

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

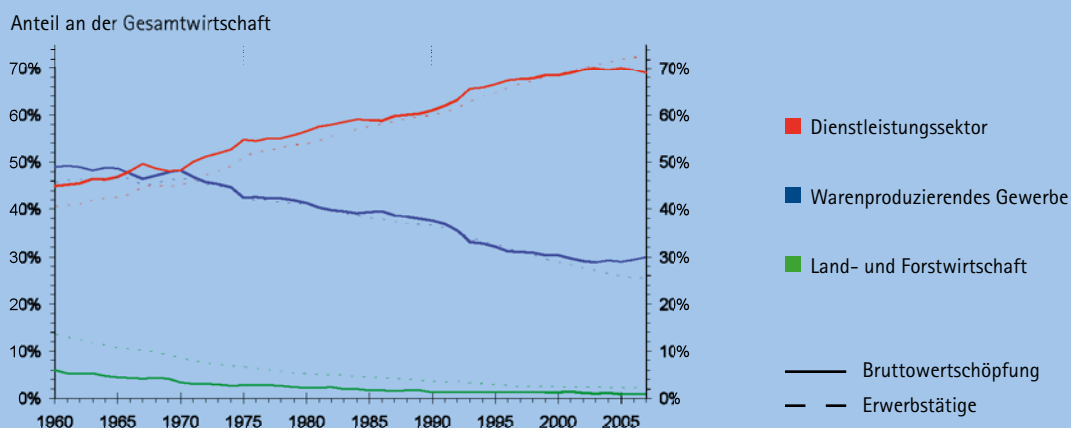
IV. Der wirtschaftliche Strukturwandel – Tendenzen des sektoralen Strukturwandels –

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

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

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

Abb. 12: Langfristige Tendenzen des sektoralen Strukturwandels



Quelle: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder; eigene Schätzungen.

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

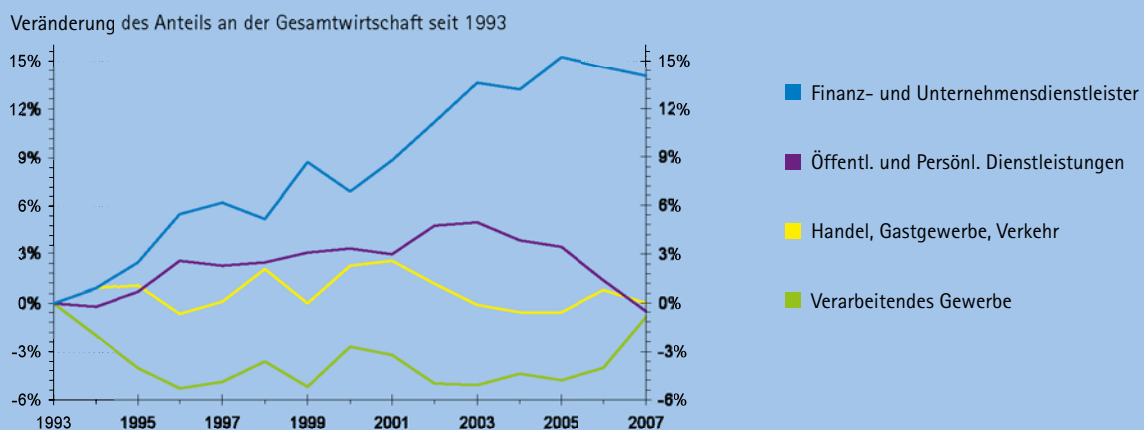
Statistisch lässt sich die wirtschaftliche Leistung, die Wertschöpfung des Dienstleistungssektors, auf regionaler Ebene lediglich in die drei Abteilungen Handel, Gastgewerbe und Verkehr, Finanz- und Unternehmensdienstleister sowie Öffentliche und Persönliche Dienstleistungen untergliedern. Danach ist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

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

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

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

Abb. 13: Sektorale Entwicklung der Wertschöpfung in Deutschland



Quelle: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder; eigene Berechnungen.

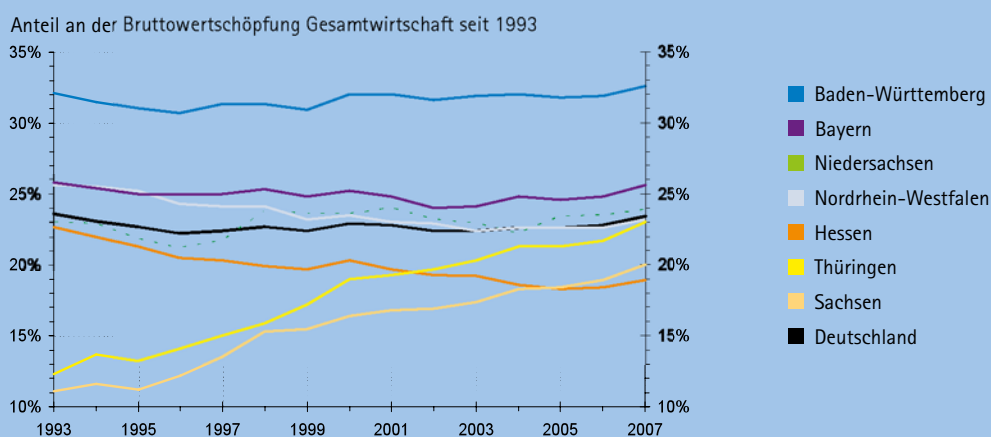


NRW hat seine früher eindeutige Spezialisierung auf das Verarbeitende Gewerbe eingebüßt.

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

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

Abb. 14: Bedeutung des Verarbeitenden Gewerbes im Ländervergleich



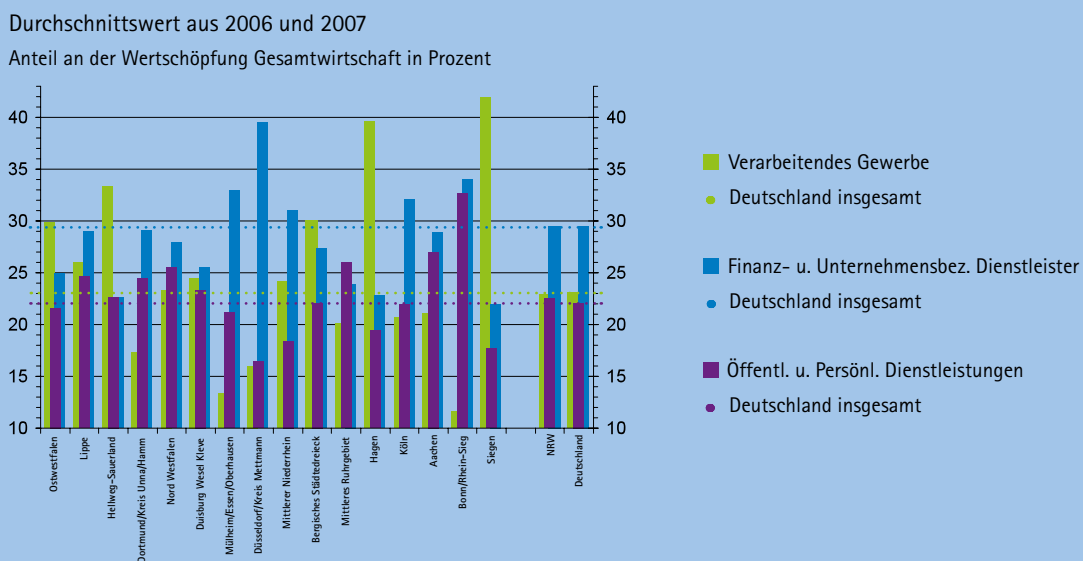
der Rhein-Ruhr-Kern beim Verarbeitenden Gewerbe einen unterdurchschnittlichen, aber bei den Finanz- und Unternehmensdienstleistern einen überdurchschnittlichen Anteil aufweist.

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

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

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

Abb. 15: Sektorale Struktur der Wertschöpfung in den Wirtschaftsregionen



Quelle: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder; eigene Schätzungen.

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

– Entwicklung der Wirtschaftsabteilungen im landesweiten Vergleich –

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

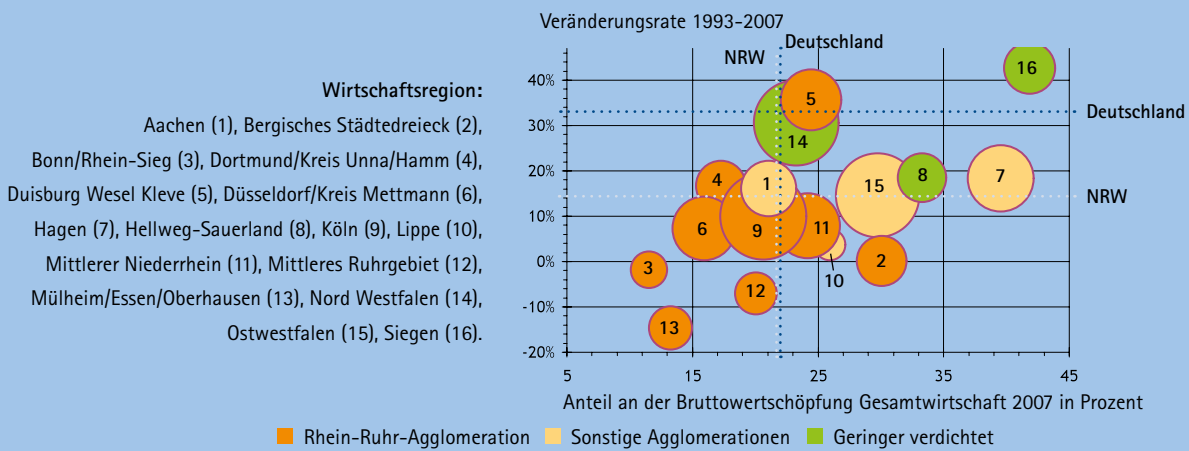
Als Maßstab ist vielmehr jene Veränderung zugrunde zu legen, die in anderen, vergleichbaren Regionen bei dieser Branche beobachtet worden sind. Gemessen am Bundesdurchschnitt, schneidet das Verarbeitende Gewerbe in NRW eindeutig schlechter ab. Bundesweit ist die Wertschöpfung in dieser Abteilung von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

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

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

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

Abb. 16: Bedeutung des Verarbeitenden Gewerbes

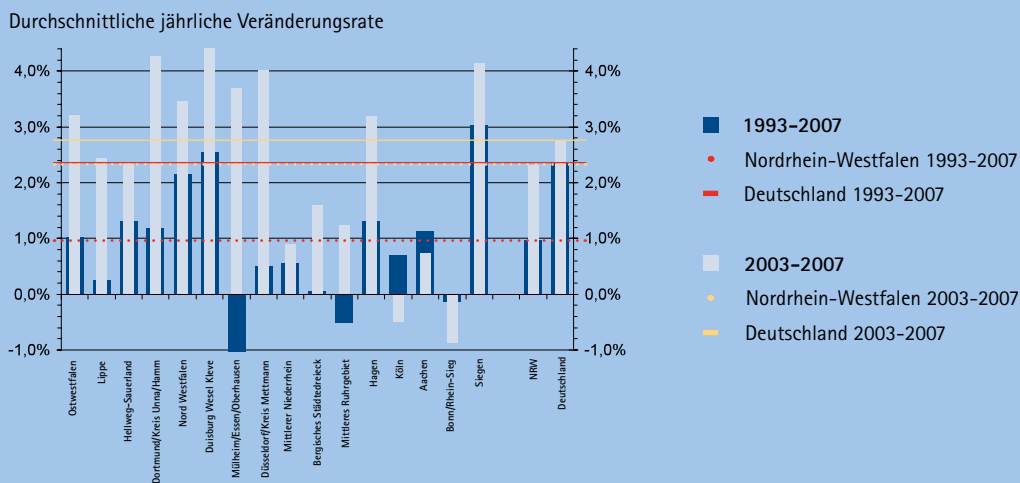


Quelle: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder; eigene Berechnungen. Alle Werte sind als Durchschnitt aus dem jeweiligen Jahres- und Vorjahreswert berechnet.

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

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

Abb. 17: Entwicklung des Verarbeitenden Gewerbes in den Wirtschaftsregionen



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

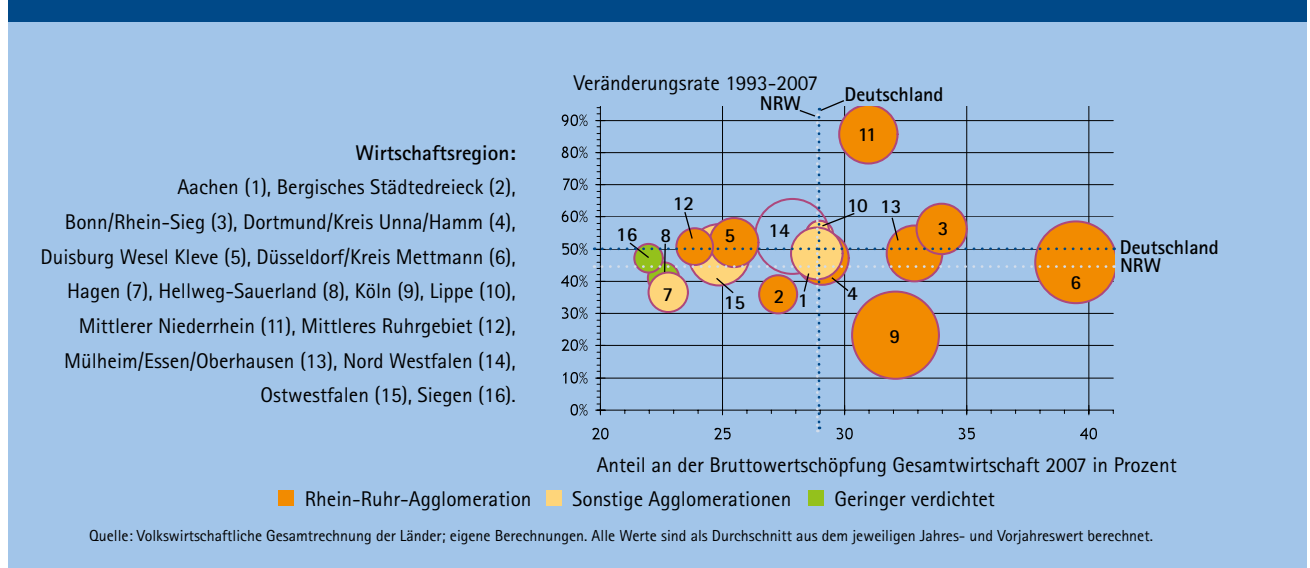
der Rhein-Ruhr-Agglomeration verbessern. Der übrige Kern bleibt aber weiterhin unter dem Landesdurchschnitt. In Köln und vor allem in Bonn/Rhein-Sieg ist die Wertschöpfung sogar gesunken, was bundesweit ansonsten nur noch in der Wirtschaftsregion Offenbach geschehen ist. Alle anderen Regionen außerhalb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

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

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

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

Abb. 18: Bedeutung der Finanz- und Unternehmensdienstleister



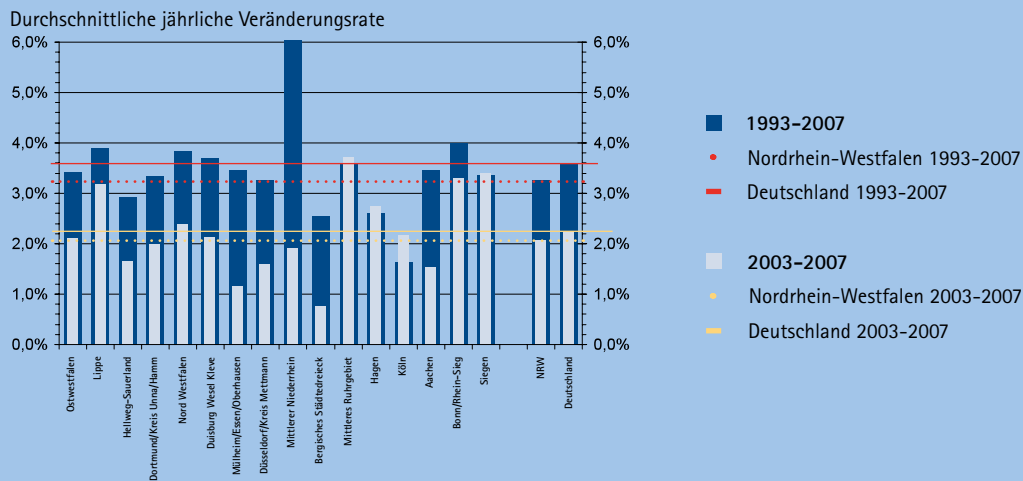
der jährliche Zuwachs der Wertschöpfung in Nord Westfalen mit 1,15 Milliarden Euro fast exakt dem Wert der Region Düsseldorf/Kreis Mettmann von 1,2 Milliarden Euro. Ebenso trägt die Wirtschaftsregion Mittlerer Niederrhein genauso viel zum Wachstum der Wertschöpfung in NRW bei wie die Region Köln, obgleich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

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

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

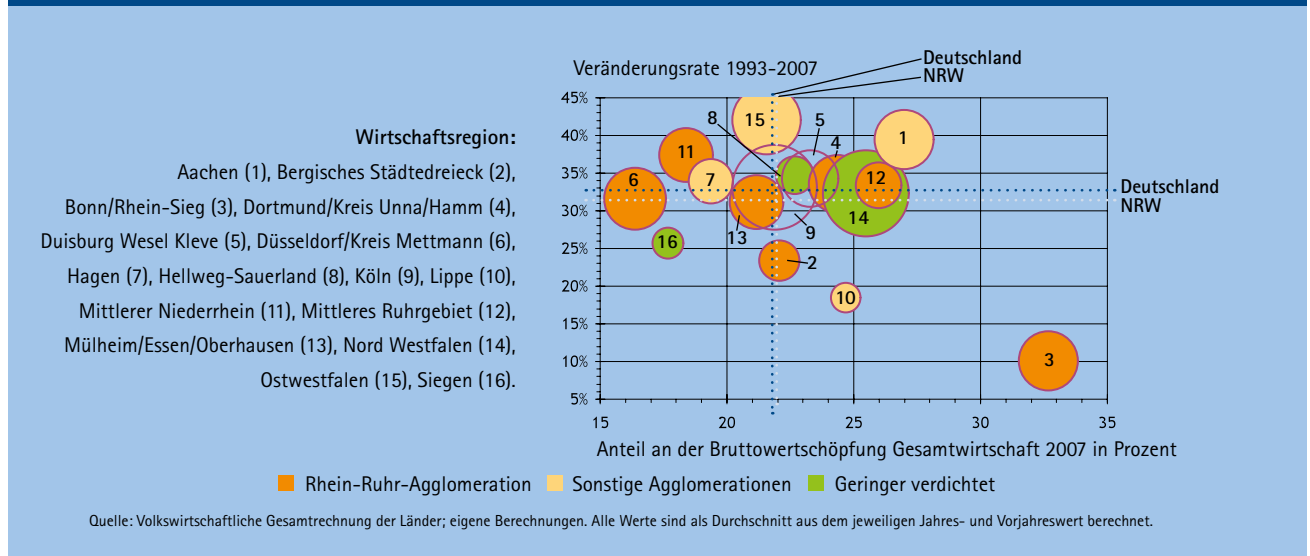
Innerhalb von NRW weichen die einzelnen Wirtschaftsregionen nur geringfügig vom allgemeinen Trend für NRW und Deutschland ab (Abbildung 20). Die auffälligste Ausnahme stellt die Region Bonn/Rhein-Sieg dar. Hier ist die Wertschöpfung, über den gesamten Zeitraum von 15 Jahren gesehen, lediglich um plus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

Abb. 19: Entwicklung der Finanz- und Unternehmensdienstleister



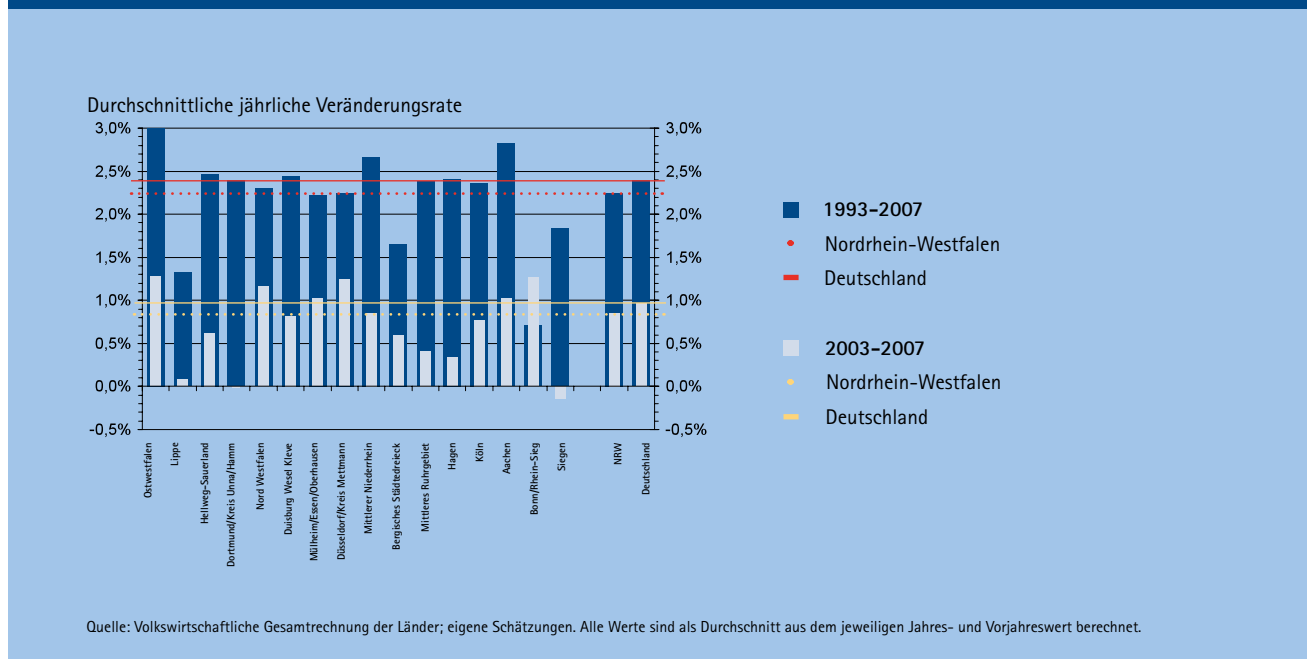
Quelle: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder; eigene Schätzungen. Alle Werte sind als Durchschnitt aus dem jeweiligen Jahres- und Vorjahreswert berechnet.

Abb. 20: Bedeutung der Öffentlichen und Persönlichen Dienstleistungen



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

Abb. 21: Entwicklung der Öffentlichen und Persönlichen Dienstleistungen



Der Bericht aus der Wirtschaftsregion Aachen

Die Situation in der Wirtschaftsregion

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

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

Der europäische Hochgeschwindigkeitszug Thalys.





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

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

Verschieden schnelle Verkehre separieren

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

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

Hochgeschwindigkeitsnetz ausbauen, Eisernen Rhein reaktivieren

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

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

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

Das Produzierende Gewerbe

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

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

Überblick Dienstleistungssektor

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

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

Stand Gewerbeflächen 2009

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

Volkswirtschaftliche Analyse der Region in Kürze

In Rahmen der Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung NRW wurden von Professor Dr. Bade im zweiten Schritt die 16 Regionen untersucht. Die ausführliche Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung der Region ist Bestandteil von Band 2 des Fachbeitrags zum LEP 2025 (auf CD). Die Ergebnisse für die Wirtschaftsregion Aachen in Kürze:

- Im Durchschnitt der letzten 15 Jahre zählte die Wirtschaftsregion Aachen zu den wachstumsstarken Wirtschaftsregionen Nordrhein-Westfalens. Zuletzt blieb die Zunahme des Bruttoinlandsprodukts allerdings hinter dem Landes- und Bundesdurchschnitt zurück. Die Erwerbstätigenproduktivität liegt unter den jeweiligen Mittelwerten in Land und Bund.
- Die Zahl der Erwerbstätigen stieg im Landesvergleich nur in der Wirtschaftsregion Bonn/Rhein-Sieg noch etwas stärker als in der Region Aachen. Zwischen 1993 und 2007 war die Zunahme der Arbeitslosenquote etwas höher als im Landes-, allerdings deutlich geringer als im Bundesdurchschnitt.
- In keiner anderen Wirtschaftsregion Nordrhein-Westfalens sind die Arbeitskosten so verhalten gestiegen wie in Aachen. Gemessen in Lohnstückkosten, erhöhte sich die Wettbewerbsposition der Region in den letzten 15 Jahren gegenüber der Landesebene infolge der moderaten Zunahme der Arbeitskosten.
- Der Anteil der Öffentlichen und Persönlichen Dienstleistungen an der regionalen Wertschöpfung ist in der Region Aachen deutlich größer als in Land und Bund. Die Zunahme der Wertschöpfung lag im Dienstleistungssektor deutlich über dem jeweiligen Durchschnittswert für die regionale Gesamtwirtschaft. Das Verarbeitende Gewerbe legte ebenfalls zu. Alle drei Dienstleistungsabteilungen und das Verarbeitende Gewerbe sind zwischen 1993 und 2007 stärker gewachsen als im landesweiten Durchschnitt. Im Baugewerbe war die Entwicklung sogar besser als in Land und Bund. Mit Ausnahme des Baugewerbes, schwächte sich das Wachstum der Wertschöpfung in allen Wirtschaftsabteilungen in den letzten fünf Jahren ab. Im Bereich Öffentliche und Persönliche Dienstleistungen und im Baugewerbe wurde der Landesdurchschnitt übertroffen.

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

Rohstoffsituation in der Region

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

Eine exzellente Forschungsregion

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

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

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

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

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

Was die Region fordert

Die fünf zentralen Forderungen der Region Aachen zum LEP 2025:

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

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

Der Bericht aus der Wirtschaftsregion Bergisches Städtedreieck

Die Situation in der Wirtschaftsregion

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

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

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

Die Wuppertaler Schwebebahn – Symbol einer der ältesten Industrieregionen Deutschlands.





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

Mangel an großen Gewerbeflächen

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

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

Übergreifende Gewerbeflächenkonzepte in Ansätzen

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

ternetpräsenz zur Vermarktung von Gewerbeflächen im Bergischen Städtedreieck.

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

Hilfe durch Gewerbeflächenmonitoring

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

Schwacher Arbeitsmarkt

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

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

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

Handwerk stabilisiert die Region

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

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

Vordringliche Verkehrsprojekte

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

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

Volkswirtschaftliche Analyse der Region in Kürze

In Rahmen der Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung NRW wurden von Professor Dr. Bade im zweiten Schritt die 16 Regionen untersucht. Die ausführliche Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung der Region ist Bestandteil von Band 2 des Fachbeitrags zum LEP 2025 (auf CD). Die Ergebnisse für die Wirtschaftsregion Bergisches Städtedreieck in Kürze:

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

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

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

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

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

Rohstoffsicherheit für Kalksteinindustrie

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

Bildungs- und Wissenschaftsinfrastruktur

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

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

Industriegeschichte und malerische Landschaft

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

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

Was die Region fordert

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

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

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

Der Bericht aus der Wirtschaftsregion Bonn/Rhein-Sieg

Die Situation in der Wirtschaftsregion

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

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

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

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

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





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

Projekte zur Straßenentlastung

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

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

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

Taktverkürzung zu Hauptverkehrszeiten

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

Gütertransport auf Schiene, zu Wasser, in der Luft

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

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

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

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

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

Überblick Wirtschaftsstruktur, Arbeitsmarkt, Fachkräfte

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

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

Volkswirtschaftliche Analyse der Region in Kürze

In Rahmen der Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung NRW wurden von Professor Dr. Bade im zweiten Schritt die 16 Regionen untersucht. Die ausführliche Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung der Region ist Bestandteil von Band 2 des Fachbeitrags zum LEP 2025 (auf CD). Die Ergebnisse für die Wirtschaftsregion Bonn/Rhein-Sieg in Kürze:

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

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

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

Ausbildungsprogramme und -kooperationen

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



Post Tower der Deutsche Post AG.

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

Was die Region fordert

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

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

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

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

Ausbildungszahlen leicht gestiegen

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

Ausweisung von Abbauflächen schwierig

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

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

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

Stadt-Land-Gefälle bei Versorgung mit Breitband

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

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

Bildungs- und Forschungsinfrastruktur

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

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



Forschungszentrum Caesar.



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

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

Der Wirtschaftsfaktor Bonn International

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

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

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

Die Standortfaktoren Kultur und Natur

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

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

Sehr hohe Gewerbesteuern

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

Der Bericht aus der Wirtschaftsregion Dortmund/Kreis Unna/Hamm

Die Situation in der Wirtschaftsregion

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

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

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

Internationales Veranstaltungs- und Ausstellungszentrum Messe Westfalenhallen im Oberzentrum Dortmund.





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

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

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

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

Stand bei der Konversion von Montanflächen

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

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

Gute Verkehrsinfrastruktur ausbauen

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

Projektverzögerungen bremsen Wachstum

Dieser Branchenschwerpunkt wird sich allerdings nur weiter entwickeln lassen, wenn die Verkehrsinfrastruktur mit dem Verkehrsmengenwachstum Schritt hält. Die A 2 und die A 44/A 40 übernehmen wichtige Funktionen im internationalen Ost-West-Verkehr. Leider wird der Ausbauzustand, insbesondere der A 44 und der B 1, dieser Funktion in keiner Weise gerecht. Die Wirtschaft benötigt eine schnelle Umsetzung des bereits geplanten sechsstreifigen Ausbaus der A 44 sowie eine Realisierung des B 1 Tunnels. Der Neubau der A 445 wird das umliegende Autobahnnetz deutlich entlasten. Doch das Projekt steckt nach Jahren der Verzögerung noch immer im Planungsstadium, obwohl das Teilstück den Kosten-Nutzen-Koeffizienten von 22,4 besitzt und damit eines der am höchsten bewerteten Autobahnprojekte in Deutschland ist. Auch im Bereich der Bundesstraßen muss es zu schnellen Realisierungen kommen, beispielsweise für die B 63n in Hamm. Das Westfälische Ruhrgebiet besitzt mit den Hauptbahnhöfen Dortmund und Hamm zwei leistungsfähige Knoten von nationaler Bedeutung für den Schienenverkehr. Allerdings sind diese Knotenpunkte an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit gekommen. Insbesondere der Bahnhof Hamm benötigt eine Lösung für die Einfädelung der Verkehre aus dem Ruhrgebiet, damit beispielsweise ICE-Verkehre nicht mehr auf offener Strecke halten müssen, was sie heute regelmäßig tun. Die gesamte Strecke zwischen Dortmund und Hamm ist durch die parallele Nutzung von Personenfern-, -nah- und Güterverkehr überlastet. Die Wirtschaft fordert aus diesem Grund, den Ausbau der Strecke Dortmund-Kamen-Hamm in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen.

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

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

Augenmerk auf Hafengebiete

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

Volkswirtschaftliche Analyse der Region in Kürze

In Rahmen der Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung NRW wurden von Professor Dr. Bade im zweiten Schritt die 16 Regionen untersucht. Die ausführliche Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung der Region ist Bestandteil von Band 2 des Fachbeitrags zum LEP 2025 (auf CD). Die Ergebnisse für die Wirtschaftsregion Dortmund/Kreis Unna/Hamm in Kürze:

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

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

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

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

Dortmund-Airport ist ein Jobmotor

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

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

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

Hohe regionale Lebensqualität in der ehemaligen Montanregion

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

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

Was die Region fordert

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

1. Jedes Unternehmen hat unterschiedliche Wünsche und Ansprüche an seinen Standort. Um diesen zu entsprechen, und ein attraktives Angebot an industriellen und gewerblichen Flächen vorzuhalten, muss in der Region ein vielfältiges Angebot vorgehalten werden, das auch die Erschließung von Freiflächen zukünftig ermöglicht. Ebenso wichtig ist die Standortsicherung der bestehenden Betriebe. Angesichts der immer noch über dem Landesdurchschnitt liegenden Arbeitslosenzahlen, besteht eine unbedingte Notwendigkeit, die erfolgreiche Bestandsentwicklung und Ansiedlungspolitik fortzusetzen.

2. Motor des Strukturwandels in der Region ist die bestehende Hochschul- und Institutslandschaft. Es muss daher vorrangiges Ziel der Landesplanung sein, die Struktur weiter auszubauen und den Transfer Wissenschaft/Wirtschaft nachhaltig zu stärken.

3. Die Verkehrsinfrastruktur muss für diese Region bedarfsgerecht ausgebaut werden. Dazu gehören die Umsetzung der bereits im Bundesverkehrswegeplan verankerten Projekte, der Ausbau der Hauptbahnhöfe Dortmund und Hamm und der bedarfsgerechte Ausbau der Entwicklungsachsen des Straßen- und Schienenverkehrs. Ebenso wichtig sind die Fortschreibung des dezentralen Luftverkehrskonzeptes NRW und die Beschleunigung der Genehmigungsverfahren.

4. Die Wasserstraßen werden zukünftig eine besondere Rolle bei logistischen Herausforderungen einnehmen. Es müssen Kanäle und Häfen ausgebaut, weitere Hafenflächen ausgewiesen und Brücken angehoben werden.

5. Die Hafenstandorte müssen als Industriegebiete und trimodale Umschlagspunkte gestärkt werden. Notwendig ist, Planungssicherheit zu schaffen, heranrückende Wohnbebauung zu verhindern und den industriellen Charakter dieser Gebiete zu schützen.

Der Bericht aus der Wirtschaftsregion Duisburg Wesel Kleve

Die Situation in der Wirtschaftsregion

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

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

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





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

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

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

Arbeitsmarkt und Ausbildung

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

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

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

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

Wirtschaftsfaktor Handwerk

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

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

Breites Gewerbeflächenangebot

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

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

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

Internationale Logistikkreuzung

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

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

Volkswirtschaftliche Analyse der Region in Kürze

In Rahmen der Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung NRW wurden von Professor Dr. Bade im zweiten Schritt die 16 Regionen untersucht. Die ausführliche Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung der Region ist Bestandteil von Band 2 des Fachbeitrags zum LEP 2025 (auf CD). Die Ergebnisse für die Wirtschaftsregion Duisburg Wesel Kleve in Kürze:

- Die Region Duisburg Wesel Kleve gehört zu den wachstumsstärksten nordrhein-westfälischen Wirtschaftsregionen. Auch im Bundesvergleich war die Zunahme der Wirtschaftsleistung in den letzten fünf Jahren überdurchschnittlich. Zwischen 1993 und 2007 hat sich der Rückstand der Erwerbstätigenproduktivität zum Landesdurchschnitt deutlich verringert.
- Verglichen mit der Landes- und Bundesebene, ist die Erwerbstätigkeit in der Wirtschaftsregion überdurchschnittlich stark gestiegen. In den letzten fünf Jahren fiel das Wachstum der Erwerbstätigenzahl etwas schwächer aus als auf Landesebene. Die Arbeitslosenquote ist zwischen 1993 und 2007 weniger gestiegen als in Land und Bund.
- Die Arbeitskosten sind in der Wirtschaftsregion über den Zeitraum der letzten 15 Jahre, im Vergleich zu Land und Bund, nur wenig gestiegen. Neben dem geringen Anstieg der Arbeitskosten, hat die günstige Entwicklung der Erwerbstätigenproduktivität dazu geführt, dass sich die Wettbewerbsposition der Region, gemessen in Lohnstückkosten, verbesserte.
- Die Finanz- und Unternehmensdienstleister haben einen vergleichsweise geringen Anteil an der regionalen Wertschöpfung. Das Gewicht der anderen Wirtschaftsbereiche an der gesamten Wertschöpfung der Region weicht nur unwesentlich von den landes- und bundesweiten Mittelwerten ab. Im Verarbeitenden Gewerbe und den drei Dienstleistungsabteilungen wurden über den gesamten Analysezeitraum hinweg hohe Wachstumsraten verzeichnet. Insbesondere das Verarbeitende Gewerbe konnte seine Wettbewerbsposition gegenüber der Landes- und Bundesebene stärken. Auch im Dienstleistungssektor wurden höhere Zuwachsraten der Wertschöpfung als in Land und Bund erreicht. In den letzten fünf Jahren hat sich das Verarbeitende Gewerbe noch besser entwickelt als zuvor.