



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 Hafenkongzeptes, 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 Verkehrsverbindungen zu verbessern, damit der Kurzeit-tourismus florieren kann.



Blick auf die Seminargebäude 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.

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 Hafenkongresses. 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 NRWs wurden von Professor Dr. Bade im zweiten Schritt die 16 Regionen untersucht. Die ausführliche Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung der Region ist Bestandteil von Band 2 des Fachbeitrags zum LEP 2025 (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 Raumannsprüchen 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.

kaufstadt 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 übernommenen GIB-Darstellungen des Regionalplans allein, reicht 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 von Band 2 des Fachbeitrags zum LEP 2025 (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 verbessert. 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 Grundsanie rung 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 Unternehmen 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 Laminate, 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, Rütten/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 sechsspürige 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 von Band 2 des Fachbeitrags zum LEP 2025 (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 Verladeaufnahmen aufgefangen.

Die WLE-Strecke zwischen Warstein, Lippstadt und Neu-Beckum mit ihrer Fortführung Richtung Münster hat für Stein-Massenverkehre und als Anschlussstrecke zum Verladeterminale 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 geschaffen werden. Wünschenswert wäre vor allem ein Ausbau von Umschlagsanlagen für den Kombinierten Ladungsverkehr.

Nahverkehr gefragter als Fernverkehr

Der Schienenpersonenverkehr für Geschäftsreisende, Touristen und Berufspendler zeigt auf den regionalen Eisenbahnstrecken Tendenzen einer ganz anderen Entwicklung. Das Nahverkehrsangebot wurde als Folge europaweiter Ausschreibungen bei der Fahrleistung, der Vertaktung von Verbindungen und dem Fahrzeugmaterial deutlich verbessert und vom Kunden auch entsprechend honoriert. Im Fernverkehr 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 Durchschnittsgeschwindigkeit 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 benötigt auch in Zukunft ein quantitativ ausreichendes und qualitativ hochwertiges Gewerbeflächenangebot. Die hohe Flächenkonkurrenz durch Naturschutz, Kulturlandschaften, Landwirtschaft und Tourismus macht eine langfristig wirksame Entwicklungs- und Vorsorgeplanung für Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche 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 Rohstoffsicherung über endabgewogene Vorranggebiete, insbesondere für die Zementindustrie, bis zu einem Zeithorizont von 50 Jahren erforderlich.
3. Die Verkehrsinfrastruktur muss erhalten und kontinuierlich ausgebaut werden. Insbesondere in Teilen des Hochsauerlandes ist die Erreichbarkeit noch defizitär. Hier und an anderen Orten müssen die Erschließungsdefizite abgebaut werden. Der kontinuierliche

Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, auf Basis der aktuellen Bundesverkehrswege- und der Landesstraßenbedarfsplanung, ist notwendig. Der Investitionsbedarf in Landesstraßen ist wegen ihrer besonderen Erschließungsfunktion in der Mittelgebirgsregion und ihres witterungsbedingt stärkeren Verschleißes wegen 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 Bedingungen der EU-Wasserrahmen-Richtlinie ihre Betriebszeiten halten und gegebenenfalls ausdehnen können.

5. Die Ansiedlung von Freizeitgroßanlagen muss regionalverträglich sein. Die Tourismusregion Sauerland kann nur begrenzt Ferienparks und andere Freizeitgroßanlagen aufnehmen. Es bedarf einer regionalverträglichen 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 immissionsvorbelas-

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-Wasser-Rahmenrichtlinie 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 von Band 2 des Fachbeitrags zum LEP 2025 (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 Bereitstellungspolitik ausreichend verkehrlich gut angebundene Gewerbe- und Industrieflächen 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 Abbauflächen 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 Ar-

beitslosenquote 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 Kohleveredlungsbetrieb Vile/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 Veredlungsbetriebes Vile/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 Kohleveredlungsbetrieben 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 selbständige 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 punkto 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 Arbeitsmarkt relevanten 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, Maschinenteknik 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.

Vielorts 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 Neuan siedlung von Betrieben, die immer wieder an der mangelhaf ten Verkehrsanbindung scheitert. Aus diesem Grund hat Lippe inzwischen ein spürbares West-Ost-Gefälle bei der Gewer beentwicklung. 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 ausge baut 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 Industrieansiedlungsberei che OWL (Bad Salzuffen, Bielefeld, Herford) und Lippe-Süd (Horn-Bad Meinberg, Schieder-Schwalenberg, Blomberg). De ren Bestand ist zu sichern, da die dort angesiedelten Betriebe wichtige Arbeitgeber für die Region darstellen. Die Wirtschaft stellt fest, dass heranrückende Wohnbebauung und gestiege ne 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 von Band 2 des Fachbeitrags zum LEP 2025 (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.
 - 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 Bau gewerbes 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 Bartrup), 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 Salzflen 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 Bartrup) 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 Kleinkunstbühnen 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 Gewerbesteuermesszahl 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 Konjunkturbefragung 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 ARA-Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen 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 von Band 2 des Fachbeitrags zum LEP 2025 (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 Schwergewicht. 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 Metallherzeugung und -bearbeitung, die Nahrungswirtschaft 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 sechspurigen 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 Bundesimmissionsschutzgesetz, 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.

nationale 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-Schwalm-Nette, 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 Urlaubsangeboten 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 sechsspüriger 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 industrienahe 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 Neuanstellungen 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 von Band 2 des Fachbeitrags zum LEP 2025 (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 MEO-Region 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 Städtereion 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 vermarktbarer 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 und andere).

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 Nutzbarkeit der Poten-

zialflächen, weil ein Großteil der Flächen Großigentümern 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 (Ruhralleetunnel), 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 von Band 2 des Fachbeitrags zum LEP 2025 (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.

Aufheiterungen 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 ortsnaher 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 Trilogistikzentrum mit der Verknüpfung von Wasserstraße,



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

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.

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 wirtschaftswissenschaft-

lichen 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 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, berufs begleitenden 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 Auszubildenden 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 von Band 2 des Fachbeitrags zum LEP 2025 (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 Chemiapark 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

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.

Region abhängig. Für die Steine- und Erdenverarbeitung sind 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 ins-

gesamt dringend 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 A 42 weiter geführt und die B 474n gebaut werden (Ortsumgehung Datteln/Waltrup 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 zugeordnete Funktion als Schwerpunktländeplatz 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 Südoststrecke des Dortmund-Ems-Kanals sind die laufenden und geplanten Kapazitätserweiterungen schnellstmöglich umzusetzen. Ferner ist die Hafeninfrastuktur 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 Borchen zu beklagen.

Die Wirtschaft fordert von der Landesplanung dort auch im Interesse der Gesamtregion, die Ausweisung verkehrs-

günstig 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 aufgehoben 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 konjunkturo-

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 NRWs wurden von Professor Dr. Bade im zweiten Schritt die 16 Regionen untersucht. Die ausführliche Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung der Region ist Bestandteil von Band 2 des Fachbeitrags zum LEP 2025 (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 Weser Kies 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

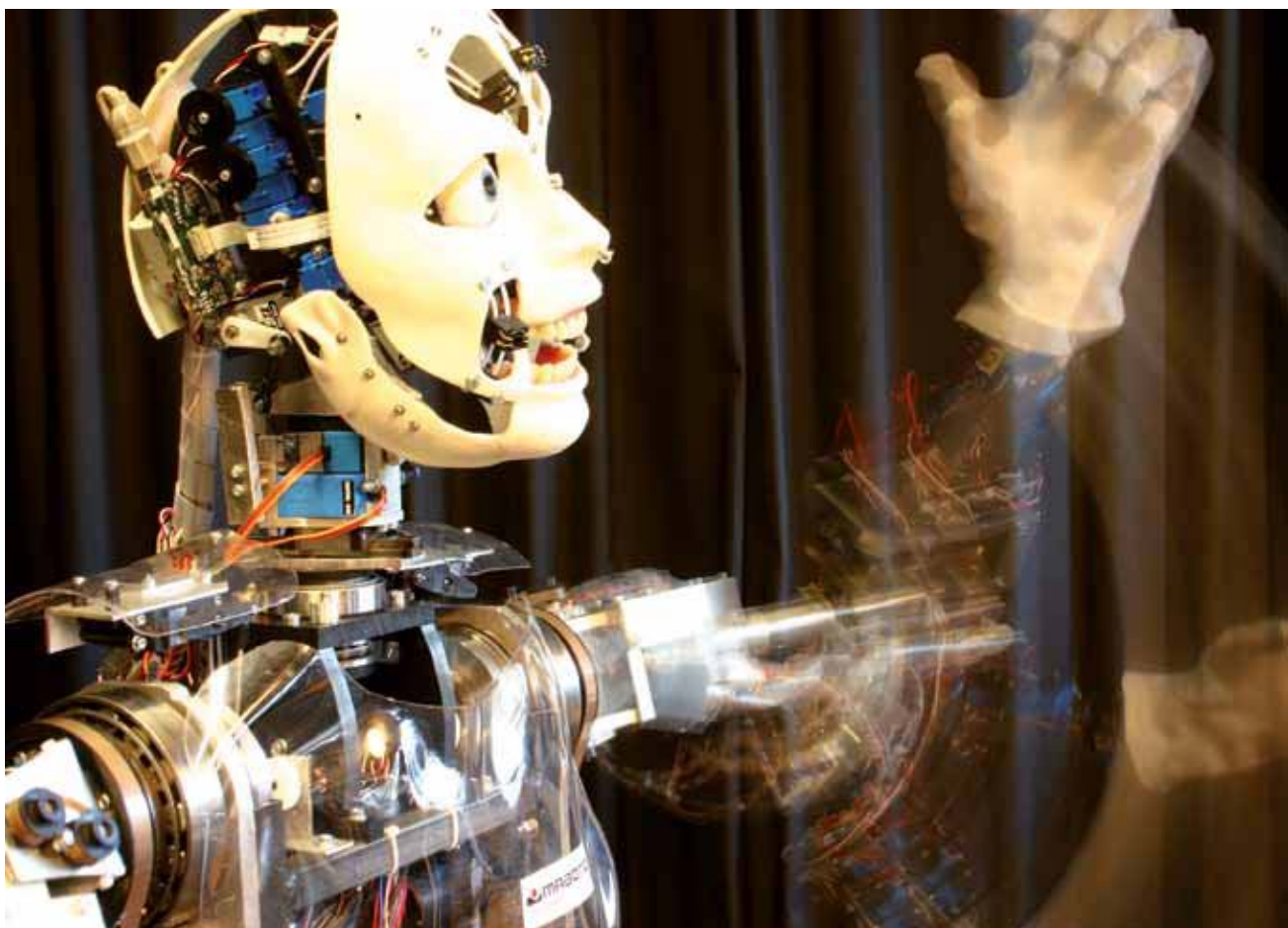
Die Region verfügt über eine weit gefächerte und innovative Bildungsinfrastruktur mit den Universitäten Bielefeld und Paderborn, der Fachhochschule Bielefeld mit zweitem Standort in Minden, der Hochschule Ostwestfalen-Lippe (Fachhochschule Lippe und Höxter), den landesweit einzigartigen dualen Studiengängen 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-Ravensberger Land und Wiehengebirge.

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 sechs-spurige 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 Mobilitätsanfordernisse und -qualitäten von Unternehmen und Arbeitnehmern werden nicht angemessen befriedigt. Ausweichmöglichkeiten auf andere Straßen, 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 Gießen und Hagen 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 von Band 2 des Fachbeitrags zum LEP 2025 (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 wettbewerbsverzerrten 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 Biggese 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 Handikap sind massive Unterschiede zwischen den kommunalen Steuerhebesätzen. Die Wirtschaftsregion Siegen liegt im Dreiländereck NRW/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 Neuerbourg, 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; Foto (rechts): Windmüller und Hölscher KG
 S. 9, Grafik (links): TU Dortmund; 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/Ilona Laufersweiler
 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: Westfalenhallen Dortmund GmbH
 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; Foto (unten): Wortmann KG Internationale Schuhproduktion
 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
 S. 144, Foto: OstWestfalenLippe Marketing GmbH
 S. 145, Foto: MEV
 S. 146, Foto: Carsten Schmale
 S. 150, Foto: Apollo Theater
 S. 151, Foto: Kreis Siegen-Wittgenstein
 S. 152, Foto: pixelio.de/Cornerstone

Die wirtschaftliche Entwicklung in den 16 Regionen

- **anbei auf CD:**
16 volkswirtschaftliche
Analysen

Der europäische Hochgeschwindigkeitszug Thalys.

Die wirtschaftliche Entwicklung der Region Aachen

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

Im Jahr 2007 belief sich das Bruttoinlandsprodukt der Region auf knapp 29,7 Milliarden Euro. Im landesweiten Vergleich der Wirtschaftskraft schneidet Aachen unterdurchschnittlich ab. Das Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigen (in Vollzeitäquivalenten) lag mit 68.500 Euro merklich unter dem Durchschnitt Nordrhein-Westfalens. Auch im Bundesmittel war die Erwerbstätigenproduktivität höher als in Aachen (Abbildung 1).

Im fünfzehnjährigen Analysezeitraum hat sich die Wirtschaftsleistung der Region um knapp 2,2 Prozent im Jahr erhöht. Der Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts lag damit über der durchschnittlichen Veränderung in NRW. Dagegen blieb die Region leicht hinter der Zuwachsrate auf Bundesebene zurück.

In den letzten fünf Jahren hat sich die Wirtschaft in der Region ungünstiger entwickelt als in früheren Jahren. Mit einer Verlangsamung der durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate, auf nunmehr knapp 1,4 Prozent im Jahr, fiel die Region hinter die jeweiligen Mittelwerte in Land und Bund zurück (plus 1,9 beziehungsweise plus 2,1 Prozent im Jahr).



Vereinigung der
Industrie- und Handelskammern
in Nordrhein-Westfalen



WESTDEUTSCHER HANDWERKSKAMMERTAG



HERAUSGEBER:

Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in NRW e.V.
Goltsteinstraße 31 | 40211 Düsseldorf

www.ihk-nrw.de

Westdeutscher Handwerkskammertag
Sternwartstraße 27-29 | 40223 Düsseldorf

www.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 auf Band 1

In Band 1 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.



Nordrhein-Westfalen: Raum für Wirtschaft

Volkswirtschaftliche Analyse
der 16 Wirtschaftsregionen
in Nordrhein-Westfalen

Fachbeitrag der Wirtschaft zum Landesentwicklungsplan NRW (LEP 2025)

Band 2

