



Interview: Boris Gehlen

Wir möchten mit einer Beobachtung vom letzten Nationalen Städtebau-Kongress in Mannheim zum Thema „Gewerbe in der Stadt - die Rolle der Wirtschaft“ beginnen. Auffällig war, dass sich die anwesenden Vertreter der Wirtschaft jeglichem Diskurs und öffentlicher Stellungnahme zu relevanten Themen wie Standortpolitik und Wettbewerbsbedingungen entzogen haben. Haben Sie dafür eine Erklärung?

Ich glaube, dass solche Fragen auf einer ganz anderen Ebene verhandelt werden, damit geht man in der Öffentlichkeit nicht hausieren. Der Diskurs findet vermutlich verborgen in den lokalen Zwischenräumen, also in Form informeller Gesprächen zwischen Firmen und der Dezernentenebene auf lokalem Niveau statt. In den öffentlichen oder politischen Diskurs mischt sich die Wirtschaft zumeist nur in Form allgemeiner synthetisierter Aussagen ein.

Ist das nicht etwas paradox vor dem Hintergrund, dass es eine große Debatte über Partizipation und Bürgerbeteiligung gibt? Die gesuchte Transparenz kann in solchen Prozessen nur schwerlich erzielt werden?

Das scheint mir normal bei politischen Prozessen. Je früher ein Vorhaben öffentlich wird, desto eher finden sich Kritiker, die es bei jedem Vorhaben gibt. Für diejenigen, die sich weitgehend einig sind, dass ein Vorhaben Sinn ergeben könnte, kann es umso wertvoller sein, schon im Vorfeld die Claims abzustecken und Widerstände zu identifizieren.

Im Grunde führen die Suche und die Forderung nach Transparenz in politischen Planungsprozessen zugleich auch wieder zu einer stärkeren Intransparenz im Vorfeld dieser Prozesse. Aber letztlich sind dies auch vornehmlich informelle Planungsräume, die sich dem Historiker sehr stark verschließen.

Bedeutet dieses, dass sich derartige Projekte damit einer vergleichenden volkswirtschaftlichen Betrachtung entziehen?

Das ist schwierig zu beurteilen. Normal ist nachfrageseitig der Nutzen vor Ort zumeist gegeben. Ob

dieses dann zu einer volkswirtschaftlich effizienten Lösung führt, ist eine Frage, die besonders bei größeren Projekten wie zum Beispiel Flughäfen oder Messen relevant wird. Dies liegt an der fehlenden Kongruenz von Wirtschafts- und Ordnungsräumen. Daraus können sich dann automatisch unterschiedliche Logiken ergeben.

So könnte man argumentieren, dass der neue Berliner Flughafen als internationaler Verbindungspunkt für die Berliner Wirtschaft positive Effekte hat (und daher von der Kommune gewünscht wird), jedoch aus Sicht einer nationalen Wirtschaftspolitik ein 3. oder 4. internationales Drehkreuz nicht notwendig ist.

Wenn man das Spielfeld von Ordnungsraum und Wirtschaftsraum historisch betrachtet, gab es da in der Geschichte klarere Linien und Abgrenzungen von Wirtschaft und Politik?

Wenn wir an die Entwicklung der Industriestädte im Ruhrgebiet denken, dann ging hier die Entwicklung ganz klar von den Unternehmen aus. Die Unternehmen siedelten sich zu einem Zeitpunkt an, als die Städte als Ordnungsraum noch nicht existierten. Sie entstanden erst durch die massive Industrialisierung des Raumes seit 1850. In den Industriestädten wie Leverkusen, Ludwigshafen oder Wolfsburg waren, wenn man böswillig denkt, die Stadtverwaltungen der verlängerte Arm der Unternehmen. Umgekehrt hat aber der Staat auch versucht, Privatunternehmen für seine Zwecke einzuspannen. Ein gutes Beispiel sind die Eisenbahn- oder Kommunikationnetze, deren Aufbau privat (mit)finanziert wurde. Diese privaten Investitionen wurden aber staatlich reguliert – insbesondere bezüglich gesicherter Gewinn garantien. Motivation war damals schon, wie auch heute, eine angespannte Haushaltssituation, die ein rein staatliche Finanzierung quasi ausschloss.

Damit ist man bei einer zentralen Frage: Welche Anreize bietet der Staat privaten Investoren und wie kann der Staat dafür sorgen, dass einerseits räumliche Konzentrationsprozesse nicht so verschärft werden, dass sie soziale Folgekosten produzieren, und wie stellt er sicher, dass andererseits zugleich

auch die Fläche mit Infrastruktur versorgt wird? Das ist das klassische Problem der Infrastrukturnetze: Es gibt immer Bereiche und Linien, die hochlukrativ sind, während zumeist in ländlichen Regionen die Investitionskosten mittel- oder auch langfristig nicht wieder eingespielt werden können.

Dazu müssen Instrumente gefunden werden, wie Private den staatlichen Interessen zuarbeiten können.

Als Beispiel kann hier die Diskussion um Verfügbarkeiten von Breitbandanschlüssen im ländlichen Raum dienen. Es gibt Fälle, wo sich lokale Wirtschaftsunternehmen und Gemeinden im ländlichen Raum am Ausbau der Telekomnetze beteiligen wollten – ähnlich wie beim Aufbau der Telegrafennetze im 19. Jahrhundert. Dem stehen jedoch heute vergaberechtlichen EU-Richtlinien (unzulässige Beihilfen für Einzelunternehmen) entgegen.

Wie sind die Energiewende und die damit verbundenen Entscheidungen zu sehen?

Auch bei der Energiewende gibt es den Vorschlag, die Betroffenen an den Gewinnen aus den Netzen zu beteiligen, um damit eine höhere Akzeptanz für den als störend empfundenen Leitungs- und Windkraftanlagenbau zu erzielen. Ob das funktionieren wird, ist schwer zu beurteilen, da wir in einer postmaterialistischen Welt eine Situation haben, wo Geld letztendlich nicht alles, sondern der unverbaute Ausblick noch wichtiger ist. Aber auch diese Phänomene gibt es historisch immer wieder. Sobald die konkreten Interessen und Lebenswirklichkeiten einzelner Bürger durch eine volkswirtschaftlich noch so sinnvolle Infrastrukturmaßnahme betroffen sind, so regt sich Widerstand.

Gibt es ein historisches Beispiel für eine solche Kompensation?

Der Aufbau der Energiewirtschaft in Köln, wo mit der Rheinischen Braunkohle, dem günstigsten Energieträger beim damaligen Stand der Technik, Energie zu Niedrigpreisen zur Verfügung stand, kann als Beispiel gesehen werden. Es gab einen langfristigen Energie-Liefervertrag zwischen der Rheinischen Braunkohle und der Stadt Köln, wodurch die Stadt Köln, im Vergleich zu anderen Kommunen, von sehr niedrigen Energiepreisen profitieren konnte. Auf der anderen Seite war die Braunkohlentechnologie eine sehr „schmutzige“ Technologie. Insbesondere der Braunkohlenstaub hat sich negativ auf die Lebensumwelt der Stadtrandgebiete Kölns ausgewirkt.

DR BORIS GEHLEN

1973 geboren, studierte Verfassungs-, Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Politische Wissenschaft und Neuere Geschichte in Bonn und ist nun wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität Wien.

Entsprechend kann man den Konflikt zwischen sauberer Luft und billiger Energie klar nachzeichnen. Der erzielte Kompromiss sah vor, dass Aufwendungen für Filtertechnik dem Strompreis aufgeschlagen werden durften, was jedoch bei der fiskalischen Situation seinerzeit und zugleich allgemein stark fallenden Energiekosten keine merkbaren Effekte auf die Endverbraucherpreise hatte.

Die Energiewende ist nicht nur eine PPP-Konstruktion im weitesten Sinne, gleichzeitig wird der Verbraucher zum Produzenten. Hier wird bei einem großen Teil der Bevölkerung über den Hebel des EEG eine Finanzierungsbereitschaft erzeugt. Entsteht damit ein neuer Spieler zwischen den beiden Polen Wirtschaft und Politik?

Solche Konstellationen oder Rollen spielen auch historisch bereits eine Rolle. Verbraucherprotest und Verbraucherorganisation ist ein Phänomen, das im Grunde bereits im Deutschen Kaiserreich existiert hat, auch wenn es sich vielleicht auf lebensnähere Bereiche wie Nahrungsmittelerhöhung und Lebensmittellechtheit bezog. Dies vollzog sich schon seinerzeit durch politische Artikulation – in dem Sinne wie es die Sozialdemokratie gefordert hat – aber auch in einer praktischen Ausprägung z.B. in Einkaufsgenossenschaften.

Heute haben die Probleme und Aufgaben, die von der Verbraucherseite angegangen werden, eine ganz andere Dimension erreicht und eine neue Bewertung erfahren, da sich das Denken über konkrete Probleme auch verändert hat. Nicht mehr das tägliche Brot, sondern Nachhaltigkeit und Zukunftsgestaltung bestimmen zunehmend den Diskurs. Damit muss dieser Faktor bei politischen Entscheidungen stärker eingepreist werden. Die reine Kosten-Nutzenrechnung wird damit um eine nichtmaterielle Dimension erweitert.

Die massive Förderung der Solarenergie – der bis dato teuersten regenerativen Technologie – kann als Investition für ein gutes Gewissen gesehen werden; sie ist volkswirtschaftlich höchst fragwürdig.

Zunehmend wird bei Großprojekten der freien Wirtschaft PPP – Modellen eine neue Aufgabe zugeschrieben. Sie soll über ihr Eigenkapital Garant stehen für die Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen der öffentlichen Hand, sie sozusagen kontrollieren. Wenn die privaten Investoren sich aus einem Projekt zurückziehen, zeigt dies die besonderen Risiken in der Projektkonzeption auf. Die Wirtschaft als Aufpasser für den Staat?

Eigentlich müsste es umgekehrt sein. Bei diesen Überlegungen geht es darum, in einem frühen Planungsstatus belastbarere Finanzierungsszenarien zu bekommen. Hier kann man zurecht der Privatwirtschaft Vorteile zuschreiben, weil diese andere Planungshorizonte nutzt und die Rentabilität nie aus den Augen verliert. Fraglich bleibt ob der institutionelle Rahmen hier funktioniert, da man bei Großprojekten beiderseitige politische Einflussnahme nicht ausschließen kann. Die Trennung der Subsysteme Staat und Wirtschaft ist nicht so klar möglich. Es gibt immer wieder diffuse Verhältnisse, in denen die Unternehmen nur ein mittelbares Renditeinteresse haben.

Sowohl beim Staat als auch bei den Unternehmen geht es immer um Zukunftsentscheidungen, so dass auch ein im eigentlichen Sinne nicht rentables Projekt z.B. über Kick-back-Zahlungen in anderen Geschäftsfeldern für die Privatwirtschaft opportun erscheinen kann.

Die Codierung von Problemen und Interessen führt bei vielen Projekten heutzutage zu einer Diskussion in der pragmatische Willensbekundungen und Ziele nicht mehr zu erkennen sind. War dies in der Geschichte einmal anders?

Historisch betrachtet gab es bis weit in die 1970er Jahre hinein weniger rechtliche Grenzen, denen sich Politiker und Unternehmer ausgesetzt sahen. Die Möglichkeit der Kommunikation war direkter. Die Interessen der unmittelbar Betroffenen konnten in einem geschlossener Raum sehr viel reibungsloser miteinander abgestimmt werden. Z.B. konnte Adenauer im Köln der 20er Jahre als starker Mann große und zukunftsfähige Projekte sowohl gemeinsam mit der Wirtschaft als auch gegen deren Widerstand durchsetzen. Der Grüngürtel oder die Bevorzugung von Kölner Bauunternehmen für den Bau der Mülheimer Brücke als Stimulationsprojekt für die Kölner Wirtschaft in der Weltwirtschaftskrise, der Bau der Messe und des Müngersdorfer Sportparks oder auch der Niehler Hafen sind Projekte, die alle innerhalb eines sehr kurzen Zeitraumes von nicht mal 10 Jahren realisiert wurden. Adenauer, der die politische Kraft besaß, hat dies zusammen mit dem Stadtplaner Fritz Schumacher erreicht.

Natürlich ist ein Vorgehen, wie die Bevorzugung eines wirtschaftlich schlechteren Angebots beim Bau der Mülheimer Brücke zwecks Stützung der Wirtschaft im eigenen Ordnungsraum, heute so nicht mehr denkbar, weil solche Aufträge ausgeschrieben werden müssen.

Schumacher – Adenauer, kann man in einer solchen Situation von einem Dream-Team sprechen - bestehend aus einem starken räumlichen Vertreter und einem mächtigen Politiker?

Man kann sicher von einem Dream-Team sprechen – wobei die entscheidende Komponente darin besteht, Politiker zu haben, die in die Situation versetzt sind, konzeptionell zu arbeiten. Das ist momentan etwas problematischer, weil wir uns in einer latenten als Krise empfunden Situation befinden, in der Politik häufig Probleme nachträglich zu lösen versucht. Damit ist konzeptionelle Infrastrukturpolitik unter den heutigen Rahmendbedingungen deutlich schwieriger als es vielleicht in einer Sondersituation nach dem Ersten Weltkrieg war, als im Grunde der Neuaufbau auch von einem neuen demokratischen Geist getragen wurde und von einer stärkeren Position des Bürgermeisters im Institutionengefüge.

Man darf aber auch gleichwohl nicht vergessen, dass die Inflation seinerzeit sehr günstige Investitionsbedingungen für die öffentliche Hand geschaffen hat. Durch Inflation haben sich die Projekte quasi selbst finanziert. Mit dem Schuldenschnitt 1924 sind die städtischen Investitionskosten nachträglich faktisch auf null reduziert worden, was aus wirtschaftshistorischer Sicht sicher zweischneidig ist. Die Projekte hatten sicher einen positiven Effekt auf die Kölner Stadtentwicklung, man weiß aber nicht, wie sie unter anderen Finanzierungsbedingungen die Etas der Stadt langfristig belastet hätten, denn trotz Schuldenschnitt war Köln 1931 pleite.

Dies mag verdeutlichen, dass es für Politiker, die wiedergewählt werden möchten, schwierig ist in längeren Zeiträumen als Wahlzyklen zu denken. Ein Stadtentwicklungskonzept ist ja im Idealfall für 50 bis 100 Jahre angelegt, zumindest wenn man es in den Adenauerischen Dimensionen denkt.

Erfordert dies auch eine andere Idee oder ein anderes Paradigma zur Gleichbehandlung von Gebieten und Regionen? Oder macht es Sinn über den Bundesverkehrswegeplan nach dem Gießkannenprinzip das stückchenweise Schrumpfen fehlender Autobahnstücke zu steuern, anstelle mit klaren Entscheidungen Infrastrukturen zu bes-

chließen und in einer Maßnahme zu bauen, damit diese auch sofort funktionsfähig sind? Auch wenn dies bedeutet, dass durch fehlende Mittel oder volkswirtschaftliche Notwendigkeiten z.B. in den neuen Bundesländern viele Ortsumgehungen nicht realisiert werden könnten?

Müssen wir, um wieder strategische Infrastrukturpolitik machen zu können, das Paradigma der Gleichbehandlung aufgeben?

Wenn man rein ökonomisch denkt und die Prämisse vertritt, dass das Kapital sich immer die günstigsten Anlagemöglichkeiten und Renditen sucht, ist es sicher rationaler, in wirtschaftlich starke Gebiete zu investieren und die ländlichen Gebiete nicht dermaßen zu fördern, auch wenn man damit in Kauf nimmt, dass die Lebensbedingungen sich dort schlechter entwickeln. Dies widerspricht natürlich fundamental dem Grundgesetz. Damit ist dieses nur eine theoretische Erwägung, zumal sich der Mechanismus auf EU-Ebene duplizieren lässt.

Lässt sich denn aus historischer Sicht belegen, dass diese Gleichheit herzustellen ist, oder folgen wir damit nicht einem Irrglauben?

Es sind durchaus positive Beispiele zu finden, auch wenn unklar ist, ob dies nun der Politik oder säkularen ökonomischen Strukturwandlungsprozessen oder Sondereffekten wie der deutschen Teilung zuzuschreiben ist. Die heutige Wirtschaftskraft Münchens und Bayerns im Vergleich mit den 20er Jahren zeigt förmlich eine Umkehr der Verhältnisse. Auch Teile der ländlichen Regionen des heute reichen Südwestens der Republik, in Baden-Württemberg, zeigten im 19. Jahrhundert noch starke armutsbedingte Auswanderungsbewegungen.

Mit der Angleichung der Lebensbedingungen sollte die Frage gestellt werden, auf welchen Raum sie bezogen wird. Wenn in jedem hinterletzten Dorf die gleichen Anforderungen an die Infrastruktur gestellt werden wie in pulsierenden Großstädten, dann ist dieses ein falsches Verständnis. Zentral für nachhaltige Strukturentwicklung ist sicher zu betrachten, welches Potential bestimmte Regionen haben. Die gewählten Mittel von der direkten Investition bis zu fiskalischen Anreizmechanismen und Subventionen in die Privatwirtschaft sind dann äußerst vielfältig und komplex. Falsch wäre es jedoch anzunehmen, dass sich wirtschaftliche Entwicklung praktisch erzwingen lässt, dies funktioniert auch aus historischer Perspektive nicht.

Die Idealkonzeption des Deutschen Eisenbahnnetzes von Friedrich List aus den 1840er Jahren, basierend auf zentralen Orten, ist relativ deckungs-

gleich mit der dann, obwohl unter völlig anderen Rahmenbedingungen entstandenen, realisierten Netzstruktur bis 1900. Er hat damit vorausgesehen, wo die zentralen Orte entstehen und wie sie miteinander verbunden sein werden. Damit hat sich eine langfristige Perspektive und Vorhersage auf die räumlichen Ausprägungen der Wirtschaft bestätigt – was die These stützt, dass durchaus auch Aussagen zulässig sind, dass bestimmte Regionen sich auf lange Zeit nicht zu einem Motor der ökonomischen Entwicklung entwickeln werden.

Wenn also das Prinzip „one-size fits all“ bei der Entwicklung von Regionen nicht stimmt, wäre es interessant zu verstehen, ob es verschiedene Typologien von Ordnungsräumen und wirtschaftlichen Identitäten gibt – die eine Begabung für eine bestimmte, zum Beispielsektorale Entwicklung mitbringen. Gibt es solche Identitäten entlang des Rheins?

Das Wirtschaftspotential bestimmter Regionen ist bis ins Mittelalter zurückzuverfolgen. Starke und schwache Räume waren damals wie heute sehr ähnlich. Der Rheinraum ist in seiner breiten Definition vom Ursprung bis zur Mündung traditionell der wirtschaftlich stärkste Raum in Europa.

Inklusive der Fortführung des Raumes bis nach Norditalien, mit dem Handel über die Alpen, für den es historisch gute Gründe gibt, und der Nutzung des Rheins als Wasserweg, entstanden vom Mittelalter an, trotz wiederkehrendes massiven Strukturwandels immer wieder neue starke wirtschaftliche Strukturen entlang des Rheins.

Ob dies nun die chemische Industrie oder die Automobilzuliefererindustrie ist, die sich im Bergischen und im Württembergischen etabliert hat, es gibt dort immer Struktureffekte, die auf den Rhein zurückzuführen sind. Diese Phänomene findet man in vielen „River Economies“. Flüsse haben selbst in unserer Zeit immer noch eine ganz klar strukturprägende Funktion, wodurch sich vor Ort auch immer spezifisches Know-how entwickelt. Schon im Mittelalter gab es gewerbliche Traditionen, wobei Köln immer auch ein Handelsstadt war, folglich haben sich dort frühzeitig Privatbanken und Versicherungen angesiedelt. Dies wirkt fort bis in das heutige ökonomische Portfolio Kölns als starker Versicherungsstandort. Es werden Pfadabhängigkeiten begründet, die sich generell (selbst) verstärken. Vergleichbares könnte man für Rotterdam skizzieren, das mit enorm engen Wirtschaftsverflechtungen stark auf das deutsche Hinterland und Rhein-Ruhrgebiet fokussiert ist, die tendenziell historisch und durch die Existenz des Rheines begründet sind. Zudem herrschte dort immer eine

„moderne“ wirtschaftliche Aktivität, die immer wieder für neue Struktur- und Agglomerationseffekte sorgte.

Somit könnte man aus der Kenntnis der deutschen Wirtschaftsgeschichte die These formulieren, dass existente Strukturen eher in der Lage sind neue Strukturen zu fördern als dass dies in peripheren ländlichen Räumen möglich wäre. In wie weit dies auf andere Wirtschafts- und Staatssysteme, wie zum Beispiel das chinesische Modell, übertragbar ist, bleibt offen, denn hier ist sehr wohl denkbar, dass dort staatlich initiierte, direktive Wirtschaftsprogramme neue Struktureffekte generieren können.

Wenn eine wirtschaftliche DNA des Rheins der Handel ist, gehören dazu auch bestimmte politische Systeme?

Der Erfolg hängt weniger an den politischen Systemen als an der Überwindung derselben. Im Grunde ist der Ordnungsraum Staat immer etwas anderes war als der gedachte Wirtschaftsordnungsraum. Das heißt, es gab immer, so groß die politischen Konflikte auch waren, die Bemühungen niederländischer, rheinischer und französischer Unternehmer entlang des Rheins zu interagieren, Handel zu treiben und Produktionsbeziehungen aufzubauen, wechselseitig zu investieren, sich wechselseitig zu verflechten. Ein Prozess, der gut zu beobachten ist und der selbst bis zu alternativen Ordnungskonzeptionen, wie dem Rheinstaat geführt hat - einem separaten Staat zwischen Deutschland und Frankreich der 1920er Jahre. Ähnliche Überlegungen gab es in etwas anderer Form nach 1945. Wenn man sich später das Herzstück der Europäischen Union für Kohle und Stahl anschaut, so ist dies im Grunde ein rheinisches Projekt mit dem Ziel, die Wirtschafts- und Rüstungskapazitäten an Rhein und Ruhr unter internationale Aufsicht zu stellen und die bestehenden wirtschaftlichen Verbindungen dauerhaft friedlich abzusichern. Also gibt es hier Versuche, politische (hinderliche) Grenzen zu überwinden oder durch Handel und Wirtschaftsbeziehungen zu Übergängen zu gelangen.

Gibt es noch andere Orte mit einer wirtschaftsräumlichen Identität also einer starken Kopplung von Raum und ökonomischen Verhaltensmustern innerhalb Europas?

Norditalien oder der Norden Englands sind hierfür Vorbilder. Es gibt aber auch gegensätzliche Erfahrungen, wie sie Österreich-Ungarn bis 1918 beim Versuch gemacht hat, einen nationalen Ordnungsraum zu konzipieren, der dann aber nicht funktioniert hat, weil zwischen Böhmen

und Ungarn auch kulturelle Probleme in der „Wirtschaftssprache“ bestanden. Das böhmische Wirtschaftsgebiet war über die Elbe schon immer viel mehr auf den mitteldeutschen Raum ausgerichtet. Auch hier war ein wirtschaftlicher Grenzraum entstanden, der über das 20. Jahrhundert zwar eine geringere Rolle spielte, was aber stärker politische Gründe hatte.

Verdichtungen von ökonomischem Potential und verhaltensbasierten ökonomischen Zielsetzungen findet man also vergleichsweise häufig.

Ein Kern-Peripherie-Modell zeigt das Rheinland als Rückgrat der sogenannten „Blauen Banane“, dem gegenüber punktuelle Metropolen wie London und Paris stehen. Wie ist dieses aus historischer Perspektive zu bewerten?

Während London und Paris über viele Jahrhunderte die Zentren wichtiger und erfolgreicher Nationalstaaten waren, ging es entlang des Rheins vielmehr um die Überwindung staatlicher Ordnungsräume bei einer immer weitgehenden Arbeitsteilung zwischen den Regionen. Aber noch immer muss man sich fragen, ob dies bei den politischen Entscheidungen im Rheinraum, oder zugespitzt auf das Rheinland, so rezipiert wird. Würde Köln-Bonn-Düsseldorf als ein Raum gesehen, so müsste die funktionale Arbeitsteilung noch sehr viel stärker vorangetrieben werden. Themen wären die Messestandorte oder die Häfen.

Dies war vielleicht zur Hochzeit des Rheinischen Kapitalismus noch etwas anderes, da man sich generell vor dem Hintergrund ausgeglichener Haushalte in einer komfortableren Situation befand, was auch dazu führte, den Strukturwandel mit staatlichen Mitteln zu Lasten der öffentlichen Haushalte voranzutreiben. Dies umfasste die Einrichtung von Universitäten, den Ausbau der Verwaltung und die Verbesserung der Gesundheitsfürsorge mit denen, staatlich vorfinanziert, neue Struktureffekte implementiert werden sollten. Dies geschah auf Kosten einer langfristigen Verschuldung, die noch heute ein Problem ist.

Dies war bis einschließlich der Wendezeit der BRD das letzte Mal, dass es ein staatlich initiiertes Modernisierungsprogramm gegeben hat. Etwas Vergleichbares, wenn auch unter anderen Vorzeichen, findet sich dann in der Nachwendzeit in den neuen Bundesländern mit ähnlich zweifelhaften Folgen.

Eine Kritik an der EU formuliert die Behauptung, dass sie zu schnell gewachsen ist oder/ und sich mit ihrer Förderung zu stark auf die Fläche und die Peripherie richtet und dabei den Kern – sprich die

„Blaue Banane“ - vernachlässigt. Ist diese Kritik berechtigt?

Aus ökonomischer Sicht und mit Bezug auf die europäischen Strukturfonds ist dies evident. Hinter der Kritik steckt das klassische Spannungsfeld zwischen Wirtschafts- und Ordnungsraum. Zunächst ist es ein rational nachvollziehbarer Wunsch die „nachgefragten“ Institutionen der EU, von denen man sich ökonomische Entwicklung und Wohlstand verspricht, auch im Süden und Osten Europas zu etablieren. Dies fällt zusammen mit bürokratischen Überlegungen, dass mit zunehmender Größe der EU auch die Machtressourcen der Verwaltung (z.B. der Kommission) zunehmen. Ein Motivationsprinzip, das sich so 1 zu 1 im Deutschen Kaiserreich wiederfindet.

Wie problematisch dies sein kann, zeigt die Beobachtung im Kleinen, dass mit der Konzentration der Förderung auf die Neuen Bundesländer in der Bundesrepublik gleichzeitig das Ruhrgebiet verfällt. Die Frage ist, ob die beabsichtigte Angleichung zu schnell vollzogen wurde, wo eigentlich noch längere Planungshorizonte nötig gewesen wären.

Dennoch möchte ich auch hier noch einmal die These aufgreifen, dass sich Entwicklungen nur schwer erzwingen lassen. Vielmehr sollte danach gestrebt werden, dass man „noch Luft zum Atmen lässt“, d.h. dass die EU bestimmte Dinge fördert und Infrastruktur bereitstellt, jedoch nach Kriterien und für Maßnahmen, die Raum für Eigenentwicklungen lassen und dass sie insbesondere keine Konkurrenz innerhalb der EU subventioniert (Beispiel konkurrierende Nokia-Subventionen in Bochum und Rumänien).

Brauchen wir also eine neue Art der Kommunikation von Planung, neue Kriterien und mehr Zeit und wie sollte man diese Kommunikation zwischen den Disziplinen initiieren?

Der wichtigste erste Schritt wäre es, Partner zu finden, die das Interesse haben, sich in völlig andere Perspektiven hineinzudenken. Trans- und Interdisziplinarität sind schwierige Prozesse, da jede soziale Gruppe dazu ihre eigene Sprache entwickelt hat. Damit ist es bereits ein großer Schritt, Kommunikation überhaupt zu schaffen.

Zweitens gibt es in der Wissenschaft Ökonomisierungstendenzen, die es schwierig machen, in Projekte außerhalb der eigenen Kerndisziplin zu investieren.

Aus historischer Perspektive könnte ich mir vorstellen, dass es interessant wäre, einen konkreten

historischen Problemfall zu nehmen und diesen auf heutige Aspekte zu übertragen. So könnte die Regulierung der Eisenbahnen und der 1840 zum ersten Mal vorgebrachte Vorschlag zur Trennung von Schiene und Verkehr als Maßnahme der Wettbewerbsförderung, ein Aha-Erlebnis auslösen, wenn man ihn mit den aktuellen Vorschlägen der Monopolkommission vergleicht, die exakt dasselbe fordern.