



Herwarthstraße 18-20
50672 Köln

Tel: 0221 / 57904-11
Fax: 0221 / 57904-22



Deutscher Gewerkschaftsbund
Region
Köln - Leverkusen - Erft - Berg

Hans-Böckler-Platz 1
50672 Köln

Tel: 0221 / 500032-010
Fax: 0221 / 500032-20

DIE REGION KÖLN ENTWICKELN

ECKPUNKTE FÜR EINE NACHHALTIGE STRUKTURPOLITIK

DIE REGION KÖLN ENTWICKELN

ECKPUNKTE FÜR EINE NACHHALTIGE STRUKTURPOLITIK

I.

Im Oktober 2003 haben ARBEITGEBER KÖLN und die DGB Region Köln der Öffentlichkeit Eckpunkte für eine zukunftsfähige Infrastruktur vorgestellt. Unsere Forderungen stießen auf große Resonanz in der Öffentlichkeit und fanden breite Zustimmung in der Politik. Vor allem Vertreter von SPD und CDU unterstützten in einem Gespräch mit DGB und ARBEITGEBER KÖLN die meisten, der von uns vorgeschlagenen Maßnahmen.

In den Wahlprogrammen zur Kommunalwahl 2004 wie auch in den Beschlüssen von Rat und Verwaltung seit 2004 wurden unsere Vorschläge aufgegriffen und teilweise realisiert. Angesichts dieser wegweisenden Entwicklung haben sich ARBEITGEBER KÖLN und DGB erneut auf wesentliche Vorschläge für eine nachhaltige Strukturpolitik verständigt. Wir wenden uns an die Politiker in Köln, der Region, im Land und im Bund mit der Aufforderung, diese Vorschläge aufzugreifen und umzusetzen.

II.

Eine gut ausgebaute Infrastruktur und wettbewerbsfähige wirtschaftliche Rahmenbedingungen sind elementare Voraussetzungen für regionales Wirtschaftswachstum und für die Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen.

Der globale Wettbewerb, aber auch der Wettbewerb der Regionen untereinander, die allgemeine demographische Entwicklung sowie der Klimawandel stellen auch unsere Region vor neue Herausforderungen. Wir setzen auf eine nachhaltige Entwicklung von Wirtschaft und Arbeitsmarkt und ordnen diese in eine europäische Perspektive ein.

III.

1. Moderne Industriepolitik

Basis der Wertschöpfung bleibt in unserer Region die Industrie. Wir sind der größte Standort für die chemische und die weiterverarbeitende Industrie in Westeuropa, der zweitgrößte Standort des Automobil- und Motorenbaus in Deutschland und einer der größten Standorte für Energieerzeugung im Bundesgebiet. Innovative Produkte und Industrieerzeugnisse stellen neue Anforderungen sowohl an die Qualifikationen der Mitarbeiter als auch an den Standort des Unternehmens. Dem gilt es Rechnung zu tragen, um auch zukünftig eine dynamische Entwicklung des Industriestandorts sicherzustellen. In diesem Rahmen erwarten wir eine verlässliche Genehmigungspraxis für industrielle Anlagen und die industrienahe Infrastruktur.

Für die Ansiedlung bzw. Erweiterung industrieller Anlagen müssen in Köln wie in der Region in ausreichendem Maße Flächen bereit stehen. Im März 2007 standen in Köln 50 ha Gewerbefläche, darunter 13 ha Industriefläche zur Verfügung. Letztere sind schon weitgehend ausgebucht, sodass ein Flächenmangel vorhanden ist. Zusätzliche Industrieflächen von 11 ha sollten bis Ende 2009 zur Verfügung gestellt werden. (WAB, 2007 S. 19). Wir fordern, diesen Ausbau in jedem Falle zu beschleunigen. Gleiches gilt für die Industrieflächen in der Region.

Kein Unternehmen sollte aus Mangel an Fläche auf Investitions- oder Ansiedlungsvorhaben verzichten.

Angesichts der Vernetzungen von Produktion und industriellen Dienstleistungen müssen auch die Technologie- und Gewerbeparks weiter ausgebaut werden.

Bei der Umwandlung von attraktiven Industrieflächen in Gewerbegebiete bzw. Gebiete mit Gewerbe- und Wohnungsbaunutzung fordern wir eine frühzeitige Absprache mit den Arbeitgebern und Gewerkschaften bzw. den betroffenen Unternehmen und ihren Betriebsräten. Insbesondere ist das Branchenforum Industrie in diesen Abstimmungsprozess einzubeziehen.

Das kommunale und regionale Standortmarketing muss weiterhin die Region als Standort für Industrie- und Dienstleistungen gleichermaßen darstellen. Die Corporate Identity für den Industriestandort hat im Rahmen eines wirksamen Strategiekonzeptes einen hohen Stellenwert.

Wir erwarten von der Politik, das Branchenforum Industrie zu verbindlichen Verabredungen über die Weiterentwicklung der Industrie zu nutzen. Das Forum sollte zusätzlich um die Mitglieder des Stadtentwicklungsausschusses und einen Vertreter des regionalen Standortmarketings erweitert werden.

2. Verbesserung der Infrastruktur:

Als Verkehrskreuz europäischer Ost – West und Nord – Süd Verbindungen kommt dem weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur eine entscheidende Bedeutung für die Entwicklung von Wirtschaft und Arbeit zu.

2.1. Mit dem Ausbau von Deutz Tief und der Umgestaltung von Bahnhof und Messe wurden wichtige Weichen für die Verbesserung der Nord – Süd Anbindung auf der Schiene gestellt. Wir erwarten den schnellen Ausbau der ICE Trasse bis zur Steinstrasse. Außerdem erwarten wir von der Landesregierung NRW, Köln ohne Zeitverzug an den Rhein – Ruhr Express anzubinden. Es wird daran festgehalten, dass der Eiserne Rhein – die Anbindung des Güterverkehrs an den Hafen Antwerpen nicht nur vom Ruhrgebiet, sondern auch vom Rheinland aus erfolgen muss.

2.2. Mit 10 Millionen Passagieren hat sich der Flughafen Köln/Bonn im Wettbewerb sehr gut behauptet. Allein 30 Prozent mehr Arbeitsplätze in den vergangenen sechs Jahren sprechen eine deutliche Sprache. Um die wirtschaftliche Entwicklung nicht zu gefährden, begrüßen wir die Verlängerung der Nachtfluggenehmigung durch die Landesregierung bis zum Jahre 2030. So entsteht Planungssicherheit für die Investoren der Logistiksparte, aber auch die in der Region ansässigen Unternehmen bekommen verlässliche Rahmenbedingungen. Die Ergebnisse einer Industrieumfrage haben deutlich gezeigt, dass die Nähe zum Flughafen für die Unternehmen immer wichtiger wird, ebenso wie der Warenan- und -abtransport. Dennoch müssen alle Anstrengungen unternommen werden, um die Lärmemissionen weiter zu begrenzen.

2.3. Der Rat hat den Ausbau des Godorfer Hafens beschlossen und die Bezirksregierung den sofortigen Vollzug angeordnet. Dieses Vorhaben muss nun zügig realisiert werden. In einem intensiven Dialog mit den Anwohnern müssen die politisch Verantwortlichen für eine stärkere Akzeptanz des Vorhabens sorgen. Die bestehenden Häfen müssen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes besser und wirtschaftlicher genutzt werden, um z.B. auch im Bereich

des Niehler Hafens eine Steigerung des Containerumschlags zu ermöglichen. Vor diesem Hintergrund lehnen wir es ab, bestehende Hafенflächen z.B. im Deutzer Hafen umzuwidmen. Vielmehr ist eine ausgewogene und wirtschaftliche Nutzung anzustreben.

2.4. Nach wie vor ist der Erhalt und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur eine Schwachstelle in Köln. Wir begrüßen, dass im Haushalt der Stadt Köln für Verkehrsflächen und Anlagen des ÖPNV Aufwendungen von 265 Mio. Euro im Jahre 2008 vorgesehen sind. Die vorgesehenen Steigerungsraten auf bis zu 292 Mio. Euro im Jahre 2011 sind ebenfalls ein Schritt in die richtige Richtung. Davon stehen rund 50% für den Erhalt und den Unterhalt von Verkehrsflächen und nur 5 Millionen für den Neubau und die Umgestaltung zur Verfügung. Die breite Resonanz auf dieses Thema im Beteiligungsverfahren des Bürgerhaushaltes hat jedoch gezeigt, dass Verkehrsbrennpunkte durch investive Maßnahmen entschärft und der Verkehrsfluss auf den Hauptverkehrsachsen verbessert werden muss. Einseitige politische Eingriffe in die bestehende Verkehrsinfrastruktur gefährden den Bestand und die Wettbewerbsfähigkeit bestehender Industrieunternehmen, da deren Erreichbarkeit durch Straßentrückbaumaßnahmen erschwert wird. Dies liegt weder im Interesse der Wirtschaft noch der betroffenen Arbeitnehmer.

Angesichts der großen Zahl der Baumaßnahmen in Köln - allein das Amt für Straßen und Verkehrstechnik betreut z. Zt. 18.000 Baumaßnahmen - ist ein qualifiziertes Baustellenmanagement und Controlling unverzichtbar. Es ist ein funktionierendes Informationssystem zu schaffen, durch das geplante Baumaßnahmen im Vorfeld erkennbar werden. Ebenso muss ein jeweils aktualisierter Überblick über alle geplanten und laufenden Baumaßnahmen möglich sein. Außerdem ist die Koordination von Baumaßnahmen, die von unterschiedlichen Bauträgern durchgeführt werden (z.B. Rheinenergie, NetCologne usw.), zu optimieren. Dadurch können Beeinträchtigungen für die Wirtschaft vor allem während der Haupteinkaufszeiten minimiert werden.

Weiterhin ist durch ein effizientes Controlling der Baumaßnahmen sicherzustellen, dass die Arbeiten zügig und zeitgerecht durchgeführt bzw. beendet werden.

Gerade zu den Hauptverkehrszeiten im Berufsverkehr muss eine flüssige Verkehrsführung vor allem auf den Haupteinfallstraßen gewährleistet sein. Der Rückbau bisher vierspuriger Einfallstrassen (z.B. Bonner Straße) ist kontraproduktiv. Wir appellieren in diesem Zusammenhang auch daran, den Beschluss zum Rückbau der Bonner Straße auf nur eine Fahrspur im Zuge des Weiterbaus der Nord-Süd-Stadtbahn zu revidieren.

Ebenso bedarf die im Zuge des Baus der Nord-Süd-U-Bahn geplante Querung der Rheinuferstraße durch die Straßenbahn einer verkehrsgerechten Ausführung. Weiterhin sind die neuralgischen Kreuzungspunkte der Militärringstraße mit wichtigen Einfallstraßen (z.B. Dürener Straße, Luxemburger Straße) durch geeignete Maßnahmen nachhaltig zu entzerren. Köln braucht ein funktionierendes und belastbares Verkehrsleitsystem. Eine City-Maut ist keine geeignete Maßnahme.

2.5. Zur Entlastung des Verkehrs in die und in der Innenstadt muss die Nord-Süd U-Bahn zügig fertig gestellt und die Anbindung an den Kölner Süden in Angriff genommen werden. Die Trasse Heumarkt – Aachener Weiher der Ost-West U-Bahn muss im Anschluss daran begonnen werden.

3. Investitionen in Bildungseinrichtungen

3. In der Industrieumfrage 2006 wurde das qualifizierte Arbeitskräftepotenzial von den befragten Unternehmen als wichtigster Standortfaktor ermittelt (WAB 2007, S. 6).

3.1. Die Stadt Köln ist als Schulträger für die Sanierung und das umfassende Angebot an Schulen verantwortlich. Sie muss die von DGB und ARBEITGEBER KÖLN seit langem geforderte Sanierung der städtischen Schulen und Berufsschulen mit Hochdruck vorangetrieben werden. Wir begrüßen, dass durch einen Kraftakt und unter Nutzung von PPP Projekten das Angebot an Plätzen in der offenen Ganztagschule auf 17.500 gesteigert wurde. Damit haben 13 Prozent der Kölner Schüler einen Platz an einer Ganztagschule.

Die verbaute Investitionssumme betrug im Jahre 2007 93 Mio. Euro, davon 50% Landeszuschüsse. Für die kommenden Jahre sind Investitionen von 90 Mio. in 2008 und von jeweils 48 Mio. in den Jahren 2009 und 2010 im Haushalt der Gebäudewirtschaft vorgesehen. Diese müssen zügig verbaut werden.

4. Die Stadt als Wirtschaftsfaktor

4.1. Die steigenden Einnahmen aus der Gewerbesteuer belegen die große Bedeutung einer prosperierenden Wirtschaft für die Kommune. Doch auch die kleineren und mittleren Unternehmen in Handwerk und Dienstleistungen sind ihrerseits auf Aufträge der Stadt und ihrer kommunalen Unternehmen angewiesen. ARBEITGEBER KÖLN und DGB erwarten, dass die kommunalen Unternehmen Aufträge mit Augenmaß vergeben, und auch die regionale Wirtschaft angemessen zum Zug kommt. Die Steigerung der Wertgrenzen für die beschränkte Ausschreibung muss auch von der Kommune in ihrer Vergabepolitik an die regionale Wirtschaft und des Handwerks besonders berücksichtigt werden.

4.2. Für die Stabilität der Beschäftigung in Handwerk und Dienstleistungen wird die Bekämpfung von Scheinselbständigkeit immer wichtiger. Alle Gebietskörperschaften in der Region müssen dem Missbrauch der Niederlassungsfreiheit in der EU durch Unternehmer, die Arbeitskräfte aus Osteuropa in die Scheinselbständigkeit drängen und so zum Lohn- und Sozialdumping beitragen, entschieden bekämpfen. Vor allem die Anmeldung zulassungsfreier Gewerke bedarf einer sorgfältigen, aber auch vorurteilsfreien Prüfung.

4.3. Das Programm der Bundesregierung zur energetischen Gebäudesanierung muss auch in Köln und der Region verstärkt genutzt werden, um den Energieverbrauch zu senken und Arbeitsplätze zu sichern. Für den Wohnungsbau sollten darüber hinaus baureife Grundstücke in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen. Ein städtisches Programm kann den Erwerb der Grundstücke durch die bauwilligen Genossenschaften finanziell erleichtern.

4.4. Seit 2006 arbeitet die Stadt gemeinsam mit der IHK und dem Einzelhandels- und Dienstleistungsverband an einem Einzelhandelskonzept, um der Verödung des Einzelhandels und damit des städtischen Lebens vor allem in den Stadtteilen zu begegnen. Trotz aller Bemühungen wurde die Fläche für den großflächigen Einzelhandel zu Lasten des Einzelhandels in den Stadtteilen weiter gesteigert.

Die geplante Ansiedlung eines Möbelhauses in Ossendorf ist ein Beispiel für den Mangel an gesamtstädtischer Planung in diesem Bereich. ARBEITGEBER KÖLN und DGB fordern, dass das Einzelhandelskonzept beschleunigt und der Einzelhandel in den Stadtteilen gestärkt wird.

Bei der Genehmigungspraxis ist insbesondere bei Zulässigkeit und Größe von Innenstadt relevanten Nebensortimenten in Einkaufszentren und großflächigem Einzelhandel auf der großen Wiese streng zu prüfen, dass die Vorgaben des gemeinsamen Runderlasses* (Einzelhandelserlass) eingehalten werden.

5. Die Region stärken

Die regionale Zusammenarbeit in den Städten und Kreisen der Region Köln/Bonn ist durchaus noch steigerungsfähig.

Gewerkschaften und ARBEITGEBER KÖLN sind unverändert der Auffassung, dass Kirchturmdenken von Städten und Kommunen im Interesse von Bürgern und Wirtschaft dringend zu überwinden ist. Vor diesem Hintergrund sind auch regional übergreifende Kooperationen und gemeinsame Initiativen zum Vorantreiben des Standortmarketings zielgerichteter auf eine am Konsens orientierte Zusammenarbeit auszurichten. Dies ist Voraussetzung, um den notwendigen Konsens für eine europäische Strukturpolitik in der Region unter Einschluss der Förderung der regionalen Infrastruktur zu erreichen.

Köln, im Juni 2008

* Runderlass der Ministerien für Bauen und Verkehr Nr. V A 3/ VBI A 1 –16.21 und für Wirtschaft, Mittelstand und Energie – 323 – 58 - 28 des Landes NRW (Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben; Bauleitung und Genehmigung von Vorhaben)