



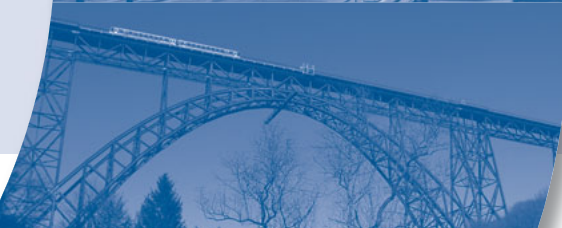
Initiative
Rheinland



Verkehr. Bildung. Forschung. Stadtentwicklung.



Wirtschaftspolitische Agenda der IHK-Initiative Rheinland





IHK Aachen
Theaterstraße 6–10
52062 Aachen
+49 241 4460-0
www.aachen-ihk.de

IHK Bonn/Rhein-Sieg
Bonner Talweg 17
53113 Bonn
+49 228 2284-0
www.ihk-bonn.de

Niederrheinische IHK
Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg
Mercatorstraße 22–24
47051 Duisburg
+49 203 2821-0
www.ihk-niederrhein.de

IHK Düsseldorf
Ernst-Schneider-Platz 1
40212 Düsseldorf
+49 211 3557-0
www.duesseldorf.ihk.de

IHK Köln
Unter Sachsenhausen 10–26
50667 Köln
+49 221 1640-0
www.ihk-koeln.de

IHK Mittlerer Niederrhein
Nordwall 39
47798 Krefeld
+49 2151 635-0
www.mittlerer-niederrhein.ihk.de

IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid
Heinrich-Kamp-Platz 2
42103 Wuppertal
+49 202 2490-0
www.wuppertal.ihk24.de

März 2017

Verantwortliche IHK:

IHK Köln
Unter Sachsenhausen 10–26
50667 Köln
+49 221 1640-0
www.ihk-koeln.de

Autor:

Lothar Schmitz, Daniela Scherhag-Godlinski

Gestaltung:

ROTHER'S BÜRO. Hendric Rother
www.facebook.com/Rothersbuero

Fotos: fotolia

Vorwort

Das Rheinland ist ein starker Wirtschaftsstandort in Deutschland und Europa; produktiv, innovativ und mit hoher Lebensqualität. Mit 8,6 Millionen Einwohnern ist das Rheinland die bevölkerungsreichste Metropolregion der Bundesrepublik und mit 700 Einwohnern je Quadratkilometer ist es auch eine der am dichtesten besiedelten. Bis zum Jahr 2025 kann das Rheinland mit einem leichten Bevölkerungswachstum rechnen. Auch beim Bruttoinlandsprodukt nimmt das Rheinland mit über 330 Milliarden Euro im Vergleich mit deutschen Metropolregionen eine Spitzenposition ein.

Damit die Wirtschaft ihre Leistungsfähigkeit erhalten kann, kommt es mehr denn je auf exzellente Standortbedingungen an. Die IHK-Initiative Rheinland, das Netzwerk der Industrie- und Handelskammern Aachen, Bonn/Rhein-Sieg, Düsseldorf, Köln, Mittlerer Niederrhein, Wuppertal-Solingen-Remscheid und der Niederrheinischen IHK Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg, sieht auf mindestens vier Politikfeldern aktuellen Handlungsbedarf. Dies sind:

- Verkehr und Infrastruktur
- Bildung und Fachkräftesicherung
- Forschung und Innovation
- Stadtentwicklung und Mobilität

Um der Stimme der Wirtschaft Gehör zu verschaffen, hat die IHK-Initiative die vorliegende Agenda erarbeitet. Sie ist geleitet von der Überzeugung, dass das Rheinland das Potenzial hat, auch im globalen Wettbewerb der Regionen zu bestehen. Aber auch von der Sorge, dass in Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit die Bereitschaft nachlassen könnte, dieses Potenzial auch auszuschöpfen und das Rheinland damit zukunftsfest zu machen.

**Das Rheinland:
Größte Wirtschaftskraft unter den Metropolregionen
Deutschlands**

**Aktueller Handlungsbedarf bei Verkehr, Bildung,
Forschung, Stadtentwicklung**

Im globalen Wettbewerb der Regionen bestehen



Michael F. Bayer

Hauptgeschäftsführer IHK Aachen



Dr. Hubertus Hille

Hauptgeschäftsführer IHK Bonn/Rhein-Sieg



Dr. Stefan Dietzfelbinger

Hauptgeschäftsführer Niederrheinische IHK Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg



Gregor Berghausen

Hauptgeschäftsführer IHK Düsseldorf



Ulf Reichardt

Hauptgeschäftsführer IHK Köln



Jürgen Steinmetz

Hauptgeschäftsführer IHK Mittlerer Niederrhein



Michael Wenge

Hauptgeschäftsführer IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid

Der Stand der Dinge

Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist zentral für die Wettbewerbsfähigkeit des Rheinlands im nationalen und internationalen Wettbewerb. Die schnelle, flexible und kostengünstige Mobilität von Gütern und Personen ist Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum und die Sicherung des Wirtschaftsstandorts Rheinland.

Das Rheinland bezieht seine wesentliche Anziehungskraft für Menschen und Unternehmen aus seiner zentralen Lage und Erreichbarkeit in Deutschland und Europa und seiner infrastrukturellen Ausstattung – zwei Standortfaktoren von enormer Bedeutung. Im Grunde bildet das Rheinland genau den Schnittpunkt transeuropäischer Transport- und Logistikkorridore in Nord-Süd- (Rhein-Alpen) und Ost-West-Richtung (Nordsee-Ostsee). Auf Grund seiner vielen starken Unternehmen ist das Rheinland zudem Ausgangs- und Endpunkt starken Quell- und Zielverkehrs.

Die Prognosen zeigen: Die Güterverkehrsleistung im Rheinland wird bis 2030 um rund 40 Prozent steigen, und damit werden auch die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur zunehmen.

Wachsende Verkehrsströme

Das Rheinland ist aufgrund seiner Lage von den wachsenden Warenströmen besonders betroffen. Eine große Rolle spielt hier der Hinterlandverkehr aus den Seehäfen Zeebrügge, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen („ZARA“) sowie die zunehmenden Verkehrsströme auf den europäischen Ost-West-Magistralen.

Die Transitgüterverkehrsleistung wird in den nächsten Jahren überproportional zunehmen – allein auf der Straße steigt sie bis 2030 um rund 50 Prozent. Die Straße wird damit auch zukünftig eindeutig die Hauptlast des Güterverkehrs tragen. Allerdings ist auch in der Binnenschifffahrt und im Eisenbahnverkehr mit Zuwachs zu rechnen. Die Güterverkehrsleistung auf der Schiene wird beispielsweise bis 2030 um rund 40 Prozent steigen. Fast ein Drittel des Zuwachses entfällt auf den Transit.

Verkehr im Rheinland – Zahlen

Passagiere an den Flughäfen Düsseldorf, Köln, Weeze pro Jahr:	33,8 Millionen
Jährlicher Güterumschlag in den Häfen:	60,8 Millionen Tonnen
DB-Hochgeschwindigkeitsstrecke:	683 Kilometer
Autobahnen:	1.130 Kilometer
Wachstum der Güterverkehrsleistung im Rheinland bis 2030:	+ 40 Prozent
Wachstum der Güterverkehrsleistung auf der Straße:	+ 45 Prozent
Wachstum der Güterverkehrsleistung auf der Schiene:	+ 40 Prozent
Wachstum der Güterverkehrsleistung auf den Wasserstraßen:	+ 25 Prozent

Quellen: IIR (2016): Auf dem Weg zur Metropolregion, Verkehrsleitbild Rheinland 2016

Die Verkehrsinfrastruktur ist nicht mitgewachsen

Das prognostizierte Wachstum stellt die Verkehrsinfrastruktur der Region vor große Herausforderungen. Doch die über viele Jahre unzureichenden Investitionen in die Instandhaltung sowie den Neu- und Ausbau von Straßen, Schienen und Wasserstraßen schwächen den Wirtschaftsstandort Rheinland nachhaltig. Die Investitionen von Bund und Land reichen seit Jahren weder zur Erhaltung der Bestandsnetze noch zur Beseitigung der dringendsten Engpässe aus. Staus und regelmäßige Verspätungen im Schienenverkehr belegen, dass die Schieneninfrastruktur ebenso ihre Kapazitätsgrenze erreicht und vielfach auch überschritten hat. Allein die Wasserstraßen verfügen noch über freie Kapazitäten, allerdings sorgen infrastrukturelle Hemmnisse dafür, dass sie ihre volle Wirkung nicht entfalten können.

Besonders vernachlässigt: Brücken

Besonders deutlich werden die Folgen der unterlassenen Instandhaltung an zahlreichen Autobahn- und Bundesstraßenbrücken. Alleine der Erhaltungs- und Nachholbedarf der Bundesverkehrswege seit 2012 beträgt jährlich drei Mrd. Euro zusätzlich. Berücksichtigt man die Ausbaupläne des Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, summieren sich die von 2012 bis 2018 fehlenden Finanzmittel für Bundesverkehrswege bereits auf eine Finanzierungslücke von 37 Mrd. Euro.

Die Agenda

Für die Wirtschaft im Rheinland ist es von großem Interesse, dass die Verkehrsinfrastruktur als eine zentrale Säule der Wettbewerbsfähigkeit und damit als Garant für unseren Wohlstand in einem voll funktionsfähigen Zustand erhalten sowie sach- und bedarfsgerecht ausgebaut wird. Besonders wichtig für das Rheinland: Brücken sanieren!

Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 sollen für die Zukunft Mittel bedarfsgerecht zur Verfügung gestellt werden. Vordringlichste Aufgabe ist es die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen im Rheinland zügig zu realisieren. Verwaltung, Politik und Wirtschaft sind aufgerufen gemeinsam auf Land und Bund einzuwirken.

Mit einem Gesamtvolumen von rund 13,8 Mrd. Euro für NRW schafft der Bundesverkehrswegeplan 2030 die Voraussetzungen, um den Verfall der Infrastruktur zu stoppen. Nun müssen die Projekte auch zügig geplant und umgesetzt werden.

Zudem ist es erforderlich, die Planung von Verkehrsinfrastruktur zu beschleunigen. Für Ersatzbaumaßnahmen sollte schnell ein vereinfachtes Planungsrecht auf Bundesebene geschaffen werden.

Die neu zu gründende Bundesinfrastrukturgesellschaft und der Landesbetrieb Straßen NRW müssen mit den erforderlichen Personalressourcen ausgestattet werden. Die notwendige Aufgabenzuordnung hat so zu erfolgen, dass die erforderlichen Planungen und die Umsetzung nach regionaler Bedeutsamkeit erfolgen können, Netzschlüsse entstehen und das verkehrliche Gesamtsystem bestmöglich weiterentwickelt wird.

Ein weiterer zentraler Aspekt: Das Baustellenmanagement muss ausgeweitet werden. Denn die Zahl der Baustellen wird zwangsläufig zunehmen. Deshalb muss das Baustellenmanagement deutlich effizienter werden. Vorbilder könnten das Duisburger oder Kölner Modell sein. Darüber hinaus gilt es, Akzeptanz bei Bevölkerung und Unternehmen für die Unannehmlichkeiten zu schaffen, die in der Bauzeit auftreten werden.

Es gilt, den Verkehrsträger Wasser zu stärken. Denn die Wasserstraßen könnten weit mehr als bisher zu einer Entlastung der Straßen und des Schienensystems beitragen. Dazu ist es erforderlich, die Binnenhäfen zu erhalten und zu stärken, Hafenvorranggebiete auszuweisen und die Fahrwasserhältnisse zu verbessern.

Gleichzeitig müssen die Kapazitäten zur verstärkten Nutzung des Verkehrsträgers Schiene entsprechend erweitert werden. Denn die aus Sicht der Wirtschaft dringendsten Projekte kommen derzeit zwar zum Teil gut voran, könnten aber noch etwas an Fahrt gewinnen (Betuwe Linie, Rhein-Ruhr-Express, zweigleisiger Ausbau der Rhein-Sieg-Strecke, Ertüchtigung des Aachener Schienekorridors durch ein Drei-Gleis-Trassenäquivalent zwischen Aachen und Düren, eine zusätzliche leistungsfähige Schienenverbindung zwischen ZARA Häfen, Ruhrgebiet und dem Rheinland).

Erforderlich ist außerdem ein Lkw-Routenkonzept für das Rheinland. Ein Lkw-Vorrang-Routennetz könnte entscheidend zur Verbesserung der verkehrlichen Situation in den Ballungszentren beitragen.

Funktionsfähige Infrastruktur erhalten/wiederherstellen

Bundes- und Landesprojekte zügig umsetzen

Planung und Umsetzung beschleunigen

Planungsrecht vereinfachen

Planungskapazitäten bereitstellen

Baustellenmanagement ausweiten

Verkehrsträger Wasser stärken

Verkehrsträger Schiene stärken

Lkw-Routenkonzept

Der Stand der Dinge

Bildung ist die Basis für Innovation

Bildung ist eine elementare Voraussetzung für Entwicklung und Innovation. Das im Rheinland vorhandene Wissen und die Qualifikation der Beschäftigten sind die Basis dafür, dass die Unternehmen Erfolg haben und damit die Region voranbringen. Die Wirtschaft braucht exzellente Fachkräfte – und zwar auf allen Ebenen. Das heißt: solche mit Hochschulbildung ebenso wie solche, die auf dem Weg einer dualen Ausbildung das Rüstzeug für eine qualifizierte Tätigkeit in den Betrieben erwerben und über die berufliche Fortbildung als exzellente Fachkräfte das Rheinland stärken.

Zunehmende Fachkräftengpässe

Auch wenn das Rheinland eine Region mit Bevölkerungszunahme ist: Auch hier wird es in einigen Teilregionen zu Fachkräftengpässen in einzelnen Branchen und Berufsgruppen kommen. Dieser Trend wird sich in den kommenden Jahren verschärfen.

Ausbildung als Schlüssel zum eigenen Fachkräftenachwuchs

In Zeiten des zunehmenden Fachkräftemangels spielt für viele Unternehmen Ausbildung eine immer wichtigere Rolle. Sie ist nach wie vor der beste Weg, um die benötigten Fachkräfte gleich selbst, von Anfang an und gründlich auszubilden und ans Unternehmen zu binden. Doch das System der beruflichen Bildung ist einem nachhaltigen Wandel unterworfen. Auch im Rheinland geht die Zahl der Schulabgänger aus demografischen Gründen deutlich zurück, wenn auch regional sehr unterschiedlich. Gleichzeitig steigt die Anzahl der Studienanfänger stark an. Infolgedessen bleiben immer mehr Ausbildungsplätze bei den Unternehmen unbesetzt. Was ebenfalls zunimmt: die Anzahl an Jugendlichen, die auf dem Weg in die Berufsausbildung und auch während der Ausbildung unterstützungsbedürftig sind. Auf der anderen Seite ergeben sich durch die Zuwanderung neue Chancen, im Rahmen des Integrationsprozesses Potenziale für die berufliche Aus- und Weiterbildung zu erschließen.

Firmen müssen mehr dafür tun, Azubis zu gewinnen

In jedem Fall hat dieser Wandel auch Folgen für die Unternehmen: Sie müssen deutlich mehr tun als bisher, um Schulabgänger als Auszubildende zu gewinnen und die Ausbildungsverhältnisse zu einem Erfolg zu führen. Damit einher geht die Herausforderung als attraktiver Arbeitgeber Fachkräfte langfristig an das Unternehmen zu binden.

Bildung im Rheinland – Zahlen

Schulabgänger allgemeinbildender Schulen (2014):	ohne Abschluss	5,3 Prozent
	mit Allgemeiner Hochschulreife	39,3 Prozent
Anteil an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (2015):	Auszubildende	4,1 Prozent
	mit Berufschulabschluss	56,8 Prozent
	Akademiker	13,6 Prozent
	ohne Abschluss	15,6 Prozent
Anzahl der abgeschlossenen Ausbildungsverträge der IHKs im Rheinland		
davon kaufmännisch	2016	55.076
	2015	49.247
davon industriell-technisch	2016	26.727
	2015	26.996

Quelle: IIR (2016): Das Rheinland in Zahlen, eigene Erhebungen.

Die Agenda

Die Mehrzahl der Unternehmen im Rheinland möchte ihre Ausbildungsbereitschaft nachhaltig aufrechterhalten, viele ihre Ausbildungsangebote sogar ausweiten. Insbesondere für kleine Unternehmen wird die Ausbildung jedoch immer schwieriger. Vielfach finden die Unternehmen keine Bewerber mehr, oder die Bewerberprofile sind nicht mit den Anforderungen des Ausbildungsberufes in Einklang zu bringen.

Deshalb gehört auf die Agenda, weiter an der Steigerung der Attraktivität der dualen Ausbildung in der Wahrnehmung von Jugendlichen und Eltern zu arbeiten, um die duale Ausbildung gegen den zunehmenden Trend zum Studium zu behaupten.

Zudem müssen die auch weiterhin bestehenden Defizite in der Ausbildungsreife vieler Schulabgänger vermindert werden. Dazu gilt es, das System „Kein Abschluss ohne Anschluss“ fortzuführen, auch an den Schulen mit Sekundarstufe II, konsequent umzusetzen und dabei die Strukturen ausreichend zu finanzieren. Der Politik muss es gelingen, das Thema Berufsorientierung und ökonomische Bildung nachhaltig in die Schulstrukturen aller Schulformen zu integrieren.

Schulische und betriebliche Ausbildungsangebote in den Regionen müssen deutlich besser aufeinander abgestimmt werden. Ziel muss ein möglichst flächendeckendes, ortsnahes Berufsschulangebot sein, um die Ausbildungsbereitschaft der Firmen zu unterstützen.

Es ist erforderlich, die verschiedenen Bildungssysteme durchlässiger zu gestalten. So sollte Absolventen einer Ausbildungsabschlussprüfung die Zulassung zum Studium erleichtert werden, Absolventen einer Fortbildung zu Fachwirten oder Industriemeistern sollten zum Masterstudium zugelassen werden. Umgekehrt gilt: Studierende ohne Abschluss benötigen einen einfacheren Zugang zu beruflichen Aus- und Fortbildungsabschlüssen.

Außerdem muss die berufliche Weiterbildung als zentrales Element der Fachkräftesicherung ausgebaut werden – auch im Hinblick auf die Herausforderungen durch Arbeit 4.0. Es gilt nun, die unterschiedlichen Aktivitäten der Ministerien bei der Vereinbarkeit von Familie, Pflege und Beruf, Integration sowie Inklusion und altersgerechtem Arbeiten so zu verzahnen, dass auch kleine und mittlere Betriebe entsprechende Angebote im Rahmen ihrer Fachkräftesicherung ohne weiteres nutzen können. Dazu sind vor allem niederschwellige Beratungs- und Förderbedingungen erforderlich.

Des Weiteren bedarf es einer niederschweligen Qualifizierung zur Integration in den Ausbildungs- und Arbeitsmarkt. Maßnahmen, die jungen Erwachsenen ohne Berufsabschluss sowie gezielt jungen Zugewanderten eine Perspektive eröffnen, müssen ausgebaut werden.

Die Digitalisierung aller Bereiche von Wirtschaft und Gesellschaft ermöglicht auch Impulse in der beruflichen Aus- und Weiterbildung. Neue Lernformen und -methoden eröffnen immer größeren Bevölkerungsgruppen den Zugang zur beruflichen Aus- und Weiterbildung, außerdem bieten sie die Chance für eine bessere Lerninfrastruktur in ländlichen Regionen.

Interesse an beruflicher Aus- und Weiterbildung steigern

Defizite in der Ausbildungsreife vermindern – gute Berufsorientierung sicherstellen

Flächendeckendes, ortsnahes Berufsschulangebot

Bildungssysteme durchlässiger gestalten

Berufliche Weiterbildung als zentrales Element der Fachkräftesicherung

Integration in den Ausbildungs- und Arbeitsmarkt

Digitalisierung als Herausforderung und Chance für die Aus- und Weiterbildung nutzen

Der Stand der Dinge

Eine der höchsten Forschungsdichten weltweit

Das Rheinland verfügt über eine besondere Forschungsdichte. Die Anzahl und Qualität staatlicher und privater Lehr- und Forschungseinrichtungen macht es zu einer der forschungsstärksten Regionen in Deutschland. Das zeigt sich auch bei den Studierendenzahlen. Über 44 Prozent der landesweit rund 760.000 eingeschriebenen Studierenden sind an einer Hochschule im Rheinland immatrikuliert. Zusätzliches Potenzial entsteht durch die drei Zentren der Helmholtz-Gemeinschaft – dem Forschungszentrum Jülich, dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und dem Deutschen Zentrum für Neurodegenerative Erkrankungen (DZNE) – sowie durch zahlreiche Fraunhofer-Institute, Max-Planck-Institute, Institute der Leibniz-Gemeinschaft und viele kleinere Forschungseinrichtungen.

Hohe Ausgaben für Forschung und Entwicklung

Im Mittel der vergangenen Jahre liegen die Ausgaben für Forschung und Entwicklung, gemessen am Bruttoinlandsprodukt, im Rheinland deutlich über dem Durchschnittswert für Nordrhein-Westfalen. Auch beim Förder-Ranking der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) erweist sich das Rheinland immer wieder als eine der forschungsstärksten Regionen Deutschlands und belegt eine Spitzenposition bei den Drittmittelaufnahmen. Bei den von der DFG geförderten Sonderforschungsbereichen (SFB) sind die Universitäten im Rheinland ebenfalls führend.

Platz 1 im Ländervergleich

Im Ländervergleich belegt NRW im Jahr 2017 den ersten Platz: Mit einem Anteil von etwa einem Viertel der bundesweit vergebenen SFB nehmen die Universitäten in NRW die Spitzenposition ein. Mehr als 70 Prozent dieser in NRW eingerichteten SFB sind an den Universitäten im Rheinland angesiedelt.

Starke Konzentration industrieller Forschung

Darüber hinaus befindet sich im Rheinland eine starke Konzentration industrieller Forschung. Internationale Großkonzerne haben hier ihre Forschungsabteilungen angesiedelt, und unzählige kleine und mittlere Unternehmen mit ausgeprägten Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten agieren von hier aus für ihre Kunden auf der ganzen Welt.

Forschungsdialog Rheinland

Die Hochschulen im Rheinland stehen für exzellente Lehre und herausragende Forschungs-kompetenz. Sie wollen diese Aspekte stärken und zur Profilbildung dieser Region beitragen. Die Industrie- und Handelskammern wirken als Vertreter der Unternehmen an der Schnittstelle zwischen Wissenschaft, Wirtschaft und Politik und fördern die wirtschaftliche Entwicklung des Rheinlandes. Sie bieten Unterstützung für die Hochschulen seitens der Wirtschaft bei gemeinsamen Interessen. Hochschulen, Forschungseinrichtungen und IHKS fördern intensiv den

Wissens- und Technologietransfer. Die Partner in diesem 2007 ins Leben gerufenen „Forschungsdialog Rheinland“ verstehen sich auch als Interessenvertretung für gemeinsame Themen im Rheinland gegenüber Politik und Gesellschaft.

Die hohe Qualität in der Ausbildung bei überdurchschnittlich hoher Forschungsdichte ist eine hervorragende Basis für Wissenschaftskooperationen sowie für Netzwerke von Wirtschaft und Wissenschaft. Als Grundlage für eine dynamische Innovationskultur bilden diese Netzwerke auch ein attraktives Umfeld für Existenzgründer.

Kooperationen zwischen Wirtschaft und Wissenschaft

Kooperationen zwischen Wirtschaft und Wissenschaft sind essenziell! Für die Wirtschaft, weil Innovation in allen wirtschaftlichen Phasen einer der wichtigsten Erfolgsfaktoren für Unternehmen ist. Sie führt zu neuen Produkten und Dienstleistungen und ist der Schlüssel zum unternehmerischen Erfolg. Die Hochschulen und Forschungseinrichtungen des Rheinlandes wiederum streben eine noch stärkere Zusammenarbeit mit der Wirtschaft an, um die hohe Forschungs- und Innovationsdichte weiter auszubauen und zu vertiefen.

Ziel der Zusammenarbeit im „Forschungsdialog Rheinland“ ist es, die ökonomische, ökologische und soziale Entwicklung der Region zu unterstützen und nachhaltig zu sichern. Die Innovationskraft der Unternehmen im Rheinland soll gefestigt und ausgebaut werden, um langfristig im internationalen Wettbewerb bestehen zu können. Ebenso sollen Kooperationen die Partner aus der Forschung insgesamt und als einzelne Einrichtung stärken und durch eine gemeinsame Leistungssteigerung in der eigenen Zielausrichtung unterstützen.

Forschung im Rheinland – Zahlen

Studierende im Rheinland (WS 16/17)	340.000
Hochschulstandorte im Rheinland	63
Sonderforschungsbereiche an Hochschulen (2017)	Köln (14), Aachen (13), Bonn (12), Düsseldorf (4), Duisburg (4), Wuppertal (1)
Hochschulen	40
Außeruniversitäre Forschungseinrichtungen mit regionaler Bedeutung (2017)	Fraunhofer-Gesellschaft 11 Max-Planck-Gesellschaft 9 Leibniz-Gemeinschaft 5 Johannes-Rau-Forschungsgemeinschaft 9 Akademie der Wissenschaft und Künste 1

Quellen: DFG, Ministerium für Innovation, Wissenschaft und Forschung, eigene Erhebungen

Die Agenda

Innovationen sind der Wachstumstreiber der rheinischen Wirtschaft. Nur über Innovationen können Unternehmen neue Technologietrends setzen, sich von ihren Mitbewerbern abheben, Kosten einsparen und die großen Herausforderungen unserer Zeit – darunter insbesondere auch die digitale Transformation – annehmen. Deshalb muss angesichts des weltweiten Standortwettbewerbs alles dafür getan werden, die Forschungs- und Innovationsstärke der Institutionen und der Unternehmen im Rheinland zu erhalten und auszubauen.

Ziel muss es sein bestmögliche Rahmenbedingungen und Wachstumsvoraussetzungen für die Unternehmen im Rheinland hinsichtlich Infrastruktur, Fachkräften, Förderung und rechtlichen Grundlagen zu schaffen, um die Entwicklung und Umsetzung innovativer Produkte und Dienstleistungen sicherzustellen bzw. weiter zu beschleunigen.

Eine politische Einflussnahme auf die Etablierung bestimmter Technologien führt zu Subventionsstrukturen, welche die Entwicklung von jeweils besseren Technologien in der Zukunft verhindern können. Nur durch eine technologieoffene Förderung können Innovationen gezielt voran getrieben werden.

Dabei gilt es, die knappen Fördermittel so einzusetzen, dass sie die größte Innovationskraft entfalten. Etwa indem für jeden Schritt in der Innovationskette – von der Idee bis zum Markt – ein unbürokratisches, technologieoffenes Förderinstrument für den Mittelstand angeboten wird.

Im Hinblick auf die Herausforderungen der digitalen Transformation müssen die Unternehmen für dieses wichtige Thema sensibilisiert und der enorme Informationsbedarf gedeckt werden. Bei den zahlreichen Aktivitäten zum Thema „Digitalisierung“ kann auch das Know-how vieler Wissenschaftseinrichtungen im Rheinland genutzt werden.

Es empfiehlt sich, den Austausch zwischen Unternehmen und Hochschulen über den „Forschungsdialog Rheinland“ hinaus zu stärken. Der Transfer von Forschungsergebnissen in die Wirtschaft kann weiter optimiert werden.

Für Hochschullehrer sollten Anreize geschaffen werden, sich nicht nur in Forschung und Lehre, sondern auch in weiteren Bereichen zu engagieren. Hierzu zählen beispielsweise der verstärkte Austausch mit kleinen und mittleren Unternehmen sowie die Begleitung technologieorientierter Existenzgründungen.

Erforderlich ist es zudem, in der Grundfinanzierung der Hochschulen mehr Mittel für Gründungen und Transfer bereitzustellen.

Bestmögliche Rahmenbedingungen für Innovationen schaffen

Politische Einflussnahme reduzieren – technologieoffene Förderung priorisieren

Knappe Fördermittel effizient einsetzen

Unternehmen für die Digitalisierung sensibilisieren

Austausch zwischen Unternehmen und Hochschulen stärken

Anreize für Hochschullehrer

Mittel für Gründungen und Transfer erhöhen

Der Stand der Dinge

Steigende Einwohnerzahlen

Im Rheinland werden künftig entgegen dem Landestrend die Einwohnerzahlen insgesamt ansteigen. Ursache sind vor allem Wanderungsgewinne in den Städten Aachen, Bonn, Düsseldorf und Köln.

Mehr Dienstleistungsarbeitsplätze

Auch die Zahl der Arbeitsplätze nimmt zu, vorrangig im Dienstleistungssektor. Hier geht es vor allem um Büroarbeitsplätze, und die befinden sich oft in zentralen städtischen Lagen. Doch nicht nur Büroangestellte müssen diese Orte täglich erreichen, sondern auch Besucher, Kundendienste und Kurier.

Mobilität und Verkehr entscheidend für Unternehmen

Mobilität und Verkehr sind bedeutende Standortfaktoren für Unternehmen und Haushalte. Ziel ist die Sicherung und nachhaltige Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrssysteme. Das Potenzial der Städte mit Blick auf die Alltagsmobilität liegt in der Verknüpfung kurzer Wege, die die unterschiedlichen Orte des Lebensalltags - Wohnung, Arbeitsplatz, Geschäfte, Bildung und Freizeit zusammenführen. Zentrale Zukunftsaufgabe wird künftig neben der Organisation eines stadtverträglichen Verkehrs die Ausweisung von gut erreichbaren, konfliktfreien Wirtschaftsstandorten sein.

Wirtschaft braucht Fläche

Allein der Rückgriff auf Bestand- und Brachflächen wird die Flächenbedarfe der gewerblichen Wirtschaft nicht decken können. Im Rahmen von Erweiterungen und Neuansiedlungen werden Unternehmen auf neue Flächen zurückgreifen müssen. Die Industrie- und Handelskammer NRW hat im Fachbeitrag zum LEP 2025 die Forderungen der Wirtschaft zum Thema Fläche und Planung zusammengestellt. Auch die Industrie- und Handelskammern

im Rheinland haben die Neuaufstellung der Regionalpläne in den Regierungsbezirken Düsseldorf und Köln zum Anlass genommen, sich frühzeitig über die jeweiligen Fachbeiträge Wirtschaft in den Diskussionsprozess einzubringen.

Die meisten Pendler nutzen das Auto

Auch für die zahlreichen Pendlerströme im Rheinland ist das Automobil das beherrschende Verkehrsmittel. Rund zwei Drittel aller Pendler gelangen mit dem Pkw zur Arbeit. Das sind in der Metropolregion Rheinland an jedem Werktag etwa 2,5 Millionen Autopendler.

Fahrrad und ÖPNV gewinnen in rheinischen Großstädten an Bedeutung

Fahrrad und ÖPNV gewinnen leicht an Bedeutung. In den rheinischen Großstädten sind diese beiden Verkehrsträger stärker auf dem Vormarsch. Neben der Sicherstellung eines leistungsfähigen ÖPNVs wird in Großstädten der Ausbau der Fahrradinfrastruktur künftig zu forcieren sein.

Citylogistikkonzepte entwickeln

Der zunehmende Online-Handel lässt im Übrigen den Lieferverkehr weiter zunehmen - ohne dass es Chancen gäbe, diesen durch öffentliche Verkehrsmittel zu ersetzen. Hier könnten intelligente Citylogistikkonzepte zur Bündelung der Lieferverkehre beitragen.

Steigende Verkehrsdichte

Insgesamt lässt sich feststellen, dass im Rheinland die Verkehrsdichte in den Städten weiter steigt. Dabei sind die Verkehrsachsen doppelt belastet: Sie müssen den Pendler- und Freizeitverkehr, lokalen und überregionalen Wirtschaftsverkehr aufnehmen. Zugleich ist der Verkehr von zunehmenden rechtlichen Einschränkungen betroffen. Denn der städtische Verkehr von morgen soll sauber, leise und klimafreundlich sein. Vor allem Luftreinhalte- und Lärmaktionspläne nehmen im Rahmen europäischer Gesetzgebung und sich kontinuierlich verschärfender Grenzwerte zu.

Ohne ÖPNV geht es nicht

Klar ist deshalb: Ohne öffentlichen Personennahverkehr geht es nicht. Der ÖPNV ist eine im Vergleich zum Auto kostengünstige und ökologische Alternative, um die Wohn-, Geschäfts- und Wirtschaftszentren in den Städten des Rheinlands zu erreichen und untereinander zu verbinden. Ohne einen leistungsfähigen ÖPNV können die täglichen Pendlerströme nicht bewältigt werden.

Elektromobilität wird wichtiger

Und nicht zuletzt wird Elektromobilität für den innerstädtischen Verkehr künftig eine größere Rolle einnehmen. Die Vorteile: leise, keine Abgase vor Ort. Es fehlt aber auch im Rheinland noch an einer flächendeckenden Infrastruktur für E-Mobilität.

Stadtentwicklung und Mobilität im Rheinland – Zahlen

Bevölkerung im Rheinland 2015:	8,6 Millionen
Bevölkerungsdichte 2014:	703 Einwohner/qkm (BRD 230 Einwohner/qkm)
Geburten 2014:	76.450 Personen
Natürlicher Saldo 2014:	-1,6 (je Tsd. Einwohner)
Wanderungssaldo:	20,3 (2010 bis 2014 je Tsd. Einwohner)
Wohnfläche je Einwohner 2014:	43,6 qm (BRD: 44,9 qm)
Anteil von 1- und 2-Familienhäusern 2014:	79,1 Prozent
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2015:	3,16 Millionen
Arbeitslosenquote Juni 2016:	7,6 Prozent
Verfügbares Einkommen 2014:	21.432 Euro (BRD: 21.061 Euro)
Anzahl interkommunale Pendler pro Tag:	2,5 Millionen

Quellen: IIR (2016): Das Rheinland in Zahlen, Auf dem Weg zur Metropolregion

Die Agenda

Der weitere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur muss sich künftig stärker am Bedarf, die Verkehrsmittelwahl stärker an den Kosten orientieren.

Voraussetzung für kurze innerstädtische Wege sind intakte Stadtteilzentren, die die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit in sich vereinen. Diese Stadtteilzentren müssen unter dem Leitsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ gestärkt werden. Doch auch die Mittel- und Unterzentren im Umland der Großstädte müssen in ihrer Funktionsvielfalt gestärkt werden. Insgesamt können Regionalpläne einen wichtigen Beitrag leisten, Stadt- und Verkehrsplanung interkommunal besser zu koordinieren.

Standorte für Gewerbe, Industrie und Logistik sollten vorrangig fernab von Wohnsiedlungen und entlang der Verkehrsachsen ausgewiesen werden, da sich so der Wegeaufwand reduzieren und Nutzungskonflikte vermeiden lassen.

Die Finanzierung des ÖPNV muss langfristig gesichert werden, da sich insbesondere der Stadtverkehr ohne den ÖPNV nicht bewältigen lässt.

Auch unter dem Aspekt der Emissionsreduzierung sollte bei verkehrssteuernden Maßnahmen das Ziel gelten, einen möglichst reibungslosen Verkehrsfluss anzustreben. Nutzen und Kosten von Maßnahmen im Zuge von klima-, umwelt- und lärmschutzpolitischen Maßnahmen sind gegeneinander abzuwägen.

Betriebliches Mobilitätsmanagement trägt dazu bei, dass die verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen untereinander vernetzt und effizienter genutzt werden. Dies könnte umweltfreundliche Verkehrsarten stärken und den innerstädtischen Verkehr effizienter machen.

Ein dynamisches, systemübergreifendes Verkehrsmanagement, ähnlich der bereits praktizierten Verkehrslenkung auf Autobahnen, trägt dazu bei, den vorhandenen städtischen Straßenraum intelligenter zu nutzen und den Verkehr flüssiger zu gestalten. Deshalb müssen innerstädtische Verkehrsleitsysteme selbstverständlicher Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur werden.

Der generelle Trend zur Urbanisierung, gesteigerte Mobilitätsbedürfnisse und der zunehmende E-Commerce machen tragfähige Citylogistikkonzepte notwendig, die dem Konsumentenverhalten genauso wie den Forderungen der Luftreinhaltung gerecht werden.

Der ÖPNV muss mit Angeboten wie Car-Sharing, Fahrradmiete, Taxifahrten und Mitfahrervermittlungssysteme kombiniert werden, denn Nahverkehr ist dann besonders attraktiv, wenn er auch individuelle Mobilitätsketten anbietet, die einen Anreiz zum Umstieg vom Auto auf den ÖPNV bieten. Mobilitätsketten sollten digital unterstützt werden im Sinne von „One Ticket to Mobility“.

Ausbau trotz knapper Kassen ermöglichen

Stadt- und Verkehrsplanung Hand-in-Hand

Nutzungskonflikte in Gemengelagen vermeiden

Finanzierung des ÖPNV sichern

Klimaschutz: Verhältnismäßigkeit beachten

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Verkehrsmanagement auch im nachgeordneten Verkehrsnetz

Citylogistikkonzepte vorantreiben

Neue Angebotsformen im ÖPNV

Ausblick

Dem Rheinland geht es gut. Es ist eine attraktive Zuzugsregion, begünstigt von einer äußerst zentralen Lage mit kurzen Wegen im privaten ebenso wie im wirtschaftlichen Verkehr. Die starke Wirtschaftskraft sorgt für Wohlstand und Wachstum, die Geschäftsaussichten der meisten Unternehmen sind sehr gut.

Wirtschaft und Gesellschaft im Rheinland profitieren zudem von dem überdurchschnittlich starken Bildungsangebot, außerdem sorgen ein dichtes Forschungsnetz und zahlreiche Kooperationen von Wissenschaft und Wirtschaft für Innovationen, die wiederum Triebfeder der wirtschaftlichen Entwicklung sind.

Dennoch gibt es akuten Handlungsbedarf auf wichtigen Politikfeldern, damit das Rheinland diese Erfolgsgeschichte weiterschreiben kann. Die Verkehrsinfrastruktur ist in einem schlechten Zustand und sorgt schon seit langem für hohe betriebs- und volkswirtschaftliche Verluste. Ebenso nehmen für viele Unternehmen die Schwierigkeiten zu, geeignete Auszubildende und Fachkräfte zu finden. Auch hier bedarf es der Unterstützung durch die Politik, um neue Potenziale zu erschließen.

Ein weiterer Punkt: Forschung und Innovation. Es zeigt sich, dass die Innovationskraft der Unternehmen von schlagkräftigen Kooperationen mit der Wissenschaft, aber auch von insgesamt bestmöglichen Standortbedingungen abhängt. Hier ist die Politik gefragt, entsprechende Zeichen zu setzen, damit das Rheinland auch künftig noch im nationalen und internationalen Vergleich Spitzenpositionen belegen kann.

Und schließlich: Stadtentwicklung und Mobilität. Bevölkerungs- und Verkehrswachstum – in vielerlei Hinsicht gut für das Rheinland – haben eben auch ihre Herausforderungen. Manche Innenstädte ersticken schon jetzt am motorisierten Individualverkehr, Pendler und Lieferanten stehen zu oft und zu lange im Stau. Intelligente Verkehrs- und Entwicklungskonzepte mit neuen Perspektiven auch für den öffentlichen Personennahverkehr und die Elektromobilität sind gefragter denn je.

Mit der vorliegenden Agenda verdeutlicht die Wirtschaft im Rheinland den Handlungsbedarf. Zugleich ist sie ein Gesprächsangebot an die Politik:

Wir suchen den Dialog, denn nur gemeinsam können wir unser Rheinland so stark halten, wie es derzeit ist!

