

Nordrhein-Westfalen: Raum für Wirtschaft

Fachbeitrag der Wirtschaft zum Landesentwicklungsplan NRW (LEP 2025)

Wirtschaftliche Positionen
zum Landesentwicklungsplan

Volkswirtschaftliche Analyse
der Wirtschaft in NRW

Berichte
aus den 16 Wirtschaftsregionen



Impressum

Herausgeber:

Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen e. V.
Goltsteinstraße 31, 40211 Düsseldorf
Telefon: 0211 36702-0
Fax: 0211 36702-21
E-Mail: kv.nrw@duesseldorf.ihk.de
Internet: www.ihk-nrw.de

Westdeutscher Handwerkskammertag
Sternwartstraße 27-29, 40223 Düsseldorf
Telefon: 0211 3007-700
Fax: 0211 3007-900
E-Mail: whkt@handwerk-nrw.de
Internet: www.handwerk-nrw.de

Redaktion:

Hermann-Josef Droege, Industrie- und Handelskammer Siegen (Leitung)
Silke Hauser, Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein Krefeld-Mönchengladbach-Neuss
Dittmar Koop, Journalist, Bad Oeynhausen

Redaktionelle Bearbeitung, Gestaltung und Layout:

Dittmar Koop, Bad Oeynhausen

Korrektorat:

Dagmar Lennartz, Berlin

Bildredaktion:

Dittmar Koop, Bad Oeynhausen

Titelgestaltung:

Ulrike Wiest, 360° Design, Krefeld

Druck:

Vorländer GmbH & Co. KG, Verlag & Druckerei, Siegen

Urheberrecht:

Der Fachbeitrag der Wirtschaft zum Landesentwicklungsplan (LEP 2025) sowie alle in ihm enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der Zustimmung der Herausgeber. Die Verantwortung für die inhaltliche Richtigkeit der durch die Autorennamen Prof. Dr. Franz-Josef Bade, Dipl.-Volksw. Bastian Alm, Dipl.-Ing. Anke Bergmann, Dipl.-Ing. Eike Lürig, Dipl.-Ing. Georgios Papanikolaou gekennzeichneten Beiträge liegt bei den Autoren.

Stand: August 2009

Nordrhein-Westfalen: Raum für Wirtschaft

Fachbeitrag der Wirtschaft zum Landesentwicklungsplan NRW (LEP 2025)

Wirtschaftliche Positionen | Volkswirtschaftliche Analyse | Berichte



Kernthesen zum LEP 2025.

Seite 10



Positionen der Wirtschaft in NRW zum LEP 2025.

Seite 12

Grußworte und Vorworte

7 | Grußwort

8 | Vorwort

2 | Impressum

152 | Danksagung

154 | Fotonachweise

I. Kernthesen und Positionen

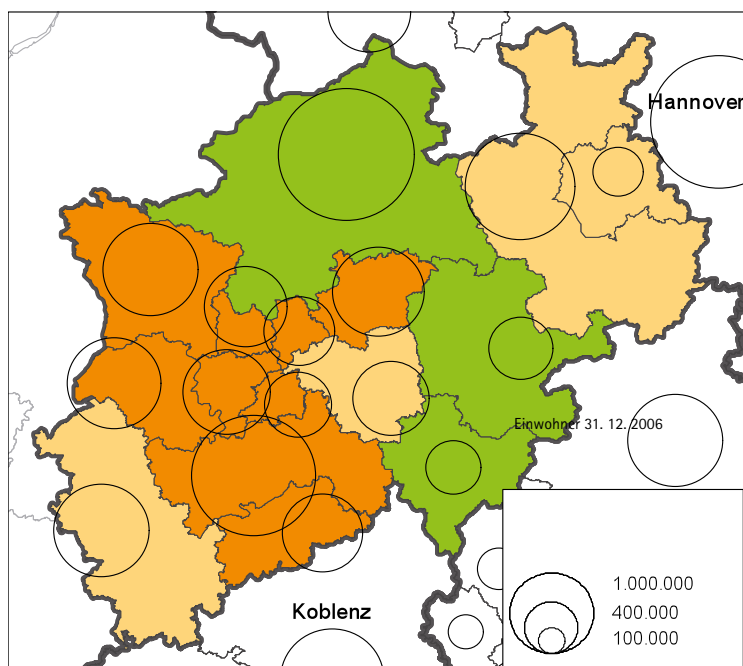
10 | Kernthesen zum
Landesentwicklungsplan 2025

12 | Positionen zu Industrie
und Gewerbe
in Nordrhein-Westfalen

22 | Positionen zu Verkehr
und Logistik
in Nordrhein-Westfalen

27 | Positionen zur
Energieversorgung
in Nordrhein-Westfalen

32 | Positionen zu Freiraum
und Rohstoffsicherung
in Nordrhein-Westfalen



Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung NRW.

Seite 38



Berichte aus den 16 Wirtschaftsregionen NRW.

Seite 60

II. Volkswirtschaftliche Analyse

- 38 |** Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung in Nordrhein-Westfalen und seinen Wirtschaftsregionen

III. Berichte aus den 16 Wirtschaftsregionen

- 60 |** Aachen

- 64 |** Bergisches Städtedreieck

- 68 |** Bonn/Rhein-Sieg

- 74 |** Dortmund/Kreis Unna/Hamm

- 78 |** Duisburg Wesel Kleve

- 84 |** Düsseldorf/Kreis Mettmann

- 90 |** Hagen

- 96 |** Hellweg-Sauerland

- 102 |** Köln

- 110 |** Lippe

- 116 |** Mittlerer Niederrhein

- 122 |** Mittleres Ruhrgebiet

- 126 |** Mülheim an der Ruhr/Essen/Oberhausen

- 132 |** Nord Westfalen

- 138 |** Ostwestfalen

- 146 |** Siegen





Christa Thoben

Grußwort

Landes- und Regionalplanung haben die Aufgabe, unterschiedliche Nutzungsansprüche an den Raum aufeinander abzustimmen und hierbei auftretende Konflikte in geordneten Verfahren zu entscheiden. Sie schaffen damit unter anderem Planungssicherheit für Investitionen in industrielle Großvorhaben und Infrastrukturprojekte.

Für die raumordnerische Moderations- und Koordinationsfunktion ist es sehr hilfreich, wenn Raumansprüche zunächst in Fachbeiträgen aufbereitet und an die Landes- und Regionalplanung herangetragen werden. In diesem Sinne wird im Landesplanungsgesetz auch die Berücksichtigung von Fachbeiträgen aus den Bereichen der Rohstoffsicherung und der gewerblichen Wirtschaft angesprochen.

Ich begrüße es sehr, dass die Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen gemeinsam mit den Handwerkskammern im vorliegenden Fachbeitrag erstmalig für einen neu aufzustellenden Landesentwick-

lungsplan (LEP) ihre Positionen zu den Handlungsfeldern Gewerbeflächen, Verkehr, Energie, Freiraum und Steinerden-Industrie darlegt. Ich sehe hierin eine wichtige Hilfestellung für den Entwurf von Festlegungen des LEP 2025.

Dieses Instrument soll insbesondere eine bedarfsgerechte Versorgung der Wirtschaft mit geeigneten Flächen für Industrie und Gewerbe bei zugleich sparsamem Umgang mit dem knappen Raum gewährleisten. Weitere wichtige Themen sind die Sicherung und bedarfsgerechte Erweiterbarkeit unserer Kraftwerkstandorte im Sinne einer zuverlässigen Versorgung mit preisgünstiger elektrischer Energie und die nachhaltige und langfristige Versorgung der Wirtschaft mit heimischen Rohstoffen.

In diesen Fragen einen Konsens zu erzielen, bleibt eine Herausforderung für alle, die an dem LEP 2025 mitwirken. Mit ihren Fachbeiträgen bringen sich die Organisationen der Wirtschaft konstruktiv in diesen Prozess ein.

Christa Thoben
Ministerin für Wirtschaft, Mittelstand und
Energie des Landes Nordrhein-Westfalen



Paul Bauwens-Adenauer



Dr. Ralf Mittelstädt

Notwendige landesplanerische Weichen stellen!

Die Industrie- und Handelskammern und die Handwerkskammern legen als Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen gemeinsam diesen Fachbeitrag zum Landesentwicklungsplan (LEP 2025) vor.

Wir verstehen diesen Beitrag zunächst als Anregung gegenüber der Landesregierung, bei wichtigen und langfristig wirkenden Festlegungen der künftigen Landesplanungspolitik Handlungserfordernisse und perspektivische Vorschläge der Wirtschaft zu berücksichtigen. Deshalb haben wir zu den zentralen Handlungsfeldern Gewerbeflächen, Verkehr und Logistik, Freiraum, Steine-Erden-Industrie und Energiepolitik Positionen formuliert, die wir sowohl im Einzelnen als auch in der Summe als wichtige Voraussetzungen ansehen, um den erfolgreichen Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen mit zusätzlichen positiven Impulsen zu versehen.

Darüber hinaus möchten wir mit diesem Fachbeitrag aber auch die öffentliche politische Diskussion über eine realistische und bedarfsorientierte Landesplanungspolitik eröffnen. Diese sollte der Erkenntnis Rechnung tragen, dass die Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen in ihren Regionen, Branchen und Stärken so vielgestaltig ist wie das Land Nordrhein-Westfalen insgesamt. Deshalb muss das künftige Landesplanungsrecht aus unserer Sicht größere Freiräume eröffnen als bisher, um regionalspezifische Entwicklungen zu ermöglichen

und zu fördern. Wir sind überzeugt, dass die regionalwirtschaftliche Vielfalt des Landes sehr differenzierte Entwicklungsperspektiven bietet. Diese Vielfalt muss auch in Zukunft mit den richtigen bedarfsorientierten und zukunftsgerichteten Weichenstellungen im LEP 2025 abgesichert werden.

NRW ist einer der stärksten Wirtschaftsstandorte in Deutschland. Als erfolgreicher Industriestandort, als Haupttransitland in Deutschland und Logistikscherpunkt in Europa, als Zentrum der deutschen Steine- und Erdenindustrie mit teils einzigartigen Vorkommen sowie als Bundesland mit einer großen Zahl von Kultur- und Naturlandschaften ergeben sich anspruchsvolle Herausforderungen für die notwendigen landesplanerischen Weichenstellungen.

Für unsere landesplanungsrechtlichen Positionen haben wir zu Fragen der wirtschaftlichen Entwicklung in NRW und seinen Regionen den wissenschaftlichen Rat von Herrn Prof. Dr. Franz-Josef Bade, TU Dortmund, eingeholt. Auf die aktuelle Wirtschaftskrise wurde angesichts des langen Referenzzeitraumes, den der LEP 2025 abdeckt, nicht eingegangen. Die grundsätzliche regionale und branchenspezifische Differenziertheit der Wirtschaft in NRW bleibt davon unseres Erachtens ebenso unberührt wie die Intention dieses Fachbeitrages, langfristig wirksame Weichenstellungen mit dem Zeithorizont 2025 im Interesse der Wirtschaft zu erreichen.



Franz-Josef Knieps



Reiner Noltén

Die Industrie- und Handelskammern werben gemeinsam mit den Handwerkskammern als nordrhein-westfälische Wirtschaft gegenüber der Landesregierung, der Landespolitik sowie der interessierten Öffentlichkeit für die Berücksichtigung

der in diesem Fachbeitrag zusammengefassten Positionen, die ebenso wie der LEP 2025 selbst, losgelöst vom aktuellen wirtschaftlichen Geschehen, über den Tag hinaus wirken sollen.

Paul Bauwens-Adenauer
Präsident
Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in NRW

Franz-Josef Knieps, MdL
Präsident
Westdeutscher Handwerkskammertag

Dr. Ralf Mittelstädt
Hauptgeschäftsführer
Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in NRW

Reiner Noltén
Hauptgeschäftsführer
Westdeutscher Handwerkskammertag



Blechbearbeitung in der Verzinkerei Lennestadt GmbH & Co. KG.

Kernthesen zum Landesentwicklungsplan 2025

Der Wohlstand Nordrhein–Westfalens fußt in erheblichem Maße auf einer exportorientierten industriellen Wirtschaft und einem modernen Verkehrs– und Logistiksystem. Auch der Erfolg vieler Dienstleistungsunternehmen ist verbunden mit den Wertschöpfungsprozessen der industriellen Wirtschaft. Will Nordrhein–Westfalen seine Standortvorteile national und international weiterhin effizient einsetzen und die Lagegunst in Europa nutzen, so sind ein qualitativ differenziertes und quantitativ ausreichendes Flächenangebot sowie eine leistungsfähige Infrastruktur und Energieversorgung unverzichtbar. 11 Kernthesen umreißen notwendige Handlungsschritte und Weichenstellungen im Landesentwicklungsplan LEP 2025.

1. Gewerbe– und Industrieflächen nach Bedarf

Gewerbe– und Industrieflächen sind flexibel dort auszuweisen, wo die Unternehmen Flächen benötigen, gegebenenfalls auch an emissionsvorbelasteten Hauptverkehrsachsen. Die notwendigen Angebote sind vorausschauend bereitzustellen. Die Bedarfsermittlung sollte auf der Grundlage eines Monitorings erfolgen, das sich am regionalen und branchenspezifischen Bedarf orientiert.

2. Neues Verständnis des Flächenverbrauchs

Der Flächenverbrauch erfordert eine Definition, möglichst auf Basis einer Nettoberechnung: Nicht alle überplanten Flächen sind verbraucht, also baulich genutzt oder versiegelt. Die aktuelle demografische Entwicklung ist ohne Relevanz bei der

Begründung oder Begrenzung eines gewerblich/industriellen Flächenbedarfs.

3. Umgebungsschutz für Vergangenheit und Zukunft

Sowohl vorhandene als auch künftig auszuweisende gewerbliche/industrielle Flächen sind mit einem Umgebungsschutz zu versehen, um durch ein klares Trennungsgebot bei konkurrierenden Flächennutzungen langfristige Investitionssicherheit für Unternehmen zu gewährleisten.

4. Mehr übergreifende Standortentwicklungen

Regionale und interkommunale Standortentwicklungskonzepte auf freiwilliger kommunaler Basis sollen gefördert wer-

den, dürfen allerdings nicht zur Voraussetzung für raumbedeutsame Planungen werden.

5. Innenentwicklung fördern, Zentren stärken

Dienstleistungsunternehmen und nicht störende produzierende Betriebe sowie Einzelhandel sollen sich auch zukünftig vorrangig an qualitativ geeigneten Standorten (Innenstädte) ansiedeln und perspektivisch entwickeln können. So kann die Revitalisierung von Innenstadtlagen erreicht und eine Entstehung innerstädtischer Brachflächen vermieden werden.

6. Bessere Infrastruktur für Güterverkehr

Der bedarfsgerechte Ausbau der Supra- und Infrastruktur muss den Güterverkehrsprognosen Rechnung tragen. Unverzichtbar: Ein klares Bekenntnis zu konfliktfreien Infrastruktur-Vorrangstandorten und deren verkehrsträgerübergreifenden Ausbau.

7. Verkehrspolitik ohne Dogmen

Der LEP 2025 soll Rahmenbedingungen für das gleichberechtigte Zusammenwirken, die Verknüpfung und den Ausbau aller Verkehrsträger schaffen, um so die optimale Erreichbarkeit von Wohn- und Gewerbestandorten sowie der Innenstädte zu sichern. Auf „Schiene-Vorrang-Politik“ soll verzichtet werden.

8. Hafenvorranggebiete als neues Instrument zur Flächensicherung

Die Funktion, der dringend notwendige Ausbau und damit die Entwicklungsperspektiven landesbedeutsamer Binnenhäfen und Logistikstandorte sollen über das neue Flächeninstrument Hafenvorranggebiet gesichert werden und dadurch

hafenauffine Nutzungen vor gewerbefremden Entwicklungen schützen.

9. Kulturlandschaften nicht konservieren

Kulturlandschaften als Ergebnisse jahrhundertelanger, dynamischer Flächennutzung durch Landwirtschaft, Wohnen, Gewerbe und Industrie müssen auch in Zukunft die Möglichkeit des Wandels zulassen und dürfen nicht auf die Ziele des Naturschutzes reduziert werden.

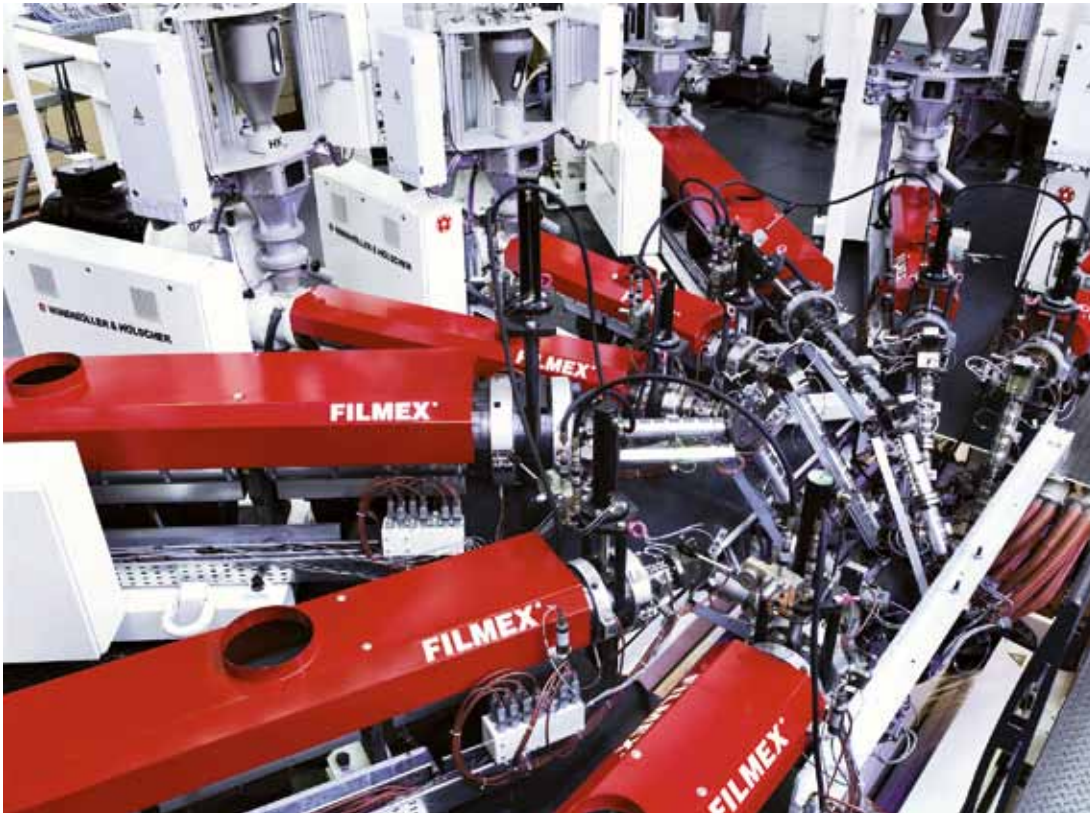
10. Zugriffsrechte auf Rohstoffe

Nicht energetische Rohstoffe müssen für den Bedarf der Wirtschaft und für nachfolgende Generationen gesichert werden. Dazu ist die Landesrohstoffkarte mit Informationen anzureichern und der Standortgebundenheit der Rohstoffe mehr Gewicht einzuräumen. Abbaubereiche sind je nach rohstoffabhängigem Vorsorgezeitraum als Vorranggebiete auszuweisen. Auch Kohleabbaugebiete müssen langfristig gesichert werden.

11. Energiesicherheit und Energiemix

Zur Versorgungssicherheit der Wirtschaft und der Bevölkerung in Nordrhein-Westfalen sind die bestehenden und neue Standorte für die Energieerzeugung unverzichtbar. Deren Darstellung muss auf einem Energiebedarfskonzept des Landes beruhen, das den Gesamtenergiebedarf ebenso beschreibt wie die Möglichkeit, örtlich differenziert und flexibel je nach Standortgröße, die Energieerzeugung planungsrechtlich abzusichern. Gleiches gilt für die Stabilisierung und den Ausbau eines großräumigen Verbundsystems aus Hochspannungstrassen, Gasversorgungstrassen oder auch Pipelines, die im Bestand, im Aus- und im Neubau rechtlich zu sichern sind. •





Filmex-Extruder. Sie erzeugen Kunststoffschmelze, aus der in einem späteren Arbeitsgang Flachfolie entsteht. Hersteller der Extruder ist ein Unternehmen aus NRW: die Windmüller und Hölscher KG aus Lengerich.

Positionen zu Industrie und Gewerbe in Nordrhein-Westfalen

Der Wirtschaftsstandort NRW steht in nationaler und internationaler Konkurrenz. Die Landespolitik kann über ein Bündel von Maßnahmen die Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung setzen. Gesetze, Förderprogramme und planerische Vorgaben sind dabei so auszugestalten, dass sie in ihrer Gesamtheit die Wettbewerbsfähigkeit Nordrhein-Westfalens als Wirtschaftsstandort verbessern.

Das stabile wirtschaftliche Wachstum Nordrhein-Westfalens beruht im Wesentlichen auf der Leistungskraft der heimischen Wirtschaft. Im Gegenzug ist die heimische Wirtschaft in starkem Maße an ihren Standort gebunden. Investitionen in Gebäude, Technik und Infrastrukturen sind oftmals eng mit dem Standort verknüpft. Die Betriebe und ihre Mitarbeiter sind Teil der öffentlichen Gemeinschaft und zumeist regional tief verwurzelt. Die Standortsicherung der hier ansässigen Groß-, Mittel- und Kleinbetriebe der Industrie und des Handwerks gehört daher zu den vorrangigen Zielen einer zukunftsfähigen Wirtschafts- und Gewerbeflächenpolitik. Für

die Wirtschaft und für die Politik ist das eine Herausforderung. Kernaufgabe der Landesplanung ist es dabei, Standorte zu sichern und mit einem qualitativ differenzierten und quantitativ ausreichenden Flächenangebot Flächenvorsorge zu betreiben. Vor diesem Hintergrund sind auch die raumordnerischen Leitbilder zu überprüfen. Während die Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen das Zentrale-Orte-Konzept im Grundsatz für alternativlos hält, müssen in anderen Bereichen Korrekturen vorgenommen werden, um die Standortvorteile besser nutzen zu können. Die Wirtschaft in NRW hat dazu folgende Positionen erarbeitet.

1. Investitionen und Standorte sichern

Die Wirtschaft muss sich ständig neuen Entwicklungen anpassen. Umstellungen in den Produktionsabläufen, Erweiterungen oder neue Technologien und Prozesse können Ursache für veränderte Standortanforderungen sein. Wenn die Unternehmen am angestammten Standort weiter erfolgreich sein sollen, benötigen sie eine zeitgemäße und flexible Flächenpolitik. Das ist die entscheidende Rahmenbedingung. Beispielsweise muss die Erweiterung bestehender Unternehmensstandorte ohne aufwändige Planungsverfahren möglich sein. Selbstverständlich müssen gesetzliche Regelungen wie zum Beispiel Landschafts- oder Bundesnaturschutzgesetz beachtet werden. Dem Belang der Standortsicherung ist allerdings ein erhöhtes Gewicht beizumessen. Dafür sollten bei Neuausweisungen von Gewerbe- und Industriegebieten von vornherein und ohne Anrechnung zu Lasten der Kommunen ausreichende Flächenpuffer mit eingeplant werden. Gleichzeitig sind die Kommunen verantwortlich für einen sorgsamen Umgang mit diesen für Erweiterungen vorgesehenen Flächen.

2. Gewerbeflächenangebot differenzieren

Die Anforderungen der Unternehmen an Gewerbeflächen verändern sich. Die Globalisierung zwingt die Betriebe zur Spezialisierung. In Zukunft werden insbesondere Gewerbestandorte mit spezifischen Standorteigenschaften nachgefragt, die auf die Unternehmen zugeschnitten sind.

Neue Gewerbegebiete werden den Ansprüchen verschiedener Unternehmenstypen genügen müssen. Hinsichtlich der Betriebs- und damit der Flächengröße, der Kundennähe, der Belastbarkeit (zum Beispiel Immissionen) und der Repräsentanz. Standorte werden heute ferner als Marke verstanden, die ein Unternehmensimage ergänzen können. Umfragen zeigen, dass die Unternehmen heute höhere und differenziertere Ansprüche an Gewerbeflächen haben als vor zehn Jahren. Vor dem Hintergrund der geänderten Standortanforderungen wünscht sich die nordrhein-westfälische Wirtschaft ein landesplanerisches Instrumentarium, das Gewerbe- und Industrieflächenausweisung dort ermöglicht, wo Unternehmen Flächen benötigen. Die Wirtschaft benötigt ein breites, passgenaues Angebot von Gewerbeflächen. Die Gewerbeflächenpolitik muss diese Differenzierung der unterschiedlichsten Standortanforderungen stärker berücksichtigen.

3. Flächenverbrauch sachlich analysieren

Die Wirtschaft wünscht sich eine statistische Erhebung oder genauer gesagt eine Gewerbe- und Industrieflächenberechnung

auf Basis der tatsächlich gewerblich nutzbaren Fläche (Nettofläche). Es muss berücksichtigt werden, dass die tatsächlich zur Verfügung stehenden Flächen und der örtliche Verbrauch stärker Auskunft über den Gewerbeflächenbedarf geben als die im Regionalplan und Flächennutzungsplan ausgewiesenen Bruttoflächen. Die zur Verfügung stehenden Nettogrundflächen in Bebauungsplänen sind besser geeignet, den gewerblichen Flächenverbrauch sachlich zu analysieren. Bruttoberechnungen sind dafür nicht geeignet; die für die Ansiedlung von Gewerbe- und Industriebetrieben tatsächlich zur Verfügung stehenden Nettoflächen schon. Zu deren Analyse fehlen aber die Monitoringinstrumente. Sie müssen entwickelt und in den Regionen angewendet werden.

4. Realistische Brachflächenpolitik

Es ist ein beispielhaftes Problem der bisherigen Brachflächenpolitik, dass Fläche für gewerblich-industrielle Nutzung im Zuge wirtschaftsstruktureller Anpassungen und damit verbundenen Betriebsschließungen verloren ging. Eine diesen Nettoflächenverlust ausgleichende Flächenvorratspolitik blieb oftmals aus, obwohl die Nachfrage vorhanden ist.

Hinzu kommt, dass die Zahl und die gewerblich-industrielle Nutzbarkeit von Brachflächen in der Praxis häufig überschätzt werden. Bei innerstädtischen Brachflächen ist eine weitere gewerblich-industrielle Nutzung aufgrund der zwischenzeitlich herangerückten Wohnbebauung und eingetretener Nutzungskonflikte vielfach nicht mehr möglich. Auch die Verkehrserschließung kann die Nutzungsmöglichkeiten der Brachflächen stark einschränken oder ganz verhindern. In einigen Teilen des Landes sind die Brachflächen auch aufgrund der Grundstückgröße und -beschaffenheit nur noch schwer gewerblich-industriell nutzbar, da sie die heutigen Anforderungen an einen neuen Standort für ein Produktionsunternehmen nicht erfüllen. Schließlich sind es wirtschaftliche Gründe, die industrielle Nutzungen an aufbereiteten Standorten oft unmöglich machen.

Vormalige Gewerbe- und Industrieflächen können nur dann eine Alternative zu Neustandorten für die Industrie darstellen, wenn die aktuellen Ansiedlungsvoraussetzungen (insbesondere Lage, Infrastruktur, Verfügbarkeit, Kosten) erfüllt werden. Ein prinzipieller Ersatz für die Ausweisung von geeigneten neuen Flächen können sie allerdings nicht sein, höchstens für stadtteilorientiertes Gewerbe. Für Büronutzungen können sie jedoch sehr wohl eine Alternative darstellen und zudem zu einer Attraktivierung innerstädtischer Flächen führen. Die Wirtschaft benötigt eine nutzungsorientierte Brachflächenrevitalisierung.

Das beinhaltet auch, Flächen für gewerblich-industrielle Nutzungen vorerst nur an den Stellen anzurechnen, wo



Gewerbeflächen effektiver mobilisieren – Gewerbpark Hibernia in Herne.

dies nachweislich sinnvoll ist. Die Wirtschaft wünscht, dass die Landesregierung auch bei kleinen Brachflächen die Förderung von Altlastensanierungen prüft.

5. Monitoringinstrumente für Gewerbeflächenbedarfe entwickeln

Bei einer Flächenbedarfsermittlung für Gewerbe- und Industrieflächen kann die Demografie nicht allein als Basis dienen, weil sich die Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung längst von der Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung losgelöst hat.

Die zunehmende Globalisierung, eine vermehrte internationale Arbeitsteilung und die Automatisierung der Arbeitsabläufe, verbunden mit zum Teil flächenintensiven Produktionsstraßen, führen zu einem Mehr an Gewerbe- und Industrieflächen.

Firmen kaufen häufiger Vorprodukte ein und sie verringern die eigene Fertigungstiefe. Das sind nur zwei Resultate der internationalen Arbeitsteilung. In der Folge werden mehr Produkte gelagert, was mehr Lagerfläche bedingt. Die Ansprüche an Mobilität, Flexibilität und Logistik steigen, weil die Unternehmen stark exportorientiert sind. Ein auffälliges Beispiel ist die Logistikkonzentration an neuen Standorten entlang der A 2. Unternehmen ändern auch ihre Betätigungsfelder, um wettbewerbsfähig zu bleiben. So kann sich ein ehemals produzierender Betrieb zum Logistik- oder Großhandelsunternehmen entwickeln, wie in der Textilindustrie zu beobachten ist. In diesem Fall wird ein Unternehmen wegen seiner zunehmenden Lagerhaltung oder genauer gesagt der Kombination Logistik/Produktion wegen eines großen Flächenbedarfs haben. Die bestimmende Größe für den Mehrbedarf an Flächen ist also nicht die Demografie in NRW oder Deutschland. Bestimmend ist die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in einem internationalen Markt. Sowohl die Bevölkerungs- als auch die Beschäftigtenentwicklung sind bei der Betrachtung des Gewerbeflächenbedarfs von unter-

geordneter Bedeutung. Die Wirtschaft sieht daher die Notwendigkeit, als Entscheidungskriterium zur realen, von Modellrechnungen unabhängigen Beurteilung von zukünftigen Gewerbeflächenbedarfen Monitoringinstrumente auf regionaler Ebene zu entwickeln und einzuführen.

6. Gewerbe- und Industrieflächen effektiver mobilisieren

Planung zeigt Perspektiven auf. Doch ob dieses Angebot von den Flächeneigentümern auch genutzt wird, bleibt ungewiss. Insbesondere bei der örtlichen Gewerbeflächenplanung war in den letzten Jahren zu beobachten, dass planerische Angebote nicht immer so angenommen wurden, wie die Kommunen es beabsichtigt hatten. Lokal auftretende Flächenengpässe beruhen oft weniger auf in der Summe fehlenden Flächen. Vielmehr beruhen sie auf der mangelnden Verfügbarkeit an der Stelle und in der Qualität, wo diese tatsächlich nachgefragt werden.

Zahlreiche Kommunen stoßen durch diese Effekte an die Grenzen ihrer Gewerbeflächenkapazitäten. Das wissenschaftliche Modell zur Gewerbeflächenbedarfsprognose (GIF-Pro), welches von den Bezirksplanungsbehörden in der Regel angewendet wird, wird kaum den Ansprüchen in der Praxis gerecht. Die Bezirksregierungen sind deswegen auf der Suche nach besseren Methoden. Dieser Forschungsprozess muss fortgeführt und durch eine flexible Regionalplanung unterstützt werden. Bereits jetzt werden bei den verschiedenen Bezirksplanungsbehörden neue Ideen zur Flächenvorsorge erprobt: Bisherige Berechnungsmodelle werden flexibel ausgelegt und virtuelle Gewerbeflächenpools werden angelegt. Und zweifellos gehört dem Siedlungsflächenmonitoring die Zukunft. Die Wirtschaft ist überzeugt, dass die Herausforderung der Landesplanung darin besteht, die für die jeweilige Region beste Methode zuzulassen und außerdem den Best-Practice-Austausch weiter zu koordinieren und zu fördern. Die bereits bestehenden Plattformen wie zum Beispiel die Landesinitiati-



Gewerbeflächenmonitoring auf regionaler Ebene, Informationen über verfügbare Flächen ins Internet stellen – Gewerbegebiet Münchheide in Willich.

ve Allianz für die Fläche und das damit in Verbindung stehende Programm „Forschung für die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und ein nachhaltiges Flächenmanagement“ (REFINA) können sich in diesem Zusammenhang als hilfreich und effektiv erweisen. Hierfür sollte das REFINA-Programm weitergeführt werden.

Der Faktor Zeit ist bei der Entwicklung neuer Instrumente zur Flächenmobilisierung sehr bedeutend. Die Beschleunigung flächenplanerischer Abläufe ist eine Grundvoraussetzung erfolgreicher Standortentwicklungen und schneller Neuansiedlungen. Die Wirtschaft erwartet daher im neuen LEP 2025 eine stärkere Förderung regionaler und interkommunaler Standortentwicklungskonzepte zum Beispiel durch freiwillig vereinbarte raumordnerische Verträge gemäß § 13 Raumordnungsgesetz (ROG). Die freiwillige, vertraglich gefestigte Zusammenarbeit der an der Flächenmobilisierung beteiligten Akteure wird zu einem schnelleren und größeren Umsetzungserfolg in der Flächenplanung beitragen. Die Entwicklung im LippeMündungsraum im Kreis Wesel ist dafür beispielhaft.

Der LEP 2025 kann aus den bisherigen landesplanerischen Erfahrungen der Flächenvorhaltung lernen. Die Wirtschaft hält konsequentes Gewerbeflächenmonitoring auf regionaler Ebene für notwendig. Ein solches Monitoring muss alle Kommunen verpflichten, die verfügbaren Flächen im Internet für jedermann darzustellen und so zu planen, dass jederzeit ein ausreichender Puffer an Gewerbeflächen vorhanden ist, aus denen Um- oder Ansiedlungswünsche der Unternehmen bedient werden können. Für ein regionales Monitoring und auch für die leichtere Vermarktung ist es unerlässlich, die entsprechenden kommunalen Daten zur gegenseitigen Einsicht freizugeben. Hier benötigt die Regionalebene Hilfestellung von der Landesplanung, ihr Flächenmonitoring auch zielführend umsetzen zu können.

7. Gliederungsprinzip Flächentrias flexibilisieren

Die nordrhein-westfälische Wirtschaft steht dem Prinzip der Flächentrias (landes-, regionalbedeutsame und kommunale Flächen) grundsätzlich positiv gegenüber. Sie geht davon aus, dass die Landesregierung eine branchenunabhängige Ausgestaltung wählen wird, die es in bereits vorhandenen Konzepten und Regionalplänen gibt. Allerdings dürfen die Unterscheidungen in der Flächentrias nur zur groben Orientierung dienen; keinesfalls darf die Flächentrias zur Ansiedlungsvermeidung oder zu Irritationen bei Unternehmen führen. Die Wirtschaft plädiert deshalb für eine entsprechend flexible Auslegung der ins Auge gefassten Flächentrias im Zusammenhang mit zukünftigem Siedlungsflächenmonitoring. Bei einer konsequenten Durchführung des Flächenmonitorings lassen sich die ebenenspezifischen Kriterien und Standortprofilierungen im Prozess entwickeln. Hier steht die Wirtschaft gerne für einen regelmäßigen fachlichen Austausch bereit. Die Wirtschaft lehnt Clusterpolitik auf der Ebene der Landesplanung grundsätzlich ab. Cluster und Netzwerke bleiben anerkannte Instrumente der Wirtschaftspolitik, in der Landesplanung sind sie jedoch vollkommen ungeeignet. Instrumente zur Festlegung spezifischer Gewerbebeanforderungen sind auf regionaler und kommunaler Ebene ausreichend vorhanden. Schwerpunkte und Bedarfe für spezielle Gewerbeansiedlungen werden sich besser von unten, also auf der Ebene der Kommunal- und Regionalplanung, entwickeln lassen als von oben (als Vorgabe der Landesplanung).

8. Landesbedeutsame Gewerbeflächen

Als landesbedeutsam müssen in Zukunft nicht nur die Standorte für flächenintensive Großvorhaben (ehemalige LEP VI-Flächen), sondern auch weitere Standorte wie landesbedeutsame Häfen oder Flughäfen mit den dazugehörigen

Gewerbeflächen gelten. Zu den landesbedeutsamen Gewerbeflächen gehören auch größere Flächen zur Energiegewinnung und einzelne GIB-Großvorhaben. Die Wirtschaft geht also davon aus, dass ein Teil der bisherigen landesbedeutsamen Standorte in den neuen LEP 2025 übernommen und um weitere, vor allem verkehrsinfrastrukturelle und für die Energieversorgung wichtige Standorte ergänzt wird. Hier bieten unter anderem die bestehenden Hafen- und Flughafenkonzeptionen auf Bundes- und Landesebene Orientierung.

Bei der Übernahme der bisherigen LEP-VI-Standorte dürfen nur realisierbare Standorte, die auch von Markt und Wirtschaft angenommen werden, im LEP 2025 weiterverfolgt werden. Dies impliziert eine Verringerung der bisherigen Anzahl der LEP-VI-Standorte. Die Wirtschaft stimmt zwar der nominellen Verringerung dieser Flächen zu, erwartet allerdings keine entsprechende Streichung des Reservepotenzials.

Entscheidend für die notwendige Akzeptanz und den zukünftigen Erfolg landesbedeutsamer Flächen sind: die Auswahl unter kommunaler und regionaler Beteiligung im Gegenstromprinzip, die Verfügbarkeit inklusive einer Vorentwicklung der Flächen und ein sehr viel stärkeres Marketing als heute noch, vor allem auf Landesebene.

9. Regionale und interkommunale Gewerbestandorte stärken

Regional bedeutsame Gewerbeflächen sind aus Sicht der Wirtschaft große und qualitativ hochwertige Standorte. Besondere Standortqualitäten werden hier durch Größe und Lage der Fläche, hohe Verkehrsgunst und regionalwirtschaftliche Bedeutung erzielt. Diese Aspekte werden durch ein konsequentes Flächenmonitoring in Zukunft augenfällig. Die Standort- und die Lagegunst kann räumlich und funktional begründet sein. Als Anreiz für neue interkommunale Modelle kann das Standortkriterium Verkehrsgunst, wie unmittelbare Standortnähe zu Verkehrsachsen oder trimodalen Anlagen, dienen.

Die Eignung für eine interkommunale Planung darf aber nicht zwingende Voraussetzung für die Darstellung als regional bedeutsame Gewerbefläche sein. Die Ausweisung von regionalbedeutsamen Standorten muss – wie bei den LEP VI-Flächen – unabhängig von eventuell berechneten kommunalen GIB-Bedarfen möglich sein. Entsprechende innovative Ansätze und Instrumente sind hierfür auf regionaler Ebene bereits vorhanden (Flächenpools, Monitoringergebnisse oder GIB-Vorsorgedarstellungen).

10. Bereitstellung lokaler Gewerbeflächen fördern

Aufgrund der mittelständisch geprägten Wirtschaftsstruktur Nordrhein-Westfalens ist die Bereitstellung von Gewerbeflächen auf kommunaler Ebene von großer Bedeutung. Nordrhein-Westfalen benötigt zur weiteren wirtschaftlichen Entwicklung breite Gewerbeflächenan-



gebote. Gesamtstädtische und gemeindlich-lokal orientierte Gewerbegebiete sind bereits in Grund- und Mittelzentren zu entwickeln. Sie sollten mit besonderer Aufmerksamkeit planerisch gesichert und entwickelt werden.

In Ortsteilen sollten insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen des Handwerks Angebote gemacht werden, die sich in den Ortsteilen entwickeln. Die Verankerung in einem Ortsteil ist oft wichtiger Bestandteil der Unternehmensidentität und ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Teilweise gibt es intensive Kooperationen zwischen den ortsansässigen Betrieben und Dienstleistern. Auch der ortsteilbezogene Markt wird so direkt bedient (kurze Wege). Diese Funktionen können teilweise im Rahmen einer städtebaulichen Nutzungsmischung erfolgen, sollten jedoch auf jeden Fall auch in eigenen ausgewiesenen Gewerbegebieten möglich sein. Überörtlich agierende Handwerksbetriebe müssen an das übergeordnete



Europäische bis weltweite Absatzmärkte und mittlerweile globalisierte Lieferströme setzen eine gute Infrastruktur voraus.

Verkehrsnetz über ortsdurchfahrtfreie Schnellstraßen angeschlossen und vor heranrückenden sensiblen Nutzungen geschützt werden.

11. Marktgerechte, verkehrsgünstige Standorte für Industrie und Logistik vorhalten

Die industrielle Wirtschaftsstruktur in Nordrhein-Westfalen ist weitgehend international ausgerichtet. Europäische bis weltweite Absatzmärkte und mittlerweile globalisierte Lieferströme setzen eine gute Infrastruktur und hervorragende großräumige Lage voraus. Letztere besitzt Nordrhein-Westfalen innerhalb Europas. Lieferströme und Erreichbarkeitsanforderungen sind einem ständigen Optimierungsprozess unterworfen, der sich mittlerweile in Standortentscheidungen und -verlagerungen der Unternehmen deutlich wider-

spiegelt. Aufgrund von Kosten- und Lageoptimierung wird verstärkt der unmittelbare Anschluss an die gute Infrastruktur der Verkehrsachsen nachgefragt. Die Aktivierung dieser Standorte direkt an den Transportwegen der großräumigen und überregionalen Verkehrsachsen von nationaler und internationaler Bedeutung trägt wesentlich zur langfristigen Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Unternehmen und der Regionen bei. Zudem erwarten die Unternehmen an diesen Standorten weniger Störungen durch konkurrierende Nutzungen wie heranrückende Wohnbebauung oder Einschränkungen von Betriebserweiterungen, zum Beispiel durch naturschutzrechtliche Restriktionen.

Die Nutzung von Gewerbestandorten an Verkehrsachsen hat zum Ziel, Innenstädte, aber auch den Freiraum, vor Gewerbeimmissionen und Verkehrsbelastungen zu schützen. Die Wirtschaft hält ein pauschal geltendes Leitbild von der

Stadt der kurzen Wege oder das einer Nutzungsmischung für nicht mehr zeitgemäß und erst recht nicht für zukunftsweisend. Es berücksichtigt die komplexen internationalen Marktverflechtungen nicht und die deutlich gestiegenen Schutzansprüche der Anwohner zu wenig. Eine Leitbildkorrektur ist dringend erforderlich.

Ob ungeschützte und umweltbelastete Autobahnanliegerflächen für Freiraumfunktionen, Flora und Fauna sinnvoll nutzbar sind, ist wissenschaftlich umstritten. Die Wirtschaft geht davon aus, dass es vielerorts bessere, weil unberührte Standorte für Natur und Landschaft gibt und erkennt dort den hohen Nutzen an. Die von Verkehrslärm vorbelasteten Flächen würden mit einer Gewerbebebauung umweltaffizient genutzt, weil sie an anderer Stelle Flächen einsparen. Die knappen Flächenpotenziale für Neuansiedlungen sieht die Wirtschaft ohnehin eher an Verkehrsachsen denn im konfliktträchtigen Siedlungszusammenhang oder im naturbedeutsamen Freiraum. Naturflächen in Siedlungsnähe werden in Zukunft für Freiraumfunktionen wichtiger. Gleichzeitig sind diese Standorte vielerorts aus Gründen des Immissionsschutzes weitreichenden Beschränkungen unterlegen, so dass eine optimale Nutzung für gewerblich-industrielle Nutzungen nicht gegeben ist. Die Festlegung auf Standorte an Verkehrsachsen kann auch Vorteile für interkommunale Zusammenarbeit bieten. Oft werden Chancen für Interkommunalität nicht genutzt. Die räumliche Entfernung einer Kommune zu ihrer zukünftigen Gewerbe(teil)fläche ist oft nur schwer vermittelbar. Über die unbestrittene Verkehrsgunst der neuen Flächen ist die kommunalpolitische Akzeptanz besser möglich. Auch suboptimal angebundene Kommunen erhalten so noch Chancen für ihre Gewerbeflächenentwicklung.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass aufgrund deutlich toleranterer Genehmigungen in angrenzenden Bundesländern das Festhalten an dem oben genannten Leitbild bezüglich der Entwicklung von Gewerbegebietsstandorten entlang von Autobahnen ein klarer Wettbewerbsnachteil für die Unternehmen in Nordrhein-Westfalen ist. So sind zum Beispiel in Niedersachsen seit 1990 entlang der Verkehrsachsen A 2 und A 30 eine Reihe von Gewerbebeständen entstanden, in denen sich auch nordrhein-westfälische Unternehmen niedergelassen haben. Gleiches wird entlang der A 1 und an der A 7 beobachtet, wo große Logistikzentren mit direktem Autobahnanschluss geplant und schon gebaut werden. Um die Lage- sowie Infrastrukturvorteile im Herzen Europas besser ausspielen und den heimischen Unternehmen im Interesse der Chancengleichheit bessere Perspektiven in NRW bieten zu können, erwartet die nordrhein-westfälische Wirtschaft die Öffnung der Landesplanung für landes- und regionalbedeutsame Standorte an überregionalen Verkehrsachsen.

Das würde eine Abkehr vom prinzipiellen Vermeidungsgebot nach § 24 Abs. 2 Landesentwicklungsprogramm (LEPro) bedeuten, also die Abkehr von einer primären Entwicklung neuer Gewerbeflächen ausschließlich im Siedlungszusammenhang, die bandartige Strukturen vermeiden will.



12. Gewerbe an Verkehrsachsen

Das landesplanerische Leitbild aus § 24 LEPro muss also modifiziert werden. Die Wirtschaft benötigt eine differenzierte GIB-Ausnahmeregelung von der Vermeidung bandartiger Entwicklungen. Differenziert heißt: Sie sollte nur für emissionsintensive Gewerbe- und Industriebetriebe, Logistiker sowie Unternehmen mit hohen Mobilitätsanforderungen gelten. Für Einzelhandel, Versorgungsinfrastruktur und Wohnen darf diese Ausnahme nicht gelten. Wenn Siedlung und Versorgungsinfrastruktur nachrücken, entstehen tatsächlich bandartige Strukturen mit allen negativen Folgen.

Die beschränkte Zahl privilegierter Gewerbe- und Industriebetriebe schließt eine durchgehend bandartige Entwicklung entlang der überörtlichen Verkehrsachsen weitgehend aus. Das landesplanerische Leitbild des § 24 LEPro sollte



Gewerbe- und Industriebetriebe an Verkehrsachsen – hier das Gewerbegebiet Haaren am Autobahnkreuz Wünnenberg-Haaren (A 33/A 44 im Hintergrund). Im Vordergrund die Abfahrt von der Bundesstraße B 480, Gewerbegebiet Haaren.

um die Ausnahmeregelungen erweitert werden. Der Wirtschaft ist bewusst, dass diese Leitbildkorrektur einen landesplanerischen Umdenkungsprozess voraussetzt.

Die Diskussion zur Planung und Umsetzung geeigneter landes- und regionalbedeutsamer Sonderstandorte ist aus Sicht der Wirtschaft längst überfällig. Die Wirtschaft bietet gerne den Dialog an.

13. Gewerbeflächenschutz und -vorsorge

Bedingt durch die Umsetzung der Leitbilder ‚Siedlungszusammenhang‘, ‚Arbeiten und Wohnen‘, ‚Innen- vor Außenentwicklung‘ ist in der kommunalen Bauleitplanung ein Zusammenwachsen von Wohn- und Gewerbe- oder Industriegebieten zu beobachten. Durch heranrückende Wohnbebauungen werden emittierende Unternehmen dabei auf den Status quo festge-

schrieben. Bei Weiterentwicklungen oder Erweiterungsabsichten, die mit Emissionen verbunden sind, bleibt den Unternehmen oft nur der Ausweg, einen neuen Standort zu suchen. LEP und LEPro enthalten zwar zahlreiche Aussagen zum vorbeugenden Immissionsschutz, in der Praxis nehmen die Konflikte zwischen emittierenden Unternehmen und konkurrierenden Nutzungen aber zu. Die Wirtschaft in NRW setzt sich daher dafür ein, dem Immissionsschutz in der Planung wieder einen größeren Stellenwert beizumessen. Die Wirtschaft schlägt eine Erweiterung der bestehenden Instrumente vor.

14. Trennungsgebot mit Umgebungsschutz

Um gewerblich-industrielle Unternehmen langfristig vor heranrückenden sensiblen Nutzungen zu schützen, braucht die Wirtschaft ein klares Bekenntnis der Lan-



Wenn Entwicklungen am Ursprungsstandort aufgrund zu geringer Abstände nicht mehr möglich sind – Lärmschutzwand.

desregulierung zum Trennungsgebot nach § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz, verbunden mit einer inhaltlichen Ausfüllung und einem neuen Leitbild im LEP 2025.

Im Leitbild muss zwischen vorhandenen Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereichen (GIB) unterschieden werden und solchen, die neu dargestellt und die mittels kommunaler Bauleitplanung zu Gewerbe- und Industriegebieten entwickelt werden sollen. Im ersten Fall, also für bestehende Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche (GIB), die bereits in der kommunalen Planung als Gewerbe- oder Industriegebiete ausgewiesen sind, benötigt die gewerblich-industrielle Wirtschaft von der Landesregierung verbindlichere Aussagen zum Umgebungsschutz als sie heute im § 24 Abs. 3 LEPro NRW enthalten sind. Dies gilt insbesondere für Sondernutzungen wie Binnenhäfen, Logistikstandorte und Industriesolitäre, zusammen mit zuverlässigeren Umsetzungsvorgaben.

Der Hinweis auf ausreichende Abstände reicht nicht aus. An dieser Stelle muss die Abstandsliste des Abstandserlasses NRW – analog zur Liste der zentrenrelevanten Sortimente aus dem Einzelhandelserlass NRW – als verbindliches Instrument der Bauleitplanung eingeführt werden. Denn anders als der Einzelhandelserlass, wird der Abstandserlass NRW bei der kommunalen Bauleitplanung von den Kommunen nicht konsequent genug angewandt. Er findet in der kommunalen Planungspraxis häufig nur dann Berücksichtigung, wenn es um die Gliederung von Gewerbe- und Industriegebieten geht. Im Falle des Heranrückens von Wohnbebauung werden die Abstände nach dem Abstandserlass zu wenig beachtet.

Zudem gehen Kommunen immer häufiger dazu über, in den sensiblen Übergangsbereichen zwischen emittierenden Betrieben und zukünftigen Wohngebieten zu Lasten der Wohnqualität Mischgebiete auszuweisen, ohne das Mischungsverhältnis Wohnen zu Gewerbe entsprechend zu steuern. So entstehen in der Praxis Wohngebiete, die für die Unternehmen zusätzlich einschränkend wirken.

Deshalb wünscht sich die nordrhein-westfälische Wirtschaft von der Landesregierung konkrete Vorgaben: Analog zum jetzigen § 24 a LEPro NRW, der die Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel steuert, müssen im neuen LEP 2025 Ziele eingeführt werden, die

- das Nebeneinander von Wohnen, Gewerbe und Industrie regeln,
- einen Umgebungsschutz für vorhandene Gewerbe- und Industrieflächen definieren
- und der Abstandsliste nach dem Abstandserlass NRW ein höheres Gewicht bei der bauleitplanerischen Umsetzung durch die Kommunen verleihen.

In den Fällen, in denen die Anwendung der Abstandsliste beispielsweise aus topografischen Gründen nicht möglich oder nicht sinnvoll ist, muss eine Ausnahmeregelung aufgenommen werden, um den Weg für Einzelgutachten zu eröffnen. Dabei ist es im Hinblick auf die Entwicklungsoptionen der Unternehmen unverzichtbar, dass nicht nur der Status quo der Emissionen ermittelt wird. Vielmehr muss die Endsumme der Emissionsvolumina nach dem aktuellen Planungsrecht als verbindliches Kriterium angesetzt werden.

Schon § 20 Abs. 2 LEPro fordert heute, dass die Siedlungsentwicklung der Gemeinden sich bedarfsgerecht und umweltverträglich vollzieht. Umweltverträglich ist eine Entwicklung stets dann, wenn sie Langzeitfolgen betrachtet. Im Hinblick auf das Miteinander von Wohnsiedlungsräumen und gewerblichen Siedlungsräumen sind daher die Entwicklungsoptionen an den Unternehmensstandorten auch unter Berücksichtigung der Gewährleistung eines gesunden Wohnumfeldes ein zwingender Aspekt.

Wenn nicht auf die konsequente Anwendung des Trennungsgrundsatzes für Betriebe mit Störgraden geachtet wird, führt dies letztendlich zu zusätzlichen Konflikten, zu erhöhten Standortkosten und in letzter Konsequenz auch zu einer erhöhten Inanspruchnahme von Freiraum, wenn Entwicklungen, respektive Erweiterungen, nicht mehr am Ursprungsstandort möglich sind.

15. Ersatzflächen zulassen

Die Wirtschaft unterstützt vom Grundsatz her das Prinzip Innen- vor Außenentwicklung. Allerdings setzt das Umweltrecht hier Grenzen, denn bei der Ansiedlung von emittierenden Betrieben steht das Trennungsgebot nach § 50 BImSchG dem Prinzip der Nutzungsmischung (Arbeiten und Wohnen)



Neuss-Düsseldorfer Häfen.

entgegen. Emittierende Betriebe können nicht in direkter Nachbarschaft zu einer Wohnbebauung angesiedelt werden. Sie können auch nicht an Standorten überleben, gleichwohl sie im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung Bestandschutz erhalten, wenn Wohnbebauung an sie heranrückt. Betrieblich notwendige Erweiterungen sind dann unmöglich.

Für Betriebe, die aufgrund solch einer räumlichen Situation auf den Bestandschutz beschränkt sind und wegen fehlender Entwicklungsperspektiven verlagert werden müssen, verfügen die Kommunen auch nicht über Planungsinstrumente, mithilfe derer sie problemlos und zeitnah geeignete Ersatzflächen im Freiraum als Gewerbe-/Industriegebiete entwickeln könnten. Betriebe sind deshalb oft gezwungen, ihren ursprünglichen Standort aufzugeben und mangels Ersatzflächenangebot die Kommune, oft sogar die Region zu verlassen. Deshalb benötigt die nordrhein-westfälische Wirtschaft neben ausgewiesenen Gewerbeflächen auch ein landesplanerisches Instrumentarium, das die Ausweisung von gewerblich-industriellen Ersatzflächen im Außenbereich ermöglicht, verbunden mit einem Umgebungsschutz, der die umgesiedelten Unternehmen langfristig vor einem Heranrücken sensibler und konfliktträchtiger Nutzungen schützt.

16. Weichen für GIB-Vorsorgebereiche stellen

Ein Vorsorgeinstrument zur Sicherung geeigneter Flächen ist ob der vielfältigen Nutzungskonkurrenzen notwendig. Die Flächenvorsorge für potenziell gut gelegene Gewerbe- und Industriestandorte dient der Vermeidung von sich widersprechenden Zielen der Landes- und Regionalplanung an diesen Stellen. Hier lassen sich durch die landesplanerische Einführung und regionalplanerische Umsetzung von Vorsorgebereichen langfristige Optionen für die Wirtschaft sichern. Die in der Regionalplanung umzusetzende gezielte Flächenvorsorge

ermöglicht die umgehende Umwandlung in einen verbindlichen GIB über ein Regionalplanänderungsverfahren, sobald eine kommunale oder regionale Notwendigkeit besteht. Eine zwischenzeitliche Belegung mit regionalplanerischen Freiraum- und Naturschutzziele wäre so über die kartografische Anwendung der Flächenvorsorge ausgeschlossen.

17. Binnenhäfen und Logistikstandorte

In diesem Zusammenhang wünscht sich die nordrhein-westfälische Wirtschaft auch die Zustimmung der Landesregierung zur Sicherung der Ausbaufähigkeit von landesbedeutsamen Binnenhafen- und Logistikstandorten. Sie wünscht sich eine Gleichstellung der Binnenhafenstandorte mit Flughafenstandorten und – analog zu Siedlungsbeschränkungsbereichen für Flughäfen – Siedlungsbeschränkungsbereiche für Binnenhäfen mittels einer entsprechenden Zielformulierung im LEP 2025.

18. Mehr Anreize für Kooperationen

Die Anreize für regionale Kooperationen müssen erhöht werden. Vorhandene Ressourcen können gebündelt und effizienter eingesetzt werden. Die öffentlichen Haushalte werden entlastet und die Wirtschaft profitiert von den kumulativen Stärken der einzelnen Partner. Dabei zeichnen sich interkommunale Gewerbeflächenprojekte zumeist durch ein klares Profil und professionelles Management aus.

Die Erfahrung beweist den Mehrwert derartiger Kooperationen. Sie lehrt aber auch, dass Kooperationen nicht von oben zu verordnen sind, sondern von unten wachsen müssen. Regionale Kooperationen dürfen jedoch nicht zu mehr Bürokratie oder höheren Kosten für die Unternehmen führen. Und sie dürfen nicht zur Voraussetzung für raumbedeutsame Planungen gemacht werden. •



Containerhafen im Umschlagbahnhof Köln Eifeltor.

Positionen zu Verkehr und Logistik in Nordrhein-Westfalen

Nordrhein-Westfalen ist das Haupttransitland Deutschlands. Das Land ist die Hinterlanddrehscheibe für die Seehäfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam (ZARA-Häfen). Vor dem Hintergrund der hier genannten Entwicklungen müssen die Infrastrukturpolitik des Bundes und des Landes NRW, aber auch die Landesentwicklungsplanung im Rahmen der planerischen Vorsorge, die Leistungsfähigkeit bestehender und neuer Trassen für das Jahr 2025 sichern und weiter ausbauen. Dies ist die Voraussetzung dafür, dass das für Nordrhein-Westfalen prognostizierte Verkehrswachstum bewältigt wird. Nur unter dieser Voraussetzung wiederum sind die mit dem Warentransport ermöglichten Wertschöpfungsprozesse tragfähig genug, um Unternehmen an den Standort zu binden.

Der Straßengüterverkehr wird bis 2025 im Schnitt um 79 Prozent wachsen, der Verkehr auf den Hinterlandverbindungen der Seehäfen sogar um 158 Prozent. Der Transitverkehr steigt ebenfalls weiter an und erreicht im Jahr 2025 auf den Hauptverkehrsbeziehungen einen Anteil von 21,3 Prozent. Zwar ist momentan aufgrund der allgemeinen Wirt-

schaftskrise auch ein Rückgang der Verkehrsleistung nicht nur in Deutschland, sondern in ganz Europa festzustellen, mit dem Anspringen der Konjunktur wird sich diese Situation jedoch wieder normalisieren. Auf die mittel- und langfristigen Prognosezahlen wird die derzeitige Delle bei der Verkehrsleistung keine wesentlichen Auswirkungen haben.

Im Rückblick ist der Erfolg der Schienen-Vorrangpolitik des gültigen LEPro fraglich. Die vorhandenen Kapazitäten auf der Schiene werden zwar inzwischen besser ausgenutzt, jedoch wurde der Ausbau der Schieneninfrastruktur nicht in dem Maß vorangetrieben, wie dieser auf mittlere Sicht erforderlich gewesen wäre, um tatsächlich zu einer nennenswerten Verkehrsverlagerung zu kommen. Die Verkehrsträger stehen vielmehr untereinander und miteinander gleichrangig im Wettbewerb. Die Politik muss sich hier programmatisch korrigieren.

Die Binnenschifffahrt kann in diesem Zusammenhang ihre Kapazitäten nur auslasten, wenn zusätzliche Hafenflächen für die Logistik geschaffen werden. Zur Deckung der Nachfrage bis zum Jahr 2025 müssen 325 Hektar zusätzlich bereitgestellt werden. Die bestehenden Hafenstandorte geraten zunehmend unter Druck durch andere Nutzungen, beispielsweise Wohnen und Freizeit am Wasser. Es steht die Aufgabe an, diese Hafenstandorte für hafenauffine Nutzungen planerisch zu sichern. Vor dem Hintergrund des enormen Verkehrswachstums und den aufgezeigten Entwicklungstendenzen ist es Zeit für eine Verkehrsinfrastruktur-Vorrangpolitik des Landes, die im LEP 2025 einen klaren planerischen Ausdruck finden sollte.

1. Zusammenwirken aller Verkehrsträger

Die Verkehrsträger Straße, Schiene, Binnenschiff und Luftverkehr wirken in Nordrhein-Westfalen noch nicht flächendeckend zusammen. Im LEP 2025 sind für die Interaktivität der Verkehrsträger notwendige zusätzliche Schnittstellen sowie die räumlichen, speziell die flächenspezifischen Voraussetzungen zu gewährleisten – mit Vorrang für die Trimodalität.

Die Güterverkehrsprognosen des Bundesverkehrsministeriums für den Verkehrsträger Straße sagen eine weitere Steigerung um 79 Prozent bis 2025 voraus. Teilräumig wird dieser Durchschnittswert für Gesamtdeutschland jedoch weit überschritten. Auf den so genannten Magistralen ist mit einem Wachstum von bis zu 168 Prozent zu rechnen. Der Infrastrukturausbau bleibt bisher hinter diesem Bedarfsanstieg zurück. In Nordrhein-Westfalen gibt es eine Vielzahl von fehlenden Teilstücken oder nicht vollständig ausgebauten Engpassstellen.

2. Infra- und Suprastrukturausbau mit Nachdruck vorantreiben

Diese Nadelöhre müssen vorrangig beseitigt werden. Bei nachgewiesenem Bedarf (BVWP, IGVP) muss auch zukünftig der Neubau möglich bleiben. Konkurrierende Nutzungsansprüche dürfen die Beseitigung von Engpässen, das Schließen

von Netzlücken und den Neubau von Trassen nicht verhindern. Im Landesentwicklungsplan sind die Voraussetzungen dafür zu schaffen. Datenbasis und Methodik der IGVP sind zu einem aussagekräftigen Monitoring der verkehrlichen Infrastrukturentwicklung in NRW umzubauen.

Der Landesentwicklungsplan muss insbesondere den Ausbau der Suprastruktur an den Infrastrukturschnittstellen der verschiedenen Verkehrsträger ermöglichen. Flächenknappheiten sind mittlerweile in praktisch allen Terminals – sowohl Schiene/Straße als auch Schiene/Straße/Binnenschiff – festzustellen. Auch die Erreichbarkeit dieser Standorte durch den Wirtschaftsverkehr muss langfristig gesichert werden. Für Standorte, für die vor dem Hintergrund der Verkehrsentwicklung in Zukunft eine Reaktivierung erwartet werden muss, gilt das Gleiche. Hier ist eine langfristige Vorsorge zu treffen. Allerdings spielt gerade in diesem Bereich die Thematik der konkurrierenden Nutzungen eine besonders wichtige Rolle. Die Wirtschaft wünscht sich ein klares Bekenntnis zu konfliktfreien Vorrangstandorten für die Verkehrsinfra- und Suprastruktur im LEP 2025.

3. Verkehrsachsen für Gewerbestandorte nutzen

Die Erreichbarkeit zählt zu den wichtigsten Standortfaktoren für die Unternehmensansiedlung. Durch die Ausweitung logistischer Ketten werden Industrie- und Gewerbegebiete an den Verkehrsachsen immer stärker nachgefragt. Steigende Transportkosten beschleunigen diesen Trend. Daher ist es sinnvoll, von der Verkehrsinfrastruktur ausgehend nach neuen Standorten gewerblicher Entwicklung zu suchen. Die Entwicklung von Standorten direkt an den Landes-, Bundesbeziehungsweise Bundesfernstraßen sowie an Binnenwasserstraßen, Schienenwegen oder Flughäfen gewinnt auch bei der prognostizierten Verkehrsentwicklung für die Unternehmen an Bedeutung.

Ein anderer Effekt: Im Hinblick auf emittierende Gewerbe- und Industriebetriebe können Innenstädte, Wohngebiete sowie der Landschaftsraum nachhaltig vor Verkehrslärm, Feinstaubbelastungen und sonstigen Immissionen geschützt werden. Solche Standorte sind daher ideal für den Erhalt und die Ansiedlung moderner Produktions- und Logistikunternehmen in Nordrhein-Westfalen.

Eine integrierte Verkehrs- und Standortpolitik bündelt gewerbliche Siedlungsentwicklung an regionalen Verkehrsachsen und Kreuzungspunkten. Regional beinhaltet sie die Chance zum Ausgleich regionaler Disparitäten bei der Standortgunst und zu einem siedlungsnahen Freiraumschutz. Das Konzept der Entwicklungsachsen sollte erweitert werden. Sie besitzen nicht allein Verbindungsfunktion für die Entwicklungsschwerpunkte. Sie sollten Motor einer wirtschaftlichen Entwicklung von regionaler Bedeutung werden. Die interkom-

munale Zusammenarbeit spielt bei der räumlichen Steuerung von Ansiedlungsvorhaben entlang der Entwicklungsachsen eine Schlüsselrolle.

4. Vordringliche Verkehrsprojekte sofort in Angriff nehmen und umsetzen

Das Ausbau-Erfordernis betrifft alle Verkehrsträger. Nordrhein-Westfalen ist Deutschlands Haupttransitland Nummer 1. Das macht eine Vielzahl von Verkehrsinfrastrukturprojekten vordringlich (siehe „Vordringliche Verkehrsprojekte“).

5. Integrierte Konzepte für Hafenstandorte

In NRW werden mehr als 80 Prozent der Güter in der Binnenschifffahrt über den Rhein transportiert. 20 Prozent des Aufkommens werden über das Kanalsystem transportiert. Die Wirtschaft teilt die Erkenntnis des fortgeschriebenen Hafenkonzeptes NRW: Die Binnenschifffahrt kann die ihr zugewiesene Rolle im Rahmen der Verkehrspolitik Deutschlands und Nordrhein-Westfalens nur ausfüllen, wenn in den Binnenhäfen ausreichend wassernahe Flächen zur Verfügung stehen werden. Hafenvorranggebiete im Landesentwicklungsplan auszuweisen wäre dafür ein geeignetes Instrument.

Die verkehrswirtschaftlichen und hafenaffinen Funktionen nasser Standorte müssen in der Abwägung mit anderen Belangen vorrangig berücksichtigt werden. Zusätzlich sollten im neuen Landesentwicklungsplan weitere Hafenflächen definiert werden. Das derzeitige Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept stellt für 2025 einen Flächenbedarf von 325 Hektar fest. Es trifft keine Aussage darüber, an welchen Standorten – bestehenden wie neuen – diese Flächen bereit-



gestellt werden können. Notwendig ist deshalb eine Untersuchung, welche Flächenpotenziale in bestehenden Häfen erschlossen werden können, und ob darüber hinaus weitere neue Standorte entwickelt werden müssen und gegebenen-

Vordringliche Verkehrsprojekte in Nordrhein-Westfalen

- Ausbau der für die europäischen Güterverkehrsströme relevanten Verkehrsachsen im Bereich Straße, Schiene und Wasser
- Fortsetzung des sechsspurigen Ausbaus der Nord/Süd- und Ost/West-Magistralen sowie der übrigen landesbedeutsamen Bundesfernstraßen
- Beschleunigte Realisierung von Lückenschlüssen im Autobahnnetz und bei überregional bedeutsamen Bundes- und Landesstraßen
- Den zweigleisigen Ausbau der Schienenstrecke Münster-Lünen (–Dormund)
- Die Betuwe-Linie
- Der Eiserne Rhein
- Den Rhein-Ruhr-Express (RRX)
- Schaffung von ERTMS-Korridoren (European Rail Traffic Management System)
- Den Erhalt des Ausbauzustandes und der weitere Ausbau von Rhein und Weser
- Die Fortsetzung und Beschleunigung der Ausbaumaßnahmen im NRW-Kanalnetz für eine durchgängige Befahrbarkeit mit dem Großmotorschiff
- Die Sicherung und Schaffung nasser Standorte als Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche (GIB)
- Die Stärkung des dezentralen Luftverkehrskonzeptes in NRW durch Umsetzung der notwendigen Kapazitätserweiterungen an den bestehenden Internationalen Verkehrsflughäfen, Regionalflughäfen, Verkehrslandeplätzen und den Schwerpunkt-Verkehrslandeplätzen



Duisburger Hafen.

falls wo. Eine Förderung sollte allein integrierten Konzepten vorbehalten sein.

6. Gewerbegebiete bedürfen ÖPNV-Anschluss

Beschäftigte in den Unternehmen sollten auch mit ÖPNV zu ihren Arbeitsplätzen gelangen können. Bei der Neuplanung von Gewerbegebieten sollten im Rahmen der gültigen gesetzlichen Rahmen- und Finanzierungsbedingungen wirtschaftliche ÖPNV-Anbindungen berücksichtigt werden.

7. Siedlungen von Flughafenstandorten fern halten

Das Land Nordrhein-Westfalen will mit seinem dezentralen Ansatz im Luftverkehrskonzept die Bedürfnisse der Menschen und der Wirtschaft nach Luftverkehrsdienstleistungen befriedigen. Alle Regionen des Landes erhalten durch dieses Konzept einen raumnahen Zugang zu Luftverkehrsangeboten. Dieser grundlegende Strukturierungsansatz stärkt die Standortgunst des ganzen Landes.

Das Luftverkehrskonzept des Landes NRW muss in diesem Zusammenhang aktualisiert und den tatsächlichen Entwicklungen beim Luftverkehr angepasst werden. Die weltweit operierenden Netzwerk-Fluggesellschaften und Allianzen

konzentrieren ihr Angebot in Nordrhein-Westfalen weitestgehend auf Düsseldorf. Für die vielfältigen Reisebedürfnisse der Geschäftsreisenden und privaten Passagiere ist die nachfragegerechte Weiterentwicklung des Flughafens Düsseldorf deshalb von besonderer Bedeutung.

Ebenfalls hat der Flughafen Köln/Bonn im Bereich des Geschäfts- und privaten Passagierverkehrs eine starke Entwicklung genommen. Im Bereich Frachtluftverkehr sind insbesondere die internationalen Verkehrsflughäfen Köln/Bonn und auch Düsseldorf für die globalen Aktivitäten der stark vom Außenhandel abhängigen Branchen NRWs unerlässlich. In diesem Zusammenhang hat der Flughafen Köln/Bonn für die Wirtschaft Nordrhein-Westfalens in seiner Funktion als Frachthub seine besondere Bedeutung. Dritter wichtiger Luftverkehrsstandort für NRW im internationalen Luftverkehr ist der Flughafen Münster/Osnabrück. Alle drei Flughäfen müssen sich entsprechend den Vorgaben der Luftverkehrskonzeption NRW weiterentwickeln können, um alle Landesteile NRWs adäquat mit internationalem und interkontinentalem Luftverkehr zu versorgen.

Um die weiterhin wachsende Nachfrage der Wirtschaft und der Bevölkerung nach Luftverkehrsangeboten aufkommensnah im Sinne der zu überarbeitenden dezentralen NRW-Luftverkehrskonzeption zu befriedigen, müssen die Regionalflughäfen in Weeze, Dortmund und Paderborn/Lippstadt



Der Flughafen Köln/Bonn hat im Bereich des Geschäfts- und privaten Passagierverkehrs eine starke Entwicklung genommen.

sowie die Verkehrslandeplätze in Essen/Mülheim, Siegerland und Mönchengladbach entsprechend weiter entwickelt werden, damit sie auch in der Zukunft ihre wirtschafts- und strukturfördernde Aufgabe für die regionale Wirtschaft erfüllen können. Der Luftverkehr in NRW kann jedoch auf Dauer seine Leistungsfähigkeit nur dann erhalten, wenn er vor konkurrierenden Raumansprüchen geschützt wird.

Wenn Siedlungen an die Flughäfen heranrücken, kann diese Entwicklung zu Einschränkungen des Betriebs an den Flughäfen führen. Zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm und auch zur Sicherung des Betriebs an den Flughafenstandorten sollten im LEP 2025 die entsprechenden Planungsbeschränkungen für das Umfeld der Flughafenstandorte aufgenommen werden. Im Rahmen des Landesentwicklungsplanes sollten auch bei der Trassensicherung für Verkehrsachsen und bei der Planung von Pipelines Planungsbeschränkungen zum Schutz vor konkurrierenden Nutzungen eingeführt werden.

8. Schienentrassen planerisch sichern

Die Deutsche Bahn hat in den vergangenen Jahren eine Reihe von Strecken aus betriebswirtschaftlichen Gründen stillgelegt. Vor dem Hintergrund des prognostizierten Verkehrswachstums ist aber zu erwarten, dass es in Zukunft notwendig wird, die nicht mehr genutzte Infrastruktur mancherorts zu reaktivieren. Wegen der ebenfalls zu erwartenden Kostensteigerungen im Straßengüterverkehr (Kosten für Treibstoffe oder Gebühren wie die Lkw-Maut) ist eine wesentlich stärkere Nutzung der Schiene durch die Wirtschaft

absehbar. Deshalb müssen die derzeit nicht genutzten Trassen des Schienenverkehrs planerisch gesichert werden. Dies gilt vor allem für Netzlücken von regionaler und überregionaler Bedeutung.

9. Ideologiefreie Stadtverkehrspolitik

Die Innenstädte sind Orte des Handels, der Dienstleistung, der Kultur, des Wohnens und der Freizeit. Diese Aufgabenvielfalt kann nur erhalten werden, wenn die Innenstädte erreichbar bleiben. Das leistet nur eine ideologiefreie Stadtverkehrspolitik, die einzelne Verkehrsträger nicht benachteiligt. Sowohl Individual- als auch öffentlicher Verkehr tragen zur Erreichbarkeit der Innenstädte bei. Handel in der Innenstadt ist gegenüber peripheren Standorten nur wettbewerbsfähig, wenn er gut erreichbar ist. Sowohl Individual- als auch öffentlicher Verkehr tragen dazu bei. Die Verkehrsinfrastruktur muss sich am tatsächlichen Verkehrsbedarf orientieren.

Der öffentliche Personennahverkehr kann die Mobilitätsansprüche in einer Stadt nur teilweise befriedigen. Den Autoverkehr in den Innenstädten kann er nicht ersetzen. Künstliche Barrieren, die zu Staus in den Innenstädten führen, verschlechtern die Luft- und Lärmsituation. Notwendig ist deshalb, auch im Interesse der Luft- und Lärmsituation, eine adäquate städtische Verkehrspolitik, die in Zukunft Erreichbarkeit unabhängig von der Verkehrsmittelwahl sicherstellt und gleichzeitig das Ziel eines reibungslosen Verkehrsflusses verfolgt. •



Der Anteil der erneuerbaren Energien an der Energieversorgung wächst. Sie allein können eine sichere Energieversorgung jedoch nicht gewährleisten.

Positionen zur Energieversorgung in Nordrhein-Westfalen

Die Energieversorgung steht vor großen Herausforderungen. Die Endlichkeit fossiler Energieträger bei weltweit wachsender Nachfrage, die politischen Instabilitäten in wichtigen Förderregionen und nicht zuletzt der Klimawandel sorgen für deutliche Änderungen der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Zusätzlich wirken sich wirtschaftliche und strukturelle Umbrüche in der globalen Wirtschaft und die Weiterentwicklung von Energietechnologien auf die Energieversorgungsstrukturen Nordrhein-Westfalens aus. Wie das im Einzelnen geschieht, ist konkret nicht vorhersehbar. Vor diesem Hintergrund ist es Zeit für eine neue Energiepolitik des Landes NRW, die auch im Landesentwicklungsplan 2025 einen klaren planerischen Ausdruck finden muss. Die nachfolgenden zehn Positionen der Wirtschaft fassen die notwendigen Maßnahmen zusammen, die von der Landesplanung im LEP 2025 aufgegriffen werden sollten, um eine zuverlässige Energieversorgung in NRW langfristig sicherzustellen.



Braunkohlekraftwerk Weisweiler.

Angesichts der Bedeutung der Energieversorgung für das gesamte Wohlergehen der Wirtschaft des Landes müssen die zukünftigen Wachstums- und Entwicklungsmöglichkeiten der nordrhein-westfälischen Energiewirtschaft durch eine verlässliche, langfristige, politische und planungsrechtliche Rahmensetzung gesichert werden, die Versorgungssicherheit, Ressourcenschonung und Wettbewerbsfähigkeit vereint. Zugleich muss der Planungsrahmen des LEP 2025 offen und flexibel für alle denkbaren Energieerzeugungs- und Energieverteilungstechnologien im Sinne einer vielfältigen Versorgungsstruktur gestaltet sein.

1. Energiekonzept auf Erzeugungsflexibilität basieren

Mehr als zwei Drittel des Kraftwerksparks in Deutschland sind älter als 20 Jahre. Ohne Zusatz- und Ersatzinvestitionen sind schon in naher Zukunft erhebliche Versorgungsengpässe absehbar, obwohl bestehende Kraftwerksplanungen bei den Prognosen berücksichtigt wurden. Verstärkt wird diese Entwicklung durch den bislang noch vorgesehenen Ausstieg aus der Kernenergie. Die deutschen Kernkraftwerke liefern der-

zeit rund 22 Prozent des Stroms, bezogen auf die gesamte Stromversorgung. Auf die Grundlaststromversorgung bezogen beträgt der Kernenergieanteil sogar rund 45 Prozent. Braunkohle liefert 49 Prozent. Für die Versorgungssicherheit von Nordrhein-Westfalen ist die landesplanerische Sicherung bestehender und neuer potenzieller Kraftwerksstandorte einschließlich der Option zum umwelt- und zukunftsgerichteten Ausbau entscheidend. Die Wirtschaft fordert ein umfassendes Energiekonzept, in dem mögliche Energieversorgungsstrategien vorgestellt werden, die auf einer landesweiten Analyse des zukünftigen Energiebedarfs basieren. Auf der Basis eines solchen Konzepts sind dann konkrete landesplanerische Aussagen zu treffen: Aussagen zur langfristigen Sicherung vorhandener Standorte, zum Ausbau vorhandener Standorte und zur Ausweisung potenzieller neuer Großstandorte. Die dezentrale Energieversorgung durch kleine, hocheffiziente Energieversorgungssysteme in Gewerbe- und Industriegebieten und den Siedlungen muss ausgebaut werden. Zu diesem Zweck sollte die Ansiedlung von entsprechenden Kraftwerken generell in einem Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich (GIB) unter Berücksichtigung der Abstände nach dem Abstandserlass NRW möglich sein. In diesem Fall sollten entsprechende



Das im Bau befindliche Kohlekraftwerk Datteln am Dortmund-Ems-Kanal, Anfang Mai 2008. Baubeginn war im November 2007. E.ON errichtet ein komplett neues Kraftwerk: Datteln 4. Die Inbetriebnahme ist für 2011 vorgesehen. Das neue Kraftwerk wird unter anderem die veralteten Kraftwerksblöcke Datteln 1 bis 3 ersetzen, die bis 2015 abgeschaltet werden sollen. Das neue Kraftwerk liegt gegenüber des alten, auf der anderen Kanalseite. Betrieben wird es mit Steinkohle. Im alten Kraftwerk Datteln werden allein 20 Prozent des Stroms für die Deutsche Bahn erzeugt. 45 Prozent aller Haushalte in Datteln beziehen vom Kraftwerk Fernwärme.

Vorranggebiete im regionalplanerischen Verfahren gesichert und neu ausgewiesen werden, um die verbrauchsnahe Standorte frühzeitig zu sichern.

In allen Fällen sollte die planerische Ausweisung eine maximale Flexibilität bei der späteren Umsetzung der Investitionsvorhaben garantieren. Viele Energieerzeugungs- und Speichertechnologien befinden sich noch im Entwicklungsstadium. Wenn sie auf den Markt kommen, sollten planerische Vorgaben ihre Realisierung nicht erschweren.

2. Ausweitungsfelder für bestehende Kraftwerke absichern

Der Landesentwicklungsplan muss für bestehende Kraftwerksstandorte Anschlussflächen ausweisen und absichern, damit neue und umweltschonende Technologien nachgerüstet werden können. Sollte die Carbon Capture and Storage Technologie (CCS) zur CO₂-Abscheidung und -Speicherung eingeführt werden, müssen beispielsweise die Betriebsgelände von bestehenden Kohlekraftwerken erweitert werden. Der Platzbedarf für die Rauchgasreinigungsanlagen beträgt bei einem konventionellen 400-Megawatt-Kraftwerk mit nach-

geschalteter CO₂-Wäsche mehr als 50 Prozent der gesamten Kraftwerksfläche. Hinzu kämen noch Flächen für die notwendigen Pipelinesysteme.

3. Dezentrale Energieerzeugung für Gewerbe- und Industriestandorte ausbauen

Für die energieintensive Wirtschaft gewinnt die Energieerzeugung am eigenen Produktionsstandort mehr und mehr an Bedeutung. Nur verlässliche planerische Vorgaben im Landesentwicklungsplan würden die Umsetzung von entsprechenden Investitionsvorhaben unterstützen: bei größeren Energieerzeugungsanlagen durch die Sicherung entsprechender Flächen als Vorranggebiete in räumlicher Nähe zu den Produktionsstandorten, bei kleineren Anlagen durch den Bau entsprechender Kraftwerke generell in einem GIB ohne Beschränkung analog Position 1 (Prüfung nach Abstandserlass).

Von besonderer Bedeutung sind mögliche Standorte für Kraftwerke mit einer Auskopplung von Dampf oder Wärme (Kraft-Wärme-Kopplung). Bei der Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) wird, anders als bei konventionellen Kraftwerken, auch die Abwärme aus der Stromproduktion ganz oder teilweise

genutzt, was die Energieeffizienz deutlich erhöht. KWK eignet sich in Gewerbe und Industrie demnach insbesondere bei wärmeintensiven Produktionsanlagen. Hier könnte die Ausweisung potenzieller und auf die Siedlungsentwicklung der Kommunen abgestimmter KWK-Standorte als Vorranggebiete im regionalplanerischen Verfahren spätere immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren beschleunigen. Ein Katalog von Standortkriterien könnte Grundlage für die Ausweisungen sein. Die Wirtschaft regt an, unter Einbeziehung von interessierten Unternehmen einen entsprechenden Standortkriterienkatalog zu entwickeln.

4. Siedlungsnahе Energieversorgungsstrukturen aufbauen, für Effizienz und Klimaschutz

Siedlungsnahе kleine Kraftwerksanlagen leisten einen Beitrag zur effizienten Energie- und Wärmeversorgung. Sie sollten bei der Entwicklung der Siedlungsstrukturen berücksichtigt werden, um die örtliche Strom- und Wärmeversorgung zu sichern. Auch hier kann eine Ausweisung der Standorte als Vorranggebiete im Regionalplan für eine umweltfreundliche und kostengünstige Energieversorgung nützlich sein, soweit

eine Ansiedlung in einem benachbarten Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich, in Anwendung des Vorschlags der in Position 1 vorgeschlagenen Regelung, nicht in Frage kommt.

5. Gewerbe- und Industriebereiche (GIB) im Umfeld von Kraftwerksstandorten sichern

In der Nähe bestehender und geplanter Kraftwerksstandorte ist es sinnvoll, energieverbrauchende Unternehmen anzusiedeln. Diese Potenzialflächen sollten planerisch als GIB gesichert werden. Das erspart teure Investitionen in andernfalls notwendige Transportkapazitäten und schafft attraktive Rahmenbedingungen für standortsuchende Unternehmen.

6. Neubautrassen für Höchstspannungsnetz sichern

Schon heute belasten zunehmender Stromhandel, Transit, Einspeisung erneuerbarer Energien sowie ein steigender Anteil dezentraler Erzeugung die Hochspannungsnetze bis an ihre Belastungsgrenzen. Weitere Engpässe werden durch die geplanten Offshore-Windanlagen in Nord- und Ostsee



Die Energieerzeugung am eigenen Produktionsstandort gewinnt für die Wirtschaft mehr und mehr an Bedeutung.



Höchstspannungsnetz ausbauen.

sowie in NRW durch zusätzliche konventionelle Kraftwerke erwartet. Folglich muss zur Sicherung der Stromversorgung in NRW und zur Stabilisierung des großräumigen Verbundsystems, aber auch zur Sicherung des langfristigen Stromimports und -exports, das Höchstspannungsnetz (220-Kilovolt- und das 380-Kilovolt-Netz) ausgebaut werden. In Abstimmung mit den anderen Bundesländern und den betroffenen Versorgungsunternehmen müssen die notwendigen zusätzlichen Hochspannungstrassen beziehungsweise der Ausbau vorhandener Trassen planerisch abgesichert werden.

7. Gasversorgungstrassen sichern

Auf Grundlage einer Bedarfs- und Netzanalyse sollte der Ausbau des H-Gas-Netzes, ergänzend zum L-Gas-Netz, trassenbezogen landesplanerisch geprüft und gesichert werden. Gleiches gilt für die Infrastruktur zur Nutzung von Flüssiggas, beispielsweise für Hafenanlagen, Speicher, Umschlaganlagen und Pipelines.

8. Trassen für CO₂-Pipelines im Landesentwicklungsplan sichern

Sollte für nordrhein-westfälische Kraftwerksstandorte der Transport von Kohlendioxid (CO₂) über entsprechende Transportpipelines notwendig sein, müssen auch Trassen für die CO₂-Transportpipelines zu entsprechenden Lagerstätten im Landesentwicklungsplan planerisch gesichert werden. Liegen die Lagerstätten außerhalb von Nordrhein-Westfalen, müssen die Kuppelstellen zu den Trassen in den angrenzenden Bundesländern mit diesen Ländern koordiniert werden. Ein späteres Raumordnungsverfahren ist keine ausreichende Trassensicherung.

9. Kohleabbaustandorte sichern

In NRW werden über 50 Prozent der deutschen Braunkohle sowie 90 Prozent der in Deutschland gewonnenen Steinkohle gefördert. Die in NRW ansässigen Energieunternehmen erzeugen 33 Prozent des deutschen Stroms – und dies überwiegend mit heimischer Braunkohle. Dies verdeutlicht die Bedeutung der heimischen Kohlewirtschaft. Zur Sicherstellung einer ausgewogenen, von Energieimporten möglichst unabhängigen Energieversorgung, müssen die vorhandenen heimischen Kohlelagerstätten für einen weiteren Abbau auch zukünftig gesichert werden. Auch mögliche Nutzungskonkurrenzen dürfen dies nicht verhindern. Das sollte nicht nur für bestehende, sondern auch für neue Abbaufelder gelten.

10. Erneuerbare Energien ausbauen

Anfang 2009 wurde von den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union verbindlich beschlossen, den Anteil der erneuerbaren Energien am Endenergieverbrauch bis 2020 auf 20 Prozent zu erhöhen. Zur Umsetzung dieses Ziels müssen auch für erneuerbare Energien Flächen ausgewiesen werden. Die Wirtschaft regt an, ein landesweites Konzept für erneuerbare Energien in Nordrhein-Westfalen aufzustellen. In ihm sind die Entwicklungspotenziale der verschiedenen erneuerbaren Energien zusammengefasst. Das Konzept sollte auch zuverlässige Prognosen zur Weiterentwicklung der Erzeugungs- und Speicher-Technologien enthalten und Auskunft darüber geben, welche regenerativen Energieträger bis 2020 insbesondere in Form von Großstandorten wirtschaftlich betrieben werden können. Gerade für derartige Standorte sollte auf eine planerische Sicherung von entsprechenden Gebieten als Vorranggebiete im LEP 2025 nicht verzichtet werden. •



Kalksteinabbau im Münsterland.

Positionen zu Freiraum und Rohstoffsicherung in Nordrhein-Westfalen

Nordrhein-Westfalen ist ein Land mit einer hohen Gewerbe- und Industriedichte, gerade in den Teilregionen mit überwiegend ländlicher Raumstruktur. Aus dieser Situation heraus entsteht einerseits ein Bedarf an zusätzlichen Flächen für die unmittelbare gewerbliche Entwicklung und die wirtschaftsnahe Infrastruktur, andererseits ergibt sich eine besondere Verantwortung für den Erhalt größerer zusammenhängender Freiräume. Diese erfüllen vielfältige Funktionen für den Natur- und Landschaftsschutz, den Erhalt des kulturellen Erbes, die Erholung sowie für Freizeit und Tourismus. Der sorgfältige und nachhaltige Umgang mit dem Freiraum ist damit auch ein ureigenes Anliegen der Wirtschaft.

Bei der Austarierung der Flächenbedürfnisse der Wirtschaft mit dem Freiraumschutz haben sich in der jüngeren Vergangenheit spürbar Erfolge eingestellt. Der Flächenverbrauch in NRW ist insgesamt nicht so stark angestiegen, wie er noch vor wenigen Jahren prognostiziert wurde. Hervorzuheben ist, dass die gewerblichen Flächen weniger als

ein Viertel der zusätzlichen Flächen beansprucht haben. Im Hinblick auf die zukünftige Wirtschaftsentwicklung in NRW wird der Freiraumschutz auch weiterhin eine wichtige Position einnehmen. Freiraumschutz in seinen unterschiedlichsten Formen darf jedoch nicht zu nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklungshemmnissen führen. Das umweltrechtliche Pla-

nungsinstrumentarium sollte dazu genutzt werden, NRW als wirtschaftlich prosperierendes und lebenswertes Land zu erhalten. In diesem Beitrag entfaltet die Wirtschaft ihre zehn Positionen zur Freiraum- und Rohstoffsicherung in Nordrhein-Westfalen.

1. Innenentwicklung vor Außenentwicklung hat Grenzen

Freiraum wird auch zukünftig notwendigerweise für Wirtschaft, Wohnungsbau und Infrastruktur in Anspruch genommen. Aber das ist von einem Bedarf abhängig zu machen. Das Ziel bleibt, neue Flächenbedürfnisse im bestehenden Siedlungsraum zu befriedigen. Die Wirtschaft hält es für geboten, am Prinzip der Innen- vor der Außenentwicklung grundsätzlich festzuhalten. Faktoren wie beispielsweise die geeignete verkehrliche Anbindung, die notwendige Infrastruktur oder auch der Immissionsschutz setzen der Ausweisung zusätzlicher Gewerbebereiche hier aber auch Grenzen. Bei berechtigtem Interesse muss daher nach unserer Auffassung auch weiterhin eine geordnete und marktgerechte Flächenentwicklung in bisher unbesiedelten Bereichen möglich sein.

2. Freiraumfunktionen neu differenzieren und abwägen

Gemäß den Vorgaben der Landesplanung soll die Ausweisung von Freiraumbereichen die nachhaltige Entwicklung von unterschiedlichen Freiraumfunktionen und Freiraumnutzungen fördern. Dazu gehören Freizeit und Erholung ebenso wie der Lebensraum für Flora und Fauna.

Diese unterschiedlichen Ansprüche an die Nutzung des Freiraums müssen auf den nachgeordneten Planungsebenen konkretisiert und miteinander in Einklang gebracht werden. Das Ziel der Freiraumsicherung ist nicht nur auf das Ziel des Naturschutzes zu reduzieren.

3. Gewerbe ist Teil der Kulturlandschaft

„Das einzig Unveränderliche an unserer Kulturlandschaft ist ihre ständige Veränderung.“ Dies stellen die Direktoren der Landschaftsverbände LWL und LVR bereits im Vorwort zu ihren Empfehlungen für die Landesplanung fest. Nahezu die gesamte Landesfläche ist in ihrer heutigen Struktur Ergebnis menschlicher Eingriffe oder Pflege, differenzierbar in 32 Kulturlandschaften. Der Schutz des Freiraums und bestimmter Siedlungsflächen hat über die Auseinandersetzung um die Kulturlandschaften einen neuen Aspekt erhalten. So wie Kulturlandschaften über Jahrhunderte von den jeweiligen sich ändernden Nutzungsansprüchen geprägt wurden, muss auch künftig eine Weiterentwicklung möglich und sogar gewünscht sein.

Insofern dürfen bedeutsame Kulturlandschaftsbereiche, wie sie für den LEP 2025 diskutiert werden, auch in Zukunft nicht konservierend wirken. Sie müssen, wie weiche Standortfaktoren, an der wirtschaftlichen Entwicklung einer Region teilnehmen können. Kulturlandschaftsbereiche sind ein Instrument zur Qualitätssicherung bei der weiteren räumlichen Entwicklung unseres Landes in seinen unterschiedlichen wirtschaftlichen, sozialen und natürlichen Funktionen. Kulturlandschaftliche Belange sind mit anderen Raumansprüchen unter bestimmten Grundsätzen der Landesplanung abzuwägen (siehe „Grundsätze zur Abwägung“).

4. Rohstoffsicherung wichtiges Ziel der Landesplanung

NRW ist das rohstoffreichste Bundesland. Es ist Produktions- und Verbrauchsschwerpunkt im Bereich Steine und Erden und Standort einer leistungsfähigen Rohstoffindustrie. Die Vorkommen oberflächennaher Locker- und Festgesteine sind breit gefächert und reichen über die vorwiegend im Rheinland zu findenden Lockergesteine Kies und Sand, Lehm und Ton bis

Grundsätze zur Abwägung kulturlandschaftlicher Belange mit anderen Raumansprüchen

- Landesbedeutsame und bedeutsame Kulturlandschaftsbereiche (KLB) sind in ihren historischen Kernfunktionen zu erhalten. Darüber hinaus müssen sie dem kulturellen und ökonomischen Wandel in Wirtschaft und Gesellschaft angepasst und weiterentwickelt werden.
- Denkmäler können auf Dauer nur durch eine adäquate Nutzung erhalten werden. Kompromisse zwischen konservierendem Denkmalschutz, heutigen

Nutzungsansprüchen und gesetzlichen Anforderungen sind also notwendig.

- Der Erhalt der regionaltypischen Siedlungsformen, des landschafts- und naturorientierten Tourismus' muss bei der Entwicklung zusätzlicher Siedlungs- und Gewerbebereiche Berücksichtigung finden. Touristische Leitbilder und gewerblich/industrielle Zielvorstellungen sind bereits auf Ebene der Regionalplanung aufeinander abzustimmen.



Steinbruch „Hohe Liet“, Warsteiner Kalkmassiv.

hin zu den Festgesteinsarten Kalkstein- und Kalkmergel, Diabas, Grauwacke, Schiefer, Schwerspat und Naturwerkstein (zum Beispiel Dolomit), die vor allem in den Mittelgebirgsregionen Westfalens zu finden sind. Die wertvollen Lagerstätten sind zum Teil einzigartig. Vielfach wird der gebrochene Stein vor Ort aufwändig weiterverarbeitet.

Die NRW-Rohstoffvorkommen bilden nicht nur die Grundlage für die unmittelbare rohstoffgewinnende und -verarbeitende Industrie selbst, sondern auch für die Wertschöpfung in nachgelagerten Wirtschaftszweigen (im Hoch- und Tiefbau, der Eisen- und Stahlindustrie, der Chemischen Industrie, der Landwirtschaft und dem Umweltschutz). Die Versorgung der Wirtschaft und der Bevölkerung mit heimischen Bodenschätzen ist und bleibt ein wichtiges Ziel der Landesplanung. Über entsprechende Vorgaben im LEP 2025 muss daher auch zukünftig der Rahmen für die Rohstoffgewinnung abgesichert werden.

Die Standortgebundenheit der Bodenschätze macht eine räumliche Steuerung über die Landes- und Regionalplanung weiter notwendig, um auch hier kommunalen Alleingängen vorzubeugen und dem landesweiten Versorgungsauftrag nachzukommen.

5. Landesrohstoffkarte mit Aussagen über Qualitäten der Rohstoffe anreichern

Eine wichtige Sach- und Entscheidungsgrundlage der Rohstoffsicherung ist die Landesrohstoffkarte. Sie fasst die Roh-

stoffpotenziale in NRW zusammen und liefert erste Anhaltspunkte über die Abbauwürdigkeit einzelner Lagerstätten.

Die Aussagen der aktuellen Landesrohstoffkarte reichen jedoch nicht aus, die Abbauwürdigkeit konkreter Projekte abschließend bewerten zu können. Sie müssten Aussagen über die Qualität der Rohstoffe (zum Beispiel Körnung und Störschichten) treffen und Angaben über die Mächtigkeit der Lagerstätte und die Höhe der Überdeckungsschicht enthalten. Nur so kann die Abbauwürdigkeit einer Lagerstätte bewertet und mit konkurrierenden Belangen hinreichend abgewogen werden.

6. Standortgebundenheit in der Abwägung stärker berücksichtigen

Abgrabungsprojekten ist stets eine Vielzahl aus konkurrierenden Abwägungsbelangen gegenüber gestellt. Oft sind sie nicht so stark auf den Raum begrenzt wie die Bodenschätze. Die Standortgebundenheit von Rohstoffen muss bei der Abwägung in planerischen Entscheidungsprozessen höher gewichtet werden.

7. Abbaubereiche als Vorranggebiete planerisch sichern

Die Flächen müssen verbindlich in Form endabgewogener Vorranggebiete (§ 7 Abs. IV ROG) gesichert werden. Damit sollen langfristig die Zugriffsmöglichkeiten auf Lagerstätten



Sand-Sortieranlage.

erhalten und entgegenstehende raumbedeutsame Planungen ausgeschlossen werden.

Abgrabungsbereiche können dann über Konzentrationszonen effektiv gesteuert werden, wenn Bereiche für den oberirdischen Abbau von Bodenschätzen auch unterhalb der Zehn-Hektar-Schwelle dargestellt werden. Für kleinere Lagerstätten, die heute bereits abgebaut werden, sollte die Darstellungspflicht hingegen entfallen, wenn ihr Gesamtpotenzial unter zehn Hektar liegt. Im östlichen Hochsauerland gibt es beispielsweise ein Muschelkalkvorkommen in einer Lagerstätte, die kleiner als zehn Hektar groß ist.

8. Vorsorgezeiträume nach Art der Bodenschätze differenzieren

Der Abbau von oberflächennahen Bodenschätzen erfordert eine lange Vorlaufzeit. In der Regel vergehen Jahre, bis Flächenenerwerb sowie Planungs- und Genehmigungsverfahren abgeschlossen sind. Insbesondere bei den Festgesteinen müssen zudem Produktionsanlagen errichtet werden (oft zeitlich befristet), was mit hohen Investitionen verbunden ist. Planungssicherheit ist daher für die Abgrabungsindustrie von entscheidender Bedeutung. Die unterschiedliche Ausgangssituation bei Lagerstätten sowie der Gewinnung und Verarbeitung erfordert hierbei eine Differenzierung zwischen Locker- und Festgestein beziehungsweise Gestein mit höchster Qualität/Seltenheit (hochreiner weißer Quarzkies), siehe Kasten „Vorsorgezeiträume nach Art der Bodenschätze“).

9. Flächenbedarf objektiv an betrieblicher Situation ermitteln, statt allgemeiner Abschätzungen

Die Ermittlung des Flächenbedarfs muss auf der Grundlage objektiver Daten erfolgen. Prognosen werden auf der Grundlage von Abbaumengen der Vergangenheit, genehmigten Produktionskapazitäten bei Anlagen nach Bundesimmissionschutzgesetz (BImSchG) und der Auswertung aktueller Luftbildreihen je nach Verfügbarkeit erstellt. Sie alle stellen sicher, dass das zum Teil weit über das Land NRW hinausgehende Absatzgebiet von Steine- und Erdenprodukten in die Bedarfsberechnung einfließt. Da kein Unternehmen für einen späteren Bedarf Abbau auf Halde betreibt, sind solche, auf die betrieblichen Bedarfe bezogenen Ansätze, das effektivste Steuerungsinstrument und allgemeinen externen Abschätzungen des Bedarfs, zum Beispiel für die Wirtschaft und die Bevölkerung eines Regierungsbezirks, eindeutig vorzuziehen.

Die Wirtschaft lehnt eine Bedarfssteuerung über eine Flächenverknappung ab, denn sie fördert den Import der Rohstoffe und benachteiligt die Unternehmen und den Standort Nordrhein-Westfalen. Der Einsatz von Substituten wird erheblich überschätzt. Rechtliche Vorgaben zum Baustoffrecycling (Abfallrecht) einerseits und die hohen Qualitätsanforderungen an die Baustoffe andererseits setzen hier enge Grenzen. Beispielsweise sei erwähnt, dass bei öffentlichen Bauvorhaben der Einsatz von Recyclingbaustoffen häufig ausgeschlossen wird. Die Sekundärrohstoffe müssen sich



Naturschutz in ehemaligen Steinbrüchen – Spinner-See in Erwitte.

am Markt also erst noch durchsetzen. Die Darstellung von Vorranggebieten kann daher nicht mit Verweis auf eine verstärkte Nutzung von Sekundärrohstoffen beschränkt werden. Stattdessen wären die administrativen Hemmnisse gegen den Einsatz von Recyclingbaustoffen zu beseitigen, zum Beispiel im öffentlichen Straßenbau.

10. Gewinnungsvorhaben im Kontext des Nachfolgeprojekts bewerten

Abgrabungs- und Abbaubereiche sollten auf der Grundlage raumübergreifender Konzepte mit breit gefächelter Nutzungsoption rekultiviert werden (Sukzession/Naturschutz, Gewerbeflächen, Landwirtschaft, Freizeit). Die aufwändigen Rekultivierungsmaßnahmen machen Projekte zur Rohstoffgewinnung fast auch immer auch zu Projekten der Umwelt- und Naturgestaltung. Abbauvorhaben und deren Rekultivierung sind daher unter bestimmten Voraussetzungen als integrierte

Projekte des Natur- und Artenschutzes zu nutzen, wenn sie langfristig zu einer ökologischen Aufwertung führen. Beispiele: In einem Fall ist als Folgenutzung eine Renaturierung in Kombination mit weiteren Naturentwicklungsmaßnahmen vorgesehen. In einem anderen Fall ist eine Nachnutzung und Einbeziehung in die Entwicklung eines Naherholungsgebietes geplant.

In diesen beiden und in anderen Fällen könnte das Gewinnungsvorhaben als integrierter Bestandteil eines Nachfolgeprojekts bewertet und überlagernd dargestellt werden. Eine solche Praxis würde den Anreiz für die Unternehmen erhöhen, über das gesetzliche Maß hinaus zu rekultivieren. Außerdem würde sich die öffentliche Akzeptanz für Abbauprojekte verbessern. Die im Dialog Wirtschaft-Umwelt erarbeitete Möglichkeit zur überlappenden Darstellung von Nutzungsmöglichkeiten im Regionalplan und die darüber hinaus gehenden Überlegungen werden vor diesem Hintergrund unterstützt. •



Vorsorgezeiträume nach Art der Bodenschätze

Bezogen auf Lockergestein:

Über die Dauer des Vorsorgezeitraums und die Art der planerischen Sicherung gibt es intensive politische Diskussionen. Unabhängig von der aktuellen Gesetzes- und Erlasslage sollten die zukünftigen gesetzlichen Regelungen folgende Eckpunkte beinhalten:

- Der Vorsorgezeitraum beträgt mindestens 30 Jahre. Die entsprechenden Abbauflächen sind als endabgewogene Vorranggebiete in den Regionalplänen zu sichern.
- Der langfristige Bedarf an Abgrabungsflächen ist im Rahmen eines regelmäßigen Monitorings zu überprüfen. Zusätzliche Flächenkontingente sind auf der Grundlage

dieses Monitorings auszuweisen. Es muss sichergestellt werden, dass das Flächenvorsorgekontingent in regelmäßigen Intervallen (zum Beispiel alle fünf Jahre) auf mindestens 30 Jahre Vorsorgezeitraum aufgestockt wird. So könnten beispielsweise auch umfassende Anpassungen der Regionalpläne vermieden werden. In der Vergangenheit haben diese Änderungsverfahren immer wieder für viel Diskussionsbedarf gesorgt.

- Der Unterschied zwischen Netto- und Bruttoabbauflächen ist bei der Ermittlung zukünftiger Flächenbedarfe zu berücksichtigen (insbesondere bei Anwendung der Luftbildauswertung).

Bezogen auf Festgestein:

Festgesteine (Kalk/Zement, Dolomit/Festgestein) werden mit vergleichsweise hohem technischen Aufwand gewonnen und in vielen Fällen am Gewinnungsort in technischen Großanlagen (zum Beispiel Zementindustrie) weiterverarbeitet. Dazu sind erhebliche Anlageninvestitionen mit entsprechend langer Amortisationszeit erforderlich.

Die Festgesteinsindustrie ist daher auf eine sehr langfristig ausgelegte Rohstoffsicherung von weiterhin 50 Jahren angewiesen.

Auch hier ist ein kontinuierliches Monitoring zweckmäßig, um den Vorsorgezeitraum der Vorranggebiete regelmäßig auf 50 Jahre zu sichern.

Bezogen auf hochreinen weißen Quarzkies:

Ausreichende Mengen dieses Rohstoffs existieren nur noch im Raum Kottenforst/Ville. Aufgrund seiner Seltenheit und Qualität ist auch dieser Rohstoff über einen langen Zeitraum zu sichern, um ihn vor konkurrierenden Ausweisungen zu schützen. Für die Gewinnung und Aufbereitung von Quarzkies ist der technische Aufwand ähnlich hoch wie bei Steinbrüchen, die der Zementindustrie zuliefern. Bestandteil der Anlagen zur Aufbereitung von Quarzkies sind in der Regel auch sehr teure Trocknungs-

anlagen. Nur wenn langfristige Versorgungszeiträume von zirka 50 Jahren gesichert sind, wird in diese Anlagen investiert. Die Verfahren zur Ausweisung von Abgrabungsflächen einschließlich der notwendigen Planungs- und Genehmigungsverfahren ziehen sich teilweise über ein Jahrzehnt hin. Auch im Falle des hochreinen weißen Quarzkieses wird deshalb eine langfristig ausgerichtete Rohstoffsicherung von 50 Jahren mit kontinuierlich begleitendem Monitoring notwendig.

Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung in Nordrhein-Westfalen und seinen Wirtschaftsregionen

Von

Prof. Dr. Franz-Josef Bade

Dipl.-Volksw. Bastian Alm

Dipl.-Ing. Anke Bergmann

Dipl.-Ing. Eike Lürig

Dipl.-Ing. Georgios Papanikolaou

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung

In diesem Teil wird zusammenfassend dargestellt, wie die wirtschaftliche Entwicklung seit Mitte der 90er Jahre in Nordrhein-Westfalen und seinen Wirtschaftsregionen verlaufen ist. Die Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung in Nordrhein-Westfalen umfasst vier Abschnitte. Im ersten Abschnitt werden die Wirtschaftsleistung und die Wirtschaftskraft der Wirtschaftsregionen untersucht. Im zweiten Abschnitt werden die Veränderungen des Arbeitsmarktes beleuchtet. Es folgt im dritten Abschnitt eine kurze Analyse der Entwicklung der Arbeitskosten. Im letzten Abschnitt werden schließlich zentrale Tendenzen des wirtschaftlichen Strukturwandels erläutert. Dort wird die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaftsregionen nach Wirtschaftsabteilungen differenziert untersucht.

Nordrhein-Westfalen besteht aus 16 Wirtschaftsregionen (Abbildung 1). Die größte Bevölkerung (2,6 Millionen am 31.12.2006) und gleichzeitig auch die größte Fläche (6.908 Quadratkilometer) besitzt die Wirtschaftsregion Nord Westfalen. In der Wirtschaftsregion Köln ist die Zahl der Einwohner mit 2,2 Millionen nicht viel geringer, doch die Fläche der Region ist wesentlich kleiner (2.545 Quadratkilometer). Im Vergleich zu anderen Flächenstaaten, wie Niedersachsen, Baden-Württemberg oder Bayern, ist NRW insgesamt relativ stark verdichtet. Nach der Abgrenzung des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR) gehören

Die Analyse

In der Analyse des volkswirtschaftlichen Status quo von Nordrhein-Westfalen dokumentiert Professor Dr. Bade, dass die wirtschaftliche Entwicklung in den angegebenen Referenzzeiträumen höchst unterschiedlich verlaufen ist. Regional und branchenspezifisch wäre es deshalb verfehlt, von „der“ Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen zu sprechen. Er belegt, dass zum Beispiel frühere industrielle Schwerpunkte infolge des langfristigen Strukturwandels, zumindest teilweise, durch überdurchschnittlich starke Konzentrationen im Dienstleistungsbereich abgelöst wurden.

Andererseits sind einige der so genannten ländlichen Räume Nordrhein-Westfalens zu industriellen Schwerpunkten geworden, die mit Blick auf ihre mittelständische und überwiegend familiengeführte Unternehmensstruktur höchst erfolgreiche regional- und volkswirtschaftliche Entwicklungen repräsentieren. Die klassische Funktionsteilung zwischen Ballungsraum und ländlichem Raum als gedankliche Analogie zu Industrie einerseits beziehungsweise Agrarwirtschaft und Erholungsraum andererseits gilt nicht mehr.

Naturgemäß stoßen die Entwicklungs- und Wachstumsnotwendigkeiten der „neuen“ Gewerbe- und Industriegebiete auf naturräumliche Restriktionen und leiden zum Teil unter einer mangelhaften großräumigen Verkehrserschließung.

Deshalb war es geboten, die volkswirtschaftliche Bestandsaufnahme der Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen um regionale Analysen und Bewertungen zu ergänzen. Demzufolge formulieren die 16 Industrie- und Handelskammern in Kooperation mit den jeweils räumlich zuständigen Handwerkskammern für diese Wirtschaftsregionen in Berichten, welche regionalen Stärken beziehungsweise Schwächen in regional- und landesplanerisch relevante Forderungen münden sollten.

Festzustellen ist, dass solche regionalbezogenen Forderungen und planungspolitische Positionen sich des Häufigeren in verschiedenen Wirtschaftsregionen wiederholen beziehungsweise ergänzen. Damit wird die sachliche Berechtigung der eingangs eher generell formulierten Positionen und Handlungsempfehlungen zusätzlich regional faktisch begründet.

fast alle Wirtschaftsregionen Nordrhein-Westfalens zum siedlungsstrukturellen Regionstyp ‚Agglomerationsräume‘. Lediglich die drei Regionen Hellweg-Sauerland, Nord Westfalen und Siegen sind der Kategorie ‚Verstädterte Räume‘ zugeordnet. Der dritte Regionstyp, die Kategorie ‚Ländliche Räume‘ mit einer Bevölkerungsdichte von weniger als 150 Einwohnern je Quadratkilometer, kommt in NRW nicht vor. Besonders hoch ist die Verdichtung im Großraum Rhein-Ruhr. Deshalb wird das Kerngebiet dieses Verdichtungsraumes mit seinen neun Wirtschaftsregionen Dortmund/Kreis Unna/Hamm, Mittleres Ruhrgebiet, Mülheim an der Ruhr/Essen/Oberhausen, Duisburg Wesel Kleve, Mittlerer Niederrhein, Düsseldorf/Kreis Mettmann, Bergisches Städtedreieck (Wuppertal/Solingen/Remscheid), Köln und Bonn/Rhein-Sieg als Rhein-Ruhr-Agglomeration zusätzlich hervorgehoben.

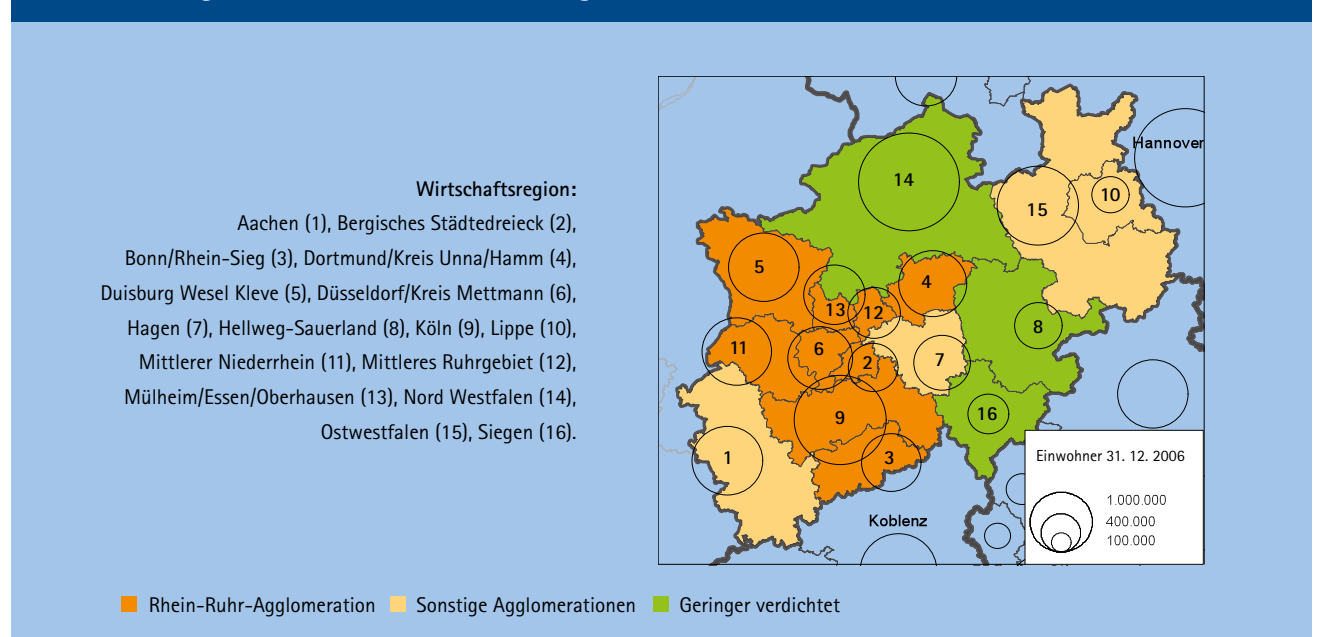
I. Wirtschaftsleistung und Wirtschaftskraft – Bruttoinlandsprodukt –

In Nordrhein-Westfalen wurde 2007 ein Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Höhe von 512 Milliarden Euro erwirtschaftet. Das entspricht mehr als einem Fünftel (21,6 Prozent) des gesamten Bruttoinlandsprodukts¹ in Deutschland (2.372 Milliarden Euro). Damit liegt NRW eindeutig an der Spitze aller Bundesländer. Die beiden nächstgroßen Länder, Bayern und Baden-Württemberg, folgen erst mit einem Anteil von 17,9 beziehungsweise 14,6 Prozent. Hessen und Niedersachsen kommen auf jeweils rund 9 Prozent, alle anderen Bundesländer kommen auf einen Anteil von 4 Prozent und weniger.

Zur Vermeidung singulärer Verzerrungen sind alle folgenden Angaben grundsätzlich immer als Mittelwert des jeweiligen Jahres und Vorjahres berechnet. Die jüngste Angabe 2007 stellt deshalb den Durchschnitt der Werte 2006 und 2007 dar. Für 1993 wird der Mittelwert aus 1992 bis 1994 verwendet. Der Übersicht wegen beschränkt sich die folgende Analyse vor allem auf das wirtschaftliche Ergebnis und seine Auswirkungen. Die differenzierte Darstellung der 16 Wirtschaftsregionen Nordrhein-Westfalens befindet sich auf der beiliegenden CD als Ergänzungsband zum Fachbeitrag.

¹ Der zentrale Indikator für die Wirtschaftsleistung einer Region ist das Bruttoinlandsprodukt (BIP). Es misst den Wert aller Waren und Dienstleistungen, die innerhalb der Region in einem Jahr hergestellt und nach Abzug der Vorleistungen für den Endverbrauch verwendet wurden.

Abb. 1: Lage und Größe der 16 Wirtschaftsregionen in Nordrhein-Westfalen



Innerhalb Nordrhein-Westfalens bestehen zwischen den einzelnen Wirtschaftsregionen erhebliche Unterschiede in der Wirtschaftsleistung (Abbildung 2). An der Spitze liegen die vier großen Wirtschaftsregionen Köln, Nord Westfalen, Düsseldorf/Kreis Mettmann und Ostwestfalen. Mit 50 und mehr Milliarden Euro erwirtschaftet jede dieser Regionen ein größeres Inlandsprodukt als die sechs kleinsten Bundesländer. Die Wirtschaftsleistung der Region Köln erreicht fast die Wirtschaftsleistung von Berlin (83 Milliarden Euro).

Am unteren Ende liegen die kleinen Wirtschaftsregionen wie Lippe, Siegen, Hellweg-Sauerland, Bergisches Städtedreieck und die Region Mittleres Ruhrgebiet. Selbst wenn die Region Bonn/Rhein-Sieg noch dazu gerechnet wird, erreichen sie zusammen gerade die wirtschaftliche Leistung der Wirtschaftsregion Köln. Die Rhein-Ruhr-Agglomeration erwirtschaftet rund 60 Prozent der gesamten Landesleistung. In den Jahren seit 1993 konnte die Wirtschaftsleistung kontinuierlich gesteigert werden. Dabei folgt das Wachstum der Wirtschaftsleistung jedoch dem Konjunkturverlauf und schwächt beziehungsweise verstärkt sich wellenförmig (Abbildung 3). NRW folgt diesem allgemeinen Muster, liegt aber, bis auf das jüngste Jahr, die meiste Zeit unter dem bundesdurchschnittlichen Wachstum. Ein Grund für die stärkere Zunahme in Deutschland insgesamt ist sicherlich der Aufholprozess in den neuen Bundesländern, doch NRW blieb auch hinter westdeutschen Ländern wie etwa Baden-Württemberg, Bayern oder Niedersachsen zurück.

Abb. 2: Bruttoinlandsprodukt der Wirtschaftsregionen

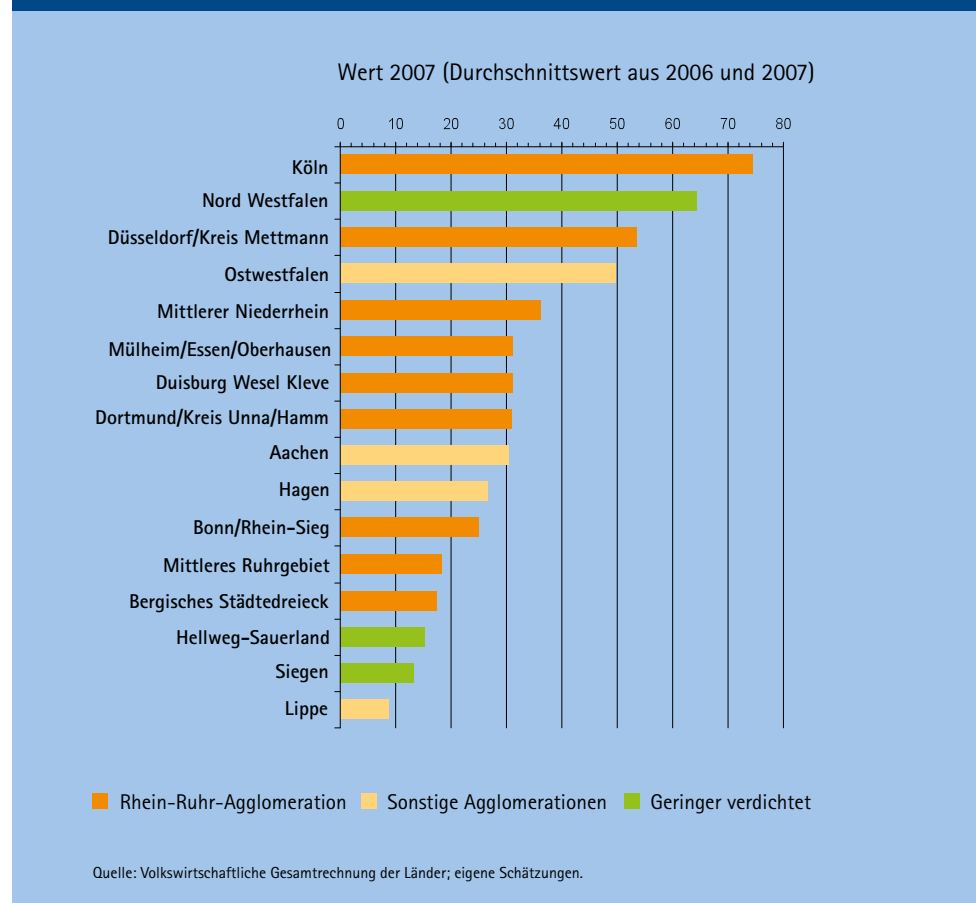
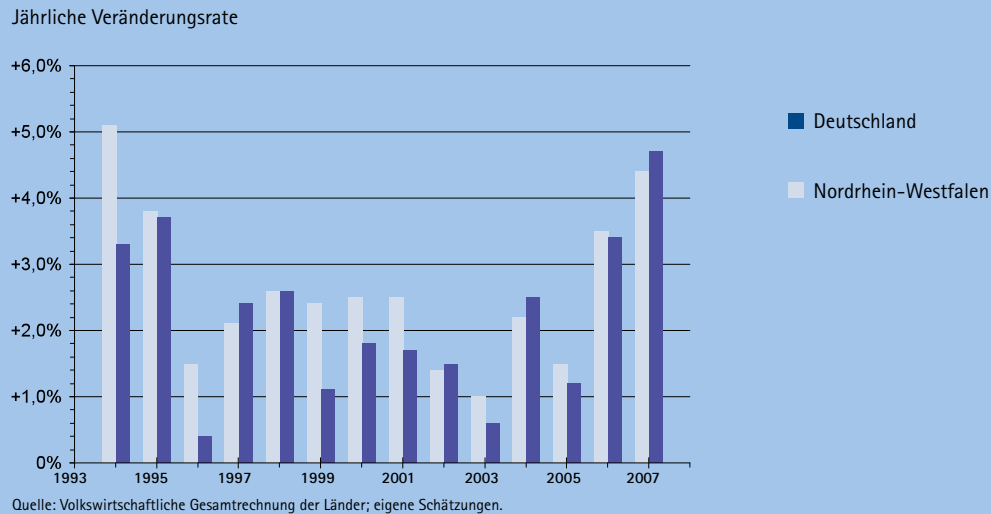


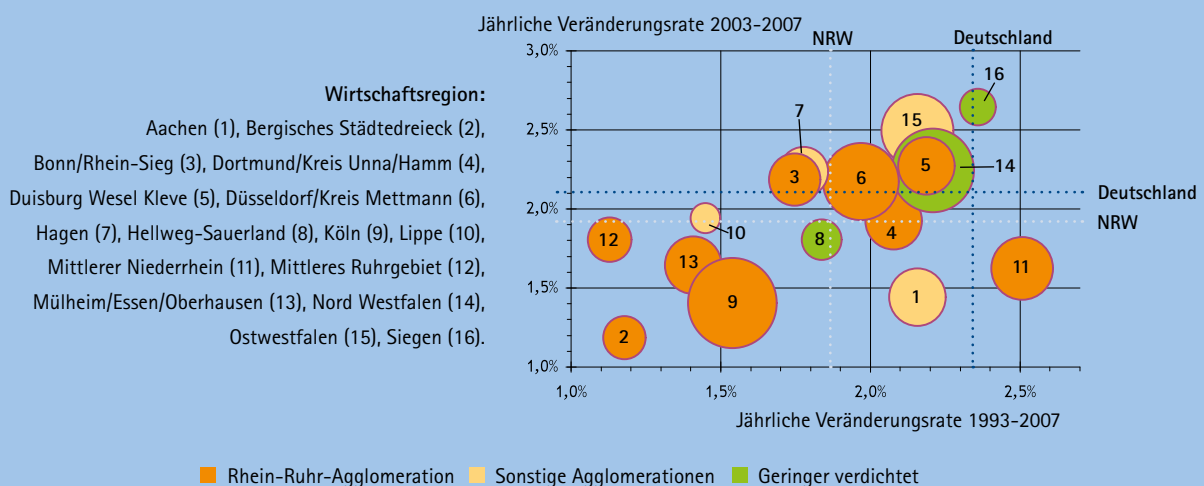
Abb. 3: Jährliche Veränderung des Bruttoinlandsprodukts Deutschland und NRW



Innerhalb von NRW erzielte die Wirtschaftsregion Mittlerer Niederrhein im Zeitraum 1993 bis 2007 den stärksten Zuwachs der Wirtschaftsleistung. Als einzige NRW-Wirtschaftsregion übertrifft sie sogar den Bundesdurchschnitt von insgesamt plus 33,7 Prozent oder plus 2,4 Prozent im jährlichen Durchschnitt (Abbildung 4). Mit Ausnahme von Dortmund/Kreis Unna/Hamm und Düsseldorf/Kreis Mettmann haben vor allem die weniger verdichteten Wirtschaftsregionen außerhalb der Rhein-Ruhr-Agglomeration ein über dem Landesdurchschnitt liegendes Wachstum erzielt.

Damit lässt sich auch in NRW die bundesweite Tendenz beobachten, dass die wirtschaftliche Leistung am Rand und außerhalb der großen Verdichtungsräume schneller steigt als innerhalb.

Abb. 4: Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts in den Wirtschaftsregionen





Die wirtschaftliche Leistung wächst außerhalb der Ballungsräume schneller als innerhalb.

Am ungünstigsten ist das Ergebnis für die Wirtschaftsregionen Mittleres Ruhrgebiet und Bergisches Städtedreieck. Ihr nominales Wachstum liegt nur wenig über der Rate von zirka 8 Prozent, die zur Deflationierung des Bruttoinlandsproduktes seit 1993 angesetzt wird. Eine ungünstige Entwicklung nehmen diejenigen Wirtschaftsregionen, die im linken unteren Quadranten liegen. Insbesondere das Bergische Städtedreieck, Mülheim an der Ruhr/Essen/Oberhausen und Köln erreichen lediglich einen Zuwachs, der von 90 Prozent aller Wirtschaftsregionen in Deutschland überboten wird, sowohl im Gesamtzeitraum als auch in den letzten Jahren. Das Mittlere Ruhrgebiet und Lippe gehören tendenziell auch zu dieser Gruppe. Doch haben sie ihr Wachstum seit 2003 wesentlich steigern können.

In den letzten Jahren hat sich der Abstand Nordrhein-Westfalens zum bundesweiten Wachstum verringert. So konnte die Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen ihre Leistung 2004 und vor allem 2007 stärker als im Bundesdurchschnitt steigern. 2007 wurde mit einem BIP-Zuwachs von 4,7 Prozent der beste Wert seit 15 Jahren erzielt. Im Vergleich zum Gesamtzeitraum gelingt es in den letzten Jahren einer Reihe von NRW-Wirtschaftsregionen, den Bundesdurchschnitt zu übertreffen. Die meisten von ihnen gehören zu denen, die schon im Gesamtzeitraum zumindest landesweit gut abgeschnitten haben. Eine Ausnahme machen lediglich die Regionen Mittlerer Niederrhein und Aachen, deren Wachstum sich nach 2003 erheblich abgeschwächt hat.

– Erwerbstätigen-Produktivität –

Die absolute Wirtschaftsleistung einer Region wird offensichtlich (auch) von ihrer Größe und damit von ihrer Abgrenzung bestimmt. Wird, um die regionalen Größenunterschiede zu relativieren, die wirtschaftliche Leistung auf die Zahl der Erwerbstätigen bezogen, so erhält man gleichzeitig ein Maß für die Wirtschaftskraft einer

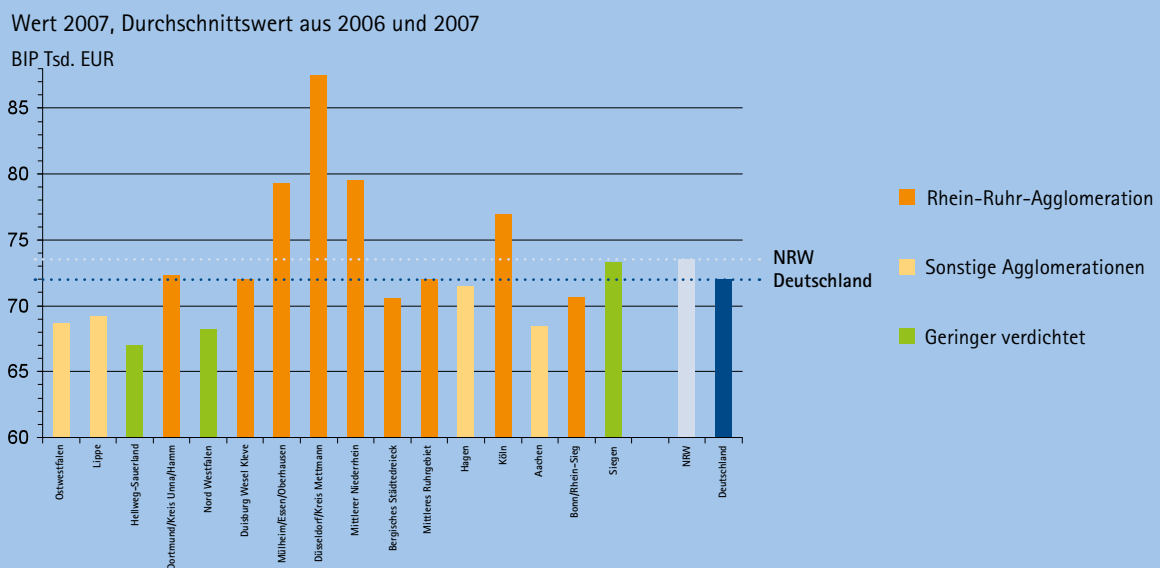
Region, nämlich das Pro-Kopf-Bruttoinlandsprodukt, das im Durchschnitt aller Erwerbstätigen von einem einzelnen Erwerbstätigen in der Region erwirtschaftet worden ist.

Allerdings ist in den letzten Jahren die statistische Definition der Erwerbstätigkeit wesentlich ausgedehnt worden. Seit der Anpassung an das Europäische System der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung (ESVG) werden auch geringfügig Beschäftigte als Erwerbstätige erfasst. Zugleich hat der Umfang der Teilzeit-Beschäftigung erheblich zugenommen, so dass die reine Zahl der Erwerbstätigen immer weniger als Indikator für den tatsächlichen Umfang der Erwerbstätigkeit und das Arbeitsvolumen einer Region geeignet ist. Als Bezugsgröße werden deshalb im Folgenden die Vollzeit-Äquivalente der Erwerbstätigen verwendet, bei denen ein Teilzeit-Erwerbstätiger lediglich mit dem Umfang seiner Arbeitszeit in die Berechnung eingeht.

Die Produktivität je Erwerbstätigen-Vollzeitäquivalent (Erwerbstätigen-Produktivität) lag in NRW im Jahr 2007 bei 73.600 Euro und damit um 1.600 Euro über dem Bundesdurchschnitt. Im Vergleich zu den anderen Bundesländern liegt NRW im oberen Drittel und wird, abgesehen von den Stadtstaaten, lediglich von Baden-Württemberg, Bayern und Hessen übertroffen. Innerhalb Nordrhein-Westfalens gibt es erhebliche Unterschiede in der Pro-Kopf-Leistung (Abbildung 5), die teilweise eng mit der Siedlungsstruktur einer Region zusammenhängen. In Verdichtungscentren ist, wie schon bei den oben erwähnten Stadtstaaten erkennbar, das Pro-Kopf-Einkommen in der Regel immer höher als in ihrem Umland oder außerhalb des Verdichtungsraumes.

So besitzen fast alle Wirtschaftsregionen der Rhein-Ruhr-Agglomeration eine relativ hohe Erwerbstätigen-Produktivität. Die mit Abstand größte Pro-Kopf-Leistung wird in Düsseldorf/Kreis Mettmann erzielt, die bundesweit nur noch von den Wirtschaftsregionen Hamburg und Frankfurt am Main übertroffen wird. Umgekehrt liegen die Regionen mit einem niedrigen Pro-Kopf-Wert meistens außerhalb der Rhein-Ruhr-Agglomeration, beispielsweise Hellweg-Sauerland oder Nord Westfalen. Nicht im Einklang mit der Regel, das heißt mit dem Zentrum-Peripherie-

Abb. 5: Produktivität je Erwerbstätigen-Vollzeitäquivalent in den Wirtschaftsregionen



Gefälle, sind dagegen Siegen auf der einen Seite und das Bergische Städtedreieck sowie Bonn/Rhein-Sieg auf der anderen Seite. Siegen liegt bundesweit gemessen im oberen Viertel aller Wirtschaftsregionen, während das Bergische Städtedreieck sowie Bonn/Rhein-Sieg lediglich einen der niedrigsten Werte aller Verdichtungsräume in Deutschland erreichen.

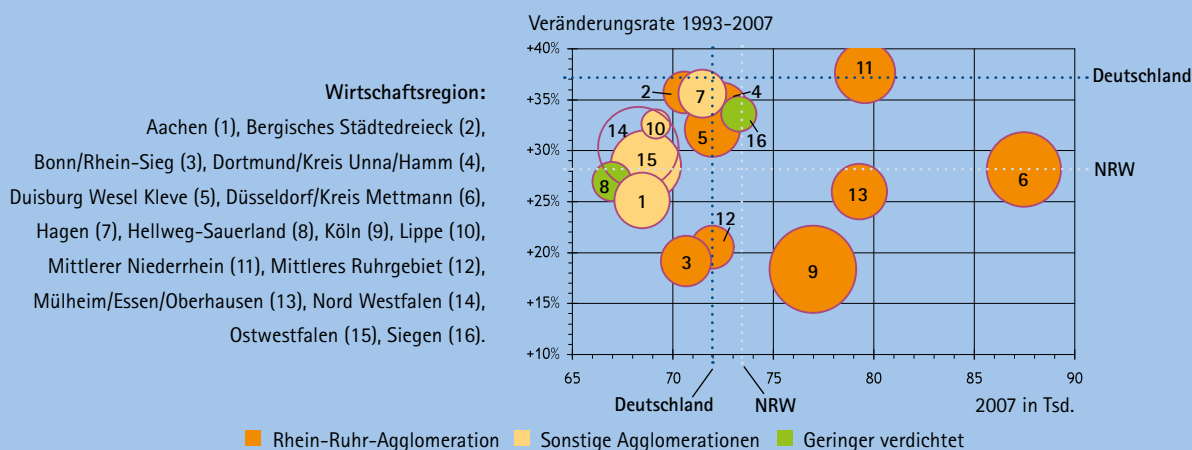
Die Entwicklung der Erwerbstätigen-Produktivität ist wegen der vergleichsweise geringen Veränderung der Erwerbstätigkeit, gemessen in Vollzeitäquivalenten, weitgehend parallel zum Wachstum des BIP verlaufen. In Nordrhein-Westfalen ist die Pro-Kopf-Leistung von 1993 bis 2007 mit plus 27,9 Prozent eindeutig schwächer als im Bundesdurchschnitt (plus 37,6 Prozent) gestiegen (Abbildung 6). Innerhalb des Landes sind es vor allem die Regionen außerhalb der Rhein-Ruhr-Agglomeration, die neben der bereits erwähnten Wirtschaftsregion Mittlerer Niederrhein eine vergleichsweise große Zunahme erreichen konnten. Sie bleiben aber wie beim BIP unter dem bundesweitem Wachstum. Wie für Deutschland lässt sich folglich auch für das Land NRW eine gewisse Konvergenz in der Wirtschaftskraft beobachten. Es sind vor allem die schwächeren (und außerhalb der Verdichtungsräume liegenden) Regionen, die ein überproportionales Wachstum erzielt haben. Eine Ausnahme machen (neben dem Mittleren Niederrhein) vor allem diejenigen Regionen, bei denen ein schwaches BIP-Wachstum mit einer noch schwächeren Entwicklung der Erwerbstätigkeit einhergeht. In diesem Fall, wie zum Beispiel im Bergischen Städtedreieck, steigt der Quotient, weil der Nenner sich überproportional schwach verändert.

II. Der Arbeitsmarkt – Erwerbstätigkeit –

2007 waren in NRW 8,5 Millionen Personen erwerbstätig. Das ist etwas mehr als ein Fünftel (21,6 Prozent) aller Erwerbstätigen in Deutschland und entspricht genau dem oben erwähnten Anteil an dem gesamten Bruttoinlandsprodukt.

Die Zahl der Erwerbstätigen hat in NRW im Zeitraum 1993 bis 2007 insgesamt um rund 7 Prozent zugenommen. Damit liegt NRW über dem Bundesdurchschnitt von rund 5 Prozent und im Mittelfeld der westdeutschen Bundesländer. Ungünstig war die Entwicklung insbesondere in Ostdeutschland. Der Anstieg der Erwerbstä-

Abb. 6: Entwicklung der Produktivität je Erwerbstätigen-Vollzeitäquivalent



tigkeit verlief in NRW, der Konjunktur entsprechend, in zwei Wellen: Nach 1993 und nach 2000 ist die Zahl der Erwerbstätigen gesunken. Ab Mitte der 90er Jahre und seit 2004 ist sie wieder angestiegen¹. Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt hat sich die Zunahme in NRW seit 2003 in den letzten Jahren etwas verringert und liegt mit plus 1,3 Prozent knapp unter dem Bundesdurchschnitt (plus 1,6 Prozent). Wie schon beim Bruttoinlandsprodukt zeigt auch die Entwicklung der Erwerbstätigkeit große Unterschiede zwischen den Wirtschaftsregionen (Abbildung 7), allerdings stimmen beide Entwicklungstendenzen nur begrenzt überein. Zwischen 1993 und 2007 ist die Zahl der Erwerbstätigen am stärksten in den Wirtschaftsregionen Bonn/Rhein-Sieg (um plus 14,5 oder um plus 1,04 Prozent pro Jahr im Durchschnitt) und Aachen (plus 13,6 oder plus 0,97 Prozent pro Jahr) angestiegen.

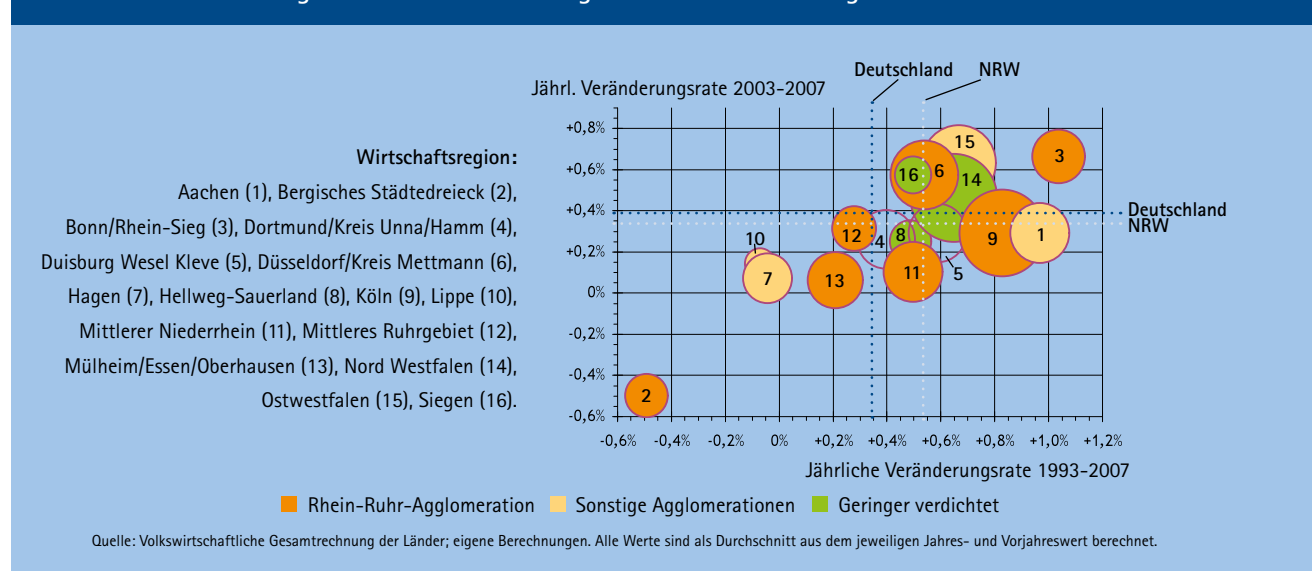
¹ Gemessen in Vollzeit-Äquivalenten ist die Erwerbstätigkeit in NRW allerdings leicht gesunken (minus 1,0 Prozent). Im Bundesdurchschnitt beträgt der Rückgang sogar minus 2,8 Prozent.

Beide Regionen liegen auch bundesweit an der Spitze und werden nur von einigen wenigen anderen Wirtschaftsregionen übertroffen (zum Beispiel Heilbronn oder Osnabrück). Gesunken ist die Zahl der Erwerbstätigen in Lippe, Hagen und insbesondere im Bergischen Städtedreieck. Dort hat die Erwerbstätigkeit um minus 6,8 Prozent (minus 0,49 Prozent pro Jahr) abgenommen. Ein noch stärkerer Abbau lässt sich lediglich in einigen Regionen Ostdeutschlands beobachten.

Im Vergleich zum regionalen Wachstum des Bruttoinlandsproduktes schneidet die Rhein-Ruhr-Agglomeration bei der Veränderung der Erwerbstätigenzahl insgesamt etwas besser ab. Insbesondere in Köln und im Mittleren Ruhrgebiet sowie, etwas abgeschwächt, in Mülheim an der Ruhr/Essen/Oberhausen hat sich die Erwerbstätigkeit im Vergleich zum jeweiligen Bundesdurchschnitt seit 1993 günstiger als die wirtschaftliche Leistung entwickelt. Umgekehrt liegen die Spitzenreiter des BIP-Wachstums, Mittlerer Niederrhein und Siegen, bei der Erwerbstätigkeit eher im Mittelfeld.

In den letzten Jahren haben sich Umfang und Struktur der regionalen Unterschiede nur geringfügig verändert. Die Wirtschaftsregionen, deren Zunahme im Gesamtzeitraum unter dem Landesdurchschnitt liegt, schneiden auch nach 2003 relativ schwach ab (linker unterer Quadrant). Am oberen Ende haben sich die Positionen zwar etwas verschoben – Köln und Aachen beispielsweise sind aktuell nur noch Landesdurchschnitt – die Zusammensetzung der Spitzengruppe aber bleibt unverändert.

Abb. 7: Entwicklung der Zahl der Erwerbstätigen in den Wirtschaftsregionen



– Arbeitslosigkeit –

¹Wert Juni 2007. Der zeitlichen Vergleichbarkeit wegen wird die Arbeitslosenquote hier als Anteil der Arbeitslosen an den abhängigen zivilen Erwerbspersonen berechnet. Bezogen auf alle zivilen Erwerbspersonen, liegt die Quote um rund 1,0 Prozentpunkte niedriger, ohne dass sich etwas an der relativen Stellung Nordrhein-Westfalens ändert.

²Die hier verwendete Berechnung eines zweijährigen Durchschnittswertes unterschätzt deshalb die Entlastung des Arbeitsmarktes in den letzten Jahren. In NRW lag die Arbeitslosenquote im Juni 2006 noch bei 12,7 Prozent und sank binnen eines Jahres, wie oben erwähnt, auf 10,5 Prozent (der entsprechende Bundesdurchschnitt liegt bei 11,8 beziehungsweise 9,8 Prozent). Durch den zweijährigen Durchschnittswert werden die regionalen Unterschiede zwischen den Wirtschaftsregionen nicht berührt. Wegen der Vergleichbarkeit mit den anderen Indikatoren wird deshalb seine Berechnung beibehalten.

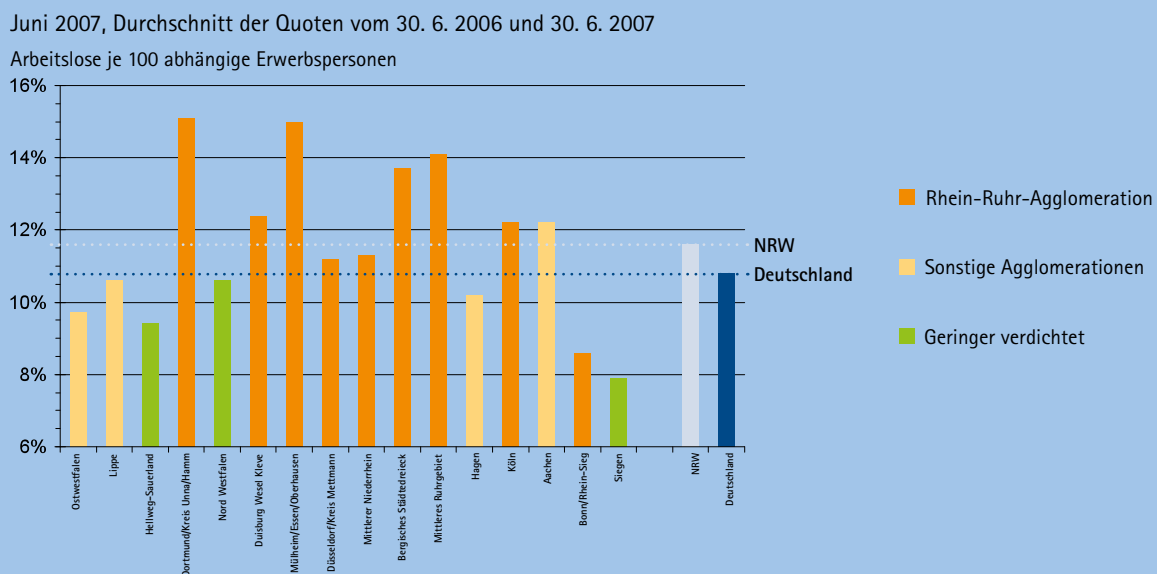
Obwohl die Erwerbstätigkeit eine relativ günstige Entwicklung nahm, hat NRW aktuell eine Arbeitslosenquote, die im Vergleich zum Bundesdurchschnitt hoch ist. Bis auf Bremen liegen alle westdeutschen Länder unter dem NRW-Wert von 10,5 Prozent.¹ Im Zeitraum 1993 bis 2007 hat sich die Arbeitslosigkeit spiegelbildlich zur Entwicklung der Erwerbstätigkeit verändert. Zugenommen hat die Arbeitslosenquote insbesondere nach 1995 und nach dem Konjunkturabschwung zu Beginn dieses Jahrzehnts. Darüber hinaus gibt es aber noch einen ‚technischen‘ Effekt: 2004/2005 wurde das System der sozialen Sicherung wesentlich umgestellt (Hartz IV). Die Änderungen in der Erfassung und Registrierung arbeitsloser Personen führte in der Übergangszeit zu einem Anstieg der Arbeitslosenzahl und verdeckte somit die Wirkung der konjunkturellen Belebung, die seit 2003/2004 eingesetzt hatte. Zu einem sichtbaren Rückgang der Arbeitslosenquoten ist es erst in den Jahren 2006 und 2007 gekommen.²

Zwischen den einzelnen Wirtschaftsregionen bestehen beträchtliche Unterschiede in der Arbeitslosigkeit (Abbildung 8). Mit Ausnahme von Bonn/Rhein-Sieg ist die Arbeitslosenquote in allen zur Rhein-Ruhr-Agglomeration zählenden Wirtschaftsregionen größer als im Bundesdurchschnitt. Die weitaus höchsten Quoten besitzen Dortmund/Kreis Unna/Hamm, Mülheim an der Ruhr/Essen/Oberhausen, das Mittlere Ruhrgebiet und das Bergische Städtedreieck. Von Bremerhaven abgesehen werden sie nur noch von den Wirtschaftsregionen Ostdeutschlands übertroffen.

Günstiger sieht der Arbeitsmarkt dagegen in den geringer verdichteten Gebieten außerhalb der Agglomeration aus. Niedrige Quoten erreichen Siegen, Hellweg-Sauerland und Ostwestfalen. Bundesweit liegt Siegen im oberen Drittel, das vor allem von den Regionen Baden-Württembergs besetzt ist.

Zwischen 1993 und 2007 ist die Arbeitslosenquote in NRW leicht angestiegen, von 10,1 auf 11,6 Prozent. Die jährliche Veränderungsrate liegt mit plus 1,0 Prozent über dem westdeutschen Durchschnitt von 0,6 Prozent pro Jahr. Dort ist

Abb. 8: Arbeitslosenquote in den Wirtschaftsregionen



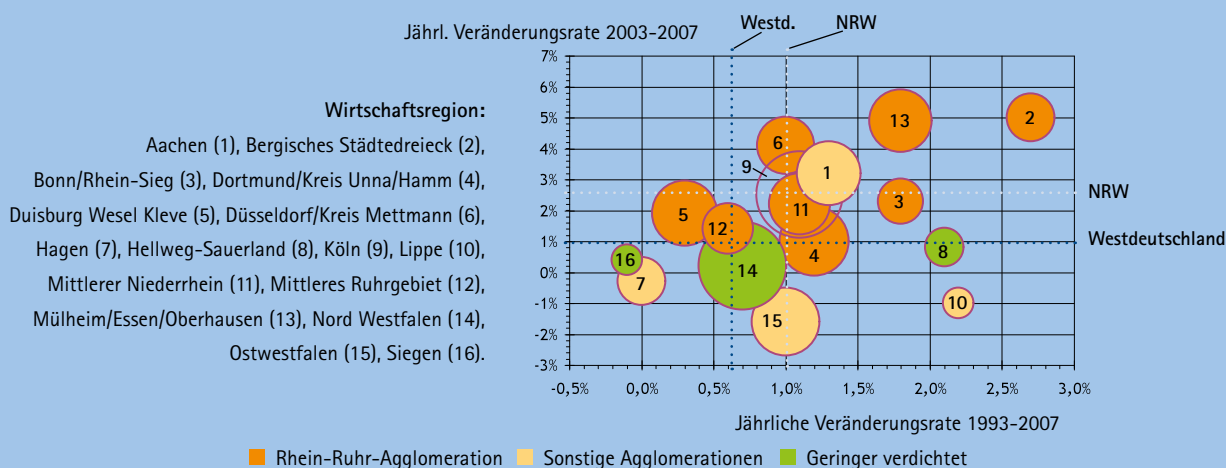


NRWs Arbeitslosenquote ist im Vergleich zum Bundesdurchschnitt hoch.

die Quote von 8,4 auf 9,1 Prozent gestiegen.³ In den letzten Jahren hat sich nach Einführung der Hartz-Reform die Arbeitslosigkeit mit dem konjunkturellen Aufschwung verringert. Seit 2004 ist sie allerdings in NRW mit minus 1,0 Prozent im jährlichen Durchschnitt schwächer zurückgegangen als in Westdeutschland oder gar in Deutschland insgesamt (minus 2,5 und minus 3,2 Prozent pro Jahr). Ebenso wie im Niveau, bestehen auch in der Entwicklung der Arbeitslosigkeit große regionale Unterschiede (Abbildung 9). Es sind vor allem die Wirtschaftsregionen der Rhein-Ruhr-Agglomeration, deren Arbeitslosenquote angestiegen ist. Im Gesamtzeitraum 1993 bis 2007 fällt die Zunahme mit plus 38 Prozent (oder plus 2,7 Prozent im jährlichen Durchschnitt) im Bergischen Städtedreieck am höchsten aus. In Westdeutschland gibt es nur einige wenige Wirtschaftsregionen mit einem ähnlich

³ Für Ostdeutschland sind regional (nach Kreisen) differenzierte Werte erst ab 1996 verfügbar. Bei 1993 und 2007 handelt es sich, wie oben beschrieben, um drei- beziehungsweise zweijährige Durchschnittswerte.

Abb. 9: Entwicklung der Arbeitslosenquote in den Wirtschaftsregionen



Quelle: Bundesagentur für Arbeit; eigene Berechnungen. Alle Werte sind als Durchschnitt aus dem jeweiligen Jahres- und Vorjahreswert berechnet.

hohen Anstieg. Die relativ noch besten Ergebnisse erzielen Siegen und Hagen. Ihre Arbeitslosigkeit ist entgegen dem landes- und bundesweiten Trend leicht gesunken beziehungsweise stagniert, womit sie im unteren Drittel aller Veränderungsraten in Westdeutschland liegen. In den Jahren seit 2003 sind keine besonderen Veränderungen erkennbar, mit Ausnahme von Lippe und, abgeschwächt, Ostwestfalen. Die Wirtschaftsregionen, die im Gesamtzeitraum den höchsten Anstieg hatten – also im Wesentlichen die Rhein-Ruhr-Agglomeration – entwickeln sich auch nach 2003 vergleichsweise ungünstig. Am anderen Ende der Skala liegt wieder Siegen, dessen Arbeitslosenquote am stärksten von allen Wirtschaftsregionen in NRW zurückgegangen ist.

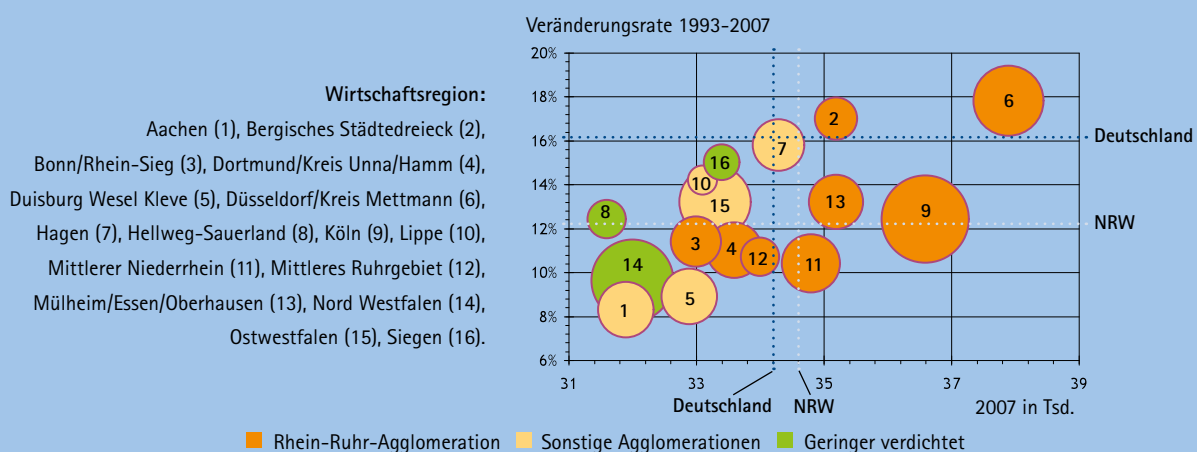
Beobachtungen wie in Siegen und im Bergischen Städtedreieck könnten vermuten lassen, dass es zwischen dem Niveau der Arbeitslosigkeit einerseits und ihrer langfristigen Veränderung andererseits einen engen Zusammenhang gibt. Das ist aber in der Mehrzahl der Wirtschaftsregionen nicht erkennbar. Bonn/Rhein-Sieg oder Hellweg-Sauerland beispielsweise haben 2007 eine niedrige Arbeitslosenquote. Ihre Veränderung liegt aber klar über dem Landes- und Bundesdurchschnitt. Umgekehrt gibt es aber auch Regionen mit einer hohen Arbeitslosenquote, die sich – wie Dortmund/Kreis Unna/Hamm oder das Mittlere Ruhrgebiet – sowohl lang- als auch kurzfristig relativ günstig entwickelt haben.

III. Die Arbeits- und Lohnstückkosten – Arbeitskosten –

NRW zählt, gemessen am Arbeitsentgelt je abhängigen Arbeitnehmer, zu den Hochlohnländern Deutschlands. Mit einem Pro-Kopf-Entgelt von rund 34.000 Euro wird NRW nur noch von den Ländern Hamburg, Hessen, Baden-Württemberg und Bayern übertroffen. Die regionalen Unterschiede innerhalb des Landes entsprechen weitgehend der Struktur, die oben für die Erwerbstätigen-Produktivität festgestellt worden ist. Großräumig betrachtet, zahlt die Rhein-Ruhr-Agglomeration das höchste Arbeitnehmer-Entgelt (Abbildung 10). Klar an der Spitze liegt Düsseldorf/Kreis Mettmann, gefolgt von Köln. Mit einem Arbeitsentgelt von rund 38.000 Euro je abhängigen Arbeitnehmer wird die Region Düsseldorf/Kreis Mettmann nur noch von wenigen anderen Wirtschaftsregionen wie Hamburg, Frankfurt oder Stuttgart übertroffen. Am anderen Ende liegen Hellweg-Sauerland, Nord Westfalen und

Das Dreiecksverhältnis zwischen Arbeitsentgelt, Arbeitseinsatz und Wertschöpfung wird durch die Lohnstückkosten erfasst. Sie bezeichnen den Anteil der Arbeitskosten, die auf eine Produktionseinheit entfallen. Da bei einer volkswirtschaftlichen Analyse nicht mit (physikalischen) Produktionseinheiten gerechnet werden kann, werden die Arbeitskosten ins Verhältnis zur Wertschöpfung gesetzt. Weil allgemeine Preissteigerungen zur Erhöhung der Wertschöpfung führen (ohne dass sich damit die Wettbewerbsfähigkeit verbessert), wird üblicherweise versucht, die Wertschöpfung in ‚realen‘ Größen zu messen. Eine solche Preisbereinigung ist aber bei regionalen Angaben zur Wertschöpfung nicht möglich.

Abb. 10: Niveau und Entwicklung des Pro-Kopf-Arbeitsentgelts





Das durchschnittlich höchste Arbeitsentgelt in NRW wird in der Wirtschaftsregion Düsseldorf gezahlt.

Aachen. Ihr Arbeitsentgelt ist mit 32.000 Euro kaum schwächer als der Bundesdurchschnitt. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass der Bundeswert durch das niedrige Lohnniveau in Ostdeutschland erheblich beeinflusst wird. Dort beträgt das Pro-Kopf-Arbeitsentgelt lediglich 29.000 Euro. Der westdeutsche Durchschnitt beim Arbeitsentgelt liegt bei 34.500 Euro.

Obgleich Arbeitskosten und Pro-Kopf-Produktivität in ihrer regionalen Struktur weitgehend übereinstimmen, gibt es doch zwei Abweichungen. Beim Vergleich von Abbildung 6 (Erwerbstätigen-Produktivität) mit Abbildung 10 (Pro-Kopf-Arbeitsentgelt) ist zu erkennen, dass in der Wirtschaftsregion Köln ein relativ hohes Arbeitsentgelt gezahlt wird, gemessen an der Pro-Kopf-Produktivität. Zweitens zeigt die Entwicklung der Arbeitskosten in NRW eine relativ geringe regionale Streuung. Anders ausgedrückt, steigen die Arbeitskosten in allen Wirtschaftsregionen relativ gleichmäßig an, wenn man beim Vergleich die regionalen Differenzen im wirtschaftlichen Wachstum berücksichtigt. Bei den Arbeitskosten liegt die Bandbreite zwischen den am stärksten und den am schwächsten wachsenden Regionen (Düsseldorf mit plus 18 Prozent und Aachen mit plus 8 Prozent) gerade bei 10 Prozentpunkten. Bei der Erwerbstätigen-Produktivität ist das Spektrum der Veränderungsraten mehr als doppelt so groß.

– Lohnstückkosten –

Bei einem Unternehmen bedeuten steigende Arbeitskosten solange keinen Wettbewerbsnachteil, wie es dem Unternehmen gelingt, auf der Absatzseite höhere Preise und damit einen höheren Gewinn zu erzielen, zum Beispiel durch verbesserte Produkte oder Marketingaktivitäten. Volkswirtschaftlich gesehen entspricht der Gewinn einer Region ihrem Bruttoinlandsprodukt beziehungsweise ihrer Bruttowertschöpfung. Die Bruttowertschöpfung (zu Herstellungspreisen) unterscheidet sich vom BIP durch den Saldo von Gütersteuern minus Gütersubventionen.

Eine Steigerung der Arbeitskosten allein muss sich folglich nicht zwangsläufig in einer Schwächung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit niederschlagen. Solange die Steigerung des Arbeitsentgeltes mit einem Zuwachs der Arbeitsproduktivität einhergeht und deshalb die Wertschöpfung der Region schneller als ihre Kosten wächst, hat sich ihre Wettbewerbsposition nicht verschlechtert. Dabei steht im Mittelpunkt der Betrachtung weniger das absolute Niveau als vielmehr seine Veränderung.

Die absolute Höhe der Lohnstückkosten wird von einer Reihe struktureller Faktoren beeinflusst, die unter dem Aspekt der (Kosten-) Wettbewerbsfähigkeit keine Rolle spielen. Dazu gehört zum Beispiel die Kapitalintensität des Produktionsprozesses oder, allgemeiner, die sektorale Struktur der Wirtschaft. Primär wird deshalb die Entwicklung der Lohnstückkosten zur Beurteilung der Wettbewerbsfähigkeit herangezogen.

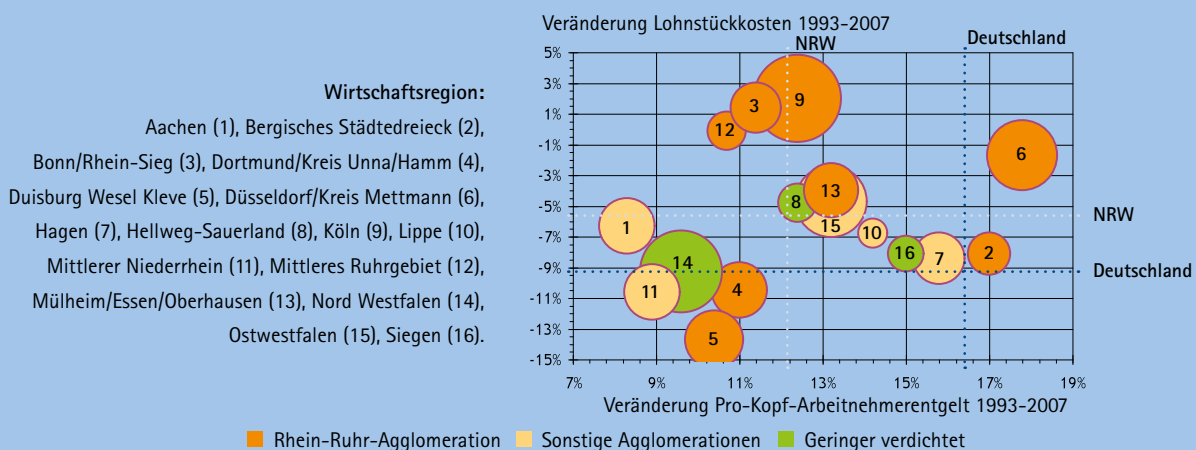
Seit Mitte der 90er Jahre sind die Lohnstückkosten in Deutschland kontinuierlich gesunken. Die Wettbewerbsposition hat sich also im letzten Jahrzehnt stetig verbessert. Günstiger geworden ist das Verhältnis von Produktivität und Arbeitskosten insbesondere in den letzten Jahren. In Nordrhein-Westfalen ist die Entwicklung grundsätzlich ähnlich verlaufen. Allerdings hat der Rückgang der Lohnstückkosten erst relativ spät eingesetzt. Die Abnahme ist deshalb bislang schwächer als in den meisten anderen Bundesländern ausgefallen.

Innerhalb von NRW sind die Unterschiede beträchtlich (Abbildung 11). Auf der einen Seite gibt es Wirtschaftsregionen wie Duisburg Wesel Kleve oder abgeschwächt der Mittlere Niederrhein, Dortmund/Kreis Unna/Hamm und Nord Westfalen, die den bundesweiten Rückgang noch übertreffen. Auf der anderen Seite finden sich aber auch Wirtschaftsregionen, die den Landesdurchschnitt so eindeutig überschreiten, dass die Lohnstückkosten sogar noch gestiegen sind.

Einen Einblick in die jeweiligen Ursachen bietet der Vergleich mit der Veränderung des Pro-Kopf-Arbeitsentgeltes, hier ebenfalls dargestellt. Da sich in den drei zuletzt genannten Wirtschaftsregionen die Arbeitskosten nur durchschnittlich erhöht haben, muss der Grund für die ungünstige Veränderung der Lohnstückkosten primär in der schwachen Entwicklung der Wertschöpfung (pro Erwerbstätigen) liegen (siehe auch Abbildung 6 oben). Die besondere Bedeutung, die das Wachstum der Wertschöpfung für die regionale (Kosten-) Wettbewerbsfähigkeit besitzt, kommt auch bei jenen Regionen zum Vorschein, die im rechten unteren Quadranten eingezeichnet sind: Obwohl die Arbeitskosten vergleichsweise stark stiegen, ist es dem Bergischen Städtedreieck, Hagen und Siegen durch eine Erhöhung der Erwerbstätigen-Produktivität gelungen, ihre Lohnstückkosten zumindest in einem landes- oder sogar im bundesdurchschnittlichen Umfang zu senken.

Gleichwohl hat der Einfluss des wirtschaftlichen Wachstums seine Grenzen, die sich gut in der Region Düsseldorf/Kreis Mettmann beobachten lassen: Die Produktivität ist zwar (durchschnittlich) gestiegen, doch der Zuwachs reicht nicht aus,

Abb. 11: Entwicklung des Arbeitsentgelts und der Lohnstückkosten



um die Erhöhung der Arbeitskosten vollständig auszugleichen. Im Ergebnis wurden die Lohnstückkosten nur unbedeutend verringert und die regionale Wettbewerbsfähigkeit relativ geschwächt. Am günstigsten entwickelt sich die regionale Wettbewerbsposition, wenn sie von beiden Komponenten, also von den Arbeitskosten und der Arbeitsproduktivität, unterstützt wird. Die Lage der Regionen im linken unteren Quadranten erklärt sich wie folgt: In den Wirtschaftsregionen Duisburg Wesel Kleve, Mittlerer Niederrhein, Dortmund/Kreis Unna/Hamm und auch Aachen sind einerseits die Arbeitskosten lediglich schwach gestiegen, andererseits ist die Produktivität zugleich überdurchschnittlich gewachsen. Dadurch sanken die Lohnstückkosten stark und in der Folge verbesserte sich die regionale Wettbewerbsfähigkeit.

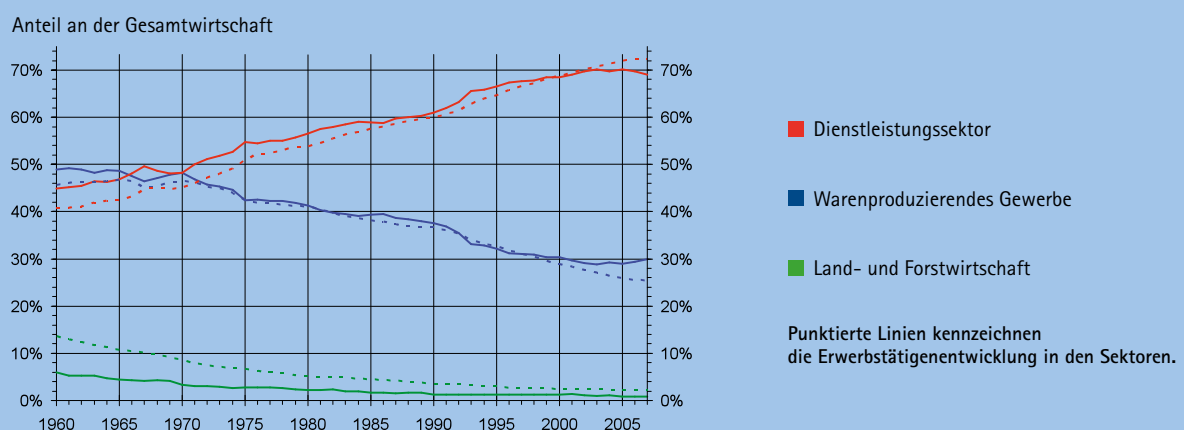
IV. Der wirtschaftliche Strukturwandel – Tendenzen des sektoralen Strukturwandels –

Charakteristisch für den wirtschaftlichen Strukturwandel ist die Verschiebung zum Dienstleistungssektor. Wie in allen anderen Industrieländern lässt sich auch in Deutschland seit langem beobachten, dass der Anteil des Dienstleistungssektors kontinuierlich wächst. In NRW ist der sektorale Strukturwandel ähnlich verlaufen wie in Deutschland insgesamt. 1970 betrug der Anteil des Dienstleistungssektors an der gesamten Wertschöpfung lediglich 45,9 Prozent. Bis 2007 ist er auf 70 Prozent gestiegen und liegt damit leicht über dem Bundesdurchschnitt von 69,2 Prozent. Ebenso wie in Deutschland insgesamt hat sich die Zunahme des Dienstleistungssektors seit Mitte der 90er Jahre erheblich abgeschwächt. Seit 2004 ist der Anteil sogar zurückgegangen (Abbildung 12).

So beeindruckend der Anstieg des Dienstleistungssektors auch ist, wegen seiner heterogenen Zusammensetzung ist das Aggregat Dienstleistungssektor nur wenig zur Erklärung geeignet. Das zentrale Merkmal Dienstleistung ist vielschichtig und empirisch-statistisch nur bedingt erfassbar. Deshalb reicht die pauschale Zuordnung nicht aus, um die lange Zeit stabile Zunahme oder gar den Umschwung im letzten Jahrzehnt begründen zu können.

Eine (erste) wichtige Aufteilung ist die Trennung zwischen unternehmens- und haushaltsorientierten Dienstleistungen. Beide Bereiche unterscheiden sich erheblich in ihren Marktbedingungen. Zum einen sind die jeweiligen Nachfragesegmente relativ klar voneinander abgrenzbar und unterliegen wesentlich anderen Bestim-

Abb. 12: Langfristige Tendenzen des sektoralen Strukturwandels



Quelle: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder; eigene Schätzungen.

mungsgründen. Zum anderen weichen auch ihre jeweiligen Angebotsbedingungen insofern systematisch voneinander ab, als insbesondere unternehmensbezogene Dienstleistungen eine Tendenz zur Professionalisierung und/oder Automatisierung aufweisen. Die damit verbundenen Produktivitätsfortschritte schlagen sich in einer verbesserten Wettbewerbsfähigkeit nieder. Sie kann bei den Waren produzierenden Unternehmen zur Auslagerung von Dienstleistungsaktivitäten führen, die früher unternehmensintern erledigt und deshalb statistisch dem Waren produzierenden Gewerbe zugerechnet wurden.

Statistisch lässt sich die wirtschaftliche Leistung, die Wertschöpfung des Dienstleistungssektors, auf regionaler Ebene lediglich in die drei Abteilungen Handel, Gastgewerbe und Verkehr, Finanz- und Unternehmensdienstleister sowie Öffentliche und Persönliche Dienstleistungen untergliedern. Danach ist die Stagnation beziehungsweise der Rückgang des Dienstleistungssektors insbesondere auf die Schwäche der Öffentlichen und Persönlichen Dienstleistungen zurückzuführen (Abbildung 13). Handel, Gastgewerbe und Verkehr hängen seit langem eng mit dem gesamtwirtschaftlichen Wachstum zusammen, was wegen ihrer Abhängigkeit von der allgemeinen Einkommensentwicklung nicht besonders verwundert.

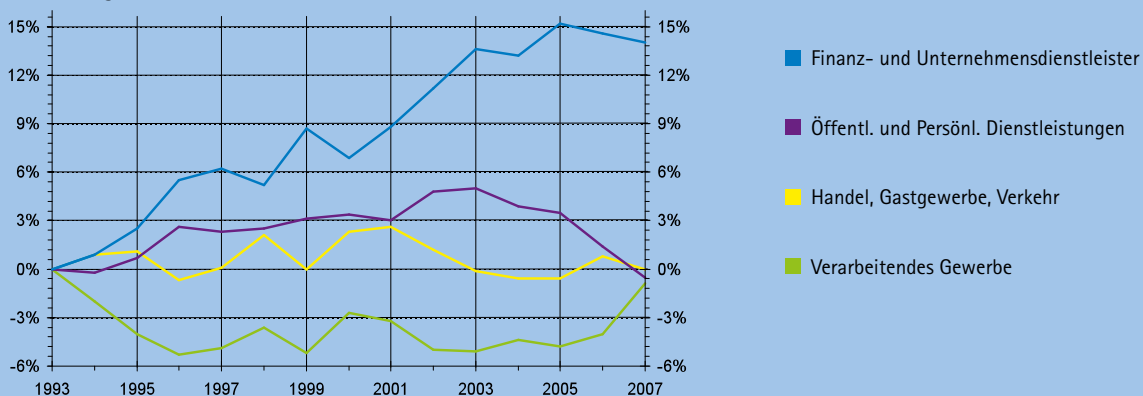
Auffällig ist dagegen der Verlauf des Verarbeitenden Gewerbes. Danach ist die oben erwähnte und in dieser Stärke ziemlich unerwartete Zunahme des Waren produzierenden Gewerbes insbesondere durch das Verarbeitende Gewerbe verursacht.¹

In NRW das gleiche Bild: Zum einen ist die Wertschöpfung insbesondere der Öffentlichen und Persönlichen Dienstleistungen lediglich unterdurchschnittlich angestiegen, zum anderen hat sich das Verarbeitende Gewerbe überaus günstig entwickelt und seit 2003 eine Zunahme erreicht, die seit langem nicht zu beobachten war. Obgleich also die Grundzüge des sektoralen Strukturwandels in NRW die gleichen sind, gibt es dennoch einen wesentlichen Unterschied: Bis in die Mitte der 90er Jahre war das Verarbeitende Gewerbe in NRW besonders stark vertreten und hat überdurchschnittlich zur Wertschöpfung des Landes beigetragen. 1993 zum Beispiel wurden rund 26 Prozent der Wertschöpfung im Verarbeitenden Gewerbe erwirtschaftet. Damit lag NRW im Ländervergleich nach Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz gleichauf mit Bayern und eindeutig über dem Bundesdurchschnitt von 23,5 Prozent. Im Jahr 2007 hat NRW seine früher eindeutige Spezialisierung auf das Verarbeitende Gewerbe eingebüßt. Während der Anteil in diesem Land

¹Zum Waren produzierenden Gewerbe werden neben dem Verarbeitenden Gewerbe noch das Baugewerbe sowie die Wirtschaftsabteilung Energie und Bergbau gezählt. Beide erbringen im Vergleich zum Verarbeitenden Gewerbe einen wesentlich geringeren Anteil (4,1 Prozent beziehungsweise 2,6 Prozent, verglichen mit 23,4 Prozent) der gesamten Bruttowertschöpfung und weisen eine mit der Gesamtwirtschaft eng zusammenhängende Entwicklung auf – nicht zuletzt wegen ihrer Abhängigkeit vom wirtschaftlichen Einkommen.

Abb. 13: Sektorale Entwicklung der Wertschöpfung in Deutschland

Veränderung des Anteils an der Gesamtwirtschaft seit 1993



Quelle: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder; eigene Berechnungen.

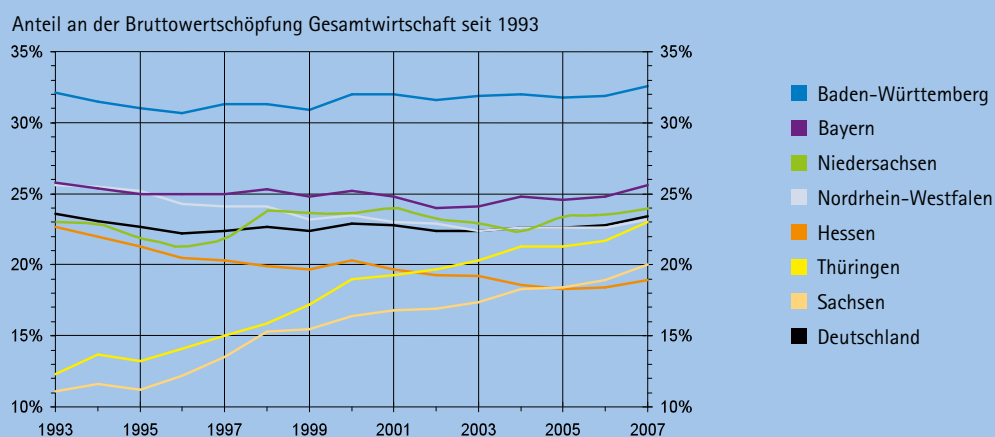


Die Bedeutung des Verarbeitenden Gewerbes in Nordrhein-Westfalen ist nach wie vor hoch.

zurückgegangen ist, ist er in vielen anderen Gebieten Deutschlands konstant geblieben oder hat sich sogar, wie in Bayern, noch erhöht. Inzwischen haben selbst Thüringen oder Niedersachsen einen mit NRW vergleichbaren Anteil, während in Baden-Württemberg der Beitrag des Verarbeitenden Gewerbes zur Wertschöpfung bei fast 33 Prozent unverändert hoch liegt (Abbildung 14).

In Abbildung 15 sind zur besseren Übersicht lediglich die drei großen Wirtschaftsabteilungen Finanz- und Unternehmensdienstleister, Öffentliche und Persönliche Dienstleistungen und außerdem das Verarbeitende Gewerbe dargestellt. Ihre Anteile streuen erheblich stärker als die der übrigen Abteilungen wie Handel oder Baugewerbe und sind deshalb besser geeignet, die wirtschaftliche Spezialisierung der einzelnen Wirtschaftsregionen zu spiegeln. Die regionalen Unterschiede bei den Finanz- und Unternehmensdienstleistern mögen auf den ersten Blick spiegelverkehrt zu denen des Verarbeitenden Gewerbes erscheinen in dem Sinne, dass

Abb. 14: Bedeutung des Verarbeitenden Gewerbes im Ländervergleich



Quelle: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung; eigene Berechnungen.

der Rhein-Ruhr-Kern beim Verarbeitenden Gewerbe einen unterdurchschnittlichen, aber bei den Finanz- und Unternehmensdienstleistern einen überdurchschnittlichen Anteil aufweist.

Tatsächlich aber ist die Bedeutung dieser Dienstleistungen im Kern des Verdichtungsraums insgesamt nicht besonders hoch und liegt mit 31 Prozent unter dem Wert der übrigen Verdichtungscentren in Deutschland (35 Prozent). Abgesehen von Düsseldorf/Kreis Mettmann übertrifft der Beitrag, den die Finanz- und Unternehmensdienstleister selbst in Mülheim an der Ruhr/Essen/Oberhausen oder in Köln zur regionalen Wertschöpfung leisten, den Bundesdurchschnitt nur geringfügig.

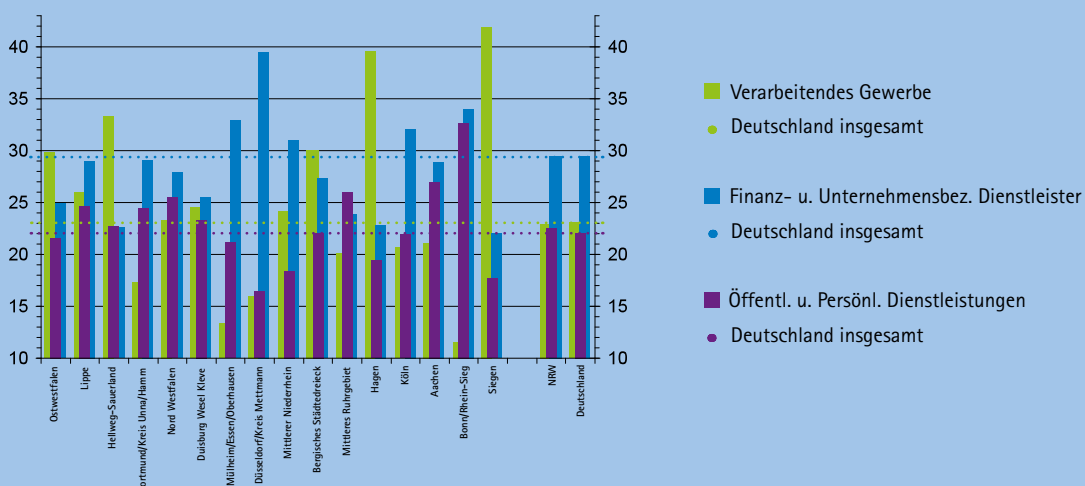
Umgekehrt ist der Anteil in einigen Wirtschaftsregionen am Rande des Verdichtungsraums (Bonn/Rhein-Sieg, Mittlerer Niederrhein) oder sogar außerhalb davon (Lippe, Nord Westfalen, Aachen) nur wenig schwächer als im Kern der Agglomeration. Bei den Öffentlichen und Persönlichen Dienstleistungen sind nur wenige regionale Spezialisierungen erkennbar. Den größten Beitrag zur Wertschöpfung leistet dieser Sektor in der Wirtschaftsregion Bonn/Rhein-Sieg, gefolgt von Aachen und dem Mittleren Ruhrgebiet. Insgesamt sind die Unterschiede aber gering. Verglichen mit den beiden bisher betrachteten Sektoren liegen sie zudem näher am Bundesdurchschnitt.

Die größten Unterschiede bestehen in der Bedeutung des Verarbeitenden Gewerbes in den einzelnen Regionen. Während in Siegen oder Hagen das Verarbeitende Gewerbe auch im Jahr 2007 noch über 40 Prozent der gesamten Wertschöpfung erwirtschaftet, ist sein Beitrag in der Rhein-Ruhr-Agglomeration mit rund 21 Prozent deutlich geringer. Im Vergleich zu den anderen Verdichtungsräumen liegt das Rhein-Ruhr-Gebiet damit allerdings im Durchschnitt. Auffällig ist dagegen der Anteil außerhalb der Rhein-Ruhr-Agglomeration. Bundesweit liegt der Anteil im Durchschnitt der geringer verdichteten Regionen bei lediglich rund 28 Prozent. Unter allen Wirtschaftsregionen in Deutschland finden sich gerade zwei (Ostwürttemberg, Schwarzwald-Baar), die einen ähnlich hohen Anteil wie Siegen und Hagen besitzen. Selbst der Anteil in Ostwestfalen von 30 Prozent wird lediglich von einem Viertel aller Wirtschaftsregionen in Deutschland erreicht.

Abb. 15: Sektorale Struktur der Wertschöpfung in den Wirtschaftsregionen

Durchschnittswert aus 2006 und 2007

Anteil an der Wertschöpfung Gesamtwirtschaft in Prozent



Quelle: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder; eigene Schätzungen.

Zwischen den einzelnen Wirtschaftsregionen gibt es keine wesentlichen Unterschiede, was die langfristige Zunahme des Dienstleistungssektors und seine aktuelle Stagnationstendenz betrifft. Diese Gemeinsamkeit in der Veränderungstendenz mag insofern etwas überraschen, als der Anteil des Dienstleistungssektors zwischen den Wirtschaftsregionen erheblich variiert.

– Entwicklung der Wirtschaftsabteilungen im landesweiten Vergleich –

Bei einer regionalen Betrachtung lässt sich aus der Richtung und der Geschwindigkeit des wirtschaftlichen Strukturwandels nicht unmittelbar auf die Wettbewerbsfähigkeit der jeweiligen expansiven Wirtschaftsbereiche schließen. Steigt der Anteil eines Sektors an der regionalen Gesamtwirtschaft, so muss er deshalb, bundesweit betrachtet, nicht besonders erfolgreich gewesen sein. Umgekehrt bedeutet beispielsweise die Abnahme (des Anteils) des Verarbeitenden Gewerbes in NRW nicht zwangsläufig eine verringerte Wettbewerbsfähigkeit, denn die Verringerung könnte allein durch das stärkere Wachstum der übrigen Wirtschaftsabteilungen in NRW bedingt sein. Mit anderen Worten: Die Spezialisierung einer Region und ihre Veränderung bieten keinen (eindeutigen) Hinweis darauf, wie sich die Wettbewerbsfähigkeit einer regionalen Branche entwickelt hat.

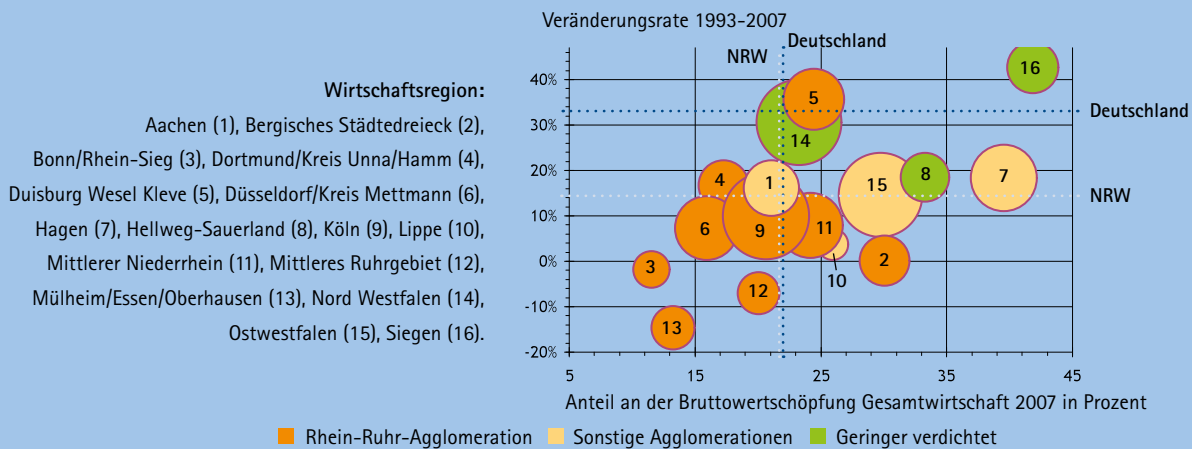
Als Maßstab ist vielmehr jene Veränderung zugrunde zu legen, die in anderen, vergleichbaren Regionen bei dieser Branche beobachtet worden sind. Gemessen am Bundesdurchschnitt schneidet das Verarbeitende Gewerbe in NRW eindeutig schlechter ab. Bundesweit ist die Wertschöpfung in dieser Abteilung von 1993 bis 2007 um 33 Prozent gestiegen, in NRW dagegen lediglich um 13,7 Prozent. Ein Grund für die starke Zunahme in Deutschland insgesamt ist sicherlich der Aufholprozess in den neuen Bundesländern, die für den Aufbau einer neuen industriellen Basis starke Unterstützung bekommen haben. Aber selbst im Vergleich zu anderen westdeutschen Ländern wie Bayern, Baden-Württemberg oder Niedersachsen ist das Wachstum der Wertschöpfung in NRW eindeutig zurückgeblieben. Lediglich in Hessen war das Ergebnis mit plus rund 10 Prozent noch schwächer. Von allen Wirtschaftsregionen in NRW waren lediglich die Regionen Siegen und Duisburg Wesel Kleve besonders erfolgreich, denn sie konnten ein überdurchschnittliches Wachstum erzielen.

In Siegen besitzt das Verarbeitende Gewerbe zwar einen überdurchschnittlich großen Anteil an der regionalen Wertschöpfung, ein Zusammenhang zwischen Spezialisierung und Wettbewerbsstärke ist aber nicht erkennbar: Andere ähnlich spezialisierte Regionen wie Hagen oder Hellweg-Sauerland erreichen den Landesdurchschnitt, liegen aber eindeutig unter dem bundesweiten Wachstum. Mit Ausnahme der Wirtschaftsregionen Siegen, Duisburg Wesel Kleve und Nord Westfalen, ist der Rückstand zum bundesdurchschnittlichen Wachstum der Wirtschaftsregionen in Nordrhein-Westfalen nicht zu übersehen. In Mülheim an der Ruhr/Essen/Oberhausen und im Mittleren Ruhrgebiet hat die Wertschöpfung des Verarbeitenden Gewerbes sogar abgenommen (Abbildung 16).

Auffällig sind die raumtypischen Besonderheiten. Ungünstig entwickelt hat sich insbesondere die Rhein-Ruhr-Agglomeration. Abgesehen von Duisburg Wesel Kleve und Dortmund/Kreis Unna/Hamm liegen alle Wirtschaftsregionen unterhalb des Landesdurchschnitts. Diese raumtypischen Unterschiede lassen sich bundesweit beobachten: Generell schneidet das Verarbeitende Gewerbe in den Zentren der großen Ballungsräume eher schwach ab und erreicht nicht den Bundesdurchschnitt.

Die großen regionalen Unterschiede, die in NRW bei der Wettbewerbsfähigkeit des Verarbeitenden Gewerbes bestehen, kommen auch in dem Beitrag zum Ausdruck, den die einzelnen Regionen zur Wertschöpfung des Landes insgesamt leisten. Danach hat das wesentlich kleinere Siegen genauso viel wie die Wirtschaftsregion

Abb. 16: Bedeutung des Verarbeitenden Gewerbes

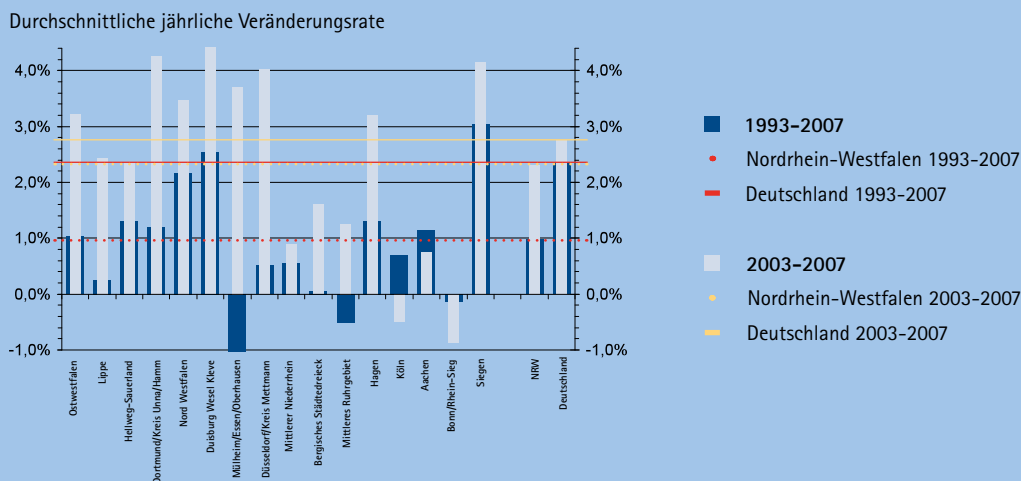


Quelle: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder; eigene Berechnungen. Alle Werte sind als Durchschnitt aus dem jeweiligen Jahres- und Vorjahreswert berechnet.

Köln zum Wachstum der industriellen Wertschöpfung geleistet – trotz eines Größenverhältnisses von 1:3 bei der Wertschöpfung und 1:5 bei der Bevölkerung. Umgekehrt verringerte sich die industrielle Wertschöpfung in Mülheim an der Ruhr/Essen/Oberhausen und im Mittleren Ruhrgebiet zusammen fast um den gleichen Betrag wie jener, der in Siegen zusätzlich erzeugt worden ist.

Die Regionen Siegen und Duisburg Wesel Kleve zählen mit ihrer aktuellen Zuwachsrate von über 4,0 Prozent pro Jahr zu den bundesweit wachstumsstärksten Regionen des Verarbeitenden Gewerbes. In den letzten Jahren sieht die Situation für NRW insgesamt wesentlich günstiger aus. NRW erreicht fast den Bundesdurchschnitt, eine größere Zahl von Wirtschaftsregionen kann ihn sogar noch übertreffen. Mit Mülheim an der Ruhr/Essen/Oberhausen, Dortmund/Kreis Unna/Hamm und Düsseldorf/Kreis Mettmann konnten sich einige Wirtschaftsregionen

Abb. 17: Entwicklung des Verarbeitenden Gewerbes in den Wirtschaftsregionen



Quelle: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder; eigene Schätzungen. Alle Werte sind als Durchschnitt aus dem jeweiligen Jahres- und Vorjahreswert berechnet.

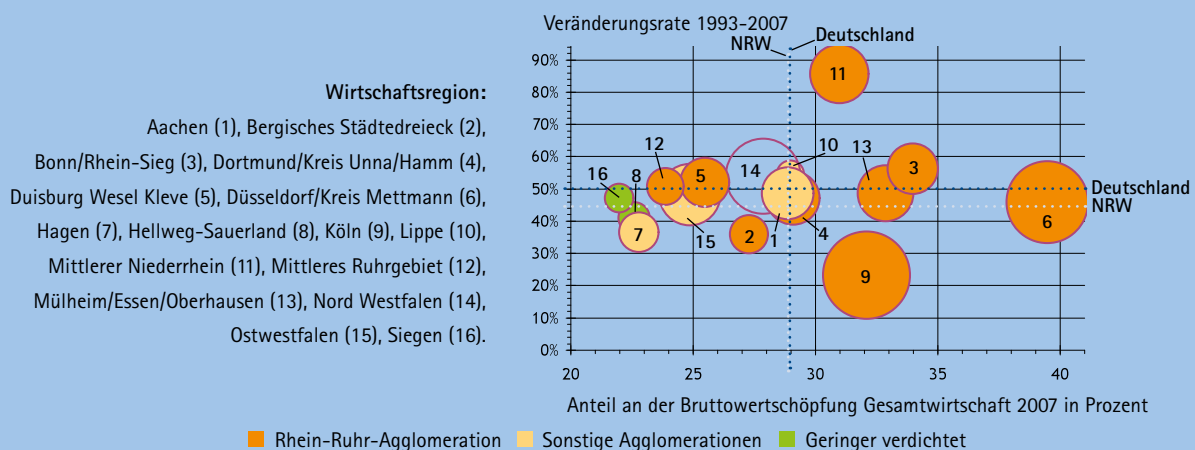
der Rhein-Ruhr-Agglomeration verbessern. Der übrige Kern bleibt aber weiterhin unter dem Landesdurchschnitt. In Köln und vor allem in Bonn/Rhein-Sieg ist die Wertschöpfung sogar gesunken, was bundesweit ansonsten nur noch in der Wirtschaftsregion Offenbach geschehen ist. Alle anderen Regionen außerhalb des Ballungsraumes haben, mit Ausnahme von Aachen, auch in den letzten Jahren ein überdurchschnittliches Wachstum erreicht (Abbildung 17).

Verglichen mit dem Verarbeitenden Gewerbe haben sich die Finanz- und Unternehmensdienstleister in NRW relativ gut im Wettbewerb behaupten können. Ihre Wertschöpfung ist im untersuchten Zeitraum mit plus 45,7 Prozent fast genauso stark gestiegen wie im Bundesdurchschnitt (plus 50,4 Prozent). Die Zunahme innerhalb NRWs ist zudem recht ausgeglichen. Die meisten Wirtschaftsregionen liegen nahe beim NRW- und damit beim Bundesdurchschnitt.

Bei dieser landesweit einheitlichen Entwicklung gibt es aber zwei Ausnahmen. Positiv fällt die Region Mittlerer Niederrhein auf (Abbildung 18). Ihre Wachstumsrate von plus 85 Prozent gehört auch bundesweit zur Spitze und übertrifft selbst Regionen wie München oder Nürnberg (plus 67 beziehungsweise plus 76 Prozent), die beide zu den dynamischsten Regionen Westdeutschlands gehören. Ganz anders dagegen die Entwicklung in der Region Köln. Mit Ausnahme von Berlin (plus 16 Prozent) gibt es keine Wirtschaftsregion in Deutschland, in der das Wachstum der Finanz- und Unternehmensdienstleister schwächer ausgefallen ist. Mit plus 23 Prozent ist der Zuwachs in der Region Köln um über die Hälfte kleiner als in NRW oder in Deutschland insgesamt ausgefallen. Bundesweit lässt sich beobachten, dass die Zentren der großen Verdichtungsräume in Deutschland, bis auf wenige Ausnahmen wie Nürnberg, beim Wachstum der Finanz- und Unternehmensdienstleister eher mittelmäßig bis ungünstig abschneiden.

Das unterdurchschnittliche Wachstum der Rhein-Ruhr-Agglomeration kommt schließlich auch durch den Beitrag dieser Region zur gesamten Wertschöpfung des Landes zum Ausdruck, der nicht unbedingt der Bedeutung entspricht, die bei der Größe und der Spezialisierung dieser Regionen mit den Finanz- und Unternehmensdienstleister üblicherweise verbunden wird. Tatsächlich tragen die Regionen Nord Westfalen und Ostwestfalen (in diesem Wirtschaftsbereich) fast genauso viel zur Wertschöpfung des Landes bei wie die Regionen Köln, Düsseldorf/Kreis Mettmann oder gar Bonn/Rhein-Sieg. Im Zeitraum 1993 bis 2007 entspricht

Abb. 18: Bedeutung der Finanz- und Unternehmensdienstleister



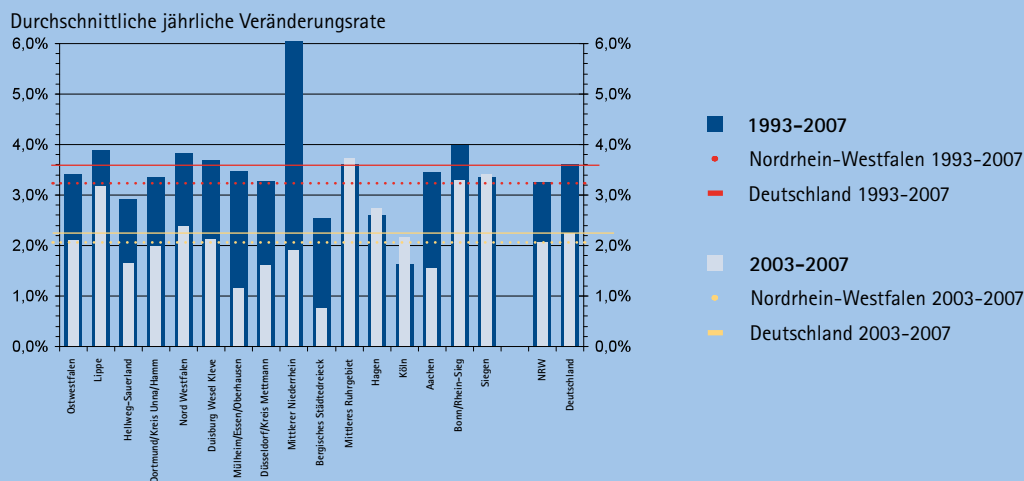
der jährliche Zuwachs der Wertschöpfung in Nord Westfalen mit 1,15 Milliarden Euro fast exakt dem Wert der Region Düsseldorf/Kreis Mettmann von 1,2 Milliarden Euro. Ebenso trägt die Wirtschaftsregion Mittlerer Niederrhein genauso viel zum Wachstum der Wertschöpfung in NRW bei wie die Region Köln, obgleich die Region Mittlerer Niederrhein nur halb so groß ist.

In den Jahren nach 2003 hat sich das starke Wachstum der Finanz- und Unternehmensdienstleister insgesamt etwas abgeschwächt, ohne dass sich aber etwas an dem geringfügigen Abstand Nordrhein-Westfalens zum Bund verändert hätte (Abbildung 19). Innerhalb von NRW haben sich die beiden auffälligen Entwicklungen – Mittlerer Niederrhein einerseits, Köln andererseits – normalisiert und dem landesweiten Durchschnitt angenähert. Stark verbessert haben sich die beiden Wirtschaftsregionen Mittleres Ruhrgebiet und Bonn/Rhein-Sieg. Auch Siegen und Lippe übertreffen eindeutig den Bundesdurchschnitt. Wie schon für den Gesamtzeitraum 1993 bis 2007, schneidet die Rhein-Ruhr-Agglomeration auch in den letzten Jahren insgesamt eher ungünstig ab.

Bei den Öffentlichen und Persönlichen Dienstleistungen bestehen zwischen NRW und Deutschland insgesamt nur geringe Unterschiede. Sowohl im gesamten Zeitraum 1993 bis 2007 als auch in den letzten Jahren 2003 bis 2007 liegt die Zuwachsrate nur knapp unter dem Bundesdurchschnitt. Wie Abbildung 13 zeigt, hat sich der Zuwachs an Wertschöpfung seit 2003 erheblich verringert. Statt einer jährlichen Veränderungsrate von plus 2,2 Prozent (für den Gesamtzeitraum) konnte in den letzten Jahren lediglich ein Zuwachs von jährlich plus 0,8 Prozent erreicht werden.

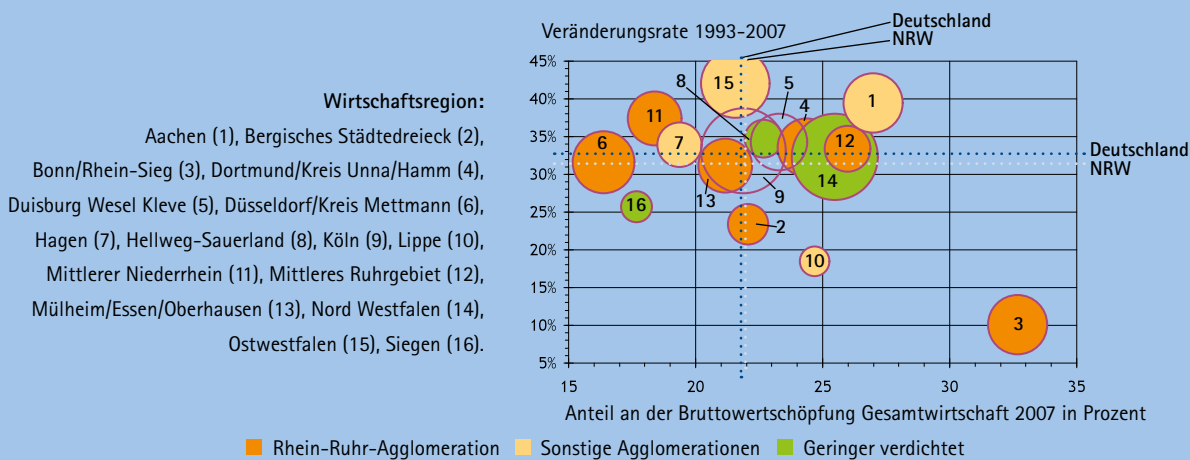
Innerhalb von NRW weichen die einzelnen Wirtschaftsregionen nur geringfügig vom allgemeinen Trend für NRW und Deutschland ab (Abbildung 20). Die auffälligste Ausnahme stellt die Region Bonn/Rhein-Sieg dar. Hier ist die Wertschöpfung, über den gesamten Zeitraum von 15 Jahren gesehen, lediglich um plus 10 Prozent gestiegen, allerdings bei einem überdurchschnittlich hohen Anteil von über 32 Prozent. Eine ähnliche Entwicklung lässt sich sonst in Deutschland nur noch in Bremen beobachten (plus 10 Prozent).

Abb. 19: Entwicklung der Finanz- und Unternehmensdienstleister



Quelle: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder; eigene Schätzungen. Alle Werte sind als Durchschnitt aus dem jeweiligen Jahres- und Vorjahreswert berechnet.

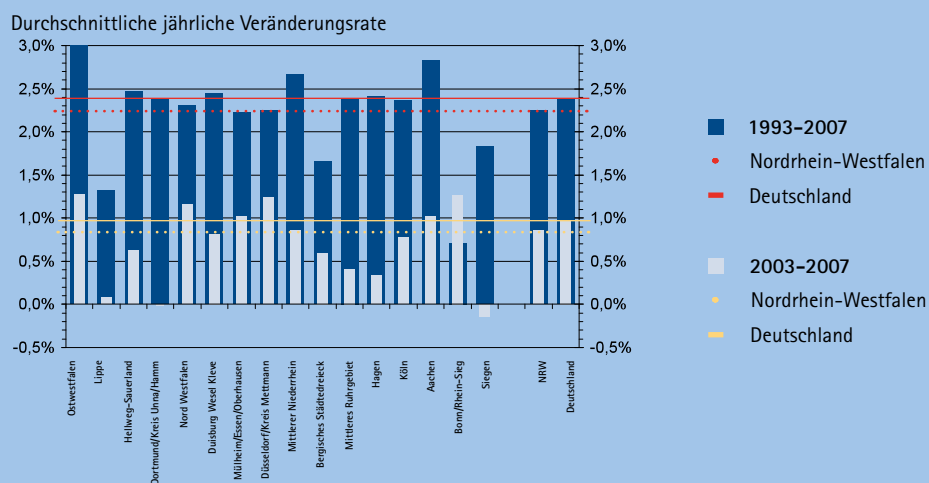
Abb. 20: Bedeutung der Öffentlichen und Persönlichen Dienstleistungen



Quelle: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder; eigene Berechnungen. Alle Werte sind als Durchschnitt aus dem jeweiligen Jahres- und Vorjahreswert berechnet.

Eine weitere Ausnahme ist die Wirtschaftsregion Lippe. Ihr Wachstum ist mit plus 18,4 Prozent zwar besser als in Bonn/Rhein-Sieg, aber nur halb so groß wie im Bundesdurchschnitt. Darüber hinaus ist Lippe insofern noch bemerkenswert, als dass sich die ungünstige Entwicklung auch in den letzten Jahren nicht verbessert hat. Dort, nicht anders als in einigen anderen Wirtschaftsregionen wie Siegen, Dortmund/Kreis Unna/Hamm und Hagen auch, ist die Wertschöpfung seit 2003 nicht mehr gewachsen. Bundesweit ist diese Stagnation eher selten. Insgesamt hatten nur acht von 80 Regionen einen Zuwachs von unter 0,5 Prozent pro Jahr. In Bonn/Rhein-Sieg dagegen hat sich die Lage in den letzten Jahren wieder stabilisiert. Seit Anfang dieses Jahrzehnts hat die Wertschöpfung bei den Öffentlichen und Persönlichen Dienstleistungen sogar überdurchschnittlich zugenommen (Abbildung 21). •

Abb. 21: Entwicklung der Öffentlichen und Persönlichen Dienstleistungen



Quelle: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder; eigene Schätzungen. Alle Werte sind als Durchschnitt aus dem jeweiligen Jahres- und Vorjahreswert berechnet.

Der Bericht aus der Wirtschaftsregion Aachen

Die Situation in der Wirtschaftsregion

Die Region Aachen liegt zentral in Westeuropa im Dreiländereck Deutschland/Niederlande/Belgien und bildet das Tor zu den Benelux-Staaten. Sie verbindet die europäischen Entscheidungszentralen. Die Region profitiert von der im Osten liegenden Medienmetropole Köln und dem Finanz- und Dienstleistungszentrum im nördlichen Düsseldorf. Die kreisfreie Stadt Aachen sowie die Kreise Aachen, Düren, Euskirchen und Heinsberg mit insgesamt 46 Städten und Gemeinden gehören zur Wirtschaftsregion Aachen. Auf einer Fläche von 3.526 Quadratkilometern leben 1,3 Millionen Einwohner. 2009 schließen sich die kreisfreie Stadt Aachen und die kreisangehörigen Gemeinden des Kreises Aachen zur StädteRegion Aachen mit 570.000 Einwohnern zusammen. Sie will damit ihre Wettbewerbsfähigkeit verbessern. Zusammen mit

niederländischen und belgischen Landesteilen bildet die Region Aachen die Euregio Maas-Rhein. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur sichert die schnelle Erreichbarkeit der bedeutenden europäischen Wirtschaftsmetropolen Brüssel, Paris, London und Amsterdam auf allen Verkehrswegen. Durch die Erweiterung des europäischen Wirtschaftsraumes nach Osten sind die Wirtschaftsbeziehungen intensiver geworden und die Verkehrsströme in diese Richtung nehmen weiter zu. Bis 2015 wird sich Prognosen zufolge der Transitverkehr Richtung Osten vervierfachen. Für die Transitverkehre nach Osteuropa werden die beiden Seehäfen Rotterdam und Antwerpen immer bedeutender. Besonders die Aachener Wirtschaftsregion wird einen Teil dieser Verkehrszuwächse aufnehmen müssen.

Der europäische Hochgeschwindigkeitszug Thalys.





Die Bundesautobahnen der Region Aachen (A 4 und A 44) stoßen aber bereits heute schon an ihre Kapazitätsgrenzen. Besonders kritisch nimmt sich die Situation bei der A 4 aus. Sie ist Teil der bedeutenden europäischen Transportkorridore, die insbesondere die Benelux-Staaten, Frankreich und Großbritannien mit dem südlichen und östlichen Mitteleuropa verbinden. Schon heute werden etwa 30 Prozent des gesamten deutschen Außenhandels mit den Benelux-Staaten und Frankreich über diese Autobahn abgewickelt. Die starke Beanspruchung der A 4 wird also insbesondere durch den Güterverkehr verursacht. Belastend kommt hinzu, dass dieser Autobahnabschnitt täglich von Pendlern zwischen Aachen und Köln stark in Anspruch genommen wird. Die A 4 zwischen Aachen und Köln muss unverzüglich sechsspurig ausgebaut werden. Auch die A 44 zwischen dem Autobahnkreuz Aachen und der Anschlussstelle Alsdorf wird in den nächsten Jahren laut Prognosen an ihre Belastungsgrenzen stoßen. Hier ist ebenfalls ein Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Aachen und Alsdorf auf sechs Spuren erforderlich.

Außerdem ist der Ausbau der Bundesstraßen für die Verbesserung der Standortsituation der Wirtschaft in der Region unabdingbar, beispielsweise der Bau der B 258n zwischen Aachen-Richterich und der Bundesgrenze mit Anschluss an den Parkstad Buitenring auf niederländischer Seite oder auch der Bau der B 56n als Verlängerung der A 46. Ihr Anschluss an das niederländische Fernstraßennetz über die A 2 ist im Hinblick auf die günstige Lage des Kreises Heinsberg zwischen den Wirtschaftszentren von Rhein und Maas besonders wichtig.

Verschieden schnelle Verkehre separieren

Die Region Aachen ist angeschlossen an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Sowohl Thalys als auch ICE halten in Aachen und verbinden die Region mit den europäischen Metropolen. Schnelle Reise- und Transportzeiten sind eine Grundvoraussetzung für ein konkurrenzfähiges Angebot

der Schiene. Das Zusammentreffen verschieden schneller Verkehre, zum Beispiel von Hochgeschwindigkeits-, Güter- und Nahverkehren auf ein und demselben Fahrweg, vermindert die Leistungsfähigkeit solcher Strecken, und es kommt zu Beeinträchtigungen im Fahrplan. Der Streckenabschnitt Aachen–Düren stößt an seine Kapazitätsgrenzen. Er ist zum Nadelöhr insbesondere für den internationalen Schienenverkehr geworden. Der gesamte Schienenabschnitt zwischen Aachen und Köln gehört zu den am stärksten belasteten Strecken im Rheinland. Das Leistungsvermögen jeder einzelnen Verkehrsart könnte erheblich verbessert werden, wenn Schienenfracht-, Hochgeschwindigkeits- und Nahverkehrsnetze separiert werden. Die Entmischung des Schienenverkehrs zwischen Aachen und Köln und der Bau eines dritten durchgängigen Schienenstrangs zwischen Aachen und Düren sind dringend erforderlich.

Hochgeschwindigkeitsnetz ausbauen, Eisernen Rhein reaktivieren

Der Ausbau des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes für den Schienenpersonenverkehr auf separaten Schienensträngen muss vorangetrieben werden, um eine schnellere Verbindung der europäischen Metropolen miteinander zu erreichen. Gerade der Vernetzung der europäischen Metropolen kommt im Rahmen des europäischen Binnenmarktes große Bedeutung zu. Der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes kann Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern.

Der Schienenkorridor Antwerpen–Ruhrgebiet könnte in Verbindung mit dem „Eisernen Rhein“ zu einem Rückgrat für den internationalen West–Ost–Verkehr werden und in dieser Eigenschaft die vorhandenen Straßen- und Schienennetze entlasten. Die Zunahme im Güterverkehr macht eine Reaktivierung der Strecke dringend erforderlich. Die historische Trasse des Eisernen Rheins von Antwerpen nach Duisburg würde die Verbindung auch erheblich kürzer machen.

Über den Flughafen Maastricht-Aachen und die großen internationalen Flughäfen Köln, Düsseldorf, Frankfurt und Brüssel ist die Region an den Luftverkehr angeschlossen. Der Flughafen Lüttich ist ein bedeutender Frachtflughafen. Lüttich, zweitgrößter Binnenhafen in Europa, liefert der Region den Anschluss an den Seeverkehr.

Das Produzierende Gewerbe

Das Produzierende Gewerbe in der Region Aachen ist mit einem Gesamtumsatz von 16,5 Milliarden Euro und einer überdurchschnittlich hohen Exportquote von 43,9 Prozent sehr leistungsstark. Dabei sind die stärksten Branchen das Papiergewerbe, der Maschinenbau, das Ernährungsgewerbe, die Chemische Industrie, die Metallerzeugung und -bearbeitung sowie die Gummi- und Kunststoffwarenhersteller. Zu den bedeutendsten Unternehmen in der Wirtschaftsregion gehören Zentis, Lindt & Sprüngli, Philips, Continental, Grünenthal, Saint Gobain, Aixtron, Smurfit Kappa, SIG Combibloc und Procter & Gamble.

Das erste grenzüberschreitende Gewerbegebiet Avantis in Heerlen/Aachen wird gegenwärtig zu einem Energiecluster ausgebaut. Hier befindet sich auch das World Trade Center Heerlen Aachen, das als Sprungbrett den Unternehmen den Markteintritt in die Nachbarländer erleichtert.

Überblick Dienstleistungssektor

Der Dienstleistungssektor trägt 70,6 Prozent zur Bruttowertschöpfung in der Region Aachen bei und zählt zu den wichtigsten Standortfaktoren. Die stärksten Dienstleistungsbeiriche sind die Forschung und Entwicklung, die technischen Ingenieure, die Gesundheitswirtschaft, die Logistik und der Tourismus. Bedeutsam sind auch: die unternehmensbezogenen Dienstleister, die Banken und Versicherungen (zum Beispiel AachenMünchener Versicherung) und die Software- und IT-Branche.

Die Unternehmen kooperieren insbesondere in den Bereichen der Kfz-Zulieferindustrie, den Life Sciences und im Umfeld von Papier- und Kunststoffindustrie mit den Unternehmen der entsprechenden Branchen. Die Kooperationen haben ein dichtes Netz lokaler und regionaler Verflechtungen erzeugt.

Stand Gewerbeflächen 2009

Laut Gewerbeflächenmonitoring 2009 stehen in den 46 Kommunen in der Region Aachen 226 Gewerbe- und Industriegebiete mit einer Nettofläche von 5.643 Hektar zur Verfügung. Davon sind 1.461 Hektar frei und weniger als die Hälfte davon, 593 Hektar, sofort verfügbar. Eine gute Flächenverfüg-

Volkswirtschaftliche Analyse der Region in Kürze

In Rahmen der Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung NRW wurden von Professor Dr. Bade im zweiten Schritt die 16 Regionen untersucht. Die ausführliche Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung der Region ist Bestandteil des Ergänzungsbands zum Fachbeitrag (auf CD). Die Ergebnisse für die Wirtschaftsregion Aachen in Kürze:

- Im Durchschnitt der letzten 15 Jahre zählte die Wirtschaftsregion Aachen zu den wachstumsstarken Wirtschaftsregionen Nordrhein-Westfalens. Zuletzt blieb die Zunahme des Bruttoinlandsprodukts allerdings hinter dem Landes- und Bundesdurchschnitt zurück. Die Erwerbstätigenproduktivität liegt unter den jeweiligen Mittelwerten in Land und Bund.
- Die Zahl der Erwerbstätigen stieg im Landesvergleich nur in der Wirtschaftsregion Bonn/Rhein-Sieg noch etwas stärker als in der Region Aachen. Zwischen 1993 und 2007 war die Zunahme der Arbeitslosenquote etwas höher als im Landes-, allerdings deutlich geringer als im Bundesdurchschnitt.
- In keiner anderen Wirtschaftsregion Nordrhein-Westfalens sind die Arbeitskosten so verhalten gestiegen wie in Aachen. Gemessen in Lohnstückkosten, erhöhte sich die Wettbewerbsposition der Region in den letzten 15 Jahren gegenüber der Landesebene in-

folge der moderaten Zunahme der Arbeitskosten.

- Der Anteil der Öffentlichen und Persönlichen Dienstleistungen an der regionalen Wertschöpfung ist in der Region Aachen deutlich größer als in Land und Bund. Die Zunahme der Wertschöpfung lag im Dienstleistungssektor deutlich über dem jeweiligen Durchschnittswert für die regionale Gesamtwirtschaft. Das Verarbeitende Gewerbe legte ebenfalls zu. Alle drei Dienstleistungsabteilungen und das Verarbeitende Gewerbe sind zwischen 1993 und 2007 stärker gewachsen als im landesweiten Durchschnitt. Im Baugewerbe war die Entwicklung sogar besser als in Land und Bund. Mit Ausnahme des Baugewerbes schwächte sich das Wachstum der Wertschöpfung in allen Wirtschaftsabteilungen in den letzten fünf Jahren ab. Im Bereich Öffentliche und Persönliche Dienstleistungen und im Baugewerbe wurde der Landesdurchschnitt übertroffen.

barkeit gibt es entlang der Bundesautobahn A 46, im Nordkreis Aachen sowie im Nordkreis Euskirchen. Wenige Flächen stehen dagegen rund um die Stadt Düren sowie im westlichen Teil des Kreises Heinsberg bereit.

Rohstoffsituation in der Region

Die Region Aachen verfügt über ein großes Angebot an oberflächennahen, energetischen und nichtenergetischen Rohstoffvorkommen. Hier sind zunächst die Braunkohlegebiete Inden, Hambach sowie die Ausläufer des Abbaugebietes Garzweiler zu nennen, die planerisch im Braunkohleplan gesichert sind. In der Wirtschaftsregion finden sich auch zahlreiche Abgrabungs- und Potenzialflächen für Kies und Sand. Dies ist ein wichtiger Rohstoff für das Baugewerbe, insbesondere für den Hoch- und Tiefbau. Schwerpunkt der Vorkommen sind der Nordkreis Düren und der Kreis Heinsberg, aber auch der Kreis Aachen. Rund um Herzogenrath sowie um Weilerswist werden darüber hinaus Quarzsande gewonnen, insbesondere für die Industrie.

Eine exzellente Forschungsregion

Jeder zehnte Forscher in Deutschland arbeitet in der Region Aachen. Die 13 Kompetenznetze, in denen Hochschulen, Forschungseinrichtungen, Start-ups und Unternehmen mit Weltruf engagiert sind, und eine geschickte Ansiedlungspolitik haben in der Region ein Innovationsklima geschaffen, das Produkte und Dienstleistungen von Weltniveau hervorbringt. Die Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen (RWTH), einzige technische Exzellenz-Universität nördlich des Mains und gleichzeitig größte technische Universität Westeuropas, das Forschungszentrum Jülich GmbH als größte Großforschungseinrichtung in Deutschland und die Fachhoch-

schule Aachen bilden ein großes wissenschaftliches Potenzial. Zusammen mit vier Fraunhofer-Instituten sowie diversen Forschungs- und Entwicklungslabors großer Unternehmen schaffen sie eine Forschungsdichte und Themenvielfalt, wie sie in kaum einer anderen Region Europas zu finden sind. An der RWTH studieren über 31.000 Studenten mit Schwerpunkt in den Fachbereichen Maschinenbau, Elektrotechnik, Medizin, Werkstoffwissenschaften, Informatik, Nachrichtentechnik, Kunststofftechnik und Umwelttechnik. An der RWTH forschen und lehren rund 450 Professoren an 260 Instituten und Lehrstühlen.

An der Fachhochschule Aachen studieren inklusive ihrer Abteilung in Jülich rund 8.000 Studenten in 30 Studienrichtungen. 220 Professoren und 170 Forschungslaboratorien beschäftigen sich mit den wissenschaftlichen Schwerpunkten Maschinenbau, Bauingenieurwesen, Elektrotechnik, Nachrichtentechnik, Raumfahrttechnik, Chemie- und Biotechnik sowie Medizintechnik.

Im Forschungszentrum Jülich arbeiten rund 4.400 Angestellte, davon rund 1.200 Wissenschaftler. Diese forschen in den Bereichen Information, Energie und Umwelt, Gesundheit und Schlüsseltechnologien. Die starke wissenschaftliche Tradition fördert die Innovationskraft technologieorientierter Unternehmen ungemein. Um die Umsetzung von Forschungsergebnissen in neue Produkte und Verfahren sowie den wirtschaftspolitischen Strukturwandel zu fördern, unterstützen 13 Technologie- und Servicezentren sowie ein Netz von beruflichen Bildungszentren für die Qualifikation von Facharbeitern, Technikern und Meistern die Unternehmen der Aachener Region.

Die Technologiezentren betreuen auf etwa 100.000 Quadratmetern Betriebsfläche rund 510 Unternehmen, die gemeinsam mit direkt benachbarten Unternehmen rund 5.600 neue Arbeitsplätze schufen. •

Was die Region fordert

Die fünf zentralen Forderungen der Region Aachen zum LEP 2025:

1. Zeitnaher und wirtschaftsorientierter Ausbau der regionalen, nationalen und internationalen Straßenwege (A 4 und A 44, B 258n und B 56n).
2. Optimierung des Schienennetzes auf den Personenbeförderungs- und Schienenfrachtwegen durch Erweiterung des vorhandenen Netzes und Reaktivierung international bedeutender Frachtrecken (Bau eines dritten, durchgängigen Schienenstrangs zwischen Aachen und Düren, Reaktivierung des Eisernen Rheins).

3. Zusätzliche, verkehrsgünstige und auf die unterschiedlichen Marktbedürfnisse der Unternehmen zugeschnittene Gewerbe- und Industrieflächen.
4. Schutz der vorhandenen Gewerbe- und Industriegebiete vor heranrückenden Nutzungen, die Nutzungsrechte der Eigentümer beschränken (§ 50 Bundesimmissionsschutzgesetz).
5. Weitreichende Sicherung der Abgrabungspotenziale für energetische und nichtenergetische Rohstoffvorkommen (Braunkohlegebiete Inden, Hambach sowie Ausläufer von Garzweiler, außerdem der Kies-, Sand- und Quarzsandabbau).

Der Bericht aus der Wirtschaftsregion Bergisches Städtedreieck

Die Situation in der Wirtschaftsregion

Das Bergische Städtedreieck bezeichnet die Wirtschaftsregion der Städte Wuppertal, Solingen und Remscheid. Sie ist eine der ältesten Industrieregionen Deutschlands. Seit der Industrialisierung im 19. Jahrhundert bildet die mittelständisch strukturierte Industrie die Basis der regionalen Wirtschaft. Auch heute noch hat die Industrie im Städtedreieck einen über dem Landesdurchschnitt liegenden Anteil an der regionalen Bruttowertschöpfung. Die Industrie bildet auch den Nährboden für die zahlreichen industrienahen Dienstleistungen, die an Bedeutung gewinnen.

Seit 1990 verläuft die wirtschaftliche Entwicklung unbefriedigend. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist von 259.000 auf unter 200.000 gesunken. Die Zahl der Industriebeschäftigten hat sich fast halbiert.

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Produzierenden Gewerbe ist seit 1990 um zirka 64.000 Beschäftigte zurückgegangen. Die Zahl der Beschäftigten im Dienstleistungssektor hat aber lediglich um 6.300 zugenommen. Der Dienstleistungssektor konnte den Verlust industrieller Arbeitsplätze nicht annähernd ausgleichen. Die Industrie verliert ihren Stellenwert dadurch aber nicht. Die Industrie ist weiter eine Basis für den Dienstleistungssektor. Namentlich die produktionsorientierten Dienstleister sind abhängig von der Industrie. Die Dienstleistungen tragen im Bergischen Städtedreieck mittlerweile fast zwei Drittel zur gesamten Wertschöpfung in der Region bei. 1991 waren es noch 53 Prozent. Im Vergleich zu den anderen Regionen Nordrhein-Westfalens ist der bergische Dienstleistungssektor jedoch unterrepräsentiert.

Die Wuppertaler Schwebebahn — Symbol einer der ältesten Industrieregionen Deutschlands.





Das Bergische Städtedreieck ist eine Region mit einem besonderen Entwicklungsbedarf. Im Rahmen der Regionale 2006 wurden einige Projekte der Stadtentwicklung mit Erfolg umgesetzt, andere wurden geplant und teilweise umgesetzt. Mit der von den drei Städten, den drei Sparkassen und der Industrie- und Handelskammer getragenen Bergischen Entwicklungsagentur werden diese Projekte und auch neue Konzepte weiterverfolgt. Die Landesregierung hat die Probleme und den Entwicklungsbedarf der Region erkannt und misst inzwischen dem Städtedreieck Wuppertal-Solingen-Remscheid die gleiche Förderwürdigkeit bei, die in der Vergangenheit nur dem Ruhrgebiet zuerkannt wurde.

Mangel an großen Gewerbeflächen

Aufgrund der Topographie und der gewachsenen Struktur mangelt es in der Region an großen und zusammenhängenden Gewerbeflächen. Wo es sie gibt, bestehen zum Teil hohe Auflagen, die Nutzungen der Flächen für bestimmte Branchen erschweren oder unmöglich machen. Dies hat in der Vergangenheit immer wieder zur Abwanderung von erweiterungswilligen Betrieben in andere Regionen geführt. Oft befindet sich das Gewerbe in alten, gewachsenen Strukturen und ungünstigen Gemengelagen mit Wohnbebauung. Konflikte sind an diesen Standorten vorprogrammiert, Erweiterungen kaum möglich.

Die ungünstige Topographie macht die Erschließung von neuen Gewerbeflächen relativ kostspielig. Die Kommunen im Bergischen Städtedreieck versuchen, diese Kosten in den Preisen für Gewerbeflächen unterzubringen, was im Vergleich zu Nachbarregionen mit günstigeren Bedingungen zu enormen Preisunterschieden führt und Ansiedlungschancen schmälert.

Übergreifende Gewerbeflächenkonzepte in Ansätzen

In der Region fehlt es an einem gemeinsamen Gewerbeflächenkonzept. Positive Ansätze einer verstärkten Kooperation auf diesem Gebiet zeigen sich mit einem gemeinsamen Stand auf der Expo Real in München sowie einer gemeinsamen In-

ternetpräsenz zur Vermarktung von Gewerbeflächen im Bergischen Städtedreieck.

Wuppertal und Solingen sind mit großen und neu erschlossenen Gewerbegebieten relativ gut aufgestellt, in Remscheid aber gibt es ein Defizit an solchen Angeboten. In der Vergangenheit sind dort die Pläne zur Ausweisung von großen und zusammenhängenden Gewerbeflächen aus verschiedenen Gründen immer wieder gescheitert. Eine Lösung dieser Problematik könnte ein interkommunaler Gewerbeflächenpool sein. Hier könnten die bergischen Städte Wuppertal, Solingen und Remscheid eine strategische Partnerschaft eingehen und ihre Gewerbeflächen gemeinsam vermarkten.

Hilfe durch Gewerbeflächenmonitoring

Die Landesplanung sollte neue Instrumente der Flächenmobilisierung zulassen, damit Kommunen wie Remscheid die Lösung ihrer Gewerbeflächenprobleme ermöglicht wird. Aus Sicht der Wirtschaft ist ein Gewerbeflächenmonitoring notwendig, das alle Kommunen verpflichtet, die verfügbaren Flächen für jedermann einsehbar im Internet darzustellen und so zu planen, dass jederzeit ein ausreichender Puffer an Gewerbeflächen vorhanden ist, aus denen Um- oder Ansiedlungswünsche der Unternehmen bedient werden können. Die Restriktionen bei den neuen Gewerbeflächen machen den Erhalt und die Weiterentwicklung dezentraler Gewerbestandorte noch bedeutsamer. Auch Handwerksbetriebe und ähnliche inhabergeführte Unternehmen setzen auf angestammte Standorte und die verbrauchernahe Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen.

Schwacher Arbeitsmarkt

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist im Städtedreieck Wuppertal-Solingen-Remscheid im Zeitraum von 2000 bis 2007 um 11,9 Prozent gesunken. Im Produzierenden Gewerbe wurden überdurchschnittlich viele Arbeitsplätze abgebaut. Der Rückgang im sekundären Sektor beläuft sich auf 18,5 Prozent. Auch im Dienstleistungssektor einschließlich des Handels ist die Beschäftigtenzahl um 7,1 Prozent zurückgegangen. Die Region schneidet bei der

Beschäftigtenentwicklung somit schlechter ab als das Land Nordrhein-Westfalen. Zwar hat sich die Zahl der Beschäftigten in Nordrhein-Westfalen innerhalb von sieben Jahren um 4,1 Prozent verringert, der Dienstleistungssektor konnte jedoch einen Beschäftigungszuwachs von 3,7 Prozent erzielen.

Die Arbeitslosenquote, bezogen auf alle zivilen Erwerbspersonen, lag im September 2008 in der Wirtschaftsregion bei 10,3 Prozent und damit gut 2 Prozentpunkte höher als in Nordrhein-Westfalen (8,2 Prozent). Während die Arbeitslosenquoten in Remscheid (8,1 Prozent) und Solingen (8,6 Prozent) ungefähr dem Landesdurchschnitt entsprechen, ist sie in Wuppertal mit 11,8 Prozent überdurchschnittlich hoch. Die Zahl der bei den Arbeitsagenturen gemeldeten offenen Stellen ging im Bergischen Städtedreieck im Jahresvergleich um ein Sechstel, auf rund 6.200 zurück.

Handwerk stabilisiert die Region

Das Handwerk nimmt wichtige Funktionen als ortsnahe Versorgung mit Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs wahr. Die handwerklichen Zulieferunternehmen in der Region besitzen eine herausragende Position. Auf dem Arbeits- und Ausbildungsstellenmarkt ist das Handwerk ein stabilisierender Faktor. In den 6.800 Unternehmen des Handwerks finden 38.000 Menschen einen Arbeitsplatz. Mehr als 2.700 junge Menschen in der Region absolvieren eine handwerkliche Ausbildung. Im Jahr 2008 hat das Handwerk seine Ausbildungsleistungen erneut steigern können. Mit knapp 900 neuen Verträgen wurde das sehr gute Vorjahresergebnis noch einmal um 2,2 Prozent übertroffen.

Die Region ist über die Autobahnen A 1, A 3 und A 46 sehr gut an das Bundesfernstraßennetz angebunden. Die A 43 und die A 535 sind gute Verbindungen in das benachbarte Ruhrgebiet. Eine Vielzahl von Bundes- und Landesstraßen ergänzt diese Infrastruktur. Doch diese auf den ersten Blick beeindruckende Zahl kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass es an einigen Punkten Mängel und Lücken gibt, die beseitigt werden müssen. Neben dem notwendigen Lückenschluss darf auch der Erhalt bestehender Straßen nicht länger vernachlässigt werden. Auch hier besteht in der Region ein hoher Bedarf, insbesondere bei den Landes- und Kommunalstraßen.

Vordringliche Verkehrsprojekte

Eines der wichtigsten bergischen Verkehrsprojekte ist die Fertigstellung der Wuppertaler Südtangente zwischen der A 46 und der A 1. Nachdem im Jahr 2006 der Tunnel Burgholz fertig gestellt wurde, muss jetzt endlich die völlig marode und überlastete Parkstraße (L 419) ausgebaut und über eine neue Anschlussstelle an die A 1 angebunden werden. Das Projekt ist im Landesstraßenbedarfsplan mit Dringlichkeitsstufe 1 enthalten und auch im Landesstraßenausbaugesetz aufgeführt. Für den ersten Abschnitt zwischen Lichtscheid und Erbschlö soll in Kürze der Vorentwurf fertig sein. Bereits 2011 soll mit dem Bau begonnen werden. Die Finanzierung für den zweiten Abschnitt einschließlich des direkten Anschlusses an die A 1 ist noch nicht gesichert.

Solingen muss besser an die A 3 angeschlossen werden. Die derzeitige B 229 zwischen dem Anschluss Solingen und Solingen-Landwehr ist chronisch überlastet. Seit langem ist daher geplant, den Verkehr ab Solingen-Landwehr über eine

Volkswirtschaftliche Analyse der Region in Kürze

In Rahmen der Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung NRW wurden von Professor Dr. Bade im zweiten Schritt die 16 Regionen untersucht. Die ausführliche Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung der Region ist Bestandteil des Ergänzungsbands zum Fachbeitrag (auf CD).

Die Ergebnisse für die Wirtschaftsregion Bergisches Städtedreieck in Kürze:

- Bezogen auf den Zeitraum 1993 bis 2007 gehört die Wirtschaftsregion Bergisches Städtedreieck zu den wachstumsschwachen Wirtschaftsregionen in Nordrhein-Westfalen.
- Die Beschäftigungssituation entwickelte sich ungünstig. Neben einem deutlichen Rückgang der Zahl der Erwerbstätigen, wurde auch ein im Vergleich zu Land und Bund überdurchschnittlicher Anstieg der Arbeitslosenquote verzeichnet.
- Die Arbeitskosten sind stärker gestiegen als im Durchschnitt in Land und Bund. Gleichzeitig hat aber auch die Erwerbstätigenproduktivität relativ stark zugenommen. Damit reduzierten sich die Lohnstückkos-

ten zwischen 1993 und 2007 in gleicher Größenordnung wie in Land und Bund.

- Das Verarbeitende Gewerbe ist stark vertreten, obwohl die Dienstleistungsbereiche zwischen 1993 und 2007 stärker als die anderen Wirtschaftsabteilungen gewachsen sind. Im Vergleich zum jeweiligen Landes- und Bundesdurchschnitt entwickelte sich im Analysezeitraum und in den letzten Jahren nur das Baugewerbe günstig. Die Wettbewerbsposition aller anderen Wirtschaftsbereiche hat sich dagegen eher verschlechtert. Das Verarbeitende Gewerbe expandierte zuletzt stärker und konnte die Wachstumsdifferenz zu Land und Bund insgesamt etwas reduzieren.

B 229n zum Autobahnkreuz Langenfeld zu führen. An der Kreuzung Landwehr soll die B 229n an die ebenfalls zu bauende L 405n (Verlängerung Viehbachtalstraße) angebunden werden. Die B 229n ist im Bundesverkehrswegeplan allerdings nur als „Weiterer Bedarf“ enthalten. Immerhin ist die L 405n im neuen Landesstraßenbedarfsplan wieder mit Dringlichkeitsstufe 1 aufgeführt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung für das Gesamtprojekt hat begonnen und der Landesbetrieb Straßenbau NRW wird in Kürze verschiedene Trassenvarianten für die B 229n untersuchen. In Remscheid sind in den vergangenen Jahren dringend notwendige Verbesserungen der Straßeninfrastruktur fertig gestellt worden. Aus Sicht der Wirtschaft muss jetzt vor allem die Anbindung Remscheids an das bergische Umland verbessert werden. Hierzu gehören der Bau der Ortsumgehung Bergisch Born, der B 237 Bergisch Born-Hückeswagen und der Südumgehung Remscheid-Lennep.

Die Region ist über Autobahnen hervorragend an den Luftverkehr angebunden. Die Flughäfen in Düsseldorf, Köln und Dortmund sind gut zu erreichen.

Rohstoffsicherheit für Kalksteinindustrie

Abbauwürdige Kalksteinlagerstätten befinden sich im äußeren Westen Wuppertals, in Angrenzung an das Zentrum des Kalksteinabbaus in Wülfrath. Charakteristisch für die Kalksteinindustrie sind hohe Umweltschutzaufgaben. Aus ihnen resultieren regelmäßig hohe Investitionen in Umweltschutzmaßnahmen und emissionsmindernde Technologien. Hoher Investitionsaufwand bedeutet lange Refinanzierungszeiträume. Aus diesem Grund benötigt die Kalkindustrie zur Projektplanung und langfristigen Abbausicherung einen Rohstoffsicherungszeitraum über mindestens 50 Jahre.

Bildungs- und Wissenschaftsinfrastruktur

Das Bergische Städtedreieck verfügt mit der Bergischen Universität über eine Hochschule vor Ort, die sich der Region verpflichtet fühlt und die die Zusammenarbeit mit den Unter-

nehmen in der Region sucht. An die Universität sind mehrere An-Institute angeschlossen, die den Wissenstransfer zwischen Unternehmen und Universität vertiefen und beschleunigen. Die Zusammenarbeit von Wirtschaft und Bergischer Universität muss weiter ausgebaut werden. Die Industrie- und Handelskammer Wuppertal-Solingen-Remscheid und die Bergische Universität haben zu diesem Zweck eine Kooperationsvereinbarung getroffen.

Industriegeschichte und malerische Landschaft

Die Region bietet als Wohn- und Lebensstandort viele Vorteile. Einen großstädtischen Ballungsraum mit einem vielseitigen Kultur- und Einkaufsangebot, historische Zentren mit ureigenem, bergischen Charme mitten in der abwechslungsreichen und charakteristischen Landschaft des Bergischen. Die Natur ist geprägt von Hügeln, Wäldern, Wiesen und Seen. Großteils ist sie geschützt durch den Naturpark Bergisches Land. Die Region wird in Naherholung und Freizeit schon jetzt jedem Anspruch gerecht. Sie besitzt eine strategisch günstige Lage als Nahtstelle zwischen Rheinland und Ruhrgebiet.

Das Bergische Städtedreieck wird als attraktiver Raum wahrgenommen, der Industriegeschichte mit Landschaftserlebnissen verbindet. Aktuelle Projekte bedienen sich dieser Thematik. Der Bergische Trassenverbund wird als zentrales Verbindungsstück im Herzen des Radwegenetzes an Rhein, Ruhr und Sieg für den Lückenschluss im NRW-Radtourismus sorgen. Durch die Vernetzung von Fahrradwegen auf ehemaligen Bahntrassen wird das Bergische Städtedreieck am Wachstumsmarkt Radtourismus noch stärker partizipieren. Dafür werden die fertig gestellten Strecken Korkenziehertrasse (Solingen), Werkzeugtrasse (Remscheid) und die Sambatrasse (Wuppertal) mit der Nordbahntrasse (Wuppertal) verknüpft, die gerade gebaut wird. Mit wenigen Maßnahmen entsteht in der Region ein Radwegenetz von mehr als 100 Kilometern Länge. Die Entwicklungsplanung des Landes muss sicherstellen, dass die neuen Radwege des Städtedreiecks auch planerisch mit der rheinischen Strecke verbunden werden können. •

Was die Region fordert

Die fünf zentralen Forderungen der Region Bergisches Städtedreieck zum LEP 2025:

1. Die Landesplanung muss sich deutlich zum Trennungsgrundsatz nach § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) bekennen und deshalb die Abstandsliste NRW als Instrument der Landesplanung stärken.
2. Die Landesplanung muss neue Instrumente zur schnellen und flexiblen Flächenausweisung für Gewerbe und Industrie fördern.

3. Die Landesplanung muss den Abbaubetrieben von Festgestein (Kalkindustrie) auch künftig die Rohstoffe über einen Zeitraum von 50 Jahren sichern.
4. Die Landesplanung muss Sanierungsaufgaben bei Landesstraßen beseitigen und die Verkehrsinfrastruktur für eine bessere Anbindung an das Umland ausbauen.
5. Die Landesplanung muss eine Verknüpfung der neuen Radwege des Bergischen Städtedreiecks mit dem überregionalen NRW-Radtourismus ermöglichen.

Der Bericht aus der Wirtschaftsregion Bonn/Rhein-Sieg

Die Situation in der Wirtschaftsregion

Die im Süden von Nordrhein-Westfalen liegende Wirtschaftsregion Bonn/Rhein-Sieg ist Teil des Ballungsraums Köln-Bonn. Sie umfasst die Stadt Bonn und die 19 Städte und Gemeinden des umliegenden Rhein-Sieg-Kreises. Auf einer Fläche von rund 1.300 Quadratkilometern leben fast eine Million Menschen. Nach dem Umzug der Bundesregierung von Bonn nach Berlin hat sich die Region vollkommen neu orientiert und gewandelt.

Früher stand Bonn für Politik, heute zählt die Region Bonn/Rhein-Sieg zu den attraktivsten Wachstumsregionen Deutschlands mit den Schwerpunkten Wirtschaft, Wissenschaft, Kongresswesen und Kultur. Durch zahlreiche neue Einrichtungen, Neugründungen und Ansiedlungen wurden nach dem Regierungsumzug mehr als 25.000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Seit 1991 ist die Bevölkerung um rund

115.000 Menschen gewachsen. Prognosen zufolge ist mit weiterem Bevölkerungswachstum in einer Größenordnung von 8 bis 10 Prozent bis 2025 zu rechnen.

Neben der Vernetzung mit dem Großraum Köln besteht auch eine enge Anbindung an den Kreis Ahrweiler in Rheinland-Pfalz. Insbesondere zum Abgleich von regional-, verkehrs- und entwicklungsplanerischen Fragestellungen wurde infolge des Hauptstadtbeschlusses, im Jahre 1991 der Regionale Arbeitskreis Entwicklung, Planung und Verkehr der Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler (rak) gebildet, der als informelles Gremium eine regionale, länderübergreifende Planungsplattform bildet. Gleichzeitig sorgt die Einbeziehung des Kreises Ahrweiler bei planerischen Konzepten für die notwendige Abstimmung über die Landesgrenze hinweg nach Rheinland-Pfalz.

Ehemaliger Plenarsaal des Deutschen Bundestages — ein Kernstück des heutigen „World Conference Center Bonn“.





Dass ausreichend Gewerbe- und Industrieflächen in der Vergangenheit ausgewiesen wurden, hat maßgeblich zur positiven wirtschaftlichen Entwicklung beigetragen. Insbesondere der Rhein-Sieg-Kreis hat sich hier hervorgetan, in dem auch Unternehmen des Produzierenden Gewerbes gute Standortbedingungen vorfinden. In Bonn dagegen lag schon in der Vergangenheit der planerische Schwerpunkt auf der Ausweisung von neuen Verwaltungs- und Bürostandorten. Es ist also nicht verwunderlich, dass dort nur sehr wenige freie Gewerbe- und Industrieflächen ausgewiesen sind, die für das Produzierende Gewerbe geeignet sind. Hier müssen aufgegebene Gewerbe- und Industriestandorte auch künftig einer erneuten gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Neue Gewerbeflächen sollten auch den Bedürfnissen der kleinen und mittleren Unternehmen Rechnung tragen. Die Ausweisung kleinteiliger Parzellen darf nicht vernachlässigt werden, selbst wenn durch sie der Erschließungsaufwand leicht ansteigt.

Projekte zur Straßenentlastung

Die Region Bonn/Rhein-Sieg verfügt über sehr gute Verkehrsanbindungen. Die Autobahnen A 61 (Venlo-Speyer) und die A 3 (Köln-Frankfurt) binden die Region an das überregionale Fernstraßennetz an. Die Region besitzt weitere regionale Verbindungen (A 59, A 555, A 560, A 565), die aufgrund ihres teilweise nur zweispurigen Ausbaus allerdings schon an ihre Auslastungsgrenzen stoßen.

Für verschiedene Projekte sind zusätzliche Straßen erforderlich: zur Entlastung des Siebengebirgsraumes, zur Erreichbarkeit des geplanten Naturparks Siebengebirge, vor allem aber auch zur besseren Erreichbarkeit und Entzerrung des Verkehrs in das zum Bürostandort mit rund 30.000 Beschäftigten entwickelte ehemalige Regierungsviertel. Eine bessere Vernetzung mit der A 3 würde Umwegverkehre reduzieren. Eine zusätzliche Rheinquerung im Bereich Niederkassel/Wesseling würde den Durchgangsverkehr weiträumig von Ballungsräumen fernhalten.

Landesstraßen sind insbesondere in den westlichen und östlichen Kommunen der Wirtschaftsregion die zentralen Verbindungsachsen zwischen einzelnen Gemeindeteilen und Ortschaften. Für die Erschließung des Raumes dort sind sie von großer Bedeutung. Leider spiegelt sich das nicht im aktuellen Ausbau- und Unterhaltungszustand wieder. Dies gilt insbesondere für die im Siegtal verlaufende Siegtalstraße L 333, der zentralen Verkehrsader Richtung Osten. Ihre Sanierung ist kurzfristig erforderlich. Außerdem müsste sie zumindest partiell ausgebaut werden, um die Unternehmen in den östlichen Gemeinden besser anzubinden.

Taktverkürzung zu Hauptverkehrszeiten

Im Schienenverkehr bestehen beiderseits des Rheins gute Nord-Süd-Verbindungen. Über die ICE-Anbindung im Bahnhof Siegburg/Bonn ist die Frankfurter Wirtschaftsregion in einer Reisezeit von unter 40 Minuten erreichbar. In Ost-West-Richtung bestehen Nahverkehrsverbindungen von Bonn aus Richtung Euskirchen und von Siegburg aus Richtung Siegen. Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten müssen die Taktzeiten der Regionalverbindungen verkürzt werden. Die Anbindung der östlichen Kommunen und des Siegener Raums an das Rheinland muss verbessert werden, beispielsweise durch eine Schnellverbindung von Siegburg Richtung Siegen mit wenigen Zwischenhalten.

Gütertransport auf Schiene, zu Wasser, in der Luft

Der deutliche Anstieg beim Schienengüterverkehr im Rheintal hat zu massiven Zielkonflikten geführt, einerseits den Modal-Split zu Gunsten der Schiene zu verändern, andererseits das Rheintal für den Kongress-, Landschafts- und Städtetourismus weiter zu entwickeln. Hier können nur umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen und die Entmischung des Personen- und Güterverkehrs abhelfen.

Die Region Bonn ist über die Autobahn A 59 und die Regionalbahn- sowie die S-Bahn-Strecke Köln-Bonn-Koblenz an den Flughafen Köln/Bonn angeschlossen. Köln/Bonn zählt zu den deutschen Flughäfen, die sich am dynamischsten entwickeln. In den vergangenen Jahren sind insbesondere im Niedrigpreissegment die Passagierzahlen deutlich gestiegen. In Bonn-Hangelar gibt es einen Verkehrslandeplatz für kleinere Maschinen. Dieser wird gerne von Geschäftsreisenden genutzt, die die kurze Anbindung an die Stadt Bonn schätzen. Zwischen dem geplanten Kongresszentrum und dem Flughafen Köln/Bonn muss eine schnelle ÖPNV-Verbindung eingerichtet werden, die die Entwicklung Bonns zum international bedeutsamen Kongressstandort unterstützt.

Der Frachtflughafen Köln/Bonn garantiert als Drehscheibe des Warentransports die schnelle Verteilung der in der Region erzeugten Güter. Zugleich sichert er auch zahlreiche Arbeitsplätze in der Region. Wir fordern deshalb den dauerhaften Erhalt der bestehenden Nachtflugregelung, damit sich der Sektor weiter gut entwickeln kann.

Der Bonner Rheinhafen im Ortsteil Graurheindorf ist eine kostengünstige Transportalternative für schwere Güter. Container und auch viele Schüttgüter können hier kostengünstig per Schiff exportiert und importiert werden. Innerhalb von zwölf Stunden ist die Ware in Rotterdam und wird

von dort in die ganze Welt verschifft. Der Ausbau des Hafens ist kurz vor der Fertigstellung. Es ist dringend geboten, die verkehrliche Anbindung des Hafens an das überregionale Straßennetz jetzt zu verbessern.

Überblick Wirtschaftsstruktur, Arbeitsmarkt, Fachkräfte

Viele Unternehmen aus der Region waren schon immer stark exportorientiert. Zu den weltweit bekanntesten gehören sicherlich der Süßwarenhersteller Haribo, der Hersteller des Eierlikörs Verpoorten und mittlerweile auch der stark expandierende Photovoltaikhersteller Solarworld. Viele Firmen haben ihren Hauptsitz in der Region. Darunter auch Global Player wie die Deutsche Telekom oder die Deutsche Post, die inzwischen weltweit mehr als 500.000 Mitarbeiter beschäftigt. Dennoch ist die Wirtschaft vom Mittelstand geprägt.

Mit mehr als 80 Prozent aller Unternehmen ist der Mittelstand der bedeutendste Wirtschaftsfaktor in der Region Bonn/Rhein-Sieg. Derzeit arbeiten in den mehr als 50.000 Mitgliedsunternehmen der Industrie- und Handelskammer rund 270.000 Beschäftigte. Im Handwerk der Region sind rund 8.900 Betriebe eingetragen, die mit ihren 65.000 Be-

Volkswirtschaftliche Analyse der Region in Kürze

In Rahmen der Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung NRW wurden von Professor Dr. Bade im zweiten Schritt die 16 Regionen untersucht. Die ausführliche Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung der Region ist Bestandteil des Ergänzungsbands zum Fachbeitrag (auf CD). Die Ergebnisse für die Wirtschaftsregion Bonn/Rhein-Sieg in Kürze:

- Das Wachstum der Wirtschaftsleistung blieb im Analysezeitraum 1993 bis 2007 sowohl hinter dem landes-, als auch dem bundesweiten Durchschnittswert zurück. In den letzten fünf Jahren war der Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts jedoch höher als in Land und Bund. Anders als noch 1993 liegt die Erwerbstätigenproduktivität in der Wirtschaftsregion aktuell unter dem Landes- und Bundesmittel.
- In keiner anderen nordrhein-westfälischen Wirtschaftsregion war die Zunahme der Erwerbstätigkeit höher als in Bonn/Rhein-Sieg. Von allen Wirtschaftsregionen in Nordrhein-Westfalen wies Bonn/Rhein-Sieg im Jahr 2007 die zweitniedrigste Arbeitslosenquote aus. Eine positive Entwicklung der Region zeigt sich auch im Bevölkerungswachstum. Bis zum Jahr 2025 prognostiziert das Statistische Bundesamt für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis einen weiteren Anstieg in der Einwohnerzahl, der im Vergleich zu NRW überdurchschnittlich ausfällt.
- Die Arbeitskosten sind in der Region zwischen 1993 und 2007 weniger gestiegen als in Land und Bund. Noch stärker unter dem landes- und bundesweiten Durchschnitt lag die Veränderungsrate der Erwerbstätigenproduktivität in der Wirtschaftsregion Bonn/Rhein-Sieg. Gemessen an den Lohnstückkosten, hat sich die Wettbewerbsposition der Wirtschaftsregion also eher verschlechtert.
- Der Dienstleistungssektor erwirtschaftet mehr als 80 Prozent der gesamten Wertschöpfung. Das höchste Wachstum der Wertschöpfung wurde im Bereich Finanz- und Unternehmensdienstleister verzeichnet. Das Verarbeitende Gewerbe entwickelte sich leicht rückläufig. Erfolgreicher als in Land und Bund waren die Wirtschaftsabteilungen Finanz- und Unternehmensdienstleister sowie das Baugewerbe. In den letzten fünf Jahren hat sich die Wettbewerbsposition in allen drei Dienstleistungsabteilungen und im Baugewerbe verbessert.

schäftigten einen wichtigen Beitrag zur Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen erbringen.

Die Branchenstruktur in der Region ist vom Dienstleistungssektor geprägt. Hervorzuheben sind hier die Informations- und Telekommunikationsbranche, die Logistikbranche und andere produktionsnahe Dienstleister. Der Anteil des Dienstleistungssektors an der Bruttowertschöpfung beträgt in der Wirtschaftsregion fast 85 Prozent. Er ist deutlich höher als im Bundes- und Landesdurchschnitt. Im Produzierenden Gewerbe sind der Maschinenbau, die Automobil-Zulieferer, die Chemische Industrie sowie die Kunststoff verarbeitende Industrie die Leitbranchen. Das Handwerk übernimmt wichtige Versorgungsfunktionen auf regionaler Ebene, ist aber auch stark als Zulieferer für Industrie- und Gewerbebetriebe. Schwerpunkte sind das Bau- und Ausbaugewerbe, die Metall- und Elektroberufe und die Gesundheitshandwerke. Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Hoch- und Fachhochschulabschluss erreicht in Bonn mit knapp 22 Prozent den NRW-weit höchsten Wert. Die Arbeitslosenquote lag in den vergangenen zehn Jahren im Schnitt immer um ein Drittel unter dem Landesdurchschnitt. Leider schaffen es in jüngster Zeit etliche Unternehmen nicht, freie Stellen für Facharbeiter oder Ingenieure adäquat zu besetzen. Hier sind die bisher zwischen der Wirtschaft und den Hochschulen bestehenden Kontakte weiter auszubauen und noch mehr Unternehmen zu ermutigen, Ausbildungsstellen zur Sicherstellung eines qualifizierten Facharbeiternachwuchses zu schaffen.

Ausbildungsprogramme und -kooperationen

Unterstützung liefert auch das Netzwerk KURS, das über Kooperationen zwischen Schulen und Unternehmen gute Möglichkeiten bietet, insbesondere auch leistungsstarke Schüler für eine betriebliche Ausbildung zu gewinnen. Die hohe Spe-



Post Tower der Deutsche Post AG.

zialisierung der Branchen in der Region macht es Jugendlichen mit Startschwierigkeiten besonders schwer, auf dem Arbeitsmarkt Fuß zu fassen. Hier sind spezielle Förderungen

Was die Region fordert

Die fünf zentralen Forderungen der Region Bonn/Rhein-Sieg zum LEP 2025:

1. Die Landesplanung muss eine ausreichende Ausweisung von Gewerbe- und Industrieflächen ermöglichen. Diese müssen für unterschiedliche Bedürfnisse ausgestattet und optimal an das regionale und überregionale Verkehrsnetz angeschlossen sein. Insbesondere Industriegebiete sind vor heranrückenden, konkurrierenden Nutzungen zu schützen.
2. Die Landesplanung muss eine bessere Vernetzung und den weiteren Ausbau des rechts- und linksrheinischen Autobahnnetzes einschließlich mindestens einer zusätzlichen Rheinquerung vorsehen.

3. Es besteht die Notwendigkeit, die bestehenden Schienentrassen in Ost-West-Richtung zweigleisig auszubauen und eine schnelle ÖPNV-Verbindung zwischen dem Flughafen Köln/Bonn und dem Kongresszentrum Bonn zu schaffen.
4. Die bestehende Nachtflugregelung für den Flughafen Köln/Bonn muss erhalten bleiben, um das bestehende Frachtflugdrehkreuz langfristig zu sichern.
5. Es müssen neue Abbaugelände für hochreinen weißen Quarzkies ausgewiesen werden. Aufgrund seiner Seltenheit und Qualität ist dieser Rohstoff über einen langen Zeitraum zu sichern, um ihn vor konkurrierenden Nutzungen zu schützen.

vonnöten. Darüber hinaus tragen spezielle Frauenförderprogramme und die Initiative 50+ zur Schaffung von Arbeitsplätzen bei.

Ausbildungszahlen leicht gestiegen

Sowohl bei der Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg als auch bei der Handwerkskammer zu Köln ist die Zahl der eingetragenen Ausbildungsverhältnisse auch im Jahr 2008 gestiegen. Die Zuwachsraten betragen 5,1 und 2,4 Prozent. Da die Region auch zukünftig eine Region mit hoher Schulabgängerzahl sein wird, wird der Ausbildungsmarkt noch viele Jahre große Aufmerksamkeit fordern. Da die Unternehmen hier große Verantwortung übernehmen, müssen sie sich auch in Zukunft entwickeln können. Die Ausweisung entsprechender Gewerbeflächen und verbesserte Rahmenbedingungen kommen auch dem Ausbildungsmarkt zugute.

Ausweisung von Abbauflächen schwierig

Insbesondere in den Flussterrassen des Rheins weist die Region Bonn/Rhein-Sieg die Lockergesteine Kies und Sand in abbauwürdigen Mächtigkeiten bis zu 80 Meter auf. Neben diesen Vorkommen, die überwiegend für die Bauindustrie relevant sind, existieren wertvolle Tonvorkommen sowie Spezialkiese mit einem Korndurchmesser größer zwei Millimeter und hohem Quarzanteil (weißer Quarzkies). Das Vorkommen im Raum Kottenforst/Ville ist das einzige noch verfügbare in Nordrhein-Westfalen. Weißer Quarzkies wird in der Trinkwasseraufbereitung und in verschiedenen industriellen Branchen verwendet. Die Festgesteine Basalt und Grauwacke kommen südöstlich beziehungsweise östlich von Bonn vor.

Bei allen Vorkommen ist eine Erweiterung bestehender Abbauflächen in der Regel sehr konfliktbehaftet, da entweder Natur- und Landschaftsschutzgebiete die Vorkommen überlagern, sich in ihrer Nähe befinden oder Aspekte des Trinkwasserschutzes gegen eine Gebietsausweisung sprechen.

Während im Bereich der Baukiese und -sande, Tone und Festgesteine der Bedarf an diesen Materialien nach einem intensiven Abwägungsprozess durch entsprechende Ausweisungen im aktuellen Regionalplan gesichert werden konnte, wurde auf eine Ausweisung von Abbaugebieten für hochreinen Quarzkies wegen zahlreicher Proteste verzichtet. Aufgrund der landesplanerischen Vorgaben wurde dann vor zwei Jahren ein Änderungsverfahren zur Ausweisung entsprechender Gebiete im Regionalplan eingeleitet. Alle Vorlagen der Bezirksregierung Köln wurden jedoch im Regionalrat abschlägig beschieden. Zur langfristigen Sicherstellung der Versorgung mit diesem wichtigen Rohstoff müssen neue Abbaugebiete umgehend ausgewiesen werden.

Stadt-Land-Gefälle bei Versorgung mit Breitband

Während in Bonn und den größeren Städten der Wirtschaftsregion Bonn/Rhein-Sieg die Versorgung mit schnellen Breitbandanschlüssen kein Problem darstellt und auch zahlreiche Anbieter zur Auswahl stehen, verfügen einige ländliche Gebiete und auch neue Gewerbegebiete noch nicht über entsprechende Hochgeschwindigkeits-Internetanschlüsse.

Dies bedeutet insbesondere für exportorientierte Unternehmen schlechtere Standortbedingungen im Wettbewerb. Möglicherweise bieten neue technische Ansätze zur Breitbandversorgung Lösungen (zum Beispiel Funkverbindungen). Allerdings erfordern diese Alternativen meist hohe Investitionen der Gebietskörperschaften oder der Anschlussnehmer.

Bildungs- und Forschungsinfrastruktur

Neben der renommierten Universität Bonn verfügt die Region über weitere Hochschulen mit insgesamt über 40.000 Studenten. Komplettiert wird dieses Angebot durch Forschungs- und Entwicklungsinstitutionen (FuE), wie das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR), mehrere Max-Planck-Institute, das Fraunhofer Institutszentrum in Sankt Augustin, die Forschungsgesellschaft für angewandte Naturwissenschaften e. V. (FGAN) in Wachtberg sowie das von der Leibniz-Gemeinschaft getragene Forschungsmuseum Koenig. Weitere Neuansiedlungen, wie insbesondere die Stiftung caesar, die ihren Schwerpunkt im Bereich der Neuro-Wissenschaften hat und eine Ausgründungsplattform aufbaute, haben die Forschungs- und Wissenschaftslandschaft weiter verdichtet.

Die Region ist auch Sitz der großen deutschen Wissenschaftseinrichtungen. Mehr als 20 nationale und internationale wissenschaftliche Einrichtungen haben sich mittlerweile rund um das Wissenschaftszentrum Bonn angesiedelt, darunter auch die nationalen Förder- und Mittlerorganisationen. Hierzu zählen beispielsweise die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG), der Deutsche Akademische Austauschdienst (DAAD), die Alexander von Humboldt-Stiftung (AvH), die Hochschulrektorenkonferenz (HRK), die Leibniz-



Forschungszentrum Caesar.



Fünf Museen auf der Museumsmeile Bonn – hier das Kunstmuseum Bonn.

Gemeinschaft, die Helmholtz-Gemeinschaft e. V. und viele andere mehr. Gemeinsame Aktivitäten, Kooperationen sowie Präsentationen auf nationalen und internationalen Messen werden von einem bestehenden Wissenschaftsnetzwerk gebündelt und koordiniert. Zusätzlich zur breit aufgestellten Bildungs- und Forschungslandschaft tragen die hohe Zahl von Neu- und Ausgründungen aus Hochschulen und FuE-Einrichtungen zur bemerkenswert positiven wirtschaftlichen Grundstimmung bei.

Der Wirtschaftsfaktor Bonn International

Die Stadt Bonn und damit auch die Region entwickeln sich zum Standort für internationale, politische Einrichtungen (UN-Standort am Rhein). Die Vereinten Nationen sind bereits mehr als 50 Jahre in Bonn, die Zahl der zugehörigen Organisationen und die Zahl der Mitarbeiter steigt erst seit 1996 rapide an. Mittlerweile haben 17 UN-Organisationen mit etwa 650 Beschäftigten in der Region ihre Arbeit aufgenommen. Erst kürzlich wurde das renovierte, ehemalige Abgeordnetenhaus, der Lange Eugen, seiner neuen Bestimmung als ein weiterer Sitz der Vereinten Nationen übergeben.

Das World Conference Center Bonn (WCCB) ist bereits heute mit dem Bundeshaus, dem ehemaligen Plenarsaal und dem Alten Wasserwerk eine gefragte Plattform für internationale Kongresse und Tagungen. Bis Anfang 2010 wird es um ein zusätzliches Kongresszentrum erweitert, das 5.000 Personen Platz bietet. Rechtsrheinisch wird bis Ende 2009 auf

dem ehemaligen Zementwerkgelände mit dem Hotel Kameha Grand Bonn unmittelbar am Rhein ein weiteres Kongresszentrum mit einer Veranstaltungsfläche für bis zu 2.500 Teilnehmern fertig gestellt. Die Stadt Bonn wird dann deutschlandweit zu den führenden Veranstaltungsorten gehören.

Die Standortfaktoren Kultur und Natur

Bewohnern und Besuchern bietet die Region ein umfangreiches Kulturangebot. Als Geburtsort des weltbekannten Komponisten Ludwig van Beethoven mit seinem Geburtshaus, dem hier beheimateten Beethovenorchester, dem Beethovenchor sowie dem Beethovenfest, ist Bonn Ziel zahlreicher Besucher. Oper und Schauspielhaus sowie zahlreiche Theater bieten ein abwechslungsreiches, hochwertiges Programm. Mit der Zeit hat sich auch eine Vielzahl von Kleinkunsthäusern etabliert. Darunter auch das Haus der Springmaus oder das Pantheon Theater, die mittlerweile einen Bekanntheitsgrad erreicht haben, der weit über die Grenzen der Region hinausreicht. Mit dem geplanten Beethoven-Festspielhaus werden Attraktivität und internationale Präsenz des Kulturstandortes weiter zunehmen.

Besuchermagnet Nummer eins sind jedoch die rund 100 Museen in der Großregion Bonn. Allein die fünf Museen auf der Museumsmeile: Das Bonner Kunstmuseum, die Kunst- und Ausstellungshalle der Bundesrepublik Deutschland, das Haus der Geschichte, das Deutsche Museum Bonn und das Museum Alexander Koenig ziehen mit ihren wechselnden Ausstellungen jährlich Millionen Besucher in ihren Bann. Liebhaber der Baukunst kommen in der Region Bonn ebenfalls auf ihre Kosten. Zahlreiche Burgen, Schlösser, Kirchen, Klöster und sonstige traditionsreiche Gebäude bieten Gelegenheit für Erkundungen und Besichtigungen. Umgeben von den Naturschutz- und Naherholungsgebieten Eifel, Ahrtal, Siebengebirge, Westerwald und Bergisches Land, bietet die Region unzählige Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung.

Sehr hohe Gewerbesteuern

Die deutlich höheren Gewerbesteuerhebesätze in Nordrhein-Westfalen sorgen im direkten Vergleich mit Rheinland-Pfalz dafür, dass sich etliche Unternehmer für einen Standort im benachbarten Bundesland entscheiden. So liegen in den angrenzenden Kreisen in Rheinland-Pfalz die Gewerbesteuerhebesätze zwischen 330 und 400 Prozent, im Rhein-Sieg-Kreis dagegen zwischen 413 und 480 Prozent. •

Der Bericht aus der Wirtschaftsregion Dortmund/Kreis Unna/Hamm

Die Situation in der Wirtschaftsregion

Die Wirtschaftsregion beinhaltet die Städte Dortmund, Hamm und den Kreis Unna. Sie bildet den östlichen Abschluss des Ruhrgebietes. Im Norden grenzt das Münsterland an, im Osten die Hellwegzone und im Süden das Sauerland. In dieser Region mit einer Fläche von 1.049 Quadratkilometern leben derzeit etwa 1,2 Millionen Menschen.

Die Industrie- und Handelskammer zu Dortmund und die Handwerkskammer Dortmund vertreten mehr als 64.000 Unternehmen aus den Sektoren Industrie, Handel, Dienstleistung und Handwerk. Zentrum dieser Wirtschaftsregion ist Dortmund. Sie ist die zweitgrößte Stadt Nordrhein-Westfalens,

mit derzeit 587.000 Einwohnern. Bis zu Beginn der 1980er Jahre war die Region mit den Oberzentren Dortmund und Hamm geprägt durch den Dreiklang Kohle, Stahl und Bier. In diesen dominierenden Branchen waren zeitweilig bis zu 60.000 Arbeitnehmer beschäftigt. Es wurden sechs Millionen Tonnen Kohle abgebaut, sechs Millionen Tonnen Stahl erzeugt und sechs Millionen Hektoliter Bier gebraut. Diese Branchen hatten auch einen großen Einfluss auf weite Bereiche der Zuliefererindustrie, des Handwerks und der Dienstleistungen. Hier vollzog sich in den zurückliegenden 20 Jahren ein beispielloser Strukturwandel, der das Bild der Städte dieser Region von Grund auf veränderte.

Der LÜNTEC-Tower – das „Colani-Ei“ – in Lünen auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Minister Achenbach.





Die großen Arbeitsplatzverluste aus dem Niedergang der drei dominierenden Branchen konnten nahezu ausgeglichen werden, indem Wachstumsbranchen, wie die Informations- und Kommunikationstechnologie, die Mikrosystemtechnik, Logistik, Biomedizin und die Gesundheitswirtschaft, aber auch traditionelle Branchen, wie zum Beispiel die Versicherungswirtschaft und der Handel, nun an Bedeutung gewannen. Waren früher wenige Großunternehmen hinsichtlich Wachstum und Beschäftigung die treibenden Kräfte, bildet heute ein umfangreicher Branchenmix das Fundament einer leistungsstarken Wirtschaft des Westfälischen Ruhrgebiets.

Diese positive Entwicklung der letzten Jahrzehnte wurde wesentlich durch den Aufbau eines flächendeckenden Netzes von Technologiezentren in Dortmund, Hamm, Lünen, Kamen und Schwerte gefördert. Das Technologiezentrum Dortmund beispielsweise, das 1985 seine Arbeit aufnahm, entwickelte sich in kürzester Zeit zum Kristallisationspunkt der erfolgreichen Kooperation von Wirtschaft und Wissenschaft. Es ist zum Symbol für die Stärke des wissenschaftlich-technischen Potenzials dieser Region geworden. Über diese Keimzellen entwickelten sich angrenzend schnell Technologieparks, in denen neue technologieorientierte Unternehmen gegründet wurden. Zusammen zählen sie heute zu den erfolgreichsten Einrichtungen dieser Art in Deutschland. Laut einer Studie beträgt die derzeitige Bruttowertschöpfung im Technologiepark 950 Millionen Euro. Die herausragende Hochschul- und Wissenschaftslandschaft hat mit ihrem ausgezeichneten Spektrum leistungsstarker Ausbildungsstätten wesentlich zu diesem Erfolg beigetragen. Dies sind insbesondere die Technische Universität Dortmund, die Fachhochschule Dortmund, die Fachhochschule Hamm-Lippstadt, die private Hochschule International School of Management (ISM) und die SRH Fachhochschule Hamm, eine private Hochschule für Logistik und Wirtschaft.

Mehr als 35.000 Studierende aus dem In- und Ausland sind an den verschiedenen Hochschulen eingeschrieben, allein 4.000 Studierende in Informationstechnik. Gemeinsam mit zwei Dutzend weiteren, überregional anerkannten Ins-

tituten und Kompetenzzentren bilden sie das Rückgrat eines praxisorientierten und transferoffenen Standortes für Forschung und Entwicklung.

Stand bei der Konversion von Montanflächen

In den zurückliegenden Jahren siedelten in Dortmund und auch in den anderen Kommunen der Wirtschaftsregion Westfälisches Ruhrgebiet Unternehmen und Neugründer auf Konversionsflächen und Industriebrachen des Bergbaus und der Stahlindustrie an. Große Reaktivierungsprojekte laufen derzeit noch. Insbesondere zu nennen sind die Maßnahmen zur Entwicklung des ehemaligen Phoenix-Geländes, der Westfalenhütte und die Neubebauung des ehemaligen Kasernengeländes an der B 1 in Dortmund, die in weiten Teilen bereits abgeschlossen ist. In Lünen wird das ehemalige Gelände der Zeche Achenbach neu genutzt. Im Gebäudebestand auf dem Gelände des Schachtes III/IV befindet sich jetzt das Technologiezentrum Lünen. Sein Wahrzeichen verkörpert das Colani-Ufo auf dem ehemaligen Schachtgerüst.

In allen Kommunen wurden und werden ehrgeizige Projekte in Angriff genommen, wie beispielsweise die Wasserstadt Haus Aden auf dem gleichnamigen ehemaligen Zechengelände oder die Umwandlung des Klöckner-Werkshafen in Bergkamen-Rünthe zum größten Sportboothafen in NRW, die bereits vollzogen ist. Weiter die Aufarbeitung des Geländes der Zeche Monopol in Kamen zum Standort für ein Technologiezentrum, Gewerbegebiet und innenstadtnahem Wohnen. Weitere Beispiele ließen sich in Bönen, Unna, Fröndenberg, Schwerte, Werne und Hamm aufzählen. Dies verdeutlicht, dass die programmatische Aussage, im Ruhrgebiet die Entwicklung auf aufgelassenen Flächen ehemaliger Großindustrien vorzunehmen, im Westfälischen Ruhrgebiet seit vielen Jahren bereits praktiziert wird – und das erfolgreich. Man darf aber auch nicht die Augen verschließen vor der Tatsache, dass eine alleinige Ausrichtung und Konzentration auf diese Flächen den nach wie vor bitter notwendigen Fortgang des Strukturwandels gefährden würde.

Gute Verkehrsinfrastruktur ausbauen

Das Westfälische Ruhrgebiet verfügt über eine gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur. Aus diesem Grund konnte sich die Region zu einem europaweit anerkannten Standort für die Logistikwirtschaft entwickeln mit 40.000 Beschäftigten, zählt man die Beschäftigten mit Logistikaufgaben in Handel und Industrie hinzu. Die Region beschäftigt fast 10 Prozent aller Logistikbeschäftigten in Nordrhein-Westfalen.

Projektverzögerungen bremsen Wachstum

Dieser Branchenschwerpunkt wird sich allerdings nur weiter entwickeln lassen, wenn die Verkehrsinfrastruktur mit dem Verkehrsmengenwachstum Schritt hält. Die A 2 und die A 44/A 40 übernehmen wichtige Funktionen im internationalen Ost-West-Verkehr. Leider wird der Ausbauzustand, insbesondere der A 44 und der B 1, dieser Funktion in keiner Weise gerecht. Die Wirtschaft benötigt eine schnelle Umsetzung des bereits geplanten sechsstreifigen Ausbaus der A 44 sowie eine Realisierung des B 1 Tunnels. Der Neubau der A 445 wird das umliegende Autobahnnetz deutlich entlasten. Doch das Projekt steckt nach Jahren der Verzögerung noch immer im Planungsstadium, obwohl das Teilstück den Kosten-Nutzen-Koeffizienten von 22,4 besitzt und damit eines der am höchsten bewerteten Autobahnprojekte in Deutschland ist. Auch im Bereich der Bundesstraßen muss es zu schnellen Realisierungen kommen, beispielsweise für die B 63n in Hamm.

Das Westfälische Ruhrgebiet besitzt mit den Hauptbahnhöfen Dortmund und Hamm zwei leistungsfähige Knoten von nationaler Bedeutung für den Schienenverkehr. Allerdings sind diese Knotenpunkte an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit gekommen. Insbesondere der Bahnhof Hamm benötigt eine Lösung für die Einfädelung der Verkehre aus dem Ruhrgebiet, damit beispielsweise ICE-Verkehre nicht mehr auf offener Strecke halten müssen, was sie heute regelmäßig tun. Die gesamte Strecke zwischen Dortmund und Hamm ist durch die parallele Nutzung von Personenfern-, -nah- und Güterverkehr überlastet. Die Wirtschaft fordert aus diesem Grund, den Ausbau der Strecke Dortmund-Kamen-Hamm in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen.

Das Angebot an Schienennah- und Fernverkehr bestimmt die Attraktivität einer Wirtschaftsregion maßgeblich mit. Die Region braucht bessere Verbindungen. Neben dem Ausbau der Strecke zwischen Dortmund und Hamm nach Osten, benötigt das Westfälische Ruhrgebiet einen Ausbau des eingleisigen Teilstücks zwischen Lünen und Münster Richtung Norden und ein leistungsfähiges Regionalbahnangebot Richtung Westen.

Augenmerk auf Hafengebiete

Die Verknüpfung der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasser kann nur gelingen, wenn die trimodalen Umschlags-

Volkswirtschaftliche Analyse der Region in Kürze

In Rahmen der Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung NRW wurden von Professor Dr. Bade im zweiten Schritt die 16 Regionen untersucht. Die ausführliche Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung der Region ist Bestandteil des Ergänzungsbands zum Fachbeitrag (auf CD). Die Ergebnisse für die Wirtschaftsregion Dortmund/Kreis Unna/Hamm in Kürze:

- Zwischen 1993 und 2007 wurde in der Wirtschaftsregion Dortmund/Kreis Unna/Hamm das drittstärkste Wirtschaftswachstum der neun zur Rhein-Ruhr-Agglomeration zählenden Wirtschaftsregionen verzeichnet. Aktuell liegt die Erwerbstätigenproduktivität leicht unter dem Landes-, aber über dem Bundesdurchschnitt.
- Die Zunahme der Erwerbstätigkeit war im Analysezeitraum höher als im Bundes-, aber geringer als im Landesdurchschnitt. Trotz zuletzt rückläufiger Tendenz bleibt die Arbeitslosigkeit in der Wirtschaftsregion, verglichen mit dem Landes- und Bundesdurchschnitt, auf einem hohen Stand.
- Der Anstieg der Arbeitskosten blieb in der Wirtschaftsregion hinter den jeweiligen landes- und bundesweiten Durchschnittswerten zurück. Gleichzeitig

ist die Erwerbstätigenproduktivität vergleichsweise stark gewachsen. Gemessen an den Lohnstückkosten hat sich die Wettbewerbsposition der Wirtschaftsregion in den zurückliegenden 15 Jahren verbessert.

- Der Anteil der drei Dienstleistungsabteilungen an der regionalen Wertschöpfung ist im Vergleich zu seinen Anteilen in Land und Bund insgesamt überdurchschnittlich. Zwischen 1993 und 2007 konnten die drei Dienstleistungsabteilungen am stärksten expandieren.
- Im gleichen Zeitraum entwickelte sich der Dienstleistungssektor besser als auf Landesebene. In den letzten Jahren hat sich die Wettbewerbsposition des Verarbeitenden Gewerbes deutlich verbessert. Die anderen Wirtschaftsbereiche verzeichneten Einbußen bei der Wertschöpfung.

punkte weiter gestärkt werden. Der Industriegebietsstatus der Hafengebiete wird zunehmend in Frage gestellt, durch heranrückende Wohnbebauung gefährdet und außerdem durch Reglementierungen der Luftreinhaltepläne zusätzlich geschwächt. Es ist das Ziel der Wirtschaft, die Straßeninfrastruktur zu entlasten und Wert schöpfende Dienstleistungen in dieser Region abzuwickeln. Die Wirtschaft fordert, die Hafenstandorte insgesamt zu stärken und die Kanalbrücken für mehrlagigen Containerverkehr zu ertüchtigen.

Dortmund-Airport ist ein Jobmotor

Im nationalen und internationalen Standortwettbewerb benötigt die Wirtschaft eine optimale Erreichbarkeit zu Lande, zu Wasser und vor allem auch in der Luft. Dortmund hat sich als drittstärkster Flughafen in Nordrhein-Westfalen und als Nummer 14 in Deutschland fest etabliert. Der Dortmund-Airport bietet ein weit reichendes Netz von europäischen Direktverbindungen, von denen die Wirtschaft sehr profitiert. Die regionalwirtschaftlichen Effekte des Dortmund-Airports wirken sich in einem Umkreis von 50 Kilometern aus und summieren sich auf rund 216 Millionen Euro.

Der Dortmund-Airport hat sich zu einem Jobmotor entwickelt. Direkt und indirekt beschäftigt er mehr als 3.000 Menschen. Die Betriebszeiten müssen an die weitere Entwicklung im Flugverkehr angepasst und die Infrastruktur kontinuierlich verbessert werden. Im Sinne der Wirtschaft ist beides drin-

gend erforderlich und durch schnelle Genehmigungsverfahren in den Landesbehörden zügig zu realisieren.

Hohe regionale Lebensqualität in der ehemaligen Montanregion

Die Wirtschaftsregion Dortmund/Kreis Unna/Hamm wird ihrer Lage wegen auch als Brücke zum Münsterland bezeichnet. Vielfältige Freizeitangebote, attraktive Innenstädte und Wohnviertel machen die Region lebens- und liebenswert. Rund 800 Vereine bieten etwa 300.000 Mitgliedern eine sportliche Heimat in mehr als 40 Sportarten. Die Olympia-Stützpunkte in der Leichtathletik, im Rudern oder Bogenschießen bilden Spitzensportler aus und Deutschlands größtes Fußballstadion, der Signal-Iduna-Park, Heimat des traditionsreichen BVB 09, steht in Dortmund.

Kulturliebhaber finden ein herausragendes Angebot vor, wie Opern- und Schauspielhaus oder die Philharmonie für Westfalen in Dortmund. Die Region besitzt zahlreiche Museen, wie das Gustav-Lübke-Museum in Hamm, das Ostwall-Museum in Dortmund, das Bergkamener Stadtmuseum oder die Rathausgalerie in Fröndenberg und verschiedenste Theater, wie das Heinz-Hilpert-Theater in Lünen oder die Freilichtbühnen in Werne und Hamm. Schlösser und ehemalige Herrensitze wie Schloss Cappenberg und Haus Opherdicke bieten eine stilvolle Umgebung für Kunstausstellungen und Musikveranstaltungen. Die Route der Industriekultur lädt zu einer Zeitreise auf den Spuren des Strukturwandels ein. •

Was die Region fordert

Die fünf zentralen Forderungen der Region Dortmund/Kreis Unna/Hamm zum LEP 2025:

1. Jedes Unternehmen hat unterschiedliche Wünsche und Ansprüche an seinen Standort. Um diesen zu entsprechen und ein attraktives Angebot an industriellen und gewerblichen Flächen vorzuhalten, muss in der Region ein vielfältiges Angebot vorgehalten werden, das auch die Erschließung von Freiflächen zukünftig ermöglicht. Ebenso wichtig ist die Standortsicherung der bestehenden Betriebe. Angesichts der immer noch über dem Landesdurchschnitt liegenden Arbeitslosenzahlen besteht eine unbedingte Notwendigkeit, die erfolgreiche Bestandsentwicklung und Ansiedlungspolitik fortzusetzen.
2. Motor des Strukturwandels in der Region ist die bestehende Hochschul- und Institutslandschaft. Es muss daher vorrangiges Ziel der Landesplanung sein, die Struktur weiter auszubauen und den Transfer Wissenschaft/Wirtschaft nachhaltig zu stärken.

3. Die Verkehrsinfrastruktur muss für diese Region bedarfsgerecht ausgebaut werden. Dazu gehören die Umsetzung der bereits im Bundesverkehrswegeplan verankerten Projekte, der Ausbau der Hauptbahnhöfe Dortmund und Hamm und der bedarfsgerechte Ausbau der Entwicklungsachsen des Straßen- und Schienenverkehrs. Ebenso wichtig sind die Fortschreibung des dezentralen Luftverkehrskonzeptes NRW und die Beschleunigung der Genehmigungsverfahren.
4. Die Wasserstraßen werden zukünftig eine besondere Rolle bei logistischen Herausforderungen einnehmen. Es müssen Kanäle und Häfen ausgebaut, weitere Hafenflächen ausgewiesen und Brücken angehoben werden.
5. Die Hafenstandorte müssen als Industriegebiete und trimodale Umschlagspunkte gestärkt werden. Notwendig ist, Planungssicherheit zu schaffen, heranrückende Wohnbebauung zu verhindern und den industriellen Charakter dieser Gebiete zu schützen.

Der Bericht aus der Wirtschaftsregion Duisburg Wesel Kleve

Die Situation in der Wirtschaftsregion

Die Wirtschaftsregion umfasst die Stadt Duisburg und die Kreise Wesel und Kleve. Sie gehört zum Kern der Rhein-Ruhr-Region. Auf einer Fläche von 2.507 Quadratkilometern leben in 30 Städten und Gemeinden etwa 1,3 Millionen Menschen. Der Rhein und die Rheinschiene prägen die Region in besonderer Weise. Zugleich ist sie die Schnittstelle zum Ruhrgebiet und eine europäische Region mit intensiven internationalen Bindungen und Verbindungen. Die Grenzlage zu den Niederlanden ermöglicht eine enge euregionale Zusammenarbeit.

Der Wirtschaftsstandort Niederrhein ist im landesweiten Vergleich gut positioniert. Die Region zeichnet sich besonders durch ihre strukturelle Vielfalt aus, die mit einem hohen Grad interner Verflechtungen einhergeht. Sie wird geprägt von Großindustrie, Mittelstand und kleinen Unternehmen. In der Wirtschaftsregion vollziehen sich seit Jahrzehnten wirtschaftliche Umbrüche. Die Gewichte verschieben sich vom Produzierenden Gewerbe hin zu Verkehr und Logistik, Handel und Dienstleistungen.

Binnenschiff auf dem Rhein mit der Silhouette von ThyssenKrupp im Hintergrund.





Die gemeinsam von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer und den Gebietskörperschaften mit Unterstützung des Landes gestartete Zukunftsinitiative Kompetenzregion Niederrhein (ZIKON) beleuchtet die wirtschaftlichen Stärken der Region: Logistik, Stahl, Metall, Chemie, Materialtechnologie und Neue Werkstoffe, IuK- und Mikrotechnologien, Umweltwirtschaft und Energie, Agrobusiness/Food sowie Tourismus.

In der Stadt Duisburg stehen die industrie- und technologieorientierten Kompetenzfelder gemeinsam mit Verkehr und Logistik im Vordergrund. Die Stadt ist nach wie vor Stahlstandort Nummer eins in Deutschland und hat den größten Binnenhafen in Europa. Mit der Universität Duisburg-Essen verfügt die Stadt darüber hinaus über eine wissenschaftliche Einrichtung mit bundesweiter Ausstrahlung. Neue Felder eröffnen sich gerade im Stadt-, Kultur- und Sporttourismus. Der Masterplan Innenstadt geht die strukturellen Probleme des Einzelhandels konsequent an.

Der Kreis Kleve ist ein herausragender Standort für das Agro- und Foodbusiness. Diese Branche ist zugleich der Nährboden einer positiven Entwicklung in den Kompetenzfeldern Umwelt- und Energietechnik, Material- und Werkstofftechnologie sowie Logistik. Eine Besonderheit des Kreises Kleve ist das Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen. Der Airport Weeze ist derzeit wachstumsstärkster Flughafen in Deutschland. Er ist ein wichtiger wirtschaftlicher Impulsgeber für die Region. Zudem fällt der Abgrabungsindustrie für Kies und Sand eine große Rolle zu. Der Tourismus gewinnt an Bedeutung. Der Kreis Wesel zeichnet sich im Süden (westlich des Rheins) aus durch besondere Kompetenzen in den Informations-, Kommunikations- und Mikrotechnologien und bei Energie und Chemie. Diese Kompetenzfelder besitzt auch die Stadt Duisburg. Der Nordkreis (östlich des Rheins) hingegen partizipiert stark an den Kompetenzfeldern, die der Kreis Kleve aufweist. Herausragender Logistikstandort ist das interkommunale Industrie- und Gewerbegebiet LippeMündungsraum. Die letzte noch in Betrieb befindliche Zeche am Niederrhein befindet sich im Kreis Wesel. Der Wegfall dieser Arbeits- und Ausbildungsplätze stellt die gesamte Region vor große Herausforderungen.

Arbeitsmarkt und Ausbildung

In den 80er Jahren arbeiteten im Dienstleistungsgewerbe etwa 40 Prozent der Beschäftigten und etwa 60 Prozent im Produzierenden Gewerbe. In 25 Jahren hat sich dieses Verhältnis fast umgekehrt. Heute arbeiten rund zwei Drittel der Beschäftigten im tertiären Sektor und etwa ein Drittel im Produzierenden Gewerbe.

Die Arbeitsmarktsituation in den Kreisen Kleve und Wesel ist insgesamt betrachtet positiv. Die Arbeitslosigkeit ging in der Wirtschaftsregion in den vergangenen zehn Jahren weitaus stärker zurück (um minus 15 Prozent), als im Ruhrgebiet (minus 7 Prozent) und in NRW (minus 11 Prozent).

Strukturpolitische Umbrüche erlebt nach wie vor die Stadt Duisburg. Die Lage bei der Erwerbslosigkeit und bei den Haushaltseinkommen ist schwierig. Es besteht Handlungsbedarf, Duisburg als attraktives Oberzentrum der Region weiter zu stärken, damit die Stadt ihre positive Wirkung auf die umliegende Wirtschaftsregion entfalten kann.

In der betrieblichen Ausbildung sind die Unternehmen am Niederrhein seit vielen Jahren führend. Mehr als 13.000 Jugendliche befinden sich in einem bei der Industrie- und Handelskammer geführten Berufsausbildungsverhältnis. Im vergangenen Jahr konnte im Vergleich zum Vorjahr die Zahl der neu eingetragenen Ausbildungsverträge um mehr als 10 Prozent gesteigert werden. Die Zahl der Ausbildungswilligen, die nicht vermittelt werden können, ist seit Jahren rückläufig. So konnte beispielsweise im Jahr 2008 die Zahl der unversorgten Bewerber erneut verringert werden: in Duisburg um etwa 68 Prozent und in den Kreisen Wesel und Kleve um etwa 52 Prozent.

Wirtschaftsfaktor Handwerk

Das Handwerk versorgt in der Region die Menschen orts-nah mit handwerklichen Waren und Dienstleistungen. Damit stabilisiert das Handwerk auch den regionalen Arbeits- und Ausbildungsmarkt. Die 7.400 Handwerksunternehmen am Niederrhein bieten 44.000 Arbeitsplätze, zusätzlich werden 6.300 Jugendliche ausgebildet. Obwohl die wirtschaftlichen

Schwierigkeiten größer wurden, gelang es den Handwerksbetrieben am Niederrhein im Jahr 2008, ihren Ausbildungsbeitrag erneut zu steigern: Bis September 2008 erzielten sie ein Plus von 6,3 Prozent.

Breites Gewerbeflächenangebot

Die Wirtschaftsregion verfügt insgesamt über ein quantitativ ausreichendes und qualitativ ausgewogenes Angebot an Gewerbeflächen. Dennoch lassen sich sowohl für einzelne Branchen als auch für ausgewählte Kommunen Flächenengpässe beobachten. Die Region ist daher gefordert, innovativ und intelligent mit der Ausweisung neuer Gewerbeflächen umzugehen. Neben diversen interkommunalen Kooperationsansätzen, wie zum Beispiel dem LippeMündungsraum, bieten hier die Überlegungen zu einem virtuellen Gewerbeflächenpool im Kreis Kleve neue Ideen und Perspektiven bei denen es darum geht, einen Paradigmenwechsel von der klassischen Angebotsplanung hin zu einer nachfrageorientierten Planung zu vollziehen. So kann flexibel auf die Bedürfnisse der Unternehmen reagiert und zugleich der Freiraum geschont werden.

Auch die Handwerksbetriebe und ähnliche Gewerbe sind in der Regel in den Mittel- und Grundzentren des mittleren und nördlichen Teilbereichs, im Oberzentrum Duisburg

und seinen benachbarten Mittelzentren gut mit Gewerbefläche versorgt. In den überwiegend ländlich strukturierten Teilräumen können Engpässe dort auftreten, wo die landesplanerische Einstufung der Kommunen und ihrer Ortsteile sowie die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes neue Gewerbeflächen verhindern. Im Großraum Duisburg dürften eher die Konkurrenz zu anderen Arten der baulichen Nutzung und die offensichtlich nur schwer verfügbaren großflächigen Gewerbebrachen die Entwicklung behindern.

Internationale Logistikkreuzung

Die zentrale Lage in Nordwesteuropa, das engmaschige Straßen- und Schienennetz, die Anbindung an den Luftverkehr sowie insbesondere die Lage am Rhein machen die Region zu einer der bedeutendsten Verkehrskreuzungen in Europa. Der Niederrhein ist die internationale Logistikregion und zugleich die Hinterlandkreuzung für die Seehäfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam (ZARA-Häfen). Das hat beträchtliche Auswirkungen auf die Kapazitäten der Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasser und Luft.

Die Infrastrukturpolitik und damit auch die planerische Vorsorge durch den LEP muss deshalb die Leistungsfähigkeit be-

Volkswirtschaftliche Analyse der Region in Kürze

In Rahmen der Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung NRW wurden von Professor Dr. Bade im zweiten Schritt die 16 Regionen untersucht. Die ausführliche Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung der Region ist Bestandteil des Ergänzungsbands zum Fachbeitrag (auf CD). Die Ergebnisse für die Wirtschaftsregion Duisburg Wesel Kleve in Kürze:

- Die Region Duisburg Wesel Kleve gehört zu den wachstumsstärksten nordrhein-westfälischen Wirtschaftsregionen. Auch im Bundesvergleich war die Zunahme der Wirtschaftsleistung in den letzten fünf Jahren überdurchschnittlich. Zwischen 1993 und 2007 hat sich der Rückstand der Erwerbstätigenproduktivität zum Landesdurchschnitt deutlich verringert.
- Verglichen mit der Landes- und Bundesebene ist die Erwerbstätigkeit in der Wirtschaftsregion überdurchschnittlich stark gestiegen. In den letzten fünf Jahren fiel das Wachstum der Erwerbstätigenzahl etwas schwächer aus als auf Landesebene. Die Arbeitslosenquote ist zwischen 1993 und 2007 weniger gestiegen als in Land und Bund.
- Die Arbeitskosten sind in der Wirtschaftsregion über den Zeitraum der letzten 15 Jahre im Vergleich zu Land und Bund nur wenig gestiegen. Neben dem geringen Anstieg der Arbeitskosten hat die günstige

Entwicklung der Erwerbstätigenproduktivität dazu geführt, dass sich die Wettbewerbsposition der Region, gemessen in Lohnstückkosten, verbesserte.

- Die Finanz- und Unternehmensdienstleister haben einen vergleichsweise geringen Anteil an der regionalen Wertschöpfung. Das Gewicht der anderen Wirtschaftsbereiche an der gesamten Wertschöpfung der Region weicht nur unwesentlich von den landes- und bundesweiten Mittelwerten ab. Im Verarbeitenden Gewerbe und den drei Dienstleistungsabteilungen wurden über den gesamten Analysezeitraum hinweg hohe Wachstumsraten verzeichnet. Insbesondere das Verarbeitende Gewerbe konnte seine Wettbewerbsposition gegenüber der Landes- und Bundesebene stärken. Auch im Dienstleistungssektor wurden höhere Zuwachsraten der Wertschöpfung als in Land und Bund erreicht. In den letzten fünf Jahren hat sich das Verarbeitende Gewerbe noch besser entwickelt als zuvor.



Die Kies- und Sandindustrie am Niederrhein hat Tradition – Sortierbänder und Sandhügel unterschiedlicher Körnung.

stehender und neuer Trassen für das Jahr 2025 und darüber hinaus sichern und weiter ausbauen. Nur so kann das für Nordrhein-Westfalen und die Region Niederrhein prognostizierte Verkehrswachstum bewältigt werden.

Wirtschaftsfaktor Rohstoffreichtum

Der Niederrhein ist reich an Rohstoffen. Die Lage am Unterlauf des Rheins hat über Jahrtausende hinweg dazu geführt, dass sich umfangreiche Kies- und Sandlagerstätten von au-

ßerordentlicher Qualität in der Region befinden. Am Niederrhein hat sich eine leistungsstarke Industrie entwickelt, die oberflächennahe, nichtenergetische Rohstoffe gewinnt. Rund die Hälfte der nordrhein-westfälischen und mehr als 10 Prozent der deutschen Kies- und Sandproduktion kommt vom Niederrhein.

Die Abgrabungsunternehmen sichern die Rohstoffversorgung nicht nur in der eigenen Region, sondern auch in Nachbarräumen und im gesamten Land. Bauwirtschaft und Industrie profitieren von diesem Standortvorteil, da auf einen

Was die Region fordert

Die fünf zentralen Forderungen der Region Duisburg Wesel Kleve zum LEP 2025:

1. Die Landesplanung muss die wirtschaftspolitischen Ziele, die von der Region unter dem Titel „Zukunftsinitiative Kompetenzregion Niederrhein“ (ZIKON) gemeinsam erarbeitet wurden, unterstützen und fördern. Es kommt darauf an, deutliche Zeichen für die strukturelle Weiterentwicklung in der Region zu setzen, insbesondere vor dem Hintergrund des auslaufenden Bergbaus. Dazu zählt auch ein flexibler Umgang mit bestehenden und neuen Gewerbeflächen, wie er im Rahmen des Modellprojektes Virtueller Gewerbeflächenpool für den Kreis Kleve entwickelt wurde. Durch diese neue Form der bedarfsgerechten Gewerbeflächenausweisung werden einerseits Verwaltungsverfahren beschleunigt und andererseits zugleich der Freiraum geschont.
2. In der Wirtschaftsregion Duisburg Wesel Kleve müssen alle Entscheidungsträger darauf hinarbeiten, im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung mit

handwerklichen Dienstleistungen dezentrale Gewerbestandorte zu erhalten und im Bedarfsfall neue Flächen an geeigneten Standorten zu entwickeln.

3. Die Verkehrsinfrastruktur muss beschleunigt verkehrsträgerübergreifend ausgebaut werden. Vordringlich sind der Eiserne Rhein, die Betuwe-Linie, die Umsetzung des Hafenkonzeptes, der Ausbau der A 57 und die Weiterentwicklung des Airports Weeze. Die Wettbewerbsfähigkeit des Logistikstandortes Niederrhein muss gesichert und verbessert werden.

4. Der LEP 2025 muss die Rahmenbedingungen für eine langfristige Planungs- und Investitionssicherheit zur Gewinnung nichtenergetischer, oberflächennaher Rohstoffe schaffen.

5. In der Wirtschaftsregion muss die Landesplanung die Entwicklung des Niederrheins zu einem Reiseziel mit Profil unterstützen. Dazu gehört auch, die Verkehrsanbindungen zu verbessern, damit der Kurzzeit-tourismus florieren kann.



Blick auf den Campus der Universität Duisburg-Essen in Duisburg.

kostenintensiven Import dieser Massenrohstoffe verzichtet werden kann. Die Abgrabungsindustrie am Niederrhein hat in den vergangenen Jahren maßgeblich daran mitgewirkt, in der Region bedeutsame Freizeit- und Hochwasserschutzprojekte zu realisieren. Und auch zur Entwicklung des Lippe-mündungsraumes zu einem regional bedeutsamen Logistikstandort hat sie beigetragen.

Zusammen mit weiteren Stellen bei Zulieferanten und Abnehmern sichert die Branche mehr als 10.000 Arbeitsplätze (ohne Bauwirtschaft). Allein im Regierungsbezirk Düsseldorf arbeiten 3.000 Menschen in der Branche. Die Abgrabungsindustrie ist mittelständisch geprägt, krisenfest und in der Region tief verankert. Die Kies- und Sandindustrie am Niederrhein hat Tradition, ihr müssen auch weiterhin Zukunftsperspektiven gesichert werden.

Tourismus im Aufwind

Der Tourismus am Niederrhein zählt zu den Branchen mit enormem Wachstumspotenzial. Allein in den ersten Monaten des Jahres 2008 stiegen die Gästezahlen um 10 und die Übernachtungszahlen sogar um 15 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Der Niederrhein bietet dem Besucher eine einzigartige Kulisse. Die Natur- und Kulturlandschaft zeichnet sich durch Auenlandschaften, Kopfweiden, Altrheinarme, Landschafts- und Naturschutzgebiete, Felder, Wiesen und Wälder aus. Die Rast der Wildgänse auf ihrem Zug zieht jährlich viele Besucher an. Hinzu kommt der Stadttourismus. Weitere Attraktionen sind das Wunderland Kalkar, der Archäologische Park Xanten, das Lehmbruck-Museum oder der Landschaftspark und der Innenhafen in Duisburg. Dazu kommt ein umfangreiches Angebot für Sport- und Freizeittouristen. Mit dem Air-

port Weeze besitzt der Niederrhein eine gute Infrastruktur für den Tourismus als Incoming-Flughafen. Das Angebot birgt für den Tourismus am Niederrhein noch enormes Entwicklungspotenzial. Etwa 3,7 Millionen Einwohner leben im näheren Einzugsbereich. Die Ausgangsposition ist insbesondere für die Entwicklung des Kurzeittourismus' hervorragend.

Demografischer Wandel weit fortgeschritten

Die demografische Entwicklung stellt die Region vor große Herausforderungen. Nach den vorliegenden Prognosen werden sich die Teilregionen sehr unterschiedlich entwickeln. In Duisburg wird die Bevölkerung bis zum Jahr 2025 deutlich schrumpfen, im Kreis Kleve wachsen und im Kreis Wesel leicht zurückgehen. Es scheint, dass der demografische Wandel in Duisburg bereits weit fortgeschritten ist: Hier ist heute schon der Anteil der jungen Menschen gering, der der Älteren am höchsten. Der Kreis Kleve wird erst später einen erheblichen Zuwachs an älterer Bevölkerung erleben. Im Kreis Wesel wird die Entwicklung insbesondere in den südlichen Kommunen durch die Attraktivität des Kreises als Wohnstandort für Pendler gemildert. Allerdings ist der Rückgang bei den unter 50-Jährigen innerhalb der Wirtschaftsregion Niederrhein hier am höchsten.

Fachkräftemangel nimmt zu

Die wichtigsten Erfolgsfaktoren für die Zukunft der Unternehmen sind und bleiben motivierte, qualifizierte und leistungsbereite Mitarbeiter. In den letzten Jahren standen auch die Unternehmen hier am Niederrhein vor Engpässen bei Fachkräften. Diese Situation wird sich weiter verschärfen.



Schloss Moyland in Bedburg-Hau bei Nacht. Im Schloss selbst befindet sich eine herausragende Beuys-Sammlung.

Qualifiziertes Personal ist knapp. Insofern wird ein ausgewogenes Schul- und Bildungsangebot in Kombination mit einem verstärkten Engagement der Unternehmen in der betrieblichen Ausbildung zu einem Erfolgsfaktor von Standorten. Die Wirtschaftsregion sieht sich dabei auf einem guten Weg.

Wissenschaft, Bildung und Kultur

Die Region besitzt viele wissenschaftliche Institutionen und ein umfangreiches Angebot an Bildungs- und Kultureinrichtungen. Die Universität Duisburg-Essen gehört zu den zehn größten deutschen Universitäten. Das Fächerspektrum ist breit angelegt und international ausgerichtet. Es beginnt mit den Geistes-, Gesellschafts- und Wirtschaftswissenschaften und entwickelt sich weiter zu einem ausgewiesenen Schwerpunkt in den Ingenieur- und Naturwissenschaften und außerdem der Medizin.

Ergänzt wird das Hochschulangebot der Region durch die gerade im Aufbau befindliche Fachhochschule Rhein-Waal mit Standorten in Kleve und Kamp-Lintfort. 2.500 Studenten sollen dort in den Fächern Logistik, Agrobusiness und Mechatronik, Betriebswirtschaftslehre, Informatik, Maschinenbau und Wirtschaftsingenieurwesen ausgebildet werden. Die Stadt Duisburg besitzt weitere Einrichtungen, die überregionale Reputationen besitzen, wie beispielsweise das Fraunhofer-Institut für Mikroelektronische Schaltungen und Systeme, das Institut für Umwelt- und Energietechnik, das Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme oder das Zentrum für Brennstoffzellentechnik.

Die Wissenschafts- und Bildungsangebote der Stadt Duisburg und der Kreise Kleve wie Wesel werden durch eine Vielzahl regional bedeutsamer Wissenschafts- und Bildungs-

einrichtungen ergänzt. Zu nennen ist hier beispielsweise das Institut für Mobil- und Satellitenfunktechnik (IMST), welches aus der Universität Duisburg-Essen entstanden ist, oder das gerade in der Startphase befindliche Kompetenzzentrum Automobiltechnik (KAT). Einrichtungen dieser Art gewinnen stetig an Bedeutung. Weitere Bildungseinrichtungen, wie beispielsweise die Bildungszentren der Handwerkskammer Düsseldorf, decken mit einem vielfältigen, praxisorientierten Angebot anerkannter Fortbildungslehrgänge und Prüfungen insbesondere den Qualifikationsbedarf der kleinen und mittelständischen Unternehmen ab.

Lebensqualität in der Wirtschaftsregion

In der Region ist Duisburg das Oberzentrum der Kultur. Das Theater und die neue Mercatorhalle im City-Palais werden von der Deutschen Oper am Rhein und den Duisburger Philharmonikern bespielt. Das Wilhelm-Lehmbruck-Museum und das Museum Küppersmühle für Moderne Kunst sind von internationalem Rang. Die Museen Schloss Moyland in Bedburg-Hau, das Kurhaus Kleve und das Preußen-Museum in Wesel sind weitere Einrichtungen mit überregionaler Bedeutung am Niederrhein.

Die reiche Bildungslandschaft, ein außergewöhnliches Kulturangebot und der Charme der Niederrheinischen Landschaft machen die Region zu einem attraktiven Lebensraum. Ein breites Spektrum unterschiedlicher Wohnformen, vom urbanen, jungen Wohnen im Duisburger Innenhafen, über die kindgerechten Einfamilienhausgebiete am Ballungsrand bis hin zu idyllischen Bauernhöfen in eher ländlichen Gebieten, runden die Lebensqualität am Niederrhein ab. •

Der Bericht aus der Wirtschaftsregion Düsseldorf/Kreis Mettmann

Die Situation in der Wirtschaftsregion

Während die zehn Städte im Kreis Mettmann nach der Neuauflistung des Regionalplans (GEP 99) umfangreiche neue Flächen ausgewiesen bekommen hatten, war dies in der Landeshauptstadt Düsseldorf in weitaus geringerem Umfang der Fall. Denn die Landeshauptstadt verfügte über ein erhebliches Brachflächenpotenzial. Da sich viele dieser Brachflächen aufgrund ihrer innerstädtischen Lage nicht mehr als Gewerbe- und Industriestandorte eignen, wurde und wird immer noch auf diesen Flächen vorrangig eine gemischte Nutzung (Büros, Einzelhandel und Wohnen) entwickelt. Folglich finden emittierende Handwerks-, Gewerbe- und Industriebetriebe seit Jahren kaum noch geeignete neue Standorte oder Erweiterungsflächen am alten Standort in der Landeshauptstadt.

Die Landeshauptstadt Düsseldorf, die heute in erster Linie als Standort für Dienstleistungsunternehmen wahrgenommen wird, verfügt allerdings immer noch über einen bedeutenden gewerblich-industriellen Kern. Standorte der Düsseldorfer Industrie sind beispielsweise der Düsseldorfer Haupthafen oder das Gewerbe- und Industriegebiet Flingern/Lierenfeld. Um innerstädtische Gewerbe- und Industriestandorte auch langfristig für emittierende Handwerks-, Gewerbe- und Industriebetriebe zu sichern, müssen diese zukünftig als Standorte mit wohnunverträglichen Nutzungen, beispielsweise als Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche (GIB), festgeschrieben bleiben und vor einer heranrückenden neuen Wohnbebauung geschützt werden.

Blick in den Düsseldorfer Hafen.





Die Städte des Kreises Mettmann haben fast alle Gewerbe- und Industrieflächen, die sie im Rahmen der Neuaufstellung des Gebietsentwicklungsplans (GEP 99) zugestanden bekamen, entwickelt und belegt. Nachfrager waren in vielen Fällen gewerbe- und industriegebietstypische Unternehmen, wie beispielsweise Handwerksbetriebe aus Düsseldorf.

Des Weiteren fragten und fragen immer noch Bestandsunternehmen, die an ihren innerstädtischen Standorten keine Entwicklungsperspektiven mehr sahen, entsprechende Flächen nach. Gewerbe- und Industriebrachen, die sich wegen einer ausreichend großen Distanz zu sensiblen Nutzungen (Wohnen) als Standorte emittierender Betriebe eignen könnten, sind vielfach zu klein oder sie eignen sich wegen ihrer topografischen beziehungsweise verkehrlich ungünstigen Lage nicht als Gewerbe- und Industriestandorte. Insbesondere flächenintensive Nachfragen wohnunverträglicher, emittierender Betriebe können im Kreis Mettmann kaum mehr gedeckt werden.

Betroffen sind aber auch emittierende Handwerksbetriebe. Obwohl für diese die Standortsituation vergleichsweise entspannter ist als für andere Gewerbebetriebe, finden sie nicht mehr überall im Kreis Mettmann geeignete Flächen. Der Neuausweisung von Gewerbe- und Industrieflächen stehen in den meisten Fällen Freiraumdarstellungen auf GEP-Ebene oder landschafts-, naturschutz- und wasserschutzrechtliche Festsetzungen im Wege.

Damit die Städte des Kreises Mettmann dem Bestand Entwicklungsperspektiven einräumen und neue Betriebe ansiedeln können, benötigen die Kommunen langfristig flexible Instrumente zur Flächenausweisung, beispielsweise virtuelle Gewerbeflächenpools. Sie müssen auch weiterhin Ansiedlungsbereiche für Gewerbe und Industrie (GIB) ausweisen können. Neu ausgewiesene GIB müssen mit einem Umgebungsschutz versehen werden, um die hier ansässigen emittierenden, wohnunverträglichen Betriebe langfristig vor Wohnbebauung zu schützen. Die Kommunen müssen mit ihrer Flächenversorgepolitik darüber hinaus an geeigneten

Stellen im Kreisgebiet GIB-Vorsorgebereiche für Gewerbe und Industrie ausweisen können.

Hervorragendes Verkehrsnetz trotz Lücken

Düsseldorf und der Kreis Mettmann profitieren von ihrer guten Lage im regionalen und überregionalen Netzwerk der Verkehrsinfrastruktur. Die Wirtschaftsregion ist über Straße, Schiene, Wasserstraße und über den Flughafen Düsseldorf International hervorragend an das Verkehrsnetz angebunden. Allerdings weist das regionale Verkehrsnetz noch immer Lücken auf, die geschlossen werden müssen. Dazu zählen der Weiterbau der A 44 zwischen Ratingen-Ost und Velbert und der B 8n bis zum Autobahnkreuz Duisburg-Süd, die Weiterentwicklung des Landesstraßennetzes, wie beispielsweise die Realisierung der Vorhaben L 239n, L 403 oder L 404, der Ausbau des Flughafens Düsseldorf International zum dritten deutschen Drehkreuz im Luftverkehr und die Sicherung des Binnenhafens gemäß den Vorschlägen des nordrhein-westfälischen Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes. Hier ist insbesondere der Verzicht von Wohnbebauung im Hafengebiet zu nennen. Um Begehrlichkeiten vorzubeugen, müssen Binnenhäfen künftig planungsrechtlich als Vorranggebiete mit einem entsprechenden Umgebungsschutz festgesetzt werden.

Aufwärtstrend am Arbeitsmarkt

Ende 2007 waren in der Wirtschaftsregion in Wirtschaft und Verwaltung mehr als 524.000 Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Die Zahl der Erwerbstätigen lag bei rund 698.000 (amtliche Zahlen liegen nur für das Jahr 2006 vor). Die Beschäftigtenentwicklung ist seit 2005 positiv. Allein im Jahre 2007 stieg die Zahl der Beschäftigten um rund 16.600 Personen (plus 3,3 Prozent). Das Handwerk stellte davon rund 1.700 neue Arbeitsplätze zur Verfügung (plus 2,5 Prozent). Eingestellt haben insbesondere die Wirtschaftsbereiche Bau-

gewerbe, Gastgewerbe, Verkehr- und Nachrichtenübermittlung sowie die sonstigen Dienstleistungen.

Industrielle Basis wichtiger Arbeitgeber

Aktuell sind in der Wirtschaftsregion gut drei Viertel aller Beschäftigten im tertiären Sektor tätig, unter anderem im Telekommunikationssektor. Die Landeshauptstadt ist mit einem Beschäftigtenanteil von rund 83 Prozent weitaus stärker dienstleistungsgeprägt als der Kreis Mettmann, wo noch fast 35 Prozent der Beschäftigten einen Arbeitsplatz im sekundären Sektor haben. Der Kreis Mettmann und auch die Landeshauptstadt Düsseldorf sind Standorte bedeutender Industriebetriebe, die vor Ort Produktionsstätten unterhalten. Für den lokalen Arbeitsmarkt ist diese industrielle Basis sehr wichtig, da die Industriebeschäftigten Einkommenseffekte für andere Branchen, wie den Einzelhandel, das Handwerk und für Anbieter persönlicher Dienstleistungen auslösen. Die In-

dustrie ist außerdem für Kunden-Lieferanten-Beziehungen mit unternehmensbezogenen Dienstleistungen, wie etwa der Werbebranche, der Beratungs- und Rechtsbranche, der Datenverarbeitung oder den Finanzdienstleistern, unverzichtbar. Die Wirtschaftsregion besitzt überregionale Sogkraft. Vor allem die Landeshauptstadt Düsseldorf verzeichnet einen erheblichen Einpendlerüberschuss: Rund 153.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pendeln mehr ein als aus. Entsprechend gut ist die Arbeitsplatzversorgung. Sie liegt bei 470 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten je Hundert Einwohnern. Der Wert für NRW liegt bei 315.

Gutes Ausbildungsplatzangebot

Auch das Ausbildungsplatzangebot ist gut. Die Industrie- und Handelskammer Düsseldorf registrierte bis Ende September 2008 5.590 Ausbildungsverhältnisse. Gegenüber dem Vorjahr ist das bei den Neueintragungen ein Plus von 6 Prozent.

Volkswirtschaftliche Analyse der Region in Kürze

In Rahmen der Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung NRW wurden von Professor Dr. Bade im zweiten Schritt die 16 Regionen untersucht. Die ausführliche Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung der Region ist Bestandteil des Ergänzungsbands zum Fachbeitrag (auf CD). Die Ergebnisse für die Wirtschaftsregion Düsseldorf/Kreis Mettmann in Kürze:

- Das Wachstum der Wirtschaftsleistung fiel in der Wirtschaftsregion Düsseldorf/Kreis Mettmann zwischen 1993 und 2007 etwas stärker aus als auf Landesebene, jedoch schwächer als auf Bundesebene. Im Durchschnitt der letzten fünf Jahre lag die Zunahme des Bruttoinlandsprodukts auch über der durchschnittlichen Veränderungsrate auf Bundesebene. Im landesweiten Vergleich verzeichnete die Wirtschaftsregion auch im Jahr 2007 die höchste Erwerbstätigenproduktivität. Im Bundesvergleich aller Wirtschaftsregionen liegt die Region Düsseldorf/Kreis Mettmann auf dem dritten Platz.
- Die Zunahme der Erwerbstätigkeit war im Zeitraum 1993 bis 2007 etwas höher als im Land und deutlich höher als im Bund. Zwischen 2003 und 2007 hat sich die Erwerbstätigenzahl noch etwas günstiger entwickelt. Die Arbeitslosenquote liegt leicht unter dem Landes-, aber über dem Bundesmittel.
- Im Vergleich zu Land und Bund sind die Arbeitskosten in der Wirtschaftsregion Düsseldorf/Kreis Mettmann in den letzten 15 Jahren erheblich stärker gestiegen. Da der Zuwachs der Erwerbstätigenproduktivität die jeweiligen landes- und bundesdurchschnittlichen Veränderungsraten nicht in gleicher Größenordnung übertreffen konnte, blieb der Rückgang der Lohnstückkosten in der Region hinter den entsprechenden Werten für Land und Bund zurück.
- Die Wirtschaftsregion wird vom Dienstleistungssektor geprägt. Insbesondere die Finanz- und Unternehmensdienstleister haben einen hohen Anteil an der regionalen Wertschöpfung. In den zurückliegenden 15 Jahren sind die Finanz- und Unternehmensdienstleister stärker als die anderen Wirtschaftsabteilungen gewachsen. Die Wirtschaftsabteilungen Finanz- und Unternehmensdienstleister sowie Öffentliche und Private Dienstleistungen expandierten zwischen 1993 und 2007 so stark wie im Landesdurchschnitt. Mit Ausnahme des Baugewerbes entwickelten sich die anderen Wirtschaftsbereiche ungünstiger als in Land und Bund insgesamt. In den letzten fünf Jahren hat sich die Wettbewerbsposition des Verarbeitenden Gewerbes spürbar verbessert.

Das Handwerk hatte bis zum 30. September 2008 mit 1.748 neuen Lehrverträgen wieder die hohe Ausbildungsleistung des Vorjahres erreicht. Insgesamt werden 5.900 junge Menschen derzeit im Handwerk ausgebildet. Wegen der guten Entwicklung des Ausbildungsstellenmarktes gibt es in der Wirtschaftsregion statistisch gesehen für jeden Auszubildenden eine Stelle. Damit ist die Region weitaus besser aufgestellt als im Landesdurchschnitt: Hier kommen rein statistisch auf eine Stelle zwei Auszubildende.

Ausbildungsplatz nur mit Schulabschluss

Trotzdem muss die Bewerbersituation langfristig aus Unternehmenssicht als problematisch eingestuft werden. Denn obgleich die Zahl der Schulabsolventen in der Region Düsseldorf in den nächsten zehn Jahren langsamer sinken wird als im Landesdurchschnitt, wird die regionale Wirtschaft von dem damit einhergehenden Bewerberrückgang weitaus stärker betroffen sein als das Umland. Die Wirtschaftsregion ist stark von Bewerbern, die von außerhalb kommen, abhängig. Entspannt sich durch den Geburtenrückgang der Ausbildungsmarkt am Wohnort, entfällt für viele potenzielle Bewerber der Zwang zur Mobilität. In Düsseldorf und im Kreis Mettmann ist wegen rückläufiger Schülerzahlen und dem Ausbleiben auswärtiger Bewerber bis zum Jahre 2017 mit einem Bewerberrückgang von 8 bis 10 Prozent zu rechnen. Um den Bedarf der Wirtschaft an Auszubildenden auch künftig decken zu können, müssen aus den Schulabgängern der Region Düsseldorf prozentual deutlich mehr geeignete Bewerber gewonnen

werden als bisher. Das bedeutet, dass der Prozentsatz derjenigen, die die Schule ohne Ausbildungseignung verlassen, drastisch gesenkt werden muss. Deshalb sind flächendeckend für alle Schulen einheitliche, verbindliche und überprüfbare Qualitätskriterien notwendig.

Lange Abbaufrieten für Kalksteinlagerstätten

Wichtiger regionaler Wirtschaftsfaktor in der Region ist der Abbau von Kalksteinlagerstätten im Kreis Mettmann. Abbauwürdige Kalksteinlagerstätten befinden sich außer in Mettmann, noch in Heiligenhaus und in Wülfrath. Sie sind im Regionalplan des Regierungsbezirkes Düsseldorf ausgewiesen. Abgebaut wird in Mettmann und in Wülfrath. Wülfrath ist das Zentrum des Kalksteinabbaus und der -veredelung. In der Kalkindustrie sind derzeit rund 630 Personen beschäftigt, das sind rund elf Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Wülfraths. Kennzeichen der Kalkindustrie sind insbesondere hohe Umweltschutzaufgaben und die aufwändigen Anlagen. Beides bedingt hohe Investitionen, weswegen die Refinanzierungszeiträume sehr lang sind. Aus diesem Grund benötigt die kostenintensive Kalkindustrie auch künftig einen Rohstoffsicherungszeitraum von mindestens 50 Jahren.

Vielfältiges Bildungs- und Wissenschaftsangebot

Die Region besitzt zahlreiche Bildungsstätten. In der Landeshauptstadt Düsseldorf gibt es eine Universität, eine Fachhochschule, eine Kunstakademie, die Robert Schumann

Was die Region fordert

Die fünf zentralen Forderungen der Region Düsseldorf/Kreis Mettmann zum LEP 2025:

Um die Wettbewerbsposition von emittierenden Betrieben – beispielsweise aus dem Verarbeitenden Gewerbe oder dem Handwerk – in der Wirtschaftsregion Düsseldorf/Kreis Mettmann zu verbessern, und damit in der Region nicht nur der Dienstleistungssektor boomt, muss die Landesregierung beim LEP 2025:

1. Sich deutlich zum Trennungsgrundsatz nach § 50 BImSchG bekennen und deshalb die Abstandsliste NRW als Instrument der Landesplanung stärken.
2. Dafür sorgen, dass auf Ebene des Regionalplanes auch weiterhin Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche (GIB) festgesetzt werden können und neu

ausgewiesene GIB einen Umgebungsschutz erhalten, der sie langfristig vor Raumansprüchen sensibler Nutzungen (beispielsweise Wohnnutzungen) schützt. Die Ausweisung so genannter GIB-Vorsorgebereiche muss möglich werden.

3. Neue Instrumente zur schnellen und flexiblen Flächenausweisung fördern.
4. Binnenhäfen den Status von Vorranggebieten (Hafenvorranggebiete) geben, damit sie langfristig beispielsweise vor einer heranrückenden Wohnbebauung geschützt sind.
5. Auch künftig Abbaubetrieben von Festgestein (in der Wirtschaftsregion Düsseldorf/Kreis Mettmann handelt es sich um die Kalkindustrie) einen Rohstoffsicherungszeitraum über 50 Jahre zu sichern.



2004 feierte Düsseldorf den 200. Geburtstag seines Prachtboulevards Düsseldorfer Kö – eine der Attraktionen: Straßenmodenschau auf 700 Metern Laufsteg.

Hochschule und die Verwaltungs- und Wirtschaftsakademie. Am 1. Oktober 2009 nimmt die private Fachhochschule der Wirtschaft (FHdW), Bergisch Gladbach, in Mettmann ihren Betrieb auf.

Von diesem vielfältigen Angebot profitieren Unternehmen. Die Betriebe kooperieren bei Innovationsprojekten mit externen Forschungspartnern, etwa der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf oder der Fachhochschule Düsseldorf und ergänzen dadurch ihre eigenen innerbetrieblichen Forschungen. Seit Oktober 2008 existiert eine Kooperationsvereinbarung zwischen Industrie- und Handelskammer und der Fachhochschule. Kooperiert werden soll beispielsweise bei der Entwicklung von Kombi-Studiengängen. Ein dualer Studiengang Maschinenbau ist in Vorbereitung.

Die Fortbildungszentren der Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf und der Handwerkskammer Düsseldorf sind insbesondere für die klein- und mittelständischen Unternehmen wichtig. Hier werden Meister-, Fach- und Betriebswirte- sowie verschiedene andere anerkannte Fortbildungslehrgänge und Prüfungen durchgeführt. Die Handwerkskammer Düsseldorf bietet mit dem Unternehmer-

Campus in der Wirtschaftsregion einen berufsbegleitenden Fachhochschulstudiengang der Betriebswirtschaftslehre an. Die Studiendauer beträgt sieben Semester und die Absolventen erhalten einen Abschluss als Bachelor of Arts, Unternehmensführung im Mittelstand.

Standortfaktor „Regionale Lebensqualität“

Messen und Kongresse machen die Wirtschaftsregion zum Ziel vieler Geschäftsreisender. Sie finden in der Landeshauptstadt Düsseldorf und im Kreis Mettmann ein hervorragendes Angebot an Hotels aller Sternekategorien. Vom Geschäftstourismus profitieren neben der Hotelbranche insbesondere Gastronomie und Einzelhandel. Die Landeshauptstadt und der Kreis Mettmann besitzen viel Lebensqualität. Der Kreis Mettmann steht für Outdoor-Aktivitäten wie Wandern und Golf, die Mode- und Sportstadt Düsseldorf für Business meets lifestyle. Zu ihren touristischen Highlights zählen unter anderem die Düsseldorfer Altstadt, die größte Kirmes am Rhein oder der jährliche Japan-Tag. Darüber hinaus gibt es eine ausgeprägte Kunst- und Kulturszene. Düsseldorf ist attraktive Ein-



Blick auf das Modell der wachsenden Airport-City am Düsseldorfer Flughafen.

kaufsstadt und als solche international bekannt. Das Angebot auf der Königsallee und in der Schadowstraße, in der Altstadt und Karlstadt sowie in den Stadtteilzentren zieht verschiedenste Zielgruppen an.

Wohnformen für jeden Bedarf

Düsseldorf und die Städte im Kreis Mettmann sind wegen ihrer hervorragenden verkehrlichen Anbindung, ihres Arbeitsplatzangebotes und ihrer Freizeitmöglichkeiten attraktive Wohnstandorte. Alle Städte versuchen derzeit durch verstärkten Wohnungsbau Einwohner zu gewinnen und zu binden. Auf dem Wohnungsmarkt finden sich die unterschiedlichsten Wohnformen, wie beispielsweise innerstädtisches Wohnen für junge Erwerbstätige, Stadthäuser für junge Familien oder Eigenheime im Grünen.

Hoher Gegenwert für hohe Standortkosten

In der Wirtschaftsregion Düsseldorf/Kreis Mettmann leben knapp 1,1 Millionen Menschen. Das sind rund 1.732 Einwoh-

ner je Quadratkilometer. Die rund 75.000 Mitgliedsunternehmen der Industrie- und Handelskammer und 12.500 Handwerksbetriebe sind hier angesiedelt.

Die Standortkosten sind dabei innerhalb der Wirtschaftsregion sehr unterschiedlich. Sie reichen beispielsweise bei den Gewerbesteuerhebesätzen von 380 von Hundert in Langenfeld bis 445 von Hundert in Düsseldorf. Beide Städte sind schuldenfrei und haben eine Reduzierung ihrer Hebesätze angekündigt.

Die Spanne bei den Gewerbemieten ist weitaus größer. So zahlt man beispielsweise für kleinere Einzelhandelsflächen in 1a-Lagen in der Landeshauptstadt durchschnittlich bis zu 230 Euro je Quadratmeter, wohingegen man in Wülfrath zum Teil weniger als 15 Euro zahlen muss. Obwohl die Standortkosten teilweise sehr hoch sind, erhalten Gewerbetreibende aufgrund der wirtschaftlichen Stärke des Ballungsraums, der Größe seiner Absatz- und Beschaffungsmärkte und wegen der hervorragenden Verkehrsinfrastruktur einen hohen Gegenwert, wie die Vielzahl der erfolgreichen Unternehmen und die Ansiedlungserfolge zeigen. •

Der Bericht aus der Wirtschaftsregion Hagen

Die Situation in der Wirtschaftsregion

Die Wirtschaftsregion Hagen besteht aus dem Ennepe-Ruhr-Kreis (ohne Hattingen und Witten), dem Märkischen Kreis und der Stadt Hagen. Auf der Gesamtfläche von 1.484 Quadratkilometern befinden sich 23 Städte und Gemeinden. Von den 817.700 Einwohnern sind rund 440.500 erwerbstätig. Die Region Hagen ist eine Industrieregion. 138 sozialversiche-

rungspflichtig Beschäftigte je 1.000 Einwohner arbeiten in der Industrie, das sind fast doppelt so viele wie im Landesdurchschnitt (78 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte je 1.000 Einwohner). Die Branchenschwerpunkte sind die Bereiche Automotive, Maschinenbau, Metall- und Kunststoffverarbeitung sowie Gebäudetechnik.

Die Region Hagen ist eine Industrieregion — Schwerpunkte sind Automotive, Maschinenbau, Metall- und Kunststoffverarbeitung sowie Gebäudetechnik.





Für die Region Südwestfalen (Bezirke der Industrie- und Handelskammern Arnsberg, Hagen und Siegen) ist die mittelständisch geprägte Automotive-Industrie mit mehr als 43.000 Beschäftigten und einem Umsatz von 8,7 Milliarden Euro der wichtigste Industriezweig. Jeder sechste Industriearbeitsplatz in Südwestfalen ist dem Automotive-Bereich zuzurechnen. In den rund 500 Zulieferunternehmen der Automobil- und Bahnindustrie, der Luft- und Raumfahrtindustrie und des Schiffbaus reicht die Bandbreite der Wertschöpfung von metallischen Gussteilen über konstruierte Präzisionsteile und Kunststoffprodukte hin zu elektronischen Steuergeräten. Südwestfalen ist der wohl bedeutendste mittelständische Automotive-Produktionsstandort in NRW.

Führende Region in der Gebäudetechnik

Zu den Stärken der Region Hagen zählt die Gebäudetechnik. Viele namhafte Unternehmen aus den Bereichen Sanitärarmaturen, Gebäudeelektrik und -elektronik, Leuchten sowie Tür- und Sicherheitstechnik haben hier ihren Stammsitz. Viele sind als Marktführer weltweit erfolgreich. Ein Drittel aller technischen Leuchten und zwei Drittel aller Schalter und Armaturen, die in Deutschland gefertigt werden, kommen aus der Region Hagen. Insgesamt stellen hier rund 200 Unternehmen Produkte für die Gebäudetechnik her und sie beschäftigen zusammen etwa 26.000 Mitarbeiter. Die Industrieprodukte werden zunehmend von unternehmensnahen Dienstleistungen begleitet.

Gewerbeflächenreserven uneinheitlich

Bei der Erstellung des Gebietsentwicklungsplans für den Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen, welcher 2001 rechtskräftig wurde, stellte die Bezirksregierung Arnsberg für die Kommunen in der Wirtschaftsregion Hagen einen Bedarf von 998 Hektar für den Zeitraum 1995 bis 2010 fest. In diesem Zusammenhang wurden neben den vorhandenen Reser-

ven auf FNP-Ebene noch 474 Hektar Flächen als Gewerbe- und Industriebereich ausgewiesen. Eine aktuelle Umfrage der Südwestfälischen Industrie- und Handelskammer zu Hagen bei den heimischen Kommunen hat ergeben, dass die Situation bei den freien Gewerbeflächen ab 0,5 Hektar von Stadt zu Stadt sehr unterschiedlich ist. Besorgnis erregend ist, dass von den 23 Städten und Gemeinden fünf zurzeit weder kurz- oder mittel-, noch langfristig freie Gewerbeflächen anbieten können. Eine weitere Gemeinde verfügt zwar über wenige Hektar Gewerbegebietsflächen, diese reichen allerdings nur für die kurzfristige Versorgung der ansässigen Betriebe aus. Bei den Städten mit Flächenreserven ist auffällig, dass es hier starke Unterschiede bei den Reserven gibt. In sieben Kommunen sind zwar kurzfristig Flächen verfügbar, allerdings gibt es im mittel- und langfristigen Bereich nur Fehlanzeigen.

GIB-Neuausweisungen erforderlich

Aus Sicht der Wirtschaft ist also festzustellen, dass nur wenige Städte und Gemeinden ein angemessenes Angebot an Reserveflächen zur Verfügung stellen können. Bei der Neuaufstellung von Flächennutzungsplänen ist deshalb auch die Neuausweisung neuer GIB-Bereiche erforderlich. Die Umsetzung einiger weniger, noch nicht in den Flächennutzungsplan übernommener GIB-Darstellungen des Regionalplans reicht allein nicht aus.

Restriktionen durch Hochwasserschutz

Wenige topografisch geeignete Gebiete sowie ein hoher Anteil an Festsetzungen zum Natur- und Landschaftsschutz, regionale Grünzüge und umfangreiche Wasserschutzzonen stellen hohe Ansprüche an die Planung und Realisierung neuer GIB-Bereiche.

Neue Probleme zeigen sich durch die Gesetzgebung der letzten Jahre im Bereich Hochwasserschutz und Überschwemmungsschutz. Wie erste Erfahrungen zeigen, kann

es sogar vorkommen, dass bisher als gewerbliche Bauflächen ausgewiesene Areale bei einer Neuaufstellung des Flächennutzungsplans zukünftig als Grünfläche ausgewiesen werden müssen, da diese Flächen als Überschwemmungsgebiete berechnet wurden. Bis 2012 stehen in der Region noch einige Überschwemmungsgebietsverordnungen an.

Gewerbe-Ansiedlungserfolge an Autobahnen

Kommunen mit einer direkten Anbindung an eine Autobahn oder mit Gewerbegebieten in unmittelbarer Nähe zur Autobahn, wie die Städte Lüdenscheid, Meinerzhagen und Wetter, konnten in der Vergangenheit neue Gebiete erfolgreich erschließen und vermarkten. Da diese Konstellation Erfolg verspricht, sollte die Ausweisung weiterer Gewerbegebiete entlang den Autobahnen A 1, A 43 und A 45 geprüft werden. Flächen entlang von Autobahnen sind auch im Hinblick auf ihre Landschafts- und Naturschutzwürdigkeit besonders geeignet, da die Lage in der Regel weniger Konflikte birgt als andere Gebiete in der Wirtschaftsregion Hagen.

Schwieriges Brachflächenrecycling

Das viel diskutierte Thema Wiedernutzung von Brachflächen ist in der Praxis nur schwer umsetzbar. In der Wirtschafts-

region handelt es sich nicht um mehrere Hektar große Altstandorte, sondern überwiegend um kleine und mittlere Industriebrachen, die in der Regel je nach spezifischem Bedarf schrittweise mit Gebäuden bebaut wurden, die eine unmittelbare Nachfolgenutzung unmöglich machen. Für eine Wiedernutzung muss die vorhandene Bausubstanz entfernt werden. Die hohen Abbruchkosten lassen eine erneute gewerbliche Nutzung kaum zu, die Frage nach eventuell vorhandenen Altlasten ist dabei noch nicht einmal gestellt. Aufgrund der kleinteiligen Parzellierung sind die Standorte für neue produzierende Betriebe in der Regel auch nicht ausreichend dimensioniert. Diese Flächen müssen einer nicht gewerblichen Nutzung zugeführt werden oder sie können Kleinbetrieben, zum Beispiel Handwerksunternehmen, angeboten werden.

Selbst bei ausreichend dimensionierten Brachflächen verhindern die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen häufig eine gewerbliche Folgenutzung. Da nicht nur der Verursacher von Altlasten, sondern auch der Erwerber derartiger beeinträchtigter Flächen nach Bodenschutzrecht haftbar gemacht werden kann und ein 100-prozentiger Ausschluss von Altlasten auf gewerblich und industriell genutzten Flächen kaum möglich ist, kann Gewerbetreibenden ein entsprechender Erwerb solcher Flächen nicht angeraten werden. Hinzu kommt noch, dass die Banken häufig Flächen, die mit einem Altlastenverdacht behaftet sind, nicht oder nur sehr gering

Volkswirtschaftliche Analyse der Region in Kürze

In Rahmen der Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung NRW wurden von Professor Dr. Bade im zweiten Schritt die 16 Regionen untersucht. Die ausführliche Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung der Region ist Bestandteil des Ergänzungsbands zum Fachbeitrag (auf CD). Die Ergebnisse für die Wirtschaftsregion Hagen in Kürze:

- Zwischen 1993 und 2007 blieb die Zunahme der Wirtschaftsleistung etwas hinter der Veränderung in Land und Bund zurück. In den letzten fünf Jahren erhöhte sich das Bruttoinlandsprodukt jedoch stärker als in Land und Bund. Die Erwerbstätigenproduktivität hat sich im Analysezeitraum besser entwickelt als in Nordrhein-Westfalen. In den letzten fünf Jahren wurde auch die bundesdurchschnittliche Veränderung übertroffen.
- In den zurückliegenden 15 Jahren stagnierte die Zahl der Erwerbstätigen in der Wirtschaftsregion Hagen. Die Arbeitslosenquote war im Jahr 2007 nicht höher als 15 Jahre zuvor. Auf Landes- und Bundesebene fiel der Anstieg der Arbeitslosigkeit stärker aus.
- Gemessen in Lohnstückkosten hat sich die Wettbewerbsposition der Wirtschaftsregion zwischen 1993 und 2007 infolge der positiven Entwicklung der Erwerbstätigenproduktivität im Landesvergleich verbes-

sert. Im Gegensatz zu früheren Jahren war der Rückgang der Lohnstückkosten zwischen 2003 und 2007 auch höher als im Bundesmittel.

- Im Vergleich zu Land und Bund hat das Verarbeitende Gewerbe in der Wirtschaftsregion einen sehr hohen Anteil an der gesamten Wertschöpfung. Mit Ausnahme des Baugewerbes hat sich die Wertschöpfung in allen Bereichen spürbar erhöht. Die Finanz- und Unternehmensdienstleister verzeichneten das stärkste Wachstum. Im Vergleich zu Land und Bund ist der Dienstleistungssektor in der Wirtschaftsregion unterdurchschnittlich stark gewachsen. Das Verarbeitende Gewerbe konnte seine Wettbewerbsposition gegenüber der Landesebene verbessern. Es lag in den letzten fünf Jahren mit seiner Entwicklung sogar deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt. Auch die Finanz- und Unternehmensdienstleister sowie das Baugewerbe entwickelten sich besser als zuvor.



Der Schienenverkehr wird ausgedünnt.

besichern. Also gibt es auch hier eine hohe Hürde für die Wiederverwertung zur gewerblichen Nutzung. Es muss erwähnt werden, dass ein Altlastenverdacht schon auf Grund der Betrachtung der früheren Produktion auf diesem Standort entsteht, ohne dass zuvor Untersuchungen durchgeführt wurden. Um solche Flächen wieder vermarkten zu können, bedarf es einer Überarbeitung der entsprechenden Gesetzgebung.

Vordringliche Straßenausbau-Projekte in der Wirtschaftsregion Hagen

Eine gute Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Standortfaktor und für die Region Voraussetzung, sich im internationalen Wettbewerb behaupten zu können. Die Wirtschaftsregion Hagen ist verhältnismäßig gut an die verschiedenen Straßennetze angebunden. Jedoch besteht ein dringender Bedarf an dem Lückenschluss der A 46 zwischen Hemer und Neheim-Hüsten, damit eine durchgehende, leistungsfähige Ost-West-Verkehrsachse entsteht. Der sechsspurige Ausbau der A 45 zwischen Lüdenscheid und Hagen ist ebenfalls zwingend erforderlich, da die Kapazitätsgrenzen der zweispurigen

Fahrspur in Richtung Dortmund zwischenzeitlich schon überschritten sind. Dies belegt eine Studie des Verkehrsverbandes Westfalen auf Grundlage der Erkenntnisse und aktueller Daten der zuständigen Straßenbauverwaltungen.

Problematisch für die heimische Region ist auch die landesweit einheitliche Systematik, den Unterhaltungsaufwand für die Landesstraßen je laufendem Kilometer Straße an der Nutzerfrequenz zu orientieren. Hierbei wird nicht berücksichtigt, dass durch topografische und klimatische Einflüsse in der Region Hagen eine bedeutend höhere Belastung der Straßen besteht als es in anderen Teilen des Landes der Fall ist. Hier fordert die Wirtschaft eine erhebliche Aufstockung der Finanzmittel zum Erhalt der Straßen und zwar kurzfristig, um eine weitere Verschlechterung des Zustandes zu verhindern. Einer sehr viel teureren Grundsanierung einer Vielzahl von Straßen könnte so vorgebeugt werden.

Schienenverkehr wird ausgedünnt

Beim Schienenverkehr ist sowohl im Personen- als auch Güterverkehr der Erhalt dringend erforderlich, in Teilbereichen

Was die Region fordert

Die fünf zentralen Forderungen der Region Hagen zum LEP 2025:

1. Die Landesplanung muss eine angebotsorientierte Gewerbeflächenpolitik vorrangig für ansässige Unternehmen betreiben und eine Ausweisung von Gewerbegebieten an Autobahnen und wichtigen Bundesstraßen ermöglichen.
2. Die Landesplanung muss die gesetzlichen Bedingungen ändern, so dass eine gewerbliche Nutzung von Brachflächen möglich wird.
3. Die Landesplanung muss den Bau des Lückenschlusses der A 46 zwischen Hemer und Neheim-Hüsten so-

wie den sechsspurigen Ausbau der A 45 vorantreiben sowie mehr Mittel für die Erhaltung der Bundes- und Landstraßen in der Region vorsehen.

4. Die Landesplanung muss den Erhalt und den Ausbau des Angebots im Personen- und Güterverkehr auf der Schiene fördern sowie den Bestand bei Schienenstrecken und Verladeeinrichtungen erhalten.
5. Die Landesplanung muss auf eine flächendeckende Einbindung zumindest aller Gewerbegebiete in die Breitbandversorgung hinwirken.



In der Region Hagen arbeiten fast doppelt so viele Beschäftigte in der Industrie wie im Landesdurchschnitt.

auch eine Ausweitung des Angebots. Im Augenblick ist zu beobachten, dass bei Fernverkehrsverbindungen, wie zum Beispiel Richtung Süden (zum Beispiel zum Frankfurter Flughafen), die Taktzeiten erhöht werden. Das ist nicht nur mit Blick auf die Nachfrageentwicklung kontraproduktiv, es widerspricht auch dem Ziel, im Personenbereich für eine Abkehr von der Nutzung der Straße oder des Luftverkehrs hin zur Bahn zu sorgen. Die Wirtschaft in der Region setzt sich

deshalb für eine Erweiterung des umsteigefreien ICE-Angebots von Hagen zum Frankfurter Flughafen und weiter in Richtung Süden ein.

Güterverkehr fährt aufs Abstellgleis

Beim Güterverkehr ist die aktuelle Entwicklung, dass Verladepunkte und Gleisanlagen, die zurzeit wenig ertragsstark sind, stillgelegt werden.

Aber in Hagen hat sich zum Beispiel gezeigt, dass sich durch kurzfristig steigende Nachfrageanforderungen schnell eine neue Situation ergeben kann, die in diesem Fall eine Wiederaufnahme der Verladung am Hagener KLV-Terminal erforderlich macht. Die Erfahrung lehrt, dass nicht nur beim Bau von neuen Strecken und Verladeterminals, sondern auch bei der Reaktivierung von Strecken im Eisenbahnbereich sich Wiederinbetriebnahmen oft noch schwieriger gestalten als im Bereich Straßennetz. Es ist also dringend geboten, die Schienenstrecken und Verladeeinrichtungen zu erhalten.

Regionalflughafen wird bemängelt

Der Regionalflughafen Dortmund ist von großer Bedeutung für Geschäftsreisende aus dem östlichen Ruhrgebiet und der Region Hagen. Allerdings entspricht das Flugangebot dort nicht mehr den Bedürfnissen der Unternehmer. Einige, für Unternehmer interessante Flugverbindungen sind von den Fluggesellschaften gestrichen worden. Sie bemängeln unzureichende Betriebszeiten und eine zu kurze Start- und Landebahn, die einem wirtschaftlichen Betrieb entgegenstehen. Deshalb ist es dringend erforderlich, dass der Flughafen Dortmund mit seinem Angebot und seiner Infrastruktur konkurrenzfähig bleiben muss. Dies ist der Fall, wenn es eine längere Start- und Landebahn sowie erweiterte Betriebs- und Öffnungszeiten gibt, die den ansässigen Airlines durch zusätzliche Rundläufe eine wirtschaftliche Nutzung ihrer Flugzeuge ermöglichen.

Rohstoffsicherung bei Festgestein

In der Region wird an verschiedenen Standorten fast ausschließlich Festgestein abgebaut, zum Beispiel in Hagen, Balve und Meinerzhagen. Abgebaut wird zum Beispiel Dolomit, der nach Weiterverarbeitung unter anderem in der Stahlerzeugung eingesetzt wird. Die Branchen haben hohe Investitionskosten, die eine lange Planungssicherheit erfordern. Die Unternehmen benötigen neben den aktuellen Abbaugebieten auch umfangreiche, planungsrechtlich gesicherte Vorranggebiete, die Planungshorizonte und eine Rohstoffsicherung von 50 Jahren aufzeigen und gewährleisten.

Bildungsinfrastruktur, Arbeitsmarkt, Fachkräfte in der Wirtschaftsregion Hagen

Das die Region dominierende Verarbeitende Gewerbe verlangt nach Facharbeitern und Ingenieuren. Um diesen Bedarf auch langfristig decken zu können, ist eine entsprechende Bildungsinfrastruktur erforderlich. Die Voraussetzungen sind mit der Fernuniversität Hagen, der Fachhochschule Südwestfalen sowie den privaten Einrichtungen, wie der Business and Information Technology School (BiTS) in Iserlohn oder der Privatuniversität Witten/Herdecke, gegeben. Die notwendige Verbindung von Wissenschaft und Wirtschaft wird unter anderem durch die vorhandenen acht An-Institute umgesetzt, darunter zum Beispiel das Kunststoffinstitut (KIMW) oder das Institut für Umformtechnik (IfU). Die große Akzeptanz der erfolgreichen Verbundstudiengänge, die eine betriebliche Berufsausbildung mit einem Studium verbinden, zeigt, dass die heimische Wirtschaft ein großes Interesse an einer auf sie zugeschnittenen Bildungsinfrastruktur hat. Zur Mobilisierung eines zusätzlichen Studierendenpotenzials müssen die Standorte der Fachhochschule Südwestfalen gestärkt und um einen weiteren Studienort in Lüdenscheid ergänzt werden. Die Un-

ternehmen der Region haben dazu konkrete Bedarfe formuliert, die von der Region in den Wettbewerb um den Aus- und Neubau von Fachhochschulen in Nordrhein-Westfalen eingebracht worden sind.

Eine schnelle Internetanbindung ist für Unternehmen heute unverzichtbar. Große Teile der Region sind jedoch bisher vom Breitband entweder unzureichend erschlossen oder sogar unversorgt. Die Industrie- und Handelskammer hat in zwölf Gewerbegebieten den Ist-Zustand und den aus Sicht der Wirtschaft sinnvollen Breitbandbedarf bei den Unternehmen erhoben.

Versorgungsinfrastruktur Telekommunikation

Die Umfrage ergab, dass 70 Prozent der Unternehmer die Gefahr sehen, dass sich die Abkoppelung von breitbandigen Netzen schnell zu einem Standortnachteil der heimischen Region entwickeln kann. Weil die Anbindung an eine breitbandige Telekommunikationsinfrastruktur ein wichtiger Standortfaktor wird, fordert die Wirtschaft die flächendeckende Einbindung aller Gewerbegebiete in die Breitbandversorgung. •



Die Automotive-Industrie ist der wichtigste Industriezweig der Wirtschaftsregion.

Der Bericht aus der Wirtschaftsregion Hellweg-Sauerland

Die Situation in der Wirtschaftsregion

Hellweg-Sauerland ist eine wachstumsstarke Industrieregion mit einem Beschäftigtenanteil von zirka 45 Prozent im produzierenden Sektor. Ihre Stärken sind die mittelständische Struktur und eine große Verbundenheit zwischen Unternehmen, ihren Beschäftigten und der Region. Als eine vergleichsweise spät industrialisierte Region war sie schon immer auf Zuliefern, Weiterverarbeiten und auf die Nischenproduktion ausgerichtet. Nicht wenige Unternehmen waren dabei so erfolgreich, dass sie es zu nationaler und teilweise selbst weltweiter Marktführerschaft gebracht haben. So sind zum Beispiel der größte Hersteller von Förderketten für Rolltreppen und für Schüttgut-Transportbänder sowie ein Anbieter von Hochseeyachten im Sauerland zu Hause. Das ungewöhnlich weit gefächerte Branchenspektrum, aus dem allenfalls die Automobilzulieferer als Schwerpunkt hervorzuheben sind,

reicht von Armaturen, Bier und Heizungstechnik über Lamine, Leuchten, Maschinen, Nahrungsmittel, Sportgeräte und Textilien bis zum Zement. Diese Breite dämpft konjunkturelle Schwankungen und stabilisiert die Beschäftigungsentwicklung. Die bis Ende der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts strukturschwache Förderregion ist seither im Bruttoinlandsprodukt um 142 Prozent und in der Beschäftigung um zirka 11 Prozent deutlich höher als im Landesdurchschnitt gewachsen. Die Industrie war daran überproportional beteiligt. Die Industrieumsätze wuchsen um 180 Prozent, in NRW waren es 80 Prozent. Diese sehr positive Entwicklung der letzten 20 Jahre war auch deshalb möglich, weil die hierfür notwendigen Flächen zur Verfügung standen. Industrie und industrie-nahe Dienstleistungsanbieter (unter anderem Logistik) werden auch zukünftig die wesentlichen Flächennachfrager sein.

Die Automobil- und Zuliefererindustrie ist ein zentrales Kompetenzfeld der Region Hellweg-Sauerland.





Die Vorarbeiten zur Neuaufstellung des Regionalplan-Teilabschnitts für die Wirtschaftsregion Hellweg-Sauerland (Oberbereich Dortmund, östlicher Teil) offenbaren einen lokal sehr unterschiedlichen Problemdruck bei den Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereichen. In der topografisch schwierigeren Situation im Hochsauerland bestehen tendenziell größere Engpässe als in der Hellweg-Region. Die Suche nach geeigneten Standorten mit günstiger Zuordnung zu Verkehrswegen und Entwicklungsachsen (A 44, A 46 und andere) wird durch die hohe Dichte an Natura-2000-Gebieten und anderen naturschutzwürdigen Bereichen sehr eingeschränkt. Für etwa 30 Prozent der Flächen in der Region gelten die Bestimmungen der FFH- und der Vogelschutzrichtlinie. Ein Drittel aller NRW-weit nach Brüssel gemeldeten Natura 2000-Gebiete liegt in der Region Hellweg-Sauerland. In dieser Situation lässt sich der künftige Gewerbeflächenbedarf an einigen Standorten nur durch teilregionale Kooperation decken, wofür sich erste Lösungsansätze im Raum Olsberg/Brilon, Rützen/Warstein und Sundern/Meschede abzeichnen.

Rohstoffgewinnung und –verwendung in der Region

Das Sauerland und die Hellweg-Region sind reich an oberflächennahen, nichtenergetischen Rohstoffvorkommen. 75 vorwiegend mittelständische Unternehmen gewinnen und verarbeiten ganz überwiegend Festgesteine in der östlichen Hellweg-Börde und im Sauerland. In der Lippe-Niederung, östlich von Lippstadt, befindet sich mit einem Sandvorkommen die einzige abbauwürdige Lagerstätte von Lockergestein.

Die Gewinnung und Verarbeitung von Kalkstein und Kalkmergel, Diabas, Grünsandstein, Schiefer, Grauwacke, Sand und Schwerspat ist Grundlage für die Wertschöpfung auch in nachgelagerten Wirtschaftsbereichen. So werden Produkte aus der Region in der Landwirtschaft, im Hoch- und Tiefbau, der Eisen- und Stahlindustrie, der Chemischen Industrie und dem Umweltschutz eingesetzt.

Export erhöht Rohstoffbedarf

Besonders hervorzuheben sind die Standorte Warstein/Brilon und Erwitte/Geseke. Letztere bilden im Verbund mit dem münsterländischen Beckum das zentrale Standortdreieck der westfälischen Zementindustrie. Insbesondere in diesem Segment zeigt sich, dass die Rohstoffversorgung nicht aus einem regionalen Bedarf allein begründet werden kann. Zement und Zement-Vorprodukte werden in ganz Nordrhein-Westfalen, in benachbarten Bundesländern, in den Niederlanden und Belgien und sogar in Frankreich und Polen abgesetzt. Naturwerksteine und Naturwerksteinprodukte, wie beispielsweise Boden- und Wandverkleidungen aus Anröchter Dolomit, werden weltweit vermarktet. Mit ihren Rohstoffen und Verarbeitungsprodukten übernimmt die Region daher eine wichtige Versorgungsfunktion weit über die eigenen Grenzen hinaus. Für die Unternehmen dieser Branchen ist eine langfristige Rohstoffsicherung der Vorkommen unverzichtbar.

Defizite in der Verkehrsinfrastruktur

Die Region besitzt insgesamt eine nur recht unausgeglichene Infrastruktur im Straßenverkehr. Eine Untersuchung der Standortqualitäten durch die Prognos AG zeigt deutlich, dass die Erreichbarkeit des nächsten Autobahnanschlusses zwischen dem Kreis Soest und dem Hochsauerlandkreis stark abweicht. Der Kreis Soest verfügt mit der Autobahn A 44 Dortmund-Kassel über eine leistungsfähige, überregional bedeutsame und gut erreichbare Verbindung. Es ist allerdings absehbar, dass die zunehmende Bedeutung der A 44 als internationale Ost-West-Verkehrsachse zu Sorgen führen wird.

Die Verkehrsprognosen sagen Überlastungen insbesondere auf den westlichen Teilabschnitten dieser Autobahn in den kommenden Jahrzehnten voraus. Der im Bundesverkehrswegeplan verankerte sechsspurige Ausbau der A 44 ist deshalb dringend geboten. Im Hochsauerlandkreis fehlt eine durchgehende, leistungsfähige Ost-West-Verkehrsachse, da

die Ruhrtalautobahn A 46 noch Lücken aufweist. Dies gilt vor allem für den Abschnitt zwischen Hemer und Neheim-Hüsten als Verbindungsachse für die sauerländische Wirtschaft mit der Märkischen Region. In östlicher Richtung fehlt es nach wie vor am Weiterbau der A 46 über Bestwig-Velmede hinaus. Dabei sieht der Bundesverkehrswegeplan die Fortführung der Autobahn bis nach Nuttlar vor, weiter den Ausbau der Bundesstraßen B 7 und B 480 in nordöstlicher Richtung, davon zum Autobahnkreuz Wünnenberg-Haaren und, in südlicher Richtung, den Ausbau der B 480 als Ortsumgehung Olsberg. Auch hier ist eine schnelle Realisierung der überwiegend im vorrangigen Bedarf enthaltenen fehlenden Projekte eine wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Prosperität in der Region.

Längst überfällig: zwei Nord-Süd-Achsen

Die unzureichenden Nord-Süd-Verbindungen sind ein besonderes Problem. Der verkehrlich und regionalwirtschaftlich sehr wichtige Weiterbau der A 445 von Werl-Nord bis nach Hamm (Anschluss A 2) wird einen wichtigen Netzschluss östlich des Ruhrgebietes bewirken und die Logistikstandorte in der Region Kreis Unna/Kreis Soest/Stadt Hamm vernetzen.

Er ist folglich mit der höchsten Kosten-Nutzen-Bewertung aller NRW-Maßnahmen im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten und aus Sicht der Wirtschaft schon lange überfällig. Ähnlich stellt sich die Situation im Kern der Region dar, wo die B 55 die zentrale Nord-Süd-Achse sein müsste. Doch auch hier verzögert sich die Realisierung gleich einer ganzen Reihe von Ortsumgehungsprojekten, die im Bundesverkehrswegeplan aufgeführt sind, weiter. Die schnelle Realisierung der Ortsumgehungen in Erwitte, Warstein, Meschede und Eslohe ist von höchster Dringlichkeit, damit sich die Standortsituation der Wirtschaft in der Region endlich verbessert.

Landesstraßen schlecht im Zustand

Die Landesstraßen haben bei der Erschließung beider Kreise wegen des relativ großmaschigen Netzes der Bundesfernstraßen auf der einen Seite eine herausgehobene Verkehrsfunktion – im Hochsauerlandkreis werden einige Orte mit leistungsfähigen Unternehmen einzig durch Landesstraßen erschlossen – auf der anderen Seite ist der witterungsbedingte Verschleiß des Straßenbelags im Mittelgebirge besonders hoch. Die Investitionen in den vergangenen Jahren

Volkswirtschaftliche Analyse der Region in Kürze

In Rahmen der Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung NRW wurden von Professor Dr. Bade im zweiten Schritt die 16 Regionen untersucht. Die ausführliche Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung der Region ist Bestandteil des Ergänzungsbands zum Fachbeitrag (auf CD). Die Ergebnisse für die Wirtschaftsregion Hellweg-Sauerland in Kürze:

- Das Bruttoinlandsprodukt ist in der Wirtschaftsregion Hellweg-Sauerland zwischen 1993 und 2007 in gleicher Größenordnung wie im Landesdurchschnitt gestiegen. Die Zunahme der Erwerbstätigenproduktivität war im gleichen Zeitraum etwas geringer als im landes- und bundesweiten Durchschnitt. Die Entwicklung der Erwerbstätigkeit verlief langfristig besser als auf Bundesebene. Trotz ihres überdurchschnittlichen Anstiegs liegt die Arbeitslosenquote auch weiterhin unter dem landes- und bundesweiten Durchschnitt.
- Die Arbeitskosten haben durchschnittlich zugenommen. Auch die Erwerbstätigenproduktivität ist in gleicher Größenordnung wie im Landesmittel gewachsen. Gemessen an den Lohnstückkosten hat sich die Wettbewerbsposition der Wirtschaftsregion

Hellweg-Sauerland in den zurückliegenden 15 Jahren kaum verändert. Auf Bundesebene verringerten sich die Lohnstückkosten allerdings noch stärker.

- Das Verarbeitende Gewerbe der Wirtschaftsregion Hellweg-Sauerland hat im Vergleich zu den anderen Wirtschaftsregionen in Land und Bund einen sehr hohen Anteil an der Wertschöpfung. Stärker als die Gesamtwirtschaft sind die drei Dienstleistungsabteilungen gewachsen.
- Im Landesvergleich haben dagegen das Verarbeitende Gewerbe und das Baugewerbe besser abgeschnitten als der Dienstleistungssektor.
- Insbesondere in den letzten fünf Jahren hat sich die Wettbewerbsposition des Verarbeitenden Gewerbes gegenüber der Landes- und Bundesebene deutlich verbessert.

reichten nicht aus, um die Schäden zu beseitigen, so dass die Qualität des Landesstraßennetzes im Vergleich zum Landesdurchschnitt erheblich schlechter geworden ist. Manche sind in ihrer Substanz gefährdet. Im derzeitigen Zustand werden viele Landesstraßen ihrer Funktion nicht mehr gerecht. Bei der künftigen Mittelverteilung für den Straßenbau sollte daher die Verkehrsbelastung nicht mehr alleiniges Verteilungskriterium sein.

Bahn vernachlässigt Güterverkehr

Beim Schienengüterverkehr haben private Eisenbahnen in den letzten Jahren auch im DB-Streckennetz einen Teil der von der DB AG vernachlässigten mittelständischen Verlader aufgefangen.

Die WLE-Strecke zwischen Warstein, Lippstadt und Neu- beckum mit ihrer Fortführung Richtung Münster hat für Stein-Massenverkehre und als Anschlussstrecke zum Verlade- terminal der Warsteiner Brauerei eine besondere Bedeutung. Generell ist der Erhalt eines leistungsfähigen Streckennetzes in der Region auch für den Schienengüterverkehr aus Sicht der Wirtschaft wünschenswert, nicht zuletzt vor dem Hinter-

grund der zu erwartenden Engpässe im Straßennetz. Um der Schiene im Güterverkehr in der Region eine Zukunft zu geben, müssen aber Zugangsmöglichkeiten erhalten oder gar neu ge- schaffen werden. Wünschenswert wäre vor allem ein Ausbau von Umschlagsanlagen für den Kombinierten Ladungsverkehr.

Nahverkehr gefragter als Fernverkehr

Der Schienenpersonenverkehr für Geschäftsreisende, Touris- ten und Berufspendler zeigt auf den regionalen Eisenbahn- strecken Tendenzen einer ganz anderen Entwicklung. Das Nahverkehrsangebot wurde als Folge europaweiter Aus- schreibungen bei der Fahrleistung, der Vertaktung von Ver- bindungen und dem Fahrzeugmaterial deutlich verbessert und vom Kunden auch entsprechend honoriert. Im Fernver- kehr hingegen hat die Deutsche Bahn AG den ICE- und IC- Verkehr auf der Hellwegstrecke Hamm-Paderborn-Kassel (als Teil der Mitte-Deutschland-Verbindung) immer weiter ausgedünnt. In der Folge sank die Nachfrage kontinuierlich. Nur der im Bundesverkehrswegeplan vorgesehene Ausbau zur Schienenschnellstrecke zwischen Paderborn und Kassel kann diese Entwicklung wieder umkehren. Ohne höhere Durch- schnittsgeschwindigkeit ist die Strecke gegenüber anderen

Was die Region fordert

Die fünf zentralen Forderungen der Region Hellweg-Sauerland zum LEP 2025:

1. Die starke Industrieregion Hellweg-Sauerland be- nötigt auch in Zukunft ein quantitativ ausreichendes und qualitativ hochwertiges Gewerbeflächenange- bot. Die hohe Flächenkonkurrenz durch Naturschutz, Kulturlandschaften, Landwirtschaft und Tourismus macht eine langfristig wirksame Entwicklungs- und Vorsorgeplanung für Gewerbe- und Industrieansied- lungsbereiche durch die Landesplanung notwendig.
2. Wertvolle Festgesteine müssen über mehr als 30 Jahre gesichert werden. Zur Sicherung der hohen Anlageninvestitionen bei der Weiterverarbeitung von Festgesteinsprodukten ist eine langfristige Roh- stoffsicherung über endabgewogene Vorranggebiete, insbesondere für die Zementindustrie, bis zu einem Zeithorizont von 50 Jahren erforderlich.
3. Die Verkehrsinfrastruktur muss erhalten und kon- tinuierlich ausgebaut werden. Insbesondere in Teil- en des Hochsauerlandes ist die Erreichbarkeit noch defizitär. Hier und an anderen Orten müssen die Er- schließungsdefizite abgebaut werden. Der kontinuier-

liche Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auf Basis der aktuellen Bundesverkehrswege- und der Landesstra- ßenbedarfsplanung ist notwendig. Der Investitions- bedarf in Landesstraßen ist wegen ihrer besonderen Erschließungsfunktion in der Mittelgebirgsregion und ihres witterungsbedingt stärkeren Verschleißes we- gen besonders hoch.

4. Planungshemmnisse für regenerative Energien müssen beseitigt werden. Die Landesplanung muss die kommunale Bereitstellung weiterer Flächen für die Windkraft- und Biomassenutzung unterstützen. Wasserkraftanlagen müssen auch unter den Bedin- gungen der EU-Wasserrahmen-Richtlinie ihre Be- triebszeiten halten und gegebenenfalls ausdehnen können.

5. Die Ansiedlung von Freizeitgroßanlagen muss regi- onalverträglich sein. Die Tourismusregion Sauerland kann nur begrenzt Ferienparks und andere Freizeit- großanlagen aufnehmen. Es bedarf einer regionalver- träglichen Steuerung dieser Betriebsformen.



Der Regionalflughafen Paderborn-Lippstadt wächst kontinuierlich.

Verbindungen zwischen aufkommensstarken Zentren dauerhaft nicht wettbewerbsfähig.

Standortfaktor Flughäfen

Im Luftverkehr werden die Regionalflughäfen in Dortmund-Wickede und Paderborn/Lippstadt bei europäischen Zielen und als Zubringer zu den transkontinentalen Hubs immer wichtiger. Die Standortbedingungen in der Wirtschaftsregion Hellweg-Sauerland verbessern sich durch den Ausbau der technischen Ausstattung dieser Flughäfen und durch die Steigerung des Linienangebotes etablierter wie neuer Luftverkehrsgesellschaften. Das Nachtflugverbot in Dortmund hemmt notwendige Optimierungen der Umläufe einiger Airlines aktuell ganz erheblich.

Arbeitsmarkt und Hochschulangebote

Die inhabergeführte Unternehmensstruktur am Hellweg und im Sauerland hat mit ihrem breiten Branchenmix und der Fähigkeit, Nischen schnell und erfolgreich zu besetzen, den Arbeitsmarkt in besonderer Weise geprägt und in jüngerer Vergangenheit beflügelt. Nun erweist sich der Fachkräftemangel als Entwicklungshemmnis, demografisch bedingt mit steigender Tendenz. Viele Schulabgänger wandern insbesondere aus dem Hochsauerland zu Studienzwecken in die Ballungsregionen und in die renommierten Universitätsstädte ab und kehren anschließend nicht mehr zurück. Das regionale Studienangebot muss ausgebaut und dabei am Fachkräftebedarf der Wirtschaft ausgerichtet werden, um dieser Entwicklung zu begegnen.

Im Wesentlichen lastet die akademische Ausbildung auf der Fachhochschule Südwestfalen, die an ihren Standorten in Meschede und Soest sowie in Iserlohn und Hagen vor allem technische Studiengänge anbietet. Hier wurden kooperative

Studienmodelle (zum Beispiel das Soester Modell) entwickelt, die Praxis und Theorie der ingenieurwissenschaftlichen und der managementbezogenen Studiengänge durch längere Projektphasen in den Unternehmen während der vorlesungsfreien Zeiten verbinden. Auf diese Weise werden Studierende eng an die betriebliche Praxis und an die regionale Wirtschaft gebunden. Das Angebot wird durch die bevorstehende Ergänzung der FH-Landschaft um die neue Fachhochschule Hamm-Lippstadt erweitert. Zu hoffen ist, dass die Studienschwerpunkte aller Hochschulen der Region auf die Ergänzung und nicht auf Konkurrenz zielen.

Für den Nachwuchs für Führungspositionen des mittleren Managements ist ein Studiengang an der Verwaltungs- und Wirtschaftsakademie Hellweg-Sauerland eingerichtet. Träger der Akademie ist die Industrie- und Handelskammer Arnsberg, Hellweg-Sauerland. Der Studiengang setzt eine



Produktion von Motorblöcken bei Honsel in Meschede.



Windräder auf der Haar bei Ense-Bremen.

kaufmännische Berufsausbildung voraus, läuft über sieben Semester und schließt mit der Prüfung zum Bachelor of Arts (BA) in Betriebswirtschaftslehre.

Tradition dezentrale Energieerzeugung

Die Wirtschaftsregion Hellweg-Sauerland verfügt über gute Voraussetzungen für dezentrale Energieerzeugung. Zahlreiche Wasserkraftanlagen, insbesondere an der Ruhr und ihren Nebenflüssen, erzeugen seit vielen Jahrzehnten Strom, der entweder unmittelbar industriell genutzt oder allgemein ins Netz eingespeist wird. Mit mehr als 400 Windkraftanlagen, die überwiegend auf dem windhöffigen Höhenzug der Haar im südlichen Kreis Soest stehen, ist die Region bundesweit einer der wichtigsten Standorte von Windkraft im Binnenland. Biomasseanlagen sind auf dem Vormarsch. Ihre Zahl wächst, weil sie zum einen für die Energieerzeugung an Bedeutung gewinnen und zum anderen für die Land- und Forstwirtschaft zu einer wichtigen Einkommensquelle geworden sind.

Die ehrgeizigen Klimaschutzziele können nur durch massive Erhöhung des Anteils regenerativer Energien an der Energiebereitstellung erreicht werden. Für ihren Ausbau müssen bundesweit Planungshemmnisse beseitigt und geeignete Flächen für Windkraft- und Biomasseanlagen bereitgestellt werden. Diese Anlagen sollten an bereits immissionsvorbe-

teten Standorten gebündelt werden, zum Beispiel an Autobahnen. Immissions- und Naturschutzkonflikte, die mit dem Betrieb dieser Anlagen einhergehen, ließen sich dadurch auf ein Minimum reduzieren. Für die vorhandenen Wasserkraftanlagen muss auch unter den Bedingungen der EU-Wasserahmenrichtlinie nach Wegen gesucht werden, die Effektivität der Energieerzeugung zu erhöhen, mindestens aber den bisherigen Nutzungsumfang zu erhalten.

Neue Freizeitgroßanlagen nur begrenzt

Neben der im gesamten Raum Hellweg-Sauerland vorhandenen extensiven Nutzung des Freiraums für Tourismus, Freizeit und Erholung gibt es an verschiedenen Standorten Intensivnutzungen. Das sind Ferienparks und Freizeitgroßanlagen, die allein ihrer Größe und der damit einhergehenden Auswirkungen wegen in der Landesplanung berücksichtigt werden müssen. Neben den bereits vorhandenen und geplanten Anlagen in Medebach, Bestwig, Winterberg und Sundern ist das Potenzial für weitere Anlagen sowohl unter Markt- als auch unter Raumverträglichkeitsaspekten begrenzt. Ein Gutachten soll die weitere raumverträgliche Steuerung solcher Einrichtungen in der Region auch im Hinblick auf den Regionalplan vorbereiten. Die Ergebnisse müssen in die Ziele und Grundsätze der Landesentwicklung einfließen. •

Der Bericht aus der Wirtschaftsregion Köln

Die Situation in der Wirtschaftsregion

Um für den Kölner Wirtschaftsstandort eine langfristige Entwicklungsperspektive aufzubauen, erarbeitet die Verwaltung der Stadt Köln ein Standortkonzept Wirtschaft. Zur Sicherung des Flächenbedarfs wird das Ziel verfolgt, im Rahmen einer angebotsorientierten Bereitstellungspolitik ständig 100 Hektar sofort bebaubarer Gewerbeflächen vorzuhalten. Derzeit kann die Stadt Köln nur über etwa 50 Hektar Gewerbe- und Industrieflächen verfügen. Damit sich die Unternehmen wegen fehlender Erweiterungsoptionen nicht gezwungen sehen, den Standort zu verlassen oder sich gar im Vorhinein einen anderen Standort suchen, ist es notwendig, mehr Gewerbe- und Industrieflächen vorzuhalten. Der Mangel daran wird von

Unternehmen als ernstes Problem gesehen. Es besteht eine hohe Nachfrage nach neuen, verkehrlich gut angebundenen Gewerbeflächen. Die Parzellierung der Flächen muss auch den Bedürfnissen von Klein- und Mittelbetrieben Rechnung tragen, auch wenn dies den Erschließungsaufwand erhöht. Ein Problem ist der Wegfall wichtiger Industrieflächen durch Umwandlung von Industriebrachen in Wohnbauflächen. Zudem bedroht, besonders im dicht besiedelten Stadtgebiet, die heranrückende Wohnbebauung das bestehende Gewerbe in seiner Existenz. Trotz des Abstandserlasses werden unverträgliche Nutzungen zueinander geführt und die Verträglichkeit von Gewerbe mit anderen Nutzungen hinten angestellt.

Köln ist das Zentrum der Wirtschaftsregion – Kölnmesse (Vordergrund), Rhein und Dom.





Die Kommunen im Rhein-Erft-Kreis verfügen meist über hinreichend freie Gewerbe- und Industrieflächen. Auch interkommunale Gebiete werden verstärkt ausgewiesen und vermarktet. Allerdings kann spontaner Bedarf an neuen Flächen entstehen, insbesondere dann, wenn größere Ansiedlungserfolge gelingen. Größere Vorhaben, wie die geplante Erweiterung des Freizeitparks Phantasialand, erreichen schnell die Kapazitätsgrenzen. Bereits heute bestehen insbesondere wegen natur- und umweltschutzrechtlicher Regelungen große Einschränkungen hinsichtlich der Ausweisung neuer Flächen.

Im Oberbergischen Kreis ist die Ausstattung insgesamt gut. In Tallagen drohen allerdings die Anforderungen des Hochwasserschutzes zu einer Wachstumsbremse zu werden. Im Rheinisch-Bergischen Kreis und in Leverkusen werden die notwendigen Reserveflächenpotenziale, etwa 10 Prozent der verfügbaren Fläche, nicht immer erreicht. Die Vorteile der Lage im Ballungsraum und die gute verkehrliche Erschließung der Kommunen im Rheinisch-Bergischen Kreis und Leverkusens sollten weiter für eine gewerbliche und industrielle Ansiedlung genutzt werden. Die Schwerpunktbildung bei der Wohn- und Freizeitfunktion hingegen gefährdet die wirtschaftliche Entwicklung einzelner Kommunen.

NRWs Logistikregion Nummer eins

Die Region Köln/Bonn ist Logistik-Region Nummer Eins in NRW. Sie ist aus verkehrlicher Sicht sehr gut mit Deutschland und Europa vernetzt. Die Metropole Köln ist Mittelpunkt eines über Jahrhunderte gewachsenen Verkehrsnetzes. Sie ist mit allen Verkehrsträgern quadromodal ausgerichtet. Sie übernimmt regionale sowie überregionale Verteil- und Logistikfunktionen. Das Netz ist aber durch den rasant wachsenden Verkehr bereits an Kapazitätsgrenzen gestoßen. Es bedarf teils der Erneuerung und teils einer Ausweitung der Kapazitäten. Das prognostizierte Verkehrswachstum und gestiegene Mobilitätsansprüche machen Rahmenbedingungen erforderlich, die diesen Entwicklungen gerecht werden.

Aufbau einer Osteuropa-Verbindung

Notwendig ist eine leistungsfähige Anbindung an die Ballungsräume der neuen Bundesländer um Dresden, Halle und Leipzig. Sie würde zugleich die Ballungsräume an die östlichen EU-Mitgliedsstaaten anbinden. Hier böte sich der Weiterbau der A 4 als leistungsfähige Bundesfernstraße bis zum Hattenbacher Dreieck in Hessen an. Der Bedarf dafür ist in mehreren Studien belegt. Die Landesentwicklungsplanung ist gefordert, diese Option durch eine planerische Sicherung der möglichen Trassen offen zu halten. Eine Alternative auf der Schiene ist nicht erkennbar. Sie ist noch nicht einmal ansatzweise in den bisher bekannten Planungen der Deutschen Bahn AG enthalten.

Bedeutung der Landesstraßen

Regional bedeutsam ist die zügige Vollendung der Nord-Süd-Achse (B 256) im Oberbergischen Kreis. Die vorgesehenen Trassen sind vor konkurrierender Nutzung zu schützen. Hierbei kann die Landesplanung wertvolle Beiträge leisten, was auch auf das sekundäre Netz der Landesstraßen zutrifft. Dieses Netz ist für die im ländlichen Raum agierenden klein- und mittelständig strukturierten Wirtschaftsbetriebe von großer Bedeutung, denn es stellt die Verbindungen zu den überregionalen Verkehrsträgersystemen her. Solche Leistungen können auf der Schiene nicht erbracht werden. Die Sicherung und der Ausbau des Landesstraßennetzes sind daher von hoher Priorität.

Schutzaufgaben der Landesplanung

Die Wirtschaft ist auf eine leistungsfähige Infrastruktur angewiesen. Für NRW gilt das noch mehr als für andere Bundesländer, weil es zum einen sehr exportorientiert und zum anderen ein wichtiges Transitland im Verbund der Europäischen Union ist und daher starke logistische Dienstleistungsfunktionen aufgebaut werden. Die Chancen, die sich hieraus ergeben,

gilt es zu nutzen. Die Aufgabe der Planung ist, die Nutzung der Chancen zu ermöglichen. Die Verknüpfung von Verkehrsträgern gehört dazu. Sie lässt sich am besten in bereits bestehenden Infrastruktureinrichtungen wie Häfen, Anlagen für kombinierten Verkehr (KV) und Flughäfen verwirklichen. Diese Knotenpunkte in der Kette der logistischen Abwicklungen sind zu stärken und vor konkurrierender Nutzung zu schützen. Für die Kölner Region sind das insbesondere Hafeneinrichtungen, vorhandene und geplante KV-Terminals und der Flughafen. Der Flughafen ist besonders durch die Nachtflugerlaubnis für Unternehmen aus ganz Nordrhein-Westfalen, die Luftfrachtversand haben, von ebenso großer Bedeutung wie für Über-Nacht-Expressgüter. Auch die Häfen der Stadt erfüllen überregionale Funktionen. Sie bieten den Unternehmen der Region preisgünstige Transportmöglichkeiten im Im- und Export per Binnenschiff von und zu den Seehäfen in Holland und Belgien. Es liegt daher im Interesse der Region und des Landes, die Flächen dieser Logistikdienstleister zu schützen und dies in der Landesplanung zu verankern.

Pipelinesystem sichern und ausbauen

In der Region existiert ein hochleistungsfähiges Pipeline-System, das die ortsansässigen chemischen und petrochemischen Werke mit Rohstoffen versorgt und zusätzlich dem Austausch von Vor- und Halbfertigprodukten der Werke untereinander dient. Das System hilft, die anderen Verkehrsträger zu entlas-

ten und es schont die knappen Transportressourcen. Die Landesplanung sollte dieses System schützen und den weiteren Ausbau zulassen.

Arbeitsmarkt, Fachkräfte

Die Region, besonders die Stadt Köln, hat sich als ein führender Dienstleistungs- und Handelsstandort in Deutschland etabliert. In den Schwerpunktbereichen der Versicherungswirtschaft, der Medienbranche, der Informations- und Kommunikationstechnik oder auch der Gesundheitswirtschaft arbeiten mehr als 80 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Stadt Köln. Die Region ist mit Abstand führend in der Kulturwirtschaftsbranche: Über ein Drittel aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten aus NRW arbeiten in dieser Branche, die mehr als 11.000 Unternehmen umfasst. Köln ist führender Verlagsstandort, Sitz von Designfirmen und der Medienwirtschaft (TV und Radio).

Die Region ist auch einer der führenden Industriestandorte Deutschlands. Jeder fünfte sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ist im Verarbeitenden Gewerbe angestellt. Gemessen am Umsatz ist die Region die fünftgrößte Industrieregion Deutschlands. In den 900 Industriebetrieben mit mehr als 20 Mitarbeitern sind rund 134.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte tätig. Die Region beschäftigt damit mehr als 10 Prozent aller Industriebeschäftigten in Nordrhein-Westfalen.

Volkswirtschaftliche Analyse der Region in Kürze

In Rahmen der Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung NRW wurden von Professor Dr. Bade im zweiten Schritt die 16 Regionen untersucht. Die ausführliche Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung der Region ist Bestandteil des Ergänzungsbands zum Fachbeitrag (auf CD). Die Ergebnisse für die Wirtschaftsregion Köln in Kürze:

- Knapp 15 Prozent des gesamten Bruttoinlandsprodukts Nordrhein-Westfalens wird in der Wirtschaftsregion Köln erwirtschaftet. Die Wirtschaftsleistung ist im Analysezeitraum jedoch schwächer als in Land und Bund gewachsen. Der Vorsprung der Erwerbstätigenproduktivität zum Landes- und Bundesdurchschnitt hat sich infolge des geringeren Anstiegs des Bruttoinlandsprodukts verringert. Dennoch liegt das Pro-Kopf-Bruttoinlandsprodukt weiter über dem Landes- und bundesweiten Durchschnittswert.
- Zwischen 1993 und 2007 entwickelte sich die Beschäftigungssituation besser als in Land und Bund. Die Arbeitslosenquote ist ähnlich wie im Land, aber deutlich weniger als im Bund gestiegen.
- Die Arbeitskosten haben durchschnittlich zugenommen. Allerdings ist die Erwerbstätigenproduktivität vergleichsweise nur schwach gewachsen. Folglich sind die Lohnstückkosten weniger gesunken als in Land und Bund.
- Der Dienstleistungssektor zeichnet sich durch seinen vergleichsweise hohen Anteil an der regionalen Wertschöpfung aus. In den drei Dienstleistungsabteilungen wurden im Zeitraum 1993 bis 2007 die höchsten Zuwachsraten der Wertschöpfung verzeichnet. Im Verarbeitenden Gewerbe war das Wachstum schwächer. Im Vergleich zum jeweiligen Landesdurchschnitt waren die Wirtschaftsabteilungen Handel, Gastgewerbe und Verkehr sowie Öffentliche und Persönliche Dienstleistungen in der Wirtschaftsregion Köln überdurchschnittlich erfolgreich.



Bayer-Konzernzentrale in Leverkusen.

Erhebliche Strukturunterschiede in der Region

Die Region weist erhebliche Strukturunterschiede auf. Die Stadt Köln wird ihrem Ruf als Dienstleistungszentrum gerecht, in ihr sind lediglich 18,1 Prozent aller Beschäftigten im Verarbeitenden Gewerbe tätig. Im Oberbergischen Kreis hingegen hat das Verarbeitende Gewerbe 46,7 Prozent Anteil, in der Stadt Leverkusen liegt der Anteil bei 35,2 Prozent, im Rhein-Erft-Kreis bei 32 Prozent und im Rheinisch-Bergischen

Kreis beträgt der Anteil 30,5 Prozent. Die chemische Industrie ist nach wie vor eine der industriellen Schlüsselbranchen für die Region. Sie prägt trotz anhaltenden Strukturwandels die Region. Ihre Schwerpunkte hat die chemische Industrie in der Stadt Leverkusen, aber auch im Rhein-Erft-Kreis und der Stadt Köln. Es bestehen enge Verbindungen zu der Gummi- und Kunststoffindustrie. Den Chemiestandort Köln ergänzen leistungsfähige Unternehmen vor allem aus dem Oberbergischen Kreis.

Was die Region fordert

Die fünf zentralen Forderungen der Region Köln zum LEP 2025:

1. Die Landesplanung muss im Rahmen einer angebotsorientierten Bereitstellungs politik ausreichend verkehrlich gut angebundene Gewerbe- und Industrie flächen vorhalten. Die A 4 muss bis zum Hattenbacher Dreieck/Hessen als leistungsfähige Bundesfernstraße ausgebaut werden, es bedarf ferner eines Autobahnanschlusses an die A 4 in Bergisch Gladbach. Die Nord-Süd-Achse B 256 im Oberbergischen Kreis ist zügig zu vollenden. Die vorgesehenen Trassen sind vor konkurrierender Nutzung zu schützen.

2. Die Regelungen des Abstandserlasses bedürfen einer konsequenten Einhaltung.

3. Neben dem Ausbau des Hafens in Godorf müssen die Ausbauten der Umschlagstellen Köln-Eifeltor und Köln-Nord als KV-Drehscheiben Priorität genießen.

4. Zwecks Rohstoffsicherung ist ein nachfragegerechter Zugang zu Abbauf lächen zu gewährleisten.

5. Kraftwerksstandorte müssen gesichert und neue ausgewiesen werden. Das Planungsrecht muss sich auf Anforderungen für die dezentrale Energieversorgung der Wirtschaft einstellen.



Fordproduktion in den Ford-Werken in Köln-Niehl.

Leitbranche Fahrzeugbau

Der Fahrzeugbau ist Leitbranche. In allen Teilen der Region finden sich starke Unternehmen im Fahrzeugbau. Seinen Schwerpunkt hat der Fahrzeugbau in der Stadt Köln. Die Zuliefererindustrie aus dem Maschinenbau und der metallbe- und verarbeitenden Industrie ist auf Komponenten für die Automobilindustrie hoch spezialisiert. Neben den beiden Leitbranchen haben Unternehmen der Elektrotechnik, des Papier-, Verlag- und Druckgewerbes sowie des Ernährungsgewerbes in der Region ihre Heimat, von denen nicht wenige zu den führenden Unternehmen ihrer Branche zählen. Das Handwerk übernimmt mit mehr 125.000 Beschäftigten in 22.600 Betrieben in der Region Köln eine wichtige Funktion bei der Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen. Es ist aber auch stark als Zulieferer für die Industrie. Schwerpunkte sind das Bau- und Ausbaugewerbe, die Gruppe der Metall- und Elektroberufe und die Gesundheitshandwerke.

Verfestigte Arbeitslosigkeit in Köln, Umlandkreise zeigen Erholung

Trotz der breiten wirtschaftlichen Struktur kämpfen besonders die Städte Köln (11,1 Prozent) und Leverkusen (9,7 Prozent) mit verfestigter Arbeitslosigkeit. Allerdings sind die jüngsten Entwicklungen auch etwas erfreulich. Seit Februar 2006 sank die Zahl der Arbeitslosen um mehr als 36.000 Personen. In den Umlandkreisen ist die Arbeitslosenquote deutlich niedriger. Im Oberbergischen Kreis beträgt die Arbeitslosenquote

6,3 Prozent. Die Beschäftigungspläne der Unternehmen deuten weiter auf eine Erholung am Arbeitsmarkt hin. Fast jedes vierte Unternehmen will seine Beschäftigung ausweiten. Im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnik planen drei von vier befragten Unternehmen Neueinstellungen. In 2008 haben die Unternehmen aus Industrie, Handel und Dienstleistung sogar mehr Ausbildungsplätze angeboten als im Vorjahr. In 2008 wurden bei der Industrie- und Handelskammer Köln 9.878 Ausbildungsverträge neu eingetragen, gegenüber 9.767 im Jahr 2007. Das entspricht einem Zuwachs von 111 Lehrstellen oder einem Plus von 1,14 Prozent. In die Lehrlingsrolle der Handwerkskammer zu Köln waren für die Region Köln zum Jahresende 2007 10.710 Ausbildungsverhältnisse eingetragen, fast 3.700 davon wurden neu abgeschlossen. Nach teilweise erheblichen Steigerungsraten in den Vorjahren nahm die Zahl der Ausbildungsverhältnisse im Handwerk erneut um 4,6 Prozent zu.

Trotz hoher Arbeitslosigkeit können in der Wirtschaftsregion Köln nicht alle Unternehmen ihre offenen Stellen aus dem regionalen Arbeitsmarkt besetzen. So bleibt die Region auf die Zuwanderung aus anderen Landesteilen und Ländern angewiesen. Bisher ist dies den Unternehmen gelungen. Geholfen haben dabei die Attraktivität und die Lebensqualität der Region.

Situation bei den Abgrabungen

Die Abgrabungswirtschaft ist in der ganzen Region präsent. Abgebaut werden Sand, Kies, Quarz und Grauwacke. Da Köln das größte Bauvolumen in der Region aufweist, ist von einem



Heizkraftwerk Niehl der RheinEnergie im Norden Kölns.

anhaltenden Bedarf an Abbauf Flächen auszugehen. Aktuell erarbeiten die Gemeinde Lindlar, die Industrie- und Handelskammer Köln und KölnDesign e. V. ein Konzept zur Vermarktung von Grauwacke und der Erschließung der Steinbrüche für Tourismus und Kultur. Die Region Köln verfügt über große Braunkohlevorräte, Braunkohleplangebiete und Erzeugungskapazitäten.

Energiebereitstellung in der Region

Die Region Köln verfügt über eine Vielzahl von Energieversorgungsanlagen und Kraftwerken unterschiedlicher Energieträger. Der Schwerpunkt liegt auf der Braunkohle. Mehr als die Hälfte der deutschen Braunkohle wird im Revier Rheinland gefördert. Davon werden fast 90 Prozent für die Erzeugung von Strom und Fernwärme verwendet. Mit einer Brutto-Stromerzeugung von 79 Terrawattstunden (2007) liegt das Braunkohlerevier Rheinland bundesweit an der Spitze. Die Region verfügt über eine Vielzahl von Kraftwerken, die die Wirtschafts- und Industriestruktur prägen. Dazu zählen das Kraftwerk Niederaußem im Rhein-Erft-Kreis und das 2003 in Betrieb genommene 1000-Megawatt-Braunkohlekraftwerk Kraftwerk Goldenberg in Hürth-Knapsack. Der dort erzeugte Dampf wird als Fernwärme an die Stadt Hürth und als Prozessdampf an benachbarte Industriebetriebe geliefert. Der Kohleveredelungsbetrieb Ville/Berrenrath im Rhein-Erftkreis

produziert Brennstoff Braunkohlenstaub für industrielle Kunden. Der für Transport und Aufbereitung sowie Trocknung nötige Strom und Dampf kommt vom Kraftwerk des Veredelungsbetriebes Ville/Berrenrath. Der Schwerpunkt der Fabrik Frechen im Rhein-Erft-Kreis liegt auf der Produktion von Briketts und Braunkohlenstaub. Die Fabrik Fortuna-Nord in Niederaußem im Rhein-Erft-Kreis ist einer von drei Kohleveredelungsbetrieben der RWE Power AG.

Die RheinEnergie AG mit Sitz in Köln ist das größte regionale Energieversorgungsunternehmen. Das Unternehmen versorgt rund 2,5 Millionen Menschen, Industrie, Handel und Gewerbe mit Energie sowie Trinkwasser. Es ist das fünftgrößte Energieversorgungsunternehmen Deutschlands. Zahlreiche Stadtwerke in der Region besitzen eigene Erzeugungsanlagen. Viele Unternehmen betreiben eigene Kraftwerke, um ihre Energieerzeugung zu sichern. Im Bergischen Land gibt es eine Vielzahl von Windkraftanlagen, Solarstromanlagen und Wasserkraftwerken. Bundesweit herausragend ist das Energiewirtschaftliche Institut der Universität Köln.

Starkes Gefälle bei Breitbandversorgung

Kölns Versorgungsinfrastruktur im Bereich Telekommunikation ist sowohl in NRW als auch im bundesweiten Vergleich auf höchstem Niveau. Durch das regionale Telekommunikationsunternehmen NetCologne gelangt nicht nur Köln in



Die Region Köln steht für Bildung – Straßenbahnhaltestelle „Universitätsstraße“ in Köln.

den Genuss des Ausbaus des unternehmenseigenen Hochgeschwindigkeits-Glasfasernetzes CityNetCologne, sondern auch die umliegenden Gebiete. Zwei weitere selbstständige Breitbandnetze sind in Köln verfügbar: Das der Deutschen Telekom AG und das der QSC AG. Köln verfügt auch über eine überdurchschnittlich hohe Dichte an W-LAN-Hotspots, was den drahtlosen Internetzugang ermöglicht.

Der Oberbergische Kreis hingegen ist vielerorts in der DSL-Anbindung unterversorgt. Auch große Gewerbegebiete sind nicht angebunden. Der Rhein-Erft-Kreis und der Rheinisch Bergische Kreis fallen in puncto Mobilität sowie Verfügbarkeit hinter Köln nicht zu weit zurück, wenngleich Hot-Spot-Dichte und DSL-Anbindung noch ausbaufähig sind.

Eine der ausgeprägtesten Bildungsinfrastrukturen Europas

Die Region Köln verfügt über eines der dichtesten Netze von Bildungseinrichtungen des privaten und öffentlichen Sektors in Europa. Neben öffentlichen Fachhochschulen in Köln und Gummersbach und der Universität in Köln sind fünf öffentliche und acht private (Fach-)Hochschulen angesiedelt. 698 allgemeinbildende Schulen aller Schulformen sichern die Basisqualifikation.

In der Wirtschaftsregion Köln wurde seit 2006 die Ausbildungsleistung um fast ein Viertel gesteigert. Eine enge Vernetzung zwischen schulischer, beruflicher und hochschulischer Bildung sichert ein steigendes Angebot an dualen Studiengängen und Kombi-Studiengängen. Die Qualitätsgemeinschaft Berufliche Weiterbildung Region Köln sichert die Qualität im Angebot der privaten Weiterbildungsträger-Landschaft. Das ist in dieser Form bundesweit einmalig. Die

Handwerkskammer unterstützt die Ausbildungsleistung ihrer Betriebe durch eines der größten Ausbildungszentren in der Region. Darüber hinaus verfügt sie auch über ein hochmodernes Fortbildungszentrum, an dem inzwischen sogar schon Bachelor-Abschlüsse abgelegt werden können.

Projekte am Arbeits- und Ausbildungsmarkt in der Wirtschaftsregion Köln

Die Vernetzung der arbeitsmarktrelevanten Aus- und Weiterbildung wird durch unterschiedliche Gremien, teils unter dem Dach der Regionalagentur Köln, abgestimmt. Ein Pilotprojekt für die regionale Bildungsvernetzung, das Netzwerk Lernende Region in der Stadt Köln, ist im Rahmen einer Erweiterung der Qualifizierungsinitiative vorgesehen, die vom Bundesministerium für Forschung und Technik initiiert wurde. In einer gemeinsamen Initiative von Unternehmen, Kommunen und regionalen Gremien sind Maßnahmen für den Ausbildungsmarkt in Arbeit, die benachteiligten Zielgruppen bei der Ausbildungsplatzsuche helfen sollen. Außerdem sollen sie in den allgemeinbildenden Schulen die Berufsorientierung erleichtern.

Besondere Bedeutung erhält die Initiative bei der Gründung eines Campus Leverkusen der Fachhochschule Köln, der im Rahmen des Landesprogramms zum Ausbau der Fachhochschulen beantragt wurde. Neben den Forschungseinrichtungen von Universität und Fachhochschulen sind weitere vier nichtuniversitäre Forschungseinrichtungen im Stadtgebiet Köln angesiedelt. Zudem ist in Köln mit etwa 1.500 Mitarbeitern das Forschungszentrum der Bundesrepublik Deutschland für Luft- und Raumfahrt, das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), angesiedelt.

Die Garanten der regionalen Lebensqualität

Die Region Köln bietet eine einmalige Mischung aus Kultur, Natur und Events. Der vitale Einzelhandel stärkt die Wohnqualität und das Image Kölns grundlegend. Der Dom und das Stadtpanorama Kölns sind weltweit bekannte Markenzeichen, der rheinische Frohsinn ist über die Landesgrenzen hinaus bekannt. Internationale Aufmerksamkeit genießt die Region durch Karneval, den 1. FC Köln und Großereignisse wie den Weltjugendtag, das internationale Literaturfestival Lit.Cologne und Festivals oder die WM 2006. Wie Magneten wirken die zahlreichen nationalen und internationalen Messen. Die Tourismuswirtschaft sichert nicht nur Arbeit für Tausende, sondern auch Genuss, Vergnügen und Erholung für hunderttausende Besucher. In Köln und der Region gibt es rund 500 Hotels, 600 Restaurants und mehr als 3.400 Schankwirtschaften.

Besonderer Standortfaktor Kultur

Der Kulturbereich ist ein wichtiger Standortfaktor, der Köln auch für andere Branchen attraktiv macht. Köln ist eine wichtige Musikstadt und übt große Anziehungskraft auf Künstler und Komponisten aus. Eine von der Staatskanzlei NRW und der Kunststiftung NRW beauftragte Expertenkommission erarbeitete den Vorschlag, die Bühnen der Stadt Köln zum Staatstheater Köln und das Gürzenich-Orchester Köln zur Staatsphilharmonie Nordrhein-Westfalens aufzuwerten. Das Gürzenich-Orchester zählt im Konzert- und Opernbereich zu den führenden Orchestern Deutschlands. In der Kölner Philharmonie gastieren die bedeutendsten Dirigenten, Orchester und Solisten der Welt. Seit 1996 ist Köln auch Musicalstadt. Mehr als drei Millionen Besucher besuchten bislang die Mu-

sicals, Events und Gastspiele in dem eigens dafür errichteten Musical-Dome. Die attraktive Landschaft, die Vielzahl von Schlössern, Burgen, Kirchen oder die Naturschutz- und Naherholungsgebiete bieten vielfältige Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung.

Abwanderungen infolge hoher Gewerbesteuern

Trotz positiver Entwicklung der Gewerbesteuereinnahmen gibt es für die Kommunen keine Entwarnung. Die Umstellung auf das doppische Haushaltswesen führte nur vorübergehend und dann auch nur zur formalen Aufhellung der Finanzsituation. Es ist absehbar, dass einige der 33 Kommunen künftig ihr Eigenkapital aufzehren und es zu Überschuldungen kommt. Investitionen können nicht in dem erforderlichen Umfang getätigt werden.

Darüber hinaus wird die Unternehmensteuerreform 2008 die Hebesatzunterschiede zwischen den Gemeinden verschärfen. Die Gewerbesteuer wird durch die neuen Berechnungsgrundlagen aufgewertet. Zwei Faktoren kommen zusammen: Der Wegfall des Betriebsausgabenabzugs der Gewerbesteuer und der Verrechnungsfaktor, mit dem die Gewerbesteuer bei Personenunternehmen mit der Einkommensteuer saldiert werden kann. Erst auf Basis eines Hebesatzes in Höhe von etwa 380 Prozent ist die Gewerbesteuer belastungsneutral. Abwanderungen von Unternehmen in Bundesländer mit Kommunen, in denen der Hebesatz niedriger ist, wie etwa in Rheinland-Pfalz oder Hessen, sind die Folge. Ursache der überdurchschnittlich hohen Gewerbesteuerhebesätze in der Wirtschaftsregion Köln sind im Wesentlichen Vorgaben des Gemeindefinanzierungsgesetzes. Die Festlegung des so genannten fiktiven Hebesatzes auf 403 Prozent schon vor vielen Jahren hat zu einer beispiellosen Erhöhungswelle geführt. Nur wenige Gemeinden unterschreiten diesen Hebesatz. •



Die Kölner Philharmonie.

Der Bericht aus der Wirtschaftsregion Lippe

Die Situation in der Wirtschaftsregion

Die Wirtschaftsregion Lippe ist ein bedeutender, mittelständisch geprägter Industriestandort in Nordrhein-Westfalen. 34,2 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten arbeiten im Verarbeitenden Gewerbe. Allerdings hat sich in Lippes Industrie in den letzten 20 Jahren ein Strukturwandel vollzogen. Während 1995 noch 12.000 Beschäftigte in der Holz- und Möbelindustrie (33 Prozent des Verarbeitenden Gewerbes) tätig waren, waren es 2007 nur noch 5.700 (19 Prozent). Diese Entwicklung wirkte sich in der Wertschöpfungskette unter anderem auch negativ auf den Maschinenbau

aus, der damals noch stark mit der Holz- und Möbelindustrie verbunden war. Heute ist die lippische Industrie deutlich breiter aufgestellt.

Besonders stark sind die Elektrotechnik, der Maschinenbau und die Kunststoffverarbeitung. Die Produktpalette reicht von Automatisierungs- und Verbindungstechnik über Hochleistungsklebstoffe, Kupferlackdraht, Lkw-Sitze, Verkehrstechnik bis zu zahnmedizinischen Geräten. Viele Unternehmen sind in ihrer Nische Weltmarkt- oder Technologieführer.

Luftbild des Firmengeländes von Phoenix Contact in Blomberg.





Die Bildungslandschaft Lippes ist gut in die Wissenslandschaft und in das Wirtschaftsnetzwerk der Gesamtregion Ostwestfalen-Lippe eingebunden. Sie umfasst Schulen, Berufskollegs und staatliche Hochschulen. Die demografische Entwicklung wird sich auch in Lippe auswirken. Es steht fest, dass ab 2011 die Zahl der Schülerinnen und Schüler in den allgemein bildenden Schulen sinkt. Die Unternehmen müssen sich in Zukunft auf weniger Bewerberinnen und Bewerber einstellen.

Die Hochschule Ostwestfalen-Lippe ist mit ihren Standorten Detmold und Lemgo ein Motor für die regionale Entwicklung. Für die Industrie spielt die Ausbildung in den Fachbereichen Elektrotechnik, Produktion und Wirtschaft, Maschinentechnik und Mechatronik sowie Life-Science-Technologies eine wesentliche Rolle zur Deckung ihres Fachkräftebedarfs. Viele Unternehmen nutzen die Möglichkeit, in der Produkt-, Prozess- und Organisationsentwicklung intensiv mit der Hochschule zusammen zu arbeiten. Diese enge Bindung der Wirtschaft zur Hochschule bezeugen viele außerordentliche Engagements bei Stiftungsprofessuren, Institutsgründungen, Technikumskooperationen und Anlagensponsoring sowie bei kooperativen Studiengängen. Die Fachbereiche Architektur, Innenarchitektur sowie Bauingenieurwesen besitzen über ihre regionale Bedeutung hinaus eine überregionale Ausstrahlung.

Kooperationsmodelle im Aufbau

Die Holz- und Möbelindustrie der Region baut auf innovative Kooperationsmodelle. In der Interessengemeinschaft Leichtbau e. V. (igel) entwickelt der Studiengang Holztechnik der Hochschule unternehmensübergreifend Holz-Leichtbaukonstruktionen. Der Standort Detmold der Hochschule OWL muss im Rahmen der innerstädtischen Möglichkeiten durch geeignete planerische Maßnahmen langfristig erhalten und ausgebaut werden. Der Fachbereich Medienproduktion sollte in den neuen Campus Emilie integriert werden.

Die vier Berufskollegs sind eine wichtige Basis für die Versorgung der Wirtschaft mit Fachkräften. Hier findet duale Ausbildung statt und immer häufiger auch die Weiterqualifizierung für den Beruf. Das Lüttfeld-Berufskolleg zum Beispiel möchte an seinem Standort in Lemgo ein Weiterbildungszentrum für die gesamte Kunststoffindustrie in Ostwestfalen-Lippe aufbauen. Dieses Vorhaben besitzt Pilotcharakter für die gesamte Region. Die Wirtschaft hat hierfür bereits einen erheblichen Bedarf und ihre Unterstützung signalisiert.

Vielerorts marode Straßen

Straßen sind die wichtigsten Verkehrsadern für die Wirtschaftsregion Lippe. Weite Teile der Region liegen abseits der Autobahnen und der Haupttrassen des Schienenverkehrs. Deshalb spielen Bundes- und Landesstraßen die entscheidende Rolle bei der inner- und außerregionalen Erschließung Lippes. Die wesentlichen Achsen sind die Bundesstraßen B 1, B 66, B 238 und B 239, weiter die L 614 und die L 712/B 252. Vorhandene Schienenverbindungen haben überwiegend regionale Bedeutung für den Personenverkehr. Das Angebot für den Güterverkehr auf der Schiene ist gleich Null.

Der lippische Westen und Teile des Nordens sind überwiegend gut an das Verkehrsnetz angebunden, begünstigt durch ihre Nähe zu der wichtigen Ost-West-Achse A 2. Das Zentrum Lippes mit den Städten Detmold und Lage und die östlichen Bereiche mit Barntrop, Blomberg, Dörentrup, Lügde und Schieder-Schwalenberg haben eine teils mangelhafte Anbindung an die überregionalen Verkehrsachsen. Bundes- und Landesstraßen sind nur teilweise leistungsfähig ausgebaut, es fehlen Ortsumgehungen. Der Fahrbahnbelag der Straßen ist vielerorts marode.

Autobahnferne beschert Logistikprobleme

Die Fahrzeit zu den großen Autobahnachsen A 2, A 30, A 33 und A 44 beträgt oftmals bis zu 60 Minuten. Dies führt zu-

nehmend zu Logistikproblemen bei ansässigen Unternehmen, darunter Firmen mit Weltgeltung und bedeutendem internationalen Geschäft. Die Situation erschwert auch die Neuansiedlung von Betrieben, die immer wieder an der mangelhaften Verkehrsanbindung scheitert. Aus diesem Grund hat Lippe inzwischen ein spürbares West-Ost-Gefälle bei der Gewerbeentwicklung. In den letzten Jahren ließen sich vor allem Gewerbegebiete in Autobahnnähe erfolgreich vermarkten.

Bahn auf dem Rückzug

Im Schienenverkehr wurden in den vergangenen Jahren Gleise und Ausweichstellen zurück gebaut. Betroffen sind die Strecken Herford–Altenbeken und Bielefeld–Lage. Dadurch wird der Regionalverkehr, der ansonsten eine gute Akzeptanz und hohe Wachstumsraten in der Region hat, zunehmend unpünktlich, und häufig werden Anschlusszüge in Bielefeld und Herford für den Fernverkehr verpasst. Die eingleisige Schie-

nenstrecke Herford–Altenbeken muss auf zwei Gleise ausgebaut werden. Mindestens müssen zusätzliche Ausweichgleise geschaffen werden, um Begegnungsverkehre zu ermöglichen. Die derzeitige Priorität im laufenden Gesamtverkehrsplan (IGVP) des Landes NRW als „weiterer Bedarf“ reicht nicht aus. Sie muss unbedingt höher gestuft werden.

Angespannte Lage bei Gewerbeflächen

Der Kreis Lippe verfügt derzeit nur über zwei Gewerbe- und Industriestandorte mit regionaler Bedeutung. Dies sind die Interkommunalen Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche OWL (Bad Salzuflen, Bielefeld, Herford) und Lippe-Süd (Horn-Bad Meinberg, Schieder-Schwalenberg, Blomberg). Deren Bestand ist zu sichern, da die dort angesiedelten Betriebe wichtige Arbeitgeber für die Region darstellen. Die Wirtschaft stellt fest, dass heranrückende Wohnbebauung und gestiegene Umweltauflagen die Sicherung und Neuausweisung von

Volkswirtschaftliche Analyse der Region in Kürze

In Rahmen der Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung NRWs wurden von Professor Dr. Bade im zweiten Schritt die 16 Regionen untersucht. Die ausführliche Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung der Region ist Bestandteil des Ergänzungsbands zum Fachbeitrag (auf CD). Die Ergebnisse für die Wirtschaftsregion Lippe in Kürze:

- Lippe zählte in den letzten 15 Jahren zu den eher wachstumsschwachen Wirtschaftsregionen in NRW. Zwischen 2003 und 2007 hat sich die Wirtschaftsleistung allerdings genauso stark erhöht wie im Landesdurchschnitt. Der Rückstand der Erwerbstätigenproduktivität gegenüber dem Landesdurchschnitt hat sich in den letzten 15 Jahren verringert.
- Die Erwerbstätigenzahl war zwischen 1993 und 2007 rückläufig. Eine Abnahme der Erwerbstätigkeit war nur in zwei weiteren nordrhein-westfälischen Wirtschaftsregionen zu beobachten. Zuletzt hat sich die Situation etwas verbessert.
- Seit 1993 hat sich die Arbeitslosenquote stark erhöht. Von wenigen Ausnahmen abgesehen liegt sie allerdings unter dem landesweiten Durchschnittswert für NRW.
- Die Arbeitskosten in Lippe sind, landesweit gesehen, relativ günstig. Über die letzten 15 Jahre sind die Arbeitskosten im gleichen Maß wie in Land und Bund gestiegen.
- Der Zuwachs der Erwerbstätigenproduktivität fiel im

Analysezeitraum etwas stärker aus als im landesweiten Durchschnitt. Gemessen in Lohnstückkosten hat sich die Wettbewerbsposition der Wirtschaftsregion Lippe damit im Analysezeitraum leicht verbessert. Auf Bundesebene war der Rückgang der Lohnstückkosten noch etwas höher.

- Die beiden Wirtschaftsabteilungen Verarbeitendes Gewerbe sowie Öffentliche und Persönliche Dienstleistungen haben ein hohes Gewicht an der regionalen Wertschöpfung.
 - Eine vergleichsweise untergeordnete Rolle spielt der Wirtschaftsbereich Handel, Gastgewerbe und Verkehr. Im Zeitraum 1993 bis 2007 verzeichneten die Finanz- und Unternehmensdienstleister das höchste Wachstum bei der Wertschöpfung.
- Auch im Vergleich zum jeweiligen Landes- und Bundesdurchschnitt waren die Finanz- und Unternehmensdienstleister besonders erfolgreich. In den letzten fünf Jahren hat sich zudem die Wettbewerbsposition des Verarbeitenden Gewerbes und des Baugewerbes in der Wirtschaftsregion verbessert.

Gewerbe- und Industriegebieten in der Wirtschaftsregion Lippe zusehends erschweren.

Versorgungsinfrastruktur Telekommunikation unzureichend

In einigen Städten und Gemeinden Lippes besteht Nachholbedarf bei der Breitbandtechnologie. Negativbeispiele sind hier die Gemeinden Kalletal, Dörentrup und Leopoldshöhe. Aus diesen Orten, aber auch aus einzelnen Gewerbegebieten, selbst aus Detmold, häufen sich Klagen von Unternehmen, die entweder gar nicht oder nur unter der Bedingung von hoher finanzieller Eigenbeteiligung mit leistungsfähiger Breitband-Infrastruktur versorgt werden. Dadurch entstehen diesen Firmen spürbare Wettbewerbsnachteile. Das Stadt-Land-Gefälle könnte sich verschärfen, sollte eine chancengleiche Entwick-

lung nicht möglich sein, die aber von einer mangelhaften Ausstattung mit Infrastruktur für die Telekommunikation hervorgerufen wird.

Die Daseinsvorsorge verlangt, die ländlichen Räume Lippes zügig mit Breitbandtechnologie gut auszustatten. Für die öffentliche Hand sollte sie eine vorrangige Aufgabe sein. Die Politik muss ihren Einfluss gegenüber den großen Anbietern geltend machen. Falls nötig, muss auch über eine finanzielle Förderung für die unterversorgten Gebiete nachgedacht werden oder über eine Breitband-Versorgung dieser Räume über Funk.

Auflagen erschweren Rohstoffsicherung

Wesentlich für das Plangebiet der Region Lippe sind vor allem die Lockergesteine. Abgrabungsgebiete für Kiese und Sande

Was die Region fordert

Die fünf zentralen Forderungen der Region Lippe zum LEP 2025:

1. Die Wirtschaft in Lippe fordert den langfristigen Ausbau von Berufskollegs und der Hochschule in Lemgo zu einer Bildungsmeile Lüttfeld. Strategisch bedeutsame Institutsgründungen, wie in den Bereichen Zukunftsenergien oder Elektrotechnik und Automation, der Ausbau des Fachbereichs Life Science Technologies oder das Weiterbildungszentrum für Kunststoff, müssen planerisch, baulich und finanziell unterstützt werden.
2. Die Wirtschaft in Lippe fordert den Aufbau technischer Gymnasien in Lippe, um die Kompetenzen im MINT-Bereich (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaft, Technik) zu steigern. Es müssen Bildungsgänge eingerichtet werden, die die herkömmliche Trennung zwischen Aus- und Weiterbildung überwinden. Durch sie könnten Fach- und Führungskräfte eher den Unternehmen zur Verfügung stehen und somit helfen, Standorte in Lippe langfristig zu sichern.
3. Die Wirtschaft in Lippe fordert, Priorität auf den Ausbau der wichtigsten Straßenachsen zu legen. Das gilt für die Straßen B 1 (östlich von Bad Meinberg bis Landesgrenze), die B 66 (östlich von Bielefeld bis Anschlussstelle B 1 östlich von Barntrop), die B 238 (Nordumgehung Lemgo über Kalletal bis Rinteln) und die B 239 (gesamter Straßenverlauf östlich von

Herford bis zur Anschlussstelle B 1 Bad Meinberg). Zum großen Teil sind entsprechende Maßnahmen seit Jahrzehnten im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen, die Umsetzung geht aber sehr schleppend voran. Die L 712 (Ostwestfalenstraße) muss im Bereich Bad Salzuflen und Lemgo ertüchtigt (2+1-Ausbau) und zwischen Lemgo-Voßheide und Blomberg-Istrup ausgebaut werden. Für alle diese Maßnahmen erwartet die Wirtschaft in Lippe die planerische, politische und finanzielle Unterstützung der Landesregierung.

4. Die Wirtschaft in Lippe fordert, neben einer für die Entwicklung des örtlichen Gewerbes notwendigen kommunalen Flächenausstattung, die Entwicklung gut erschlossener und unmittelbar an Verkehrsachsen angrenzender Gewerbeflächen mit regionaler Ausstrahlung. So sind weitere attraktive Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche im nördlichen Lippe entlang der B 66 (Gemeinden Extertal, Kalletal, Dörentrup und Barntrop) sowie im Raum Lage/Detmold entlang der B 239n wünschenswert.

5. Die Wirtschaft in Lippe fordert, kurzfristig die Systematik des Gemeindefinanzausgleichs zu ändern, insbesondere die Festlegung fiktiver Hebesätze. Wenn schon die Beibehaltung eines fiktiven Hebesatzes für notwendig erachtet wird, dann darf dieser die Grenze von 400 nicht überschreiten.



Hermannsdenkmal.

befinden sich hauptsächlich in den Flusstälern von Weser, Lippe, Werre und Ems. Wie die Kalke, die sich in unterschiedlicher Qualität entlang des Teutoburger Waldes und im Norden des Kreises Lippe finden, dienen sie der Versorgung der regionalen Bauwirtschaft. Bei Hohenhausen, Blomberg, Dörentrup und Rischenau liegen ergiebige Tonlagerstätten, die für die Ziegelindustrie von großer Bedeutung sind.

Vielfältige Anforderungen an die Flächen der Lagerstätten erschweren die Rohstoffsicherung und den Rohstoffabbau. Zu nennen sind insbesondere naturschutz- und landschaftsschutzrechtliche Belange. Nur ein nachfragegerechter Zugang zu den Vorkommen gewährleistet die Rohstoffsicherung in der Wirtschaftsregion Lippe auch künftig.

Kulturhistorisch bedeutende Region

Lippe ist eine Kulturlandschaft mit einer Vielzahl von natürlichen und geschichtlichen Sehenswürdigkeiten. In Lippe steht das weltberühmte Hermannsdenkmal und hier befindet sich das bedeutende Kultur- und Naturdenkmal der Externsteine.

Allein in und um Detmold wurden mehr als 500 Baudenkmäler aus mehreren Epochen restauriert und erhalten. Sechs lippische Städte gehören zu den historischen Stadtkernen in Nordrhein-Westfalen.

Noch geballter lässt sich Kultur in den 26 lippischen Museen erleben oder in den zahlreichen Theatern und Kleinkunstabühnen des Kreises. Das Landestheater Detmold beispielsweise ist die größte Wanderbühne Deutschlands. Die größte Sport- und Konzerthalle des Kreises ist die Lipperlandhalle in Lemgo. 5.200 Zuschauer können die Heimspiele der Spitzenhandballer des TBV Lemgo oder Gastauftritte internationaler Stars erleben.

Detmold ist für seine musikalische Spitzenausbildung berühmt. In den Konzert-Examina der Detmolder Hochschule für Musik kann man den späteren Stars der Bühnen Wiens, New Yorks, Hamburgs oder Berlins live begegnen. Die in Detmold ausgebildeten Tonmeister besetzen weltweit die führenden Positionen der Elektronikbranche. Dieses kulturelle Angebot Lippes muss erhalten bleiben und ausgebaut werden. Lippe ist Teil der Region Teutoburger Wald. In dieser Eigen-



Herstellung von Dentalinstrumenten in Lemgo – Haupteingang der Gebrüder Brasseler GmbH & Co. KG.

schaft muss Lippe seine Potenziale Gesundheit und Wellness, Wandern, Rad fahren und, als Alleinstellungsmerkmal, das Thema Erlebniswelt Renaissance nutzen. Der Naturraum Lippes muss auch künftig für die Bevölkerung zugänglich sein.

Grenznachteil Gewerbesteuergefälle

Die Wirtschaftsregion Lippe grenzt im Osten an die niedersächsischen Kreise Schaumburg, Hameln-Pyrmont sowie Holzminden an. Vergleicht man die Gewerbesteuerhebesätze der lippischen Kommunen im Osten (Kalletal, Extertal, Barntrup, Blomberg, Lügde) mit denen der unmittelbaren Anrainer auf niedersächsischer Seite (die Städte Bad Pyrmont und Rinteln, die Gemeinden Aerzen, Vahlbruch und Polle) so liegen die Werte der lippischen Kommunen deutlich höher. Im östlichen Lippe betragen die Gewerbesteuerhebesätze durchschnittlich 403 Prozent. Dem steht ein Wert von 330 Prozent in den niedersächsischen Gemeinden gegenüber. Aufgrund dieser Differenz stehen die lippischen Kommunen vor einer Herausforderung, wenn es darum geht, Unternehmen Flächen

für Erweiterungen anzubieten oder sie gar neu anzusiedeln. Trotz oder gerade wegen der Unternehmensteuerreform 2008 führen höhere Hebesätze bei vielen Unternehmen zu einer spürbaren steuerlichen Mehrbelastung. Zwar wurde die Gewerbesteuerermesszahl von 5 auf 3,5 Prozent verringert. Auf der anderen Seite hat der Gesetzgeber aber zu Ungunsten der Unternehmen die Abzugsfähigkeit der Gewerbesteuerschuld als Betriebsausgabe fallengelassen.

Ein wesentlicher Grund für die überdurchschnittlich hohen Gewerbesteuerhebesätze in der Wirtschaftsregion Lippe, wie in NRW überhaupt, beruht in den Vorgaben des Gemeindefinanzierungsgesetzes. Die Festlegung des so genannten fiktiven Hebesatzes auf 403 Prozent hat dazu geführt, dass keine einzige Gemeinde in Lippe einen geringeren Hebesatz anbietet. •



Schuhe, hergestellt in Lippe – Wortmann KG.

Der Bericht aus der Wirtschaftsregion Mittlerer Niederrhein

Die Situation in der Wirtschaftsregion

Der Arbeitsmarkt am Mittleren Niederrhein wird durch eine mittelständische Wirtschaft geprägt, deren sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mittlerweile nur noch zu 32 Prozent im industriellen Sektor und zu 67 Prozent im Dienstleistungsbereich tätig sind. Nach mehreren, zum Teil tief greifenden strukturellen Bereinigungen profitiert der Arbeitsmarkt mit Beginn des Jahres 2006 vom konjunkturellen Aufschwung. Im Juli 2008 lag die Arbeitslosenquote in der Region bei 8,4 Prozent. Jedoch zeigt ein Vergleich mit der durchschnittlichen Arbeitslosenquote in Westdeutschland, dass die Region nach wie vor entsprechende Beschäftigungsdefizite aufweist. Die Arbeitslosenquote in Westdeutschland

beträgt 6,4 Prozent. Der Arbeitsmarkt befindet sich in einem strukturellen Ungleichgewicht. Bei der letzten Konjunkturbeurteilung der Industrie- und Handelskammer wiesen trotz der aktuellen Wirtschaftskrise noch 30 Prozent der Unternehmen auf den akuten Fachkräftemangel hin. Der Anteil der nicht qualifizierten Beschäftigten ist mit 16,8 Prozent um 1,2 Prozentpunkte höher als der gesamtdeutsche Durchschnitt. Der Anteil hoch qualifizierter Beschäftigter hingegen ist unterdurchschnittlich. Im gesamten Bundesgebiet besitzen 9,8 Prozent der Beschäftigten einen Hoch- oder Fachhochschulabschluss, in der Wirtschaftsregion Mittlerer Niederrhein sind es nur 7,7 Prozent.

Containerterminals im Rheinhafen Krefeld.





Das Handwerk vermeldet eine tendenziell positive Entwicklung. Die Handwerksbetriebe haben im Jahr 2007 mehr als 1.700 zusätzliche Arbeitsplätze in der Wirtschaftsregion Mittlerer Niederrhein geschaffen, das ist ein Zuwachs um 2,5 Prozent. Der Arbeitsmarkt entwickelte sich im Jahr 2008 bis zum Herbst sehr stabil. Trotz drohender weltweiter Rezession, drastisch gestiegener Energiekosten und der sich verschärfenden internationalen Finanzkrise blieben Entlassungen im Handwerk aus. Das Handwerk hat damit erneut seine stabilisierende Funktion für den regionalen Arbeitsmarkt dokumentiert.

Ausbildungsbereite Wirtschaft

Ausgebildeter Nachwuchs und maßgeschneiderte Weiterbildung leisten einen umso wichtigeren Beitrag zur Stärkung der Wirtschaft am Niederrhein, je mehr sich der internationale Wettbewerb verschärft und der Fachkräftemangel spürbar wird. Die regionale Wirtschaft war auch in den letzten Jahren sehr ausbildungsbereit und zukunftsorientiert. Die Zahl der eingetragenen Ausbildungsverhältnisse in der Wirtschaftsregion ist deutlich gestiegen. Gegenüber dem Jahr 2007 stieg 2008 nochmals die Zahl der Ausbildungsverträge in der Region, so dass seit 2005 die Zahl der pro Jahr neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge von 4.000 auf 5.500 gestiegen ist. Mehr als 5.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nutzen jedes Jahr die Weiterbildungsangebote der Industrie- und Handelskammer, um sich auf Prüfungen vorzubereiten, vorhandenes Wissen und Fertigkeiten zu aktualisieren oder zu erweitern.

Das Handwerk hat ebenso seine Ausbildungsleistung kräftig gesteigert. 2.200 neue Ausbildungsplätze wurden 2007 geschaffen, im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung um 9,9 Prozent. Die vielen Neueinstellungen erhöhten die Gesamtzahl der Auszubildenden im Handwerk in der Region

Mittlerer Niederrhein auf mehr als 5.700 junge Menschen im Jahr 2007. Das entspricht einem Zuwachs um rund 4 Prozent. Das Handwerk stellt knapp ein Drittel der Ausbildungsplätze in der Region. Auch im Jahr 2008 hielt der Aufwärtstrend auf dem Ausbildungsstellenmarkt im Handwerk an, die Dynamik schwächte sich jedoch ab. Bis einschließlich 30. September 2008 wurden 1.860 Lehrverträge abgeschlossen, ein Plus von 1,4 Prozent.

Zentrale Lage mit guter Verkehrsanbindung

Die besondere Standortstärke der Region Mittlerer Niederrhein ist ihre besondere wirtschaftsgeografische Lage als Bindeglied zwischen den rheinischen Wirtschaftszentren und den Agglomerationen der Niederlande und Belgiens. Die überaus wichtigen Verkehrsbeziehungen zu den ZARA-Häfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam erfordern eine überdurchschnittlich gute Verkehrsinfrastruktur. Auch das mit 50 Prozent Exportquote überdurchschnittlich international ausgerichtete Verarbeitende Gewerbe benötigt eine entsprechend differenzierte und gut ausgebaute Infrastruktur, um die 28 Millionen Kunden und Zulieferer im Umkreis von 120 Pkw-Fahrminuten gut zu erreichen.

Die Verkehrsinfrastruktur ist einer der wesentlichen Pluspunkte für die Wirtschaftsregion Mittlerer Niederrhein. Sechs Autobahnen durchqueren die Region. Drei Binnenhäfen, der internationale Verkehrsflughafen in Düsseldorf und der Verkehrslandeplatz in Mönchengladbach sorgen für beste Verbindungen in das Ausland. Seit Fertigstellung der A 44-Rheinbrücke ist die Wirtschaftsregion unmittelbar an den Flughafen Düsseldorf International sowie die dortige Messe angeschlossen. Die stetige Optimierung dieses wichtigen Standortvorteils ist notwendig. Denn nach wie vor sind einige Schwachstellen bei der Schiene und in der Straßeninfrastruktur zu beseitigen.



Bau einer Textilmaschine in Mönchengladbach.

Mittelstand prägt Wirtschaft

Die Dynamik des hiesigen Strukturwandels lässt sich daran ablesen, dass in allein 15 Wirtschaftszweigen rund 80 Prozent aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten des Mittleren Niederrheins beschäftigt sind und neun der 15 Wirtschaftszweige dem Dienstleistungssektor zugeordnet werden. Die

größten sind die unternehmensbezogenen Dienstleistungen, das Gesundheitswesen, der Großhandel und die Handelsvermittlung sowie der Einzelhandel. Die Wirtschaftsregion Mittlerer Niederrhein verfügt damit über einen ausgesprochen gesunden Branchenmix mit überwiegend mittelständischen Unternehmen. Nur 400 der insgesamt knapp 22.000 Handelsregisterfirmen am Mittleren Niederrhein beschäftigen mehr

Volkswirtschaftliche Analyse der Region in Kürze

In Rahmen der Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung NRW wurden von Professor Dr. Bade im zweiten Schritt die 16 Regionen untersucht. Die ausführliche Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung der Region ist Bestandteil des Ergänzungsbands zum Fachbeitrag (auf CD). Die Ergebnisse für die Wirtschaftsregion Mittlerer Niederrhein in Kürze:

- Zwischen 1993 und 2007 wurde in der Wirtschaftsregion Mittlerer Niederrhein das stärkste Wachstum der Wirtschaftsleistung aller nordrhein-westfälischen Wirtschaftsregionen verzeichnet. In den letzten fünf Jahren verlangsamte sich die Zunahme des Bruttoinlandsprodukts. Die Erwerbstätigenproduktivität ist ebenfalls überdurchschnittlich gestiegen und lag 2007 um fast 10 Prozent über dem landesweiten Mittelwert.
- Das Wachstum der Erwerbstätigkeit hat sich in den letzten fünf Jahren abgeschwächt. Es entspricht seit 1993 etwa dem Zuwachs auf Landesebene. Die Arbeitslosenquote liegt unter dem Landes-, aber über dem Bundesdurchschnitt
- Die Arbeitskosten sind in der Wirtschaftsregion zwischen 1993 und 2007 im Vergleich zu Landes- und Bundesebene unterdurchschnittlich stark gestiegen.

Da sich gleichzeitig die Erwerbstätigenproduktivität erfreulich entwickelte, sind die Lohnstückkosten stärker gesunken als im Landes- und Bundesdurchschnitt, so dass sich die Region in ihrer Wettbewerbsposition verbessert hat.

- Der Anteil des Verarbeitenden Gewerbes und der Finanz- und Unternehmensdienstleister an der regionalen Wertschöpfung ist im Landes- und Bundesvergleich leicht überdurchschnittlich. In den letzten 15 Jahren konnten insbesondere die Finanz- und Unternehmensdienstleister stark an Wertschöpfung zulegen. Zwischen 1993 und 2007 verbesserten vor allem die Finanz- und Unternehmensdienstleister ihre Wettbewerbsposition. Das Verarbeitende Gewerbe in der Region ist gegenüber der Landes- und Bundesebene zurückgefallen. Zuletzt entwickelte sich lediglich das Baugewerbe hier besser als in Land und Bund.

als 100 Mitarbeiter. Die Unternehmen sind in der Regel standorttreu. Sie sind deshalb auf Expansionsmöglichkeiten in der direkten Umgebung ihres bisherigen Standortes angewiesen.

Beschränktes Flächenangebot in Teilbereichen

In der gesamten Wirtschaftsregion werden für gewerbegebietstypische Handwerksbetriebe und nicht störendes Gewerbe Flächen angeboten. Diese Feststellung gilt nicht nur für die Flächenkommunen der Kreise Neuss und Viersen, sondern auch für die Siedlungsbereiche der Großstädte Krefeld, Mönchengladbach und Neuss. In Teilbereichen sind Einschränkungen immer dort gegeben, wo die Realisierung kostengünstiger Gewerbeflächen aufgrund von Konkurrenz zu anderen Arten der baulichen Nutzung nicht möglich ist oder Belange des Natur- und Landschaftsschutzes die Ausweisung neuer Gewerbeflächen verhindern. Es finden sich daher inzwischen in der gesamten Wirtschaftsregion Engpässe bei der Versorgung mit Flächen für die industrielle Nutzung und den gesamten Bereich der Logistik.

Im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung müssen zudem dezentrale Gewerbestandorte erhalten oder bei

Engpässen in Teilbereichen neue Gewerbeflächen in Zuordnung zu Siedlungsbereichen geschaffen werden.

Starker Standort der gewerblichen Wirtschaft

Die produktionsorientierten Dienstleistungen wurden nach dem Strukturwandel zum Schwerkgewicht. Gleichwohl liegt der Anteil der Industrie, wenn auch nur knapp, mit 32,3 Prozent immer noch über dem nordrhein-westfälischen Durchschnittswert von 31,5 Prozent. Schwerpunkte des industriellen beziehungsweise Verarbeitenden Gewerbes sind die Chemische Industrie, der Maschinenbau, die Metallerzeugung und -bearbeitung, die Nahrungsmittelindustrie und nach wie vor die Textil- und Bekleidungsindustrie. Die Branchen, wie sie für die Wirtschaftsregion typisch sind, weisen bei gleichzeitig hoher Bevölkerungsdichte ein Konfliktpotenzial zwischen Unternehmens- und Bevölkerungsinteressen auf.

Industrieregion mit hoher Exportquote

Die hohe Exportquote von 50 Prozent (Exportquote im Landesdurchschnitt: 44 Prozent) ist kennzeichnend für die inter-

Was die Region fordert

Die fünf zentralen Forderungen der Region Mittlerer Niederrhein zum LEP 2025:

1. Im Logistikkraum Mittlerer Niederrhein müssen die Lücken im Autobahnnetz geschlossen und die Schienenwege ausgebaut werden. Dies betrifft insbesondere die Fortführung der A 52 und deren Anschluss an das niederländische Autobahnnetz (A 73-NL), die Fortführung der A 61 und deren Anschluss an das niederländische Autobahnnetz (A 74-NL), den sechsspurigen Ausbau der A 57 in Tunnellage, den Lückenschluss der A 44 im Bereich Mönchengladbach durch den Bau der L 19, den Ausbau der B 288 zur A 524, den Bau des Eisernen Rheins in der A 52-Variante und den Bau eines zweiten Gleises im Bereich Nettetal und Mönchengladbach-Rheydt im Zuge der Kb 490: Venlo-Köln.

Zudem sind die Entwicklung des Flughafensystems Düsseldorf/Mönchengladbach und der Ausbau des Rheins von besonderer Bedeutung. Deswegen fordert die Wirtschaft den Ausbau der Start- und Landebahn beim Verkehrslandeplatz Mönchengladbach auf 1.850 Meter sowie den Bau der U 81, die den Flughafen Düsseldorf International mit den linksrheinischen Bereichen des Niederrheins verbinden soll.

2. Zur Sicherung der industriellen Standorte und im Hinblick auf deren Entwicklungsperspektiven be-

nötigen die Unternehmen ein klares Bekenntnis der Landesregierung zum Trennungsgebot nach § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz, verbunden mit einer inhaltlichen Ausfüllung und einem neuen Leitbild.

3. Der neue LEP 2025 muss der Wirtschaftsregion Mittlerer Niederrhein die Möglichkeit zusätzlicher Gewerbe- und Industrieflächen bieten. Diese müssen für unterschiedliche Markterfordernisse individuell ausgestattet (zum Beispiel Logistikflächen) und optimal an das regionale, nationale und internationale Verkehrsnetz angeschlossen sein.

4. Um der Gefahr negativer Entwicklungstendenzen entlang der Grenzen entgegenzuwirken, sollten Planungsprozesse grenzüberschreitend abgesprochen und gegenseitig angeglichen werden. Es sollte eine staatsrechtlich abgesicherte Regelung gefunden werden, auf deren Basis eine gegenseitige Beteiligung bei grenzüberschreitend relevanten Planungsprozessen organisiert werden kann.

5. Die Darstellung der LEP VI-Fläche aus dem alten Landesentwicklungsplan sollte im Bereich Grevenbroich auch im neuen LEP 2025, insbesondere für zukünftige Kraftwerksstandorte oder damit zusammenhängende Anlagen, enthalten sein.

ationale Wettbewerbsfähigkeit der hiesigen Unternehmen. Diese Exportstärke ist nicht auf wenige Großunternehmen zurückzuführen. Sie wird von vielen mittelständischen Unternehmen getragen.

Hohe internationale Wettbewerbsfähigkeit führt zu einer besonders starken internationalen Verflechtung der Unternehmen. Der Geschäftsreiseverkehr ist in solchen Konstellationen besonders hoch. Für den internationalen Geschäftsreiseverkehr ist ein gut ausgebautes Flughafensystem Düsseldorf/Mönchengladbach mit einem vielfältigen Flugangebot von herausragender Bedeutung.

Zusätzliche Flächen für Transport und Logistik

Wirtschaftsgeografische Lage und gute Infrastruktur verschaffen der Region Mittlerer Niederrhein sein großes logistisches Potenzial. Zentraler Transportweg ist der Rhein. Seit einigen Jahren nimmt die Bedeutung des Containertransports in der Binnenschifffahrt zu. Der Transport von Massengütern besitzt traditionell schon große Bedeutung. Der Containerverkehr aber verzeichnet inzwischen die höchsten jährlichen Zuwachsraten bei allen Güterarten.

Diese neuen Verkehre bedingen in den Binnenhäfen spezielle neue Suprastrukturen, wie etwa Containerbrücken oder speziell ausgestattete Flächen. Der Mittlere Niederrhein besitzt mit den Binnenhäfen in Neuss-Düsseldorf und Krefeld sowie der Schiffsanlegestelle in Dormagen/Stürzelberg gute Voraussetzungen. Alle Standorte sind trimodal ausgestattet und hervorragend an das übergeordnete Straßen- und Schienennetz angeschlossen. Allerdings entwickeln sich Engpässe bei entsprechend ausgestatteten und für den Bereich Transport und Logistik geeigneten Gewerbeflächen. Zwar hat die Wirtschaftsregion Mittlerer Niederrhein im Zuge der letzten Neuaufstellung des Gebietsentwicklungsplans zusätzliche Gewerbeflächen bewilligt bekommen, doch ist der planeri-

sche Spielraum in etlichen Städten und Gemeinden auf Grund der erfolgreichen Ansiedlungspolitik deutlich kleiner geworden. Verschiedenen Kommunen stehen inzwischen praktisch keine kommunal verfügbaren Gewerbe- und Industrieflächen in der vom Markt geforderten Qualität mehr zur Verfügung.

Sitz zahlreicher niederländischer Firmen

Die Niederländer stellen die meisten ausländischen Firmen in Nordrhein-Westfalen, von denen wiederum gut ein Viertel ihren Sitz am Mittleren Niederrhein hat. Es sind ganz überwiegend eigenständig operierende Tochterunternehmen aus den Bereichen Dienstleistung, Handel und Großhandel. Die wichtigsten Standortvorteile sind für sie die Nähe zu ihrem Heimatland und die zentrale Lage der Region. Umgekehrt verlegen deutsche Unternehmen ihren Firmensitz in die Niederlande, nicht selten aufgrund geringerer Standortkosten.

Es besteht die Gefahr, dass es zu negativen Entwicklungsprozessen entlang der Grenze kommt, wie etwa einem erheblichen Kaufkraftabzug durch den massiven Ausbau von Factory-Outlet-Centern. In den Niederlanden sind die Rahmenbedingungen, unter denen Factory-Outlet-Center errichtet werden können, weniger streng als in Deutschland und erst Recht weniger streng als in Nordrhein-Westfalen. Entsprechend verhält es sich mit der Ausweisung von Gewerbeflächen, die, anders als in Nordrhein-Westfalen, bevorzugt an den Autobahnen und im Bereich der Autobahnzu- und -abfahrten ausgewiesen werden.

Braunkohleregion und Standort der Aluminiumindustrie

Von großer Bedeutung sind die Braunkohlevorkommen in der Region. Für die Bundesrepublik Deutschland ist die Braunkohle der einzige heimische Energieträger, der in ausreichender



Energieintensive Unternehmen, wie etwa die der Chemieindustrie, profitieren vom vergleichsweise günstigen Strom – Chempark Dormagen.



Die größte Straßenmodenschau der Welt verwandelt die Samt- und Seidenstadt Krefeld alljährlich in eine überdimensionale Fashion-Bühne.

Menge vorhanden ist und nicht subventioniert wird. Im Städtedreieck Köln-Aachen-Mönchengladbach befindet sich das größte zusammenhängende Braunkohlevorkommen Westeuropas. Die energieintensiv produzierenden Unternehmen profitieren von dem hier gewonnenen Strom, der vergleichsweise günstig und verlässlich zur Verfügung gestellt wird. Speziell profitiert die Aluminiumindustrie im Rhein-Kreis Neuss. Durch ihre Nähe zur Braunkohle entstand eine bisher mit 4.500 Mitarbeitern in der Welt einzigartige industriespezifische Standortagglomeration. Sie bestand aus der größten Aluminiumhütte Deutschlands, dem zum Norsk Hydro Konzern aus Norwegen gehörendem Rheinwerk, der VAW Aluminium AG in Neuss, dem größten Warm- und Kaltwalzwerk der Welt, der Aluminium Norf GmbH in Neuss und dem größten Folienwalzwerk Europas, der VAW Aluminium AG in Grevenbroich.

Zwar ist die Leistungsfähigkeit ungebrochen, doch zwingen die hohen Industriestrompreise und der gegenwärtig niedrige Weltmarktpreis für Aluminium zur Stilllegung des Rheinwerkes in Neuss.

Hohe Freizeit- und Lebensqualität

Es gibt viel landschaftlichen Freiraum in der Region. Große Teile des Mittleren Niederrheins liegen im internationalen Naturpark Maas-Schwalme-Netze, in dem Naturerlebnisgebiete geschaffen und Naturschutzgebiete erhalten werden. Die

grünen Rheinauen, der ausgedehnte Grenzwald, die Seengebiete, die Heideflächen, Sümpfe und Moore oder die schönen Parkanlagen in den Städten laden zum Besuch ein.

Die Wirtschaftsregion Mittlerer Niederrhein profiliert sich seit vielen Jahren als Reiseregion für Fahrradtouristik. In diesem Zusammenhang wird oft und konstruktiv grenzüberschreitend gearbeitet.

Die Nachfrage nach Wochenend- und mehrtägigen Urlaubangeboten steigt. Es gibt zahlreiche Hotels in fast allen Kategorien. Auch der Geschäftstourismus wächst. Von beiden Entwicklungen profitieren wiederum die Gastronomie und der Einzelhandel. Die Modestadt Krefeld beispielsweise lädt jedes Jahr zur größten Straßenmodenschau der Welt ein.

Sport auf höchster Ebene bieten Krefeld und Mönchengladbach, zum Beispiel im Eishockey, Fußball und im Feldhockey. Die Region Mittlerer Niederrhein besitzt ein hohes Maß an Lebensqualität. Es finden sich vielfältige Gelegenheiten für Outdoor-Aktivitäten. Durch seine hervorragende verkehrliche Anbindung, sein Arbeitsplatzangebot und seine Freizeitmöglichkeiten vor Ort ist der Mittlere Niederrhein ein beliebter Wohnstandort. Alle Städte versuchen, durch verstärkte Wohnungsbauaktivitäten Einwohner zu gewinnen oder sie zu binden. Die Städte präsentieren sich mit einem breiten Angebot unterschiedlicher Wohnformen. Dazu zählen innerstädtisches Wohnen für junge Erwerbstätige, Stadthäuser für junge Familien oder Eigenheime im Grünen. •

Der Bericht aus der Wirtschaftsregion Mittleres Ruhrgebiet

Die Situation in der Wirtschaftsregion

Abgesehen von einigen Großunternehmen mit internationaler Bedeutung, wie Deutsche BP/Aral und GEA Group, wird die Wirtschaftsregion Mittleres Ruhrgebiet inzwischen von mittelständischen Unternehmen geprägt. Der Trend zur Tertiärisierung ist auch in dieser Region festzustellen. Ende 2007 waren von den insgesamt 211.050 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nur noch etwa 23,7 Prozent oder 50.750 Beschäftigte im Bergbau und Verarbeitenden Gewerbe tätig. Die Arbeitslosenquote lag im August 2008 bei 7,9 Prozent in Hattingen, 9,3 Prozent in Witten, 9,9 Prozent in Bochum und 12,7 Prozent in Herne. Die Quote zeigt eine deutlich fallende Tendenz. Trotz bestehender Defizite können die Unternehmen regelmäßig offene Stellen nicht mit geeigneten Fachkräften

besetzen. Der Arbeitsmarkt im Mittleren Ruhrgebiet befindet sich in einem strukturellen Ungleichgewicht.

Die regionale Wirtschaft beklagt seit Jahren insbesondere ein Defizit an Industrie- und Gewerbeflächen von mehr als 30 Hektar in der Stadt Witten. In anderen Städten der Wirtschaftsregion ist die Flächensituation derzeit befriedigend bis ausreichend. Der LEP 2025 sollte den Rahmen für die Lösung des Problems in Witten bieten. Flächen entlang der A 44 wären nicht nur aufgrund der verkehrlichen Anbindung besonders geeignet. Eine entsprechende Ausweisung von Flächen in unmittelbarer Autobahnnähe würde den Verkehrslärm in Wohngebieten reduzieren.

Ruhr-Universität Bochum.





Die Region liegt im Zentrum des Ruhrgebiets. Bochum ist das Oberzentrum und zugleich die sechstgrößte Stadt in NRW und die zweitgrößte in Westfalen. Das Mittlere Ruhrgebiet ist durch die A 40, A 42, A 43, A 44 und A 45 an das Fernstraßennetz angebunden. Durch die Realisierung der so genannten Bochumer Lösung (Anbindung der A 44 an die A 40 sowie sechsspuriger Ausbau von A 40 bis Anschlussstelle Gelsenkirchen) wird der Verkehrsfluss auf den Straßen verbessert. Doch auch die A 43 muss zügig als Nord-Süd-Achse sechsstreifig ausgebaut werden, um ein insgesamt leistungsfähiges Netz an Autobahnen im Mittleren Ruhrgebiet sicherzustellen. Im Schienenverkehr ist der Bochumer Hauptbahnhof ICE/IC-Halt, die Flughäfen in Dortmund und Düsseldorf sind über Straße und Schiene gut erreichbar. Die zentrale Lage im Ballungsraum ist für den Transport und die Verteilung von Gütern von großer Bedeutung. Herne entwickelt sich neben Dortmund und Duisburg zu einem bedeutenden Logistik-Standort (Last-Mile-Logistik).

Vom Mittelstand geprägte Region

Das Mittlere Ruhrgebiet verfügt über einen breiten Branchenmix aus überwiegend mittelständischen Unternehmen. Nur etwa 300 der rund 30.000 Mitgliedsunternehmen der Industrie- und Handelskammer beschäftigen mehr als 100 Mitarbeiter.

Besonders dynamisch entwickeln sich unternehmensnahe Dienstleister, wie zum Beispiel Ingenieurbüros, IuK-Firmen, Immobiliendienstleister und Unternehmensberatungen, von denen viele erst in den vergangenen zehn Jahren gegründet worden sind. Günstige Aussichten bestehen zudem in der Gesundheitswirtschaft. Zum Teil konnten die Beschäftigungsverluste infolge der früher dominierenden Großbetriebsstrukturen durch kleine und mittlere Unternehmen ausgeglichen werden. Der Arbeitsplatzabbau reicht bis in die jüngste Zeit (Nokia-Schließung). Hinzu kommt die Ungewissheit über die Zukunft von Opel in Bochum. Die mittelständische Industrie trägt durch flexible Anpassungen an neue Herausforderungen zur Stabilisierung bei.

Die häufig inhabergeführten Maschinenbau-Unternehmen in der Region besitzen große Erfahrungen bei Veränderungsprozessen. Viele ehemalige Bergbauzulieferer haben beispielsweise ihre Produktpalette neu ausgerichtet und erfolgreich neue Märkte erschlossen.

Höchste Exportquote in NRW

Mit rund 50.000 Beschäftigten im Bergbau und Verarbeitenden Gewerbe ist die Industrie im Mittleren Ruhrgebiet nach wie vor ein wichtiges Standbein. Automobilbau, Metallherzeugung und -verarbeitung sowie Maschinenbau haben die größte Beschäftigungsrelevanz. Aufgrund zunehmender Branchenvielfalt und mittelständischer Prägung ist die Industrie relativ robust und breit aufgestellt. In verschiedenen Marktsegmenten besetzen Unternehmen aus dem Mittleren Ruhrgebiet auch international Spitzenpositionen. So zählt der Technologiekonzern GEA zu den weltweit führenden Unternehmen der Nahrungsmitteltechnologie. Doch auch kleinere und mittlere, weniger bekannte Firmen besitzen in Branchenkreisen einen ausgezeichneten Ruf. Etliche traditionsreiche Unternehmen haben sich international einen Namen gemacht und gehören teilweise zu den so genannten hidden champions (zum Beispiel Schwing, ARDEX, Benkert). Der weltweite Erfolg spiegelt sich in den Auslandsumsätzen wider. Die Industrie im Mittleren Ruhrgebiet weist im Vergleich der Wirtschaftsregionen in NRW mit rund 60 Prozent (in 2007) die höchste Exportquote auf.

Etabliert hat sich darüber hinaus eine Vielzahl von industrienahen Dienstleistungen. Besonders deutlich wird dies bei gut 150 Ingenieurfirmen mit mehr als 2.600 Beschäftigten, die insbesondere aus dem Umfeld der Hochschulen heraus in den vergangenen zehn Jahren gegründet wurden.

Überblick Forschung

Im Mittleren Ruhrgebiet wächst die Zahl technologieorientierter Dienstleistungsunternehmen. Ausgangspunkt der Ent-



Zahnmedizinisch-Biowissenschaftliches Forschungs- und Entwicklungszentrum Witten (ZBZ).

wicklung ist die ausgeprägte Hochschul-Infrastruktur mit zwei Universitäten und fünf Fachhochschulen. Die Ausgründungen aus den Hochschulen der Region, speziell in den technisch-naturwissenschaftlichen Bereichen, fördern die Entwicklung von mittelständisch ausgerichteten industriellen Strukturen. Zehn Technologie- oder Gründerzentren und Technologieparks sowie drei weitere neue Technologiesandorte mit Schwerpunkt Medizin- und Biomedizintechnik in Bochum und Witten bieten hervorragende Entwicklungsmöglichkeiten für Neuansiedlungen und Gründungen.

Entwicklungsschwerpunkte in der Region

Die Ausgangsbedingungen für die Zukunft des Mittleren Ruhrgebiets sind solide. In allen Branchen können durch die enge Verknüpfung mit Hochschul-Know-how

Volkswirtschaftliche Analyse der Region in Kürze

In Rahmen der Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung NRW wurden von Professor Dr. Bade im zweiten Schritt die 16 Regionen untersucht. Die ausführliche Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung der Region ist Bestandteil des Ergänzungsbands zum Fachbeitrag (auf CD). Die Ergebnisse für die Wirtschaftsregion Mittleres Ruhrgebiet in Kürze:

- Zwischen 1993 und 2007 erhöhte sich die Wirtschaftsleistung in der Wirtschaftsregion Mittleres Ruhrgebiet schwächer als in anderen nordrhein-westfälischen Wirtschaftsregionen. In den letzten Jahren hat das Bruttoinlandsprodukt jedoch stärker zugenommen, so dass sich der Abstand gegenüber dem Land verringerte. In den letzten 15 Jahren war die Zunahme der Erwerbstätigenproduktivität vergleichsweise gering. Der frühere Produktivitätsvorsprung ging dadurch verloren.
- Die Erwerbstätigkeit hat sich weniger als in Land und Bund erhöht. Im Einklang mit der sich verbessernden wirtschaftlichen Entwicklung ist die Erwerbstätigenzahl zuletzt stärker gestiegen. Die Arbeitslosenquote bleibt trotz der günstigeren Entwicklung bei der Erwerbstätigkeit in den letzten Jahren für westdeutsche Verhältnisse auf einem hohen Niveau.
- Die Arbeitskosten sind weniger als in Land und Bund gestiegen. Allerdings hat sich die Wettbewerbsposition wegen des unterdurchschnittlichen Wachstums

der Wertschöpfung nicht wesentlich verbessert. Der Rückgang der Lohnstückkosten war merklich niedriger als auf Landes- beziehungsweise Bundesebene. In den letzten fünf Jahren hat sich der Abstand Bochums zu den jeweiligen Mittelwerten verringert.

- Die Wirtschaftsbereiche Handel, Gastgewerbe und Verkehr sowie Öffentliche und Persönliche Dienstleistungen sind überdurchschnittlich vertreten. Die Finanz- und Unternehmensdienstleister waren in den letzten 15 Jahren die wachstumsstärkste Wirtschaftsabteilung. Eine rückläufige Entwicklung der Wertschöpfung wurde im Verarbeitenden Gewerbe und im Baugewerbe verzeichnet. Auch im Vergleich zum jeweiligen Landes- und Bundesdurchschnitt haben sich das Verarbeitende Gewerbe und das Baugewerbe besonders ungünstig entwickelt. Besser als der Durchschnitt aller Wirtschaftsregionen in Land und Bund haben sich die Dienstleistungsabteilungen Finanz- und Unternehmensdienstleister sowie Öffentliche und Persönliche Dienstleistungen entwickelt.



Wurde anlässlich der Düsseldorfer Gewerbeausstellung 1902 errichtet und ist heute Hauptspielort der RuhrTriennale – die Bochumer Jahrhunderthalle.

weitere Potenziale mobilisiert werden. Entwicklungsschwerpunkte finden sich im Maschinenbau, in der Energietechnik (Geothermiezentrum), in der IT-Sicherheit, im Gesundheitswesen und der Medizintechnik sowie in den Bereichen Kreativ- und Freizeitwirtschaft.

Hohe Freizeit- und Lebensqualität

Die Region Mittleres Ruhrgebiet ist Bestandteil der Kultur- und Freizeitlandschaft des Ruhrgebiets. Sie grenzt an Erholungslandschaften im Süden (Ruhrtal, Sauerland, Bergisches Land), im Westen (Niederrhein), im Norden (Hohe Mark,

Haard, Münsterland, Lippe, Kanallandschaft) und im Osten (Soester Börde). Aus dem Mittleren Ruhrgebiet bekannt und überdurchschnittlich gut besucht sind beispielsweise das langlebigste Musical der Welt, Starlight Express, die Jahrhunderthalle Bochum als Hauptspielstätte des Festivals RuhrTriennale, das Schauspielhaus Bochum als eine der führenden Bühnen im deutschsprachigen Raum, das Deutsche Bergbaumuseum, die Bochumer Symphoniker, die Tage Alter Musik in Herne, die Wittener Tage neuer Kammermusik und das Bermuda3Eck, das größte Szene- und Kneipenviertel ruhrgebietsweit. •

Was die Region fordert

Die fünf zentralen Forderungen der Region Mittleres Ruhrgebiet zum LEP 2025:

1. Industrie- und Gewerbeflächen sollten in der Wirtschaftsregion Mittleres Ruhrgebiet vorrangig an den Autobahnen A 43 und A 44 ausgewiesen werden.
2. Die Bedeutung des Mittleren Ruhrgebiets als eine der führenden Wissenschaftsregionen in NRW sollte dadurch gesichert und ausgebaut werden, dass zusätzliche Flächen für hochschulnahe Einrichtungen, Spin-offs und technologieorientierte Ansiedlungen beziehungsweise Konzentrationen ausgewiesen werden können.
3. Zu den langfristig notwendigen Rahmenbedingungen im Mittleren Ruhrgebiet gehört auch die Sicherung von vorhandenen Kraftwerksstandorten.
4. Der beschleunigte Ausbau der überregionalen Verkehrsachsen muss insbesondere für die A 43 zwischen A 44 und A 2 erfolgen.
5. Sämtliche Verkehrswege und -träger sollten genutzt und aufeinander abgestimmt werden. Hierfür bietet sich auch ein Hafenstandort im Mittleren Ruhrgebiet an zum Ausbau der trimodalen Verkehre.

Der Bericht aus der Wirtschaftsregion Mülheim an der Ruhr/Essen/Oberhausen

Die Situation in der Wirtschaftsregion

Von den 500 größten Unternehmen der Bundesrepublik haben 24 ihren Sitz in der Wirtschaftsregion Mülheim an der Ruhr/Essen/Oberhausen. Die MEO-Region, wie sie auch bezeichnet wird, leitet ihre Kurzbezeichnung aus den Anfangsbuchstaben der drei genannten Städte ab. Obwohl Sitz großer Unternehmen, ist auch in der MEO-Region der Mittelstand das Rückgrat der Wirtschaft. Die Region besitzt einen facettenreichen Branchenmix mit breit gestreuten Produktionsprogrammen. Mit dem Einkaufszentrum am Limbecker Platz, dem Rhein-Ruhr-Zentrum in Mülheim an der Ruhr und dem CentrO in Oberhausen, verfügt die MEO-Region im Handelsbereich über Magneten mit überregionaler Strahlkraft. Daneben prägt auch der Einzelhandel mit seinem teilweise traditionsreichen Besatz in den

gewachsenen Handelslagen der Innenstädte und Stadtteilzentren das Bild der Wirtschaftsregion mit. Neue Impulse gehen in der MEO-Region darüber hinaus vor allem von den Branchen Energie- und Umwelttechnik, Informations- und Kommunikationstechnologie, Gesundheitswirtschaft und der Kreativwirtschaft aus. Aktuelle Erfahrungen der Industrie- und Handelskammer zu Essen und der Handwerkskammer Düsseldorf sowie laufende Untersuchungen machen sehr deutlich, dass bereits heute ein chronischer Mangel an vermarktbareren Gewerbeflächen selbst für nicht störende Gewerbebetriebe oder stadtteilorientiertes Gewerbe vorhanden ist. Fehlende GI-Flächen für Logistik und Produktion haben bereits zu Betriebsverlagerungen aus der Wirtschaftsregion geführt.

Das CentrO – Einkaufs- und Freizeitzentrum in Oberhausen.





Derzeit wird für die Städte Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen in der Städteregion Ruhr ein Regionaler Flächennutzungsplan (RFNP) aufgestellt. Durch diese interkommunale Zusammenarbeit soll unter anderem der Gewerbeflächenmangel in einzelnen Kommunen ausgeglichen werden. Der RFNP-Entwurf geht allerdings davon aus, dass im Plangebiet pro Jahr nur etwa 50 bis 55 Hektar Flächen für wirtschaftliche Zwecke in Anspruch genommen werden.

Bereinigt man diese Fläche um die abgehenden Verkehrs-, Ver- und Entsorgungsflächen oder Grünflächen, dann stehen lediglich 40 bis 45 Hektar vermarktbaren Flächen jährlich zur Verfügung. Allein die Stadt Mülheim an der Ruhr hat aber, bei einem Bevölkerungsanteil von weniger als 10 Prozent des RFNP-Plangebietes, in den letzten Jahren jährlich rund zwölf Hektar Gewerbeflächen vermarktet, also mehr als ein Viertel des Flächenpotenzials, das der RFNP-Entwurf insgesamt vorsieht. Handwerkskammer und Industrie- und Handelskammer gehen davon aus, dass pro Jahr mindestens 70 Hektar Bruttogewerbeflächenpotenzial im RFNP-Plangebiet für ein flexibles und nachfragegerechtes Gewerbe- und Industrieflächenangebot benötigt werden, neben weiteren Bedarfen für andere wirtschaftliche Zwecke (Handel, Büronutzungen etc.).

Schwierige Situation bei Gewerbe- und Industrieflächen

Frei-, Wohn- und Gewerbeflächen stehen zueinander in starker Konkurrenz. Abstands- und Grünflächen sollen die in Ballungsräumen so häufigen Nachbarschaftsprobleme reduzieren oder vermeiden. In Essen, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen stehen deutlich weniger Potenzialflächen zur Verfügung, als ausgewiesen sind. Daneben bestehen erhebliche Zweifel hinsichtlich der nachfrageorientierten Nutz-

barkeit der Potenzialflächen, weil ein Großteil der Flächen Großeigentümern gehört, mit entsprechenden Konsequenzen hinsichtlich der Planungssicherheit und der Vermarktbarkeit. Die aus Sicht der Wirtschaft notwendige Neuausweisung von gewerblich zu nutzenden Flächen hat sich in der MEO-Region als äußerst schwierig herausgestellt, weil einzelne vorgesehene Flächen bereits in dem noch relativ abstrakten Planungsstadium der Erarbeitung eines RFNP-Entwurfs von der Politik nicht mitgetragen worden sind. Daraus folgt eine Besorgnis erregende Situation. Die mangelnde Gewerbeflächenverfügbarkeit droht zu einem Engpassfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung der Region zu werden. Mit Blick auf ein auch zukünftig notwendiges, flexibles und nachfragegerechtes Gewerbe- und Industrieflächenangebot ist umfassendes Handeln unverzüglich geboten.

In Anbetracht der Lage bei den Wirtschaftsflächen muss auch darauf hingearbeitet werden, dass kleinteilige, dezentrale Gewerbeflächen für verbrauchernahe Handwerksbetriebe und ähnliches Gewerbe erhalten werden, die sich bei Bedarf auch weiterentwickeln lassen. Wegen der Lage dieser Standorte im Siedlungsbereich ist nicht selten eine besondere Konkurrenz zu höherwertigeren Arten der baulichen Nutzung gegeben. Die Wirtschaft erwartet deutliche politische Signale aus den Kommunen.

Bedeutungsschub durch den Markt Osteuropa

Die zentrale Lage der MEO-Region im Kernbereich des Ruhrgebiets hat mit der Öffnung der Märkte in Osteuropa und mit der damit verbundenen Reaktivierung der europäischen West-Ost-Magistrale eine zusätzliche Bedeutung erhalten. Das Ruhrgebiet erschließt in einem Umkreis von 250 Kilometern einen Markt mit 60 Millionen Menschen. In diesem Raum lebt mehr als 15 Prozent der gesamten EU-Bevölkerung.

Erste Anzeichen chronischer Verkehrsüberlastungen

Das Ruhrgebiet besitzt zahlreiche direkte Anschlüsse an das internationale Straßen-, Schienen-, Wasserstraßen- und Luftverkehrsnetz. Im Vergleich zu anderen Ballungsräumen ist die Verkehrsinfrastruktur des Ruhrgebiets gut ausgebaut und leistungsfähig. Doch insbesondere die Straßenverkehrsinfrastruktur zeigt temporäre Überlastungen und Staus. Mit Blick auf die bis 2025 prognostizierten Verkehrszuwächse im Güter- und Personenverkehr besteht dringender Handlungsbedarf für eine bedarfsorientierte Weiterentwicklung.

Vordringliche Straßenbauprojekte

Von herausragender Bedeutung für die MEO-Region ist der Lückenschluss der A 52, also der Weiterbau dieser Autobahn von der A 40 in Essen nach Norden bis zum Autobahnkreuz Essen/Gladbeck zur A 2. Zusammen mit der geplanten A 535 (Ruhrallee-Tunnel) wird eine neue Nord-Süd-Verbindung in der Mitte des Ruhrgebiets geschaffen. Die nach wie vor wichtigste Erschließungsachse der Wirtschaftszentren des Ruhrgebiets ist die Autobahn A 40. Entsprechend hoch ist die Verkehrsbelastung. In manchen Abschnitten beträgt sie mehr als

100.000 Fahrzeuge pro Tag. Ihr durchgehender Ausbau von vier auf sechs Spuren ist unerlässlich. Für den sich bereits abzeichnenden Flaschenhals im Kernbereich von Essen, wo die Bebauung so dicht an die Autobahn heranrückt, dass eine Erweiterung in der klassischen Form nicht möglich ist, muss weiter nach einer Lösung gesucht werden.

Drittes Gleis für die Betuwe-Linie

Der Ausbau der Schienenwege kann zu einer Entlastung der Straßen führen, wenn auf diese Weise Gütertransporte verlagert werden. Das gilt insbesondere für die Schienenverbindung vom Hafen Rotterdam über Emmerich ins Ruhrgebiet nach Oberhausen, bekannt als Betuwe-Linie. Hier wird der Bau eines dritten Gleises zwingend notwendig, wenn eine entsprechende Entlastung angestrebt wird.

Flughafen Essen/Mülheim: Status überarbeiten

Der Flughafen Essen/Mülheim nimmt trotz Betriebsgenehmigung als Verkehrsflughafen und Kennzeichnung als Regionalflughafen in der Luftfahrtkonzeption 2010 des Landes NRW nur die Funktion eines Verkehrslandeplatzes für die Belange der Allgemeinen Luftfahrt wahr. Gegenüber anderen, oft klei-

Volkswirtschaftliche Analyse der Region in Kürze

In Rahmen der Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung NRW wurden von Professor Dr. Bade im zweiten Schritt die 16 Regionen untersucht. Die ausführliche Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung der Region ist Bestandteil des Ergänzungsbands zum Fachbeitrag (auf CD). Die Ergebnisse für die Wirtschaftsregion Mülheim an der Ruhr/Essen/Oberhausen in Kürze:

- Das Bruttoinlandsprodukt der Wirtschaftsregion ist zwischen 1993 und 2007 im Vergleich zu Land und Bund unterdurchschnittlich stark gestiegen. In den letzten fünf Jahren legte die Wirtschaftsleistung etwas stärker zu als davor. Die Erwerbstätigenproduktivität hat sich in den letzten 15 Jahren weniger erhöht als in Land und Bund.
- Das Wachstum der Erwerbstätigkeit blieb im Analysezeitraum hinter den jeweiligen Veränderungsraten in Land und Bund zurück. In der Wirtschaftsregion wird weiterhin eine überdurchschnittlich hohe Arbeitslosenquote verzeichnet.
- Die Arbeitskosten haben in den zurückliegenden 15 Jahren durchschnittlich zugenommen. Dagegen ist die Erwerbstätigenproduktivität vergleichsweise schwach gestiegen. Gemessen an den Lohnstückkosten hat sich die Wettbewerbsposition der Wirtschaftsregion also eher verschlechtert.
- Der Dienstleistungssektor hat einen vergleichsweise großen Anteil an der gesamten Wertschöpfung. In den letzten 15 Jahren konnten die Finanz- und Unternehmensdienstleister am stärksten expandieren. Ganz anders verlief die Entwicklung im Verarbeitenden Gewerbe. Dessen Wertschöpfung lag im Jahr 2007 unter dem entsprechenden Wert des Jahres 1993. Zwischen 1993 und 2007 erhöhte sich die Wertschöpfung im Dienstleistungssektor in gleicher Größenordnung wie im Landesdurchschnitt.
- Das Verarbeitende Gewerbe und das Baugewerbe entwickelten sich dagegen schlechter als in Land und Bund. In den letzten fünf Jahren wurde die Wirtschaft der Wirtschaftsregion vor allem vom Verarbeitenden Gewerbe getragen, das seine Wettbewerbsposition gegenüber Land und Bund in diesem Zeitraum klar steigern konnte.



Das Handwerk erweist sich in der Region als stabilisierendes Element auf dem Arbeits- und Ausbildungsmarkt.

neren Flugplätzen, besitzt er die zusätzliche Einschränkung des Düsenflugverbotes außerhalb des Ambulanzverkehrs.

Der Flughafen hat eine hohe regionalökonomische Bedeutung, nicht nur für die MEO-Region, sondern auch für das westliche und mittlere Ruhrgebiet. Er schafft Arbeitsplätze und sollte deshalb in seinen Bemühungen unterstützt werden, den derzeitigen Flugverkehr zu optimieren und der Nachfrage anzupassen. Dazu gehört die Aufhebung des Düsenflugverbotes (für die „kleine Düse“) und die Zulassung einer Instrumentierungshilfe (GPS) bei Starts und Landungen in Essen/Mülheim.

Der Flughafen Essen/Mülheim sollte deshalb bei der geplanten Überarbeitung des Luftverkehrskonzeptes NRW eindeutig die Funktion eines Flughafens des so genannten Geschäftsreiseluftverkehrs mit kleineren Fluggeräten erhalten. Er sollte künftig nicht mehr als Regionalflughafen ausgewiesen werden.

Aufteuerungen am Arbeitsmarkt, Verschärfung des Fachkräftemangels

Industrie-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen stellen mit rund 180.000 etwa die Hälfte der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der MEO-Region. In diesen Unternehmen werden rund 11.100 Ausbildungsplätze angeboten. Auch das Handwerk nimmt in der MEO-Region wichtige volkswirtschaftliche Funktionen wahr. Als ortsnahe Versorger der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen sowie als Zulieferer der Industrie trägt es maßgeblich zum wirtschaftlichen Wachstum in der Region bei. In 8.200 Handwerksunternehmen finden 56.000 Menschen einen Arbeitsplatz. Darüber hinaus sind 4.300 junge Menschen in einer handwerklichen Ausbildung, die den künftigen Fachkräften gute Beschäftigungsperspektiven bietet. Traditionell erweist sich das Handwerk als stabilisierendes Element auf dem Arbeits-

Was die Region fordert

Die fünf zentralen Forderungen der Region Mülheim an der Ruhr/ Essen/Oberhausen zum LEP 2025:

1. Die Landesplanung muss Instrumente zum Gewerbeflächenschutz und zur Gewerbeflächenvorsorge in Ballungsräumen entwickeln und außerdem regionale Gewerbeflächenkonzepte fördern.
2. Die Landesplanung muss verbindliche Vorgaben für die Regionalplanung zur Einführung eines Gewerbeflächen-Monitorings entwickeln.

3. Die Landesplanung muss neue Gewerbe- und Industrieflächen an Verkehrsachsen zulassen.
4. Die Landesplanung muss die Gleichberechtigung aller Verkehrsträger vorgeben und das Ende der Vorrangpolitik einläuten.
5. Die Landesplanung muss Vorgaben zur Sicherung des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur in der Region und zur Sicherung der Hafenstandorte als Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) machen.



Schaufelkran im Mülheimer Hafen.

und Ausbildungsmarkt, auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten. Mehr als 18 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der MEO-Region stehen auf der Lohn- und Gehaltsliste eines handwerklichen Betriebes und knapp ein Drittel der Ausbildungsplätze werden vom Handwerk zur Verfügung gestellt.

Der regionale Arbeitsmarkt ist vom tertiären Sektor geprägt. Er vereint 75 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den Sektoren Produzierendes Gewerbe, Energie und Wasser und Baugewerbe beträgt rund 25 Prozent. Es bleibt aber zu beachten, dass die Industrie als Auftraggeber zahlreiche, indirekt von der Industrie abhängige Sekundärarbeitsplätze garantiert. So sind nach Schätzungen des Instituts für Konjunktur- und Strukturforschung an der Universität Bremen 69 bis 88 Prozent aller unternehmensbezogenen Dienstleistungen Vorleistungen für die Industrie. Die von der Industrie abhängigen Arbeitsplätze sind also deutlich zahlreicher als von der Statistik unmittelbar ausgewiesen.

Der Arbeitsmarkt verbessert sich seit dem Jahr 2005 kontinuierlich. Die Arbeitslosenquote sank von 16,7 Prozent im Juni 2005 auf 11,6 Prozent im Juni 2008. Aber auch diese Quote ist noch überdurchschnittlich hoch.

Der Arbeitsmarkt bleibt damit eines der Kernprobleme der MEO-Region. Zugleich verschärft sich die Suche nach qualifizierten Fachkräften. Vor allem Ingenieure werden dringend nachgefragt. Auch bei den Metall- und Elektroberufen droht ein Engpass. Selbst bei Berufskraftfahrern ist die Nachfrage stark gestiegen. Dabei haben die Unternehmen ihre Anstrengungen in der Berufsausbildung noch einmal gesteigert. Das Jahr 2007 verzeichnete ein Plus von 9,4 Prozent an neu eingetragenen Ausbildungsverhältnissen. Die Zahlen des Jahres 2008 waren erneut positiv (plus 3,6 Prozent). Damit steigt die Zahl der neu eingetragenen Ausbildungsverträge seit sieben Jahren kontinuierlich. Die Situation auf dem Arbeitsmarkt wird sich nur dann weiter verbessern, wenn gute Rahmenbedingungen, wie beispielsweise Gewerbeflächen, verkehrliche Infrastruktur oder Bildungseinrichtungen, vorgehalten werden.

GIB-Status der öffentlichen Binnenhäfen sichern

Die öffentlichen Binnenhäfen in der MEO-Region, der Hafen Essen am Rhein-Herne-Kanal und der Rhein-Ruhr-Hafen Mülheim am Schifffahrtskanal Ruhr, sind, gemessen an den übrigen Binnenhäfen, eher unbedeutend. Sie sind aber als



Zeche Zollverein in Essen. Seit 2001 ist die Zeche UNESCO-Weltkulturerbe.

Trilogistikzentrum mit der Verknüpfung von Wasserstraße, Schiene und Straße Bestandteil des infrastrukturellen Angebots der Region und damit unverzichtbar. Beide Häfen haben Potenzial zum Ausbau der logistischen Aktivitäten und zur Ansiedlung von hafenauffinem Gewerbe, zum Beispiel aus der Stahl- und Baustoffindustrie. Deshalb ist die Sicherung der Hafenstandorte als Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) anzustreben.

Breitbandversorgung zufriedenstellend

Die Versorgung mit Breitband ist für die MEO-Region zufriedenstellend. Laut Breitbandatlas des Bundesministeriums für Wirtschaft gibt es jedoch noch einige weiße Flecken hinsichtlich der Verfügbarkeit von DSL in der Region. Für die wirtschaftliche Entwicklung ist eine optimale Versorgungsinfrastruktur notwendig.

Ausbaustand der Bildungsinfrastruktur

Der Auf- und Ausbau der Fachhochschulen und der Universitäten hat in den letzten 30 Jahren ein dichtes Netz von Bildungs- und Forschungseinrichtungen im Ruhrgebiet hervorgebracht, die im High-Tech-Bereich neue Forschungserkenntnisse in wettbewerbsfähige Fertigungsverfahren und Produkte umsetzen. Die Stadt Essen ist seit 1972 Universitätsstandort. Das Haus der Technik (eine Außenstelle der

RWTH-Aachen) fördert den technischen und wirtschaftswissenschaftlichen Informationsaustausch über eine Vielzahl von Veranstaltungen und die Deutsche-Montan-Technologie (DMT, ehemals Bergbauforschung Essen) arbeitet als international tätiges Forschungsinstitut inzwischen nicht mehr allein auf dem Gebiet der Bergbautechnik. Mülheim an der Ruhr beherbergt seit 1911 das Max-Planck-Institut für Kohlenforschung und seit 1958 das für bioanorganische Chemie. Ab Herbst 2009 nimmt in Mülheim an der Ruhr eine neue Fachhochschule ihren Betrieb auf. Der Schwerpunkt liegt auf den Naturwissenschaften. Die Wirtschaft der Region unterstützt das Vorhaben ausdrücklich.

Die mittelständischen Unternehmen profitieren von den vielfältigen Fortbildungsangeboten im Bezirk der Industrie- und Handelskammer zu Essen und der Handwerkskammer Düsseldorf. So bietet zum Beispiel das Bildungszentrum der Handwerkskammer Düsseldorf in 26 Gewerken Meisterschulen an und sichert darüber hinaus in zahlreichen gewerkespezifischen und überfachlichen Bildungsmaßnahmen die berufliche Qualifikation ihrer Mitglieder.

Mit einem neuen, berufsbegleitenden Fachhochschulstudiengang der Betriebswirtschaftslehre, der in sieben Semestern zum Abschluss Bachelor of Arts, Unternehmensführung im Mittelstand, führt, wendet sich die Handwerkskammer an (künftige) Führungskräfte in mittelständischen Unternehmen aus Handwerk, Gastronomie, Einzelhandel, Garten- und Landschaftsbau. •

Der Bericht aus der Wirtschaftsregion Nord Westfalen

Die Situation in der Wirtschaftsregion

Die Wirtschaftsregion Nord Westfalen besteht aus den drei kreisfreien Städten Münster, Gelsenkirchen und Bottrop und den fünf Kreisen Borken, Coesfeld, Steinfurt, Warendorf und Recklinghausen. In den 78 Städten und Gemeinden in diesem Raum leben insgesamt 2,6 Millionen Menschen, davon etwa 1,6 Millionen im Münsterland und eine Million in der Emscher-Lippe-Region. Die Wirtschaftsregion grenzt an das Bundesland Niedersachsen und die Niederlande. Das Münsterland ist eine der dynamischsten Regionen in Nordrhein-Westfalen. Aus anfangs kleinbetrieblichen Strukturen haben

sich vielerorts größere Unternehmen entwickelt, die nun spezifische Anforderungen an Standorte stellen. Die Emscher-Lippe-Region ist eine Region, die sich trotz zahlreicher Erfolge nach wie vor im Strukturwandel befindet. Um die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft in beiden Teilregionen auch in Zukunft zu gewährleisten, ist ein flexibles und differenziertes Gewerbeflächenangebot unerlässlich. Die verschiedenen Unternehmenstypen haben spezifische Ansprüche hinsichtlich Flächenbedarf und Standortanforderungen (zum Beispiel Kundennähe, Immissionsbelastbarkeit, Repräsentation).

Kunststoffprodukte aus Nord Westfalen – Geba Kunststoffcompounds GmbH in Ennigerloh.





Eine detaillierte Untersuchung der Gewerbeflächensituation durch die Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen und die Handwerkskammer Münster aus dem Jahr 2007 kommt zu dem Ergebnis, dass in vielen Kommunen bereits Gewerbeflächen-Engpässe bestehen oder in absehbarer Zeit eintreten werden. Die Flächenkontingente der Regionalpläne sind vielfach schon ausgeschöpft oder die bereitgestellten Flächen können nicht genutzt werden. In der Landwirtschaft verringert der Strukturwandel die Verkaufsbereitschaft. Es müssen deshalb Gewerbeflächen in erheblichem Umfang ausgewiesen werden. Jüngste Untersuchungen in der Emscher-Lippe-Region weisen schon heute auf erhebliche Gewerbeflächenengpässe hin, die sich in den nächsten Jahren verschärfen und den Strukturwandel erschweren werden.

Neuausweisungen dringend geboten

Das besondere Problem besteht darin, dass in diesem Ballungsraum gleich mehrere Faktoren zusammenkommen, die das verfügbare Gewerbeflächenangebot insbesondere für mittelständische Gewerbebetriebe verringern: Immissionsschutz (Nachbarschaftskonflikte), Altlasten, Eigentumsverhältnisse (die Kommunen sind selten Eigentümer der potenziellen Gewerbeflächen) sind nur einige der Faktoren. Es werden dringend Flächen benötigt für gewerbliche Ansiedlungen. Daher sind sowohl die Flächenbedarfskonten des Regionalplans planerisch umzusetzen als auch neue Flächenkontingente auszuweisen und bereitzustellen.

Beispielhafte Gewerbeflächen

Die Gewerbeflächennachfrage konzentriert sich nicht allein auf die Mittel- und Oberzentren. In jedem Ort beziehungsweise in vielen Ortsteilen ist in unterschiedlicher Ausprägung Gewerbe ansässig. Die Unternehmen sind bestrebt, sich entweder am Standort oder im unmittelbaren Umfeld zu entwickeln oder sich an Standorten an zentralen Verkehrsachsen niederzulassen. Hier sollte die Chance genutzt werden, Angebote auch in Form von interkommunalen Gewerbegebieten zu realisieren.

Ein besonderes Gewerbeflächenprojekt am nördlichen Rand der Emscher-Lippe-Region ist der newPark. Auf der 400 Hektar großen LEP-Fläche Datteln/Waltrop soll eine Gewerbefläche von landesweiter Bedeutung für industrielle Großvorhaben bereitgestellt werden. Die LEP-Fläche Datteln/Waltrop ist eine von drei Flächen, die von der Landesregierung als von landesweiter Bedeutung eingestuft wurde. Dadurch wird die Entwicklung des von der Emscher-Lippe-Region konzipierten newPark-Projektes unterstützt. In Gelsenkirchen-Scholven wird für chemieaffine Unternehmen eine rund 70 Hektar große Erweiterungsfläche vorgehalten werden.

Der AirportPark am Flughafen Münster-Osnabrück nimmt im Münsterland eine besondere Stellung ein. Hier soll ein überörtlicher, im Endausbau 200 Hektar großer Gewerbestandort geschaffen werden, der die lokalen Infrastrukturvorteile nutzt. Ein herausragendes Beispiel für ein interkommunal angelegtes Gewerbeflächenprojekt ist das Gewerbegebiet Aurea in Oelde. Das 150 Hektar große Gewerbegebiet ist sogar interregional ausgerichtet und soll die Strukturvorteile der Verkehrsachse A 2 nutzen.

Zahlen zum Arbeits- und Ausbildungsmarkt

Die Wirtschaftsstruktur des Münsterlandes und der Emscher-Lippe-Region ist, wie in Deutschland insgesamt, dienstleistungsintensiver geworden. Ein Drittel aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten arbeitet inzwischen im Verarbeitenden Gewerbe, zwei Drittel in Dienstleistungsberufen (tertiärer Sektor), von denen insbesondere die unternehmensnahen Dienstleistungen überdurchschnittlich stark gewachsen sind. Der Zuwachs bei den Beschäftigten im Bereich Immobilien/Vermietung, EDV/unternehmensnahe Dienstleistungen betrug in Nord Westfalen im Zeitraum 2001 bis 2006 mehr als 25 Prozent. Starke Zuwächse (plus 6,5 Prozent) gab es auch im Gesundheits- und Sozialwesen, was zum Teil schon auf die demografische Entwicklung zurückzuführen ist.

Der mit Abstand beschäftigungsintensivste Zweig im sekundären Sektor ist der Maschinenbau (30.000 Beschäftigte), gefolgt von Nahrung (23.000 Beschäftigte) und Chemie (16.000). Der Metallbearbeitung (14.000) folgt der traditio-

nell in der Emscher-Lippe-Region starke Bergbau (13.000). In der Industrie sind insgesamt 177.000 Menschen beschäftigt, im Handwerk 150.000.

Im Dienstleistungssektor dominieren das Gesundheits- und Sozialwesen (104.000 Beschäftigte), gefolgt von den unternehmensnahen Dienstleistungen (88.000), den öffentlichen und persönlichen Dienstleistern (30.000) sowie den Finanz- und Versicherungsdienstleistern (25.000). Der Groß- und Einzelhandel beschäftigt 90.000 Mitarbeiter. Dank der wirtschaftlichen Erholung in den Jahren 2006 bis 2008 sank die Arbeitslosigkeit stark, doch in der Wirtschaftsregion sind die Unterschiede zwischen dem Münsterland und der Emscher-Lippe-Region deutlich. Mitte 2008 war die Arbeitslosenquote im Münsterland auf 5,5 Prozent gesunken. Wegen des anhaltenden Strukturwandels im Montanbereich beträgt die Arbeitslosenquote in der Emscher-Lippe-Region hingegen 13,4 Prozent, mit dem Höchstwert in Gelsenkirchen (14,7 Prozent). Und auch wenn die Quote überdurchschnittlich hoch ist, so belegt die Entwicklung doch, dass es deutliche Erfolge in der regionalen Arbeitsmarktpolitik gibt.

2007 haben im Münsterland und in der Emscher-Lippe-Region fast 11.000 junge Menschen eine Ausbildung in Industrie-, Handels- oder Dienstleistungsberufen aufgenommen und 6.322 junge Menschen eine Ausbildung im Hand-

werk begonnen. Damit ist die Zahl der neu eingetragenen Ausbildungsverhältnisse so hoch wie seit 15 Jahren nicht mehr. Auch die Anzahl der Ausbildungsbetriebe ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen, allein 2007 waren es fast 1.000 neue Ausbildungsbetriebe. Damit bilden derzeit annähernd 7.200 Mitgliedsunternehmen der Industrie- und Handelskammer und 5.645 Mitgliedsunternehmen der Handwerkskammer aus. Die Wirtschaftsregion gehört damit zu den führenden Ausbildungsregionen in NRW.

Bildungs- und Wissenschaftsstruktur

Wissen ist in der heutigen Informationsgesellschaft einer der wichtigsten Standortfaktoren. Nord Westfalen besitzt ein gut ausgebautes Bildungssystem mit allgemein bildenden Schulen, den Berufskollegs, den beiden Fachhochschulen in Münster und Gelsenkirchen, der Westfälischen Wilhelms-Universität in Münster und weiter spezielle Aus- und Weiterbildungseinrichtungen im Münsterland und der Emscher-Lippe-Region. Die vielen Bildungsträger bieten ein inhaltlich ausgewogenes Angebot an, das sich erstreckt von allgemeiner Weiterbildung über berufsbezogene Weiterbildung bis hin zur Vorbereitung auf anerkannte Prüfungsabschlüsse. Hochschulen und Wirtschaft sind auf vielen Feldern vernetzt.

Volkswirtschaftliche Analyse der Region in Kürze

In Rahmen der Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung NRW wurden von Professor Dr. Bade im zweiten Schritt die 16 Regionen untersucht. Die ausführliche Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung der Region ist Bestandteil des Ergänzungsbands zum Fachbeitrag (auf CD). Die Ergebnisse für die Wirtschaftsregion Nord Westfalen in Kürze:

- Nord Westfalen zählte im Analysezeitraum 1993 bis 2007 zu den drei wachstumsstärksten Wirtschaftsregionen in Nordrhein-Westfalen. Die Erwerbstätigenproduktivität ist im gleichen Zeitraum stärker gestiegen als im Landesdurchschnitt. Dennoch blieb das Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigen auch im Jahr 2007 im Vergleich zum Landesdurchschnitt zurück.
- Die Erwerbstätigkeit hat in den zurückliegenden 15 Jahren stärker zugenommen als auf Landes- und Bundesebene. Im Vergleich zu Land und Bund wird in der Wirtschaftsregion auch weiterhin eine unterdurchschnittliche Arbeitslosenquote verzeichnet.
- Die Arbeitskosten sind in der Wirtschaftsregion zwischen 1993 und 2007 relativ schwach gestiegen. Da sich gleichzeitig die Erwerbstätigenproduktivität erfreulich entwickelte, sind die Lohnstückkosten stärker gesunken als im Landes- und Bundesdurchschnitt, so dass sich die Wettbewerbsposition Nord Westfa-

lens im Analysezeitraum eher verbessert hat.

- Im Vergleich zur Landes- und Bundesebene sind die beiden Wirtschaftsabteilungen Verarbeitendes Gewerbe sowie Öffentliche und Persönliche Dienstleistungen in der Wirtschaftsregion überdurchschnittlich stark vertreten. Dagegen haben die beiden Dienstleistungsbereiche Finanz- und Unternehmensdienstleister sowie Handel, Gastgewerbe und Verkehr einen verhältnismäßig geringen Anteil an der regionalen Wertschöpfung. Neben dem Dienstleistungssektor verzeichnete auch das Verarbeitende Gewerbe im Analysezeitraum ein hohes Wachstum bei der Wertschöpfung. Im Analysezeitraum 1993 bis 2007 waren in der Wirtschaftsregion das Verarbeitende Gewerbe sowie die Finanz- und Unternehmensdienstleister im Vergleich zu Land und Bund besonders erfolgreich. In den letzten fünf Jahren hat sich die Wettbewerbsstärke des Verarbeitenden Gewerbes weiter erhöht.



Der Chemiepark Marl ist einer der größten integrierten Chemiestandorte Deutschlands.

Im Bildungsbereich ist gelungen, gemeinsam mit den Fachhochschulen duale Studiengänge mit dem international anerkannten Studienabschluss Bachelor of Arts (Betriebswirt VWA/Bachelor of Arts, Informatikbetriebswirt/Bachelor of Arts, Bachelor of Engineering und Bachelor of Science) zu etablieren. Die Einführung des Studiengangs Bauen im Bestand (Bachelor of Engineering) durch die Fachhochschule Münster und die Handwerkskammer ist ein Ergebnis dieser Bildungs Kooperation. Es wird angestrebt, die Angebote auf verschiedene Standorte auszuweiten. Chancen ergeben sich auch durch die neuen Fachhochschulstandorte in der Region.

Rohstoffreiche Region

Die Wirtschaftsregion ist eine rohstoffreiche Region. Sie ist Produktions- und Verbrauchsschwerpunkt und besitzt eine überaus leistungsfähige und vielschichtige Rohstoffindustrie. Folgerichtig gibt es hier zahlreiche Abgrabungen. Vom Rohstoffgewinn – Kalkstein und Dolomit, Kalk und Mergelstein, Lehm und Ton, Naturstein, Kies und Sand, Werkstein, Steinsalz, Quarzkies – sind direkt und indirekt Industrien und Gewerbebetriebe mit einer Vielzahl von Arbeitsplätzen in der Region abhängig. Für die Steine- und Erdenverarbeitung sind

Was die Region fordert

Die fünf zentralen Forderungen der Region Nord Westfalen zum LEP 2025:

1. Es muss ein quantitativ und qualitativ differenziertes Gewerbeflächenangebot zur Verfügung gestellt werden. Dazu sind Flächenkontingente sowohl für Gewerbe- und Industriebereiche (GIB) als auch Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB) auszuweisen. Die Landesplanung muss die entsprechenden Voraussetzungen schaffen.
2. Gewerbeflächenplanung und -ausweisung sind auch an verkehrsgünstig gelegenen Flächen, zum Beispiel Autobahnausfahrten, zu ermöglichen.

3. Die Rohstoffvorkommen müssen langfristig bis zu einem Zeithorizont von 50 Jahren über Vorranggebiete gesichert werden.
4. Die Verkehrsverbindungen müssen für das zentrale Münsterland insbesondere in Ost-West-Richtung und in der Emscher-Lippe-Region, vor allem auf den Nord-Süd-Achsen, ausgebaut werden.
5. Die Start- und Landebahn am Internationalen Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück muss auf 3.600 Meter, gemäß NRW-Luftverkehrskonzeption 2010, verlängert werden.



Gepäcksortierung — Familienunternehmen, wie die Beumer Maschinenfabrik GmbH & Co. KG in Beckum, prägen die Wirtschaft.

insbesondere Zementwerke, Kalksandsteinwerke und Ziegelwerke zu nennen. Die Salzgewinnung liefert der chemischen Industrie einen wichtigen Rohstoff. Produkte aus der Region werden im Hoch- und Tiefbau, der Eisen- und Stahlindustrie, der Chemieindustrie, in der Landwirtschaft und im Umweltschutz eingesetzt.

Die Wirtschaft benötigt eine gesicherte Versorgung mit heimischen Rohstoffen. Der planerischen Rohstoffsicherung in den Raumordnungsplänen kommt eine besondere Bedeutung zu. Die Regionalpläne sehen gegenwärtig keine Absicherung vor. Das Ziel muss sein, eine langfristige Rohstoffsicherung, insbesondere für Festgesteine, vorzunehmen und die Rohstoffvorkommen und die Rohstoffgewinnung vor konkurrierenden Nutzungen zu schützen.

Ausbauziele Straße für die Wirtschaftsregion Nord Westfalen

Die verkehrliche Lagegunst des Münsterlandes mit seiner eher weniger verdichteten Siedlungsstruktur hat sich in den vergangenen 30 Jahren deutlich verbessert. Diese verbesserte Erreichbarkeit der Unternehmen hat wesentlich dazu beigetragen, dass sich das Münsterland heute als prosperierender Wirtschaftsstandort mit zahlreichen, weltweit agierenden, gleichwohl aber doch mittelständisch und familiär geprägten Unternehmen gibt.

In der Emscher-Lippe-Region existiert eine vergleichsweise engmaschige Infrastruktur, die jedoch infolge der wachsenden Personen- und Gütermobilität insgesamt drin-

gend einer Ertüchtigung und des weiteren Ausbaus bedarf. Es gilt, die insgesamt gute Ausgangsposition des Münsterlandes und der Emscher-Lippe-Region hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsangebote zu sichern, weiter zu entwickeln und noch vorhandene Defizite zu beseitigen. Der Landesentwicklungsplan muss diese Herausforderungen für die Region im Rahmen seiner Fortschreibung aufgreifen und in konkrete Ausbau- und Entwicklungsziele übersetzen. Mit der A 1, der A 43 und der A 31 durchziehen das Münsterland leistungsfähige Nord-Süd-Magistralen, welche die Region insgesamt gut an die Wirtschaftsmetropolen Hamburg/Bremen sowie Rhein/Ruhr und an die deutschen Nordseehäfen anbinden. Neben A 43 und A 31 kommt insbesondere der A 52 eine wichtige Erschließungsfunktion für das nördliche Ruhrgebiet zu.

Die fortdauernde Überlastung der A 1 muss durch den sechsstreifigen Ausbau der Autobahn bis zum Autobahnkreuz Lotte/Osnabrück beziehungsweise bis zum Kamener Kreuz beseitigt werden. In der Emscher-Lippe-Region muss die A 52 über Gelsenkirchen-Buer hinaus bis zur Autobahn A 42 weiter geführt und die B 474n gebaut werden (Ortsumgehung Datteln/Waltrop und Anbindung an die LEP-Fläche und den newPark). Die wesentlichen West-Ost-Magistralen A 30 und A 2 berühren das Münsterland nur in seinen nördlichen und südöstlichen Randbereichen. Der bereits seit Jahrzehnten auch von der Wirtschaft massiv beklagte Mangel einer leistungsfähigen West-Ost-Verbindung im zentralen Münsterland ist daher trotz punktueller Verbesserungen grundsätzlich nicht beseitigt.

Es ist absehbar, dass sich durch den Bau der B 54n (Münster–Gronau–Enschede) jetzt eine Lücke schließt, an anderer Stelle steht eine durchgehende Fertigstellung (B 67n) noch aus. Da leistungsfähige, großräumige Verbindungsachsen für ein Oberzentrum aus regionalwirtschaftlicher Sicht unverzichtbar sind, müssen die im Bundesverkehrswegeplan verankerten Projekte „Umgehungsstraße Münster inklusive Ausbau der B 51 (Münster–Telgte)“ sowie „Ortsumgehungen Warendorf, Beelen und Herzebrock-Clarholz“ als kreuzungsfreie Kraftfahrstraßen mit wechselweise zweistreifiger Richtungsfahrbahn schnellstmöglich realisiert werden. Darüber hinaus sind die zwischen den Ortsumgehungen gelegenen Abschnitte der heutigen B 64 entsprechend des vorgenannten Standards auszubauen. Über die genannten überregional und großräumig bedeutsamen Verkehrsachsen sind im Münsterland und in der Emscher-Lippe-Region verschiedene weitere Netzergänzungen, insbesondere Ortsumgehungen, Bestandteil von Ausbauplänen des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen.

Ausbauziele Schiene

Von den insgesamt vier Strecken, auf denen derzeit neben Regionalverkehrslinien auch IC- beziehungsweise ICE-Züge der Deutschen Bahn verkehren (Münster–Rheine, Münster–Osnabrück, Münster–Dortmund, Münster–Recklinghausen und Gelsenkirchen–Essen), ist die Strecke Münster–Dortmund auf dem Abschnitt zwischen Münster und Lünen nur eingleisig, wodurch es regelmäßig zu Behinderungen des Zugverkehrs kommt. Dieser Abschnitt muss auch angesichts der Planungen für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) dringend zweigleisig ausgebaut werden.

Ausbau des Flughafens und der Landeplätze

Der Internationale Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück (FMO) ist für die Attraktivität der Wirtschaftsregion Münsterland von zentraler Bedeutung. Notwendig ist die Verlän-

gerung der Start- und Landebahn und die für 2009 erwartete Fertigstellung der neuen Flughafen-Anschlussstelle der A 1. Der Verkehrslandeplatz Stadtlohn/Vreden ist für den Geschäftsreiseluftverkehr von Bedeutung. Die Verlängerung der Startbahn ist bereits genehmigt und muss jetzt schnellstmöglich auch gebaut werden. Dann kann der Flughafen die ihm zugedachte Funktion als Schwerpunktlandeplatz für den Geschäftsreiseverkehr auch wieder in vollem Umfang erfüllen.

Für den Geschäftsreiseluftverkehr mit kleinerem Gerät (general aviation) kommt dem Verkehrslandeplatz Marl-Loemühle in der Emscher-Lippe-Region eine besondere Funktion zu. Hier ist eine Verlängerung der Start- und Landebahn gemäß der europäischen Vorschriften (JAR-OPS) schnellstmöglich anzustreben.

Kanäle erneuern und ausbauen

Um den Dortmund-Ems-Kanal zukünftig stärker für die boomende Containerschifffahrt nutzen zu können, muss die Nordstrecke des Kanals (Bergeshövede–Papenburg) für moderne Schiffstypen nutzbar gemacht werden, insbesondere müssen mehrere Schleusen zwischen Rheine und Lingen erneuert werden. Am Wesel-Datteln-Kanal und an der Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals sind die laufenden und geplanten Kapazitätserweiterungen schnellstmöglich umzusetzen. Ferner ist die Hafeninfrastruktur zu sichern und bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.

Vorsorglich KV-Standorte erhalten

Aus regionalplanerischer und auch aus regionalwirtschaftlicher Sicht sollte der Kombinierte Verkehr (KV-Standorte in Rheine und Marl) der Region erhalten bleiben. Insbesondere durch den fortlaufenden Wettbewerb unter den Schienenverkehrsanbietern ist nicht auszuschließen, dass innovative Betriebskonzepte eine Möglichkeit aufzeigen, wie sich die Region wieder in das Netz des Kombinierten Verkehrs integrieren lässt. •



Die Wirtschaft fordert eine längere Startbahn für den Flughafen Münster/Osnabrück.

Der Bericht aus der Wirtschaftsregion Ostwestfalen

Die Situation in der Wirtschaftsregion

Ostwestfalens wichtigster Standortfaktor ist die direkte verkehrliche Anbindung an die großen Ost-West-Achsen, die von europäischer Bedeutung sind. Sie verschaffen Ostwestfalen auch innerhalb Nordrhein-Westfalens Lagevorteile. Die Unternehmen, die an der A 2, A 30, A 33 und A 44 angesiedelt sind, prosperieren. Das lässt sich an vielen Indikatoren deutlich ablesen. Die Nachfrage nach Gewerbeflächen, vor allem entlang der Verkehrsachsen und -knoten, ist dementsprechend hoch und die großen Ansiedlungen der vergangenen Jahre von Industrie- und Handelslogistik beweisen die hohe Standortgunst und Attraktivität der Region für die Wirtschaft. Das Flächenangebot kann die hohe Nachfrage nach marktgerechten Standorten mit hoher Verkehrsgunst nicht decken. Es

ist davon auszugehen, dass die Seehafen-Hinterlandverkehre aus den Niederlanden, Bremen und Hamburg sowie deren logistische Auswirkungen die Nachfrage nach lagegünstigen Gewerbeflächen in Zukunft weiter steigen lassen wird. Ostwestfalen wird seine Lagevorteile und Potenziale ausspielen, wenn die harten Standortfaktoren Straße, Luft, Wasser und Schiene weiter ausgebaut werden. Konkret sind zu nennen: die Lückenschlüsse der großräumigen Achsen A 30 (von europäischer Bedeutung laut LEP NRW 1995) und A 33 (Bestandteil der transeuropäischen Netze), die Ertüchtigung beziehungsweise der Ausbau von A 44 und A 2. Für die Schiene ist die Engpassbeseitigung Minden-Wunstorf und die Sicherung der Mitte-Deutschland-Verbindung von Bedeutung.

Gewerbegebiet Haaren, Bad Wünnenberg, am Autobahnkreuz A 44/A 33.





Vorhandene Logistikpotenziale der Region lassen sich nur durch die Einbindung aller Verkehrsträger optional nutzen. Deshalb erwartet die ostwestfälische Wirtschaft die baldige Umsetzung insbesondere der Verkehrsprojekte, die sich aus den Darstellungen der landesplanerischen Entwicklungsachsen ableiten lassen. Der Regioport Weser bei Minden wird in Zukunft wegweisend in Sachen Trimodalität sein. Unterstützung benötigt die Region in der Realisierung und Revitalisierung von Güterverteilzentren, wie beispielsweise dem Bielefelder Güterterminal. Auch ein kooperativer Ansatz ist aus Sicht der Wirtschaft hilfreich, wie das Beispiel regionale Binnenhafenkooperation zeigt, die derzeit im Aufbau begriffen ist.

Die mittelständisch geprägte Industrieregion Ostwestfalen ist als Folge der internationalen Arbeitsteilung von teilweise weit entfernten Bezugs- und Absatzmärkten abhängig. Der Zuwachs handelswirtschaftlicher Verflechtungen, aber auch Rationalisierung und Spezialisierung haben zu einer Verlängerung logistischer Ketten geführt, die einen hohen Anteil an der Produktwertschöpfung haben. Insoweit dürfen Industrie und Logistik gedanklich nicht voneinander getrennt werden. Die Logistik wettbewerbsfähiger Betriebe wird die Gewerbeflächenentwicklung der Zukunft besonders fordern.

Gewerbeflächen im Fokus

Interkommunale Zusammenarbeit hat bei der Entwicklung wichtiger Gewerbestandorte der Region zu sehr erfreulichen Ergebnissen geführt. Die interkommunalen Gewerbegebiete in der Region erfreuen sich sehr starker Nachfrage und sind gut gelegen. Leider sind aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeit und Neuausweisung derzeit erhebliche Engpässe an den wirtschaftlich hochinteressanten Autobahnkreuzungslagen von A 2/A 33 zwischen Gütersloh, Bielefeld und Herford, A 2/A 30 bei Porta Westfalica sowie A 33/A 44 bei Bad Wünnenberg und Borcheln zu beklagen.

Die Wirtschaft fordert von der Landesplanung, dort auch im Interesse der Gesamtregion die Ausweisung ver-

kehrsgünstig gelegener Gewerbeflächen zu erleichtern, da diese entlang der Achsen erheblich nachgefragt werden. Anreize zu interkommunalem Handeln können auch hier bei der Flächenmobilisierung helfen. Insbesondere im Vergleich zu den direkt an Ostwestfalen angrenzenden Bundesländern Niedersachsen und Hessen haben unterschiedliche Ausrichtungen der Gewerbeflächenpolitik sowie höhere Standortkosten zu Standortnachteilen und Unternehmensabwanderungen aus der Region geführt. Jetzt muss die Landesplanung die Chancengleichheit und Wettbewerbsfähigkeit wiederherstellen, wodurch die Investitionsverluste aufgehalten und neue Ansiedlungen in der in vielen Sparten attraktiven Region ermöglicht werden. In diesem Zusammenhang sollte die grenzüberschreitende Abstimmung zwischen Bundesländern eine wichtigere Rolle spielen. Konkret erwartet die Wirtschaft der Region weiterhin die Sicherung der derzeit vorgehaltenen Standorte für intensive Großvorhaben (vormals LEP VI) in Warburg, Versmold und Salzkotten, die für Industrie- und auch Energienutzung in Zukunft in Frage kommen können.

Modellregion Ostwestfalen-Lippe

Seit der Jahrtausendwende hat sich der Regierungsbezirk Detmold als Modellregion für Bürokratieabbau landes- und bundesweit einen Namen gemacht. 2004 und 2005 wurden überholte bürokratische Vorschriften außer Kraft gesetzt oder wirtschaftsfreundlich abgeändert. Sie wurden 2007 und 2008 als Bürokratieabbaugesetze ins Landesrecht übernommen. Ostwestfalen war Testregion für weitere, wirtschaftsfördernde Verwaltungsinnovationen. 2007 wurde der Regionalplan Detmold, Oberbereich Paderborn-Höxter mit einer Reihe von Neuerungen und Flexibilitäten rechtsgültig. Das regionale Einzelhandelskonzept hat 2002 eine regionale Abstimmungsprozedur für großflächige Einzelhandelsprojekte eingeführt, deren Inhalte 2007 in den neuen § 24a LEPro 2007 eingeflossen sind. Für die Planfeststellungsverfahren bei definierten Vorhaben des Bundes ist nun die Bezirksregierung zuständig, was zur spürbaren Planungsbeschleunigung beigetragen hat.

Die Erwartungen an die Modellregion haben sich erfüllt. Für die Zukunft braucht Ostwestfalen weiterhin Spielräume in diesem Sinne. Die Region benötigt die landesplanerischen Voraussetzungen für eine Gewerbeflächenpolitik mit antizyklischem Weitblick und somit den flexiblen Umgang mit regionalplanerischen Flächen. Anreize für Flächenmobilisierung und für interkommunale Zusammenarbeit sind hier sehr hilfreich. Darüber hinaus kann die Landesplanung bei der grenzüberschreitenden Regionalplanung an den Landesgrenzen in Ostwestfalen notwendige Rahmen für Entwicklung und Wettbewerb schaffen.

Mittelständische Strukturen

Im Verarbeitenden Gewerbe arbeiten in Ostwestfalen weniger Beschäftigte in Großunternehmen (30,5 Prozent der Industriebeschäftigten in Unternehmen mit mehr als 500 Mitarbeitern) als im Landesdurchschnitt (36,5 Prozent). Ostwestfalen ist besonders im klassischen Mittelstand stark: 59 Prozent aller Industriebeschäftigten arbeiten in Betrieben zwischen 50 und 500 Beschäftigten (NRW: 52,5 Prozent). Kein anderer der fünf Regierungsbezirke in NRW ist in dieser Gruppe so stark vertreten wie Ostwestfalen.

In dieser Gruppe von Unternehmen werden auch 55 Prozent des gesamten Industrieumsatzes erwirtschaftet (September 2006). Das Bewahren und Fördern dieser konjunktur-

rell robusten mittelständischen Struktur setzt voraus, dass sich die Unternehmen trotz notwendiger Innenentwicklung an ihren Standorten weiter entwickeln können und Raum für Innovationen schaffen. Betriebliche Standortsicherung mit Erweiterungsperspektiven bedeuten hier auch für die Landesentwicklungsplanung ein Umgebungsschutz für Gewerbe und Industrie: Vermeidung von heranrückenden, empfindlichen, schutzbedürftigen Nutzungen wie Wohnen oder Naturschutz in Bestandslagen und an neuen Standorten. Speziell der Mittelstand in Ostwestfalen hat noch Nachholbedarf im Outsourcing. Hier hat das Auslagern und Konzentrieren von betrieblicher Logistik landesplanerisch besondere Relevanz. Über neue Flächenkonzentrationen an Verkehrsachsen erhalten die Stammstandorte mehr Flexibilität in der Unternehmensplanung.

Branchenmix, Netzwerke und Export

Ostwestfalen ist innerhalb Nordrhein-Westfalens die am stärksten industriell geprägte Region. Nach Untersuchungen der Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld beträgt der Anteil des Verarbeitenden Gewerbes an der Bruttowertschöpfung in Ostwestfalen 29,7 Prozent. Im Landesdurchschnitt sind dies lediglich 22,5 Prozent, in Deutschland 22,6 Prozent. Innerhalb Ostwestfalens ist der Industrieanteil besonders hoch in den Kreisen Gütersloh und Herford:

Volkswirtschaftliche Analyse der Region in Kürze

In Rahmen der Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung NRW wurden von Professor Dr. Bade im zweiten Schritt die 16 Regionen untersucht. Die ausführliche Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung der Region ist Bestandteil des Ergänzungsbands zum Fachbeitrag (auf CD). Die Ergebnisse für die Wirtschaftsregion Ostwestfalen in Kürze:

- Die Wirtschaftsleistung Ostwestfalens ist zwischen 1993 und 2007 stärker als im landesweiten Durchschnitt gestiegen. In den letzten fünf Jahren wurden auch höhere Zuwachsraten als auf Bundesebene verzeichnet. Gleiches gilt für das Wachstum der Erwerbstätigenproduktivität. Dennoch blieb das Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigen auch im Jahr 2007 hinter dem Landes- und Bundesdurchschnitt zurück.
- Seit 2003 haben sich die Arbeitskosten nur mäßig erhöht. Die Erwerbstätigenproduktivität ist im gleichen Zeitraum überdurchschnittlich gestiegen. Damit hat sich die Wettbewerbsposition der Wirtschaftsregion in den zurückliegenden 15 Jahren verbessert.
- Nur in drei nordrhein-westfälischen Wirtschaftsregionen war das Wachstum der Erwerbstätigenzahl zwischen 1993 und 2007 höher als in Ostwestfalen.

Die Arbeitslosenquote lag auch im Jahr 2007 deutlich unter dem landesweiten Mittelwert. In den letzten fünf Jahren hat sich die Arbeitslosigkeit in der Wirtschaftsregion spürbar reduziert.

- Das Verarbeitende Gewerbe hat ein hohes Gewicht an der regionalen Wertschöpfung. Dagegen sind die drei Dienstleistungsabteilungen weiter unterrepräsentiert, konnten aber in den letzten 15 Jahren ihren Anteil an der regionalen Wertschöpfung deutlich ausweiten. Im Dienstleistungssektor wurden die höchsten Wachstumsraten der Wertschöpfung erreicht. In Ostwestfalen entwickelte sich die Wertschöpfung zwischen 1993 und 2007 in allen Wirtschaftsabteilungen besser als im landesweiten Durchschnitt. In den letzten fünf Jahren konnte vor allem das Verarbeitende Gewerbe seine Wettbewerbsposition verbessern.



Ostwestfalens Wirtschaftsstruktur ist zugleich industriell und mittelständisch geprägt.

Im Kreis Gütersloh werden 41,3 Prozent der Wirtschaftskraft in der Industrie erwirtschaftet, im Kreis Herford sind es 34,1 Prozent. Damit liegen die beiden ostwestfälischen Kreise auf den Plätzen vier und acht im Vergleich aller Städte und Kreise Nordrhein-Westfalens.

Ostwestfalen verfügt dabei über einen breiten Branchenmix. Besonders stark sind Maschinenbau, Möbelindustrie, Ernährungsgewerbe sowie Metallverarbeitungs- und Elektroindustrie. Die industriell geprägte und zugleich mittelständische Wirtschaftsstruktur hat Ostwestfalen sich auch zu einer sehr

Was die Region fordert

Die fünf zentralen Forderungen der Region Ostwestfalen zum LEP 2025:

1. Der harte, raumbedeutsame Standortfaktor Infrastruktur muss in Ostwestfalen gesichert und weiterentwickelt werden.
2. Bestehende Gewerbestandorte müssen gesichert und neue Flächen dort ermöglicht werden, wo sie nachgefragt werden. Lagegünstige Standorte an Verkehrsachsen genießen höchste Priorität.
3. Die Verwerfungen an den Landesgrenzen bei den Standortkosten und in der Gewerbeflächenpolitik

müssen verringert werden. Es gilt, die Chancengleichheit und die Wettbewerbsfähigkeit der Regionen grenzüberschreitend zu sichern.

4. Für Ostwestfalen als Modellregion müssen für innovative Projekte Handlungsspielräume geschaffen werden.

5. Die Mittelstandsregion Ostwestfalen gilt es zu stärken. Die Potenziale von Netzwerken, der Hochschulbildung, der demografischen Entwicklung, der Bildung und der Lebensqualität müssen genutzt werden.



Die Region besitzt eine Vielzahl von Kliniken und Gesundheitseinrichtungen.

gut vernetzten Region entwickeln lassen. Um knappe Ressourcen im Unternehmen zu schonen, arbeiten viele Unternehmen der Region auffallend gut zusammen, zum Beispiel in regionalen Branchennetzwerken wie OWL Maschinenbau, Energieimpuls OWL oder Kunststoffe in OWL.

Sie engagieren sich gemeinsam für die Weiterentwicklung der Region. „Kaum eine Region in Deutschland ist derartig stark von Netzwerken geprägt, die bottom-up entstanden sind, wie Ostwestfalen-Lippe. Dies ist keineswegs selbstverständlich“, (Auszug aus der Studie „Zur weiteren Entwicklung der Cluster in OWL durch Netzwerke“, IAT Gelsenkirchen 2007, Dr. Dieter Rehfeld). Auch der Wissenstransfer wird intensiv gelebt. Diverse Austauschplattformen und erfolgreiche Kooperationen zwischen Hochschulen und Unternehmen, zum Beispiel BINAS, C-Lab, S-Lab, L-Lab, charakterisieren die Wirtschaftsregion Ostwestfalen.

Der Export war für die ostwestfälischen Unternehmen der Wachstumsmotor der letzten Jahre. Aufgrund der Größen- und Branchenstruktur ist die Exportquote immer noch niedriger als im Landesdurchschnitt. Die Quote ist aber in den letzten zehn Jahren von 21,8 Prozent (1997) auf 34 Prozent (2007) gestiegen. Hier besteht noch Nachholbedarf und Potenzial, welches sich auch in konstanter Flächennachfrage niederschlagen wird.

Selbstbestimmte Clusterpolitik in Netzwerken

Die ausgeprägten regionalen Netzwerke und Branchenverbindungen beweisen die regionale Stärke gleich mehrerer

Branchen und den Selbstbestimmungswillen. Eine zusätzliche Clusterpolitik des Landes erscheint hier irritierend bis einschränkend. Die Clusterpolitik des Landes sollte so ausgerichtet werden, dass sie regionale Aktivitäten synergetisch unterstützt. Die Wirtschaft erwartet deshalb die Akzeptanz und Förderung der regionalen Netzwerke und landesplanerisch ein offenes Ohr für Gewerbestandorte, ohne restriktive Branchenbindung im Sinne einer regionalen Selbstbestimmung. Die regionale Wirtschaft bekennt sich zu einer qualitätsorientierten Gewerbeflächenpolitik und wird sich in der Diskussion um die Adressbildung von Standorten engagieren.

Starke Gesundheitswirtschaft

Noch vor der bereits erwähnten Logistik ist als weitere dominante Branche in Ostwestfalen die Gesundheitswirtschaft zu nennen. In der Region stehen Kliniken, Einrichtungen und Zentren wie das Herzzentrum Bad Oeynhausen, die von Bodelschwinghschen Anstalten, das Johanneswerk Bielefeld, die Vielzahl der Heil- und Staatsbäder und eine Fakultät der Universität Bielefeld für innovative Dienstleistungen am Menschen, die überregional und international nachgefragt werden.

Namhafte Firmen produzieren im Bereich der Medizintechnik, eine Vielzahl mittelständischer Unternehmen ist Zulieferer in der Gesundheitswirtschaft. Das Netzwerk Zentrum für Innovation in der Gesundheitswirtschaft (ZIG-OWL) entwickelt und koordiniert Leitbilder, Perspektiven und Projekte für diese anerkannte Wachstumsbranche.



Erreichbarkeit der Region und Bedienbarkeit der Märkte gewinnen an Bedeutung.

Demografie und Arbeitsmarkt

Eine Analyse der Bezirksregierung Detmold (Dr. Hans-Joachim Keil, 2003) zur Bevölkerungsentwicklung bis 2020 prognostiziert für die Region eine höhere Dynamik als in Deutschland und im übrigen Land Nordrhein-Westfalen. Aufgrund der Wanderungsbewegungen von Aussiedlern und Bürgern aus den neuen Bundesländern waren die Bevölkerungszuwächse erheblich höher als im Landesdurchschnitt beziehungsweise Bundesdurchschnitt.

Aufgrund der Wanderungsgewinne von meist jüngeren Menschen mit ihren Kindern weist die Region eine relativ junge Bevölkerung auf. Die Prognosen zeigen, dass die Einwohner in der Region auch in Zukunft jünger sein werden als die Einwohner in NRW und in Deutschland.

Die demografische Stärke als junge Region stellt bereits heute ein besonderes Wachstumspotenzial für die regionale Wirtschaft dar. Der ostwestfälische Arbeitsmarkt hat sich überdurchschnittlich gut entwickelt und liegt mit einer Arbeitslosenquote von 6,4 Prozent (September 2008) deutlich unter der NRW-Quote von 8,2 Prozent (gemessen an allen zivilen Erwerbstätigen). Während sich der Arbeitsmarkt hier quantitativ entspannt hat, besteht qualitativ eher eine angespannte Situation: Der Fachkräftemangel ist in vielen Bereichen spürbar. In einer Umfrage der Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld (Juli 2008) gaben allein 360 Unternehmen aus den Bereichen Industrie, Handel und Dienstleistungen einen aktuellen Bedarf von 1.377 Fachkräften an. Hieraus leitet sich sowohl der Bedarf der Region nach

mehr Hochschulkapazitäten und der Einrichtung privater Forschungsinstitute, wie beispielsweise eines Fraunhofer-Instituts, ab als auch ein Bedarf nach einer guten überregionalen Erreichbarkeit.

Im Wettbewerb der Regionen um Köpfe spielen Erreichbarkeit der Heimatregion, aber auch die Erreich- und Bedienbarkeit relevanter Märkte eine zunehmende Rolle.

Alte und neue Standorte zur Energieversorgung

Bezüglich der Standorte für Energieversorgung weist die Wirtschaft auf die Potenziale der bestehenden Kraftwerke Petershagen-Lahde und Porta Westfalica-Veltheim hin. Das Kraftwerk Beverungen-Würgassen ist mittlerweile nicht mehr am Netz. Trotzdem bleibt der Standort für eine intensive Kraftwerksnutzung weiterhin sehr geeignet.

Die regionale Wirtschaft erwartet von der Landesplanung, genügend Flächenreserven für einen ausgewogenen Energiemix bereitzuhalten, auch mit dezentralen oder regenerativen Erzeugungsanteilen. Die Wirtschaft hält eine regionale Standortsuche in Kooperation mit kleinen und großen Energieerzeugern für notwendig.

Regionaler Konsens zur Rohstoffsicherung

Die ostwestfälische Rohstoffwirtschaft ist geprägt durch den Kies- und Sandabbau an Weser und Lippe. Die Marke Weserkies hat nationale Bedeutung. Qualitätsprodukte aus Tonvorkommen im Kreis Minden-Lübbecke genießen überregional

große Wertschätzung. Zusätzlich werden an vielen Stellen der Region verschiedene Festgesteine abgebaut, in der Regel zur regionalen Bedarfsdeckung.

Im Rahmen des modellhaften Regionalplans Oberbereich Paderborn-Höxter für den Regierungsbezirk Detmold hat die Region einen zukunftsorientierten und pragmatischen planerischen Umgang in Abgrabungsfragen beschlossen. Hier wurde im Konsens eine praktikable regionale Regelung entwickelt. Die Wirtschaft erwartet auf dieser Grundlage eine Weiterführung dieses Weges und dabei die Unterstützung durch die Landesplanung. Dies gilt insbesondere für die Versorgungsrechnungen, zeichnerische und textliche Ziele, längere Amortisationszeiten für Tone, Festgesteine und Zement sowie eine Einzelfallorientierung in begründeten Ausnahmefällen.

Bildungsinfrastruktur und Kooperationen werden ausgebaut

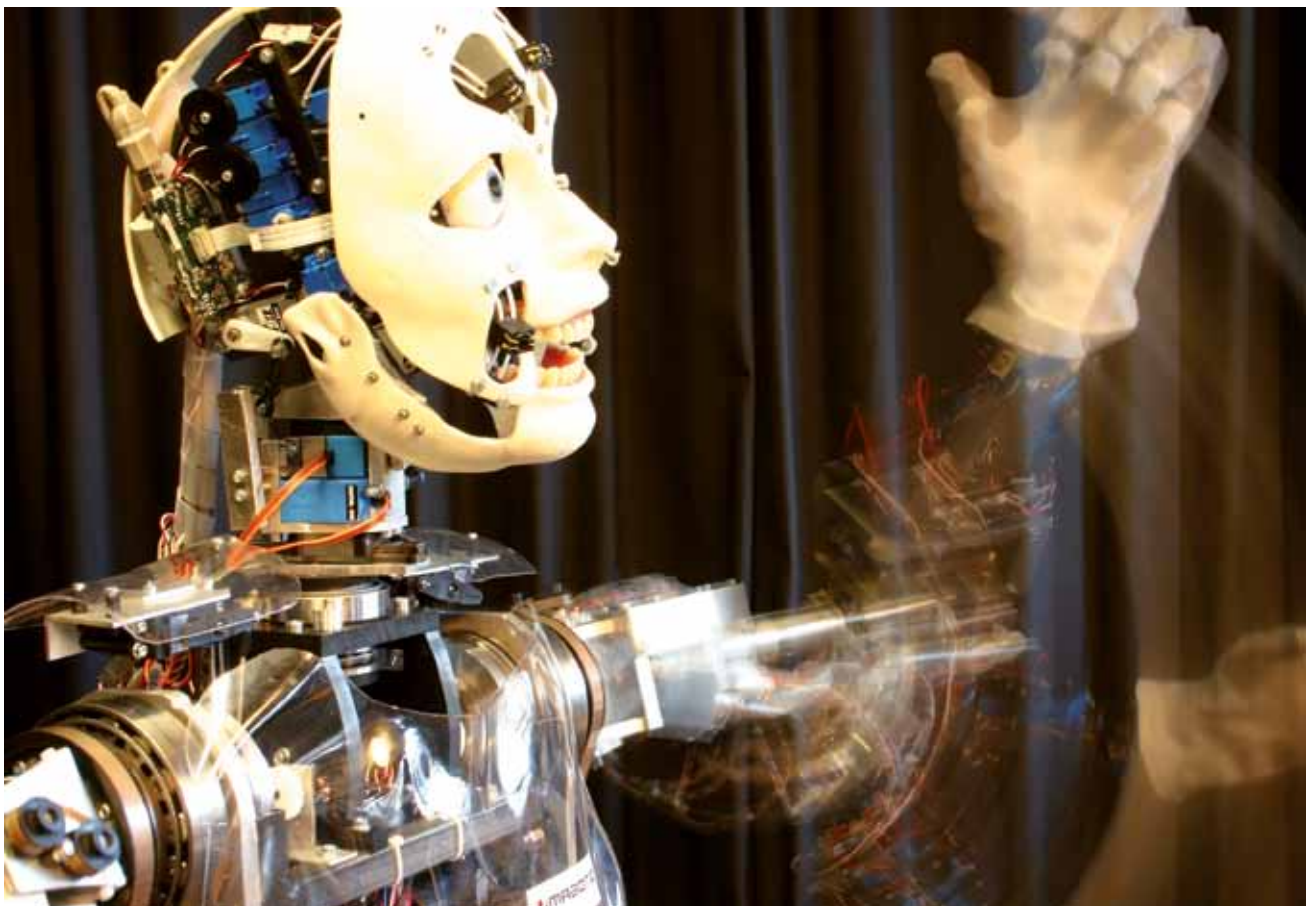
Die Region verfügt über eine weit gefächerte und innovative Bildungsinfrastruktur mit den Universitäten Bielefeld und Paderborn, der Fachhochschule Bielefeld mit zweitem Standort in Minden, der Hochschule Ostwestfalen-Lippe (Fachhochschule Lippe und Höxter), den landesweit einzigartigen dualen Studiengängen in der Region, den Fachhochschulen des Mittelstands und der Wirtschaft, darüber hinaus zwei Außen-

stellen des Fraunhofer-Instituts in Paderborn und Medizinforschung am Herz- und Diabeteszentrum Bad Oeynhausen. Die Bildungslandschaft wächst. So haben sich an den Hochschulen ein halbes Dutzend besonderer Einrichtungen und so genannter Labs etabliert, die Kooperationen zwischen Hochschulen und Unternehmen bei Forschung und Entwicklung verstetigt und institutionalisiert haben.

Zukunftsmeilen und Genialen stärken die Innovationskraft

Mit der Zukunftsmeile Fürstenallee in Paderborn, dem Hochschulcampus Bielefeld und der Ansiedlung eines Fraunhofer-Instituts in Paderborn sind drei Großprojekte in der Entwicklung, die dazu beitragen werden, das Innovations- und Wissenspotenzial der Region langfristig zu sichern. Die regionale Wirtschaft benötigt jedoch mehr Fachhochschulkapazitäten für technische duale Studiengänge über weitere Ansiedlungen.

Die Themeninitiative Innovation und Wissen der OWL Marketing GmbH wird die Innovationskraft der Region stärken und das Profil der Region national und international schärfen. Ostwestfalen will sich in Zukunft verstärkt durch Aktionen und Projekte für neue Fach- und Führungskräfte und Eliten auch von außerhalb attraktiv machen. Öffentlichkeitswirksames Projektbeispiel ist die Geniale 2008 in Koope-



Hochtechnologie aus Ostwestfalen – humanoider Roboter Barthoc.



Abwechslungsreichtum prägt die Landschaft von Teutoburger Wald, Minden-Ravensberg, Senne, Egge und Weserbergland.

ration mit den Bielefelder Hochschulen, bei der speziell Familien angesprochen wurden. Landesplanerische Unterstützung erhofft sich die Wirtschaft dabei in der textlichen und grafischen Darstellung dieser regionalen Ziele, damit Maßnahmen ableitbar und begründbar werden.

Infrastruktur Telekommunikation uneinheitlich

In Ostwestfalen ist die Breitbandversorgung außerhalb der Oberzentren Bielefeld und Paderborn mangelhaft. Eine optimale Breitbandversorgung ist mittlerweile zu einer Grundlage für die gesamte regionale Wirtschaft geworden, nicht mehr nur für exportorientierte Unternehmen. Standortentscheidungen werden heutzutage gegen Teilräume der Region getroffen, die nicht die entsprechenden Voraussetzungen in der Telekommunikation bieten.

Da flächendeckende Lösungen seitens der Deutschen Telekom aus ökonomischen Gründen abgelehnt werden und alternative Lösungen beispielsweise per Funkverbindung noch nicht umgesetzt sind, hält es die Wirtschaft für notwendig, landesplanerisch die Ausstattung mit Breitbandinfrastruktur für Wirtschaft und Bevölkerung einzufordern. Dies dient der Chancengleichheit der Regionen innerhalb Nordrhein-Westfalens und zu anderen Bundesländern. Der deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) belegt anhand von Untersuchungen, dass die Breitbandversorgung als Standortfaktor an Bedeutung gewinnt. Er unterstützt innovative teilregionale Lösungen.

Lebensqualität und Tourismus

Ostwestfalen ist geprägt durch eine abwechslungsreiche, qualitativvolle und wohnstandortnahe Natur und Landschaftsstruktur. Die historischen Innenstädte und Denkmäler in der Region sind Kulturattraktionen. Beispielsweise steht die 1200-jährige Anlage des Klosters Corvey bei Höxter auf der Vorschlagsliste zum UNESCO-Weltkulturerbe. Die teilweise noch unberührte Senne- und Eggelandschaft begeistert Fachleute und Besucher gleichermaßen. Erholungswerte und Abwechslungsreichtum prägen die Landschaft von Teutoburger Wald, Minden-Ravensberger Land und Wiehengebirge. Die Region bietet einen hochattraktiven Mix aus Natur, Erholung, Landschaft und Kultur in Einklang mit einer gesunden Wirtschaftsstruktur. Alles befindet sich in mittelbarer Nähe zu Wohnen und Arbeiten. Das ist leider zu wenig bekannt. Wenn die Außendarstellung verbessert würde, könnten sich noch brach liegende Potenziale in der Region der Tourismuswertschöpfung erschließen. Ein Nationalpark, an geeigneter Stelle platziert, ließe sich für die Freizeit nutzen.

Wenn restriktive Ableitungen ausbleiben, können Kulturlandschaften landesplanerisch ein geeignetes Instrument für die Imageverbesserung der Region Ostwestfalen sein. Es wäre empfehlenswert, in diesem Zusammenhang historische Ortskerne landesweit neu zu bewerten, um die Kulturlandschaft um diesen baulichen Aspekt zu ergänzen. Die heimischen Unternehmen prägen die regionalen Kulturlandschaften nachhaltig. •

Der Bericht aus der Wirtschaftsregion Siegen

Die Situation in der Wirtschaftsregion

Die Wirtschaftsregion Siegen-Wittgenstein und Olpe umfasst mit ihren beiden Kreisen 18 Städte und Gemeinden. Im Kreis Siegen-Wittgenstein leben insgesamt 287.000 Menschen, im Kreis Olpe 141.000 Menschen. Die Wirtschaftsregion liegt im südlichsten Teil Nordrhein-Westfalens und endet im Dreiländereck von Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Hessen. Der im Landesvergleich sehr hohe Industrialisierungsgrad dieser Wirtschaftsregion mit durchschnittlich 50 Prozent aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in diesem Sektor sowie die besonders hohe naturräumliche Qualität dieser Region mit zahlreichen Naturschutz- und Erholungsgebieten können in Planungs- und Entwick-

lungsfragen häufig Konfliktpotenzial beinhalten. Die teilregionale Verkehrsferne von Hauptverkehrsachsen stellt ein Entwicklungshemmnis für die Wirtschaft in dieser Region dar. Sie wird auch zum Belastungsfaktor für den Arbeitsmarkt, dem sie eine zusätzliche Mobilität abverlangt. Für die 18 Kommunen in der Wirtschaftsregion Siegen wurde 2008 im Regionalplan Arnsberg der Teilabschnitt Oberbereich Siegen fortgeschrieben. Diese Fortschreibung mit Bindungswirkung für die nächsten 15 Jahre versorgt die Region aus heutiger Sicht nun ausreichend mit Gewerbe- und Industrieflächen. In den zurückliegenden Jahren war der Mangel an Flächen ein erhebliches Entwicklungshemmnis.

Eine Stärke der Wirtschaftsregion Siegen ist das Produzierende Gewerbe.





Der regionale planerische Konsens zwischen Industrie- und Handelskammer, 18 Kommunen, zwei Landkreisen und den Gewerkschaften hat die Entscheidung des Regionalrats wesentlich gefördert. Mehrere interkommunale Planungsgebiete sowie lokale Gewerbeflächenausweisungen tragen den jeweiligen kommunalen Bedürfnissen jetzt angemessen Rechnung. Erforderlich ist nun, die eröffneten Möglichkeiten des Regionalplans in der kommunalen Bauleitplanung umzusetzen.

Notwendige Straßenbauprojekte

Die Region liegt zwischen den Ballungszentren Rhein/Main und Rhein/Ruhr. Sie wird maßgeblich durch die Verkehrsachse A 45 erschlossen. Diese verkehrliche Entwicklungsachse begünstigte einen außerordentlichen Aufschwung im Produzierenden Gewerbe mit Wachstumsraten über dem Landesdurchschnitt. Dazu beigetragen hat auch die A 4, deren Fortführung über Olpe hinaus bis nach Hattenbach in Hessen in der Vergangenheit politisch nicht durchsetzbar war.

Die Verkehrsinfrastruktur weist einige markante Defizite auf. Anstelle der nicht mehr durchsetzbaren Fortführung der A 4 von Olpe bis zum Hattenbacher Dreieck als Autobahn, fordern die Regionalpolitik und die Wirtschaft die Planung und den Bau einer leistungsfähigen drei- bis vierspurigen kreuzungsfreien Bundesstraße, auf der Langsamfahrzeuge ausgeschlossen bleiben müssen. Dieses Projekt impliziert den Ausbau der B 508 und der B 62/B 62n sowie die zügige Realisierung bereits geplanter Ortsumgehungen. Eine Studie zur ökologischen Machbarkeit dieses Projekts unter besonderer Berücksichtigung naturschutzräumlicher Restriktionen im Auftrag der eigens gebildeten Arbeitsgemeinschaft wurde bereits im Jahr 2007 mit positiven Ergebnis abgeschlossen. Eine vom Bund maßgeblich geförderte Studie zur Verkehrswirtschaftlichkeit soll 2009 vorgelegt werden.

Eine vom Verkehrsverband Westfalen auf Initiative der Industrie- und Handelskammern Siegen, Arnsberg, Hagen

und Dortmund im Jahr 2006 veranlasste Studie von Professor Jürgen Steinbrecher, Universität Siegen, hat für den Prognosezeitraum von zehn bis 15 Jahren ergeben, dass der sechsspurige Ausbau der Autobahn A 45 unverzichtbar ist. In den am stärksten frequentierten Teilabschnitten werden bereits heute Belastungen von mehr als 60.000 Kfz/Tag registriert.

Die Arbeitsgemeinschaft B 55 fordert seit Jahren einen der verkehrlichen Bedeutung dieser Verkehrsachse angemessenen Ausbau, unter anderem durch mehrere Ortsumgehungen im Verlauf der B 55. In jüngster Zeit ist zu beobachten, dass insbesondere überregionale Schwerverkehre in erheblichem Umfang die B 55 als Querspange zwischen der A 44 und der A 45 zur Umfahrung des Engpasses Kamener Kreuz/Westhofener Kreuz nutzen, Maut vermeiden und in zahlreichen Ortsdurchfahrten für massive Verkehrsbehinderungen und entsprechende Belästigungen der Anwohner sorgen.

Landesstraßen wurden vernachlässigt

Die Landesstraßen sind aufgrund ihres Anteils am Straßennetz für die Wirtschaftsregion Siegen von besonders großer Bedeutung. In einigen Teilräumen stellen Landesstraßen sogar die solitäre Verbindungsfunktion zwischen einzelnen Gemeindeteilen und Ortschaften und damit auch Gewerbestandorten dar. Dieser besonderen Bedeutung des Verkehrsträgers Landesstraßen trägt der aktuelle Ausbau- und Unterhaltungszustand völlig unzureichend Rechnung. Zeitgemäße Mobilitätsanforderungen und -qualitäten von Unternehmen und Arbeitnehmern werden nicht angemessen befriedigt. Ausweichmöglichkeiten auf andere Straßen, wie etwa im Ballungsraum (Autobahnen und Bundesstraßen mit regionalen Verbindungsfunktionen), stehen als Alternative zu den Landesstraßen nicht zur Verfügung.

Als grundsätzliches strukturelles Problem bei der Erhaltung der Straßeninfrastruktur erweisen sich die maßgeblichen Parameter und Kriterien. Sie werden landesweit einheitlich angewandt (Unterhaltungsaufwand je laufender

Kilometer Straße, Orientierung an Nutzerfrequenzen). Dadurch wird die mancherorts bestehende Alternativlosigkeit der Landesstraßen in ihrer Verbindungsfunktion nicht hinreichend berücksichtigt. Außer Acht bleibt dabei auch, dass die Landesstraßen für Gewerbe- und Industriegebiete als regionale Erschließungsträger von besonderer Bedeutung sind. Im September 2008 hat die Studie „Landesstraßen – eine vernachlässigte Straßenkategorie“ diese Thematik wissenschaftlich aufgearbeitet und anhand einschlägiger, belastbarer Daten eine entsprechende landespolitische Diskussion angestoßen. Die Studie wurde von den südwestfälischen Industrie- und Handelskammern Siegen, Hagen und Arnsberg initiiert.

Unattraktive Schiene

Die Ruhr-Sieg-Strecke (Dortmund–Frankfurt) und die Sieg-Strecke (Siegen–Köln) sind wegen des baulichen Zustands weder für den Güterverkehr noch für den Personenverkehr attraktiv. Instandsetzungen werden zwar durchgeführt, aber die dringend notwendige Aufweitung von Tunnels zwischen Siegen und Gießen wird lediglich diskutiert. Eine Umsetzung ist nicht in Sicht. Auch das Fehlen einer Schnellverbindung im Schienenverkehr zu den Zentren an Rhein, Main und Ruhr reduziert die Attraktivität der Bahnnutzung nachhaltig.

Siegerlandflughafen

Der höchstgelegene Flughafen Deutschlands, der Regionalflughafen Siegerland, ausgestattet mit einem vollgültigen Instrumentenlandesystem (ILS), verfügt derzeit über keine Linienflugverbindung. Aktuell bemüht sich die Geschäftsführung des Flughafens darum, den individuellen Geschäftsreiseverkehr sowie das Angebot an die Wirtschaft im Bereich von Sonderflügen zum Transport dringend benötigter Güter oder Maschinenteile auszubauen. Ein Nachtflugverbot besteht nicht.

Teilweise Vollbeschäftigung

Der regionale Arbeitsmarkt wird vom Produzierenden Gewerbe geprägt. In diesem Sektor sind durchschnittlich knapp 50 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten tätig. Der Anteil der Industriearbeitsplätze erreicht im Kreis Olpe, zum Beispiel in der Stadt Attendorn, Spitzenwerte von über 60 Prozent. Die inhabergeprägte, mittelständische Firmenstruktur hat sich in wirtschaftlich schwierigen Zeiten als konjunkturell besonders robust erwiesen.

Noch gegen Ende des Jahres 2008 stellte sich der Arbeitsmarkt in der Wirtschaftsregion Siegen erfreulich positiv dar. In einigen Teilbereichen des Arbeitsamtsbezirks Siegen

Volkswirtschaftliche Analyse der Region in Kürze

In Rahmen der Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung NRW wurden von Professor Dr. Bade im zweiten Schritt die 16 Regionen untersucht. Die ausführliche Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung der Region ist Bestandteil des Ergänzungsbands zum Fachbeitrag (auf CD). Die Ergebnisse für die Wirtschaftsregion Siegen in Kürze:

- Die Wirtschaftsregion Siegen zählt zu den wachstumsstärksten Wirtschaftsregionen in Nordrhein-Westfalen. Der Rückstand der Erwerbstätigenproduktivität gegenüber dem Landesdurchschnitt hat sich im Analysezeitraum 1993 bis 2007 verringert.
- Langfristig ist die Zahl der Erwerbstätigen stärker gestiegen als im Bundesdurchschnitt. In den letzten fünf Jahren wurde sogar ein höheres Wachstum als auf Landesebene erzielt. Auch im Jahr 2007 wurde in der Region Siegen die niedrigste Arbeitslosenquote aller Wirtschaftsregionen in NRW verzeichnet.
- Der Anstieg der Arbeitskosten war in der Wirtschaftsregion zwischen 1993 und 2007 etwas höher als im landes- und bundesweiten Durchschnitt. Die Erwerbstätigenproduktivität ist vergleichsweise stark gewachsen. Damit hat sich die Wettbewerbsposition

der Region durch eine überdurchschnittliche Senkung der Lohnstückkosten im Analysezeitraum eindeutig verbessert.

- Das Verarbeitende Gewerbe hat weiterhin einen sehr hohen Anteil an der regionalen Wertschöpfung. Die wachstumsstärksten Wirtschaftsregionen Siegens sind das Verarbeitende Gewerbe und die Finanz- und Unternehmensdienstleister. Das Verarbeitende Gewerbe ist im Vergleich zum jeweiligen Landes- und Bundesdurchschnitt besonders erfolgreich. Der Rückgang der Wertschöpfung im Baugewerbe fiel in der Wirtschaftsregion Siegen schwächer aus als in Land und Bund insgesamt. In den letzten Jahren haben sich zusätzlich die Finanz- und Unternehmensdienstleister erheblich verbessern und den landesweiten Zuwachs klar übertreffen können.

lag die Arbeitslosenquote unter 4 Prozent. Die Bereitschaft regionaler Unternehmen, auszubilden, hat landesweit zu höchsten Zuwachsraten bei abgeschlossenen Ausbildungsverträgen geführt.

Ausbildungsinitiativen

Das von der Industrie- und Handelskammer Siegen initiierte regionale Pilotprojekt Haus der Berufsvorbereitung soll hinsichtlich der schulischen Ausbildung und des bisherigen sozialen Verhaltens benachteiligter Jugendlicher in einer einjährigen Übergangsphase zur Ausbildungsfähigkeit verhelfen. Die Kreise Siegen-Wittgenstein und Olpe, die Bundesagentur für Arbeit, die Industrie- und Handelskammer Siegen, zahlreiche regionale Unternehmen und drei bundesweit agierende Stiftungen finanzieren das Projekt mit fast drei Millionen Euro. Das Haus der Berufsvorbereitung, das sich aktuell im zweiten Jahr bewährt, findet erfreulicherweise auch außerhalb der Region Beachtung und Nachahmer.

Abgrabungen sind gesichert

Abgrabungsbedingte regionale Planungs- oder Strukturprobleme bestehen nicht. Die Kalksteinbrüche (Stadt Lennestadt) sind langfristig als Zulieferer der Zementindustrie planerisch gesichert. Ein relativ kleinräumiger Abbaubereich liegt grenzüberschreitend im Dreiländereck NRW/Hessen/Rheinland-Pfalz in der Gemeinde Burbach-Oberdresselndorf. Hier wird Kaolin gewonnen, ein Grundstoff für hochwertigste Keramik. Auch dieser Abbaubereich ist landesplanerisch gesichert.

Breitbandversorgung unzureichend

Als zentrales Problem der regionalen Wirtschaft stellt sich die quantitativ wie qualitativ teils sehr unzureichende, teils

fehlende Versorgung der Region mit Breitband heraus. Eine Untersuchung der Industrie- und Handelskammer Siegen im Jahr 2008 hat große Defizite in der gesamten Wirtschaftsregion dokumentiert und völlig unterschiedliche Versorgungsqualitäten mit Breitband, mitunter auf engstem Raum, ermittelt. Die exportorientierte regionale Wirtschaft, so die ebenfalls dokumentierte, teils sehr heftige Kritik von Unternehmen, kann ohne eine ausreichende Breitbandversorgung bestenfalls unter erschwerten und Wettbewerb verzerrenden Bedingungen agieren. Es sind Fälle bekannt, in denen konkrete Standortentscheidungen von Unternehmen aufgrund fehlender Breitbandversorgung gegen die Region getroffen wurden oder Unternehmensverlagerungen jetzt anstehen.

Intensive Bemühungen der Industrie- und Handelskammer Siegen, im Verbund mit allen Kommunen in der Region, ökonomisch interessante Synergie-Lösungen mit der Deutschen Telekom zu erreichen (Mitverlegung von Kabel zum Nulltarif für die Deutsche Telekom bei kommunalen Tiefbaumaßnahmen), waren weitestgehend erfolglos. Die Deutsche Telekom ist nicht handlungsbereit oder nicht handlungsfähig. Regionalwirtschaftlich und regionalpolitisch ist dieser Zustand nicht hinnehmbar, so dass Landes- und Bundespolitik aufgefordert sind, in geeigneter Weise Maßnahmen zur Veränderung dieser Situation konsequent herbeizuführen. Inwieweit die neue Breitbandstrategie der Bundesregierung hierzu einen Beitrag leisten kann, bleibt abzuwarten. Neue technische Lösungsansätze zur Breitbandversorgung, zum Beispiel über Funkverbindungen, erscheinen noch nicht hinreichend erprobt und erfordern überdies eine massive investive Beteiligung der Gebietskörperschaften oder der Anschlussnehmer.

Wissenschaft in der Region

Die Region verfügt über eine umfassend ausgebaute Bildungsinfrastruktur, von allgemeinbildenden Schulen bis hin

Was die Region fordert

Die fünf zentralen Forderungen der Region Siegen zum LEP 2025:

1. Die Gewerbeflächenbedarfsberechnung muss künftig verstärkt berücksichtigen, dass in dieser von Industrie geprägten Region mehr Quadratmeter je Arbeitsplatz erforderlich sind als in Dienstleistungsschwerpunkten.
2. Differenzierte ökologische Ausgleichsmaßstäbe müssen künftig in solchen Regionen möglich sein, in denen überwiegend naturräumlich wertvolle Landschaften vorhanden sind, ansonsten wären dort ge-

werbliche Entwicklungen nicht mehr möglich.

3. Für die Region ist die überregionale Verkehrerschließung durch eine Verkehrsachse zwischen Kreuztal und Hattenbach (Hessen) unverzichtbar.
4. Die B 55 als Querspange zwischen A 44 und A 45 muss zügig ertüchtigt werden, unter anderem durch den Bau geplanter Ortsumgehungen (IGVP).
5. Als wichtigster regionaler Verkehrsträger muss das Landesstraßennetz quantitativ und qualitativ dringend ausgebaut werden. Geplante Ortsumgehungen (IGVP) sind zügig zu realisieren.



Im Jahr 2007 konnte in Siegen die Neueröffnung eines Stadttheaters gefeiert werden – des Apollo-Theaters.

zur Universität Siegen. Die Industrie- und Handelskammer Siegen arbeitet gemeinsam mit dem Rektorat der Universität intensiv daran, Wirtschaft und Wissenschaft sukzessive stärker miteinander zu vernetzen. Entsprechende, gemeinsam ausgerichtete Veranstaltungen mit überregionaler Ausstrahlung, von der regionalen Wirtschaft gestiftete Auszeichnungen für herausragende wissenschaftliche Leistungen, Stiftungsprofessuren und das Angebot des dualen Studiums als regionalspezifisches, Wissenschaft und Praxis verbindendes Studienangebot, zeugen von einer ausgeprägten Bildungslandschaft in der Region.

Die Universität Siegen hat mit der Südwestfälischen Fachhochschule einen Kooperationsvertrag abgeschlossen, der Absolventen der Fachhochschule das Masterstudium inklusive einer Option auf Promotion in Siegen ermöglicht. Darüber hinaus trägt ein neuer Studiengang Fahrzeugbau regionalwirtschaftlichen Interessen Rechnung, denn die Automotive-Industrie ist eine Säule der Wirtschaft in der Region und in Südwestfalen.

Sehr hohe Lebensqualität in der Region

Die „heimliche Industrieregion“ (IAT Gelsenkirchen, 2004) besitzt einen Waldanteil von über 60 Prozent. Sie bietet auch für die Bevölkerung anderer Landesteile und über Nordrhein-Westfalen hinaus Erholungsmöglichkeiten. Als Stichworte

seien nur der Biggensee und der Rothaarsteig genannt. Die Kommunen mit ihren 10.000 bis 30.000 Einwohnern und der teils erfreulich guten Finanzausstattung verstehen außerdem ein angemessenes Kulturangebot zunehmend als weichen Standortfaktor. Zahlreiche Unternehmen und Unternehmer engagieren sich in Sport und Kultur.

Von überregionaler kultureller Bedeutung ist das im Jahr 2007 im Oberzentrum Siegen eröffnete Apollo-Theater. Die in schwierigen Zeiten sicher einmalige Neueröffnung eines Stadttheaters wird durch die Besucherzahlen gerechtfertigt: Häufige Sondervorstellungen sind erforderlich, um der regelmäßig großen Nachfrage zu entsprechen. Die Südwestfälische Philharmonie, eines der drei Landesorchester von NRW, hat sich regional, landesweit und international bis nach Asien einen ausgezeichneten künstlerischen Ruf erworben. Auftritte in den Kommunen der Region bieten der Bevölkerung ein hochqualitatives Konzertangebot, das durch zahlreiche weitere, kleinere Instrumentalgruppen und Kammerorchester bereichert wird. Die Chöre der Region sind ausweislich der landesweit überdurchschnittlichen Anzahl von Meisterchören hervorragend profiliert.

Die Prognos-AG hat in ihrem Deutschlandatlas vor zwei Jahren bei den Indikatoren Soziallastquote und Kriminalitätsrate, die ebenfalls als Indikatoren für regionale Lebensqualität dienen können, für die Kreise Siegen-Wittgenstein und Olpe

niedrigste Werte ermittelt. Die Kreise belegen bundesweit Spitzenplätze im positiven Sinn.

Entwicklungsrestriktionen

Die naturräumlichen Bedingungen im Dreiländereck stellen die Wirtschaft in der Region bereits heute und in Zukunft verstärkt vor erhebliche Schwierigkeiten. Die Landespolitik wünscht, Talauen und Kuppen generell von Bebauung freizuhalten. Somit besteht angesichts der besonders bewegten Topographie der Region nur die Möglichkeit, im Zuge großflächiger Terrassierungen unter erheblichem Kostenaufwand Siedlungsflächen zu schaffen. Daraus resultieren Zusatzkosten für heimische Unternehmen beim Grunderwerb. Die Umsetzung der im Regionalplan ausgewiesenen Gewerbeflächen verursacht aufgrund der besonderen naturräumlichen Situation und der Topographie Zusatzkosten bei der Erschließung und beim ökologischen Ausgleich.

Diese Konfliktsituation verschärft, dass seitens des Landes frühere Möglichkeiten der Städtebauförderung zur Entwicklung derartiger Gewerbe- und Industrieflächen abgeschafft wurden. Das Primat der Brachflächenentwicklung ist für diese Region keine Alternative. Brachflächen sind nicht verfügbar und deshalb auch nicht zu entwickeln. Die nur noch für Brachflächen mögliche finanzielle Unterstützung des Landes ist für die Region damit gegenstandslos. Ohne attraktive Flächenangebote zu auskömmlichen Konditionen im Erweiterungsbedarfsfall bleiben den Unternehmen Entwicklungsmöglichkeiten verwehrt. Das ist auch deshalb höchst beklagenswert, weil sich die Unternehmen in dieser Region

überdies durch besondere Standorttreue auszeichnen. Auf dieses Problem muss die Landespolitik reagieren und eine Antwort geben, will sie sich nicht dem Verdacht aussetzen, über das Instrument der stringenten Siedlungskriterien oder durch nicht marktfähige Grundstückspreise bewusst Steuerungseffekte zu Lasten der Region zu erzielen.

Standortnachteile durch hohe Steuerhebesätze

Ein regionales Handicap sind massive Unterschiede zwischen den kommunalen Steuerhebesätzen. Die Wirtschaftsregion Siegen liegt im Dreiländereck Nordrhein-Westfalen/Rheinland-Pfalz/Hessen. In angrenzenden Kommunen, keine 15 Kilometer entfernt, liegen außerhalb von Nordrhein-Westfalen die Gewerbesteuerhebesätze zwischen 280 und 320 Prozent. Die in Nordrhein-Westfalen relevanten fiktiven Gewerbesteuerhebesätze liegen bei 403 Prozent, in Haushaltsicherungskommunen bei bis zu 450 Prozent. Verstärkt durch die Unternehmenssteuerreform, werden diese Unterschiede zu langfristigen Belastungsfaktoren für heimische Unternehmen. Bei der Entscheidung für neue Produktionsstandorte oder bei nennenswerten betrieblichen Erweiterungen auf neuen Flächen hat sich bereits in den letzten zwei bis drei Jahren in einer ganzen Anzahl belegbarer Fälle auch der Gewerbesteueraspekt als wichtiger Entscheidungsfaktor für die individuelle Investitionsentscheidung erwiesen. Obwohl dieser Sachverhalt, belegt durch konkrete Beispiele, an die Landesregierung herangetragen wurde, sind konkrete, weiterführende Reaktionen oder politische Handlungsansätze zur Entzerrung dieser Situation nicht erkennbar. •



Interkommunales Gewerbegebiet Wittgenstein.



Ein Wort des Dankes

Die Erarbeitung des Fachbeitrags Wirtschaft zum neuen LEP 2025 hat die beteiligten Kolleginnen und Kollegen der Industrie- und Handelskammern sowie der Handwerkskammern in Nordrhein-Westfalen vor eine anspruchsvolle Herausforderung gestellt. Der ebenso enge wie ambitionierte Zeitplan, orientiert am zeitlichen Prozedere der Landesplanungsbehörde, erforderte wegen der sachlich und zeitlich notwendig parallelen Arbeitsschritte eine ebenso unorthodoxe wie konzentrierte Arbeit mit daraus resultierenden inhaltlichen und organisatorischen Abstimmungsnotwendigkeiten.

Mit dem nun vorliegenden Fachbeitrag Wirtschaft als erstmaligem, gemeinsamen Diskussionsbeitrag der Industrie- und Handelskammern und der Handwerkskammern zur politischen Debatte um einen neuen Landesentwicklungsplan 2025 verfügen wir über ein landesplanungsrechtliches Positionspapier, an dem viele Kolleginnen und Kollegen mit großem Einsatz sach- und fachkundig mitgewirkt haben.

Herr Professor Dr. Franz-Josef Bade hat mit seinen volkswirtschaftlichen Hinweisen unsere regionalisierten Branchen- und Strukturanalysen befruchtet. Als hochkompetenter Sachverständiger und fachlicher Begleiter hat Herr Bezirksplaner a. D. Heinz Konze unsere zukunftsgerichteten planungspolitischen Überlegungen immer wieder kritisch kommentiert und als konstruktives Korrektiv gewirkt.

Darüber hinaus ist folgenden Kolleginnen und Kollegen im Einzelnen für ihr engagiertes Mitwirken herzlich zu danken:

- **der stellvertretenden Projektleiterin**
Silke Hauser, Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein Krefeld-Mönchengladbach-Neuss
- **den Mitgliedern der Projektgruppe und den Autorinnen und Autoren der Berichte aus den Wirtschaftsregionen**
Frank Bendig, Südwestfälische Industrie- und Handelskammer zu Hagen
Gerald Blome, Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld
Werner von Buchwald, Industrie- und Handelskammer Arnsberg, Hellweg-Sauerland
Hermann-Josef Droege, Industrie- und Handelskammer Siegen (Leitung)
Andree Haack, Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg Wesel Kleve zu Duisburg
Gerhard Hammer, Industrie- und Handelskammer für Essen, Mülheim an der Ruhr, Oberhausen zu Essen
Thomas Harten, Handwerkskammer Münster
Silke Hauser, Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein Krefeld-Mönchengladbach-Neuss
Herbert Holinde, Industrie- und Handelskammer zu Dortmund
Dr. Vera Jablonowski, Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf
Jenny Krumov, Industrie- und Handelskammer Lippe zu Detmold
Bernd Neffgen, Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein Krefeld-Mönchengladbach-Neuss
Volker Neumann, Industrie- und Handelskammer Wuppertal-Solingen-Remscheid
Dr. Rainer Neubourg, Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg
Heinz-Peter Schmitz, Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen
Claudia Schwokowski, Industrie- und Handelskammer zu Köln
Dr. Stephan Wimmers, Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen e. V.
Klaus Wüllner, Industrie- und Handelskammer im mittleren Ruhrgebiet zu Bochum

- **den Mitgliedern der Arbeitsgruppe Industrie- und Gewerbeflächen**

Frank Bendig, Südwestfälische Industrie- und Handelskammer zu Hagen
 Gerald Blome, Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld (Leitung)
 Hermann-Josef Droege, Industrie- und Handelskammer Siegen
 Ulrich Gorny, Handwerkskammer Aachen
 Andree Haack, Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg Wesel Kleve zu Duisburg
 Gerhard Hammer, Industrie- und Handelskammer für Essen, Mülheim an der Ruhr, Oberhausen zu Essen
 Thomas Harten, Handwerkskammer Münster
 Silke Hauser, Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein Krefeld-Mönchengladbach-Neuss
 Herbert Holinde, Industrie- und Handelskammer zu Dortmund
 Dr. Vera Jablonowski, Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf
 Nils Jagnow, Industrie- und Handelskammer Aachen
 Andrea Raddatz, Handwerkskammer Düsseldorf
 Siegfried Riemann, Handwerkskammer Dortmund

- **den Mitgliedern der Arbeitsgruppe Verkehr und Logistik**

Bernd Neffgen, Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein Krefeld-Mönchengladbach-Neuss (Leitung)
 Bernd Kraemer, Handwerkskammer zu Köln
 Werner Kühlkamp, Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg Wesel Kleve zu Duisburg
 Thomas Oestreich, Handwerkskammer Münster
 Claudia Schwokowski, Industrie- und Handelskammer zu Köln

- **den Mitgliedern der Arbeitsgruppe Energieversorgung**

Hermann-Josef Droege, Industrie- und Handelskammer Siegen
 Dr. Rainer Neuerbourg, Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg (Leitung)
 Detlev Sachse, Industrie- und Handelskammer zu Köln
 Anke Schweda, Industrie- und Handelskammer zu Köln (Leitung)

- **den Mitgliedern der Arbeitsgruppe Freiraum und Rohstoffsicherung**

Thomas Frye, Industrie- und Handelskammer Arnsberg, Hellweg-Sauerland
 Andree Haack, Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg Wesel Kleve zu Duisburg
 Dr. Rainer Neuerbourg, Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg
 Heinz-Peter Schmitz, Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen (Leitung)

Ich bin zuversichtlich, dass die engagierte, fachlich kompetente und menschlich angenehme Zusammenarbeit über diesen Fachbeitrag hinaus wirken wird.

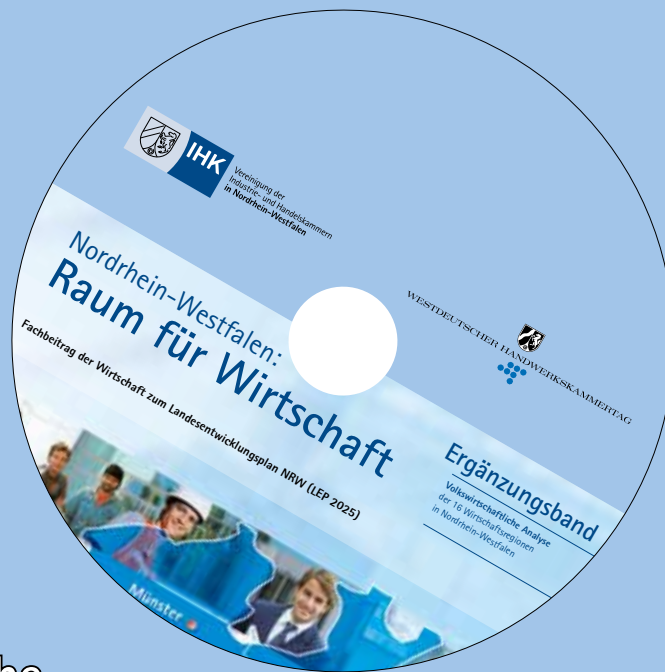
Hermann-Josef Droege

Projektleiter

- S. 5, Foto: MWME NRW
 S. 6, Fotos (2): Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen
 S. 7, Fotos (2): Westdeutscher Handwerkskammertag
 S. 8, Foto (links): Verzinkerei Lennestadt
 S. 8, Foto (rechts): Windmüller und Hölscher KG
 S. 9, Grafik (links): TU Dortmund
 S. 9, Foto (rechts): Andreas Herrmann
 S. 10, Foto: Verzinkerei Lennestadt
 S. 11, Foto: Verzinkerei Lennestadt
 S. 12, Foto: Windmüller und Hölscher KG
 S. 14, Foto: Stadt Herne/Thomas Schmidt
 S. 15, Foto: Stadt Willich
 S. 16/17, Foto: MEV
 S. 18/19, Foto: Argos-Luftbild/D.Kupfernagel
 S. 20, Foto: pixelio.de/Thomas Max Müller
 S. 21, Foto: Neuss-Düsseldorfer Häfen
 S. 22, Foto: Jürgen H. Krause
 S. 24/25, Foto: Niederrheinische IHK
 S. 26, Foto: Flughafen Köln/Bonn
 S. 27, Foto: pixelio.de/Illona Lauferweiler
 S. 28, Foto: Andreas Herrmann
 S. 29, Foto: pixelio.de/MarMar
 S. 30, Foto: pixelio.de/Kurt Michel
 S. 31, Foto: pixelio.de/Tom Kleiner
 S. 32, Foto: HeidelbergCement AG
 S. 34, Foto: Raymund Risse
 S. 35, Foto: Niederrheinische IHK
 S. 36, Foto: Spenner-Zement GmbH & Co. KG
 S. 37, Foto: HeidelbergCement AG
 S. 42, Foto: pixelio.de/Stefan Zoller
 S. 47, Foto: pixelio.de/Fred Vollmer
 S. 49, Foto: Düsseldorf Marketing & Tourismus GmbH
 S. 53, Foto: pixelio.de/JUREC
 S. 60, Foto: Andreas Herrmann
 S. 64, Foto: Wuppertal Marketing GmbH
 S. 68, Foto: Presseamt Stadt Bonn/Michael Sondermann
 S. 71, Foto: Presseamt Stadt Bonn/Michael Sondermann
 S. 72, Foto: Caesar/Corinna Bernsdorff
 S. 73, Foto: Presseamt Stadt Bonn/Michael Sondermann
 S. 74, Foto: Günther Goldstein
 S. 78, Foto: Niederrheinische IHK
 S. 81, Foto: Niederrheinische IHK
 S. 82, Foto: Universität Duisburg-Essen
 S. 83, Foto: Niederrheinische IHK
 S. 84, Foto: Neuss-Düsseldorfer Häfen
 S. 88, Foto: pixelio.de/Maclatz
 S. 89, Foto: Flughafen Düsseldorf International
 S. 90, Foto: Marketing Handwerk GmbH
 S. 93, Foto: pixelio.de/Digi-Train
 S. 94, Foto: Marketing Handwerk GmbH
 S. 95, Foto: Marketing Handwerk GmbH
 S. 96, Foto: Automotive Südwestfalen
 S. 100, Foto: Flughafen Paderborn-Lippstadt GmbH
 S. 101, Foto: pixelio.de/schemmi
 S. 102, Foto: Koelnmesse GmbH
 S. 105, Foto: Bayer AG
 S. 106, Foto: Ford-Werke GmbH
 S. 107, Foto: RheinEnergie AG
 S. 108, Foto: Olaf-Wull Nickel
 S. 109, Foto: www.koelntourismus.de
 S. 110, Foto: Phoenix Contact GmbH & Co. KG
 S. 114, Foto: pixelio.de/Hans-Christian Hein
 S. 115, Foto (oben): Gebr. Brasseler GmbH & Co. KG;
 S. 115, Foto (unten): Wortmann KG
 S. 116, Foto: Rheinhafen Krefeld
 S. 118, Foto: Detlef Illgner
 S. 120, Foto: Currenta GmbH & Co. OHG
 S. 121, Foto: Stadt Krefeld
 S. 122, Foto: Ruhr-Universität Bochum
 S. 124, Foto: FEZ
 S. 125, Foto: Stadt Bochum
 S. 126, Foto: pixelio.de/Maclatz
 S. 129, Foto: pixelio.de/Bernd Sterzl
 S. 130, Foto: pixelio.de/mattmaxx
 S. 131, Foto: Ruhr.2010 GmbH
 S. 132, Foto: Geba Kunststoffcompounds GmbH
 S. 135, Foto: Infracor
 S. 136, Foto: Beumer Maschinenfabrik GmbH & Co. KG
 S. 137, Foto: FMO Flughafen Münster/Osnabrück GmbH
 S. 138, Foto: Argos-Luftbild/D.Kupfernagel
 S. 141, Foto: IHK Ostwestfalen
 S. 142, Foto: Joh. Stieglmeier & Co. GmbH
 S. 143, Foto: MEV Verlag
 S. 144, Foto: OstWestfalenLippe Marketing GmbH
 S. 145, Foto: MEV Verlag
 S. 146, Foto: Carsten Schmale
 S. 150, Foto: Apollo Theater
 S. 151, Foto: Kreis Siegen-Wittgenstein
 S. 152, Foto: pixelio.de/Cornerstone

Der Ergänzungsband zum Fachbeitrag Wirtschaft

Die wirtschaftliche Entwicklung
in den 16 Regionen



- **anbei auf CD:**
16 volkswirtschaftliche
Analysen

HERAUSGEBER:

Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in NRW e. V.
Goltsteinstraße 31 | 40211 Düsseldorfwww.ihk-nrw.deWestdeutscher Handwerkskammertag
Sternwartstraße 27-29 | 40223 Düsseldorfwww.handwerk-nrw.de

„Das künftige Landesplanungsrecht muss aus der Sicht der Wirtschaft größere Freiräume eröffnen als bisher, um regionalspezifische Entwicklungen zu ermöglichen und zu fördern. Dieser Beitrag soll die Landesregierung anregen, bei wichtigen und langfristig wirkenden Festlegungen der künftigen Landesplanungspolitik Handlungserfordernisse und perspektivische Vorschläge der Wirtschaft zu berücksichtigen.“

Die Wirtschaft in NRW

LEP 2025

Überblick

Im Fachbeitrag formuliert die Wirtschaft in NRW zu den zentralen Handlungsfeldern Gewerbeflächen, Verkehr und Logistik, Freiraum, Steine- und Erdenindustrie sowie Energiepolitik ihre Positionen zur zukünftigen Gestaltung der Landesplanung, die derzeit im Rahmen des LEP 2025 erarbeitet wird. Zudem enthält er Berichte aus den 16 Wirtschaftsregionen des Landes, die detaillierte Einblicke über die jeweilige Wirtschaftsstruktur, Arbeitsmarkt- und Ausbildungsentwicklung, über Forschung und Wissenschaft, Verkehr, Energieversorgung und die kulturelle Eigenart der Region liefern. Auf dieser Basis formulieren die Wirtschaftsregionen ihre Forderungen an die Landesplanung. Der Fachbeitrag wird ergänzt um eine volkswirtschaftliche Analyse des Wirtschaftsstandortes NRW.