Wirtschaftsplanung

Autor(en): **Verburg, M.C.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **22 (1968)**

Heft 5: **Holland, ein Land plant seine Zukunft = Hollande, un pays planifie son avenir = Holland, a country plans its future**

PDF erstellt am: **15.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-333270

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Wirtschaftsplanung

Drs. M. C. Verburg

Die wirtschaftliche Lage der Niederlande in Westeuropa

Die regionale Neuorientierung, vor der wir stehen, ist ebenso fundamental wie die ökonomisch technologische Revolution, deren Zeugen wir sind. Sie hängen aufs engste zusammen, sind zwei Aspekte derselben Erscheinung. Die Krise im Kohlenbergbau hat uns dies deutlich gelehrt. Einige hunderttausend Bergarbeiter haben ihren Beruf aufgeben müssen, und dies gab den Anstoß zu den ersten Umschichtungen.

Sektorale Neuorientierung

Ähnliche Erscheinungen gibt es in der Stahlindustrie, in der Baumwoll-, Rayon- und Leinenindustrie sowie im Schiffsbau. Für die Stahlindustrie ist die Küstennähe wichtig. Viele europäische Erzbergwerke sind kaum noch konkurrenzfähig. Für ein Eisen- und Stahlwerk, das mehr als 100 km von einem Erzbergwerk entfernt ist, ist es vorteilhafter, importiertes Erz zu verwenden. Die Textilindustrie leidet unter einer Produktionsüberkapazität in den EWG-Ländern und unter der billigen Einfuhr aus den Entwicklungsländern und den kommunistischen Staaten. Auch im Schiffsbau ist eine Überproduktion kennzeichnend.
Die Folgen für die Erwerbsmöglichkeiten und die regionale Streuung der wirtschaftlichen Tätigkeit sind evident. Schließungen, Fusionen, Automatisierung, Rationalisierung, Umschulung und Absinken der Arbeitsmöglichkeiten in der Industrie, all das sind Aspekte dieser Entwicklung.

Regionalpolitik

Durch neue Hauptverkehrsachsen, wie der projektierte Tunnel nach England, die Kanalisierung der Rhone-Saone und das auf das Euroschiff (1350 t) zugeschnittene Trajekt Rhein–Main–Donau werden sich neue Wirtschaftskernorte bilden. Öl- und Erztanker erhalten Mammutabmessungen. Rohrleitungen zum Transport von Öl und Erdgas verbinden einige Seehäfen mit neuen Entwicklungskerngebieten im Hinterland. Neue Transportarten werden eingeführt, wie zum Beispiel der Containertransport, der «roll-on-roll-off» und die Beförderung von Binnenschiffen auf Seeschiffen. Innerhalb einiger Jahre wird der Transport fester Rohstoffe mittels Rohrleitungen möglich sein.
Ferner hat die regionale Politik auf europäischem und nationalem Niveau autonomen Einfluß. Sie stützt sich auf soziologisch-wirtschaftliche Gründe, wie die Steigerung des Pro-Kopf-Einkommens in Entwicklungsgebieten oder auf die Entlastung der stark investierungsbedürftigen Bevölkerungszentren. So hatten im Jahre 1966 die niederländischen Gemeinden ein Haushaltsdefizit von insgesamt 212 Millionen Gulden, und zwar Amsterdam, Den Haag und Rotterdam – mit 20% der Gesamteinwohnerzahl der Niederlande – 143 Millionen Gulden oder 70%. Der Landesdurchschnitt betrug 17.50 Gulden pro Kopf; für die drei größten Städte belief sich der Durchschnitt auf 65 Gulden. Ein weiteres Beispiel sind die Fünf-Jahr-Industrie-Gründungsprämien, die der Bretagne 15 000 bis 20 000 Arbeitsplätze erbracht haben. Sie beanspruchten einen Betrag, der ein Fünftel des jährlichen Defizits des öffentlichen Transports in Paris ausmacht.

Bevölkerungspotential

Der Bevölkerungszuwachs ist ein ebenso wichtiger Faktor wie die geographische Lage. In beiden Fällen muß in verhältnismäßig großen regionalen Komplexen gedacht werden. Diese sind durch eine gewisse sozialökonomische Homogenität charakterisiert. Demographisch handelt es sich hier in erster Linie um das nationale Wachstum. Von den sechs Mitgliedstaaten der EWG haben die Niederlande den größten jährlichen Zuwachs, nämlich im Jahre 1965 1,3%. Belgien steht mit 0,8% an letzter Stelle. Der Durchschnitt in der EWG beträgt 1%.
Auch die Berufsbevölkerung wächst in den Niederlanden am schnellsten. In der EWG wird der Zuwachs in den Jahren 1960 bis 1970 auf etwa 4,6 Millionen geschätzt. Davon entfallen 1,55 Millionen auf Frankreich, 1,35 Millionen auf Italien, 900 000 auf die Bundesrepublik Deutschland, 610 000 auf die Niederlande und 185 000 auf Belgien. Im Hinblick auf den verfügbaren Raum ist diese Aufgabe für die Niederlande noch schwerer, als diese Zahlen ausdrücken.
Bis zum Jahre 2000 wird die Bevölkerung der Niederlande von 12,5 auf 20 Millionen oder um 60% in etwa 30 Jahren ansteigen. Die zusätzliche tätige Bevölkerung wird in den Sektoren der Wirtschaft und in Orten beschäftigt werden müssen, die das höchste wirtschaftliche Ergebnis garantieren. Insbesondere die Grundlage der nationalen Ökonomie, ihre Industrie und ihr Dienstleistungsverkehr zwischen den überseeischen Gebieten und dem Kontinent muß verstärkt werden. Der Charakter der eigenen inländischen Produktion und des Dienstleistungsgewerbes wird sich in ökonomisch-technischer und finanziell-wirtschaftlicher Hinsicht hierauf ausrichten.

Liberalisierung und Konzentration

Im Vertrag von Rom ist die wirtschaftliche Liberalisierung und Harmonisierung der Vertragsländer vorgesehen. Konzentration auf die Ballungsgebiete. Verstärkung der Verdichtungsgebiete. Man denke aber nicht, daß die bestehende geographische Verteilung der Wirtschaft das Ergebnis einer natürlichen Entwicklung ist. Sie ist die Folge menschlicher Handlungen, die, individuell gesehen, rationell sein mögen, dies jedoch in kollektivem Sinne bestimmt nicht sind. Die Schwächung weniger begünstigter Gebiete übersteigt bei weitem die wirtschaftlichen Normen. In der Vergangenheit richteten sich Investierungen in den wirtschaftlichen, verkehrs- und sozial-strukturellen Infrastrukturen stets mehr auf die Ballungsgebiete, wo der Ertrag auf kurze Sicht viel größer ist als in den Gebieten, für die Arbeitslosigkeit und Auswanderung kennzeichnend sind. Die berühmte Rückkoppelung aus der klassischen Wirtschaftstheorie trifft also nicht zu. In regional-wirtschaftlicher Hinsicht ist dies noch nicht allgemein anerkannt.

Programmierung

Im Vertrag von Rom ist diese Anerkennung wohl zu finden. Die regionale Politik wird als eine Korrektur der Liberalisierungstendenzen angesehen, die die historischen wirtschaftlichen Strukturen stärker unterstreicht. Regionale Programmierung ist eine Forderung.
Zwei Beispiele führen uns zu unserem Gegenstand. Die industrielle Revolution auf dem Kontinent hat um 1830 im Hennegau und Lüttich angefangen und setzte sich nach dem Jahre 1850 im Ruhrgebiet und im französischen Departement Nord fort. Sie stützte sich auf die Eisen- und Steinkohlenvorkommen. Trotzdem ist zwischen diesen Gebieten von einer wirtschaftlichen Zusammenarbeit keine Rede gewesen. Jedes Gebiet hat sich entsprechend seiner Funktion in der nationalen Wirtschaft entwickelt. Dadurch entstanden viele Parallelentwicklungen und keine Spezialisierungen. Ebensowenig gab es eine übernationale Behörde, die für eine ununterbrochene Binnenwasserstraße oder Eisenbahn von Calais über Wallonien bis an die Ruhr sorgte.

Räumliche Proliferation in der Bundesrepublik Deutschland

Mit diesem Punkt sind wir bei den Ausstrahlungen beider Pole des Niederrheins angelangt. In den Niederlanden ist dieser Prozeß noch sehr jungen Datums. In der Bundesrepublik war die raumwirtschaftliche Entwicklung ausgeglichener als sonst irgendwo. Verglichen mit Paris, dem Komplex Brüssel-Antwerpen und der Randstadt Holland, standen im Ruhrgebiet der Streuung kaum Hindernisse entgegen. Es ist eine eng verbundene Städtelandschaft entstanden mit dem Rhein und seinen Nebenflüssen als wichtigen Zufuhrkanälen. In dieser Landschaft ist die Spezialisierung kennzeichnend. Der Komplex Düsseldorf-Köln-Bonn hat fast 2,5 Millionen Einwohner, das Stadtgebiet am Main – mit Frankfurt als Zentrum – ebenfalls. Das wirtschaftliche Wachstum ist auch in der Doppelstadt Mannheim-Ludwigshafen (1,4 Millionen Einwohner) und im Raum Stuttgart (2,1 Millionen Einwohner) zu spüren. Eine sehr schnelle Entwicklung erfährt das ganze Land Baden-Württemberg bis an den Bodensee und das Donautal. Von Baden-Württemberg aus erfolgt seit 1950 eine klar erkennbare Ausstrahlung nach Bayern mit München (1,4 Millionen Einwohner) als Zentrum. Die Entwicklung beschränkt sich nicht nur auf diese Gebiete. In Hessen ist eine deutliche und durch die räumliche Ordnung geförderte Ausstrahlung von Frankfurt aus wahrzunehmen, trotz den Schwierigkeiten, die es als Zonenrandgebiet hat. Der Einfluß reicht bis nach Kassel. Um Stuttgart treffen sich die Strahlungsbereiche von Stuttgart

und Mannheim in Karlsruhe, Pforzheim und Heilbronn. Über Ulm und Heidenheim wird die Verbundwirtschaft mit Bayern ergänzt. In Bayern ist ebenfalls eine deutliche Strahlung zu beobachten, so längs dem Main und dem Main–Donau–Kanal: von Aschaffenburg, Würzburg, Nürnberg–Fürth–Erlangen nach Regensburg, mit jeweiligen Abständen von 45 bis 100 km. Von Bedeutung sind auch Ingolstadt (Knotenpunkt von Ölleitungen) und Augsburg sowie östlich von München Rosenheim und das Industriegebiet Inn-Salzach. Wir schenken dieser wirtschaftlichen Proliferation deshalb Aufmerksamkeit, weil sie von einer viel stärkeren Polarisation zeugt als zum Beispiel in Frankreich und im Hinblick auf die künftigen Auswirkungen der Rhein–Main–Donau-Kanalisierung. Es ist interessant, zu erfahren, daß das wissenschaftliche Institut Prognos in Basel festgestellt hat, daß die Entwicklungsmöglichkeiten in Süddeutschland am günstigsten sind; danach folgen Hessen und Rheinland-Pfalz, dann Nordrhein-Westfalen und schließlich Norddeutschland.

Ausstrahlung der Randstadt

Die Ausstrahlung vom niederländischen Pol der Achse des Niederrheins ist jüngeren Datums. Außerhalb der Randstadt haben sich nach dem Kriege vornehmlich die Provinzen Nordbrabant, Limburg und Gelderland entwickelt. Zwischen 1950 und 1960 entfielen auf Nordbrabant 34% der neuen Arbeitsplätze in der Industrie, auf die beiden anderen Provinzen 28%. Jetzt ist Nordbrabant die wichtigste Industrieprovinz. Im Laufe der sechziger Jahre ist in den drei nördlichen Provinzen die industrielle Entwicklung in Gang gekommen, gestützt durch die regionalpolitischen Maßnahmen der Regierung. Wanderungsverlust und Wanderungsgewinn glichen sich in den letzten Jahren aus. Der Anteil Nordhollands am gesamten Bevölkerungszuwachs mit 1 Million Einwohnern in den Jahren 1922 bis 1931 (als die Einwohnerzahl der Niederlande von 7 auf 8 Millionen stieg) läuft denn auch zurück. Südholland weist einen zunehmenden Wanderungsverlust auf, nämlich von 3000 im Jahre 1961 auf 6500 im Jahre 1965.

Seehäfen

Einen ganz besonderen Platz nehmen die Seehäfen ein, namentlich der erste Seehafen der Welt, Rotterdam. Von den 10 000 ha brutto Seehafengelände, über die die Niederlande Anfang 1965 verfügten, befinden sich etwa 60% im Rheinmündungsgebiet und fast 30% im Ijmündungsgebiet. 1960 betrug das Areal beinahe 7000 ha. Hiervon ausgehend, wurde in der Seehafendenkschrift eine Bedarfsschätzung für 1980 von etwa 18 000 ha angegeben. Die angenommene Zunahme von 11 000 ha beruht auf veralteten Daten. In einer Verwaltungsdenkschrift des Bürgermeisters von Rotterdam (vom 4. November 1966) ist eine auf den Trend der Jahre 1950 bis 1960 sich stützende Berechnung aufgenommen, die zu einer Bedarfsschätzung allein für Rotterdam im Jahre 2000 von 40 000 ha führt. Dies würde einem jährlichen Landesbedarf von 2000 ha entsprechen, unabhängig von der Streuung bis ins Deltagebiet, wo die neuen Seehäfen von Vlissingen-Ost und Terneuzen sowie der künftige brabantzeeländische Hafen Reimerswaal die niederländische Hafenfront vergrößern werden.

Die Expansion von Antwerpen

Ferner sind andere regionale Neuorientierungen und Entwicklungen wichtig. Die wirtschaftliche Expansion von Antwerpen ist sehr dynamisch. Dieses Jahr wird der Zehnjahresplan für den Seehafen am östlichen Ufer erfüllt, für den 500 Millionen Gulden investiert wurden. An diesem Ufer ist für eine weitere Entfaltung kein Raum mehr vorhanden. Am westlichen Ufer wurde bereits an vier große Betriebe Gelände abgegeben. Es liegen Pläne für die Entwicklung von 9000 ha vor. Diese werden sich bis an die belgisch-niederländische Grenze erstrecken, wo sie in der Zukunft mit der Ausweitung des Hafens von Terneuzen, die in östlicher Richtung verläuft, zusammenstoßen werden. Es sind bereits Vorschläge zum Bau eines Seekanals zum ertrunkenen Land von Saeftinge gemacht worden. Auch den östlichen Teil der Westerschelde will man zugänglicher machen (von 60 000 bis 70 000 t und später vielleicht bis zu 100 000 t). Trotzdem wird die Aufnahmekapazität von Rotterdam in Zukunft (225 000 t) viel größer sein, so daß zwei große Antwerpener Raffinerien, die SIBP und Esso, bereits planen, eine Ölleitung von Antwerpen nach Europoort zu legen.

Gent und Zeebrugge

Der Ausbau des Kanals Gent–Terneuzen von einer Kapazität von 10 000 auf 50 000 t wird im Jahre 1968 fertig sein. Gent entwickelt sich zum großen industriellen Wachstumskern von Westbelgien; die größte, neueste Ansiedlung ist die Hochofen- und Stahlfabrik in Zelzate, wo schließlich 15 000 Arbeiter beschäftigt werden sollen. Das Hafengebiet hat als direktes Hinterland die Provinz Ostflandern, wo die Leichtindustrie sich schnell entfaltet und deren östlicher Teil den schon genannten neuen, westlichen Teil des Antwerpener Hafens umfaßt. Zum Hinterland gehört auch ein großer Teil von Belgien und Nordwestfrankreich, womit es ebenso wie Antwerpen in naher Zukunft durch ein Netz von Binnenwasserstraßen für Boote von 1350 t verbunden sein wird.
Der Hafen von Zeebrugge, das Tor zu dem sich industriell schnell entwickelnden Westflandern, ist für Schiffe von 50 000 t erreichbar. Mit der kürzlichen Anlage einer Kopfstation für Rohöl und einer Ölleitung zu einer von Texaco geplanten Raffinerie in Gent ist ein weiterer Schritt auf dem Wege zum modernen Seehafen gemacht worden.

Europoort-Delta: ein Hafen- und Industriegebiet

So gesehen, scheint die Rotterdamer Prognose, daß bis zum Jahre 2000 im Europoort-Deltagebiet der Bedarf auf 40 000 ha ansteigen werde, durchaus vertretbar. Es erhebt sich die Frage, wo diese eingeplant werden müssen. Die Antwort hängt von dem verfügbaren Raum und der Geländebeschaffenheit ab.
Eine möglichst große Ausweitung der Maasebene und ein größtmöglicher Tiefgang in der Rheinmündung sind für unser Land und die Beneluxhäfen (man denke an die erwähnte Ölleitung nach Antwerpen) von wesentlicher Bedeutung. Dies wird jedoch nur einige tausend Hektaren ergeben. Auch wenn man annimmt, daß in direktem Zusammenhang mit Rotterdam noch Raum geschaffen werden könnte, ist es deutlich, daß der größte Teil im eigentlichen Deltagebiet geplant werden muß: Vlissingen, Terneuzen, Reimerswaal. Das würde zum Beispiel 750 ha jährlich entsprechen, wobei zu berücksichtigen ist, daß erst nach Abdämmung der Osterschelde im Jahre 1978 das Reimerswaalprojekt in Betracht kommen wird. Obwohl an beiden Ufern der Westerschelde 15 000 ha eingeplant werden können, ist es nicht wahrscheinlich, daß Zeeland dieses Tempo verwirklichen kann. Ein Bevölkerungszuwachs von heute 300 000 Einwohnern auf 600 000 (100%) im Jahre 2000 würde in Zeeland einen Geländebedarf von 6000 ha hervorrufen. In derselben Zeit würde die niederländische Bevölkerung um 60% zunehmen. Die Regierungsdenkschrift über die Raumordnung gibt eine Norm von 750 000 Einwohnern an.
Zwei Dinge scheinen erforderlich: Erhöhung des Potentials von Zeeland mit Unterstützung des Reiches und schnelle Verwirklichung des Reimerswaalprojektes.
Daneben ist die Beschaffenheit der verschiedenen Gelände wichtig. So ist Terneuzen auf Belgien und Frankreich ausgerichtet, das muß besser ausgenutzt werden. Vlissingen-Ost eignet sich sehr als «Auffanghafen» für Rotterdam. Reimerswaal könnte sich zunächst auf kleinere Seeschiffe beschränken und als «stand-by» für Rotterdam auftreten.
Es ist klar, daß das ganze Gebiet zwischen Rotterdam, Antwerpen und Gent sich zu einem einzigen großen Industriegebiet entwickelt. Die Wirtschaft hat das bereits erkannt. An sich sind die meisten Industriebetriebe auch an «Konkurrenzorten» denkbar: ICI/Europoort, Mobil Oil/Amsterdam, BASF/Antwerpen, Dow/Terneuzen, Höchst/Vlissingen und Texaco/Gent. Das kann man immer wieder bei der Wahl der Standorte feststellen.
Dann gibt es noch die Ölleitungen von Rotterdam nach Terneuzen und später wahrscheinlich nach Antwerpen. Für Stückgut- und Massengutumschlag kommen vor allem Rotterdam oder Antwerpen in Betracht.

Schlußfolgerung

Die drei betreffenden Provinzen, Rotterdam und die anderen Seehäfen und die Rheinmündung haben jetzt begonnen, mit ihren Beratern ein gemeinsames technisch und wirtschaftlich geplantes kurz-, mittel- und langfristiges Programm aufzustellen. Auf belgischer Seite reifen ähnliche Ideen. Ferner hat das Benelux-Parlament einen ersten Versuch zur Koordination gemacht.
Die seit alters her industrielle Werkstätte von Europa, von Rotterdam bis an die Ruhr und Nordfrankreich, wird gründlich modernisiert und weiter ausgebaut. Bei einer richtigen Programmierung wird sich dieser gelenkte Prozeß von Rotterdam bis nach München und von Amsterdam bis nach Lothringen günstig auswirken.

Aus: «Industrie- und Handelskurier» der Deutsch-Niederländischen Handelskammer, Juni 1967.

Verkehrsbau

Die Seelandbrücke über die Ostschelde zwischen Schowen-Duiveland und Nord-Beveland

Einleitung

Durch die Lage der Inseln oder ehemaligen Inseln entlang zweier großer Wasserwege war Seeland auf von Ost nach West verlaufende Hauptverbindungen angewiesen. Diese Wasserarme, die früher in starkem Maße den Wohlstand förderten und dies auch heute noch tun könnten, bilden ein Hindernis für gute Verbindungen mit dem Zentrum Hollands.
Die Ausführung des Deltaplans ermöglicht im Prinzip wesentlich bessere Verbindungen. Im Prinzip; denn es sind noch wesentliche Investitionen erforderlich, wenn aus Möglichkeiten Wirklichkeit werden soll.
Diese Möglichkeiten bestehen in Folgendem:
a) Eine Straßenverbindung, die den Abschlußdämmen der Flußmündungen folgt, der sogenannte Dammweg («Dammenweg»). Diese Verbindung kann jedoch erst vollendet werden, wenn der Ostscheldedamm fertig ist, also etwa 1980. Diese Straße liegt etwas exzentrisch und ist vor allem für den westlichen Teil der Provinz wichtig.
b) Der Randweg («Zoomweg»). Dieser soll im Jahre 1968 bis Dintelloord fertig sein und später vielleicht bis Bergen op Zoom weitergeführt werden. Diese Straße liegt gänzlich außerhalb dieser Provinz und ist nur für Ost-Zeeland wichtig.
c) Die Strecke von Numansdorp via Grevelingdam und Zierikzee nach Goes, im folgenden Zentralweg («Centralweg») genannt. Schon ein einziger Blick auf die Karte zeigt, daß diese Route besonders günstig durch die Provinz verläuft und wesentlich kürzer als die bestehenden Verbindungen ist. So beträgt der Abstand Goes–Rotterdam über Nordbrabant ungefähr 115 km, über die Ostscheldebrücke hingegen etwa 85 km.
Zunächst bestand die Absicht, die Verbindung zwischen Schouwen-Duiveland und Mittel-Zeeland durch eine Modernisierung der Fährdienste auf die gleiche Weise zu verbessern, wie es auch auf der Westschelde geschehen ist. Die hierfür nötigen Investitionen würden jedoch recht groß sein und, zusammen mit dem kostspieligen Betrieb, zu jährlichen Fehlbeträgen führen, die die finanziellen Mittel der Provinz überschreiten würden. Selbst wenn von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht werden sollte, blieben noch die übrigen Nachteile, die mit dem Fährbetrieb verbunden sind, beispielsweise Wartezeiten, Nebel, Eis und Sturm.