



REGION KÖLN BONN

Für eine zukunfts-feste Region

| Mobilität | Flächen | Breitband |

Positionspapier des Arbeitskreises
Strukturpolitik und Wirtschaftsförderung des
Region Köln/Bonn e.V.

VORWORT

Eine der wichtigsten deutschen Wirtschaftsregionen

Die Region Köln/Bonn ist eine der wichtigsten deutschen Wirtschaftsregionen. Rund 24 Prozent des Bruttoinlandsproduktes von Nordrhein-Westfalen werden hier erwirtschaftet. Alleine sieben Dax- und MDax-Unternehmen mit einem Börsenwert von knapp 205 Milliarden Euro (2016) sind hier beheimatet, flankiert von einem innovativen und leistungsfähigen Mittelstand und unzähligen Kleinunternehmen.

International renommierte Forschungsinstitute liefern das Wissen für die hohe Wettbewerbsfähigkeit der regionalen Wirtschaft. 21 Hochschulen und ein dichtes Netz an berufsbildenden Einrichtungen von Wirtschaftskammern, Kommunen und privaten Anbietern sorgen für den Fachkräftenachwuchs. Vor allem auf junge Menschen übt die Region aufgrund ihrer Attraktivität als Bildungs-, Freizeit- und Wohnstandort eine große Sogwirkung aus.

Dies gilt auch für Firmen. Die Einbettung im bevölkerungsstärksten Bundesland NRW erleichtert ebenso den Marktzugang für Unternehmen wie die vorhandene Dichte vor- und nachgelagerter Unternehmen vor allem in den Branchen Automotive, Chemie und Pharma, Kunststoff, IT, Gesundheitswirtschaft, Innovative Werkstoffe und Materialien und Versicherungen.

Die vielen Unternehmen aus Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungen sind die Basis für ein intaktes Leben in Stadt und Land. Sie sorgen für Kaufkraft und binden die Bevölkerung an ihren meist nahe zum Arbeitsplatz gelegenen Wohnstandort. In der Folge nutzen Familien soziale Infrastrukturen, Freizeiteinrichtungen und kulturelle Angebote, so dass ein facettenreiches und lebendiges Gemeinwesen entsteht.

Viele Unternehmen identifizieren sich zudem mit ihrem Standort und leisten einen wichtigen Beitrag zu dessen Lebendigkeit und Vielseitigkeit. Sie übernehmen gesellschaftliche Verantwortung – Stichwort: Corporate Social Responsibility. Das Vereinsleben wäre – gerade im Breitensport – ohne vielfältige Förderung durch Spenden und Sponsoring nicht denkbar. Ein funktionierender Arbeitsmarkt senkt im Übrigen den Aufwand für kommunale Sozialleistungen, und Unternehmen tragen mit ihren Steuerzahlungen zur Finanzierung öffentlicher Maßnahmen bei.

Wohlstand basiert auf Leistung der Firmen

Der Wohlstand der Region, die guten hiesigen Lebensbedingungen basieren also zu einem wichtigen Teil auf der Leistung der Unternehmen. Diese brauchen allerdings erstklassige Standortbedingungen, um sich entwickeln zu können. Gleichzeitig muss der Wirtschaftsstandort so attraktiv sein und genügend Möglichkeiten bieten, damit neue Firmen hierher kommen.

Im nationalen und internationalen Standortwettbewerb kommt es neben anderen auf drei grundsätzliche Faktoren an:

- eine zeitgemäße und zukunftssichere Verkehrsinfrastruktur,
- eine angemessene Ausstattung mit Wirtschaftsflächen und
- eine Breitbandausstattung, die den immer höheren Anforderungen der Digitalisierung von Wirtschaft und Gesellschaft gerecht wird.

Die Autoren dieses Positionspapiers eint die Sorge, dass diese Voraussetzungen aus dem Blick geraten könnten. Aber: ohne ein entsprechend leistungsfähiges Netz aller Verkehrsträger können Unternehmen am Standort keinen Beitrag für den Wohlstand der Region leisten. Ohne die Sicherung und Weiterentwicklung von Logistik-Knoten bröckelt die Basis für die reibungslose Abwicklung von Güterströmen und die Integration der Region in die weltweite Arbeitsteilung.

Auf Wirtschaftsflächen werden Arbeitsplätze und Ausbildungsplätze für die Jugend geschaffen, Gewinne als Grundlage für Gewerbesteuern erwirtschaftet, die Grundlagen für das wirtschaftliche und soziale Engagement von Unternehmen gelegt. Die Attraktivität der Region Köln/Bonn als Wohn- und Arbeitsstandort und damit letztlich auch ihre Zukunftsfähigkeit ist eng mit der Fähigkeit verknüpft, Unternehmen an die Region zu binden oder neu in die Region zu holen. Ohne Flächen keine Prosperität.

Und angesichts der rapide zunehmenden Datenmengen infolge der Digitalisierung von Produktion, Produkten und Prozessen ist der vorausschauende Ausbau langfristig leistungsfähiger Datenleitungen mehr und mehr eine Grundvoraussetzung für unternehmerisches Handeln. Die Wettbewerbsfähigkeit der Region Köln/Bonn hängt zunehmend vom schnellen Auf- und Ausbau der Breitbandtechnologien ab. Sorge bereitet den Autoren der teils beträchtliche Unterschied in der Netzausstattung zwischen den Ballungsgebieten entlang der Rheinschiene und den eher ländlich gelegenen Gebieten der Region Köln/Bonn.

Die grundlegenden Standortfaktoren müssen gesichert werden, damit es nicht zu einer Neugewichtung der Standortentscheidungen kommt. Neugründungen könnten sich sonst verlagern oder Betriebsübernahmen in der Region würden weniger attraktiv.

Der Arbeitskreis der Wirtschaftsförderer des Region Köln/Bonn e.V. legt deshalb dieses Positionspapier vor.

Drei wesentliche Faktoren

Verkehrsnetz

Flächen

Breitbandnetz

Standortfaktoren

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	2
Die Wirtschaftsregion Köln/Bonn	8
Herausforderung Nr.1: Überlastete Verkehrswege	10
Die aktuelle Situation	10
Unsere Empfehlungen	12
Herausforderung Nr.2: Knappe Flächen	16
Die aktuelle Situation	16
Unsere Empfehlungen	19
Herausforderung Nr.3: Schnellerer Netzzugang	22
Die aktuelle Situation	22
Unsere Empfehlungen	24
Impressum	27



DIE WIRTSCHAFTSREGION KÖLN/BONN

Diversifizierte Wirtschaftsstruktur Neben vielen Global Playern, z.B. aus der Automobil- und der Chemiebranche, wird die Region durch mittelständische Betriebe, die häufig familiengeführt sind, geprägt. Die diversifizierte Wirtschaftsstruktur macht die Region gegen Konjunkturschwankungen weniger anfällig. Ergänzt wird dies durch das breit gefächerte Know-how einer eindrucksvollen regionalen Forschungs-, Wissenschafts- und Hochschullandschaft und der daraus resultierenden Fachkräfteverfügbarkeit.

Zentrale Lage und Erreichbarkeit Die zentrale Lage und Erreichbarkeit der Region Köln/Bonn in Deutschland und Europa und ihre infrastrukturelle Ausstattung sind bedeutende Standortfaktoren und begründen ganz wesentlich ihre Anziehungskraft für Menschen und Unternehmen.

Die Region Köln/Bonn liegt im Schnittpunkt transeuropäischer Transport- und Logistikkorridore in Nord-Süd- (Rotterdam-Genua) und Ost-West-Richtung (Paris-Moskau). Auf Grund ihres außerordentlichen Besatzes an produzierenden Unternehmen ist die Region zugleich Ausgangs- und Endpunkt starker Quell- und Zielverkehre. Die Prognosen für den Güterverkehr auf der Straße, dem Wasser und der Schiene gehen von weiteren, deutlichen Steigerungen aus.

Wichtige europäische Logistikknoten Das Straßennetz, die Rheinhäfen und Fernbahnhöfe bilden wichtige europäische Logistik-Knoten. Zugleich hat sich der Flughafen Köln/Bonn insbesondere im Fracht-, aber auch im Passagierbereich zu einem der wichtigsten nationalen Drehkreuze entwickelt, so dass die Region Köln/Bonn ein bedeutender Hub für Güter- und Personenverkehre von europäischer und internationaler Bedeutung ist.

Dies liegt auch an der Nähe zu vier der bedeutendsten europäischen Häfen – den sogenannten ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam). Deren Güterverkehrsleistung legt stetig zu und wird bis 2030 um rund 40 Prozent steigen – mit entsprechenden Auswirkungen auf das Verkehrsnetz in der Region Köln/Bonn – Stichwort: Hinterlandverkehre –, zumal die Straßen, die die Hauptlast der Güterverkehre tragen und auch in Zukunft noch lange tragen werden.

(Quelle: Verkehrsleitbild 2014 der Industrie- und Handelskammern des Rheinlandes (IIR))

Starke Pendlerverflechtungen Binnenräumlich ist die Region durch starke Pendlerverflechtungen gekennzeichnet. Dabei ist die polyzentrale Struktur und intensive Arbeitsteilung der Zentren und Standorte in der Region im Vergleich zu monozentrischen Metropolräumen ein großer Vorteil, da Bezüge und Verflechtungen nicht nur auf eine Mitte ausgerichtet sind, sondern sich auf die urbanen Zentren der Rheinschiene verteilen. Sie sind darüber hinaus auch stark tangential ausgeprägt und greifen in angrenzende Regionen hinein.

Die Rheinschiene ist seit jeher die „Herzkammer der Region. Hier pulsiert das wirtschaftliche und kulturelle Leben, hier müssen verschiedenste Nutzungen auf engem Raum organisiert werden. Ein Großteil der 3,5 Millionen Einwohner der Region lebt und arbeitet in diesem dicht besiedelten Rheinabschnitt zwischen Neuss und Bad Honnef.

„Herzkammer“ Rheinschiene

Die Region Köln/Bonn gehört zu den wenigen Regionen in NRW, die in den vergangenen Jahrzehnten ein starkes wirtschaftliches Wachstum und einen Anstieg der Bevölkerung verzeichnet haben. Das Bevölkerungswachstum auf der Rheinschiene wird laut Prognosen auch in den kommenden Jahren anhalten.

Wachstum von Wirtschaft und Bevölkerung

Die Rheinschiene ist damit siedlungsstrukturell und funktional zu einer „Rheinstadt“ geworden, die sich in einem Korridor von etwa fünf bis 15 Kilometern zu beiden Ufern des Rheins erstreckt.

Der Rhein – als europäische Kultur- und Wirtschaftsader begründet er eine herausragende Lagegunst und hat seit jeher für Menschen und Wirtschaft große Anziehungskraft. Zahlreiche Unternehmen der Region sind noch heute unmittelbar oder mittelbar auf den Rhein und die dortige Infrastruktur (insbesondere die Häfen) ausgerichtet. Der Rhein bildet zugleich auch eine Barriere. Die ihn überspannenden Brücken sind daher neuralgische Infrastrukturen für den Warentransport zwischen linksrheinischen und rechtsrheinischen Wirtschaftsstandorten sowie in Bezug auf den Personenverkehr.

Das Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum in der Region, insbesondere auf der Rheinschiene wurde unter anderem durch einen kontinuierlichen Ausbau der Infrastrukturen zur Verbesserung der Erschließungsqualität möglich. So hat sich sowohl parallel zum Rhein als auch auf ihn zuführend und ihn überspannend ein dichtes Netz aus Autobahnen, Straßen und Schienentrassen gebildet. Güter werden auf den zahlreichen Rheinhäfen oder über den Flughafen Köln/Bonn umgeschlagen.

Ausbau der Infrastrukturen

In der jüngeren Vergangenheit konnten des Öfteren bereits keine Flächen mehr zur Verfügung gestellt werden, um den bestehenden Unternehmen alle Entwicklungsoptionen zu ermöglichen und neue Unternehmen für den Standort zu gewinnen.

Gleichzeitig muss in der Fläche eine Breitband-Infrastruktur entstehen, die es den Unternehmen in der Region ermöglicht, an der fortschreitenden Digitalisierung zu partizipieren.

HERAUSFORDERUNG NR. 1: ÜBERLASTETE VERKEHRSWEGE



Die aktuelle Situation

Das Vorhandensein von Verkehrswegen auf der Landkarte sagt noch nichts darüber aus, wie der Verkehr vorankommt. Zustand und Nutzungsintensität sind ebenfalls entscheidende Größen bei der Beurteilung der Verkehrsinfrastruktur.

Höheres Verkehrsaufkommen,
weniger Investitionen

In den vergangenen Jahrzehnten hat sich das Verkehrsnetz nicht in gleichem Maße entwickelt wie das Verkehrsaufkommen. Darüber hinaus wurden, wie eine Studie des Institutes der deutschen Wirtschaft in Köln aus dem Jahre 2014 belegt, die Erhaltungsinvestitionen reduziert, so dass aus dem Standortvorteil einer guten Verkehrsinfrastruktur mittelfristig ein Standortnachteil werden kann.

Eine Umfrage der Handwerkskammer zu Köln aus dem Jahr 2015 zeigt, dass bereits heute Betriebe durch die unzureichende Verkehrsinfrastruktur Einschränkungen spüren. Durch Staus steigt der Anteil der unproduktiven Zeiten und damit die Personalkosten, Unternehmen könnten den Kunden keine verbindlichen Zeitangaben machen und die zeitliche Länge der Arbeitswege entscheide über die Verfügbarkeit von Fachkräften.

Ebenso hängt die Effizienz der betrieblichen Produktionsprozesse vom Bestand an Infrastruktur ab. So lässt sich beispielsweise die räumliche und sektorale Arbeitsteilung bei einer besseren Infrastrukturausstattung intensivieren. Des Weiteren kann es durch eine bessere Infrastrukturausstattung zu Kosteneinsparungen kommen – etwa bei den Transport- und Lagerkosten durch einen geringeren Zeitaufwand. Diese Einsparungen können die

Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen erhöhen und über Preis- und Mengeneffekte zu einer höheren Produktion und Produktivität führen.

Die Aufrechterhaltung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur ist also zentral für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit der Region im nationalen und internationalen Wettbewerb. Die schnelle, flexible und kostengünstige Mobilität von Gütern und Personen ist Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum und die Sicherung des Wirtschaftsstandorts.

Dabei spielt auch der stark zunehmende Hinterlandverkehr zu und von den vier ZARA-Häfen eine wichtige Rolle. Diese haben in den vergangenen Jahren ihre Verladekapazitäten stark erweitert und erzeugen damit immer mehr Güterverkehr. Die Region Köln/Bonn läuft Gefahr, zum „Bottleneck“ dieser Verkehre zu werden, denn aufgrund ihrer geografischen Lage, konzentrieren sich die wachsenden Warenströme hier besonders.

Region wird zum „Bottleneck“



Kerninfrastruktur stark vernachlässigt

Die heutige Verkehrsinfrastruktur der Region wird das prognostizierte Wachstum aber nicht bewältigen können. Schon heute sind die Autobahnen und Hauptschienenstrecken hoffnungslos überlastet. Perspektivisch werden aufgrund des Wachstums auch weitere Umschlagkapazitäten am Rhein benötigt. Die zahlreichen aktuellen und in Zukunft erforderlichen Sanierungsmaßnahmen zeigen zudem, dass diese Kerninfrastruktur in den vergangenen Jahrzehnten stark vernachlässigt wurde und nun einen enormen Sanierungstau aufweist. Dringend erforderlich sind deshalb sowohl umfangreiche Sanierungsmaßnahmen als auch gezielte Investitionen in Neu- und Ausbaumaßnahmen, um insbesondere Engpässe auf den Hauptachsen abzubauen und die Region wirtschaftlich zukunftsfähig zu halten.

Investitionstau auch auf der Schiene

Dies gilt für das Straßennetz, aber auch für die Schiene, wo sich der Investitionstau ebenso zeigt. Köln ist eine wichtige Drehscheibe im internationalen, nationalen und regionalen Personen- und Güterverkehr auf der Schiene. Die Schienenverkehrsinfrastruktur in der Region Köln/Bonn ist aufgrund der vielfältigen konkurrierenden Verkehrsauf denselben Gleisen bereits jetzt an ihrer Kapazitätsgrenze..

Unsere Empfehlungen

Investitionstau und Engpässe beseitigen

Weil jahrelang viel zu wenig in den Erhalt der Verkehrswege investiert worden ist, entstehen nun vermehrt Engpässe. Wir empfehlen, nun der notwendigen Sanierung Vorrang gegenüber Neu- und Ausbaumaßnahmen einzuräumen.

Weil insbesondere der Güterverkehr weiter deutlich zunehmen wird, darf der Ausbau der Verkehrsnetze in der Region aber nicht aus dem Blick verloren werden. Schon heute sind die Straßen regelmäßig überlastet und das Rheinland ist seit Jahren Stauregion Nr. 1 in Deutschland. Um dies zu ändern, empfehlen wir, Lücken zu schließen und Engpässe an überlasteten Verkehrsachsen gezielt zu beseitigen. Wegen des hohen Anteils von Wirtschafts- und Transitverkehr hat das Rheinland hier einen besonders großen Bedarf. Dies sollte z.B. auch die Umsetzung von neuen Rheinquerungen umfassen.



Durch den enormen Verkehr werden die Straßen in Mitleidenschaft gezogen. Zahlreiche Großbaumaßnahmen in den kommenden Jahren machen eine enge Zusammenarbeit in der Region im Baustellenmanagement unverzichtbar. Deshalb raten wir dazu, planbare Bauvorhaben mindestens regionsweit zu koordinieren. Im Bereich des Baustellenmanagements hat es in der Region auch mit Unterstützung der Bezirksregierungen in den vergangenen Jahren wesentliche Verbesserungen gegeben. Darauf lässt sich aufbauen! Es wäre wünschenswert, die entwickelten Informationstools weiter auszubauen und durch ein umfassendes, digitalisiertes regionales Lkw-Routing zu ergänzen, das auch Eingang in die Navigationsgeräte findet (z.B. Mobil im Rheinland).

In den vergangenen Jahren konnten Mittel, die für den Bau und die Instandhaltung von Infrastruktur zur Verfügung standen, nicht entsprechend verwendet werden, da keine ausreichenden Planungskapazitäten vorhanden waren.

Außer höheren Investitionen bedarf es deshalb auch stark beschleunigter Planungs- und Genehmigungsprozesse, um die Mobilitätsfähigkeit der Region sowohl im transnationalen Infrastrukturnetz als auch in der inner- und interregionalen Austauschfunktion aufrecht zu erhalten.

Um an der Wertschöpfung der steigenden Warenströme partizipieren zu können und diese möglichst störungsfrei durch die Region zu lenken, werden in allen Teilen der Region sogenannte Logistikkonzepte erarbeitet. Wir empfehlen, diese Konzepte in einem gesamtregionalen Kontext abzustimmen und zu entwickeln, damit entsprechende Anschlussstellen identifizieren werden können.

Das Rheinland ist in besonderem Maße international verflochten und exportorientiert. Die vorhandenen Flughäfen, speziell Köln/Bonn und Düsseldorf, bieten international operierenden Unternehmen schnelle Geschäfts- und Frachtflugverbindungen an.

Sie sind daher ein wichtiger Standortfaktor, der vor konkurrierenden Raumannsprüchen, etwa näher rückender Wohnbebauung, geschützt werden muss. Ebenso sollten den Flughäfen Entwicklungsmöglichkeiten eröffnet werden.

Baustellen besser koordinieren

Planungskapazitäten erweitern

Regionales Logistikkonzept

Flughafenstandorte sichern und entwickeln

Insbesondere die Nachtflugerlaubnis ist für die Logistikhubs am Flughafen Köln/Bonn eine wichtige Voraussetzung, um ihre wirtschaftliche Tätigkeit Aufrecht erhalten zu können und sollte daher dauerhaft gesichert werden.

Eisenbahnknoten Köln entflechten

Die unter dem Begriff „Eisenbahnknoten Köln“ zusammengefassten und bereits an verschiedenen Stellen vorgetragenen Maßnahmen zur Erhöhung der Schienenkapazität und Entflechtung von Personen- und Güterverkehr sind notwendige Investitionen für eine funktionierende Schienenverkehrsinfrastruktur. Wir empfehlen dringend, an dieser neuralgischen Stelle des Schienenpersonen- und Schienengüterverkehrs nachzubessern und die Infrastruktur zu ertüchtigen.

ÖPNV als bedeutsamen Standortfaktor stärken

Erreichbarkeit ist ein wichtiger Standortfaktor. Sie verbessert die Chance auf Beschäftigung und kommt auch den Unternehmen in der Region zugute, weil sie auf ein größeres Potenzial an Arbeitskräften zugreifen können. Sie trägt zudem zur Vitalität der Innenstädte bei, da die Tagesbevölkerung stark ansteigt und die Menschen am Zielort meist nicht nur arbeiten, sondern auch konsumieren.

Die Pendlerbewegungen innerhalb der Region Köln/Bonn sind schon heute auf hohem Niveau und werden voraussichtlich weiter zunehmen. Schon heute trägt der ÖPNV wesentlich dazu bei, die Verkehrsströme zu den Hauptpendlerzeiten besser zu bündeln und so für Entlastung im Berufsverkehr zu sorgen.

Wir empfehlen, dem ÖPNV in der Verkehrsplanung eine noch größere Bedeutung als bisher beizumessen. Die vorhandene Infrastruktur sollte ertüchtigt und weiter ausgebaut werden. Dazu zählen auch intelligente Konzepte für die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger. Denn je besser Arbeits- und Ausbildungsplatz mit Bus, Straßenbahn oder Bahn zu erreichen sind, umso eher werden Pendler vom Pkw zum ÖPNV wechseln.

Stärkung der Binnenschifffahrt

Straßen und Schienenwege sind schon jetzt überlastet. Ausreichende Kapazitätsreserven für Güterverkehre gibt es nur noch in der Binnenschifffahrt. Dieser Verkehrsträger sollte daher gestärkt werden. Das erfordert nicht nur den Schutz bestehender Hafenanlagen und ihre systematische Weiterentwicklung. Notwendig sind vor allem ausreichende Logistikflächen in Hafennähe. Für die wenigen Gebiete, in denen noch Hafentwicklungen bis hin zum Neubau möglich sind, empfehlen wir, die planerischen Voraussetzungen in der Landesentwicklungsplanung zu schaffen und Hafenvorranggebiete auszuweisen.



HERAUSFORDERUNG NR. 2: KNAPPE FLÄCHEN



Die aktuelle Situation

Ohne Flächen keine unternehmerische Betätigung und keine Arbeitsplätze

Gewerbe- und Industrieflächen sind Voraussetzung für unternehmerische Betätigung und damit für die Schaffung von Arbeits- und Ausbildungsplätzen. Sie werden benötigt für Neuansiedlungen ebenso wie für die Bestandssicherung der ansässigen Firmen. Die Anzahl von Unternehmen in unserer Region entscheidet darüber hinaus über die Höhe des Gewerbesteueraufkommens und damit über eine wesentliche Einnahmequelle der Kommunen. Ohne gesicherte Einnahmen können Kommunen und Gebietskörperschaften ihren hoheitlichen Aufgaben nicht nachkommen und notwendige Investitionen in den Erhalt und Ausbau von Infrastruktur, Schulen und Kindergärten sowie auf anderen Gebieten tätigen.

Expansion kaum noch möglich

Doch die Flächen sind knapp geworden. Immer häufiger können Firmen an ihren Standorten nicht mehr expandieren, weil das jeweilige Gewerbe- oder Industriegebiet inzwischen vollständig umbaut ist und die heranrückende Wohnbebauung die wirtschaftliche Nutzung von Flächen durch Schutzvorschriften einschränkt. Sie müssen ausweichen. Häufig auch deshalb, weil verschärfte gesetzliche Vorgaben etwa im Bereich des Immissionsschutzes Verlagerungen notwendig machen. Wenn es gut läuft, finden die betroffenen Unternehmen einen anderen Standort innerhalb der Kommune oder zumindest der Region. Denn grundsätzlich haben sie eine hohe Standortbindung, etwa wegen der guten Lage oder dem exzellenten Fachkräftenreservoir. Wenn es weniger gut läuft, bleibt ihnen nichts anderes übrig, als ihren Standort zu verlagern und sich jenseits der Region Köln/Bonn niederzulassen. Jeder einzelne Wegzug ist ein Verlust für die betroffene Kommune und für die betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die zu längerem

Pendeln gezwungen sind. Doch auch Firmen, die an einer Ansiedlung innerhalb der hiesigen Region interessiert sind, haben nicht mehr selbstverständlich eine Chance auf die gewünschte Fläche.

Der Bevölkerungszuwachs und die positive wirtschaftliche Entwicklung auf der Rheinschiene ziehen einen erheblichen Bedarf an Entwicklungsflächen nach sich. Dies gilt für den Wohnungsbau ebenso wie für gewerblich-industrielle Nutzungen und die begleitende Infrastruktur. In zahlreichen Kommunen fehlen jedoch Gewerbe- und Industrieflächen für Neuansiedlungen, Verlagerungen oder Erweiterungen bestehender Unternehmen. Oft kann der Bedarf in der jeweiligen Kommune allein nicht mehr gedeckt werden.

Erheblicher Bedarf an Entwicklungsflächen

Zugleich hat sich der Anspruch an die Gewerbeflächen stark geändert. Interessenten fragen dezidiert nach Lage, flexibler Flächengröße mit Entwicklungsreserven, Verkehrs- und Breitbandanbindungen und teils auch der Möglichkeit emittierender Nutzung. Auch weiche Standortfaktoren, etwa die Verfügbarkeit von Fachkräften, spielen eine immer wichtigere Rolle bei der Standortentscheidung von Unternehmen. Selbst wenn in den Kommunen potenziell geeignete Flächen zur Verfügung stehen, scheitert eine Ansiedlung oft an einem der genannten Kriterien.

Anspruch an Gewerbeflächen stark gestiegen

Das Problem verschärft sich, weil auch theoretisch vorhandene Gewerbe- und Industrieflächen nicht zwangsläufig für den Markt zur Verfügung stehen, etwa weil sie sich in Privateigentum befinden und nicht über die Wirtschaftsförderung der jeweiligen Kommune vermarktet werden können. Außerdem erschweren die absehbaren

restriktiveren Vorgaben der Landes- und Regionalplanung die Inanspruchnahme von Freiräumen zu Ansiedlungszwecken.

Viele Flächen nur bedingt geeignet

Zudem sind vorhandene gewerblich-industrielle Flächen teilweise nur bedingt für eine wirtschaftliche Nutzung geeignet. Dafür gibt es mehrere Gründe:

- Sie liegen etwa in bestehenden Restriktionsgebieten, zum Beispiel Hochwasserschutz – Freihaltung von Retentionsflächen, Anpassung von Flächennutzung und Bauweise bei Hochwassergefährdung.
- Die Umfeldbedingungen haben sich verändert – beispielsweise durch heranrückende Wohnbebauung oder Artenschutz.
- Oder die Fläche verfügt über eine zu geringe Größe, um sie angemessen nutzen zu können.

Große Nutzungskonkurrenzen und die spezifischen, durch ein enges Neben- und Miteinander von Gewerbe, Industrie, Wohnen, Freizeit und Infrastruktur geprägten Siedlungsbereiche der Region Köln/Bonn bedingen eine erhebliche Knappheit an Flächenreserven für emittierende Nutzungen und üben einen beträchtlichen Anpassungsdruck auf bestehende industrielle Standorte aus.

Weiterer Faktor für Flächenknappheit: der zusätzliche Druck durch die bereits weiter oben skizzierten Entwicklungen im Bereich des Verkehrs und der Logistik, die den Bedarf an großflächigen bi- oder trimodalen Standorten in der Region steigen lassen. Dies betrifft nicht nur die Entwicklung von neuen Logistikflächen, sondern insbesondere auch die Erweiterung von vorhandenen Logistikflächen an hafennahen Standorten oder die Erweiterung von Logistikflächen in Hafengebieten.

Brachen als Alternative?

Zwar stellen Brachflächen eine häufig ungenutzte Flächenreserve für Gewerbe oder Industrie dar. Die Instandsetzung dieser Flächen ist jedoch kostenintensiv und bedarf öffentlicher Förderung. Zudem sind Brachen nur dann eine Alternative zu Neustandorten, wenn sie die notwendigen Standortvoraussetzungen, zum Beispiel hinsichtlich Lage und Infrastruktur, erfüllen.

Schließlich verlagert sich die Flächenknappheit langsam aber sicher auch auf Gebiete jenseits der Rheinschiene. Durch den enormen Flächendruck in den wachsenden Städten müssen die Umlandgemeinden den weiter steigenden Bedarf auffangen, was schließlich auch dort zu einer Verknappung des verfügbaren Wohn- und Gewerbebaulandes führt.

Unsere Empfehlungen

Wie lassen sich Flächen als Grundlage wirtschaftlichen Handelns sichern und entwickeln? Wirtschaftsförderungen betreiben schon heute eine flächensparende Ansiedlungspolitik. Die Ausrichtung auf dieses grundlegende Ziel darf jedoch nicht die Chancen auf eine nachhaltige Wirtschafts- und Standortentwicklung beeinträchtigen. Denn den Kommunen fällt es zunehmend schwer, ansiedlungs- oder erweiterungswilligen Unternehmen geeignete Gewerbeflächen anzubieten. Und das, obwohl Industrie und Gewerbe in NRW durchschnittlich gerade 2,01 Prozent der Gesamtfläche des Landes in Anspruch nehmen.

Wir raten deshalb von weiteren Maßnahmen ab, welche die Flächeninanspruchnahme durch die Wirtschaft weiter erschweren oder gar verhindern könnten.

Dabei erfordert die Entwicklung eines arbeitsteiligen Wirtschaftsflächenangebots und dessen Vermarktung ein hohes Maß an regionaler Kooperation, insbesondere bei großen Flächen und Angeboten für spezifische Zukunftsbranchen. Bestehende Ansätze – zum Beispiel interkommunale Gewerbegebiete oder die regionale Übereinkunft von Wirtschaftsförderungen, Investorenanfragen weiterzuvermitteln, sofern in der eigenen Kommune kein Standort angeboten werden kann – sollten im Sinne eines regionalen Ausgleichsmechanismus gelebt und weiterentwickelt werden.

Nicht jede Kommune kann ein differenziertes Wirtschaftsflächenportfolio in kompletter Breite anbieten. Die meisten Kommunen können jedoch ihr Profil als Gewerbestandort schärfen und für eine starke Adressbildung sorgen, indem sie einzelne (Premium-)Gewerbegebiete mit branchenspezifischen Profilen entsprechend regionaler und lokaler Entwicklungsstrategien vermarkten.

Um eine weitere wirtschaftliche Entwicklung der Region zu ermöglichen, sollten die hierfür geeigneten – auch kleinteiligen – Flächen ebenso wie bestehende, funktionierende Gewerbe- und Industrieflächen planerisch gesichert werden. Wo im Bestand möglich, sollten Potenziale einer verbesserten Flächenausnutzung und Optimierung ausgeschöpft werden.

Umgekehrt empfiehlt sich, nicht realisierbare Gewerbe- und Industrieflächen aus dem Pool planerischer Reserven zu entfernen. Im Gegenzug sind geeignete Flächen aufzunehmen.

Flächensparende Politik

Regionale Kooperationen und Abstimmung bei Ansiedlungen

Flächen sichern

Innovative Förderinstrumente entwickeln

Es sollten Förderinstrumente entwickelt werden, die den Kommunen helfen, das landespolitische Ziel des sparsamen Flächenverbrauchs umsetzen zu können.

Insbesondere die Brachflächenaktivierung stellt in der derzeitigen Situation der kommunalen Haushalte eine kaum zu stemmende finanzielle Herausforderung dar.

Neue Flächen ausweisen

Im Sinne der Wirtschafts- und Standortförderung sollten die Möglichkeit geschaffen werden, um bedarfsgerechte, neue Gewerbeflächen auszuweisen und den Unternehmen Erweiterungsoptionen zu eröffnen. Darüber hinaus sollte die Möglichkeit einer kommunalen Angebotsplanung Basis für Flächenpolitik und Standortsicherung von Unternehmen sein. Eine weitere Voraussetzung sind zügige Planungs- und Genehmigungsprozesse.



HERAUSFORDERUNG NR. 3: SCHNELLERER NETZZUGANG



Auf dem Weg zur
„Wirtschaft 4.0“

Die aktuelle Situation

Die Digitalisierung von Wirtschaft und Gesellschaft ist in vollem Gange. Der Übergang zur „Industrie 4.0“ oder besser „Wirtschaft 4.0“ – also die viel beschworene vierte industrielle Revolution – bedeutet weltweite Veränderungen in den Produktionsmechanismen. Sie ist gekennzeichnet durch eine starke Individualisierung der Produkte unter den Bedingungen einer hoch flexibilisierten (Großserien-) Produktion. Kunden und Geschäftspartner sind direkt in Geschäfts- und Wertschöpfungsprozesse eingebunden. Die Produktion wird mit hochwertigen Dienstleistungen verbunden. Mit intelligenteren Monitoring- und Entscheidungsprozessen sollen Unternehmen und ganze Wertschöpfungsnetzwerke nahezu in Echtzeit gesteuert und optimiert werden können. Ziel hierbei ist es, neue Leitmärkte zu gestalten und zu bedienen. Wirtschaft 4.0 wird dabei alle Branchen verändern. Im Handwerk ermöglicht die Technik eine verbesserte Auftragsabwicklung oder eröffnet neue Geschäftsfelder, wie z.B. SmartHome-Anwendungen.etc. Für den Handel ergeben sich neue Formen von Logistik und Zustellung, die Vernetzung von Online-Bestellung und Vor-Ort-Service oder neue Formen der Beratung und im Dienstleistungssektor kann die Vernetzung von verschiedenen Leistungen zu individualisierten und flexibleren Angeboten führen.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie hat in seiner Broschüre „Industrie 4.0 und Digitale Wirtschaft – Impulse für Wachstum, Beschäftigung und Innovation“ die technologischen Treiber der „Industrie 4.0“ beschrieben:

Vernetzte Geräte und Maschinen

- so genannte cyber-physische (Produktions-)Systeme“, also Systeme aus miteinander vernetzten Geräten, Maschinen

- und beweglichen Gegenständen, die mittels IT und kontinuierlichem Datenaustausch – zum Beispiel über das Internet – gesteuert werden,
- integrierte Daten, Datenströme und Big Data, die durch die Vernetzung von Maschinen und Objekten zum Beispiel während der Produktion oder während der Nutzung eines Produkts und allgemein durch die große Anzahl an Transaktionen, die permanent über das Internet laufen, in einem nie dagewesenen Ausmaß entstehen,
- Cloud-Technologien, die es erlauben, über das Internet von jedem Ort aus auf zentral gespeicherte Daten eines Prozesses zuzugreifen und diese Daten auch mittels bereitgestellter Verarbeitungs- und Analysesoftware zu bearbeiten, sowie
- additive Fertigungsverfahren, wie 3D-Visualisierung und vor allem 3D-Druckverfahren, die eine vollständige Individualisierung von Produkten ermöglichen.

Big Data

3D-Druck

Diese Treiber haben eine gemeinsame elementare Grundvoraussetzung: Sie benötigen ein flächendeckendes und sicheres Superbreitbandnetz, das mit hoher Verbindungsstabilität und geringen Verzögerungszeiten den ständigen und reibungslosen Austausch von Daten ermöglicht.

Breitband hat aber nicht nur eine hohe Bedeutung für Unternehmen, sondern ist auch Voraussetzung für die Teilhabe der Bevölkerung an Wissen und Bildung. Internet unterstützt Menschen zum Beispiel beim Arbeiten in virtuellen Lerngruppen, bei der Erledigung von Hausarbeiten und von Online-Unterricht. Doch in den Schulen ist

Teilhabe der Bevölkerung an
Wissen und Bildung

der Einsatz von Computern immer noch eher die Ausnahme, viele verfügen nicht über eine ausreichende Bandbreite. Wenn Schüler und Auszubildende ohne schnelle Internetverbindungen nicht an der Wissens- und Informationsgesellschaft teilhaben können, wenn sie aus ländlichen Regionen abwandern, fehlt den Unternehmen dort der qualifizierte Nachwuchs.

Attraktivität des Wohnstandortes

Ein weiterer Aspekt: Bei der Sicherung qualifizierter Fachkräfte in unserer Region stellen attraktive Wohn-, Lebens- und Arbeitsbedingungen einen wesentlichen Erfolgsfaktor dar. Die Anbindung an schnelle Breitbandnetze und eine damit einhergehende Multimediaversorgung wird hierbei zunehmend zu einem Kriterium für die Attraktivität eines Wohnstandortes. Junge Familien werden künftig überlegen, ob sie sich noch ein Grundstück oder eine Immobilie ohne Breitbandanschluss kaufen.

Deutliche Unterschiede bei der Breitbandversorgung

Nun ist die Zahl von Breitbandinternetanschlüssen in der Region Köln/Bonn in den vergangenen Jahren stark gestiegen. Allerdings profitieren längst nicht alle Unternehmen in gleichem Maße von dieser Entwicklung. Denn nach wie vor gibt es deutliche Unterschiede zwischen den Ballungsgebieten entlang der Rheinschiene und den eher ländlich gelegenen Gebieten. Dieses ausgeprägte Kommunikationsinfrastrukturgefälle ist aus gesellschafts- und wirtschaftspolitischer Sicht nicht hinnehmbar.

Unternehmen außerhalb von Ballungsgebieten und im ländlichen Raum klagen also häufig nicht nur über Schwierigkeiten, qualifiziertes Personal in genügender Menge zu finden, oder unzureichende verkehrliche Anbindung, sondern vermissen auch eine ausreichende Breitbandanbindung. Diese Unterversorgung führt nicht nur zu einer erschwerten Kundenakquise, sondern im Extremfall sogar zu Kundenverlusten.

Produktivitätsverluste und Wettbewerbsnachteile

Ohne leistungsfähige Breitbandanschlüsse haben es diese Unternehmen zudem viel schwerer, von produktivitätsrelevanten Trends beim Einsatz moderner Informations- und Kommunikationstechnologien zu profitieren, etwa neuen webbasierten Diensten oder Telearbeit. Daraus erwachsen rasch Produktivitätsverluste und Wettbewerbsnachteile. Damit wiederum steigt die Gefahr, dass sich Betriebe von ihrem Standort in der Region Köln/Bonn abwenden und in besser versorgte Gebiete ziehen.

Unsere Empfehlungen

Breitbandausbau als Daueraufgabe

Sollte die Entwicklung zur „Industrie 4.0“ und zur digitalen Gesellschaft wie prognostiziert voranschreiten, so wird das derzeitige Ziel der Digitalen Agenda der Bundesregierung, bis 2018 eine flächendeckende Breitbandinfrastruktur mit einer Downloadgeschwindigkeit von mindestens 50 Mbit pro Sekunde zu schaffen, bereits dann überholt sein.

Die derzeitigen Unternehmungen und Förderprogramme schaffen immerhin eine wichtige Voraussetzung für die nächsten Schritte, die zwangsläufig folgen müssen. Es sollte daher allen Beteiligten klar sein, dass der Breitbandausbau eine Daueraufgabe ist und nicht nach Erreichen des Zieles von 50 Mbit/Sekunde für Downloads eingestellt werden kann.

Durch immer komplexere Dienstleistungen im digitalen Bereich werden höhere Ziele zu definieren sein, die auf einen Glasfaserausbau bis in die einzelnen Gebäude hinauslaufen (FTTH).

Glasfaser ist die Technologie der Zukunft, da nur sie praktisch unbegrenzte Datenübertragungsraten und einen symmetrischen Up- und Download garantiert. Gerade Unternehmen sind in ihrer täglichen Arbeit darauf angewiesen, dass sie große Datenmengen ohne Wartezeit ins Netz hochladen oder verschicken können. Ist der Upload zu gering, kann bereits das Versenden einer E-Mail mit großem Anhang problematisch sein. In Zeiten von Cloud- und Streaming-Diensten, in denen immer mehr Dateien über das Internet übertragen werden, kommt der Upload-Geschwindigkeit eine wachsende Bedeutung zu. Da diese nach derzeitigem Stand der Technik nur mit einem Glasfaseranschluss bis zum Gebäude (FTTH) zu leisten ist, sollte dies als langfristiges Ziel definiert werden.

Glasfaserausbau lässt sich nur finanzieren, wenn alle Einsparpotenziale konsequent genutzt werden. Bis zu 70 Prozent der Kosten bei Infrastrukturverlegungen sind Tiefbaukosten. Deshalb empfehlen wir, Verlegungsmaßnahmen zu bündeln und Leerrohre bei allen Arten von Tiefbauarbeiten immer gleich mitzulegen, damit Glasfaser zu einem späteren Zeitpunkt eingeschossen werden kann. Mit der Koordination sollten Verantwortliche, eventuell auf Landkreisebene, klar benannt und beauftragt werden.

Vorwahlbezirke machen nicht an Stadt- oder Kreisgrenzen halt. Für den weiteren Ausbau der Glasfasernetze sollten daher mögliche regionale Synergien genutzt werden. Sei es durch den regelmäßigen regionalen Austausch zur Identifikation von „Best-Practice-Beispielen“, durch grenzüberschreitende strategische Kooperationen beim Ausbau oder durch neue Betreibermodelle, beispielsweise in Form von Genossenschaften.

„Fiber to the home“ (FTTH) als langfristiges Ziel definieren

Einsparpotenziale nutzen

Regionale Synergien und alternative Finanzierungs- und Betreibermodelle beim Breitbandausbau nutzen

Dieses Positionspapier wurde im Arbeitskreis Strukturpolitik und Wirtschaftsförderung des Region Köln/Bonn e.V. erarbeitet.

Mitglieder des Arbeitskreises sind:

Wirtschaftsförderung Bundesstadt Bonn;
Wirtschaftsförderung Stadt Köln; WfL Wirtschaftsförderung
Leverkusen GmbH; Wirtschaftsförderung Oberbergischer
Kreis; Wirtschaftsförderung Rhein-Erft GmbH; Rheinisch-
Bergische Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH
(RBW); Wirtschaftsförderung Rhein-Kreis Neuss;
Wirtschaftsförderung Rhein-Sieg-Kreis; IHK Köln; IHK Bonn/
Rhein-Sieg; Handwerkskammer zu Köln; DGB-Region Köln-
Bonn

Konzeption, Redaktion und Layout:

Thomas Schröder; Lothar Schmitz; Julia Friedek;
Roxana Farhangi; Torsten Wolter;

Fotografie:

Roxana Farhangi (S. 12/13 Titelbild); Karl-Heinz Halberstadt
(S.13 Hafen, S.18/19);
Julia Friedek (S.17); pixabay.de (S.14, S.15, S.24/25)