Stand: 10.02.2007).
- <http://horstschimanski.info> (Stand: 10.02.2007).
- http://www.innenhafen-duisburg.de/de/blau/start_blau_entwick.html (Stand: 07.02.2007).
- www.innenhafen-portal.de/anwohner/sternstadt-wettbewerb.pdf (Stand: 29.1.2007).
- http://www.innenhafen-portal.de/standort/html/five_boats.html (Stand: 27.01.2007).
- <http://www.innenhafen-portal.de/standort/html/h2-office.html> (Stand: 29.01.2007).
- http://www.innenhafen-portal.de/standort/html/jud_gemeindezentrum.html (Stand: 29.01.2007).
- <http://www.innenhafen-portal.de/standort/html/kuppersmuhle.html> (Stand: 29.01.2007).
- <http://www.innenhafen-portal.de/standort/html/wohnungen.html> (Stand: 29.1.2007).
- <http://www.innenhafen-portal.de/standort/> (Stand: 29.01.2007).
- <http://www.innenhafen-portal.de/standort/html/historie.html> (Stand: 29.01.2007).
- <http://www.innenhafen-portal.de/unternehmen> (29.01.2007).
- www.lebendige-stadt.de/de/stiftungspreis/nps/stiftungspreis2003.pdf (Stand: 06.02.2007).
- www.qzr.de (Stand: 25.01.2007).
- http://www.slv-duisburg.de/fileadmin/user_upload/pdfs/Ausg_02_GSI_news-Beilage.pdf (Stand: 17.01.2007).
- <http://www.slv-duisburg.de/sprungbrett.0.html> (Stand: 17.01.2007).

- www.spd-duisburg.de/Dateien/wahlerg.pdf (Stand: 22.05.2006).
- <http://www.spd-ratsfraktion.de/DU-Plan.htm> (Stand: 23.05.2006).
- www.startwelt.de/hosting/foren/F_9209/cutecast.pl?forum=1&thread=9&page=1#3
(23.5.06)
- <http://www.supplement.de/geographie/blotevog/raumord/natieb.htm> (5.7.2006).
- www.tectrum.de/tectrum/media/bindata/broschitectrum.pdf (23.02.2007)
- www.tectrum.de/tectrum/tectrum/!stimmen_der_mieten/stimmen_der_mieten.php
(23.02.2007)
- <http://www.welt.de/data/2005/06/29/738395.html> (26.11.06)
- <http://www.zbt-duisburg.de/de/Strukturen/Region/> (Stand: 24.02.2007).
- <http://www.zbt-duisburg.de/de/Strukturen/Ziele/> (Stand: 24.02.2007).
- <http://www.zeit.de/archiv/1999/18/199918.sammllg.grothe.xml> (Stand: 06.02.2007).

7.5. Sonstiges

- Blotevogel, Hans: Folien der Vorlesung „Nordrhein-Westfalen“, Universität Duisburg, Sommersemester 2002, Kapitel 10.
- Deutscher Bundestag: Achtundzwanzigster Rahmenplan der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ für den Zeitraum 1999 bis 2002, Drucksache 14/776, Bonn 2003.
- Gebietsentwicklungsplan, Düsseldorf 1996
- Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland
- Landesentwicklungsbericht NRW, Düsseldorf 1994