

Entwicklungspotential und -perspektiven der Automobilregion Zwickau

Endbericht

- Materialband -

Forschungsprojekt gefördert
durch die Volkswagen-Stiftung Hannover

Projektteam:

Dr. Ulrich Bochum,

Dr. Heinz-Rudolf Meißner

(Forschungsgemeinschaft für Außenwirtschaft,
Struktur- und Technologiepolitik e.V., Berlin)

Dr. Annedore Sonntag

DIÖ Marion Paul

DIÖ Toralf Buder

(Technische Hochschule Zwickau)

Prof. Dr. Klaus-Peter Kisker

Dipl. Kaufmann Andrea Schikora

(Freie Universität Berlin)

Berlin, Zwickau, Juni 1992

INHALT

Marion Paul	
1. Strukturwandel oder Strukturbruch? Zur Veränderung der regionalen Wirtschaftsstrukturen in Sachsen und in der Region Zwickau	1
1.2. Zur Entwicklung der Wirtschaftsstruktur in der Region Zwickau.....	4
1.2.1. Zwickau Stadt.....	6
1.2.2. Landkreis Zwickau.....	8
1.2.3. Landkreis Werdau	9
1.2.4. Landkreis Glauchau	10
1.3. Entwicklung und Entwicklungsvoraussetzungen des Fahrzeugbaus in der Region Zwickau.....	11
1.4. Zur Entwicklung der Textil- und Bekleidungsindustrie in der Region.....	15
1.5. Zur Gewerbehofpolitik	18
Annedore Sonntag	
2. Arbeitsmarkt- und Qualifizierungsaspekte in der Region Zwickau	24
2.1. Gespaltener Arbeitsmarkt in Deutschland	24
2.2. Arbeitsmarktentwicklung in Sachsen und in der Region Zwickau	26
2.3. Qualifikationsstruktur, Qualifikationsbedingungen- und erfordernisse in der Zwickauer Region.....	28
2.3.1. Hochschulwesen	29
2.3.2. Berufsausbildung.....	30
2.3.3. Industrie- und Handelskammer Zwickau	31
2.3.4. Neue Bildungsträger.....	31
2.4. ABM und die Sächsische Aufbau- und Qualifizierungsgesellschaft...34	
Ulrich Bochum	
3. Engpaßfaktoren als Hemmnis regionaler Entwicklung.....	39
3.1. Verkehrsinfrastruktur	39
3.2. Überregionale Verkehrsanbindung der Region Zwickau	40
3.2.1. Verkehrsträger Schiene.....	40
3.2.2. Verkehrsträger Straße.....	41
3.2.3. Luftverkehr	42
3.3. Regionale Verkehrsnetze	42
3.3.1. Personenverkehr	42
3.3.2. Güterverkehr	43
3.4. Zustand und Defizite der Verkehrsinfrastruktur in der Region Zwickau.....	43
3.4.1. Defizite der Verkehrsinfrastruktur	44
3.4.2. Engpaß innerstädtischer Verkehr Zwickau	46
3.4.3. Engpaß ÖPNV	47
3.4.4. Verkehrsprojekte Deutsche Einheit und der Ballungsraum	

Zwickau / Chemnitz.....	48
3.5. Regionale Energieversorgung	50
3.5.1. Wärme- und Energiebedarf	50
3.5.2. Energieträgerstruktur und Schadstoffemissionen.....	51
3.6. Regionale Situation im Wasser- und Abwasserbereich.....	53
3.6.1. Nutzbarkeit der Gewässer.....	53
3.6.2. Wasserversorgung	53
3.6.3. Abwasserbeseitigung	54

Toralf Buder

3.7. Regionale Abfallentsorgung und Verwertung, Altlasten.....	56
3.7.1. Haushaltsabfälle u. haushaltsähnliche Gewerbeabfälle	56
3.7.2. Industrie- und Sonderabfälle	57
3.7.3. Verwertungs- und Ablagerungskapazitäten.....	58
3.7.4. Altablagerungen und Altstandorte	59
3.7.5. Überlegungen hinsichtlich der Vermeidung und Verwertung von Abfall	60
3.7.6. Deponierung.....	62
3.7.7. Altlastensanierung.....	62
3.7.8. Zusammenarbeit im Zweckverband	63

Heinz-Rudolf Meißner

4. Befragung der IHK-Betriebe im Raum Zwickau	66
4.1. Auftragslage	67
4.2. Absatzmärkte.....	67
4.3. Probleme im Betrieb	69
4.4. Ergriffene Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit	69
4.5. Personalentwicklung Januar 1991 zu Januar 1992	70
4.6. Nutzung der Kurzarbeiterregelung.....	71
4.7. Beurteilung des Standortes Westsachsen.....	72
4.7.1. Einschätzung der Engpaßfaktoren	74
4.7.2. Einschätzung der Gefahr einer Monostrukturierung der Region	74
4.7.3. Erstrebenswerte Wirtschaftsstruktur.....	75

Andreas Schikora

5. Entwicklungspotentiale der Region Zwickau und Voraussetzungen für eine Potentialentwicklung.....	76
5.1. Konzept der regionalen Entwicklungspotentiale	76
5.2. Ressourcennutzung und Entwicklungspotentiale in Zwickau	77
5.3. Zusammenfassung	89

1. STRUKTURWANDEL ODER STRUKTURBRUCH? ZUR VERÄNDERUNG DER REGIONALEN WIRTSCHAFTSSTRUKTUREN IN SACHSEN UND IN DER REGION ZWICKAU

Zur Veränderung der Struktur der Industrie Sachsens liegen statistische Daten erst ab Januar 1991 vor. Ein genereller Strukturwandel der Industrie in Sachsen ist jedoch 1990 auch noch nicht eingetreten, da die Privatisierung von Betrieben nur sehr zögernd anlief und wesentliche Neugründungen von Industriebetrieben noch nicht erfolgt waren. So zeigt sich die Struktur der Industriezweige im Januar 1991 noch mit den für Sachsen auch vor der politischen Wende typischen Merkmalen. An den großen Wirtschaftshauptgruppen: Investitionsgüter produzierendes Gewerbe, Verbrauchsgüter produzierendes Gewerbe und Grundstoff und Produktionsgütergewerbe sind die Unternehmen, anteilig gemessen nach ihrer Anzahl, zu je einem Drittel beteiligt.

Zu Beginn des Jahres 1991 betragen die Beschäftigtenanteile der wichtigen Industriezweige des Maschinen- und Fahrzeugbaus 26,1%, der Textil- und Bekleidungsindustrie 14,8% und der Elektrotechnik / Elektronik 11,8% an der gesamten Beschäftigung des Bergbaus und des Verarbeitenden Gewerbes des Landes Sachsen.

1991 beginnt ein allgemeiner Schrumpfungsprozeß, der sich weniger in der Zahl der Unternehmen, dafür um so deutlicher bei den Beschäftigtenzahlen niederschlägt.

Ein allgemeiner Rückgang der Anzahl der Betriebe, insgesamt etwa 195 Betriebe im Bergbau und Verarbeitenden Gewerbe, ist Ausdruck der beginnenden Liquidation von ökonomisch nicht mehr tragbaren Produktionsstätten und anderen betrieblichen Einrichtungen. Sehr viel deutlicher abzulesen sind Veränderungen an der Zahl der Beschäftigten in allen Branchen. Die absolute Zahl des Beschäftigtenrückgangs im Bergbau und Verarbeitenden Gewerbe für Sachsen im Zeitraum Januar 1991 bis Dezember 1991 betrug 235.445 Personen. Das entspricht einem Rückgang auf 65,9% des Ausgangsniveaus vom Januar 1991.

Beschäftigte im Bergbau und Verarbeitenden Gewerbe in Sachsen

Wirtschaftshauptgruppe Wirtschaftsgruppe	Personen		Personen		Personen	
	Januar 91	%	Juli 91	%	Dez. 91	%
Bergbau u. verarb. Gewerbe	690.738	100	574.820	100	455.293	100
Bergbau	38.607	5,6	33.125	5,8	27.707	6,1
Grundstoff u. Produktionsg.	115.926	16,7	89.171	15,5	71.147	15,6
Steine u. Erden	21.966	3,2	15.700	2,7	12.186	2,8
Eisenschaff. Industrie	21.809	3,2	18.041	3,1	15.590	3,4
Gießerei	16.945	2,5	13.467	2,3	10.362	2,3
Chem. Industrie	18.598	2,7	15.508	2,7	13.023	2,9
Investitionsgüterprod. Gew.	326.221	47,2	274.528	47,7	219.876	48,3
Stahl-u. Leichtmetallbau, Schienenfahrzeugbau	25.125	3,6	30.141	5,2	27.580	6,1
Maschinenbau	143.207	20,7	118.007	20,5	93.664	20,5
Straßenfahrz. bau	35.124	5,1	32.083	5,6	23.314	5,1
Elektrotechnik	81.692	11,8	64.660	11,2	52.314	11,5
Feinmechanik, Optik, Herst. v. Uhren	7.131	1,0	6.801	1,2	6.463	1,4
EBM	14.368	2,1	7.509	1,3	6.392	1,4
Verbrauchsgüterprod. Gew.	172.955	25,0	146.636	25,5	107.982	23,7
Herst. von Musikinstrumenten, Spielwaren, Schmuck	7.521	1,1	6.397	1,1	4.424	1,0
Holzverarbeitung	13.895	2,0	12.615	2,2	10.723	2,4
Papier- und Pappeverarb.	8.160	1,2	5.517	1,0	3.253	0,7
Druckerei u. Vervielfält.	7.232	1,1	8.970	1,6	8.238	1,8
Lederverarbeitung	11.468	1,7	9.638	1,7	6.269	1,4
Textilgewerbe	77.913	11,3	59.822	10,4	40.545	8,9
Bekleidungs-gewerbe	25.374	3,6	25.213	4,4	19.113	4,2
Nahrungs- und Genussmittelgewerbe	36.509	5,3	31.360	5,5	28.581	6,3

Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen, Stat. Monatsberichte Bergbau und Verarbeitendes Gewerbe, laufend.

Aus der Auswertung der statistischen Berichterstattung über den Verlauf des Jahres 1991 ergibt sich zum Dezember 1991 hinsichtlich der Branchenanteile folgendes Bild:

Gemessen an der Zahl der Unternehmen besitzt der Maschinenbau einen Anteil von 16,3%, der Fahrzeugbau 4,3%, die Elektrotechnik / Elektronik 6,7%, das Textilgewerbe 9,9% und das Bekleidungs-gewerbe 5,8%. Dabei ergeben sich gegenüber

dem Januar 1991 stärkere negative Veränderungen v.a. im Bereich des Textil- und Bekleidungsgebietes.

Hinsichtlich der Beschäftigtenanteile dieser für Sachsen zentralen Branchen weisen der Maschinenbau einen Anteil von 20,5%, der Fahrzeugbau 5,1%, die Elektrotechnik / Elektronik 11,5%, das Textilgewerbe 8,9% und das Bekleidungsgebiet einen Anteil von 4,2% auf. Auch bei dieser Betrachtungsweise ergeben sich Anteilsverluste v.a. für die Textilindustrie.

Aus diesen Daten ist ersichtlich, daß sich im Jahre 1991 Veränderungen in der Wirtschaftsstruktur Sachsens nur zögerlich vollzogen haben. Dominierend ist immer noch der Maschinenbau. Überdurchschnittlich an Bedeutung verloren hat das Textilgewerbe. Beachtenswert ist, daß das Bekleidungsgebiet gegenüber der Textilindustrie gewisse Stabilisierungstendenzen aufweist und offensichtlich bessere Ausgangsbedingungen für den Übergang in marktwirtschaftliche Prozesse besitzt. Ursachen für eine zwiespältige Entwicklung in diesen Industriezweigen sind z.B. - die Nichtwettbewerbsfähigkeit der auf die Produktion von Baumwollstoffen und Garnen spezialisierten Unternehmen, - die Aufnahme von Lohnarbeiten für westliche Firmen im Bereich der Bekleidungsindustrie, - die beginnende Umorientierung auf bestimmte Bekleidungsarten wie z.B. Bekleidung für den gehobenen Bedarf. Positive Beschäftigungsentwicklungen weisen im Verlauf des Jahres 1991 nur der Schienenfahrzeugbau und das Druckerei- und Vervielfältigungsgewerbe auf.

Der für unsere Untersuchung übergeordnete Ballungsraum Chemnitz / Zwickau, der heutige Regierungsbezirk Chemnitz, weist in seiner Wirtschaftsstruktur gegenüber dem Land Sachsen deutliche Spezifika auf. Dazu gehören eine hohe Industriedichte mit 76 Beschäftigten pro qkm nicht nur in den städtischen Agglomerationen, sondern auch in einigen Industrielandkreisen wie z.B. Hohenstein-Ernstthal mit 116 Beschäftigten pro qkm. Die für Sachsen dominierenden Branchen Maschinenbau / Elektrotechnik / Fahrzeugbau wiesen 1989 im Ballungsraum Chemnitz / Zwickau deutlich höhere Beschäftigtenanteile auf als im Landesdurchschnitt.

Eine territoriale Standortbesonderheit bestand in der räumlichen Nähe der Industriebetriebe zu Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen der Wissenschaft und der engen Kooperation zwischen ihnen.

Die Industriebetriebe hatten eine Vielzahl eigener Forschungs- und Entwicklungskapazitäten aufgebaut. Ein dichtes Netz sowohl industrieeigener Forschungs- und Entwicklungskapazitäten, als auch von Wissenschaftseinrichtungen - vor allem technischer Disziplinen - im Regierungsbezirk begünstigte bisher das Zusammenwirken von Wissenschaftseinrichtungen und Industrieunternehmen.

1.2. ZUR ENTWICKLUNG DER WIRTSCHAFTSTRUKTUR IN DER REGION ZWICKAU

Unter der Region Zwickau wird in diesem Zusammenhang die Stadt Zwickau, der Landkreis Zwickau sowie die angrenzenden Kreise Glauchau und Werdau verstanden.

Aus den Daten des Amtes für Statistik, sowie aus eigenen Berechnungen ergibt sich folgendes Bild zur Ausgangsstruktur der Industrie, das sich mit dem des eben beschriebenen Wirtschaftsraumes Sachsen und Chemnitz in den wesentlichen Proportionen deckt.¹

¹ Industriestruktur der Region Zwickau v. Stand 31.12.89, Amt für Statistik der DDR, eigene Berechnungen für Industrie ohne prod. Handwerk

Betriebe, Beschäftigte und Umsatz des Verarbeitenden Gewerbes in der Region Zwickau

Kreis	Betriebe (Anzahl)	Beschäftigte (Anzahl)	Umsatz (1000 DM)
Zwickau-Stadt			
Dez. 1989	65	43.028	n.v.
Jan. 1991	51	12.411	71.553
Juli 1991	48	18.382	68.537
Dez. 1991	48	13.673	182.000
Jan. 1992	45	11.160	93.462
Feb. 1992	44	10.574	72.826
Zwickau-Land			
Dez. 1989	98	11.943	n.v.
Jan. 1991	39	10.381	25.356
Juli 1991	40	9.077	29.187
Dez. 1991	35	6.853	31.737
Jan. 1992	27	5.296	30.646
Feb. 1992	26	5.278	31.933
Glauchau			
Dez. 1989	n.v.	14.712	n.v.
Jan. 1991	46	10.495	23.984
Juli 1991	37	6.845	23.575
Dez. 1991	31	4.405	17.865
Jan. 1992	25	2.956	13.067
Feb. 1992	24	2.775	14.292
Werdau			
Dez. 1989	59	13.384	n.v.
Jan. 1991	39	9.198	17.167
Juli 1991	41	7.487	16.779
Dez. 1991	36	5.132	18.233
Jan. 1992	30	4.211	12.868
Feb. 1992	28	4.120	13.926

Quelle: Stat. Landesamt Sachsen, Statistische Berichte Bergbau und Verarbeitendes Gewerbe, monatlich.

Die allgemeine Abwärtsentwicklung der Wirtschaft Sachsens im Jahre 1991 setzt sich mit einigen regionalen Spezifika auch in der Region Zwickau fort.

Dabei muß für die Region festgestellt werden, daß sich ein allgemeiner Strukturbruch über den Abbau in allen Branchen vollzog. Es kann hier nicht mehr die Rede sein von einem Strukturwandel. Dennoch besteht die Frage, ob es bereits erste Anzeichen für eine positive Entwicklung in bestimmten Industriezweigen oder regional in den verschiedenen Städten und Gemeinden gibt.

Für die einzelnen untersuchten Gebietseinheiten stellt sich dies wie folgt dar:

1 2.1. ZWICKAU STADT

Es zeichnet sich für die Stadt Zwickau ab, daß sie ihren Charakter als bedeutender Industriestandort Westsachsens verliert und auch in Zukunft nicht wieder erlangen wird. Im Jahre 1989 existierten in der Stadt noch 31 Großbetriebe mit jeweils mehr als 500 Beschäftigten. Schwerpunktbereiche in der Industrie und die eigentlichen wirtschaftlichen Standbeine wie Fahrzeugbau, Maschinenbau, Elektrotechnik/Elektronik und Textilindustrie sind durchweg stark reduziert worden, da hier zum Teil auch die Ursachen für verzerrte Strukturen aufgrund einer verfehlten Wirtschaftspolitik in der ehemaligen DDR lagen. Trotz alledem ist eine Reduzierung des gesamten Industriepotentials der Stadt Zwickau auf ca. 32% nach der Beschäftigtenzahl für die weitere Entwicklung der Stadt sehr alarmierend. Chancen für ein Wiedererstarken dieses Industriepotentials sind aus folgenden Gründen sehr problematisch einzuschätzen:

- Für Investitionen in der Industrie werden volkswirtschaftliche Voraussetzungen eher schlechter als besser, daher scheint die Ansiedlung von neuen Großbetrieben kaum möglich. Ein Abflachen der Konjunktur in Gesamtdeutschland läßt das Kapitalpotential von potentiellen Investoren schrumpfen.
- Neue Standorte in der Stadt Zwickau selbst sind nur schwer verfügbar und Altstandorte sind durch ihre Altlastenbehaftung schwer vermittelbar.
- Die Entwicklung des EG-Binnenmarktes und die Schwierigkeiten auf dem Osteuropamarkt erschweren das Wiedererstarken des eigenen Wirtschaftspotentials der Stadt mit seinen teilweise noch im Aufbau befindlichen Unternehmen, da der Konkurrenzdruck international noch härter wird.

Aus den aktuellen Daten für Januar 1992 wird ersichtlich, daß der negative Trend in der Industrie der Stadt weiter verstärkt wird.

Ein Vergleich der Feinstrukturen im Verarbeitenden Gewerbe vom Dezember 1989 und August 1991 zeigt die Schwerpunkte im Beschäftigungsabbau.

a) nach der Zahl der Unternehmen

Zwickau Stadt (1989 = 100%)

Januar	1991	Rückgang auf	78,5%
Juli	1991		73,8%
Dezember	1991		73,8%

b) nach der Zahl der Tätigen Personen

Januar	1991	Rückgang auf	28,8%
Juli	1991		42,7%
Dezember	1991		31,7%

Zur Entwicklung ausgewählter Branchen in der Stadt Zwickau:

Entwicklung der Beschäftigtenzahlen einzelner Industriezweige gemessen am Niveau von 1989 (=100%)

- Bergbau u. verarb. Gewerbe gesamt:		Rückgang auf
	42,4%	
- Chemische Industrie	45,3%	
- Straßenfahrzeugbau	30,7%	
- Elektrotechnik/Elektronik	41,3%	
- Textil- und Bekleidungsgewerbe	39,0%	

Entwicklung der Beschäftigtenanteile an der Zahl der Gesamtbeschäftigten im Bergbau und verarb. Gewerbe der Stadt Zwickau²

Industriezweig	Beschäftigtenanteil in %	
	1989	1991
Chem. Industrie	3,1	3,0
Maschinenbau	4,7	8,3
Straßenfahrzeugbau	47,0	34,1
Elektrotechnik	8,9	8,7
Textil- u. Bekleidung	3,7	6,8

² Eine Differenzierung der Beschäftigung nach Wirtschaftszweigen auf Kreisebene ist für das Verarbeitende Gewerbe nur für August 1991 möglich.

Hier zeigt sich, daß ganz besonders die ehemaligen Standbeine der Wirtschaft vom Beschäftigungsabbau betroffen sind, da die Beschäftigtenzahlen teilweise bis auf ein Drittel gesunken sind.

Die Entwicklung der Beschäftigtenanteile verdeutlicht, daß trotz enormen Abbaus der Straßenfahrzeugbau noch dominiert, nicht zuletzt dadurch, daß sich einige Zulieferunternehmen für die VW-Produktion etablieren konnten und VW-Mosel sukzessive mit dem Aufbau der Beschäftigung am neuen Standort begonnen hat.

Für die wirtschaftspolitischen Handlungsträger der Region muß hier die Frage aufgeworfen werden, wie dem Verfall des Industriepotentials entgegengewirkt werden kann bzw. welcher Stellenwert Industrieproduktion für die Stadt Zwickau in Zukunft haben kann oder soll.

1.2.2. LANDKREIS ZWICKAU

Die Analyse der statistischen Daten für die Landkreise der Region belegt, daß auch hier eine hohe Industriedichte vorhanden war, deshalb konnten die Landkreise Werdau und Glauchau als Industrielandkreise eingeordnet werden. Aufgrund der Datenbasis ist ein analoger Vergleich der Feinstrukturen wie für die Stadt Zwickau nur für den Landkreis Zwickau möglich und nicht für die Landkreise Werdau und Glauchau.

Die Gesamtentwicklung im Landkreis Zwickau verlief im Zeitraum Dezember 1989 - Januar 1992 mit einem Rückgang der Zahl der Unternehmen auf ca. 36% und der Zahl der Tätigen Personen auf 57,4% ebenfalls sehr drastisch.

Besondere Probleme ergeben sich im Landkreis durch die hohe Konzentration von ehemaligen Unternehmen der Textil- und Bekleidungsindustrie, die in einigen Gemeinden den einzigen größeren Arbeitgeber darstellten. Für das Jahr 1992 sind hier weitere negative Entwicklungen zu erwarten, die den Strukturbruch in diesem Bereich voll zum Tragen kommen lassen werden. Die prozentuale Entwicklung der Beschäftigtenzahlen unterscheidet sich hier im Ausmaß des Abbaus in der Textil- und Bekleidungsindustrie. Ursachen für die differenzierte Entwicklung dieser Branchen könnten dabei sein:

- die schnellere Anpassung an Markterfordernisse innerhalb der Bekleidungsindustrie durch Spezialisierung auf besondere Kundenwünsche (z.B. Bekleidung für den gehobenen Bedarf)

- die Annahme von Lohnaufträgen in der Bekleidungsindustrie.

Die prozentuale Entwicklung der Beschäftigtenanteile bringt daher im Bekleidungs-gewerbe einen geringfügigen Zuwachs zum Vorschein, während der Anteil des Textilgewerbes um mehr als 10% gesunken ist.

Entwicklung der Beschäftigung einzelner Industriezweige gemessen am Niveau von 1989:

Straßenfahrzeugbau	Rückgang auf	72,8%
Papier- und Pappeverarb.		40,7%
Textilgewerbe		48,0%
Bekleidungs-gew.		82,7%
Ernährungsgewerbe		14,5%

Entwicklung der Beschäftigtenanteile ausgewählter Wirtschaftszweige an den Gesamtbeschäftigten im Bergbau und im Verarbeitenden Gewerbe

Industriezweig	Beschäftigtenanteil %	
	1989	1991
Maschinen- und Fahrzeugbau	18,2	18,9
Elektrotechnik	8,2	n.v.
Papier- und Pappeverarb.	12,6	7,3
Textilgewerbe	35,8	24,2
Bekleidungs-gewerbe	11,2	13,2
Ernährungsgewerbe	5,7	1,2

1.2.3. LANDKREIS WERDAU

Eine dramatische Situation ergibt sich für den Kreis Werdau mit einem Rückgang in der Zahl der Unternehmen auf 61,0%, aber bei der Zahl der Tätigen Personen auf 38%. Die Daten von Januar 1992 belegen, daß damit die Tahlsole offenbar noch nicht erreicht war, da nochmals weitere 921 Personen ihren Arbeitsplatz zum Jahreswechsel 91/92 verloren. Im Wirtschaftsgutachten der GOPA für die Region Zwickau werden dem Kreis Werdau die geringsten Chancen für eine Wiederbelebung

der Wirtschaft eingeräumt.³ In Werdau besteht das Problem, daß die Stadt von der Straßenanbindung her relativ ungünstig liegt insbesondere in Richtung VW-Werk aber auch in bezug auf die Anbindung an die A4 und die A72.

Außerdem besteht ein Mangel an rasch verfügbaren Gewerbeflächen, da im Kreis Werdau bisher als einzigem Kreis keine Gewerbegebiete erschlossen wurden.

Im übrigen war auch hier die Konzentration der Textilindustrie sehr hoch. Von 24 Unternehmen, die die GOPA im Kreis Werdau befragte, gehörten 6 Unternehmen zur Textilindustrie. Der überdurchschnittlich hohe Abbau in diesem Bereich schlägt sich natürlich auf die Gesamtsituation nieder.

1.2.4. LANDKREIS GLAUCHAU

Die Auswertung der statistischen Daten für den Kreis Glauchau zeigt auch für diesen Kreis eine dramatische Reduzierung der Beschäftigung.

Aussagen über die Entwicklung der Zahl der Unternehmen hinsichtlich des Ausgangsniveaus im Jahr 1989 bis zum Januar 1992 sind hier nicht möglich. Auf Basis der vorliegenden statistischen Informationen läßt sich nur festhalten, daß zwischen Januar 1991 und Dezember 1991 ein Rückgang auf 54,3% stattgefunden hat.

Hinsichtlich der Tätigen Personen ist im Verlauf des Jahres 1991 eine Reduzierung auf 29,9% des Ausgangsniveaus von 1989 festzustellen. Dies ist zwar für alle Kreise der niedrigste Wert. Dennoch muß die Situation des Kreises Glauchau anders eingeschätzt werden als z.B. für den Kreis Werdau.

Glauchau profitiert aus Gründen der günstigeren Lage sehr viel deutlicher von den Spin-Offs der VW-Investition, ein großer Teil des VW-Geländes gehört direkt zu diesem Landkreis.

Die im Landkreis Glauchau entstehenden Gewerbegebiete sind zum Teil schon mit einigen Investoren belegt, die als Zulieferer für die Automobilindustrie als Dienstleistungsanbieter für die Automobilindustrie wie Konstruktions- und Ingenieurbüros oder

³ Vgl. GOPA (1992), Wirtschaftsförderung in der Kreisgemeinschaft Werdau/Glauchau/Zwickau Stadt und Land

Speditions- und Logistikanbieter von den VW-Investitionen direkt oder indirekt positive Impulse erhalten haben.

Die in diesen Gewerbegebieten teilweise schon entstandenen oder noch zu schaffenden Arbeitsplätze können die negative Entwicklung in der Beschäftigungszahl zwar nicht aufhalten, jedoch merklich abschwächen.

An Hand dieser Eckdaten zur strukturellen Entwicklung sollte eine für die gesamte Region abgestimmte Entwicklungskonzeption erarbeitet werden. Dabei muß auch von folgenden Tatsachen ausgegangen werden. Der Strukturwandel altindustrieller Regionen in den neuen Bundesländern ist Teil der übergeordneten Prozesse der Transformation eines Gesellschaftssystems in ein anderes. Dabei wird eine hinreichend regionale Differenzierung in der Anwendung strukturpolitischer Instrumentarien erforderlich. Von besonderer Wichtigkeit ist dabei die Frage, in welche Richtung Umstrukturierungsprozesse geführt werden sollen und über welche endogenen Potentiale diese Region verfügt. Deshalb wird im folgenden auf einige Probleme noch speziell eingegangen, insbesondere auf die Entwicklungsvoraussetzungen ehemaliger Standbeine der Region aus gesamtwirtschaftlicher Sicht.

1.3. ENTWICKLUNG UND ENTWICKLUNGSVORAUSSETZUNGEN DES FAHRZEUGBAUS IN DER REGION ZWICKAU - VOM ABBAU ZUM NEUAUFBAU

Ein entscheidendes Kapitel deutscher Automobilgeschichte wurde seit Beginn des 20. Jahrhunderts in Sachsen geschrieben.

Wie sehr die Region Zwickau durch den Automobilbau geprägt ist, läßt sich daher nur vor dem Hintergrund der historischen Entwicklung des Automobilbaustandortes Zwickau erklären. In keinem anderen Industriezweig äußerte sich die völlige Stagnation und verfehlte Industriepolitik der ehemaligen DDR so kraß, wie an der PKW-Produktion und somit auch am ehemaligen VEB Sachsenring. Als größter Kombinatbetrieb von insgesamt 35 Kombinatbetrieben beschäftigten die Sachsenringwerke Zwickau 1989 noch 11.500 Arbeiter und Angestellte. Das Hauptprodukt, der Trabant P601 wurde von 1964 bis 1991 in fast unveränderter Form produziert und hatte auch in seiner neuesten Version als Trabant 1.1 nach der Wende auf dem

Markt keine Überlebenschance. Betriebsteile des Sachsenringwerkes waren über die gesamte Region verteilt. Aus den Betriebsstättenverzeichnissen der Stadt Zwickau und des Landkreises Zwickau sowie der Ausgangsstruktur der Region Zwickau vom 31.12.89 wird die Anzahl der Betriebe mit 18 und die der Beschäftigten mit 30 208 beziffert. Dabei zeigt sich eindeutig die Dominanz dieses Industriezweiges in der Region bis zur Wende. Zwischen dem VEB Sachsenring und den anderen Kombinatbetrieben bestanden umfangreiche Zulieferbeziehungen, 80 % der gesamten wertmäßigen Zulieferungen wurden durch Kombinatbetriebe geleistet, die zunächst auch nach der Wende bestehen blieben und durch die Einführung der Produktion des Trabant 1.1 in nicht sehr bedeutendem Umfang verändert wurden.

Die Entwicklung im Jahr 1990 dokumentiert, mit welcher Entschlossenheit sich der Wandel in der Zwickauer Automobilindustrie vollzieht. Schon bald nach der Öffnung der Mauer wurden von der VW AG Pläne für Projekte in Sachsen vorgelegt. Der erste Schritt, die Gründung der Volkswagen IFA-PKW GmbH im Dezember 1989, diente der Vorbereitung der Automobilfabrikation in Sachsen. Bereits am 21. Mai 1990 lief der erste in Mosel montierte VW Polo vom Band, während am gleichen Tag unter dem gleichen Dach der dreimillionste Trabant fertiggestellt wurde.

Angesichts dieses Ereignisses könnte man von einem fast nahtlosen Herüberwachsen der alten Trabant-Produktion in die neue Produktion von VW Mosel sprechen, die der Realität jedoch nicht entspricht. Die endgültige Einstellung der Trabantproduktion erfolgte zum 31.3.91 auf Weisung der Treuhandanstalt. Der zeitliche Zwischenraum bis zu diesem endgültigen Aus für die Trabantproduktion war gekennzeichnet durch einen zähen Kampf ums Überleben, der wohl auch beispielhaft für viele ehemalige Unternehmen der DDR-Industrie stehen kann. Trotz einer neuen Wettbewerbsstrategie, die sich mittels Marktsegmentierung vor allem auf die Nachfrager auf dem Osteuropa-Markt orientierte, konnte die Produktion nicht fortgeführt werden. Obwohl durchaus Absatzchancen in einzelnen Marktsegmenten bestanden, konnten Verträge mit der UdSSR, Ungarn und Polen durch das Wegbrechen des Ostmarktes nicht realisiert werden. Eine weitere Ursache für das Scheitern der Trabantproduktion war die Niedrigpreisstrategie bei der ein Verkaufspreis von etwa einem Viertel des Herstellerpreises hätte realisiert werden müssen. Der große Produktivitätsrückstand, der sich z.B. in einer Wertschöpfung pro Mitarbeiter bei Sachsenring von 51,6 TDM im Vergleich zur Volkswagen AG von 94,4 TDM im Jahre 1988 ausdrückt, hätte nur durch hohe Subventionen ausgeglichen werden können. Der Inlandsabsatz war aber in der Zwischenzeit durch den veränderten Automobilmarkt von 65% auf fast Null gesunken. Die eben geschilderten Schwierigkeiten auf

dem Außenmarkt ließen eine Entscheidung für eine Subventionierung in keinem Fall zu. Nach der Einstellung der Produktion erfolgte eine Divisionalisierung, d.h. die schrittweise Aufgliederung in Teilbetriebe und der Verkauf von Teilen an Privatfirmen. So konnten sich auf dem Gelände des Sachsenringwerkes neue Zulieferbetriebe für VW Mosel ansiedeln.

Am 26. September 1990 wurde in Mosel der Grundstein für eine neue Automobilfabrik gelegt. Mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 4,6 Mrd DM bis 1994 ist Volkswagen der größte Investor im neuen Bundesgebiet.

Für dieses Projekt besaß Volkswagen eine gute Ausgangsposition. Seit Mitte der siebziger Jahre bezieht Volkswagen jährlich für rund 50 Mio DM Waren aus der ehemaligen DDR und seit 1988 auch Aggregate aus der Motorenfabrik in Chemnitz. Von den dort im Jahr 1990 gefertigten 231 Tsd. Rumpfmotoren wurden 141 Tsd. Einheiten an Volkswagen geliefert. Ein wichtiges Motiv für das Handeln von VW in Mosel war somit die Fortführung der Zusammenarbeit mit der Automobilindustrie der Region, die nach eigenen Aussagen von VW, dem Konzern einen deutlichen Vorsprung gegenüber Wettbewerbern verschaffte.⁴

Ein weiterer Grund ist das Vorhandensein eines modernen Standortes mit dem neuen Werk in Mosel. Eine entscheidende Rolle spielt nach Auffassung der Verfasserin das vorhandene Potential in Form von langer Erfahrung, Kreativität und Improvisationsvermögen der Techniker und Ingenieure, aber auch der Werker aus den in der Region ansässigen Betrieben des Fahrzeugbaus einschließlich des ehemaligen Sachsenringwerkes. Als Standortvorteil wirkt hier auch die weitgefächerte Struktur und regional relativ starke Konzentration von ehemaligen Zulieferbetrieben des Sachsenringwerkes, welche sich in eine Strategie für die Etablierung von VW in der Region, mittels Umprofilierung als Zulieferer für VW Mosel, einbauen lassen.

Mit der Übernahme der Trabant 1.1 - Produktionsstätte in Mosel zur Fertigung von zunächst VW Polo und dann VW Golf leitete die VW-AG einen Strukturwandel in der Automobilproduktion Sachsens ein. In der Produktionsstätte Mosel I sind derzeit ca. 2000 Personen beschäftigt. Der Produktionsausstoß beträgt täglich ca. 360 Autos vom Typ Golf A2. Mosel I ist ein Unternehmen der Sächsischen Automobilbau GmbH und somit ein Treuhandbetrieb mit 12,5% VW-Anteil.

⁴ VW-AG Geschäftsbericht 1990 , S. 13

Zur Zeit laufen die Vorbereitungen für den Serienanlauf des neuen Golf A3. Mit Beginn der Werksferien 1992 erfolgt die Umstellung der Produktionsanlagen. Voraussichtlich im III. Quartal 1992 steigt die Produktion des A3 auf 350 Wagen täglich. Die Erweiterung der Produktion bedingt eine zahlenmäßige Vergrößerung der Belegschaft, so wird diese bis Mitte 1992 auf etwa 2400 steigen. Nach Aussage von Personalchef Rieckmann wolle man die Mitarbeiter ausschließlich aus der Region gewinnen.

Auf dem Gelände von Mosel II entsteht mit dem Bau von Preßwerk, Rohbau, Lackiererei und Endmontage ein neues Werk, das zur Volkswagen Sachsen GmbH (VWS) gehören wird. Die VWS ist ein 100%iges Tochterunternehmen der VW-AG, zu der u.a. auch das Chemnitzer Motorenwerk gehört. Die Strategie und logistische Planung für das neue Automobilwerk gehen davon aus, daß es im internationalen Wettbewerb notwendig ist, die technologische Wettbewerbsfähigkeit in der Automobilindustrie weiter auszubauen. Um der aggressiven Konkurrenz aus Fernost erfolgreich gegenüber zu treten, setzt VW auf neue Produktionsstrukturen. Die Strategie der "lean production" (schlanken Produktion) birgt dabei ganz entscheidende Chancen für die Entwicklung der Automobilproduktion in der Region, stellt aber auch hohe Anforderungen an den gesamten Infrastrukturbereich, an die Investitions- und Wirtschaftsförderungspolitik der Kommunen sowie an die Beschäftigungs- und Qualifikationspolitik der Arbeitsämter. Zur Logistik der VWS in Mosel gehört, alle Teile mit hoher Komplexität nicht weiter als ca. 6 km vom Einbauwerk produzieren zu lassen, um nicht mit unkontrollierbaren Verkehrsproblemen konfrontiert zu werden, welche eine Just-in-Time-Produktion stocken lassen würden. Bisherige Bemühungen zur Einbeziehung von Zulieferanten aus dem sächsischen Raum zeigen, daß die Volkswagen AG versucht, lokale Zulieferstrukturen zu etablieren. Bis zum August 1992 sollen lokale Systemlieferanten in acht Just-in-Time Lieferprojekte für den Golf A3 eingebunden werden.⁵ Bis zum Erreichen der vollen Produktionskapazität 1994 ist die Fertigung des A3 in großem Umfang mit lokalen Lieferanten vorgesehen, die just-in-time Umfänge sollen dabei auf 50 Projekte in entsprechender Zusammenarbeit mit lokalen Lieferanten ausgedehnt werden. "Lean-production" in

⁵ Sog. System-Module, die von Lieferanten bereits komplett montiert angeliefert werden sind z.B. das Frontend, Tür-/Seitenverkleidungen, die Instrumententafel etc.

Mosel bedeutet in diesem Kontext, daß die Wertschöpfung 1994/95 zu 25% aus der Fertigung von lokalen Lieferanten erfolgt.⁶

Wertschöpfungsanteile	1992	1994/95
Lokale Lieferanten	11%	25%
Eigenfertigung	43%	29%
Verbundfertigung	9%	9%

In einer Grundsatzvereinbarung der Konzernleitung in Wolfsburg mit der Treuhand wurde schon 1990 für das Konzept der neuen Produktion in Mosel folgende Zielrichtung formuliert: "Ziel von VW Sachsen ist es, in Zusammenarbeit mit der IFA-PKW-Firmengruppe eine leistungsfähige, in die internationale Arbeitsteilung eingebundene, Automobilindustrie und Zulieferindustrie im Umkreis von etwa 50 Kilometern aufzubauen, um auf dem weltweiten Automobilmarkt preislich und technologisch konkurrenzfähige Fahrzeuge zu produzieren".⁷

Wie sich das neue Werk in Mosel in den VW-Konzernverbund einordnen wird, welche dispositiven Unternehmensbereiche an den Standort geholt werden oder dort entstehen können, ist jetzt noch nicht zu beantworten. Festzuhalten bleibt, daß mit dem Werk Mosel zum ersten Mal in Deutschland eine zweite Endmontagelinie für den Golf errichtet wurde, die in einem gewissen Spannungsverhältnis zum klassischen Golf-Standort Wolfsburg steht.

1.4. ZUR ENTWICKLUNG DER TEXTIL- UND BEKLEIDUNGSINDUSTRIE IN DER REGION ZWICKAU

Neben dem Maschinenbau ist die Textilindustrie seit jeher die zweite tragende Säule der Industrie Sachsens. Bis 1989 gab es fünf große Kombinate der Textilindustrie mit einem Stammsitz in Sachsen. Allein drei davon hatten ihren Sitz im Bezirk Chemnitz und beschäftigten insgesamt ca. 145.000 Personen. In Sachsen bot die Textil- und Bekleidungsindustrie 1989 etwa 220.000 Arbeitern und Angestellten einen Arbeitsplatz. Diese Beschäftigtenzahlen verteilten sich auf eine sehr große Zahl von Arbeits- und Produktionsstätten mit teilweise stark ausgeprägten regionalen

⁶ Olbricht, C. (1992), Material zur Konferenz "Chancen und Risiken der Entwicklung in der Automobilregion Zwickau", veranstaltet von FAST e.V., FU Berlin und TH Zwickau am 28.4.1992

⁷ VW-AG, Geschäftsbericht 1990, S.13

Konzentrationen. Ganze Landstriche bzw. Städte und Gemeinden lebten zu einem großen Teil nur von diesem Industriezweig. Somit konzentrieren sich die Strukturprobleme in dieser Branche auch an diesen regionalen Schwerpunkten.

Allein drei von fünf großen Kombinatn der Textilindustrie hatten ihren Sitz in Chemnitz:

Die großen Kombinate der Textilindustrie (Stand 31,12.87)⁸

Rang	Kombinat	Ort	Besch	Selbst. Betriebe	Arbeitsstätten	Prod.-stätten
1	Baumwolle	Chemnitz	69039	26	831	528
2	Trikotagen	Chemnitz	51468	51	850	598
3	Deko	Plauen	36301	56	966	731
4	Wolle und Seide	Meerane	38630	21	469	287
5	Technische Textilien	Chemnitz	23910	20	310	252

Organisatorisch hat sich nach der Wende eine Veränderung ergeben, die Kombinate wurden 1990 im Verband der Baumwollindustrie Sachsens und Thüringens vereinigt, der 52 Mitgliedsunternehmen hatte, davon hatten 34 Unternehmen ihren Standort in Sachsen.

Die Entwicklung dieser Branche in Sachsen und in der Region Zwickau seit der Wende und auch für die Zukunft muß vor dem Hintergrund der Entwicklung in den alten Bundesländern und auf dem Weltmarkt betrachtet werden.

In den alten Bundesländern und darüber hinaus in Westeuropa begann bereits in den 60er Jahren ein Schrumpfungsprozeß in der Textil- und Bekleidungsindustrie. In den vergangenen zehn Jahren schrumpfte in der westdeutschen Textil- und Bekleidungsindustrie die Zahl der Arbeitsplätze um ein Drittel. Wenn auch bedingt durch die Markterweiterung durch die deutsche Einheit in den letzten beiden Jahren Umsatzsteigerungen erzielt werden konnten, so ist die Textilindustrie auch heute in den alten Bundesländern keine boomende Branche. Die Konkurrenz auf dem Weltmarkt ist groß in dieser von Modeströmungen geprägten Branche. Die Billigeinfuhren aus Asien machen ihr trotz der im Welttextilabkommen vereinbarten Importquoten zu schaffen.

⁸ Deutscher Industrie- und Handelstag (DIHT, 1990), Die neuen Bundesländer: Produktionsstandort Sachsen, Bonn

Vor diesem Hintergrund bestehen für die Unternehmen der Textilindustrie in Ostdeutschland sehr schwierige Entwicklungsvoraussetzungen. Seit der Wende vollzieht sich in Ostdeutschland daher ein geradezu dramatischer Umbruch in der Textil- und Bekleidungsindustrie. Der Strukturwandel vollzieht sich in den neuen Bundesländern mit einem rasanten Tempo in nur wenigen Monaten als Strukturbruch, weil Märkte in kurzer Zeit im Inland und auch in Osteuropa wegfielen. Von der Textilproduktion wurden früher etwa 70 % im Inland abgesetzt. Von dem Rest ging etwa die Hälfte in die UdSSR. Westdeutsche Versand- und Kaufhausketten, die ihre Niederlassungen und Vertriebseinrichtungen in den neuen Bundesländern einrichten, haben ihre Zulieferbeziehungen innerhalb Westeuropas und in Billiganbieterländern zum größten Teil beibehalten. Der Spielraum für Investitionen westdeutscher Unternehmen ist nach Aussagen des Branchenverbandes gering, da in den alten Bundesländern Überkapazitäten vorhanden sind und die Eigenkapitaldecke der meisten Betriebe sehr dünn ist. Die Branche ist mittelständisch geprägt und abgesehen von wenigen großen Unternehmen rangieren die meisten ganz unten mit teilweise fünf bis 20 Mio DM Umsatz.⁹

Aus diesem Grund sind also größere Investitionen in Unternehmen der Region durch westdeutsche Firmen nur in sehr geringem Umfang wenn überhaupt zu erwarten. Entwicklungschancen sind in den Unternehmen zu sehen, die von der Treuhand als sanierungsfähig eingestuft wurden und eventuelle Marktnischen ausfüllen können. Größere Überlebenschancen bestehen hierbei hauptsächlich in der Fertigung von Heimtextilien, die mit dem Ingangkommen der Baukonjunktur stärker nachgefragt werden. Weiterhin sind technische Gewebe und Garne interessant, Segmente, denen im Westen ebenfalls, angesichts der höheren Umweltaufgaben, nennenswerte Wachstumsaussichten beigemessen werden.

Von ehemals ca. 318.000 Beschäftigten in beiden Industriezweigen vor der Wende waren im Dezember 1991 nur noch ca 60.000 (59.658 in der Statistik) übriggeblieben, was einem Rückgang der Beschäftigung auf 25 % entspricht. Damit geht es in dieser Branche nicht mehr, wie Wirtschaftsminister Schommer fordert, um die Erhaltung von Kernbereichen in der Textil- und Bekleidungsindustrie, sondern um einen Rest, der ebenfalls stark bedroht ist. Es fehlt nach Aussagen des Wirtschaftsministeriums immer noch eine klare Konzeption zum Erhalt der sächsischen Textilstandorte. Der durch eine Krise bedingte Überkapazitätsabbau in Europa dürfe nicht ausschließlich zu Lasten der Beschäftigten in den neuen Bundesländern gehen. Die

⁹ Frankfurter Rundschau Nr.75, April 1991

Treuhand wird daher vor allem von den Gewerkschaften zu einer Kurskorrektur aufgefordert und soll den Sanierungsauftrag stärker betonen. Angesichts des Falls der Plauener Spitze GmbH werde jedoch am Willen der Politik zur Hilfe für besonders bedrohte Regionen gezweifelt.

Für die Region Zwickau liegen für den Zeitraum Ende 1989 bis Ende 1991 keine statistisch auswertbaren Daten zur Entwicklung der Textil- und Bekleidungsindustrie vor. Auch im Jahr 1992 wird der Beschäftigungsabbau weiter andauern, da mit dem Auslaufen der Kurzarbeiterregelung mit weiteren Entlassungen zu rechnen ist.

1.5. ZUR GEWERBEHOFPOLITIK

Für die Region Zwickau spielen neue Standorte für Gewerbetreibende und Industriebetriebe eine bedeutende Rolle, da viele ehemalige Standorte stark mit Altlasten behaftet sind.

Die **Stadtverwaltung Zwickau** unterbreitete Vorschläge zur Schaffung neuer Gewerbestandorte in einem Papier, das auf der Westsachsenschau im Sommer letzten Jahres einer breiten Öffentlichkeit übergeben wurde. Darin sind Flächen für insgesamt 12 neue Gewerbegebiete vorgesehen in einem Umfang von mehr als 1 Mio qm. Alle Gewerbegebiete werden verkehrsgünstig entweder direkt an Fernverkehrsstraßen und Hauptverkehrsadern der Stadt bzw in deren Nähe plaziert. In der Realisierungsphase befindet sich zur Zeit nur ein Gebiet an der B 173 nach Plauen, das Gewerbegebiet Maxhütte. Die Stadt hat bereits umfangreiche Erschließungsarbeiten geleistet, wofür 6,5 Mio DM Fördermittel eingesetzt wurden. Eine Zufahrtsstraße zur B 173 ist bereits fertiggestellt. Für die ca. 17 Hektar große Fläche liegen 24 Bewerbungen von Investoren vor. Unter ihnen befinden sich hauptsächlich Firmen aus Zwickau und einige Firmen aus den alten Bundesländern . Die Erschließungsarbeiten konnten aus den Fördermitteln bestritten werden und die Unternehmen werden damit von Erschließungskosten freigestellt. Damit ist die Stadt in der Lage, die bereits eingeordneten Flächenparzellen zu günstigen Bedingungen zu vergeben. Insgesamt sollen einmal ca. 800 Arbeitsplätze in diesem Gewerbegebiet geschaffen werden.

Für ein weiteres Gewerbegebiet an der Kopernikusstraße wurde mit der Erarbeitung des Bebauungsplanes begonnen. Nach Angaben des Wirtschaftsförderamtes der Stadt Zwickau ist die Vorbereitungsphase für dieses Gebiet weit fortgeschritten. Aus Presseveröffentlichungen geht hervor, daß hier ein Standort der Pharmazeutischen Industrie entstehen soll. Die Zwickauer Firma ISIS-Chemie plant eine neue Produk-

tionstätte, da der alte Standort nicht mehr ausreicht und auch von der Bausubstanz her sehr verschlissen ist. Die ISIS-Chemie wird eine Fläche von 6 ha erhalten wovon zunächst 3 ha bebaut werden. Somit wird ein großes Areal für Erweiterungen gleich mit eingeplant.

Plaunungsseitig in der Vorbereitung befindet sich ebenfalls ein Gewerbegebiet an der Dresdner Straße, das als weiterer Standort für eine hauptsächlich gewerbliche Nutzung angedacht ist.

Die Stadt Zwickau verfolgt mit ihrer Gewerbegebietspolitik zwei wesentliche Zielrichtungen:

Die Stadt Zwickau soll als wirtschaftsstarkes Zentrum der Region Zwickau ausgebaut werden. Da die ehemalige Industriestruktur mit hauptsächlich Großbetrieben wegbrach und für die Zukunft nicht wieder aufgebaut werden kann, sollte die Hauptzielrichtung die Ansiedlung neuer mittlerer und kleinerer Unternehmen sein in einer sehr vielfältigen Struktur. Daneben gilt es natürlich auch vorhandene Unternehmen zu erhalten und in ihrer Umstrukturierung zu unterstützen.

Daraus ergibt sich die Hauptaufgabe für die Wirtschaftspolitik, Raum zu schaffen für mittelständische Unternehmen und kleinere Betriebe, die sich in Zwickau ansiedeln wollen oder vorhandene Standorte erweitern wollen. Das Amt für Wirtschaftsförderung sieht als seine wichtigste Aufgabe die Flächenbereitstellung für Investoren. Um den Interessen von potentiellen Investoren und bereits vorhandenen Bewerbern für Standorte entgegen zu kommen, will die Stadt daher möglichst viele Gewerbegebiete in kommunalen Besitz bringen und erschließen, damit sie zu sehr günstigen Bedingungen an die Bewerber verkauft werden können. Darauf sind nämlich hauptsächlich Unternehmen aus dem produzierenden Gewerbe angewiesen. Die Erfahrungen aus den alten Bundesländern zeigen, daß Unternehmen aus dem Bereich Handel und Dienstleistung in der Lage sind, auch höhere Grundstückskosten zu tragen. Von besonderer Bedeutung für die Stadt ist aber die Schaffung von neuen Standorten der gewerblichen und industriellen Produktion.

Angesichts des großen Flächenpotentials, das mit diesen 12 Gewerbegebieten von der Stadt bevorratet werden wird, kann man sicher nicht mehr von einem Fehlen von Gewerbeflächen sprechen. Flächen, die sich für die Ansiedlung von Gewerbe eignen, gibt es somit genügend. Problematisch ist der Aufwand, der zu ihrer Erschließung betrieben werden muß, was von der Stadt in kurzer Zeit nicht zu bewäl-

tigen ist. Für die meisten angedachten Gewerbegebiete sind Erschließungsarbeiten in den Bereichen Wasser, Abwasser, Gas und Wärme vorzunehmen. Straßenanschlüsse sind meist vorhanden, in einigen Fällen jedoch ausbaubedürftig. Als weiteres Problem erscheint auch die Tatsache, daß bei vielen Gewerbegebieten noch keine Einordnung in die Flächennutzungsplanung der Stadt erfolgte. Ursache dafür ist die ungeklärte Eigentumsfrage, denn viele Gewerbegebiete befinden sich auf Flächen in Privatbesitz oder weisen Besitzansprüche von mehreren Seiten auf. Die für die Schaffung günstigste Eigentumsform, das kommunale Eigentum, besteht nur bei zwei ausgewiesenen Gewerbegebieten, bei den Gebieten Maxhütte und Lengnenfelder Straße.

Erste Stichproben aus einer Umfrage bei Unternehmen der Zwickauer Region vom März 1992 ergaben Informationen über Reaktionen von Unternehmen, die sich investitionswillig zeigten jedoch die Einordnung in die Flächennutzungsplanung bzw. Bebauungsplanung der Stadt noch anmahnten. In einigen Fällen wurde auch die Preispolitik der Kommunen kritisiert, die Gewerbeflächen zu teuer ausweisen würden.

Aus den Vorstellungen der Stadtverwaltung Zwickau gehen keine Informationen darüber hervor, ob eine Koordinierung von Investitionsinteressenten für bestimmte Gewerbegebiete erfolgen kann und ob für bestimmte Gewerbegebiete dabei Spezialisierungsrichtungen angedacht sind. Von besonderem Interesse ist dabei die Frage der Proportionen zwischen Produktionsstandorten und Handelsstandorten.

Im **Landkreis Zwickau** sind insgesamt 24 Gewerbegebiete angedacht. Ganze fünf davon sind bereits erschlossen, zum Teil auch dadurch, daß ehemalige Standorte von Landwirtschaftsgenossenschaften und deren Gebäudesubstanz genutzt bzw. umfunktioniert wurden, wie z.B. für Handelseinrichtungen in Hirschfeld und Schönfelds.

Nach Angaben der GOPA planen etwa 2/3 aller in der Kreisgemeinschaft Zwickau-Werdau-Glauchau ansässigen Mittel- und Kleinbetriebe z.T. größere Investitionen, wofür Gewerbeflächen benötigt werden.¹⁰

Kritikwürdig erscheint in diesem Zusammenhang der Umstand, daß ein großer Teil der im Landkreis Zwickau angedachten Gewerbegebiete auf Flächen ausgewiesen

¹⁰ GOPA-Zwischenbericht a.a.O. Dez. 1991, S. 9

wurde, die sich in Privatbesitz befinden. Damit sind Probleme für die Realisierung vorprogrammiert. Da Gewerbeflächen relativ schnell bereitgestellt werden müssen, ist es besser auf kommunale Flächen zurückzugreifen und diese als erste zu erschließen. Weiterhin sollte die Zahl der ausgewiesenen Gebiete nicht zu hoch sein. Der hohe Planungs- und Erschließungsaufwand zwingt die Kommunen sowieso, sich auf einzelne Projekte zu konzentrieren und überhöhte Erwartungen der Öffentlichkeit werden vermieden.

Positiv einzuschätzen ist, daß bereits Vorstellungen über eine vorgesehene Spezialisierung für die einzelnen Gebiete in den einzelnen Kommunen des Landkreises Zwickau bestehen und somit eine Chance gegeben ist, vorhandene sowie künftige Investitionsinteressen in eine Richtung zu lenken und zu koordinieren.

Das Amt für Wirtschaftsförderung beim Landrat Zwickau orientiert die Gemeinden auf eine durchschnittliche Fläche von 3-5 ha. Bei der Vermittlung von Investitionsinteressenten in die einzelnen Kommunen wird auf die angedachten Spezialisierungsrichtungen hingearbeitet. Die Planungshoheit über die Gewerbegebiete haben jedoch die Kommunen, so daß hier nur beratend Einfluß genommen werden kann. Eine regelmäßige Zusammenarbeit der Kommunen auf diesem Gebiet erscheint daher als notwendige Voraussetzung, um Verzerrungen in der Wirtschaftsstruktur und eine Zersiedelung des Landkreises zu verhindern.

Im Landkreis dominierten bisher Interessenten aus dem Handel, die auch am häufigsten bereit waren, alte Standorte zu nutzen. Einige Gebiete sollen dem Handwerk und Gewerbe vorbehalten werden. Oftmals sind es gerade kleinere und mittlere Unternehmen aus diesem Bereich, die auf Vorleistungen in der Gewerbehofpolitik angewiesen sind. Ihre Investitionskraft ist meist mit der Durchführung von Baumaßnahmen für neue Produktions- oder Verkaufsgebäude erschöpft. Zügig vorankommende Erschließungsmaßnahmen im Infrastrukturbereich von kommunalen Gewerbegebieten können hier wesentliche Erleichterungen für Investitionen im Bereich Handwerk und Gewerbe bringen.

Das Gewerbegebiet Reinsdorf ist im Landkreis Zwickau zur Zeit das einzige auf Handwerk und Gewerbe spezialisierte Gebiet, das sich in der Erschließung befindet. Die Gemeinde Reinsdorf ist auch die einzige Gemeinde, die Fördermittel aus der Gemeinschaftsaufgabe "Zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" er-

hält. Das Gewerbegebiet Reinsdorf beträgt etwa 23,5 ha Fläche und soll ca. 500 Arbeitsplätze schaffen. Das Investitionsvolumen beläuft sich auf ca. 85 Mio DM.¹¹

Im **Landkreis Glauchau** befindet sich zur Zeit ein Gewerbegebiet in Meerane in der Erschließung. Etwa 3500 Arbeitsplätze entstehen in dem 138 ha großen Gewerbegebiet am Rande der Stadt zwischen Autobahn und B 93. Bereits unter Dach und Fach sind Verträge mit 13 Investoren, die 650 Personen Arbeit bieten werden. Bis Ende 1992 werden etwa 500 Arbeitsplätze wirksam werden, deren Zahl bis Mitte 1993 auf etwa 1600 ansteigen wird und dann pro Jahr um weitere 700 bis 800 Arbeitsplätze wachsen soll. Wesentlich erleichtert worden ist die Realisierung des Gewerbegebietes dadurch, daß die Stadt die gesamte Fläche gekauft hat. Zwischen dem Aufstellungsbeschluß Ende März 1991 und dem Baubeginn im Oktober 1991 verging nur ein halbes Jahr, was einen Rekord im Vergleich zu Planungs- und Realisierungszeiten in den alten Bundesländern von oft mehreren Jahren darstellt.

Weiterhin ist geplant, daß im Rahmen der Wirtschaftsförderung Glauchau ein Gewerbegebiet in der Auesiedlung, ein Technologiepark in Glauchau Schönbornchen und ein Industrie- und Gewerbegebiet in Glauchau Jerisau/Lipprandis entstehen. Für das Gewerbegebiet Auesiedlung, welches eine direkte Anbindung an die B 175 hat, sind Hotel-, Kongreß- und Handelseinrichtungen geplant. Die Entwicklung des Gewerbegebietes ergänzt günstig den Aufbau des Industrie- und Gewerbegebietes Jerisau/Lipprandis und das Gewerbegebiet Schönbornchen. Im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Entwicklung der Region spielt dieses Gewerbegebiet durch seine verkehrstechnisch günstige Anbindung eine wesentliche Rolle.

Das Gewerbegebiet Technologiepark Schönbornchen liegt östlich von Glauchau und verfügt über eine günstige Lage an der B 175, die Glauchau mit dem Fahrzeugwerk Mosel und der Stadt Zwickau verbindet. Unter anderem sollen dort entstehen:

- Planungs- Konstruktions- und Ingenieurbüros,
- Büro- und Kopiertechnik
- Elektronikteilefertigung.¹²

Im Industrie und Gewerbegebiet Jerisau/Lipprandis, welches nördlich der Stadt Glauchau an der B 175 vorgesehen ist, sollen z.B. entstehen:

¹¹ Vgl. Breuer, Carola (1991), Erarbeitung von Regionalanalysen als Grundlage für die Ableitung von Maßnahmen der regionalen Wirtschaftsförderung, Diplomarbeit TH Zwickau, S. 28

¹² Vgl. LOGPLAN (1991), Industriestadt, S. 24

- Zulieferindustrie für den Automobilbau,
- zentrale Ersatzteillager für den Automobilbau,
- Speditions- und Logistikunternehmen,
- Großmärkte für den Industriebedarf.

Weiterhin ist vorgesehen, daß Nebengleise vom Bahnhof Glauchau zu diesem Gebiet verlegt werden und dort ein Umschlagsplatz entsteht.

2. ARBEITSMARKT- UND QUALIFIZIERUNGSASPEKTE IN DER REGION ZWICKAU

2.1. GESPALTENER ARBEITSMARKT IN DEUTSCHLAND

1990 und 1991 hat sich der Arbeitsmarkt in den alten und neuen Bundesländern sehr unterschiedlich entwickelt. Während in den alten Bundesländern aufgrund der "Vereinigungskonjunktur" ein Abbau der Arbeitslosigkeit einsetzte, nahm die Arbeitslosigkeit in Ostdeutschland im Zuge der Integration dieses Wirtschaftsgebietes in Weltmarktzusammenhänge stark zu. Niedergehende Wirtschaftszweige, Teilliquidierungen von Betrieben, Massenentlassungen trieben die Arbeitslosenzahlen in die Höhe. Gleichzeitig wurden im Verlauf des Jahres 1991 in Ostdeutschland knapp 400.000 ABM-Plätze geschaffen, 410.000 Teilnehmer in Fortbildungsmaßnahmen registriert und 1,1 Mio Personen befanden sich zum Jahresende 1991 in Kurzarbeit. Die unterschiedlichen Entwicklungen auf den Arbeitsmärkten in West- und Ostdeutschland wurden unter dem Begriff "gespaltener Arbeitsmarkt" zusammengefaßt.

Das Ungleichgewicht auf dem Arbeitsmarkt kann durch die weitere Umstrukturierung in den neuen Bundesländern noch zunehmen. Dieser Umstrukturierungsprozeß ist verbunden mit der Schrumpfung ganzer Industriezweige, die in ihrer regionalen Verteilung zur Verschärfung von Disparitäten beitragen.

Die zentrale Herausforderung der nahen Zukunft resultiert daraus, daß der Abbau alter und der Aufbau neuer Arbeitsplätze nicht parallel ablaufen werden. Besonders bedeutsam für die Entstehung neuer Arbeitsplätze wird sein, wie schnell der Anpassungsprozeß in den neuen Bundesländern hin zu einer wettbewerbsfähigen Wirtschaft gelingt. Erheblich ändern dürfte sich die Erwerbsbeteiligung. Wanderungen und Pendlerströme haben bereits beachtliche Größenordnungen erreicht.

Über die Wanderungssalden in Sachsen hat das Statistische Landesamt erste Erhebungen durchgeführt, die sich auf den Zeitraum des Jahres 1990 und die ersten drei Quartale des Jahres 1991 beziehen. Danach betrug der Wanderungssaldo 1990 -118.000 Personen. Von diesem negativen Wanderungssaldo wurden knapp 95.000 Personen an die alte Bundesrepublik abgegeben. Der Wanderungsverlust in der Region Zwickau, inklusive Glauchau und Werdau, beläuft sich auf knapp 8.000 Personen. Die Stadt Zwickau erleidet dabei den höchsten Verlust mit 3.500 Personen. Generell sind in Sachsen die Landkreise (78.000 Personen) stärker als die Stadtkreise (40.000 Personen) von den Wanderungsverlusten betroffen. Bei der Alterszusammensetzung der Verluste zeigen sich deutliche Schwerpunkte bei den unter 25jährigen und bei den 25-50jährigen Personen. In den ersten drei Quartalen

beläuft sich der negative Wanderungssaldo in Sachsen auf knapp 41.000 Personen, wobei die Verluste im dritten Quartal wieder stärker werden. Die Region Zwickau verliert in diesem Zeitraum knapp 2.500 Personen, wobei im dritten Quartal im Landkreis Zwickau ein positiver Saldo von 1 Person zu verzeichnen ist. Insbesondere Bayern und Baden-Württemberg profitieren von den Wanderungsverlusten Sachsens.¹³

Besserungstendenzen in der Wirtschaftsentwicklung dürften erst mittelfristig durchschlagen. Erforderlich werden daher prognostische Aussagen zur künftigen kurz-, mittel- und längerfristigen Entwicklung von Beschäftigung, Erwerbspotential und Arbeitslosigkeit für das gesamte Bundesgebiet. Diese prognostische Herausforderung wird dadurch erschwert,

- daß bisher nur in wenigen Fällen Daten vorliegen, die mit denen der bisherigen Bundesrepublik vergleichbar sind und zusammengefaßt werden können,
- daß in den neuen Bundesländern eine Marktwirtschaft mit einem funktionierenden Arbeitsmarkt erst im Entstehen begriffen ist,
- daß es noch keine Erfahrungen über die Auswirkungen und Zusammenhänge gibt, die mit einem derart abrupten und fundamentalen Systemwechsel verbunden sind.

Wesentlich mehr und bessere Informationen werden in den neuen Bundesländern über Prognosen zur Veränderung der Wirtschaftsstruktur benötigt, die große Veränderungen in den Erwerbstätigenzahlen nach Wirtschaftsbereichen auslösen wird. Erste Prognoseergebnisse über die Veränderung der Verteilung der Erwerbstätigen auf verschiedene Wirtschaftszweige auf Basis eines IAB/Prognos-Szenarios für den Zeitraum 1987 - 2010 sind ungenügend veröffentlicht. Danach werden die Erwerbstätigen in den Bereichen der personenbezogenen Dienstleistungen, der staatlichen Dienstleistungen, bei den Versicherungen und bei der Nachrichtenübermittlung zunehmen, während die Erwerbstätigen in den Produktionssphären und produktionsnahen Diensten abnehmen. Inwieweit diese Projektionen nur eine Übertragung von seit längerem sich abzeichnenden Trends entwickelter Marktwirtschaften auf ost-

¹³ Vgl. Statistisches Landesamt Sachsen (1991); *Wanderung in Sachsen, Statist. Berichte*, Dresden

deutsche Strukturen darstellen und inwieweit sie für die dortigen Verhältnisse tragfähig sind muß sich zeigen.¹⁴

2.2. ARBEITSMARKTENTWICKLUNG IN SACHSEN UND IN DER REGION ZWICKAU

Obwohl Sachsen von den neuen Bundesländern die besten Voraussetzungen für einen Start in die Marktwirtschaft nachgesagt wurden, erwiesen sich viele Betriebe auch in den "Paradebranchen" Maschinenbau und Elektrotechnik/Elektronik nur unter der Prämisse des massiven Beschäftigungsabbaus als überlebensfähig.

Eckdaten des Arbeitsmarktes in Sachsen

Merkmal	April 91	Dezember 91	April 92
Arbeitslose Bestand			
Monatsende	218.479	276.766	320.499
darunter:			
Frauen	128.965	178.005	211.310
Jugendliche	9.415	8.282	6.916
Alleinerziehende	11.848	14.126	15.560
Aloquote insg.	8,3	10,5	13,8
Männer	6,7	7,4	9,0
Frauen	10,0	13,7	19,0
Kurzarbeiter			
-Monatsmitte	659.268	313.223	154.666
Eintritte in berufl. Weiterbildung im Monat	19.110	29.196	26.607
ABM/Monatsende	20.108	108.686	103.714

Quelle: Stat. Landesamt Sachsen, Statistische Berichte AVI/S-m 04/92, April 1992

Im Bereich des Arbeitsamtsbezirks Zwickau, der auch die umliegenden Landkreise Hohenstein-Ernstthal und Stollberg umfaßt, sind im April 1992 35.442 Personen als arbeitslos gemeldet, was einer Arbeitslosenquote von 17,1% entspricht. Der Bestand an Arbeitslosen hat sich im Verlauf des Jahres 1991 und in den ersten Monaten des Jahres 1992 schrittweise, markiert durch die Entlassungstermine Juli 1991 und Januar 1992, erhöht.

¹⁴ Vgl. Klauder, W. / Kühlewind, G. (1990), Längerfristige Arbeitsmarktperspektiven in einem zusammenwachsenden Deutschland, IAB-Kurzbericht 6/90

Arbeitsmarktentwicklung in der Region Zwickau

	Arbeitslose	Frauen	Jugendliche	Al.-quote
Zwickau- Stadt u.Land				
August 91	10.365	6.807	434	9,8
Dezember 91	10.869	7.429	295	10,3
März 92	12.593	8.612	1.360	13,3
Werdau				
August 91	4.940	3.377	175	13,8
Dezember 91	4.985	3.517	105	13,9
März 92	6.155	4.276	625	21,5
Glauchau				
August 91	4.199	2.523	220	12,2
Dezember 91	4.292	2.793	123	12,5
März 92	5.386	3.727	640	19,3

Quelle: Arbeitsamt Zwickau, Arbeitsmarktberichte laufend

Besonders problematisch wirkt sich die Arbeitsmarktentwicklung in den ländlich strukturierten Kreisen Werdau und Glauchau aus. Hier liegt die Arbeitslosenquote deutlich höher als im Bereich des Stadt- und Landkreises Zwickau. Der Anteil der arbeitslosen Frauen beträgt in allen Kreisen im März 1992 nahezu 70%. Zur Entlastung des Arbeitsmarktes wurden in der Region Zwickau knapp 7.700 ABM-Plätze eingerichtet. Bei den Maßnahmen zur beruflichen Weiterbildung wurden im Jahr 1991 24.500 Eintritte verzeichnet, wobei das Arbeitsamt Zwickau verstärkt auf die Einrichtung längerfristiger Maßnahmen, die mit einem anerkannten Abschluß enden, orientiert.

Zum Jahresende 1991 war die Zahl der Kurzarbeiter zurückgegangen und betrug im Dezember 25.200. Bei 31% der Kurzarbeiter betrug der Arbeitsausfall über 75%. Den Hauptschwerpunkt der Kurzarbeit bildete die Textil- und Bekleidungsindustrie.

2.3. Qualifikationsstruktur, Qualifikationsbedingungen- und erfordernisse in der Zwickauer Region

Für die weitere Entwicklung des Arbeitsmarktes in den ostdeutschen Regionen wird der Qualifizierung der Arbeitskräfte und ihrer Anpassung an marktwirtschaftliche Bedingungen ein hoher Stellenwert zugemessen. Generell läßt sich festhalten, daß die Bereitschaft, sich neuen Qualifikationsanforderungen zu stellen, durchaus vorhanden ist, aber eine Koordination zwischen vorhandenen Qualifikationsmöglichkeiten und regionalen Qualifikationsnotwendigkeiten häufig nicht erfolgt und für die Betroffenen auch nicht ersichtlich ist.

In der Region Zwickau liegt eine Übersicht über die Qualifikationsstruktur der Beschäftigten nur für die Jahre 1980 und 1986 vor, aktuellere Daten sind nicht verfügbar.

Qualifikationsstruktur in der Region Zwickau¹⁵

	1980 %	1986 %
Arbeiter u. Angestellte	100	100
Hochschulkader	6,7	7,3
Fachschulkader	11,6	12,0
Meister	2,7	3,1
Facharbeiter	60,5	65,2
Teilberufsausbild. o. ohne Berufsausbildung	18,5	12,4

Quelle: Nestler, A. (1988)

Aus den vorliegenden Daten ist erkennbar, daß das Qualifikationsniveau in der Region Zwickau als hochentwickelt bezeichnet werden muß. Allerdings muß auch konstatiert werden, daß sich der gesamte Bildungsbereich in einer schweren Anpassungskrise an neue Lehr- und Ausbildungsinhalte befindet und die vorhandenen

¹⁵ Vgl. Nestler, A. (1988), Konkretisierung der Anforderungen an die territoriale Rationalisierung aus der Sicht der Entwicklung des Arbeitsvermögens in der Stadt Zwickau, Diplomarbeit TH Zwickau

Strukturen sich erst in bestimmte, klar umrissene Richtungen ausdifferenzieren müssen. Unter welchen Bedingungen der "Unsicherheit" die Bildungsinstitutionen aktuell agieren, verdeutlichen die folgenden Ausführungen.

2.3.1. HOCHSCHULWESEN

Nach der Wende gab es erfolgsversprechende Überlegungen und erste Aktivitäten, in Zwickau aus der bestehenden Technischen Hochschule und der Pädagogischen Hochschule eine Universität zu gründen. Mit dem sächsischen Hochschulstrukturgesetz wurde entschieden, daß die Pädagogische Hochschule in die Technische Universität Chemnitz/Zwickau eingegliedert wird. In diese Einrichtung werden integriert die Studenten des bisherigen Pädagogischen Institutes Auerbach, das bisher Unterstufenlehrer ohne Abitur ausgebildet hatte.

Im März 1992 beschloß der Sächsische Landtag das Hochschulstrukturgesetz des Freistaates Sachsen. Im § 2 des Gesetzes heißt es, daß es künftig eine gemeinsame Technische Universität mit den Standorten Chemnitz und Zwickau geben wird. Der Senat der TU Chemnitz hatte aber gefordert, als künftigen Standort nur Chemnitz vorzusehen und die Ausbildungskapazitäten der PH Zwickau dorthin zu verlagern. Somit ist die Ausbildungsstruktur der TU Chemnitz/Zwickau zu klären. Bisher studieren 1000 Studenten an der PH Zwickau. Die Anzahl der Studenten könnte verdoppelt werden, zumal mit der neuen Schulstruktur ein großer Bedarf an Lehrkräften für die Fremdsprachenausbildung entsteht.

Gegenwärtig werden Konzeptionen erarbeitet, um die Technische Hochschule Zwickau in eine Fachhochschule des Typs 2000 umzuwandeln. Folgende Studiengänge sind ab September 1992 für die Ausbildung vorgesehen:

- Kraftfahrzeugtechnik
- Maschinenbau/Entwicklung und Konstruktion
- Produktionstechnik
- Wärme- und Umwelttechnik
- Mathematik
- Informatik
- Physikalische Technik
- Elektrotechnik
- Betriebswirtschaftslehre
- Wirtschaftsingenieurwesen

Sehr schwer läßt sich dabei prognostizieren, wieviele Abiturienten sich für eine universitäre Ausbildung, wieviele für eine Fachhochschule und wieviele für eine andere

Berufsausbildung entscheiden. Ob mit den gegenwärtig hohen Bewerbungen um eine Gymnasialausbildung in einigen Jahren die Studentenzahlen explodieren, läßt sich gegenwärtig kaum abschätzen.

2.3.2. BERUFSAUSBILDUNG

Die Umstellung des ostdeutschen Ausbildungssystems auf das Berufsbildungsgesetz stellt Betriebe und Ausbilder, Kammern und Schulen vor eine Vielzahl inhaltlicher, rechtlicher und organisatorischer Probleme (Ausstattung, Qualifizierung der Ausbilder, Lehr- und Lernmittel, Abnahme von Prüfungen u.a.), die selbst bei Vorliegen aller finanziellen Voraussetzungen nicht so rasch gelöst werden können.¹⁶

1991 konnte ein Teil der genannten ökonomischen und institutionellen Hemmnisse durch eingeleitete Fördermaßnahmen (Ausbildungszuschuß für Kleinbetriebe, Verpflichtung der Treuhandanstalt zum Erhalt von Ausbildungskapazitäten, Förderung der Berufsausbildung in überbetrieblichen Einrichtungen) abgebaut werden. So konnte im September 1991 eine "Lehrstellen Katastrophe" verhindert werden. Es existiert jedoch auch eine Dunkelziffer nicht vermittelter Jugendlicher. Viele Jugendliche gingen zur Ausbildung aber auch in die alten Bundesländer. In Oberfranken kommt jeder 5. Auszubildende aus Sachsen oder Thüringen. Besondere Anstrengungen zur Schaffung von Lehrstellen sind bis zum Herbst 1992 erforderlich, da durch die Verkürzung der Pflichtschulzeit zwei Jahrgänge vermittelt werden müssen.

In der Region profilieren sich vollkommen neue Ausbildungsrichtungen, z.B.:

- das Wirtschaftsgymnasium in Zwickau,
- das Technische Gymnasium in Mülsen St. Jacob
- D.U.T. Wirtschaftsfachschule West Berlin, Außenstelle Wilkau Haßlau
- an der traditionellen Ingenieurschule für Wärmetechnik und Anlagenbau Glauchau wird ein neues Ausbildungsmodell für Abiturienten angeboten, ein dreijähriger berufsakademischer Studiengang,
- in Glauchau entsteht ein überbetriebliches Ausbildungszentrum des Sächsischen Bauindustrieverbandes.

Chemnitz plant den Bau eines Zentrums für überbetriebliche Lehrausbildung mit 500 Plätzen für 94 Mill. DM (s. Freie Presse vom 17. 3. 92). Baut Chemnitz so groß, dann müßten die Zwickauer Auszubildenden ebenfalls nach Chemnitz, davon distanziert sich die Kreishandwerkerschaft Zwickau. Es entstünden zu hohe Fahrkosten(75 000 mal 12 DM im Jahr) und Zeitprobleme. (Vgl. Sachsenpost v. 23. 2. 92).

¹⁶ Vgl. IAB-Kurzbericht v. 2.5.1991

Der Zwickauer Gegenvorschlag lautet, unter Nutzung des Potentials der beiden gewerblichen Berufsschulen am Gewerbegebiet Kopernikusstraße ein Ausbildungszentrum für 200 Plätze zu errichten.

2.3.3. INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZWICKAU

Neu in der ostdeutschen Bildungslandschaft sind die Aus- und Weiterbildungsangebote der IHK. Die IHK Zwickau bietet Lehrgänge für technisch-gewerbliche Berufe an, die sich auf den Einsatz EDV-gestützter Technologien beziehen sowie Meisterkurse für die Fachrichtungen Elektrotechnik, Metall und Polier. Hinzu kommen Angebote für den kaufmännischen Bereich, Sprach- und Sonderlehrgänge sowie detaillierte Seminare für spezifische kaufmännische Bereiche und Personengruppen. Leider existiert keine statistische Auswertung über die Teilnehmerzahlen- und Strukturen.¹⁷

2.3.4. NEUE BILDUNGSTRÄGER

Vollkommen neu sind in der ostdeutschen Bildungslandschaft die privaten Bildungsträger. In relativ kurzer Zeit haben sich in Zwickau ca. 180 Bildungsträger etabliert. Bildungsträgermessen wurden mit dem Ziel durchgeführt, die neuen Angebote publik zu machen. Die wichtigsten Bildungsträger, die das Aus- und Weiterbildungsprofil der Region maßgeblich bestimmen sind das Volkswagen-Bildungsinstitut, das Bildungswerk Westsachsen, der REFA Bezirksverband Zwickau und das Bildungswerk der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft. Alle diese Bildungsträger bieten Ausbildungs-, Fortbildungs- und Umschulungslehrgänge für den gewerblich-technischen und den kaufmännischen Bereich sowie Managementtrainingslehrgänge an.

Auf diesem Gebiet gibt es aber viel "Wildwuchs", so daß die Arbeitsämter ordnend eingreifen müssen, um die Bildungsökonomie zu erhöhen. Am wichtigsten erscheint der Grundsatz, daß Weiterbildungen für prosperierende Bereiche zu organisieren sind, ausgesprochene Umschulungen dagegen in den schrumpfenden Bereichen. Obwohl von der Bundesanstalt für Arbeit Prognosen für diese Bereiche vorliegen, sind sie zur Zeit den Aus- und Weiterbildung suchenden Menschen weitgehend unbekannt.

¹⁷ Vgl. IHK Zwickau, Lehrgangsvorschau 1992

Damit die Bildungsoffensive in den neuen Bundesländern erfolgreich verlaufen kann, sollte man die erforderlichen Bildungsprozesse analysieren und zur Bestimmung eines regionalen Qualifizierungsbedarfes gelangen.

Tatsache ist, daß die Zeit in der "Kurzarbeit Null" nicht in ausreichendem Maße für Weiterbildungsveranstaltungen genutzt wurde, daß für viele so wertvolle Zeit verstrichen ist. Hauptursache dürfte die Hoffnung sein, daß durch Wirtschaftsbelebung die Betriebe die Kurzarbeit abbauen könnten.

An der TH Zwickau wurden im Bereich Betriebswirtschaft erste Untersuchungen zum Fortbildungs- und Umschulungsbedarf in der Region Zwickau durchgeführt. Hauptziel war das Herausarbeiten der Dringlichkeit und des Umfangs der Umschulungs- und Fortbildungsmaßnahmen, basierend auf der wirtschaftlichen Strukturentwicklung der Region. Schlußfolgernd wurde ein großer Qualifizierungsbedarf für folgende Themenbereiche herausgearbeitet:¹⁸

- Unternehmensführung
- Betriebswirtschaft
- Finanz und Rechnungswesen, Buchhaltung,
- Handel, Marketing, Einkauf, Verkauf
- Kostenmanagement, Bildungsberatung
- Train the Trainer, Weiterbildung des Ausbildungs- und Weiterbildungspersonals
- Personalwesen, Mitarbeiterführung
- soziale Marktwirtschaft
- Umweltschutz und Arbeitssicherheit
- Förderung der Eigeninitiative und des selbständigen Handelns
- EDV, neue Technologien in allen Varianten
- Versicherungs , Bank und Steuerwesen
- Verkehr und Transport
- Bauwirtschaft
- Gesundheitswesen, Krankenhausmanagement
- Fremdenverkehr, Hotel und Gaststättengewerbe

Bei der konkreten Festlegung der Ausbildungsinhalte haben die Bildungsträger einen großen Freiraum. Für eine Erhöhung der Effektivität in der Fortbildung ist ein Vergleich der Ausbildungsinhalte gleichgelagerter Berufe nach DDR Ausbildung und der jetzt " staatlich anerkannten Berufe "sehr aussagefähig.

¹⁸ Vgl. Hopp, R. / Zeidler, K. (1991), Untersuchungen zum Fortbildungs- und Umschulungsbedarf in der Region Zwickau unter Einbeziehung des Vergleichs von Berufsbildern, Diplomarbeit TH Zwickau

Vergleicht man z.B. das Berufsbild des Industriekaufmannes mit dem des Wirtschaftskaufmanns, Spezialisierung Industrie nach DDR Ausbildung detailliert nach entsprechendem Lehrplänen, so fehlen dem Wirtschaftskaufmann, Spezialisierung Industrie, gegenüber dem Industriekaufmann folgende Details, die deshalb den Schwerpunkt der Fortbildung bilden sollten:

- Aus der Personalwirtschaft sind die Grundlagen der Personalwirtschaft, die Arbeitsmarktpolitik, Gesichtspunkte der Personalplanung und die Humanisierung der Arbeit zu vermitteln.
- Die Absatzwirtschaft muß grundlegend neu unter den Bedingungen der Marktwirtschaft betrachtet werden. Dazu sind Aufgaben der Marktforschung, absatzpolitische Instrumentarien und Methoden des Verkaufs zu lehren.
- Investitions- und Finanzierungsmöglichkeiten im Industriebetrieb hat der Wirtschaftskaufmann neu zu erlernen, denn Fragen der Liquidität und Finanzplanung, Kreditarten und andere Möglichkeiten der Kapitalbeschaffung, Zahlungsmittel- und -formen fehlen dem Industriekaufmann.
- Rechtliche Grundlagen entsprechend dem bürgerlichen Recht muß der Wirtschaftskaufmann erlernen. Das sozialistische Recht war ein relativ vereinfachtes Recht und ist nicht übertragbar auf das bürgerliche Recht.
- Die Ermittlung und Verrechnungsmöglichkeit von Steuern sowie die gesamte Arbeit mit der Steuergesetzgebung sind dem Wirtschaftskaufmann zu vermitteln.
- Ergänzungen zur Buchführung werden benötigt. Dabei ist aber nichts grundlegend Neues zu erarbeiten, denn am Prinzip der doppelten Buchführung hat sich nichts geändert.
- Ein entscheidender Nachholebedarf besteht im Umgang mit der modernen Computertechnik, denn gerade auf dem Gebiet der Planung, Buchhaltung und Abrechnung betrieblicher Prozesse ist der EDV-Einsatz in den alten Bundesländern weit verbreitet und nimmt in den neuen Bundesländern sprunghaft zu.¹⁹

¹⁹ Vgl. ebda. S.85f

2.4. ABM Und die Sächsische Aufbau- und Qualifizierungsgesellschaft (SAQ)

Ziele der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen (ABM) bestehen darin, sinnvoll Strukturprobleme in der Wirtschaft zu überbrücken, d.h. für den einzelnen den Weg in eine neue feste Anstellung zu ebnen.

ABM haben in den neuen Bundesländern zu einer Entlastung des Arbeitsmarktes geführt, für viele Menschen ist es eine Möglichkeit, den Problemen der Arbeitslosigkeit befristet zu entgehen. Vielfach bestehen aber Unklarheiten, inwieweit über ABM ein neuer Berufsstart ermöglicht werden kann. Bereits Ende August 1991 wurde die Zielgröße von 280.000 ABM Beschäftigten erreicht.²⁰

Insgesamt soll 1992 ein Bestand von ca. 400 000 ABM Stellen bei 150.000 Neueintritten gewährleistet werden. Angesichts dieser Dimension wurde die Überprüfung der Wirksamkeit dieses Instrumentariums von vielen Seiten gefordert.

Die Bundesanstalt für Arbeit in Nürnberg orientiert sich nach dem Erreichen der Jahreszielgrößen für ABM verstärkt auf die Berücksichtigung qualitativer Aspekte:

- Kontrollen der eingerichteten ABM, insbesondere der Großmaßnahmen, sind danach auszurichten, ob die ABM Beschäftigten auch mit den genehmigten Maßnahmeninhalten beschäftigt sind.
- Bei betriebsbezogenen Maßnahmen oder in Trägerschaft von Beschäftigungsgesellschaften auf zum Treuhandvermögen gehörenden oder sonstigen Betriebsflächen muß das öffentliche Interesse an den durchzuführenden Arbeiten unabhängig von der Verbesserung von Privatisierungs- oder Verkaufschancen begründbar sein. Das öffentliche Interesse als Förderungsvoraussetzung für ABM kann bejaht werden, wenn Industriebrachen beseitigt werden und die anschließende Neuerschließung als Gewerbegebiet oder eine anderweitige öffentliche Nutzung dadurch ermöglicht wird. Auch liegt die Sanierung von Altlasten auf solchen Betriebsflächen dann im öffentlichen Interesse, wenn davon ein zumindest abstraktes Gefährdungspotential für die Allgemeinheit ausgeht und der Träger oder ein Dritter nicht durch eine Ordnungsverfügung zur Beseitigung dieser Altlasten verpflichtet ist.
- Möglichkeiten und Zugänge zur Teilzeitbeschäftigung sollen auch im Rahmen von ABM ausgeweitet werden. Auch damit soll vor dem Hintergrund der knappen Haushaltsmittel mehr Arbeitnehmern die Chance einer Einmündung in ABM gegeben werden.

²⁰ Vgl. Runderlaß der Bundesanstalt für Arbeit, Allgemeine Maßnahmen zur Arbeitsbeschaffung (ABM) - Vorgaben zur Qualitätssicherung und Steuerung bei ABM - 17.10.91

Zur Abfederung der Probleme des Strukturwandels in der Automobilindustrie Sachsens wurde in Zwickau die **Sächsische Aufbau- und Qualifizierungsgesellschaft (SAQ)** gegründet, eine der größten Beschäftigungsgesellschaften Sachsens.

In den neuen Bundesländern sollen Beschäftigungsgesellschaften die Entlassungswelle abschwächen, aufgrund vieler Probleme erscheint ihr Erfolg zweifelhaft:

- Die Gesellschaften wurden quasi "aus dem Stand" gebildet und es fehlte an Vorbereitungsarbeiten und qualifiziertem Management, wünschenswert wäre eine stärkere Dominanz des Aufbaus der zukunftsorientierten Produktion
- Die Qualifizierungsprogramme sollen sich an den "Bedürfnissen der Region" orientieren, doch diese sind zu unkonkret definiert. Es besteht die Gefahr, daß bei einem Aufschwung viele Menschen in den Beschäftigungsgesellschaften nicht den Sprung in den ersten Arbeitsmarkt schaffen, da sie zu alt, zu unflexibel oder falsch qualifiziert sind und ihnen dadurch auch die Motivation fehlt.

Unter dem Motto "Arbeit und Qualifizierung statt Entlassung" wurde am 3. Juli 1991 die SAQ gegründet. Die SAQ versteht sich als "Brücke in dauerhafte Beschäftigungsverhältnisse". Das bedeutet konkret:

- Fortsetzung der Erstausbildung der Auszubildenden
- Weiterbildung der Fachkräfte von Sachsenring Zwickau
- Umschulung in neue Berufsfelder
- Ausbildung von Fach- und Führungskräften
- Schaffung von Arbeitsplätzen im Rahmen konkreter Projekte und Auftragsarbeiten mit dem Ziel von Existenzgründungen.

Das Hauptziel der SAQ besteht also in der Schaffung von Beschäftigung und Qualifizierung. Ursprünglich sollten ca. 3600 Beschäftigte der Sachsenring GmbH in 1600 Fortbildungs- und Umschulungsmaßnahmen, 1600 ABM und ca. 400 Stellen mit unterschiedlichen Projekten, beschäftigt werden.

Gesellschafter der SAQ sind die Sachsenring GmbH, das Land Sachsen, die Kommune Zwickau, die IHK, die IG Metall sowie das VW Bildungswerk. Eine Vereinbarung der Geschäftsführungen der SAQ und Sachsenring GmbH in Abstimmung mit dem Betriebsrat und der IG Metall sichert den Beschäftigten bei Eintritt in die SAQ:

- den bei der Sachsenring GmbH erworbenen Anspruch auf Abfindung entsprechend Sozialplan
- die Zugrundelegung der bei Sachsenring erfolgten Lohn- oder Gehaltseinstufung für Kurzarbeiter bzw. Unterhaltsgeld
- die Vergütung für Arbeitsjubiläen bis 31. 12. 1994
- die Entlohnung bei ABM entsprechend der Eingruppierung der Tätigkeit gemäß abzuschließenden ABM Arbeitsvertrag

- einen 7%igen Zuschuß zum Kurzarbeiter- bzw. Unterhaltsgeld bei Qualifizierung.

Der Geschäftsbereich Innovation der SAQ umfaßt 8 Projekte:

- Energieumbau
 - Wasserver- und entsorgung
 - Altlastensanierung und Abfallvermeidung
 - Gebäude und Freiflächensanierung
 - Umweltstation
 - Produkte und Dienstleistungen für Umweltschutz und Stadterneuerung
 - Automobilmuseum und Geschichtswerkstatt
 - Kfz Recycling

Die SAQ ist eine betrieblich orientierte Beschäftigungsgesellschaft. Problematisch waren analoge Lösungen für weitere Betriebe des ehemaligen Pkw-Kombinates. Es erfolgten weitere branchenorientierte Gründungen von Beschäftigungsgesellschaften im Bereich des Straßenfahrzeugbaus.

1991/92 erfolgten mehrere Erlasse der Bundesanstalt für Arbeit für Beschäftigungsgesellschaften, die aber die Gefährdung einiger Projekte der SAQ zur Folge hatten:

- z.B. ist keine betriebliche Sanierung mehr möglich, diese hätte aber auch im Hinblick auf die weitere Privatisierung hohe strukturpolitische Effekte gebracht
- die Kürzung der Sachkosten gefährdet das Projekt "Sanierung der Moritzstraße" im Rahmen der Stadterneuerung.

Auch noch nicht genehmigt ist das Projekt Autorecycling, das als Pilotanlage geplant war. Am traditionsreichen Standort des Automobilbaus in der Stadt Zwickau soll eine Automobildemontage und Werkstoffrecycling-Anlage gebaut werden. Das Vorhaben ist darauf gerichtet, einen Teil der Entsorgung von Altfahrzeugen im Raum Süd- und Westsachsen und Ostthüringen perspektivisch zu übernehmen. Gegenwärtig existieren in den neuen Bundesländern keine vergleichbaren Anlagen. Dabei kann auf den Erfahrungen und der Fachkompetenz der Automobilbauer aufgebaut werden.

Oberste Priorität für das Projekt hat die ökologisch verträgliche Entsorgung sämtlicher Stoffkomponenten. Aufgrund der Verknappung des Deponieraumes und im Interesse der Rohstoffressourcenschonung besteht für den Aufbau des Recyclingzentrums die Zielstellung nach einer Minimierung des anfallenden Schreddermülls und einem maximalen stofflichen Recycling in Form einer primären oder sekundären Weiter- bzw. Wiederverwendung der entsorgten Stoffkomponenten. Da mit soll bundesweit ein Modellprojekt als echte Alternative zur Deponie geschaffen werden.

Angesichts der großen Probleme bei der Fahrzeugentsorgung in den neuen Bundesländern müßte dieses Projekt dringend mehr gefördert werden.

Im Frühjahr 1992 spitzte sich in Zwickau der Streit um die Zukunft der SAQ nach dem 1. Juli 1992 zu. Die Treuhand vertrat die Position, die SAQ mit anderen Qualifizierungsgesellschaften gleichzustellen und von der SAQ sollten 1200 Entlassungen vorgenommen werden. Die Information über 1200 Kündigungen brachte große Unruhe in die SAQ. Fieberhaft wurde entsprechend den von der Bundesanstalt für Arbeit gestellten Bedingungen an neuen Projekten gearbeitet, z.B. Ökologisches Bauen, Vorbereitung von Existenzgründungen mit Schwerpunkt Sanierungshandwerk im Bereich Bau- und Baunebengewerbe, biologische Altlastenentsorgung, Umweltlabor, Asbestanalytik und Entsorgung, Untersuchung und Bewertung von Industrieschlamm. Zur Förderung von Existenzgründungen wurde die Zusammenarbeit mit der IHK und dem Business and Innovation Centre Zwickau GmbH (BIC) intensiviert. Gleichzeitig wurden andere Finanzierungsmöglichkeiten geprüft, z.B. für eine Gruppe Holzbearbeitung, die die Herstellung und Reparatur von Schul- und anderen Möbeln für das Schul- und Sozialamt durchführen soll.

Stabil waren im Frühjahr 1992 die Qualifizierungsmaßnahmen der SAQ. Angestrebt wird der weitere Aufbau eines Qualifizierungszentrums im ehemaligen Werk II, Produktionsbereich 9 (Endmontage). Zur Zeit erfolgt dort der Umbau und zu klären ist die Stellung des künftigen Bildungsträgers. Die Geschäftsleitung der SAQ vertritt die Ansicht, daß mehrere Projekte möglich wären bei ausreichender Aufmerksamkeit durch die Region. Deshalb muß die Notwendigkeit für die Region stärker herausgearbeitet werden und die SAQ muß politisch gewollt sein. Gehemmt wird die Arbeit weiterhin durch zu lange Bearbeitungszeiten beim Arbeitsamt und durch die sehr umfangreichen Vorbereitungsmaßnahmen für ABM. Überregional wäre zu prüfen, inwieweit trotz angespannter Finanzlage das Land mehr Fördermittel zur Verfügung stellen könnte.

3. ENGPAßFAKTOREN ALS HEMMNIS REGIONALER ENTWICKLUNG

3.1. VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Die Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern wird vielfach als ein entscheidender Engpaßfaktor für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung des ostdeutschen Wirtschaftsraums bezeichnet. In der regionalpolitischen Diskussion besteht weitgehend Übereinstimmung über die Bedeutung von Verkehrsinfrastrukturen hinsichtlich des Abbaus von neuen regionalen Disparitäten in Gesamtdeutschland. So konstatieren empirische Untersuchungen, daß innerhalb der vergrößerten BRD die zentralörtliche Bedeutung vieler ostdeutscher Großstädte eher abnehmen und das Regionalprofil disparitätsschärfer werden wird. Die zentralörtliche Bedeutung einer Stadt hängt von einem hohen Funktionsbündelungs- und günstigen Erreichbarkeitsindex ab.²¹ In diesem Zusammenhang erhält die Verkehrsinfrastruktur einen entscheidenden Stellenwert, um regionale und überregionale Austauschbeziehungen und interregionale Arbeitsteilungen zu ermöglichen sowie die Erreichbarkeitsverhältnisse ostdeutscher Zentren und Ballungsräume zu verbessern.

Unter diesem Aspekt einer auf Enpässe gerichteten Strukturpolitik ist von der regionalwirtschaftlichen Forschung die hemmende Funktion des Verkehrswegenetzes in Ostdeutschland schnell herausgearbeitet worden. Die Analyse richtete sich dabei v.a. auf den Zustand der Verkehrsinfrastruktur und kommt zu dem Resultat, daß sich die Verkehrsinfrastruktur insgesamt in einem kritischen Zustand befindet und von Grund auf saniert und modernisiert werden muß. Schätzungen gehen davon aus, daß hierzu insgesamt 210 Mrd. DM erforderlich sind. Diese Angaben beziehen sich nur auf den Nachholbedarf in den neuen Bundesländern (sog. Anpassungsinvestitionen).

²¹ Vgl. Eckey, H.F. (1991), Ansatzpunkte und Möglichkeiten der regionalen Strukturpolitik, in: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hrsg.), Materialien zur Raumentwicklung Heft 40, S.53, Bonn, sowie IFO-Schnelldienst 28/91, S. 3

3.2. ÜBERREGIONALE VERKEHRSANBINDUNG DER REGION ZWICKAU

3.2.1. VERKEHRSTRÄGER SCHIENE

Hier wird zunächst nur die potentielle Anbindung zu wichtigen überregionalen Zentren betrachtet. Die Region Zwickau ist eisenbahnseitig durch drei Fernverbindungen an den überregionalen Verkehr angebunden. In west-östlicher Richtung durch die D-Zug-Strecke Dresden-Chemnitz-Glauchau-Gera-Erfurt-Kassel, in nord-südlicher Richtung durch die D-Zug-Strecke Leipzig-Werdau-Hof. Über die Eisenbahnanbindung nach Leipzig werden Verbindungen sowohl an die nord-westlichen Zentren /Häfen Hamburg und Bremen als auch in nord-östlicher Richtung nach Berlin ermöglicht.

Der westliche Korridor ermöglicht über Erfurt-Eisenach die Verbindung zum nordhessischen Raum (Kassel) und weiterhin die Anbindung an das Ruhrgebiet. In süd-östlicher Richtung erfolgt durch die zweigleisige, elektrifizierte Linie Dresden-Chemnitz-Zwickau-Plauen-Hof (sog. Sachsenmagistrale) auf D-Zug-Niveau die Anbindung des Zwickauer/Chemnitzer Raums an den oberfränkischen Raum und Nürnberg sowie, zunehmend wichtiger, die Anbindung tschechischer Industrieregionen (Pilsen).

Wichtige Ost-West-Verbindungen auf IC-Niveau, wie die Strecken Dresden-Leipzig-Kassel-Ruhrgebiet oder Dresden-Leipzig-Erfurt-Frankfurt, verlaufen im Norden der Region ohne einen direkten Anschluß des Zwickauer Ballungsraumes.

Die Gesamtlänge des Schienennetzes im Regierungsbezirk Chemnitz beträgt 1.140km, davon entfallen 385km auf Hauptbahnen. Das Schienennetz weist eine Dichte von 0,18km/qkm auf und liegt damit über dem Durchschnitt der ehemaligen DDR (0,13km/qkm) und der alten BRD (0,12 km/qkm).²² Die Verkehrserschließung der Region ist damit schienenseitig als gut entwickelt zu bezeichnen, der Dichtewert liegt über dem der meisten europäischen Eisenbahnen. Allerdings ist die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes durch Überlastung, eingleisige Abschnitte, umständliche Linienführungen, reparaturbedürftige Brücken stark eingeschränkt, so daß lange Reisezeiten, insbesondere in benachbarte Großstädte, zu verzeichnen sind.

²² Vgl. Büro f. Territorialplanung (1991), Regionalbericht Chemnitz S.88

Reisezeiten im DR-Netz bezogen auf die Region Zwickau

Dresden	Zwickau	124 Min. (D-Zug)
Chemnitz	Zwickau	50 Min. (D-Zug)
Gera	Zwickau/Gößnitz	100 Min. (D-Zug)
Freiberg	Zwickau	88 Min. (D-Zug)
Leipzig	Zwickau	81 Min. (D-Zug)
Leipzig	Werdau	66 Min. (D-Zug)
Plauen	Zwickau	61 Min. (D-Zug)
Hof	Zwickau	115 Min. (D-Zug)
Chemnitz	Glauchau	35 Min. (D-Zug)
Hof	Werdau	92 Min. (D-Zug)
Gera	Glauchau	65 Min. (D-Zug)

Quelle: Fahrplanentwurf RBD Dresden 1992/93

3.2.2. VERKEHRSTRÄGER STRAßE

Die straßenseitige überregionale Anbindung ist v.a. durch die Lage der Region Zwickau in unmittelbarer Nähe der Autobahn A4 (Dresden-Chemnitz-Erfurt-Eisenach) in west-östlicher Richtung und der A72 (Chemnitz-Plauen) in süd-östlicher Richtung gegeben. Der Autobahnanschluß an die A4 ermöglicht, über das Hermsdorfer Kreuz, die Verbindung an nord-westliche und nord-östliche Zentren, ebenso wie die Anbindung an den süddeutschen (Nürnberg A9) und süd-westliche Zentren (Frankfurt/M über Eisenach, A4).

Hinzu kommen drei Bundesfernstraßen, die die Region Zwickau ebenfalls überregional anbinden: die B93 (Leipzig-Zwickau-Schneeberg-Aue) in nord-südlicher Richtung, die B175 (Weida-Werdau-Zwickau-Glauchau) in west-östlicher Richtung sowie die B173 (Plauen-Zwickau-Chemnitz). Insgesamt besitzt die Region gute überregionale Straßenanbindungen, ein dichtes und weitverzweigtes Straßennetz, das mit einer Dichte von 1,88km/qkm eine ausreichende Erschließung gewährleistet. Einschränkungen in der Nutzbarkeit liegen aktuell v.a. in den notwendigen umfangreichen Baumaßnahmen auf den Autobahnabschnitten der A4 (zwischen Chemnitz und dem Hermsdorfer Kreuz sowie in Richtung Dresden) und in den häufigen Ortsdurchfahrten auf den überregionalen Fern/Landesstraßen, die aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens zu Engpässen führen, so daß auch für Entfernungen bis zu 50km mit hohen Reisezeiten gerechnet werden muß.

3.2.3. LUFTVERKEHR

Der gesamte Ballungsraum Zwickau/Chemnitz verfügt nicht über einen Flughafen. Überregionale Anbindungen an den Flugverkehr sind über die Flughäfen Leipzig-Schkeuditz und Dresden-Klotsche gegeben. Es werden i.w. innerdeutsche und europäische Relationen angeboten.

3.3. REGIONALE VERKEHRSNETZE

3.3.1. PERSONENVERKEHR

Für die Beurteilung der regionalen Verkehrsverbindungen hinsichtlich der Personenbeförderung spielt der ÖPNV eine wichtige Rolle. Die Netze des ÖPNV waren unter DDR-Bedingungen um ein Vielfaches dichter als in den alten Bundesländern, dabei entfiel ein hoher Prozentsatz des ÖPNV-Verkehrs auf den sog. Zubringerverkehr zu Arbeitsplätzen und Schulen.

In der Region Zwickau und im weiteren Umkreis des Regierungsbezirks Chemnitz sind 94% der Gemeinden und Gemeindeteile im ÖPNV durch Eisenbahn und Straßenpersonenverkehr erschlossen. Im Nahbereich haben allerdings Streckenstilllegungen dazu beigetragen, daß sich der Schienenverkehr im Landkreis Zwickau auf zwei Strecken konzentriert:

Schwarzenberg-Aue-Wilkau-Haßlau-Zwickau-Mosel und Reichenbach-Voigtsgrün-Ebersbrunn-Lichtentanne-Zwickau-Mosel.

Im Landkreis Zwickau wird der ÖPNV daher v.a. über Buslinien betrieben, Knotenpunkt ist dabei der Busbahnhof in Zwickau.

3.3.2 GÜTERVERKEHR

Zwickau HBF und Chemnitz-Kappel sind die größten Rangierbahnhöfe der Region und damit wichtige Drehscheiben für den Güterverkehr. Sie sind gleichzeitig Containerumschlagplätze mit Kapazitäten für 27.000 bzw. 23.000 Großcontainern jährlich. Während der Umschlagbahnhof Chemnitz-Kappel bereits ab 1990/91 in das System des Kombinierten Güterladeverkehrs (KLV) der DR/DB mit Relationen nach Leipzig und von dort nach Bochum und Frankfurt/M. einbezogen ist, hat die Generalvertretung Zwickau der DR den Huckepackverkehr für die Relation Zwickau-Bochum und Zwickau-Karlsruhe in den Fahrplan aufgenommen, allerdings mit einer schlechten Auslastung. Für den Herbst 1991 wurde die Relation Zwickau-Ludwigsburg neu eingerichtet.

Im Zuge der Konzentration der vorhandenen 24 Güterverteilzentren in der früheren DDR auf 8-10 Umschlagzentren bleibt Zwickau HBF, nach vorliegenden Planungen, als Güterverteilzentrum erhalten.²³ Der Containertransport ist in Zwickau allerdings fast zum Erliegen gekommen, weil die in der DDR und im RGW üblichen Behälter keine optimalen Innenmaße aufweisen und deren Öffnung häufig nur an der Stirnseite möglich ist.

Der innerregionale Güterverkehr wird zunehmend durch Nutzfahrzeuge abgewickelt, die zu den Überlastungen des unterdimensionierten Straßennetzes beitragen. Das Straßennetz in der Region Zwickau bietet daher die Grundlage sowohl für den regionalen Güternahverkehr als auch für den überregionalen Transitverkehr. Die Überlagerung von beiden Verkehrsströmen führt Enpaßsituationen herbei.

3.4. ZUSTAND UND DEFIZITE DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR IN DER REGION ZWICKAU.

Hinsichtlich des Schienennetzes wird von einer notwendigen Sanierung des Unterbaus und der Eisenbahnbrücken, zusätzlicher Streckenelektrifizierung, dem Bau neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken sowie dem Einsatz neuer Steuerungs- und Signaltechnik ausgegangen.²⁴

Im Bereich des ostdeutschen Straßennetzes sind ebenfalls hohe Verschleißerscheinungen zu konstatieren. In Sachsen sind 18% der Fernverkehrsstraßen (bezogen

²³ Vgl. Raumordnungsbericht `91, S. 145, Bt/Dr. 12/1098

²⁴ Vgl. IFO-Schnelldienst 3/91, S.8f

auf den Anteil an der Straßenlänge), 35% der Bezirksstraßen und 66% der kommunalen Straßen in die Zustandsstufen 3-4, d.h. sie sind in schlechtem bzw. sehr schlechtem Bauzustand, eingeordnet.²⁵

3.4.1. DEFIZITE DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR IN DER REGION ZWICKAU

Für die Region Zwickau relativieren diese qualitativen Mängel die an sich positiven Parameter hinsichtlich der Ausstattung mit verkehrsrelevanter Infrastruktur und der Lage des Standortes. Die Erreichbarkeit der Region ist unter den Bedingungen langer Reisezeiten auf Straße und Schiene stark eingeschränkt.

Generell gilt, daß die für den Wirtschaftsraum Zwickau wichtigen Verkehrskorridore zur Anbindung an andere Wirtschaftszentren zwar vorhanden sind, aber den zukünftigen Anforderungen hinsichtlich des zu erwartenden Verkehrsaufkommens nicht genügen und grundlegende Verbesserungen erst gegen Ende 1994 zu erwarten sind.²⁶

Hinsichtlich des regional bedeutsamen Straßennetzes liegt ein Mißverhältnis zwischen vorhandener Dichte und tatsächlicher Leistungskraft vor.

Deutlich wird der schlechte bis sehr schlechte Zustand von 50% der Bezirksstraßen, während der Zustand der Fernstraßen deutlich besser einzustufen ist. Schlechteste Verkehrsgüter werden auf der regional bedeutsamen B93 (Zwickau-Leipzig) im Abschnitt Zwickau-Meerane (Autobahnab- und zufahrt zur A4) registriert. Diese Bundesstraße ist für den Fernverkehr die kürzeste Verbindung nach Leipzig und übernimmt für die Region regionale Verteil- und Sammelfunktionen. Sie ist sowohl in der Trassierung als auch im Ausbauquerschnitt auf Vorkriegsniveau.²⁷

²⁵ Vgl. Ostwald (Hrsg. 1991), Raumordnungsreport '90. Daten und Fakten zur Lage in den ostdeutschen Ländern, S. 89, Berlin

²⁶ Vgl. Fraunhofer Institut für Materialfluß und Logistik (1991), Untersuchung der externen Verkehrsinfrastruktur für das Werk VW-Sachsen Mosel II, 2.2-2, Dortmund

²⁷ Vgl. Industrie- und Handelskammer zu Zwickau (IHK) 1991, Regionale und überregionale Verkehrsinfrastruktur im Bezirk der IHK Zwickau (hektographiertes Manuskript), S.6

Straßenzustand im Regierungsbezirk Chemnitz

Fernverkehrsstraßen		
Zustandsnote	Länge (km)	%
I	307,8	36,3
II	336,8	39,7
III	186,9	22,1
IV	16,7	1,1
Bezirksstraßen		
I	525,5	15,1
II	1216,2	34,9
III	1411,0	40,5
IV	333,6	9,6

Quelle: Regionalbericht Chemnitz, Büro für Territorialplanung

Auf den regional bedeutsamen Abschnitten der Bundesstraßen kommt es zu Überlagerungen von Nah- und Fernverkehrsströmen, was im Bereich der Stadt Zwickau zu erheblichen Verkehrsrestriktionen führt, da hier sowohl die B93 als auch die B175 über den innerstädtischen Ring geführt werden müssen.

Der regionale Schienenverkehr weist aufgrund des Sanierungsbedarfs des Ober- und Unterbaus, der Wiederherstellung von Zweigleisigen Strecken sowie veralteter Signal- und Sicherheitstechnik hohe Reisezeiten in benachbarte Großstädte auf (Leipzig, Chemnitz Dresden). Besonderer Engpaß auf der Strecke nach Leipzig ist die sog. Dennheritzer Kurve.

Das Angebot der DR, zunächst über eine schrittweise Erhöhung der Zugfrequenzen die regionalen Verbindungen im Ballungsraum Zwickau/Chemnitz zu verbessern scheint sinnvoll. Die Errichtung eines S-Bahn-Verkehrs zieht erhebliche Folgeleistungen und Kosten nach sich, die die ostdeutschen Kommunen aktuell finanziell überfordern. Dies betrifft insbesondere die Ergänzung durch leistungsfähige innerstädtische Verkehrsmittel, Verknüpfungspunkte, P + R Plätze, Umsteigeanlagen etc. Hinzu kommt, daß eine S-Bahn über genügend Fahrgastpotentiale verfügen muß, die tendenziell erweiterbar sind.²⁸

²⁸ Vgl. Girnau, G. (1991), Bau und Betrieb von S-Bahnen. Verkehrspolitische und finanzielle Grundlagen, in: der städtetag 10/1991, S. 687-693

3.4.2. ENGPAß INNERSTÄDTISCHER VERKEHR ZWICKAU

Die Engpaßsituation im Verkehrsbereich der Region wird an der Überlastung des städtischen Zentrums von Zwickau besonders deutlich. Hier bündeln sich in extremer Weise Überlagerungen von Fern-Regional- und Stadtverkehr auf unzureichenden Straßenverhältnissen. Aber auch in den umliegenden kleineren Städten und Gemeinden (Glauchau, Werdau, Crimmitschau) kommt es zu starken Belastungen durch den zunehmenden Straßenverkehr aufgrund von notwendigen Ortsdurchfahrten. Der durch die gestiegene Motorisierung explodierende Straßenverkehr zwingt sich durch das Zentrum Zwickaus und die umliegenden Nebenzentren. Ortsumgehungen, Tangenten zur Entlastung der Stadt und betroffener Gemeinden fehlen völlig.²⁹

Dringend erforderlich sind daher Tangenten, die die Stadt Zwickau östlich (Weiterführung der B93 als Osttangente mit Anschluß an die A72) und westlich (als Verbindung zwischen A72 und A4) umgehen. Die Maßnahmen würden wesentlich

- zur Entlastung des Stadtverkehrs Zwickau und der Wohngebiete
- zur verbesserten Anbindung von innerstädtischen Industrie- und Gewerbegebieten
- und zur Verbesserung der Anbindung der südlichen Zwickauer Region (Vogtland)

beitragen.

Der Bau einer neuen Trasse der B93 hat im Herbst 1991 begonnen. Sie wird als Ost-Tangente die Ortsdurchfahrten Zwickau (Leipziger Str.), Oberrothenbach und Mosel vermeiden, über eine Brücke die A4 überqueren und bei Meerane wieder auf die bestehende B93 stoßen. Diese Trassenführung impliziert den vierspurigen Ausbau sowie Tunnel-, Brücken- und Lärmschutzprojekte. Die Kosten für die Verlegung der B93 belaufen sich auf 250-300 Mio DM, mit einer Fertigstellung wird bis Anfang 1994 gerechnet.

²⁹ Vgl. Verkehrszählung vom 4.6.1991 durch Fa. Bender u. Stahl, Ludwigshafen, zit. nach Fgh/IML Gutachten zur Externen Verkehrsinfrastruktur a.a.O. 4.2.-4

3.4.3. ENGPAB ÖPNV

Untersuchungen zur Entwicklungsplanung des **Landkreises Zwickau** und erste Überlegungen zu einem Raumordnungskonzept, die die Beziehungen und Verflechtungen zwischen dem Verdichtungsraum (Gebiete, die sich eng auf das Oberzentrum Zwickau beziehen), der Verdichtungsrandzone (mit dem Zentrum kooperierende Gebiete) und dem ländlichen Raum thematisieren, zeigen deutlich, daß für die betroffenen Gemeinden im Nahbereich des Zentrums Zwickau die verkehrliche Anbindung entweder über einen verbesserten ÖPNV oder durch bessere Straßenverbindungen an entscheidender Stelle stehen.³⁰

Es geht daher zentral um die Entwicklung und Durchsetzung eines ÖPNV-Konzeptes für den Großraum Zwickau unter Einbeziehung der Verkehrsachse Zwickau-Chemnitz. Vor diesem Hintergrund müßte eine Konzeption für ein abgestimmtes Angebot der verschiedenen Verkehrsträger- und Systeme wie DR, Straßenbahn, Busverkehr und Individualverkehr entwickelt werden.

Die zentrale Bedeutung öffentlicher Nahverkehrssysteme wird mit dem Ausbau des VW-Produktionsstandortes Mosel noch unterstrichen. Die zu erwartenden Pendlerströme zwischen der Stadt Zwickau (ca. 60% der zukünftigen Belegschaft), vor allem aus den Neubaugebieten Eschersbach, Marienthal und Neu Planitz, den umliegenden Gemeinden (Glauchau) verlangen den Einsatz eines kombinierten Nahverkehrssystems von Pendelzügen, Direktbussen und Straßenbahnen.

Die Bedeutung der Straßenbahn für den städtischen Raum Zwickau ist offensichtlich durch die städtischen Verkehrsbetriebe erkannt worden. 1991 ist mit dem Neubau einer Straßenbahntrasse begonnen worden, die bis zum III. Quartal 1992 das Neubaugebiet Eckersbach mit dem Zentrum verbinden und zum Bahnhof Pölbitz führen soll und damit eine Anbindung des VW-Standortes Mosel ermöglicht. Machbarkeitsanalysen und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen hinsichtlich einer Verlängerung der Straßenbahnführung bis vor die Werkstore von VW-Mosel gehen von einer Realisierbarkeit dieses Projekts aus, so daß Mitte der 90er Jahre eine solche Verbindung bestehen könnte. Allerdings verlangte dieses Projekt ein koordiniertes Vorgehen der Stadt und des Landkreises, woran es bei den bisherigen Planungen sowohl hinsicht-

³⁰ Vgl. Entwicklungsplanung Landkreis Zwickau, erstellt von Ingenieur-Leistungen GmbH Zwickau

lich neuer Straßenführungen als auch des Straßenbahnverkehrs offenbar mangelte. Tatsächlich wird eine attraktive ÖPNV-Anbindung des VW-Werkes Mosel bis 1994 nicht erreicht werden können.

3.4.4. VERKEHRSPROJEKTE "DEUTSCHE EINHEIT" UND DER BALLUNGSRAUM ZWICKAU/CHEMNITZ

Nach den bisherigen Planungen wird der Engpaß in der überregionalen Schienenverbindung auch nach 1994 bestehen bleiben. Die prioritären Schienenprojekte im Verkehrsprogramm "Deutsche Einheit" machen um die Region Zwickau/Chemnitz einen großen Bogen.

Im Bereich Schiene sehen die Verkehrsprojekte "Deutsche Einheit" 9 Projekte mit einem Volumen von 29 Mrd. DM vor.³¹ Für den Raum Zwickau/Chemnitz wie für große Bereiche Sachsens insgesamt von Bedeutung ist die vorgesehene Trassierung einer Hochgeschwindigkeitsstrecke von Leipzig über Erfurt nach Nürnberg. Mit dieser Strecke sollen eine bessere Anbindung Sachsens an den süddeutschen Raum und kürzere Reisezeiten realisiert werden. Die dazu erforderliche Neubaustrecke Nürnberg-Erfurt ist 195km lang und soll ca. 6,5 Mrd. DM kosten. Teuer wird die Strecke v.a. durch einen hohen Anteil (50%) von Tunnel- und Brückenbauten, da die Trasse durch den bis zu 900m hohen Thüringer Wald geführt werden soll.

Mit der vorgesehenen Trassierung wird der Ballungsraum Zwickau/Chemnitz mit ca. 2 Mio Einwohnern im Eisenbahnschnellverkehr umfahren. Er wäre damit der einzige Ballungsraum in Deutschland, der nicht an ein Hochgeschwindigkeitsnetz angeschlossen ist.

³¹ Vgl. Raumordnungsbericht '91, S. 141

Alternativen sind denkbar und überzeugend formuliert worden.³² So bietet sich sowohl aufgrund geringerer Kosten und unproblematischerer Trassierung eine Verlegung der Hochgeschwindigkeitsstrecke über die Linie Nürnberg-Hof-Plauen-Zwickau-Leipzig durch das Vogtland an. Sie wäre erheblich kürzer (60km) und würde nicht nur die Fahrzeit zwischen Leipzig und Nürnberg auf 1 Stunde und 12 Minuten verkürzen (gegenüber ca. 2 Stunden auf der Erfurt Trasse), sondern auch die Strecke Berlin-München auf eine Dauer von 3 Stunden 15 Minuten reduzieren (gegenüber 4 Stunden 30 Minuten auf der Route über Erfurt).

Entscheidend ist jedoch, daß sich mit der Trassierung durch das Vogtland eine grundlegende Verbesserung des Schienenverkehrs für die gesamte Ballungsregion Zwickau/Chemnitz ergäbe, indem um die Hochgeschwindigkeitsstrecke herum ein Netz von IR-Linien als Verbindungs- und Zubringerlinien gruppiert würde, die den sächsischen Raum bis nach Dresden erschließen, an die Oberfränkische Region anbinden und die Option einer Anbindung von Industrieregionen der CSFR ermöglichen.

Stattdessen läuft die Planung darauf hinaus, den süd-östlichen Korridor (Chemnitz-Zwickau-Plauen-Hof) durch die Wiederherstellung der vollen Zweigleisigkeit und die Elektrifizierung auf ein mittelmäßiges Bundesbahnniveau anzuheben und die Anbindung damit nicht wesentlich zu verbessern.

Als Minimallösung treten das Regierungspräsidium und das sächsische Wirtschaftsministerium dafür ein, die sog. Sachsenmagistrale (Dresden-Chemnitz-Zwickau-Plauen-Hof), mit Anschlußmöglichkeiten nach Bayern und in den Stuttgarter Raum auf IC-Niveau in den Verkehrswegeplan als prioritäres Projekt aufzunehmen.³³

³² Vgl. Vieregg & Rössler, Innovative Verkehrs- und Umweltberatung (12/1991), Argumente für eine Nord-Süd-Hochgeschwindigkeitsstrecke über das Vogtland statt über Erfurt, München. Das Konzept wurde auf mehreren Veranstaltungen der IHK Zwickau vorgestellt und diskutiert. Die Argumente wurden auch dem Bundesverkehrsminister übermittelt. Eine Revision der Entscheidung und Abänderung des Verkehrswegeplan konnte jedoch nicht erreicht werden.

³³ Vgl. Sachsenpost 7/8. 12.91 Der Oberbürgermeister von Zwickau hat sich dieser Position weitgehend angeschlossen.

3.5. REGIONALE ENERGIEVERSORGUNG³⁴

3.5.1. WÄRME- UND ENERGIEBEDARF

Wärmebedarf und Beheizungsstruktur im **Wohnungssektor** der Stadt Zwickau ergeben sich einerseits durch die insgesamt 7.120 Wohngebäude und knapp 55.000 Wohnungen. Die Beheizung der Wohnungen erfolgt primär mit festen Brennstoffen (Braunkohlenbrikett) und Fernwärme, die ebenfalls mit festen Brennstoffen (Rohbraunkohle) erzeugt wird. Der Wärmebedarf beträgt 1989 292 MW / 530 GWh/a.

In Glauchau müssen ca. 11.500 Haushalte mit Wärme versorgt werden. Dies geschieht i.w. durch drei Heizkraftwerke auf Rohbraunkohlebasis, durch Einzelfeueranlagen, kleinere Zentralheizungsanlagen und Nachtspeicheröfen sowie Gaswärmegeräte.

In Werdau wird der Wärmebedarf durch 8.500 Wohneinheiten, davon 10% Einfamilienhäuser und 80% Mehrfamilienhäuser, bestimmt. Knapp 73% der Wohneinheiten werden durch Kohle, knapp 20% durch Fernwärme, der Rest durch Stadtgas beheizt.

Übereinstimmend wird für alle drei Stadtbereiche ein hoher Sanierungs- und Rekonstruktionsbedarf der Wohnungen konstatiert, der zu Energiesparmaßnahmen führen dürfte.

Der Energiebedarf der **Industriebetriebe** setzt sich zusammen aus Prozeßwärme, Heizwärme, Antriebsenergie und Beleuchtung. Er wird durch feste Brennstoffe, Stadtgas, Elektroenergie und Fernwärme abgedeckt. Der industrielle Energiebedarf ging im Zeitraum 1989/1990 in Zwickau um knapp 10% zurück. Als Energieträger kamen vorwiegend feste Brennstoffe zum Einsatz.

Demgegenüber ist der Energiebedarf von Industrie und Gewerbe im Bereich Glauchau aufgrund der Auswirkungen der VW-Ansiedlung in Mosel als tendenziell wachsend einzuschätzen. Dies ist sowohl in der Erwartung steigender wirtschaftlicher Aktivitäten als auch in einem Anwachsen der Wohnbevölkerung begründet.

³⁴ Die folgenden Aussagen beziehen sich auf eine Studie, die 1992 im Rahmen des Forschungsprojektes von Herrn Dr. Hans Klein, Institut für Wärmetechnik der TH Zwickau, durchgeführt wurde.

In Werdau wird im Bereich Industrie und Gewerbe ebenfalls mit einem Rückgang des Energiebedarfs gerechnet. Dort hatten die industriellen Energieverbraucher 1990 einen Anteil von 15% am Gesamtverbrauch der Stadt. Durch einen Rückgang der Produktion wird gegenwärtig mit einem Rückgang des Energieverbrauchs um 25% gerechnet.

Energiebedarf in der Region Zwickau 1990 und 2005 (MW)

	Wohnungen	öff.Sektor	Industrie	insgesamt
1990				
Zwickau	292	120	400	812
Glauchau			40	
Werdau	68	15	13	96
2005				
Zwickau	235-250	95	215	557
Glauchau		95	80	170
Werdau				110

Quelle: TH Zwickau (1992), Studie zur Energieversorgung der Region Zwickau im Rahmen des Projektes der VW-Stiftung

Insgesamt wird von einem Energiesparpotential von 25-30% bis zum Jahr 2005 ausgegangen.

3.5.2. ENERGIETRÄGERSTRUKTUR UND SCHADSTOFFEMISSIONEN

Die Betrachtung der **Energieträgerstruktur** zeigt deutlich das Übergewicht der Braunkohle bei der Erzeugung von Energie. Ein relevanter Anteil fällt zusätzlich nur noch dem Stadtgas zu. Sowohl die Versorgungsnetze der Fernwärme als auch die Netze der Gasversorgung sind rekonstruktionsbedürftig. Gleiches gilt für die Energieerzeuger- und die Verteileranlagen, die im Rahmen einer Differenzierung der Energieträgerstruktur, insbesondere bei der Umstellung auf Erdgas, modernisiert werden und zu einer effizienten Ausnutzung der eingesetzten Energie beitragen müssen. So geht es im Fernwärmebereich um eine bessere Kraft-Wärme-Kopplung, um technische intakte kundeneigene Anschlußleitungen sowie um eine Verbrauchsmessung bei den Kunden. Im Gasbereich existiert zwar ein gut ausgebautes Versorgungsnetz, allerdings existiert ein hoher Sanierungsbedarf im Nieder-

drucknetz. Für die Umstellung auf Erdgas muß das Versorgungsnetz auf trockneres Gas und höheren Druck im Niederdrucknetz umgerüstet werden.

Mit der Dominanz der Braunkohle in der Energieträgerstruktur ist gleichzeitig eine hohe Schadstoffbelastung verbunden, die durch geographische Gegebenheiten verstärkt wird. Einzelfeuerstätten sowie Energieerzeugungsanlagen, die nicht mit schadstoffreduzierenden Anlagen ausgerüstet sind, sorgen für Emissionswerte, die teilweise um das 10-15 fache höher sind als in westdeutschen Großstädten.

Emission / Schadstoffbelastung in der Region Zwickau

	Staub	SO ₂	NO _x	CO ₂
t/a 1989				
Zwickau	11.000	23.700	1.450	750.000
Glauchau	260	170	50	5.100
Werdau	290	150	25	3.950
t/a 2005				
Zwickau	509	657	168	331.000
Glauchau	30-40	25	70	10.000
Werdau	100	50	50	2.000

Quelle: Th Zwickau (1992), Studie zur Energieversorgung

Aus den dargestellten Strukturen lassen sich Handlungskonsequenzen für die regionalen Akteure ableiten, die gerichtet sein sollten auf:

- Eine Differenzierung der Energieträgerstrukturen und einen Ausbau der Erdgasversorgung
- Eine Sanierung der Versorgungsnetze, um eine effektive Ausbeutung der eingesetzten Energie zu gewährleisten und Energieverluste zu vermeiden
- Eine Reduzierung der Schadstoffbelastung durch die Ausrüstung der Erzeugungsanlagen mit schadstoffvermeidender Technologie.

3.6. REGIONALE SITUATION IM WASSER- UND ABWASSERBE-REICH³⁵

3.6.1. NUTZBARKEIT DER GEWÄSSER

Die Region ist wasserwirtschaftlich in das Pleiße-Einzugsgebiet, welches den Kreis Werdau und den angrenzenden Südosten des Landkreises Zwickau umfaßt, und in das Einzugsgebiet der Zwickauer Mulde zu unterteilen.

Aufgrund fehlender zentraler und leistungsfähiger Abwasserreinigungsanlagen ist die Nutzungsfähigkeit der Hauptvorfluter Zwickauer Mulde und Pleiße stark eingeschränkt. Derzeit ist die Nutzung nur nach aufwendigen Aufbereitungsverfahren möglich. Leistungsfähige Kläranlage fehlen. Die Zwickauer Mulde erreicht den Kreis Zwickau bereits mit starker Verschmutzung, ab der Kreisgrenze bis unterhalb der Stadt Zwickau kann sich durch die natürliche Selbstreinigungskraft eine leichte Verbesserung der Wasserbeschaffenheit einstellen. Unterhalb der Stadt Zwickau tritt aufgrund der nur mechanischen Abwasserreinigung wieder eine Verschlechterung der Wasserbeschaffenheit ein. Dadurch kommt es bei Niedrigwasserabfluß insbesondere in den Sommermonaten zu aneroben Verhältnissen im Gewässer. Unterhalb der Stadt Glauchau stellt sich durch die natürliche Selbstreinigung eine geringfügige Verbesserung der Wasserbeschaffenheit ein. Sie muß jedoch immer noch als starke Verschmutzung im Sinne der Gewässergüteklasse eingestuft werden.

Die Pleiße ist ebenfalls als sehr stark verschmutzt zu bewerten. Dieser Zustand nimmt unterhalb der Stadt Werdau noch zu. Aufgrund der dichten abwassererursachenden Besiedlung entlang dieses Gewässers und fehlenden Abwasserreinigungsanlagen treten keine Selbstreinigungsabschnitte auf.

3.6.2. WASSERVERSORGUNG

Aufgrund der Bevölkerungsdichte und angestrebter Industrieprojekte (VW-Werk) werden gute und ausreichende Wasserversorgungssysteme benötigt. Dem stehen ungünstige geologische und hydrologische Verhältnisse im Erzgebirgsvorland gegenüber, so daß eine ausreichende Grundwasserentnahme nicht möglich ist.

³⁵ Vgl. hierzu die 1992 im Rahmen des Forschungsprojektes erstellte Studie zur regionalen Wasserversorgung von Herrn Dr. R. Stephani, Institut für Wärme- und Umwelttechnik der TH Zwickau

Die Wasserversorgung geschieht in der Region durch unterschiedliche Wasserversorgungssysteme (Fernleitungssysteme, Wasserwerke, die aus der Mulde und der Talsperre Wolfersgrün entnehmen sowie Hausbrunnen in den Randbereichen der Region). Zentrale Brauchwassersysteme werden in Werdau und Glauchau durch die Erzgebirge Wasser/Abwasser (EWA) AG betrieben, in Zwickau durch die ESTEG.

Zukünftig wird ein stärkerer Anschluß an die Fernwasserversorgung erfolgen. Qualitätsprobleme und Belastungen des Wassers existieren durch die früher intensiv betriebene Landwirtschaft und die WISMUT AG.

3.6.3. ABWASSERBESEITIGUNG

Die Abwasserbeseitigung erfolgt durch Einleitung in die Zwickauer Mulde, teilweise in die Pleiße. Die Flüsse waren Hauptsammler für unbehandelte Abwässer. Vorhandene Kläranlagen besitzen nur einen niedrigen Wirkungsgrad, weil sie nur über mechanische Reinigungsstufen verfügen. Notwendig wird daher der Bau von zwei zentralen Kläranlagen in Zwickau und Glauchau, die für die Abwässer des VW-Werks in Mosel zentrale Bedeutung hat, für insgesamt ca. 500.000 Einwohner, was Kosten in der Höhe von ca. 400 Mio DM verursacht. Dabei ist die Frage der Klärschlamm Entsorgung für alle drei Kreise ungeklärt. Aktuell werden Versuche zur Klärschlammvergasung am Brennstoffinstitut Freiberg durchgeführt.

Aufgrund der Deindustrialisierungsprozesse ist mit einem stark zurückgehenden Bedarf der industriellen Wasserverbraucher zu rechnen. Die freiwerdende Kapazität ist für die Trinkwasserversorgung der Bevölkerung nur begrenzt nutzbar, da die Eigenwasserversorgungsanlagen betriebsspezifisch aufgebaut wurden und standortbezogen sind.

Wasserbedarfsermittlung für die Region Zwickau in Tm3/a

Aufkommen aus Zwickau	Zwickau	Werdau	Glauchau	ges.	
Stadt	Land				
Zentr. Wasserversorg.					
aus örtl. Dargeb.	20.367	5.000	6.132	6.500	37.999
Fernwasser	8.602	4.492	3.281	1.645	18.020
Brauchwasser	-	-	2.135	5.475	7.592
Eigenversorgungs-					
anlagen					
Oberflächengew.	7.000	9.000	200	12.000	28.200
Grundwasser	1.500	200	1.200	1.000	3.900

Quelle: Studie zur Wasserversorgung, TH Zwickau

3.7. REGIONALE ABFALLENTSORGUNG UND VERWERTUNG, ALT- LASTEN

3.7.1. HAUSHALTSABFÄLLE UND HAUSHALTSÄHNLICHE GEWERBE- ABFÄLLE

Das Hausmüllaufkommen in der Stadt Zwickau und im Umland hat seit 1990 drastisch zugenommen. Die Gründe für das verstärkte Abfallaufkommen liegen einerseits in der schlagartigen Übernahme marktwirtschaftlicher Konsumentenmentalitäten und andererseits im Zusammenbruch des stark subventionierten Serosammelsystems. Speziell das vielfältige Angebot an Einwegbehältern und -verpackungen sowie die Vielzahl kurzlebiger Konsumprodukte, insbesondere im technischen Bereich, erhöhen das Abfallaufkommen beträchtlich.

Im Zwickauer Raum ist besonders seit Ende 1990 eine Tendenz zur privatwirtschaftlichen Erfassung spezifischer Haushaltsabfälle (insbesondere solche mit guten Marktchancen) zu verzeichnen. Gegenwärtig kann man feststellen, daß besonders im Stadtgebiet ein nahezu flächendeckendes Netz an Containern zur Sammlung von Glas und Papierabfällen vorhanden ist. Im Entstehen sind ebenfalls Sammelsysteme für Plastabfälle, wobei hier aber die Verunreinigung der Abfallstoffe die Wiederverwendung und damit den Absatz erschwert.

Im September 1991 wurden in der Stadt Zwickau zwei sogenannte Recyclinghöfe eingerichtet. Hier besteht die Möglichkeit, einerseits kostenlos Sperrmüll, Papier, Pappe und Glas (teilweise auch Plaste) und andererseits Metallschrott, Strauchwerk und Kühlschränke gegen ein gewisses Entgelt abzugeben. Von der Stadtverwaltung ist geplant, in der nächsten Zeit noch zwei weitere Recyclinghöfe zu eröffnen.

Die Verwertung organischer Abfälle ist in der Stadt Zwickau und im Umland zu einem Problem geworden. Grund dafür ist in erster Linie die Schließung einer großen Zahl landwirtschaftlicher Produktionsgenossenschaften (LPG), denn diese Unternehmen waren bisher Hauptabnehmer solcher Abfälle, um sie als Futterstoffe zu nutzen. Dazu wurden in der Vergangenheit weitverbreitet Tonnen zur Erfassung organischer Abfälle (insbesondere Küchenabfälle) aufgestellt. Bisher gibt es keine Kompostierungsanlagen sowie Sammelsysteme im Zwickauer Raum, so daß ein großer Teil dieser Abfälle deponiert werden muß.

Erdaushub und Bauschutt wird je nach Bedarf anderweitig wiederverwendet (Verfüllungen, Straßenbau etc.) ansonsten erfolgt eine Deponierung. Die Organisation und Durchführung der Sammlung und Deponierung von Hausmüll und hausmüllähnli-

chen Gewerbeabfällen lag in der Stadt Zwickau in den Händen der Stadtwirtschaft GmbH (Kommunales Eigentum). In den umliegenden Gemeinden wurden Abfälle über Jahre hinweg in ungeordneten Deponien abgelagert.

Nach der Schließung dieser Deponien im Frühjahr 1991 wurde die Entsorgungsfunktion der Stadtwirtschaft GmbH auf den Landkreis Zwickau ausgedehnt. Seit Frühjahr 1991 wird von Seiten des Landratsamtes versucht, die Stadtwirtschafts GmbH, durch teilweisen Verkauf bestimmter Aufgabenbereiche und den damit verbundenen Kapazitäten an private Entsorgungsunternehmen, nur auf das Betreiben von Deponien auszurichten, um damit den Deponiebetrieb unter kommunaler Kontrolle weiterführen zu können.

3.7.2. INDUSTRIE- UND SONDERABFÄLLE

Laut Abfallgesetzgebung (Verursacherprinzip) ist jedes Unternehmen für die Entsorgung seiner Abfälle eigenverantwortlich. Dadurch wird gleichzeitig das Vermeidungspotential im Unternehmen stimuliert. Dennoch wird die Entsorgungs- und Verwertungsmöglichkeit in einer Region zunehmend als wichtiger Standortfaktor betrachtet. Die sinnvolle Verwertung von Abfällen in der Nähe von Industriestandorten führt zur Kostenentlastung durch Nichtinanspruchnahme von Deponiekapazitäten und geringen Transportkosten.

Die gegenwärtige Entsorgungs- und Verwertungsstruktur in der Region Zwickau reicht nicht aus, den Anforderungen der Unternehmen gerecht zu werden. Gleichzeitig sind die Aktivitäten des Landratsamtes bezüglich der Schaffung einer regionalen Struktur zur Verwertung von spezifischen Industrieabfällen als unzureichend einzuschätzen. Gleiches gilt für die Landesregierung in Bezug auf Aktivitäten zur Regelung der Beseitigung und Verwertung von Sonderabfällen im Land Sachsen.

Daß eine Nachfrage, insbesondere nach regionalen Verwertungskapazitäten, vorhanden ist, zeigte die im Mai 1991 unter Verantwortung von VW Sachsen am Standort Mosel durchgeführte Entsorgungskonferenz. Das Unternehmen versuchte hier potentielle Entsorgungsfirmen aus der Region für die Abnahme von Abfällen, insbesondere für die Zeit nach der Fertigstellung des Werkes Mosel II, zu gewinnen.

Es zeigte sich, daß für den Standort Mosel die Einhaltung von Auflagen und Bestimmungen des Gesetzgebers (Abfallgesetz mit Verordnungen, IA Abfall etc.) zu-

nehmend schwieriger und kostengünstiger wird, wenn sich das regionale Angebot an Entsorgungskapazitäten (besonders Recycling) nicht ändert.

Es zeigte sich, daß einige private Entsorger in der Region vorhanden sind, die bestimmte Abfallarten annehmen und teilweise ein Recycling dieser Stoffe gewährleisten können. Vielfach arbeiten diese Firmen mit Altanlagen. Da auch diese Anlagen spätestens 1996 den gesetzlichen Anforderungen der Altbundesländer unterliegen und damit Anpassungsinvestitionen notwendig werden, entstehen hier möglicherweise neue Probleme.

Sonderabfälle aus der Region Zwickau werden, wie die aus dem gesamten Freistaat Sachsen, in den Norden der ehemaligen DDR bzw. nach Bayern exportiert. Dadurch entstehen hohe Kosten für den Erzeuger von Sonderabfällen, die sich gleichfalls negativ auf die Attraktivität des Standortes auswirken.

Da die Klärschlämme der Abwasserreinigungsanlagen ebenfalls als Sonderabfälle behandelt werden müssen, wird sich der Sonderabfallexport auch hier negativ auf die Reinigungskosten und damit bei kommunalen Anlagen auf die Abwasserreinigungsgebühren auswirken. Die Sonderabfallfassung und dessen Transport wird in der Zwickauer Region ausschließlich durch private Unternehmen organisiert.

3.7.3. VERWERTUNGS-UND ABLAGERUNGSKAPAZITÄTEN

Die Verwertungskapazitäten in der Region entsprechen keinesfalls den Anforderungen einer effektiven regionalen Abfallwirtschaft. Noch immer steht der klassische Entsorgungsweg Deponie im Vordergrund. Abfallverwertung und -recycling besitzen bisher einen untergeordneten Stellenwert.

Firmen, die Abfalltransport und -verwertungskapazitäten anbieten, besitzen häufig eine Monopolstellung, was sich auf die Preisbildung für diese Entsorgungsleistungen auswirkt und zu Akzeptanzverlusten bei Bürgern und Auseinandersetzungen mit den Behörden führen kann.

Erste Ansätze für eine zukünftige regionale Verwertungsfunktion für spezifische Abfallstoffe zeigen sich in den Konzepten der Sächsischen Aufbau- und Qualifizierungsgesellschaft. Innerhalb dieser Gesellschaft sollen zukünftig auch Kapazitäten zum Kraftfahrzeugrecycling für die Region nutzbar gemacht werden. Das gegenwär-

tig diesbezüglich durchgeführte Pilotprojekt befaßt sich hauptsächlich mit der Teildemontage von Kraftfahrzeugen.

Voraussetzung für eine sinnvolle Abfallverwertung sind Systeme zur Getrenntsammlung von Abfällen und Anlagen zur Abfallsortierung (insbes. bei Plastabfällen). Während ersteres im Zwickauer Raum bereits weitgehend realisiert wird, fehlen (abgesehen von den Recyclinghöfen in der Stadt Zwickau) notwendige Sortieranlagen, um noch mehr Abfallstoffe wiederverwendungsfähig zu machen.

3.7.4. ALTABLAGERUNGEN UND ALTSTANDORTE

Während die Standorte von Altablagerungen in Form der ca. 40 geschlossenen kommunalen Mülldeponien bekannt sind, gibt es zu Altablagerungen keine genauen Angaben. Herausragend sind hier die Altlasten auf dem Betriebsgelände der Grubenlampe Zwickau in Form von schwermetallbelasteten Böden, die Altstandorte ehemaliger Steinkohleförderung und -veredelung mit ihren karbochemischen Belastungen und die radioaktiven Wismut-Altlasten in Form des Absetzbeckens in Oberrothenbach sowie der Abraumhalden in Crossen. Weitere kontaminierte Standorte werden sich infolge der Stilllegung von Textilbetrieben ergeben (besonders Chrom und Kupferbelastungen). Im Landratsamt Zwickau (Amt für Abfallwirtschaft) wurde im Sommer 1991 ein umfangreiches Altlastenkataster erarbeitet, das bekannte Altstandorte und Altablagerungen im Landkreis Zwickau hinsichtlich Eigentümer, Ort, Zustand, Gefährdungsabschätzung sowie notwendiger Sanierungsmaßnahmen ausweist. Ein Einblick in dieses Kataster wurde trotz schriftlichen Antrages bisher nicht genehmigt (Datenschutz).

Spezifische Sanierungskonzepte für Altlasten liegen bisher im Landratsamt Zwickau nicht vor. Grund dafür ist vor allem auch die ungenügende Beachtung der Altlastenfrage im ersten sächsischen Abfallgesetz, welches nicht einmal die Zuständigkeiten in diesem Problembereich eindeutig regelt.

3.7.5. ÜBERLEGUNGEN HINSICHTLICH DER VERMEIDUNG UND VERWERTUNG VON ABFALL

Abfallvermeidung betrifft Verbraucher und Produzenten von Sachgütern gleichermaßen. Während die Produzenten einerseits über Auflagen, gesetzliche Regelungen

gen und Verordnungen (die Wirkung der Rücknahmeverpflichtung für Verpackungen über DSD sowie die Wirkungen der in Vorbereitung befindlichen Altpapierverordnungen, Elektronik-Schrott-Verordnungen und Bauabfallverordnungen bleibt abzuwarten.) weitestgehend zur Vermeidung ihrer Abfälle und Rücknahme der Produkte stimuliert werden, muß die Wirkung des Absatzmarktes auf den Produzenten verstärkt werden. Dazu ist es notwendig, beim Verbraucher eine gewisse Abfallsensibilität zu erzeugen. Hierbei ist eine umfangreiche Verbraucherinformation zu Vermeidungsmöglichkeiten anzustreben. In der Stadt Zwickau und im Umland sollten dazu spezielle kompetente Beratungsbüros eingerichtet werden, die den Bürger und die Unternehmen über die Möglichkeiten bei der Müllvermeidung beraten.

Eine weitere Möglichkeit, Abfall zu vermeiden, wäre ein kostengünstiges Angebot von Reparaturkapazitäten durch die Förderung spezifischer Handwerksbetriebe, um die Lebensdauer bestimmter Konsumgüter (insbesondere technischer Produkte) zu verlängern.

In der ehemaligen DDR war dieses Reparatursystem im starken Maße ausgeprägt, da der Verbraucher gezwungen war, aufgrund der Angebotsstruktur die Nutzungsdauer bestimmter Güter so weit wie möglich zu erhöhen. Es sollten Wege gefunden werden, diese Nutzungsmentalität beim Verbraucher wieder zu erwecken.

Abfallvermeidende Funktionen besitzen ebenfalls die Gebühren für die Entsorgung. Dennoch ist es nicht sinnvoll, die Gebühren in utopische Höhen zu treiben, da ab einer bestimmten Grenze die Müllvermeidung langsamer wächst, als die wilde Müllverkipfung, die gegenwärtig beträchtliche Ausmaße im Landkreis angenommen hat. Dahingehend ist die Idee von einer Müllmarken-Mindestabnahmemenge (Pauschal-komponente und mengenbezogene Komponente), die durch den Kreistag in die Gebührensatzung mit aufgenommen wurde, ein Schritt in Richtung Abbau der wilden Müllverkipfung.

Weiterhin sollte eine Zielvorstellung über die Herausbildung einer an die regionale Industriestruktur angekoppelte regionale Entsorgungsstruktur entwickelt werden. Ein großer Teil dieser Entsorgungsstruktur sollte durch regional ansässige Recyclingunternehmen gekennzeichnet werden.

Trotz eingeschränkter Bürgerakzeptanz sollte die umstrittene thermische Verwertung in Müllverbrennungsanlagen (MVA) oder Pyrolyseanlagen ebenfalls ihren Platz in der Verwertungsstruktur einer Region besitzen. Es ist eine Frage der Preisbil-

dung, ob die thermische Abfallverwertung negative Effekte auf die Abfallvermeidung im Einzugsgebiet ausübt. Thermische Verwertungsunternehmen sollten in öffentlicher Hand bleiben und strengen Restriktionen bezüglich der Preisbildung unterliegen. Möglich wäre eine Ankopplung des Preises für Verbrennung an den Preis für die Deponierung von Abfällen. Die strengen Anforderungen des Gesetzgebers bezüglich der Emission von Schadstoffen und der heutige Stand der Technik ermöglichen eine weitgehende Minderung schadstoffhaltiger Emissionen (insbesondere Furane und Dioxine). Allerdings müssen die Verbrennungsrückstände fast vollständig (in Abhängigkeit von der Vorbehandlung) als Sonderabfall entsorgt werden.

Die Entscheidung über eine thermische Verwertung muß von der Landesregierung ausgehen, um die Anzahl thermischer Verwertungsanlagen in Sachsen auf ein notwendiges Maß beschränken zu können. Thermische Verwertung muß, wie die Deponierung, an letzter Stelle des regionalen Abfallverwertungsprozesses stehen. Sie dient der Restmüllbehandlung. Vorteile der thermischen Abfallbehandlung sind insbesondere:

- die Volumenreduzierung des Abfalls und damit Entlastung von Deponieraum
- die Nutzung des Energieinhaltes im Abfall
- die Zerstörung schädigender (bes. organischer) Substanzen (geringer Glühverlust)

Die als Nachteil betrachteten hohen Emissionswerte von Schadstoffen können bei Anwendung des Standes der Technik weitgehend abgebaut werden und es bleibt als wichtiger Nachteil die Untergrabung der Abfallvermeidung durch die notwendige ständige Beschickung der MVA. Hier muß überregional auf Landesebene ein optimales Verteilungskonzept für thermische Verwertungsanlagen erarbeitet werden, wozu auch die Zwischenlagerung von Abfällen als Puffer unbedingt mit einbezogen werden sollte.

3.7.6. DEPONIERUNG

Deponiefläche ist im Landkreis Zwickau nach der Schließung zahlreicher ungeordneter Deponien äußerst knapp geworden. Über umfangreiche hydrologische und sanierungstechnische Gutachten konnte erreicht werden, daß durch eine Änderung des Beschickungssystems die bisherige Hausmülldeponie im Lohebachtal noch für ca. 3 Jahre weiter beschickt werden kann. Das hydrologische Gutachten ergab keine Gefährdung des Grund- und Oberflächenwassers durch die Deponie, es wurde aber nicht ausgeschlossen, daß im Abstrombereich des Deponiekörpers eine potentielle Gefährdung durch kontaminierte Sickerwässer entstehen kann.

Weitere Gutachten (einschließlich Umweltverträglichkeitsprüfung) zum Ausbau der Lohebachtaldeponie wurden in Auftrag gegeben, um durch Erweiterungsmaßnahmen die Nutzungsdauer auf 40 Jahre ausdehnen zu können. Diese Maßnahmen werden einen erhöhten Investitionsbedarf (Sickerwassererfassung und -reinigung, Untergrundabdichtung, Deponiegasauffanganlagen etc.) nach sich ziehen, um den gesetzlichen Anforderungen an eine moderne Hausmülldeponie genügen zu können. Zusätzlich zu diesen Aktivitäten muß weiter nach möglichen Deponiestandorten gesucht werden, wobei gegenwärtig noch 6 Standorte im Landkreis Zwickau und 2 Standorte im Landkreis Werdau im Gespräch sind.

3.7.7. ALTLASTENSANIERUNG

Auf die Schwierigkeit einer Beurteilung der Situation bei Altablagerungen und Altstandorten auf Grund fehlender Informationen zum Altlastenkataster des Landkreises Zwickau wurde bereits hingewiesen. Vorliegende Angaben zu Wismut-Altablagerungen sind in der Anlage aufgeführt.

Zweckmäßig wäre es, in Anlehnung an Erfahrungen in den alten Bundesländern Sanierungsgesellschaften zu gründen, die die fachliche und finanzielle Kompetenz besitzen, spezielle Sanierungslösungen regional oder überregional anbieten zu können.

Erste Anzeichen für die Gründung einer solchen Sanierungsgesellschaft speziell für radioaktiv belastete Standorte ergeben sich bei der Sanierung der Wismut-Standorte. Hier strebt man in Zusammenarbeit mit der STEAG die Schaffung einer solchen Gesellschaft an, die dann als Nachfolger der Wismut AG bis über das Jahr 2000 hinweg das Abtragen der Halden (mit teilweiser Aufarbeitung des Materials in

Seelingstädt), die Trockenlegung der Absetzbecken in Oberrothenbach einschließlich ihrer Versiegelung und den Abriß der ehemaligen Aufbereitungsanlage Crossen durchführen wird.

Während dieser Sanierungsmaßnahmen, die gegenwärtig teilweise schon angelaufen sind, besteht die Möglichkeit, einige regional ansässige Firmen (insbesondere für Transportleistungen) in die Auftragsvergabe mit einzubeziehen.

Gleichermaßen ist in Betracht zu ziehen, ob diese (bisher noch nicht gegründete) Sanierungsgesellschaft durch die Erweiterung des Angebotsspektrums auch für die Rekultivierung anderer Altlastenstandorte in der Region Zwickau herangezogen werden könnte. Aufgrund der radioaktiven Belastung der zur Sanierung herangezogenen Anlagen und Geräte wäre hierbei nur eine Einbeziehung des Personals sowie des vorhandenen Sanierungs-Know-how möglich.

3.7.8. ZUSAMMENARBEIT IM ZWECKVERBAND

Seit Sommer 1991 arbeiten die Landkreise Hohenstein-Ernstthal, Glauchau, Stollberg, Zwickau-Land, Schwarzenberg, Aue, Werdau sowie die Stadt Zwickau in der Interessengemeinschaft Abfallwirtschaftskonzept Südwest-Sachsen zusammen (vgl. Tabelle 2).

Lt. § 4 des EGAB im Freistaat Sachsen wird angestrebt, daß sich die entsorgungspflichtigen Körperschaften zu Abfall-Zweckverbänden zusammenschließen. In diesem Falle werden auch aus dem Landeshaushalt Fördermittel bereitgestellt.

Die Interessengemeinschaft Abfallwirtschaftskonzept Südwest-Sachsen hat das Ziel, sich letztendlich in einen Zweckverband umzuwandeln, um die Probleme im Abfallbereich in der Region besser lösen zu können. Dabei könnte ein Zweckverband über eigene finanzielle Mittel verfügen und im Bedarfsfalle als Betreiber von Anlagen zur Abfallbehandlung bzw. als Gesellschafter bei Unternehmen im Abfallbereich tätig zu werden. Bisher wurde von der Interessengemeinschaft ein umfangreiches Abfallwirtschaftskonzept für die beteiligten Landkreise in Auftrag gegeben, das im März 1992 in vollständiger Fassung vorlag. Weiterhin wurde eine Weißflächenkartierung durchgeführt, wobei mögliche Standorte für Abfallablagerung, -behandlung und -verwertung ausgewiesen werden.

Es kommt nun darauf an, diese Standortalternativen einer Bewertung zu unterziehen, um die der jeweiligen Nutzung entsprechenden optimalen Standorte herauszufinden. Mit Problemen bei der Sanierung von kontaminierten Standorten wird sich ein zukünftiger Zweckverband jedoch nicht befassen.

Aufkommen der Siedlungs- und Baustellenabfälle in SW-Sachsen: Stand 1991 und Prognose bis zum Jahr 2000 ohne Maßnahmen zur Vermeidung und Verwertung

Abfallart	derz.Aufkommen t/a	derz.Aufkommen m ³ /a	Langzeit prognose t/a	Langz. progn. m ³
Hausmüll	236.000	787.000	205.000	1.370.000
Sperrmüll	k.A. ¹	k.A.	30.000	100.000
Gewerbemüll	86.000	341.000	145.000	725.000
Baustellenabf. ²	k.A. ¹	k.A.	100.000	300.000
Gesamt	3.220.000	1.128.000	560.000	2.495.000

(1) Deponieanlieferung nicht gesondert dokumentiert, im Hausmüll bzw. Gewerbemüll enthalten, (2) ohne Erdaushub, Straßenaufbruch und Bauschutt

Abfallaufkommen und Deponiekapazität in den Kreisen der Interessengemeinschaft: derzeitige Situation und langfristige Prognose ohne Vermeidungs- und Verwertungsmaßnahmen

Kreis	Situation 1992		Situation 2000	
	Bedarf	Kapazität	Bedarf	Kapazität
m ³ /a				
Glauchau	78.000	k.A.	245.000	-
Hohenst.- Ernstthal	83.000	45.000	232.000	45.000
Stollberg	137.000	400.000	303.000	400.000
Schwarzenberg	118.000	525.000	220.000	-
Aue	172.000	200.000	43.000	-
Zwickau-Land	135.000	125.000	310.000	-
Zwickau-Stadt	294.000	-	459.000	90.000
Werdau	113.000	-	270.000	-

Altablagerungen der Wismut AG (Chemnitzer Gebiet)

- Gebiet um Ronneburg: ca. 480 ha Haldenfläche mit ca. 277 Mill. m³ Deponievolumen.
 - Gebiet um Aue, Schneeberg, Zwickau: ca. 110 ha Haldenfläche mit ca. 25 Mill. m³ Deponievolumen
 - Rückstände Uran-Erzaufbereitungsanlage Crossen: ca. 44 Mill. m³ wässrige radioaktive Schlämme (Erzdurchsatz 1950 - 1989: 74 Mill. Tonnen) und eine Sickerwasserbelastung mit ca. 15 mg Uran je Liter
- Quelle: Flachowsky/Stoffmeister: Altlastenprobleme der neuen Bundesländer, in Abfall u. Umwelt (5) (1992, S. 30f.

4. BEFRAGUNG DER IHK-BETRIEBE IM RAUM ZWICKAU

Insgesamt wurden durch die IHK Zwickau etwa 500 Fragebogen an Betriebe verschickt. Bis zum 01.06.1992 lagen aus 132 Betrieben mit 15.877 Beschäftigten (01/92) auswertbare Fragebögen vor - dies bedeutet eine Rücklaufquote von 26,4%. Befragt wurden Betriebe der Wirtschaftsbereiche Grundstoff- und Produktionsgüter, Investitionsgüter, Verbrauchsgüter, des Baugewerbes, des Groß- und Einzelhandels sowie des Verkehrs - Banken und Versicherungen sind im Sample nicht enthalten.

Der versandte Fragebogen bezog sich insgesamt auf 10 Fragestellungen:

1. Auftragslage
2. Absatzmärkte
3. Probleme im Betrieb
4. ergriffene Maßnahmen
5. Personalentwicklung
6. Nutzung der Kurzarbeiter-Regelung
7. Beurteilung des Standortes Westsachsen
8. Einschätzung der Engpaßfaktoren in der Region
9. Einschätzung der Gefahr einer Monostrukturierung der Region (Fahrzeugbau)
10. erstrebenswerte Wirtschaftsstruktur

Der größte Teil der Fragebögen kommt aus der Stadt Zwickau (57,8% der Betriebe), gefolgt vom Landkreis Werdau (23,0%), der Rest der Betriebe hat den Sitz im Landkreis Zwickau. 56 Betriebe bestanden 1989 noch nicht und sind somit als Neugründungen zu bezeichnen - 41 davon wurden im Jahr 1991 gegründet. Der größte Teil der Neugründung ist im Baugewerbe zu verzeichnen, die Neugründungen machen mehr als zwei Drittel aller antwortenden Betriebe dieses Wirtschaftszweiges aus.

Die Auswertung nach Wirtschaftsbereichen und Personalstand ergibt folgendes Bild:

	Verteilung der Betriebe nach Branchen in %	Beschäftigte Jan. 1992	Verteilung nach Größenklassen	in %
Grundst./Prod.G.	13,6	3.108	1-6 Personen	25,4
Investitions-G.	11,4	2.699	7-19 Personen	24,6
Verbrauchs.-G.	19,7	8.551	20-75 Personen	25,4
Baugewerbe	17,4	1.000	über 75 Personen	24,6

Groß- u. Einzelhandel	24,2	281
Verkehr	13,6	238

4.1. Auftragslage

Die Auftragslage wird von allen Betrieben als überwiegend befriedigend bewertet (51,1%), als gut von 31,9% und lediglich von 17,0% der Betriebe wird sie als schlecht eingeschätzt. Diese Beurteilung, differenziert nach Branchen und Größenklassen, ergibt folgendes Bild: Während das Baugewerbe die Auftragslage deutlich günstiger beurteilt als der Durchschnitt, wird sie von den Betrieben des Verarbeitenden Gewerbes (Grundstoff- und Produktionsgütergewerbe, Investitionsgüter- und Verbrauchsgütergewerbe) überdurchschnittlich als schlecht angesehen - hervorsteicht die Einschätzung der Betriebe des Grundstoff- und Produktionsgütergewerbes sowie des Investitionsgütergewerbes, die die Auftragslage zu 38,9 bzw. 40,0% als schlecht einschätzen. Nach Größenklassen ergibt sich in der Beurteilung kaum ein Unterschied.

Interpretation: Insgesamt ist die Auftragslage der regionalen Betriebe noch immer als schwierig einzuschätzen. Lediglich im Baugewerbe sieht die Situation etwas besser, wenn auch nicht zufriedenstellend aus. Probleme haben nach wie vor die industriellen Betriebe, was sich mit dem gesamtwirtschaftlichen Trend deckt.

4.2. ABSATZMÄRKTE

Die regionale Struktur der Absatzmärkte der Betriebe in der Untersuchungsregion ist durch eine starke Ausrichtung auf die Neuen Bundesländer gekennzeichnet. 74,5% der Umsätze werden in den neuen Bundesländern getätigt, 19,8% in den alten Bundesländern, lediglich 2,6% mit Osteuropa, 2,2% mit Westeuropa und 0,2% in Übersee.

Branchendifferenziert sind Baugewerbe, Groß- und Einzelhandel sowie Verkehr stark auf die unmittelbaren Absatzmärkte fixiert, während die Industriebranchen immerhin ein Viertel bis zu einem Drittel ihrer Umsätze in Westdeutschland tätigen. Der westeuropäische Absatzmarkt spielt lediglich mit 9,0% des Umsatzes für die Betriebe des Grundstoff- und Produktionsgütergewerbe eine gewisse Rolle.

Interpretation: An dieser regional differenzierten Umsatzstruktur wird auch für die Betriebe der Region deutlich, wie schwierig die Absatzmöglichkeiten im europäischen Ausland sind, bzw. wird das Wegbrechen der vormals wichtigen osteuropäi-

schen Märkte überdeutlich erkennbar. Die westdeutschen Märkte bieten hier erst ansatzweise einen Ausgleich.

Die Auswertung der jeweils betriebsbezogenen regionalen Umsatzstruktur erlaubt einen differenzierteren Einblick in die Bedeutung der Absatzregion für die Betriebe. Erfaßt werden nur diejenigen Betriebe, die z.B. Umsätze in Westeuropa tätigen und für diese Betriebe werden Umsatzanteile errechnet (Mittelwert). Danach ergeben sich folgende Größenordnungen:

Absatzregionen	Anzahl der Betriebe	Mittelwert	in	%
neue Bundesländer	123	77,7		
alte Bundesländer	69	36,1		
Osteuropa	21	16,4		
Westeuropa	14	20,3		
Übersee	4	5,0		

Mittelwert: Umsatzanteil der Betriebe, die überhaupt in der Absatzregion Umsätze erzielen

In dieser Betrachtung wird der o.g. starke Bezug von Baugewerbe und Handel auf das Absatzgebiet Ostdeutschland sowie von Industriebetrieben auf westliche Märkte deutlicher erkennbar. So tätigen die 21 Betriebe, die überhaupt noch nach Osteuropa liefern, 16,4% ihres Umsatzes in diesen Absatzmärkten. 4 Betriebe des Grundstoff- und Produktionsgütergewerbe, die nach Westeuropa liefern, tätigen dort 40,5% ihres Gesamtumsatzes.

Interpretation: Hier zeigt sich scheinbar, daß es in der Region wettbewerbsfähige Betriebe gibt, die ihre Chancen auf westlichen Märkten wahrnehmen können. Osteuropa spielt aktuell als Absatzmarkt für die Betriebe der Region kaum eine Rolle und dürfte auf mittlere Frist auch keine Absatzperspektive bieten. Die Entwicklungsperspektive des Hauptabsatzmarktes der Betriebe in der Region (neue Bundesländer) hängt stark von konjunkturellen Faktoren und dem noch andauernden Strukturwandel ab.

4.3. PROBLEME IM BETRIEB

Befragt nach den Problemen, antworteten die Betriebe am häufigsten mit Auftragsmangel (36,3%), Liquidität (25,2%), der Eigentumsstruktur (24,4%) - andere Probleme, die bei den vorgegebenen Stichworten nicht erfaßt waren, wurden zu 31,1% angekreuzt. Erstaunlich ist die als geringfügig eingeschätzte Problematik der Altschulden (14,1%) und insbesondere der Produktpalette (11,1%), wird doch in der allgemeinen Diskussion immer auf diese beiden Komplexe hingewiesen. Überdurchschnittliche Schwierigkeiten bei der Auftragslage sehen die Betriebe des Investitionsgüter-, des Verbrauchsgütergewerbes und des Verkehrs, überdurchschnittliche Probleme mit der Liquidität haben die Betriebe des Verbrauchsgütergewerbes und bei den Eigentumsstrukturen sehen die Betriebe des Groß- und Einzelhandels überdurchschnittlich häufig Probleme. Überdurchschnittliche werden Liquiditätsprobleme von den Betrieben mit 20 bis 75 Personen genannt. Differenziert nach Absatzgebieten geben die Betriebe mit Umsätzen in die Alt-Bundesländer, West- und Osteuropa überdurchschnittlich häufig Probleme mit Auftragslage, Altschulden und Liquidität an.

Interpretation: Auch wenn die Auftragslage überwiegend als befriedigend bis gut eingeschätzt wird, steht der Auftragsmangel an erster Stelle der Probleme für die Betriebe. Liquiditätsschwierigkeiten (d. h. hier vor dem Hintergrund von ungeklärten Eigentumsstrukturen mit dem Effekt mangelnder Kreditfähigkeit) gehören zu der auch von westlichen Mittelständlern immer wieder beklagten Situation, die sich für Betriebe in Ostdeutschland besonders drastisch stellen.

4.4. ERGRIFFENE MAßNAHMEN ZUR STÄRKUNG DER WETTBEWERBSFÄHIGKEIT

Die Modernisierung der Betriebe steht eindeutig an erster Stelle, gefolgt von neuen Marktstrategien und der Qualifizierung des Personals bei der Beantwortung der Frage nach den bisher ergriffenen Maßnahmen, um die erachtete Problemlage zu beseitigen. Erst an vierter Stelle wird die Entwicklung neuer Produkte, dann die Kooperation mit anderen Unternehmen und mit Abstand die Beteiligung (von bzw. an anderen Unternehmen) genannt.

Branchenbezogen differenziert nennen die Betriebe des Grundstoff- und Produktionsgütergewerbe, des Verbrauchsgütergewerbes und der Bauwirtschaft die Modernisierung als Maßnahme - in diesen Wirtschaftsbereichen scheint der größte Investitions- und Erneuerungsbedarf zu herrschen. Für die Betriebe des Investitionsgütergewerbes steht die Entwicklung neuer Produkte im Vergleich zu anderen Branchen deutlich im Vordergrund (Investitionsgütergewerbe 80,0% - Durchschnitt 37,8%) ebenso wie die Entwicklung und Umsetzung neuer Marktstrategien (Investitionsgütergewerbe 73,3% - Durchschnitt 43,0%).

Nach den gewählten Größenklassen differenziert haben die Betriebe mit mehr als 75 Personen überdurchschnittlich häufig Modernisierungsmaßnahmen genannt (74,3% - Durchschnitt 53,0%). Darüber hinaus haben die Betriebe der Größenklasse 20-75 Personen und mehr als 75 Personen überdurchschnittlich häufig quer über alle betrieblichen Maßnahmen die einzeln angebotenen Strategien als von ihnen ergriffen genannt.

Differenziert nach Absatzmärkten haben die Betriebe mit Absätzen nach Ost- und Westeuropa ergriffene Maßnahmen genannt, was auf eine deutlich ausgeprägte Strategie der Markterschließung überregionale Märkte hindeutet.

Interpretation: Modernisierungspolitik, Erschließung der Märkte - auch der ostdeutschen Märkte - stehen allgemein und insbesondere im Investitionsgütergewerbe an vorderster Stelle der Maßnahmen, um die o.g. Schwierigkeiten zu lösen.

4.5. PERSONALENTWICKLUNG JANUAR 1991 ZU JANUAR 1992

Die dramatische Personalentwicklung in den Betrieben der Region wird deutlich, wenn die absolute Zahlen betrachtet werden. Im Januar 1990 betrug der Personalstand in den erfaßten Betrieben 35490 Personen, wovon über 2/3 im Bereich des Verbrauchsgütergewerbes beschäftigt waren. Bis zum Januar 1991 wurde der Personalstand auf 28.502 abgebaut - gefolgt von einem drastischen Einschnitt im Verlauf des Jahres 1991 zum Januar-Stand 1992 in Höhe von 15.877. Auch die perspektivische Entwicklung der Beschäftigung bis zum Ende des Jahres 1992 läßt einen weiteren Abbau von Personal erwarten - geschätzt wird eine Größenordnung von noch 14.197 Beschäftigten.

	Veränd.				
Personalentwicklung	01/90	01/91	01/92	12/92	01/90-01/92
Grundst./Prod.G.	7.014	5.353	3.108	2.345	-35,1%
Inv.-G.	6.632	5.215	2.699	2.333	-59,3%
Verbr.-G.	20.698	16.540	8.551	7.830	-58,7%
Baugewerbe	926	1.036	1.000	1.100	+8,0%
Groß- u. Einzelhandel	156	197	281	300	+80,1%
Verkehr	64	161	238	289	+390,2%
insgesamt	35.490	28.502	15.877	14.197	-55,3%

Die nach der Betriebsgröße differenzierte Analyse der Beschäftigungsentwicklung zeigt, daß die größeren Betriebe mit 75 und mehr Beschäftigten überdurchschnittlich eine negative Personalentwicklung im Jahr 1991 zu verzeichnen haben, was mit der Zweigstruktur korrespondiert. In Bezug auf die abschätzbare Personalentwicklung bis zum Ende des Jahres 1992 gehen die Betriebe, die im Januar 1992 noch den größten Teil der Beschäftigten repräsentieren (47,2% aller Beschäftigten), von einem weiterhin negativen Verlauf aus. Sie befürchten, mehr als 10% ihres jetzigen Personalbestandes abbauen zu müssen. Die Betriebe, die 22,5% der Beschäftigten repräsentieren, gehen demgegenüber von einer Ausweitung ihres Personalbestandes aus. Hier zeichnen sich insbesondere diejenigen Betriebe aus, die erst 1991/1992 gegründet wurden.

Interpretation: An dieser Entwicklung der absoluten Beschäftigtenzahlen wird der Strukturbruch in der Region überdeutlich: Die strukturbestimmenden Betriebe des industriellen Bereiches haben ihren Personalstand um ca. 60% drastisch reduziert, während die Schaffung von Arbeitsplätzen im Dienstleistungsbereich zwar prozentual jedoch in absoluten Größen kaum ins Gewicht fällt und daher - zumindest trifft dies für die erfaßten Betriebe zu - seine Pufferfunktion in keinster Weise erfüllen kann.

4.6. NUTZUNG DER KURZARBEITER-REGELUNG

Gefragt war die Nutzung der Kurzarbeiter-Regelung in den Betrieben zum Stand Juli 1990, Januar 1991 und Januar 1992. Insgesamt ergab sich für die 135 Betriebe, daß zum Juli 1990 4,0% aller Beschäftigten in Kurzarbeit, zum Januar 1991 12,4% und zum Januar 1992 6,4% waren - ein Ergebnis, das auf eine überraschend geringe Nutzung der Kurzarbeiter-Regelung hinweist.

Wird auch hier der Mittelwert gebildet, d.h. nur der Beschäftigtenanteil in Kurzarbeit von Betrieben, die überhaupt nur Kurzarbeit genutzt haben, errechnet, ergeben sich folgende Ergebnisse: Im Juli 1990 haben 17 Betriebe diese Regelung genutzt und 31,5% ihrer Beschäftigten kurzarbeiten lassen, im Januar 1991 waren es 47 Betriebe mit einem Beschäftigtenanteil von 35,5% (absolut = 9.816) und im Januar 1992 haben 36 Betriebe mit 23,9% (absolut = 1.745) ihrer Beschäftigten die Kurzarbeiter-Regelung genutzt. Dabei waren es insbesondere Betriebe mit 20-75 Personen und Betriebe aus der Industrie (Verbrauchsgütergewerbe), die Kurzarbeit überdurchschnittlich genutzt haben.

4.7. BEURTEILUNG DES STANDORTES WESTSACHSEN

Der Fragebogen gab zur Beurteilung des regionalen Standortes mit der Klassifizierung gut - verbesserungswürdig - schlecht das Raster der qualitativen Einschätzung durch die Betriebe vor und listete 10 Standortfaktoren auf.

Während sowohl die Lage des Wirtschaftsraumes, das vorhandene Arbeitskräftepotential, die Bildungs- und Forschungseinrichtungen und die Situation in Bezug auf die Gewerbeflächen eindeutig als gut bzw. als überwiegend gut bis verbesserungswürdig eingeschätzt werden, liegen die - auch für das gesamte Gebiet der neuen Bundesländer - Bereiche der Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastruktur im Argen. Hinzu kommt für die Region die negative Beurteilung der ökologischen Situation sowie des Freizeit- und Erholungswertes durch die Betriebe. Der kommunalen Verwaltung wird kein gutes Zeugnis ausgestellt - jeder zweite Betrieb des Baugewerbes, das ja traditionell eng mit der kommunalen Verwaltung zu tun hat, beschreibt die Zusammenarbeit als schlecht. Ähnliches gilt für kleine Betriebe (1-6 Personen), die ihre Schwierigkeiten mit der Verwaltung vor Ort haben.

Standortfaktor Merkmal	deutlich überdurchschnittlich/ Nennungen		unterdurchschnittlich		Branche
	in %		in %	bewertende	
Lage des Wi.-Raumes	gut	82,7			
Arbeitskräftepotential	gut	76,2			
Verkehrsinfrastruktur	verb.-würdig	54,8			
	schlecht	40,5			
Telekommunikation	verb.-würdig	37,9			
	schlecht	59,7			
Bildungseinrichtungen	gut	40,4			
	verb.-würdig	57,8	Verbr.G.	(77,3)	/ Verkehr (68,8)
Forschungseinrichtungen	gut	31,2			
	verb.-würdig	54,8			
Gewerbeflächen	gut	35,0			
	verb.-würdig	46,7	Baugewerbe		(59,1)
Ökologie	verb.-würdig	48,7			
	schlecht	50,4	Baugewerbe		(77,3)
kommunale Verwaltung	verb.-würdig	64,5			
	schlecht	30,6	Baugewerbe		(52,2)
			Betriebe	mit 1-6 Personen	(40,6)
Freizeit u. Erholung	verb.-würdig	55,5			
	schlecht	40,3	Groß- Einzelhandel	(60,7)	u.

Interpretation: Abgesehen von den bekannten Engpaßfaktoren Verkehrsinfrastruktur und Telekommunikation, die allgemein in den neuen Bundesländern vorhanden sind und schrittweise abgebaut werden, ergibt sich aus der Bewertung der Betriebe zu den Standortfaktoren eine gute Ausgangsbedingung für die regionale Entwicklung. Sowohl die Lage des Wirtschaftsraumes als auch das Arbeitskräftepotential wird als gut bewertet, Gewerbeflächen werden nicht als Engpaß eingeschätzt und die Bildungs- und Forschungseinrichtungen werden von fast allen Betrieben als gut bis verbesserungswürdig eingestuft. Einziger Standortfaktor, der bei der Bewertung zu einem außerordentlichen Ergebnis geführt hat, ist die kommunale Verwaltung. Die Einschätzung der Betriebe der Region zum Verwaltungshandeln macht Unzufriedenheit deutlich, die z.T. der Aufbauphase und der Unsicherheit im Zuge der Gemeindereform geschuldet ist. Es bleibt aber u.E. die Aufforderung an die Kommunen, diese Kritik anzunehmen.

4.7.1. EINSCHÄTZUNG DER ENGPAßFAKTOREN IN DER REGION

Wie in der Bewertung des Standortes und der differenzierten Faktoren schon deutlich geworden, werden auch die Engpaßfaktoren für eine positive regionale Entwicklung von den Betriebe ausgemacht: 81,5% der Betriebe sehen in der Situation der Straßen den mit Abstand größten Engpaßfaktor, gefolgt von der Kommunikation (57,8% der Betriebe), der kommunalen Verwaltung (47,4%) und den ungeklärten Eigentumsverhältnissen (43,7%).

Die regionale Infrastruktur (Gas-, Elektro-, Wärme-, Wasserversorgung) wird von den Betrieben nicht als Engpaßfaktor gesehen. Die Verkehrsanbindung des Wirtschaftsraumes ist für die Betriebe des Verarbeitenden Gewerbes und für Betriebe mit mehr als 75 Personen überdurchschnittlich oft als Engpaßfaktor genannt und damit ein - aus Sicht der Betriebe - schnellstens anzugehender Problemkomplex. Das Baugewerbe - näher an der regionalen Infrastruktur sieht in der Abwasser-Situation und in der Abfallbeseitigung im Vergleich zum Durchschnitt häufiger einen regionalen Engpaßfaktor. Auf die Probleme der kleinen Betriebe (1-6 Personen) mit der kommunalen Verwaltung ist auch schon an anderer Stelle hingewiesen worden.

4.7.2.. EINSCHÄTZUNG DER GEFAHR EINER MONOSTRUKTURIERUNG DER REGION (FAHRZEUGBAU)

Das aufgrund des Engagements des Volkswagen-Konzerns in der Region eine Monostruktur entsteht, wird nur von einem Fünftel der Betriebe befürchtet - dabei handelt es sich überwiegend um größere Betriebe und um Betriebe aus dem Baugewerbe. 76,3% sehen nicht, daß die regionale Entwicklung auf eine automobilorientierte Monostruktur hinausläuft.

4.7.3. Erstrebenswerte Wirtschaftsstruktur

Gefragt nach einer erstrebenswerten Wirtschaftsstruktur sind folgende Antworten zu verzeichnen:

erstrebenswerte Wirtschaftsstruktur	Betriebe in %	Abweichungen vom	Durchschnitt
Industriestandort Fahrzeugbau	32,6	./.	
Dienstleistungsstandort	13,3	Bau (26,1%),	Handel (18,8%)
Klein- u. Mittelbetriebe	48,1	Inv.Güter (60,0%),	Handel (56,3%)
Euroregion (Zwickau-Bayreuth-Pilsen)	53,3	G+P (72,2%),	Verkehr(61,1%)
Tourismus und Erholung	14,8	G+P (5,6%),	Bau (8,7%)

Interpretation: Europa scheint die Betriebe Westsachsens zu faszinieren - jeder zweite Betrieb würde die "Euroregion Zwickau" als Zielvorstellung für die zukünftige Wirtschaftsstruktur favorisieren. Gewünscht wird zudem eine klein- und mittelständische Wirtschaftsstruktur. Ein Drittel der Betriebe strebt den Industriestandort Westsachsen mit dem Schwerpunkt Fahrzeugbau an - die Wirtschaftsregion als Dienstleistungszentrum will sich kaum ein Betrieb vorstellen. Die Orientierung der Betriebe setzt insofern deutlich am vorhandenen Potential an und findet es erstrebenswert, dieses Potential zu erhalten und weiterzuentwickeln, es einzubinden in den - zukünftig erweiterten - europäischen Wirtschaftsraum.

5. ENTWICKLUNGSPOTENTIALE DER REGION ZWICKAU UND VORAUSSETZUNGEN FÜR EINE POTENTIALENTWICKLUNG

5.1. KONZEPT DER ENDOGENEN ENTWICKLUNGSPOTENTIALE

Vor dem Hintergrund pessimistischer Erwartungen über den ökonomischen Gesundungsprozeß in den Fünf Neuen Ländern gerät häufig eine Orientierung in den Mittelpunkt, die empfiehlt, auf die "eigene Kraft" zu setzen und die endogenen Potentiale nutzen.

Regionale oder endogene Potentiale können grob gefaßt werden als die Gesamtheit der Entwicklungsmöglichkeiten einer Region.

Eine regionalpolitische Strategie, die an der Entwicklung dieser Potentiale ansetzt und Perspektiven einer regionalen Entwicklung aufzeigen will, steht allerdings vor erheblichen analytischen und empirischen Problemen. Konfusionen entstehen vor allem dadurch, daß einerseits vorhandene physische Ressourcen oder andererseits regionale Bedarfe bereits als Entwicklungschance gedeutet werden, ohne die Bedingungen ihrer Entwicklung zur Marktfähigkeit zu reflektieren. Folgende Abbildung verdeutlicht diesen Unterschied:

Abbildung 1: Elemente einer regionalen Potential- und Bedarfsanalyse

Aus Sicht der betreffenden Region stellt sich doch gerade die Frage, warum im Rahmen der existierenden Produktionslogik bestimmte Ressourcen nicht genutzt werden.

Wenn einmal unterstellt wird, das private Investoren Marktchancen auch wahrnehmen, dann geht es offenbar um Bereiche, die entweder unter dem Rentabilitätskalkül ineffizient sind, oder deren Nutzung zunächst komplementäre öffentliche Investitionen voraussetzen, die bislang unterblieben sind.

Damit wird die Notwendigkeit der Förderung von privatwirtschaftlichen Investitionen als Instrument der Regionalpolitik deutlich. Investitionen sind es, die die Entwicklungschancen einer Region entweder restringieren oder deren Produktionsmöglichkeiten ausweiten. Optimale Produktionsmöglichkeiten beispielsweise in strukturstar-

ken Verdichtungsräumen korrelieren mit dem Aufbau eines regionalen Produktionskörpers. Bekanntlich zeichnen sich strukturstarke Räume dadurch aus, daß in ihnen komplexe und ausdifferenzierte betriebliche Produktions- und Dienstleistungsfunktionen zusammengedrängt und arbeitsteilig-kooperativ aufeinander bezogen sind. Untermauert werden die Vorteile derartiger Verbundsysteme durch vor allem auch produktionsnahe staatliche Einrichtungen wie materielle Infrastrukturen, Forschungs- und Entwicklungs- oder Ausbildungsinstitutionen etc. Aus Konstellationen dieser Art resultieren nach qualifikatorischen und sozialen Kriterien breit gefächerte Arbeitsmärkte, intraregional große Bezugs- und Absatzmärkte, eine hohe Informationsdichte usw.

Mit der Betonung der Notwendigkeit privatwirtschaftlicher Investitionen soll nicht der Abstinenz der öffentlichen Hand das Wort geredet werden. Denn Investitionen werden in der Regel nur in solchen Regionen getätigt, die adäquate allgemeine Produktionsvoraussetzungen anbieten können. In diesem Zusammenhang spielen auch die sog. weichen Standortfaktoren eine Rolle. Obwohl eine ausgeprägte Infrastruktur und attraktive Standortparameter notwendig sind, reichen sie allein für die Entwicklung einer Region nicht aus. In jedem Fall ist hier ein originäres Betätigungsfeld der öffentlichen Hand.

5.2. RESSOURCENNUTZUNG UND ENTWICKLUNGSPOTENTIALE IN ZWICKAU

Welche Potentiale innerhalb einer Region genutzt und folglich sinnvollerweise entwickelt werden sollen, hängt davon ab, inwieweit sie für die existierende und perspektivisch sich entwickelnde Wirtschaftsstruktur benötigt werden.

Der Produktionskörper Zwickau kann in etwa folgendermaßen beschrieben werden: Die Struktur der Berufstätigen nach Wirtschaftsbereichen weist eine deutliche Dominanz des Industriesektors aus (44% der Berufstätigen im Landkreis und 44,5% im Bereich der Stadt Zwickau). Strukturprägende Industriebranchen sind dabei der Maschinen- und Fahrzeugbau, die Elektroindustrie, die Textil- und Bekleidungsindustrie sowie die Bereiche Kohle, Energie und Bergbau.

Abbildung 2: Ressourcennutzung

Sofern die bisher angesprochenen analytischen Probleme bei der Abgrenzung von Bedarfen und Potentialen berücksichtigt werden, ergeben sich ausgehend von einer systematischen Erhebung der Nutzung der Ressourcen (siehe Abbildung 2) folgende Arbeitsschritte.

1.) Ermittlung der vorhandenen Engpässe (bottlenecks).

Erläuterung: Wodurch wird die regionale Entwicklung behindert? Die regionalpolitische Strategie muß auf einen zielgerichteten Abbau dieser bottlenecks hinauslaufen.

2.) Ermittlung der marktfähigen Potentiale.

Erläuterung: Welche Potentiale einer Region sind potentiell aktivierbar oder potentiell anders nutzbar? Die regionalpolitischen Aktivitäten können hier als Aktivierungs- bzw. Konvertierungsstrategie bezeichnet werden (siehe Abbildung 2).

3.) Ermittlung der ökologischen Fehlentwicklungen.

Erläuterung: Welche Fehlentwicklungen müssen vor dem Hintergrund der Gefahrenabwehr einerseits und der Attraktivität einer Region andererseits gestoppt werden? Entsprechende Ver- und Entsorgungsmaßnahmen sind zu ergreifen.

4.) Ermittlung der Potentiale, deren Förderung ökonomisch sinnlos ist.

Erläuterung: Welche Ressourcen können im Sinne der obigen Abgrenzung nicht für eine Potentialentwicklung genutzt werden? Das sind zum einen Ressourcen, die

grundsätzlich kein Potential darstellen und zum anderen Ressourcen, die auch mit erheblichen finanziellen Aufwand nicht nutzbar zu machen sind.

5.) Bewertung der weichen Standortfaktoren.

Erläuterung: Welches Image hat die Region? An welchen Punkten müssen neben den bisher dargestellten regionalpolitischen Aktivitäten begleitende Anstrengungen zur Standortverbesserung unternommen werden?

Erst wenn es gelingt, für diese fünf Arbeitsschritte empirische Belege zu ermitteln, können Aussagen über eine zukünftige Wirtschaftsstruktur getätigt werden. Die folgenden Informationen sollen einen ersten Überblick über die Situation in Zwickau geben:

Erster Schritt: Bottlenecks erkennen

Folgende bottlenecks limitieren die regionale Entwicklung in Zwickau:

1. Engpaßfaktor: Zustand der Verkehrsinfrastruktur

Die Lagegunst des Raumes Zwickau wird durch den veralteten und überholungsbedürftigen Zustand der Verkehrsinfrastruktur extrem beeinträchtigt. Hinsichtlich des Schienennetzes wird von einer notwendigen Sanierung des Unterbaus und der Eisenbahnbrücken sowie dem Einsatz neuer Steuerungs- und Signaltechnik ausgegangen (Vgl. IFO-Schnelldienst, Nr. 3/91, S. 8 f.).

Im Bereich des Straßennetzes sind ebenfalls hohe Verschleißerscheinungen zu konstatieren. Sowohl die Autobahnanbindung in ost-westlicher Richtung (A4) als auch in süd-östlicher Richtung (A72) sind nur durch erhebliche Neu- und Ausbaumaßnahmen auf einen Standard zu bringen, der dem gestiegenen Motorisierungsgrad und dem zunehmenden Güterverkehr auf der Straße Rechnung trägt. Hinsichtlich des regional bedeutsamen Straßennetzes liegt ebenfalls ein Mißverhältnis zwi-

schen vorhandener Dichte und tatsächlicher Leistungskraft vor. Schlechteste Verkehrsgütern werden auf der regional bedeutsamen B93 (Zwickau-Leipzig) im Abschnitt Zwickau-Meerane (Autobahnab- und -zufahrt zur A4) registriert. Diese Bundesstraße ist für den Fernverkehr die kürzeste Verbindung nach Leipzig und übernimmt für die Region regionale Verteil- und Sammelfunktionen. Sie ist sowohl in der Trassierung als auch im Ausbauquerschnitt auf Vorkriegsniveau (Vgl. Industrie- und Handelskammer zu Zwickau, Regionale und Überregionale Verkehrsinfrastruktur im Bezirk der IHK Zwickau, Manuskript, 1991, S.6). Gleiches gilt für die B175 im Abschnitt Werdau-Zwickau-Glauchau.

2. Engpaßfaktor Öffentliche Nahverkehrssysteme

Ohne Aufbau leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehrssysteme wird der innerstädtische Verkehr zusammenbrechen (aufgrund Überlagerung von Fern- Regional- und Stadtverkehr). Ortsumgehungen und Tangenten zur Entlastung der Stadt und betroffener Gemeinden fehlen völlig.

Der in der Region vorhandene Bedarf nach einem Nahverkehrssystem wird noch erhöht durch die zu erwartenden VW-Pendlerströme. Neben der unausweichlichen Lösung dieser Probleme könnten beispielhafte Modelle die Standortattraktivität Zwickaus erhöhen.

3. Engpaßfaktor: Mangelnder Informationsaustausch

Dieses Defizit stellt sich in Zwickau mehrdimensional dar: Erstens fehlt es aus Sicht der Unternehmen an ausreichenden Informationen und Informationsmöglichkeiten bezüglich neuer Märkte, Produkte, Konkurrenten, Partner etc. Zweitens ergeben sich aus Sicht der Kommunen interregionale Probleme durch einen unzureichenden Informationsaustausch. Dieses spiegelt sich drittens auch im Verhältnis Kommune-Bürger wieder: Mangelhaftes Verwaltungshandeln als Resultat einer nicht angemessenen Informationsbasis und -politik.

Das in der Region vorhandene Informationsdefizit kann durch Messen, Wirtschaftsförderungsagenturen, Forschungsk Kooperationen, Interregionalen Planungsgemeinschaften etc. abgebaut werden. Die Schaffung des Gründer- und Innovationscentrums BIC ist hier ein erster Schritt.

4. Engpaßfaktor: Altlasten

"Es deutet sich in den neuen Ländern an, daß Altlastenverdachtsflächen in Zukunft die regionale Entwicklung ... erheblich beeinträchtigen können" (Heinrich, R./Wiegand, C.C.: Altlasten - Restriktion für die räumliche Entwicklung in den neuen Bundesländern?, in: Raumforschung und Raumordnung, Nr. 4/91, S. 213). Verunsicherungen treten durch fehlende Informationen über Qualität des Bodens und durch Fragen der Haftung bei Bodenverunreinigungen auf (Vgl. ebenda). Die Anwendung und Wirkung der sog. "Freistellungsklausel" aus dem Einigungsvertrag ist hier zu prüfen. Weiter kann durch ein Bodenkataster und Flächennutzungsplänen einerseits und Altlastensanierungskonzept andererseits (liegt bisher noch nicht vor) der Unsicherheit entgegengewirkt werden.

5. Engpaßfaktor: Arbeitskräftemangel im Bausektor

Die Region Zwickau verfügt im Vergleich zum westlichen Bundesgebiet und europäischen Ausland über eine unterdurchschnittliche Ausstattung mit Bau-Arbeitskräften (6% der erwerbstätigen Bevölkerung im Vergleich zu 12 % im Vergleichsgebiet. Vgl. Gesellschaft für Organisation, Planung und Ausbildung (GOPA): "Wirtschaftsförderung in der Kreisgemeinschaft Werdau/Glauchau/Zwickau Stadt und Land", Bad Homburg 1991, S. 12). Es ist abzuwarten, ob der in der Region vorhandene Bedarf durch entsprechende Qualifizierungs- und Umschulungsmaßnahmen befriedigt werden kann, oder ob dieser Engpaß durch die Zufuhr von Arbeitskräften aus dem osteuropäischen Ausland beseitigt wird.

6. Engpaßfaktor: Telekommunikation

Obwohl Sachsen bereits über die höchste Telefonanschlußdichte in den neuen Bundesländern verfügt, und eine Reihe von Investitionen geplant sind, übersteigt der Bedarf bei weitem das Angebot.

7. Engpaßfaktor: Ungeklärte Eigentumsverhältnisse und unzureichende Liquiditätsbasis

Über diesen in der Diskussion häufig erwähnten bottleneck liegen für Zwickau widersprüchliche Daten vor. Einerseits sind auch in Zwickau eine Vielzahl von Verfahren zur Klärung von Eigentumsansprüchen anhängig, was vor allem bei kleinen und mittleren Unternehmen zu Verunsicherungen führen kann, andererseits haben Befragungen ergeben, daß sich Unternehmen bei der Wahrnehmung ihrer Marktchancen nicht in erster Linie durch ungeklärte Eigentumsverhältnisse abschrecken las-

sen. Problematisch wird es allerdings, wenn Kreditinstitute bei der Kreditvergabe ihr Handeln von der Klärung der Verhältnisse abhängig machen. Hier besteht für die Öffentliche Hand die Möglichkeit, Abhilfe zu schaffen, etwa durch Kreditbürgschaften.

Das Fazit der Überlegungen im ersten Schritt lautet: Engpässe, die die regionale Entwicklung limitieren, müssen beseitigt werden. Für die Region Zwickau konkret ist darüber hinaus zum einen zu fragen, ob die bisherigen Anstrengungen vom Volumen her ausreichend sind, und zum anderen ist die Frage zu stellen, ob die Maßnahmen in ihrer zeitlichen Dimension problemadäquat sind. Dazu sind Zweifel und Verbesserungsvorschläge vorgebracht worden.

Auch wenn die regionalpolitischen Bemühungen zur Beseitigung der Engpässe notwendig sind für eine Entwicklungsstrategie, ist damit noch nicht der regionale Aufschwung vorprogrammiert. Hierzu müssen in einem zweiten Schritt regionale Potentiale eruiert werden, die grundsätzliche Entwicklungschancen besitzen und so tragfähig für die weitere Entwicklung sind.

Zweiter Schritt: Marktfähige Potentiale erkennen

Folgende regionale Potentiale sind grundsätzlich "marktfähig", und können als Ansatzpunkt einer Ausbau- und Förderungsstrategie dienen:

1. Endogenes Potential: Lagegunst Zwickau, z. B. Verkehrsanbindung Bahn

Die Lagegunst Zwickaus bezüglich der Bahn stellt sich folgendermaßen dar: a) Eisenbahnknotenpunkt sowohl in west-östlicher als auch in nord-südlicher Richtung, b) Zwickau-HBF und Chemnitz-Kappel verfügen über leistungsfähige Rangierbahnhöfe.

Verkehrspolitisch ist es in der Zukunft unerlässlich, daß die Straße entlastet wird und deutliche Signale zugunsten der Bahn gesetzt werden. Beispielhafte Lösungen im

Zuge der Aufnahme der VW-Produktion würden einerseits künftige Umschlagskapazitäten und andererseits neue Unternehmen attrahieren (z.B. Logistische Dienstleister). Als problematisch in diesem Bereich erweist sich der Standard der technischen Ausrüstung: Eine Umstellung auf neue europäische Normen ist erforderlich.

2. Endogenes Potential: Arbeitskräfte für Altlastensanierung

Die Region Zwickau verfügt über einen ausdifferenzierten und qualifizierten Arbeitsmarkt. Arbeitskräfte z.B. aus der Wismut-AG können in gezielten Qualifizierungs- und Umschulungsmaßnahmen zu Fachkräften für Altlastensanierungen (Schwerpunkt radioaktive Abfälle) geschult werden.

Nach einem dem Bundeswirtschaftsministerium vorgelegten Sanierungsgutachten der Wismut AG wird für die Demontage von stillgelegten Förderanlagen und die Aufbereitung von kontaminierten Böden ein Zeitraum von 10 - 15 Jahren angesetzt. Die ausgelaufene Förderung des Urans führt jedoch nicht zum Verschwinden der Wismut AG, sondern dieses Unternehmen wird die umweltorientierte Liquidation des Uranbergbaus abwickeln (Wismut I: Bergbaualtlasten, Wismut II: Dienstleistungsbetriebe und Bergbauzulieferfirmen). Die Teilbetriebe sind in der Regel modern ausgestattet und verfügen über qualifiziertes Personal und sollen ca. 10.000 Beschäftigte umfassen.

So können Altlasten-Sanierungsgesellschaften aufgebaut werden, die regionale und überregionale Wachstumsimpulse initiieren. Dabei liegt es auf der Hand, daß eine Spezialisierung für das Gebiet der Entsorgung radioaktiver Abfälle erfolgt.

3. Endogenes Potential: Kraftfahrzeugrecycling/Stoffgewinnung

Bei erfolgreicher Durchführung von Konzepten der SAQ werden zukünftig Kapazitäten zum Kraftfahrzeugrecycling nutzbar gemacht. Hierdurch könnten wichtige Stoffe wiedergewonnen werden. Auf dem Gebiet des KFZ-Recyclings entwickelt sich zunehmend ein Angebotspotential. Um hier konkurrenzfähig zu werden, reichen die bisherigen Anstrengungen nicht aus.

Das Prinzip der Stoffgewinnung aus Alt-Produkten ist auf andere Güter übertragbar, und es ist abzusehen, daß das Marktpotential tendenziell wächst (z.B. Personal Computer, Elektronik-Schrott etc.).

Die Region Zwickau verfügt also über Potentiale, die noch nicht, bzw. nicht ausreichend entwickelt worden sind. Welche regionalpolitischen Überlegungen lassen sich nun aus dieser Feststellung ableiten? Zunächst geht es darum, die Potentiale so zu entwickeln, bzw. aufzubauen, daß ein auf die Region Zwickau bezogenes Know-How entsteht. Ob sich aus dieser Problemlösungskapazität in Zukunft Wachstumsimpulse für die Region ergeben, ist von mehreren Faktoren abhängig. Zunächst ist natürlich offen, welche konkreten Anstrengungen unternommen werden, um ein Produktionspotential zu entwickeln (z.B. Güterumschlag). Dann steht die Region Zwickau in direkter Konkurrenz mit anderen Regionen, die ihrerseits daran interessiert sind, die sich ihnen bietenden Marktchancen zu nutzen. Bei der Frage der Dimensionierung der Mittelvergabe ist desweiteren zu beachten, daß sich die Problemlagen, wie sie sich in Zwickau darstellen, u.U. an anderen Orten so oder ähnlich wiederfinden. Wenn es also gelingt, wirklich beispielhafte Lösungen zu entwickeln, könnten im Zuge einer späteren Markterweiterung größere Produktions- und Dienstleistungskapazitäten in Zwickau entstehen.

Neben dem Abbau von Entwicklungshemmnissen und der Förderung von Entwicklungspotentialen ist es unerläßlich, die ökologischen Fehlentwicklungen die einen Produktionsstandort gefährden, zu stoppen.

Dritter Schritt: Ökologische Fehlentwicklungen stoppen

Obwohl die Region Zwickau laut Umweltbericht noch recht gut dazustehen scheint, diskriminieren ihre umweltpolitischen Parameter sie gegenüber Wettbewerbsgebieten. Eine ökologische Sanierung ist zum einen zwingend notwendig, weil vergiftete Standorte perspektivisch keine Standorte mehr sind, und zum anderen weil ökologisch intakte Systeme einen relevanten weichen Standortfaktor darstellen. Die Lösung folgender ökologischer Probleme ist daher unausweichlich. Da sie in ähnlicher Form in vielen Regionen der Fünf Neuen Länder existieren, bietet sich hier eine

Schwerpunktsetzung beim Aufbau von Produktions- und Dienstleistungskapazitäten an.

1. Ökologisches Problem: Klärschlamm Entsorgung

"Für alle Abwasseranlagen der Kreise Glauchau, Werdau und Zwickau Stadt, sowie auch der übrigen Kläranlagen im Regierungsbezirk Chemnitz, ist die Frage der Klärschlamm Entsorgung völlig offen und ungeklärt. Eine landwirtschaftliche Verwertung der Klärschlämme ist wegen der hohen Anteile an Schwermetallen nicht möglich. Flächen zur Deponie in diesem dichtbesiedelten Gebiet sind gleichfalls nicht vorhanden" (Studie zur Wasserversorgung des Territoriums Kreis Zwickau Stadt/Landkreis Kreis Glauchau Kreis Werdau, Februar 1992).

2. Ökologisches Problem: Abwasser-Kläranlagen

Im Landkreis sind teilweise kaum 30% der Haushalte an Kläranlagen angebunden. Lediglich in Zwickau und in Glauchau besteht eine Anschlußquote von über 99%, häufig sorgen Fäkaliengruben für die Abwasserentsorgung. Die Kläranlagen selbst funktionieren alle auf mechanischer Basis. Für die Stadt Zwickau, deren Kläranlage aus den dreißiger Jahren stammt, wird bereits eine umfassende Erneuerung und Erweiterung geplant (Dorsch-Consult: Zentrale Kläranlage Zwickau, 1990).

3. Ökologisches Problem: Heizsysteme und Wärmedämmung in Wohnhäusern

"Das Stadtzentrum besteht etwa zur Hälfte aus Neubausubstanz der 60/70er Jahre und Altbauten, die dringend einer Rekonstruktion bedürfen. Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe sind erheblich. Wärmetechnisch ist eine Dämmung mit Erneuerung der Fensterflächen angezeigt. Der Einbau moderner Heizsysteme ist unumgänglich"... Die Beheizung der Wohnungen erfolgt hauptsächlich mit festen Brennstoffen (Braunkohlenbrikett) und Fernwärme, die ebenfalls mit festen Brennstoffen (Rohbraunkohle, Feinsteinkohle) erzeugt wird" (Studie zur Energieversorgung der Region Zwickau, Chemnitz 1992). Diese Energieträgerauswahl zieht die entsprechenden Emissionen nach sich.

4. Ökologisches Problem: Abfallentsorgung

"Die gegenwärtige Entsorgungsstruktur in der Region Zwickau reicht nicht aus, den Anforderungen der Unternehmen gerecht zu werden. Gleichzeitig sind die Aktivitäts-

ten des Landratsamtes bezüglich der Schaffung einer regionalen Struktur zur Verwertung von spezifischen Industrieabfällen eher als unzureichend einzuschätzen... Daß eine Nachfrage nach regionalen Verwertungskapazitäten vorhanden ist, zeigte die im Mai 1991 unter Verantwortung von VW Sachsen am Standort Mosel durchgeführte Entsorgungskonferenz" (Buder, T.: Zur Abfallsituation in der Region Zwickau, S. 2, TH Zwickau, 1991). Die Anstrengungen bezüglich des Aufbaus von adäquaten Entsorgungskapazitäten enthebt die Beteiligten (v.a. Unternehmen und Kommunen) nicht von der Verantwortung, Abfall-Vermeidungsstrategien zu entwickeln und zu praktizieren.

5. Ökologisches Problem: Altlasten

"Während die Standorte von Altablagerungen in Form der ca. 40 geschlossenen kommunalen Mülldeponien bekannt sind, gibt es zu (anderen)(A.S.) Altablagerungen keine genauen Angaben. Herausragend sind hier die Altlasten auf dem Betriebsgelände der Grubenlampe Zwickau in Form von schwermetallbelasteten Böden, die Altstandorte ehemaliger Steinkohleförderung und -veredelung mit ihren karbochemischen Belastungen und die radioaktiven Wismut-Altlasten in Form des Absetzbeckens in Oberrothenbach sowie der Abraumhalde in Crossen. Weitere kontaminierte Standorte werden sich infolge der Stilllegung von Textilbetrieben ergeben (besonders Chrom und Kupferbelastungen). Im Landratsamt Zwickau (Amt für Abfallwirtschaft) wurde im Sommer 1991 ein umfangreiches Altlastenkataster erarbeitet" (Buder, T.: Zur Abfallsituation in der Region Zwickau, S. 5, TH Zwickau, 1991).

Als bedenklich ist die Tatsache einzuschätzen, daß bisher noch kein Sanierungskonzept für Altlasten vorgelegt wurde.

Für die perspektivische Sicherung des Standortes Zwickaus ist es unerlässlich, daß Konzepte für die Lösung dieser ökologischen Probleme aufgezeigt werden.

In der Diskussion um den Standort Zwickau und dessen Zukunft, werden leider Vorschläge entwickelt, die der Region keine Entwicklungsperspektive geben können. Aus regionalpolitischer Sicht ist es wichtig, zu erkennen, welche Potentiale keine Marktchance haben, bzw. nur mit Hilfe überdimensionierter Finanztransfers entwickelt werden können.

Vierter Schritt: Erkennen von Potentialen, die für Zwickau nicht nutzbar sind.

Aufgrund knapper finanzieller Mittel ist eine Schwerpunktsetzung erforderlich. Potentiale, die nicht, oder nur mit hohem finanziellen Aufwand nutzbar zu machen sind, müssen diskriminiert werden. Folgende Potentiale sind (in Zwickau) nicht nutzbar:

1. nicht entwickelbares Potential: Management buy out

In dem vorläufigen Bericht der GOPA wird "die geringe Zahl von Übernahmen durch das Management" beklagt, weil dieses doch eine Möglichkeit darstelle, "der drohenden Dominanz "westlichen Kapitals" und damit der Verlagerung von Entscheidungen außerhalb der Region entgegenzuwirken" (Vgl. Gesellschaft für Organisation, Planung und Ausbildung (GOPA): "Wirtschaftsförderung in der Kreisgemeinschaft Werdau/Glauchau/Zwickau Stadt und Land", Bad Homburg 1991, S. 5). Diese Position verkennt völlig die oben diskutierten Voraussetzungen für Investitions- und Beteiligungsentscheidungen von Unternehmen. Es mutet eher voluntaristisch an, die allgemeine Beteiligungs-Unlust zu beklagen, als Kriterien und Bedingungen für Investitionsprozesse zu benennen.

2. nicht entwickelbares Potential: Forschung

Viele Signale in der Region Zwickau legen den Schluß nahe, daß die Forschungstätigkeit im Raum Zwickau zum Erliegen kommt: a) die Ingenieurschule Glauchau betreibt nur noch wenig Eigenforschung, b) bei Umwandlung der Technischen Hochschule in eine Fachhochschule würde auch hier Forschungskapazität verlorengehen; c) die geplante Ansiedlung eines Fraunhofer-Institutes ist bereits gescheitert, da hierfür ein Universitätsstandort Voraussetzung ist (Vgl. ebenda, S. 7).

Die Bedeutung von Forschungs- und Entwicklungskapazitäten für die Entwicklung einer Region darf zwar nicht unterschätzt werden, es stellt sich allerdings die Frage, ob der Aufbau von Forschungskapazitäten "eine regionalpolitische Aufgabe ersten Ranges ist" (ebenda, S. 7), oder ob es nicht vielmehr darauf ankommt, die momentan marktfähigen Potentiale zu entwickeln, und in diesem Prozeß begleitend die Forschungskapazitäten aufzubauen (z.B. im Bereich Altlasten-Sanierung).

3. nicht entwickelbares Potential: Landwirtschaft

"Der künftige Arbeitskräftebedarf in der regionalen Landwirtschaft ... wird sich auf etwa 1.200 bis 1.300 Vollzeit-Arbeitskräfte belaufen. Dem gegenüber stehen derzeit noch 4.000 in der Landwirtschaft Beschäftigte, was einen Abbau von rund 2.700 Arbeitskräften erwarten läßt" (ebenda, S. 18).

Ausbau- und Rettungsvorschläge erscheinen auch hier voluntaristisch, da nicht die Bedingungen für die Entwicklungsfähigkeit im landwirtschaftlichen Sektor diskutiert werden. Viele Signale, wie der Zustand der Produktionsanlagen, oder politische Entscheidungen (Schlachthofstrukturplan) sprechen eher gegen die Ausbaufähigkeit dieses Bereiches.

4. nicht entwickelbares Potential: Tourismus

Die Untersuchungen der GOPA zeigen, "daß für eine eigenständige touristische Entwicklung der Region Zwickau ein nur unzureichendes natürliches Potential vorhanden ist. So fehlt es an konkurrenzfähigen Erholungslandschaften und für die Region bedeutsamen kulturhistorischen Sehenswürdigkeiten" (ebenda, S. 19).

Eine regionalpolitische Schwerpunktsetzung im Bereich Touristik, die über die Schaffung von ausreichenden Übernachtungs- und Versorgungskapazitäten (z.B. für Geschäftsreisende) hinausgeht, erscheint daher ökonomisch suboptimal.

Wenn Einigkeit darüber besteht, daß die genannten Bereiche nicht, oder mit erheblichen finanziellen Aufwand entwickelt werden können, dann muß sich die öffentliche Hand zurückziehen. Eine weitere Förderung würde bedeuten, daß die knappen finanziellen Ressourcen suboptimal verteilt werden, da es Potentiale gibt, deren Entwicklung sinnvoller erscheint.

Neben der Suche nach förderungswürdigen Entwicklungspotentialen und der Entwicklung von (harten) Standortfaktoren, wie z.B. eine ausreichende verkehrstechnische Infrastruktur, ist die Beachtung "weicher Standortfaktoren" unerlässlich.

5. Schritt: Beachtung "weicher Standortfaktoren"

Seit Beginn der 80er Jahre spielen die sog. weichen Standortfaktoren eine große Rolle. Es drängt sich die Vermutung auf, daß Wirtschaftssubjekte nicht nur leben, um zu arbeiten, und daher auch Anforderungen an das Umfeld ihres Arbeitsplatzes stellen. So erwarten sie ein attraktives Wohn-, Kultur- und Bildungsangebot; sie wollen mit ihren Familien in einer relativ intakten Umwelt leben, sie wünschen sich ein städtebauliches Ensemble, in dem man sich heimisch fühlen kann etc. Kriterien dieser Art bestimmen das Image einer Region. Zu den weichen Standortfaktoren gehört auch das wirtschaftspolitische Klima einer Region, wie z.B. flexible Verwaltungen. Da es Unternehmen schwerer fällt, qualifizierte Arbeitskräfte zu halten oder zu finden, falls diese Standortfaktoren unzureichend von einer Region erfüllt werden, gewinnen sie direkte regionalpolitische Bedeutung.

Neben den bereits beschriebenen ökologischen Problemen sind für die Region Zwickau vor allen Dingen in folgenden Bereichen Probleme zu konstatieren:

1. Allgemein schlechte Wohnungsqualität
2. Mängel bei Übernachtungs- und Bewirtungskapazitäten (v.a. für Geschäftsreisende)
3. Einbindung in das Verkehrskonzept der Bahn (kein Anschluß an das Hochgeschwindigkeitsnetz vorgesehen).

Maßnahmen zur Image-Verbesserung können zwar die Förderung regionaler Potentiale nicht ersetzen, was aber keinesfalls bedeutet, daß die Beachtung "weicher" Standortparameter vernachlässigt werden darf. Es bietet sich eine komplementäre Lösung der genannten Probleme im Zuge der Entwicklung der regionalen Potentiale Zwickaus an.

5.3. ZUSAMMENFASSUNG:

Zusammenfassend seien hier noch einmal die bereits entwickelten regionalpolitischen Strategien dargestellt:

1. Bottlenecks beseitigen

- Schlechter Zustand der Verkehrsinfrastruktur
- Mangelhafter ÖPNV
- Mangelnder Informationsaustausch
- Altlasten
- Arbeitskräftemangel im Bausektor
- Telekommunikation
- Eigentumsverhältnisse/Liquidität

2. Aufbau und Förderung marktfähiger Potentiale

- Lagegunst
- Altlasten-Sanierungsgesellschaft
- Kraftfahrzeugrecycling/Stoffgewinnung

3. Aufbau von Ver- und Entsorgungsstrukturen

- Klärschlamm
- Abwasser
- Heizsysteme

- Abfall

- Altlasten

4. Vermeidung suboptimaler Förderung

- Management buy out

- Forschung

- Landwirtschaft

- Tourismus

5. Beachtung weicher Standortfaktoren

- Ökologie

- Wohnungsqualität

- Übernachtungs- und Bewirtungsqualität

- Erreichbarkeit der Region.

In Hinblick auf einen bestimmten Produktionskörper bietet sich folgende Schwerpunktsetzung an:

I : Lagegunst entwickeln (z.B. Güterumschlag Bahn)

II : Altlasten-Sanierung

III : Kraftfahrzeugrecycling/Stoffgewinnung

Ob die Dimensionierung der Mittel hinreichend ist, regionale Wachstumsprozesse zu initiieren, wird auf dem "Markt" entschieden, und kann vorab nicht prognostiziert werden. Um Ineffizienzen zu vermeiden, ist es aber erforderlich, bei der Mittelverausgabung entsprechend der vorgestellten 5-Punkte-Strategie zu verfahren. Notwendig ist darüber hinaus die Erarbeitung eines integrierten Gesamtkonzeptes, das die Vorstellungen bezüglich der Entwicklung der Region bündelt. Politische Handlungsträger aber auch sonstige Akteure in der Region sind an der Erarbeitung und vor allem an der Durchführung der Konzepte zu beteiligen.