



Nordrhein-Westfalen: Raum für Wirtschaft

Fachbeitrag der Wirtschaft zum Landesentwicklungsplan NRW (LEP 2025)

Wirtschaftliche Positionen
zum Landesentwicklungsplan

Volkswirtschaftliche Analyse
der Wirtschaft in NRW

Berichte
aus den 16 Wirtschaftsregionen



Band 1

Nordrhein-Westfalen: Raum für Wirtschaft

Fachbeitrag der Wirtschaft zum Landesentwicklungsplan NRW (LEP 2025)

Band 1 Wirtschaftliche Positionen | Volkswirtschaftliche Analyse | Berichte

Impressum

Herausgeber:

Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen e. V.

Goltsteinstraße 31, 40211 Düsseldorf

Telefon: 0211 36702-0

Fax: 0211 36702-21

E-Mail: kv.nrw@duesseldorf.ihk.de

Internet: www.ihk-nrw.de

Westdeutscher Handwerkskammertag e. V.

Sternwartstraße 27-29, 40223 Düsseldorf

Telefon: 0211 3007-700

Fax: 0211 3007-900

E-Mail: whkt@handwerk-nrw.de

Internet: www.handwerk-nrw.de

Redaktion:

Hermann-Josef Droege, Industrie- und Handelskammer Siegen (Leitung)

Silke Hauser, Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein Krefeld-Mönchengladbach-Neuss

Dittmar Koop, Journalist, Bad Oeynhausen

Redaktionelle Bearbeitung, Gestaltung und Layout:

Dittmar Koop, Bad Oeynhausen

Korrektorat:

Dagmar Lennartz, Berlin

Bildredaktion:

Dittmar Koop, Bad Oeynhausen

Titelgestaltung:

Ulrike Wiest, 360° Design, Krefeld

Druck:

XXXXX

Urheberrecht:

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

Stand: Juli 2009



Christa Thoben

Grußwort

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

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

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

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

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

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

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



Paul Bauwens-Adenauer



Dr. Ralf Mittelstädt

Notwendige landesplanerische Weichen stellen!

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

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

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

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

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

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



Franz-Josef Knieps



Reiner Nolten

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

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

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

Franz-Josef Knieps, MdL
Präsident
Westdeutscher Handwerkskammertag

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

Reiner Nolten
Hauptgeschäftsführer
Westdeutscher Handwerkskammertag



11 Kernthesen zum LEP 2025. Seite 10



47 Positionen der Wirtschaft in NRW zum LEP 2025. Ab Seite 12

Grußworte und Vorworte

5 | Grußwort

6 | Vorwort

4 | Impressum

152 | Danksagung

154 | Fotonachweise

I. Kernthesen und Positionen

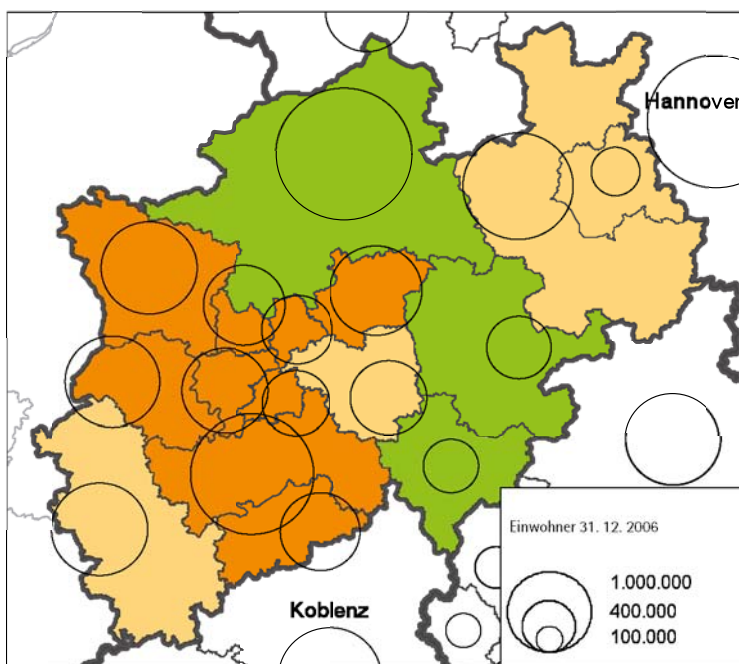
10 | 11 Kernthesen zum Landesentwicklungsplan 2025

12 | 18 Positionen zu Gewerbe und Industrie in Nordrhein-Westfalen

22 | 9 Positionen zu Verkehr und Logistik in Nordrhein-Westfalen

27 | 10 Positionen zur Energieversorgung in Nordrhein-Westfalen

32 | 10 Positionen zu Freiraum und Rohstoffsicherung in Nordrhein-Westfalen



Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung NRWs. Seite 38



16 Berichte aus den Wirtschaftsregionen NRWs. Ab Seite 60

II. Volkswirtschaftliche Analyse

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

III. Berichte aus den 16 Wirtschaftsregionen

60 | Aachen

64 | Bergisches Städtedreieck

68 | Bonn/Rhein-Sieg

74 | Dortmund/Kreis Unna/Hamm

78 | Duisburg Wesel Kleve

84 | Düsseldorf/Kreis Mettmann

90 | Hagen

96 | Hellweg-Sauerland

102 | Köln

110 | Lippe

116 | Mittlerer Niederrhein

122 | Mittleres Ruhrgebiet

126 | Mülheim an der Ruhr/Essen/Oberhausen

132 | Nord Westfalen

138 | Ostwestfalen

146 | Siegen



Blechbearbeitung in der Verzinkerei Lennestadt GmbH & Co. KG.

11 Kernthesen zum Landesentwicklungsplan 2025

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

1. Gewerbe- und Industrieflächen nach Bedarf

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

2. Neues Verständnis des Flächenverbrauchs

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

Begründung oder Begrenzung eines gewerblich/industriellen Flächenbedarfs.

3. Umgebungsschutz für Vergangenheit und Zukunft

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

4. Mehr übergreifende Standortentwicklungen

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

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

5. Innenentwicklung fördern, Zentren stärken

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

6. Bessere Infrastruktur für Güterverkehr

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

7. Verkehrspolitik ohne Dogmen

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

8. Hafenvorranggebiete als neues Instrument zur Flächensicherung

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

hafenauffine Nutzungen vor gewerbefremden Entwicklungen schützen.

9. Kulturlandschaften nicht konservieren

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

10. Zugriffsrechte auf Rohstoffe

Nordrhein-Westfalen als rohstoffreichstes Bundesland muss den heutigen Bedarf und den Bedarf nachfolgender Generationen auf der Grundlage einer inhaltlich angereicherten Landesrohstoffkarte Abbaubereiche darstellen, die als Vorranggebiete gegenüber konkurrierenden Flächenplanungen, je nach rohstoffabhängigem Vorsorgezeitraum, gesichert werden. Auch Kohleabbaugebiete müssen langfristig gesichert werden.

11. Energiesicherheit und Energiemix

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





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

18 Positionen zu Industrie und Gewerbe in Nordrhein-Westfalen

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

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

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

1. Investitionen und Standorte sichern

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

2. Gewerbeflächenangebot differenzieren

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

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

3. Flächenverbrauch sachlich analysieren

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

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

4. Realistische Brachflächenpolitik

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

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

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



Gewerbeflächen effektiver mobilisieren – Gewerbehain Hibernia in Herne.

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

5. Monitoringinstrumente für Gewerbeflächenbedarfe entwickeln

Bei einer Flächenbedarfsermittlung für Gewerbe- und Industrieflächen kann nicht mehr allein die Demografie als Basis dienen, weil sich die Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung längst von der Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung losgelöst hat. Gleiches gilt für den Indikator Einwohnerzahl. Die zunehmende Globalisierung, eine vermehrte internationale Arbeitsteilung und die Automatisierung der Arbeitsabläufe, verbunden mit zum Teil flächenintensiven Produktionsströmen, führt zu einem Mehr an Gewerbe- und Industrieflächen.

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

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

6. Gewerbe- und Industrieflächen effektiver mobilisieren

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

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



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

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

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

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

7. Gliederungsprinzip Flächentrias flexibilisieren

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

8. Landesbedeutsame Gewerbeflächen

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

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

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

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

9. Regionale und interkommunale Gewerbestandorte stärken

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

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

10. Bereitstellung lokaler Gewerbeflächen fördern

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



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

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



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

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

11. Marktgerechte, verkehrsgünstige Standorte für Industrie und Logistik vorhalten

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

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

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

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

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

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

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



12. Gewerbe an Verkehrsachsen

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

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



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

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

Diese, aus Sicht der Wirtschaft längst überfällige Diskussion zur Planung und Umsetzung geeigneter landes- und regionalbedeutsamer Sonderstandorte, führt die Wirtschaft gerne im Dialog.

13. Gewerbeflächenschutz und -vorsorge

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

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

14. Trennungsgebot mit Umgebungsschutz

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

15. Ersatzflächen zulassen

Die Wirtschaft unterstützt vom Grundsatz her das Prinzip Innen- vor Außenentwicklung. Allerdings setzt das Umweltrecht hier Grenzen, denn bei der Ansiedlung von emittierenden Betrieben steht das Trennungsgebot nach § 50 BImSchG dem Prinzip der Nutzungsmischung (Arbeiten und Wohnen) entgegen. Emittierende Betriebe können nicht in direkter Nachbarschaft zu einer Wohnbebauung angesiedelt werden.



Neuss-Düsseldorfer Häfen.

Sie können auch nicht an Standorten überleben, gleichwohl sie im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung Bestandschutz erhalten, wenn Wohnbebauung an sie heranrückt. Betrieblich notwendige Erweiterungen sind dann unmöglich.

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

16. Weichen für GIB-Vorsorgebereiche stellen

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

chen GIB über ein Regionalplanänderungsverfahren, sobald eine kommunale oder regionale Notwendigkeit besteht. Eine zwischenzeitliche Belegung mit regionalplanerischen Freiraum- und Naturschutzzielen wäre so über die kartografische Anwendung der Flächenvorsorge ausgeschlossen.

17. Binnenhäfen und Logistikstandorte

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

18. Mehr Anreize für Kooperationen

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

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



Containerhafen im Umschlagbahnhof Köln Eifeltor.

9 Positionen zu Verkehr und Logistik in Nordrhein-Westfalen

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

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

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

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

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

1. Zusammenwirken aller Verkehrsträger

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

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

2. Infra- und Suprastrukturausbau mit Nachdruck vorantreiben

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

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

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

3. Verkehrsachsen für Gewerbestandorte nutzen

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

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

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

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

4. Vordringliche Verkehrsprojekte sofort in Angriff nehmen und umsetzen

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

5. Integrierte Konzepte für Hafenstandorte

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

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



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

Vordringliche Verkehrsprojekte in Nordrhein-Westfalen

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



Duisburger Hafen.

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

6. Gewerbegebiete bedürfen ÖPNV-Anschluss

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

7. Siedlungen von Flughafenstandorten fern halten

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

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

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

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

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



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

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

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

8. Schienentrassen planerisch sichern

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

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

9. Ideologiefreie Stadtverkehrspolitik

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

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



Die Energiegewinnung aus erneuerbaren Quellen, wie Wind, wächst. Sichere Energieversorgung muss jedoch auf einen breiten Mix der Energieträger setzen.

10 Positionen zur Energieversorgung in Nordrhein-Westfalen

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



Braunkohlekraftwerk Weisweiler.

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

1. Energiekonzept auf Erzeugungsflexibilität basieren

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

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



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

wäre. Sollte das der Fall sein, könnten entsprechende Vorranggebiete im regionalplanerischen Verfahren gesichert und neu ausgewiesen werden, um die verbrauchsnahe Standorte frühzeitig zu sichern.

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

2. Ausweitungsfelder für bestehende Kraftwerke absichern

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

einem konventionellen 400-Megawatt-Kraftwerk mit nachgeschalteter CO₂-Wäsche mehr als 50 Prozent der gesamten Kraftwerksfläche. Hinzu kämen noch Flächen für die notwendigen Pipelinesysteme.

3. Dezentrale Energieerzeugung für Gewerbe- und Industriestandorte ausbauen

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

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

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

4. Siedlungsnaher Energieversorgungsstrukturen aufbauen, für Effizienz und Klimaschutz

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

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

5. GIB-Flächen im Umfeld von Kraftwerksstandorten sichern

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

6. Neubautrassen für Höchstspannungsnetz sichern

Schon heute belasten zunehmender Stromhandel, Transit, Einspeisung erneuerbarer Energien sowie ein steigender Anteil dezentraler Erzeugung die Höchstspannungsnetze bis an ihre Belastungsgrenzen. Weitere Engpässe werden durch



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



Höchstspannungsnetz ausbauen.

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

7. Gasversorgungstrassen sichern

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

8. Trassen für CO₂-Pipelines im Landesentwicklungsplan sichern

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

9. Kohleabbaustandorte sichern

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

10. Erneuerbare Energien ausbauen

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



Kalksteinabbau im Münsterland.

10 Positionen zu Freiraum und Rohstoffsicherung in Nordrhein-Westfalen

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

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

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

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

1. Innenentwicklung vor Außenentwicklung hat Grenzen

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

2. Freiraumfunktionen neu differenzieren und abwägen

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

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

3. Gewerbe ist Teil der Kulturlandschaft

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

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

4. Rohstoffsicherung wichtiges Ziel der Landesplanung

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

Grundsätze zur Abwägung kulturlandschaftlicher Belange mit anderen Raumansprüchen

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

Nutzungsansprüchen und gesetzlichen Anforderungen sind also notwendig.

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



Steinbruch „Hohe Liet“, Warsteiner Kalkmassiv.

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

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

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

5. Landesrohstoffkarte mit Aussagen über Qualitäten der Rohstoffe anreichern

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

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

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

6. Standortgebundenheit in der Abwägung stärker berücksichtigen

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

7. Abbaubereiche als Vorranggebiete planerisch sichern

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



Sand-Sortieranlage.

erhalten und entgegenstehende raumbedeutsame Planungen ausgeschlossen werden.

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

8. Individuelle Vorsorgezeiträume nach Maßgabe der Art der Bodenschätze

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

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

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

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



Naturschutz in ehemaligen Steinbrüchen – Spinner-See in Erwitte.

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

10. Gewinnungsvorhaben im Kontext des Nachfolgeprojekts bewerten

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

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

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



Individuelle Vorsorgezeiträume nach Art der Bodenschätze

Bezogen auf Lockergestein:

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

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

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

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

Bezogen auf Festgestein:

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

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

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

Bezogen auf hochreinen, weißen Quarzkies:

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

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

Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung in Nordrhein-Westfalen und seiner Wirtschaftsregionen

Von

Prof. Dr. Franz-Josef Bade

Dipl.-Volksw. Bastian Alm

Dipl.-Ing. Anke Bergmann

Dipl.-Ing. Eike Lürig

Dipl.-Ing. Georgios Papanikolaou

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung

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

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

Die Analyse

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

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

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

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

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

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

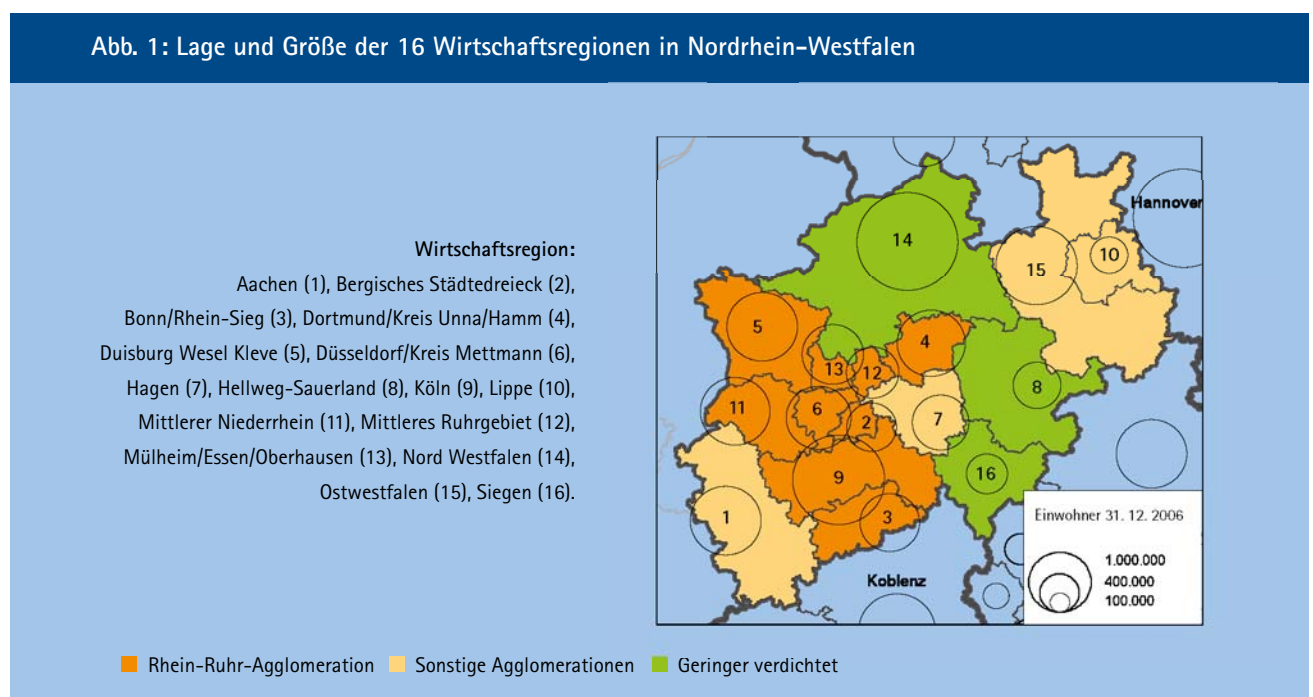
I. Wirtschaftsleistung und Wirtschaftskraft – Bruttoinlandsprodukt –

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

Zur Vermeidung singulärer Verzerrungen sind alle folgenden Angaben grundsätzlich immer als Mittelwert des jeweiligen Jahres und Vorjahres berechnet. Die jüngste Angabe 2007 stellt deshalb den Durchschnitt der Werte 2006 und 2007 dar. Für 1993 wird der Mittelwert aus 1992 bis 1994 verwendet. Der Übersicht wegen, beschränkt sich die folgende Analyse vor allem auf das wirtschaftliche Ergebnis und seine Auswirkungen. Die differenzierte Darstellung der 16 Wirtschaftsregionen Nordrhein-Westfalens befindet sich auf der beiliegenden CD als Band 2 des Fachbeitrags.

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

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



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

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

Abb. 2: Bruttoinlandsprodukt der Wirtschaftsregionen

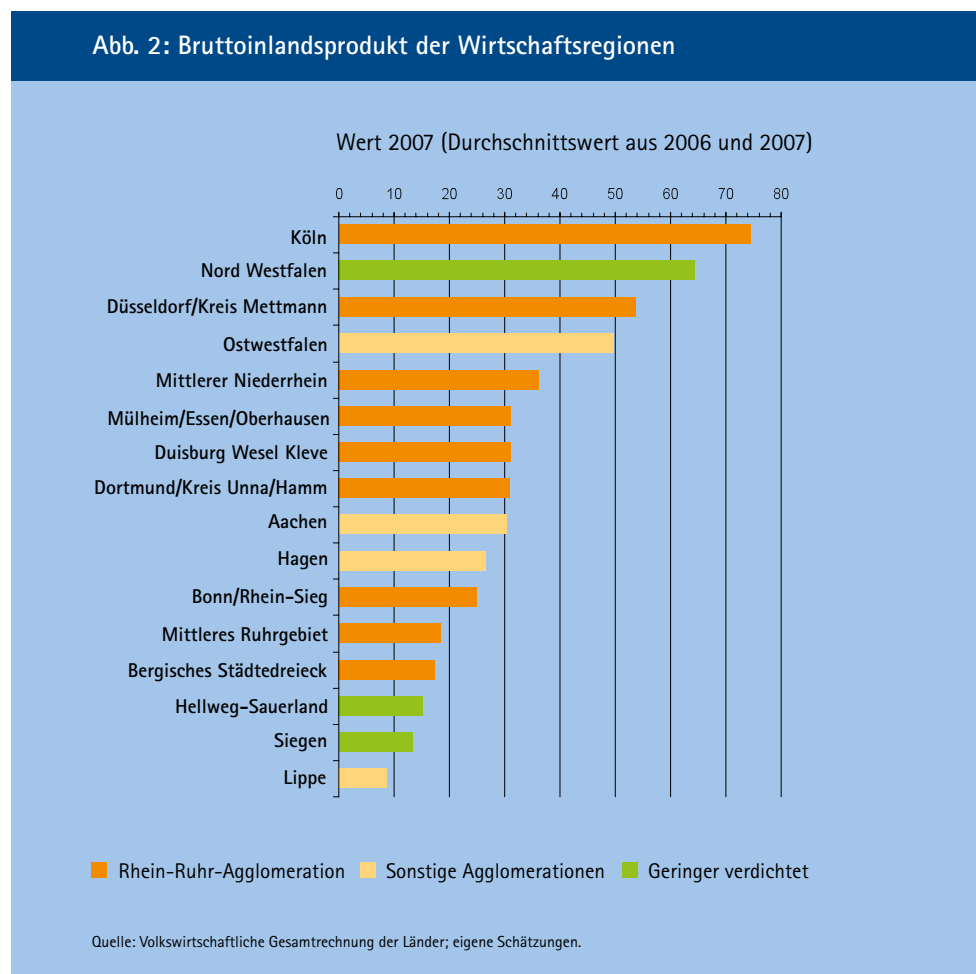
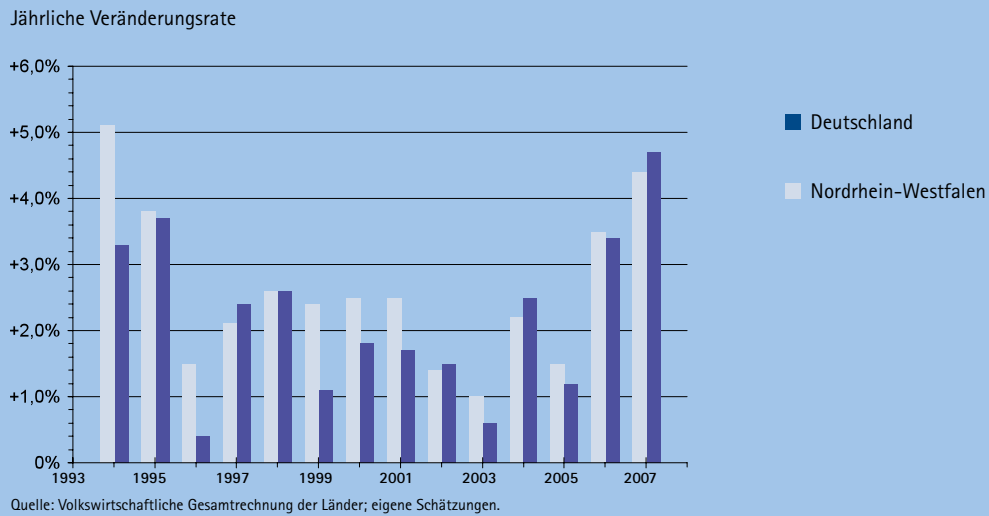


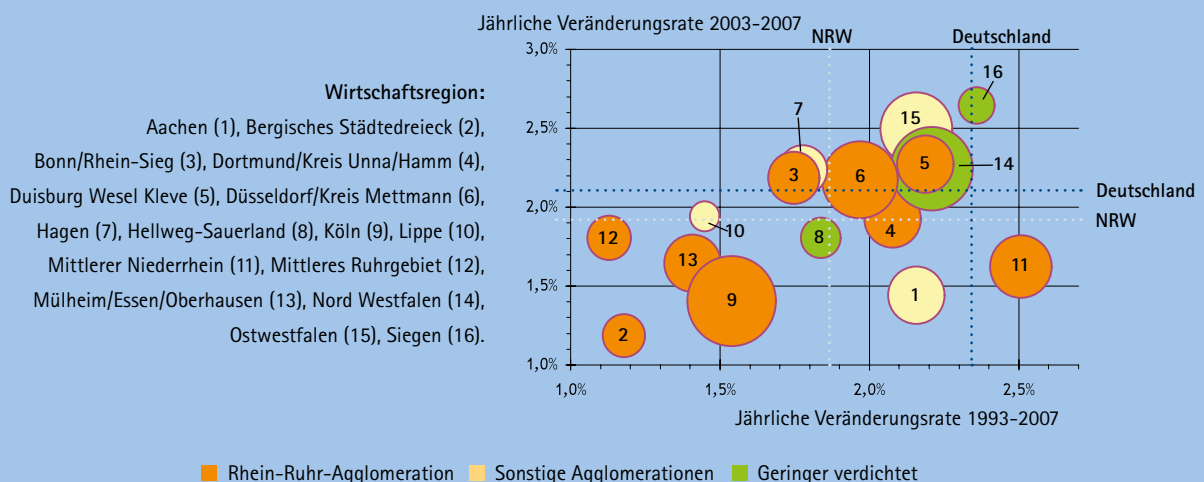
Abb. 3: Jährliche Veränderung des Bruttoinlandsprodukts Deutschland und NRW



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

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

Abb. 4: Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts in den Wirtschaftsregionen





Die wirtschaftliche Leistung wächst in den Verdichtungsräumen NRW nicht so schnell wie außerhalb.

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

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

– Erwerbstätigen-Produktivität –

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

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

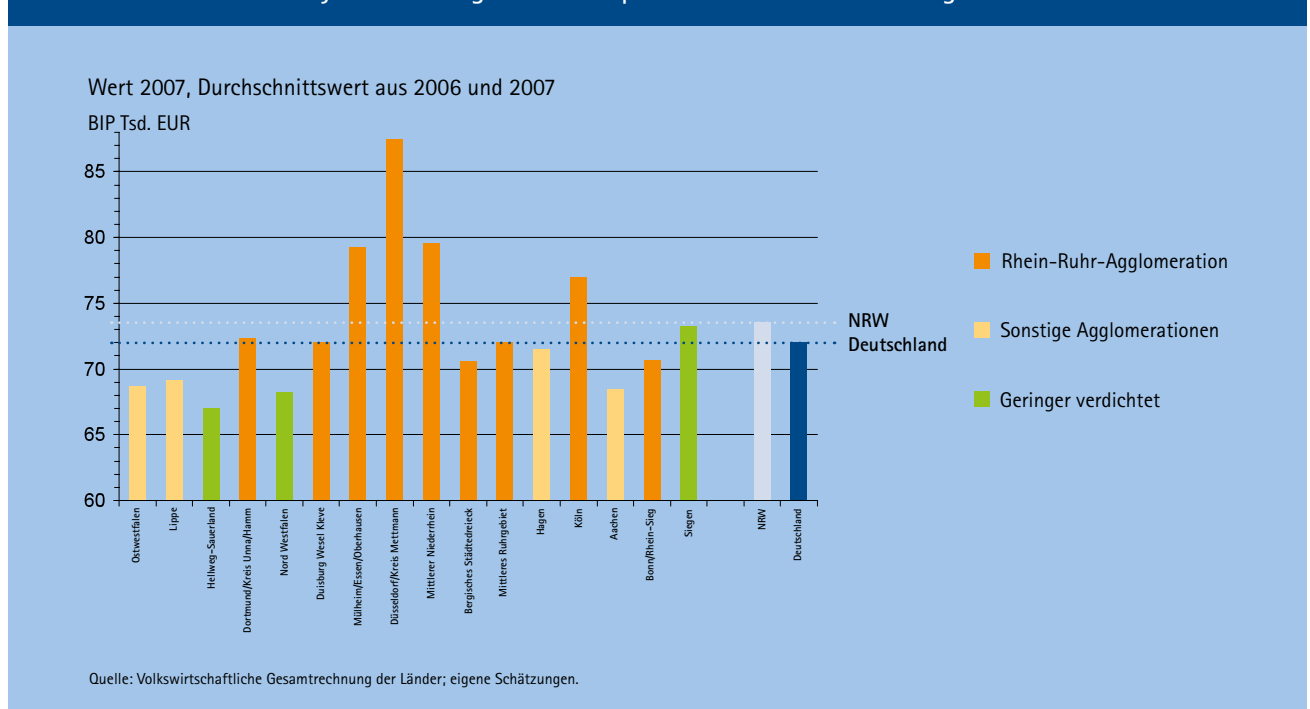
Allerdings ist in den letzten Jahren die statistische Definition der Erwerbstätigkeit wesentlich ausgedehnt worden. Seit der Anpassung an das Europäische System der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung (ESVG), werden auch geringfügig Beschäftigte als Erwerbstätige erfasst. Zugleich hat der Umfang der Teilzeit-Beschäftigung erheblich zugenommen, so dass die reine Zahl der Erwerbstätigen immer weniger als Indikator für den tatsächlichen Umfang der Erwerbstätigkeit und das Arbeitsvolumen einer Region geeignet ist.

Als Bezugsgröße werden deshalb im Folgenden die Vollzeit-Äquivalente der Erwerbstätigen verwendet, bei denen ein Teilzeit-Erwerbstätiger lediglich mit dem Umfang seiner Arbeitszeit in die Berechnung eingeht.

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

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

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



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

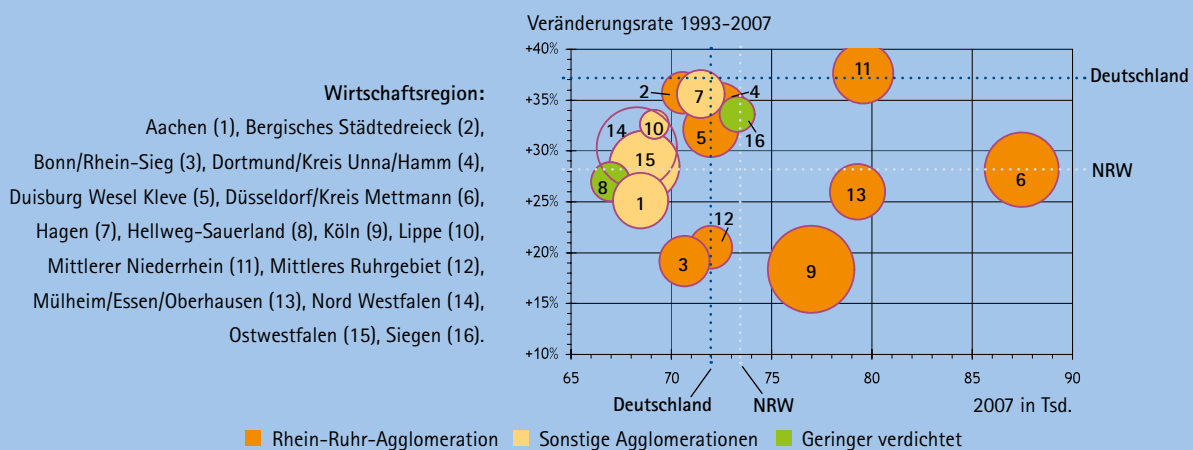
Die Entwicklung der Erwerbstätigen-Produktivität ist wegen der vergleichs-weise geringen Veränderung der Erwerbstätigkeit, gemessen in Vollzeitäquivalen-ten, weitgehend parallel zum Wachstum des BIP verlaufen. In Nordrhein-Westfa-len ist die Pro-Kopf-Leistung von 1993 bis 2007 mit plus 27,9 Prozent eindeutig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

II. Der Arbeitsmarkt – Erwerbstätigkeit –

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

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

Abb. 6: Entwicklung der Produktivität je Erwerbstätigen-Vollzeitäquivalent



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

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

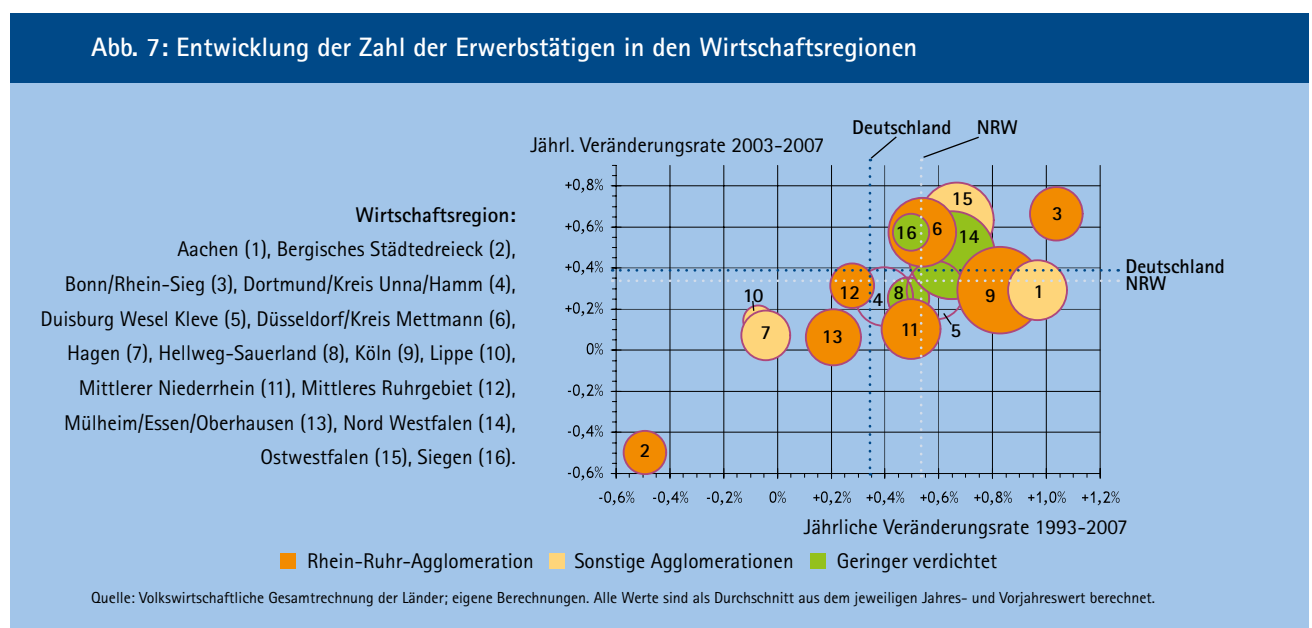
¹ Gemessen in Vollzeit-Äquivalenten ist die Erwerbstätigkeit in NRW allerdings leicht gesunken (minus 1,0 Prozent). Im Bundesdurchschnitt beträgt der Rückgang sogar minus 2,8 Prozent.

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

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

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

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



– Arbeitslosigkeit –

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

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

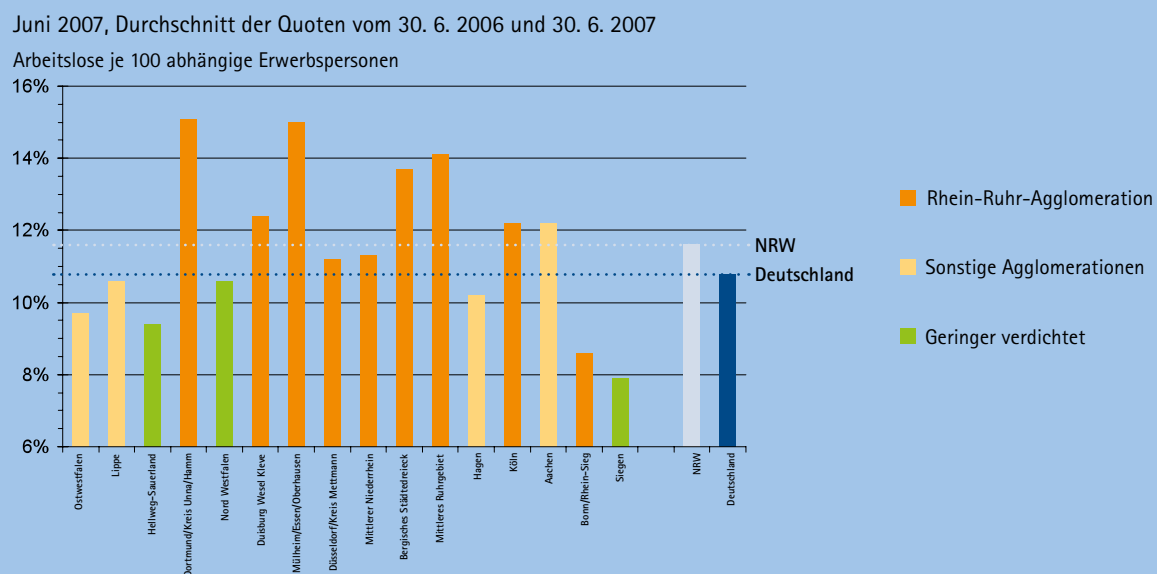
Obwohl die Erwerbstätigkeit eine relativ günstige Entwicklung nahm, hat NRW aktuell eine Arbeitslosenquote, die im Vergleich zum Bundesdurchschnitt hoch ist. Bis auf Bremen liegen alle westdeutschen Länder unter dem NRW-Wert von 10,5 Prozent.¹ Im Zeitraum 1993 bis 2007 hat sich die Arbeitslosigkeit spiegelbildlich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

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

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

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

Abb. 8: Arbeitslosenquote in den Wirtschaftsregionen



Quelle: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder; eigene Schätzungen.

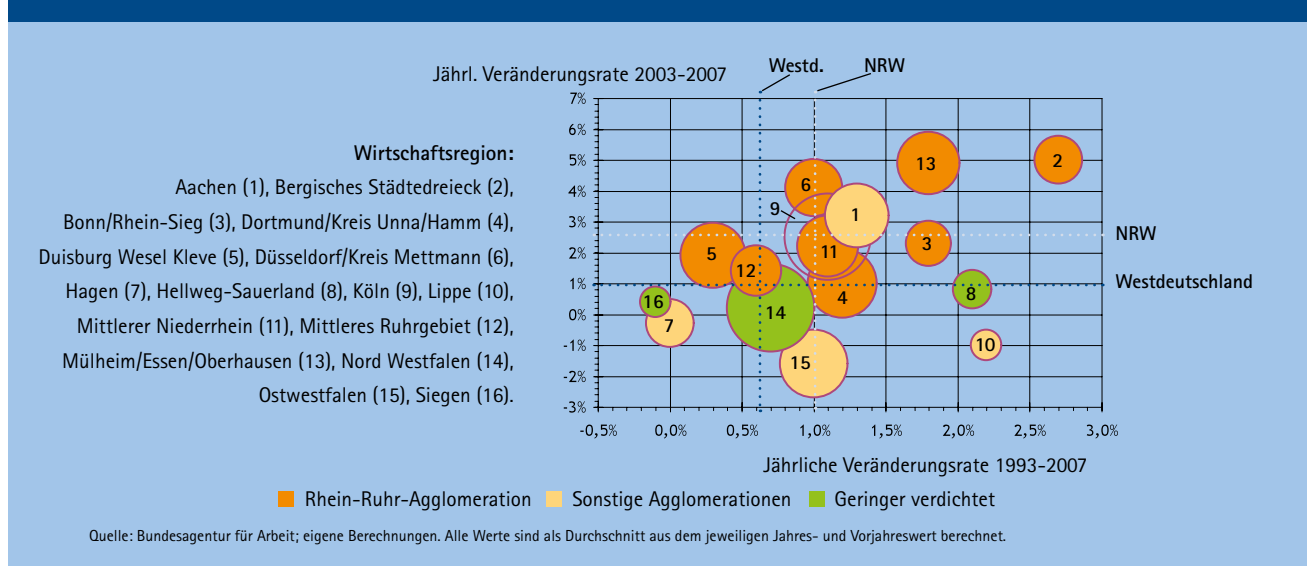


NRWs Arbeitslosenquote ist im Vergleich zum Bundesdurchschnitt hoch.

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

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

Abb. 9: Entwicklung der Arbeitslosenquote in den Wirtschaftsregionen



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

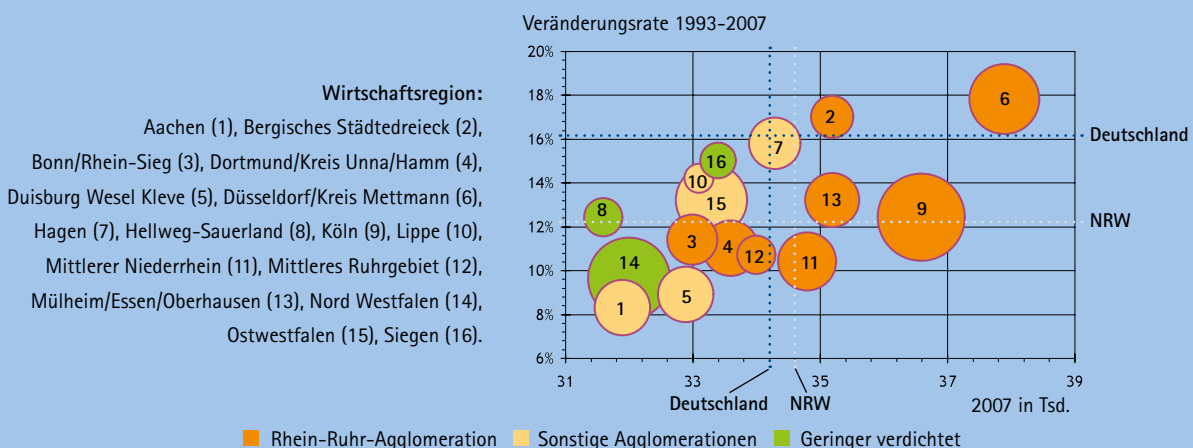
Beobachtungen, wie in Siegen und im Bergischen Städtedreieck, könnten vermuten lassen, dass es zwischen dem Niveau der Arbeitslosigkeit einerseits und ihrer langfristigen Veränderung andererseits einen engen Zusammenhang gibt. Das ist aber in der Mehrzahl der Wirtschaftsregionen nicht erkennbar. Bonn/Rhein-Sieg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

III. Die Arbeits- und Lohnstückkosten – Arbeitskosten –

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

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

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



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



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

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

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

– Lohnstückkosten –

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

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

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

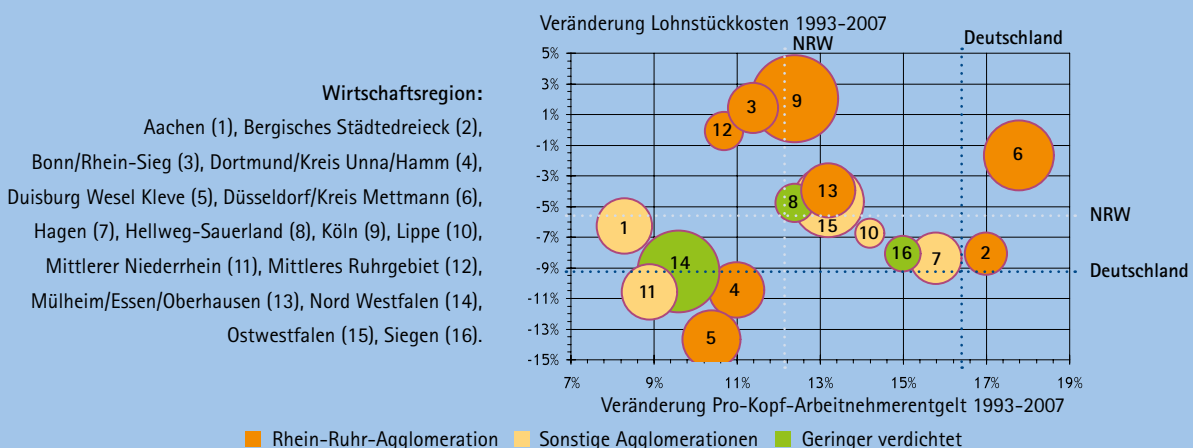
Seit Mitte der 90er Jahre sind die Lohnstückkosten in Deutschland kontinuierlich gesunken. Die Wettbewerbsposition hat sich also im letzten Jahrzehnt stetig verbessert. Günstiger geworden ist das Verhältnis von Produktivität und Arbeitskosten insbesondere in den letzten Jahren. In Nordrhein-Westfalen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

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

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

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

Abb. 11: Entwicklung des Arbeitsentgelts und der Lohnstückkosten



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