



SÜDWESTFALEN

STARTET DURCH

STAND: 17.11.2022

VORLAGE ZUM PARLAMENTARISCHEN ABEND

PROJEKTIDEEN:

BILDUNGS- UND FORSCHUNGLANDSCHAFT STÄRKEN
KLIMASCHONENDE MOBILITÄT DER ZUKUNFT FÖRDERN
FACHKRÄFTE DER ZUKUNFT GEWINNEN

PRÄAMBEL

Die **Vollsperrung der Autobahn 45** bei Lüdenscheid hat die Lebensader der Region Südwestfalen durchtrennt. **Die Folgen** sind in allen zentralen Lebensbereichen **unübersehbar**: Unplanbare und signifikant längere Fahrtzeiten durch das tägliche Verkehrschaos in Lüdenscheid und auf den unmittelbaren Ausweichrouten im Volme- und Lennetal lassen Anwohner, Pendler und Anlieger verzweifeln. Die Fachkräfteabwanderung verschärft die Problematik der Unternehmen und des öffentlichen Sektors zusätzlich. Produktionsdrosselungen und Betriebsschließungen drohen. Schulen leiden unter dem Lehrkräftemangel, was zu einem massiven Unterrichtsausfall führt. Krankenhäuser und Pflegedienste müssen ihr Angebot zurückfahren. Händler, Gastronomen und die Tourismusbranche beklagen gravierende Umsatzrückgänge, weil Gäste die Region meiden. Die Anwohner fühlen sich emotional erdrückt und ausgezehrt. Die Lage ist für Lüdenscheid und große Teile der Region Südwestfalen **existenzbedrohend**. Es ist klar, dass die Region nach der Brückensperrung eine andere sein wird als zuvor.

Prioritär kann es nur darum gehen, die **Rahmedetalbrücke schnellstmöglich wiederaufzubauen**. Gleichzeitig müssen aber auch **innovative Zukunftsperspektiven** für die erforderliche Transformation Südwestfalens geschaffen werden – eine **Region, die unverschuldet in eine tiefe Krise geraten ist**. Dazu bedarf es eines umfänglichen Standortsicherungspakets mit wirksamen Maßnahmen, die zum langfristigen Erhalt der Attraktivität des Wirtschafts-, Wohn- und Erholungsstandortes beitragen. Ein **breites südwestfälisches Akteursnetzwerk** mit über 100 Mitwirkenden aus Unternehmen, Hochschulen und Berufskollegs, Kreisen und Kommunen, Wirtschaftsförderungen, Kammern, Gewerkschaften, Verbänden, Verkehrsträgern und Energieversorgern der Region hat in den vergangenen Monaten **Projektideen und politische Forderungen** zur Aufrechterhaltung und Steigerung der Standortqualität erarbeitet. Das breite Bündnis untermauert einen wichtigen Aspekt des südwestfälischen Markenkerns: Südwestfalen ist bekannt als Region des kooperativen Miteinanders. Die Bewältigung der zahlreichen Herausforderungen, vor die sich die Region gestellt sieht, versteht sich als **gemeinsame, regionale Aufgabe, die nur mit Unterstützung von außen gelöst** werden kann. Aus dem Akteursnetzwerk sind **konkrete Projektvorhaben** entstanden, mit deren Umsetzung im Prinzip unverzüglich begonnen werden kann. Die aktuelle Situation erfordert dabei mit Sicherheit eines: Das Denken „out of the box“. Nicht alle Projekte und Maßnahmen werden daher von allen Akteuren gleichermaßen unterstützt. Die nachfolgend aufgeführten Projektideen folgen drei thematischen Leitlinien:

- Bildungs- und Forschungslandschaft stärken
- Klimaschonende Mobilität der Zukunft fördern
- Fachkräfte der Zukunft gewinnen

Ergänzend sind **Maßnahmen** erarbeitet worden, **für die der Weg politisch geebnet werden muss**. Dieses **Standortsicherungspaket** versteht sich als direkte Reaktion auf die Auswirkungen der A45-Sperrung und versucht die dadurch entstandenen Nachteile, die in ihren Wirkungen sowohl räumlich als auch zeitlich über den Korridor der Brückensperrung hinausgehen, für die Region zu kompensieren. Darüber hinaus bedarf es weiterer Projekte und Maßnahmen, die den **Status Südwestfalens als führende Industrieregion in NRW auch in Zukunft** garantieren. Insbesondere bei einem Aufbau einer neuen Energieinfrastruktur wären in Südwestfalen alle Voraussetzungen gegeben, um sich als führende Energieregion zu etablieren. So bieten die Hebung bislang ungenutzter Potenziale und der Ausbau im Bereich der erneuerbaren Energien, etwa durch die Ausweitung der Flächenkulisse für Photovoltaik oder die industrielle Nutzung von Abwärme riesige Chancen, um die regionale Wertschöpfung langfristig und nachhaltig zu steigern. Die genauen energetischen Potenziale und notwendigen Infrastrukturmaßnahmen gilt es zu untersuchen. Ebenso gilt es das Wachstumspotenzial der Region, durch passgenaue Angebote für die Start-up-Szene zu stärken. Ein entsprechender Gründerfonds zur Venture-Capital-Finanzierung kann dabei eine Hebelwirkung auch für private Investoren erzeugen.

Mit Blick auf die Umsetzung der Projekte **braucht Südwestfalen jetzt die Unterstützung aus Bund und Land**. **Jeder Tag Vollsperrung verursacht** nach einer Untersuchung des Verkehrsverbandes Westfalen einen **volkswirtschaftlichen Schaden von einer Million Euro in der Region**.

Projekte	
Bildungs- und Forschungslandschaft stärken	4
Experimentierraum BK: Berufskollegs als Vorreiter für die Transformation der Wirtschaft	5
Lern-Lab Berufliche Bildung: Berufsbildungszentren zu Lernorten der Transformation wandeln	8
Duale Ausbildung in der Region und darüber hinaus stärken	10
Ausbildung und Studium verschränken: Gegenseitige Anerkennung erworbener Kompetenzen forcieren	12
Großforschungsinstitut im Bereich der Sozio-Informatik: Ausbau und Verstetigung von Digitalisierungserfolgen	14
SWF zum Wasserstoffstandort NRW entwickeln - Ansiedlung eines Großforschungsinstituts „Wasserstoff“	17
Sicherung und Weiterentwicklung des Hochschulstandortes Lüdenscheid	20
Ausbau und Attraktivierung des außerschulischen Lernortes „Technikzentrum Südwestfalen“ in Lüdenscheid ...	22
Klimaschonende Mobilität der Zukunft fördern	24
Verlagerung von Transporten auf die Schiene	25
Stärkung des Nahverkehrs – Perspektiven für Pendler und Ausflügler	27
Sonderförderzone Großraum- und Schwertransporte Südwestfalen	30
Fachkräfte der Zukunft gewinnen	33
Kommunikationsallianz A45 bilden und Standort-Image stärken	34
Neue Kreativ-Orte zum Wohnen und Arbeiten	37
Projektbündel: Fachkräftemarketing	39
Politische Forderungen	43
Transformation zur digitalen Lernlandschaft	44
Ausbau und Stärkung der Schieneninfrastruktur	45
Priorisierter Ausbau der Radwegeinfrastruktur	48
Länderübergreifende Ausweisung von Schwertransportrouten	49
Umleitung des überregionalen Schwerlasttransfers	50
Langfristige Infrastrukturplanung für die A45 und Südwestfalen	51
Ausweisung neuer Industrie- und Gewerbeflächen	52
Vereinfachter Zugang zu Fördermöglichkeiten	53

BILDUNGS- UND FORSCHUNGSLANDSCHAFT STÄRKEN

EXPERIMENTIERRAUM BK

BERUFSKOLLEGS ALS VORREITER FÜR DIE TRANSFORMATION DER WIRTSCHAFT

AUSGANGSLAGE

ROLLE DER BERUFSKOLLEGS IN DER BERUFLICHEN BILDUNG UND IN DER REGION

Die Berufskollegs vermitteln sowohl berufliche Bildung mit einem Berufsausbildungsabschluss, z. T. mit zusätzlichen Schulabschlüssen oder auch rein schulische Berufsausbildungsgänge. Zudem ermöglichen sie den Erwerb der allgemeinbildenden Abschlüsse der Sekundarstufe II und der Sekundarstufe I in rein schulischen Bildungsgängen. Die Kreise als Schulträger sind für die sachgerechte Ausstattung der Berufskollegs zuständig, das Land übernimmt die Personalausstattung.

Südwestfalen ist geprägt durch Industriebetriebe des Mittelstandes, die auf die berufliche Ausbildung setzen und ihre Fachkräfte in erster Linie selbst heranziehen. Deshalb ist die Wirtschaft eng verbunden mit den Berufskollegs vor Ort, die einen wichtigen Teil der Ausbildung sichern.

In Südwestfalen gibt es 20 Berufskollegs in öffentlicher Trägerschaft. Doch die Berufskollegs sind deutlich mehr als nur der zweite Lernort im Rahmen der beruflichen Ausbildung. Sie haben eine wichtige Funktion für die Wirtschaft, indem sich dort auch Technologietransfer vollzieht. Neue Technologien kommen über handelnde Personen in der betrieblichen Umsetzung an. Hier kann und soll die Berufsbildung eine Vorreiterrolle spielen. Den Berufskollegs kommt hierbei mit ihrer betriebsübergreifenden Kompetenzvermittlung eine besondere Rolle zu. Deshalb ist es von großer Bedeutung, dass Ausstattung und Inhalte des berufsschulischen Unterrichts auf dem Stand der Technik sind bzw. sogar noch darüber hinausgehen.

ZIELE

HOCHWERTIGE UND ORTSNAHE BERUFSBILDUNG SICHERSTELLEN

Die Bereitstellung eines angemessenen Berufsschulunterrichts im Rahmen der Dualen Ausbildung ist die wesentliche Aufgabe der Berufskollegs. In Südwestfalen ist den Betrieben eine möglichst ortsnahe Beschulung besonders wichtig, weil Ausbildungsplatzbewerber ihre Entscheidung für oder gegen einen Ausbildungsplatz auch vom Ort des Unterrichts abhängig machen. Alle Anstrengungen sind daher zu verstärken, zukünftig in affinen Berufen gemeinsam zu beschulen. Die Digitalisierung mitsamt den Erfahrungen aus der Corona-Krise bietet die Chance dazu, weil sie neue Unterrichtsformen eröffnet hat, die eine Differenzierung innerhalb der Lerngruppen unterstützen. Die inhaltliche Vermittlung wäre so unter Beibehaltung einer regionalen Berufsschulversorgung zu organisieren. Die notwendigen qualitativen Ansprüche wären dabei erreichbar. Eine übergreifende Koordinierung von Berufsschulzeiten, so dass der Zeit- und Mobilitätsaufwand für die Jugendlichen überschaubar bleibt, ist dafür unerlässlich. Die Ortsnähe ist vor allem erforderlich, um die Attraktivität der Berufsbilder in der Breite zu erhalten. Insofern werden durch Distanzunterricht mithilfe des Lernorts Betrieb oder auch unter Einbeziehung der Lehrwerkstätten Lernmöglichkeiten auch für den schulischen Teil gefunden. Ziel ist daher, den rechtlichen Rahmen zu weiten, um hier für eine ganze Region die Möglichkeiten zu erproben, berufliche Fachlichkeit und Ortsnähe in ein optimales Verhältnis zu bringen. Insbesondere ist auf die Klassenfrequenzwerte zu verzichten. Das bedeutet: Keine Bezirks-/Landes-Fachklassenbildung mehr, weitgehende Freiheit in den Berufskollegs vor Ort für die Zusammensetzung der Lerngruppen und Einsatz digitaler Unterrichtsmethoden, auch im Zusammenspiel verschiedener Berufskollegs oder mit Betrieben sowie überbetrieblichen Lehrwerkstätten, so dass, wo immer es fachlich möglich ist, eine Beschulung vor Ort sichergestellt wird, selbstverständlich mit dem Ziel, rechtssichere und erfolgreiche Abschlussprüfungen zu ermöglichen. Insofern ist eine enge Zusammenarbeit mit der Schulaufsicht/Bezirksregierung gewünscht.

LEHRERBERUF FÜR BERUFSKOLLEGS IN SÜDWESTFALEN ATTRAKTIV GESTALTEN

Der Mangel an Lehrkräften ist an fast allen Schulen und in allen Schulformen ein Thema. Gerade an den Berufskollegs jedoch ist er besonders gravierend, da dort insbesondere Fachlehrer für die berufsbezogenen Fächer fehlen, weil diese auch in der Wirtschaft attraktive Arbeitsmöglichkeiten haben. Der Druck wird durch die unterbrochene Mobilität eher noch stärker. Doch gerade die jungen Lehrkräfte und Studienabsolventen haben Werte, die sich in innovativen Berufskollegs besonders gut umsetzen lassen. Die Möglichkeit, im Team Innovationen zu entwickeln, neue Lehr-/Lernmethoden gezielt ausprobieren zu können, digitale Lern- und Lehrmedien einzusetzen und Digitalisierung und Innovation der Wirtschaft aktiv mitzugestalten, kann eine hohe Anziehungskraft ausüben, so dass auch der ländliche Raum in Südwestfalen für die jungen Lehrkräfte an Attraktivität gewinnt. Ein hoher Freiheitsgrad bei der Ausgestaltung vor Ort ist hierfür die beste Voraussetzung.

SÜDWESTFALENS BERUFSKOLLEGS ALS VORREITER IM BILDUNGSSYSTEM NUTZEN

Digitale Inhalte und Prozesse bieten in zunehmendem Maße die Chance, das System der betrieblichen Erstausbildung inhaltlich und organisatorisch zu flexibilisieren und damit attraktiver zu gestalten. Darüber hinaus bieten sie die Möglichkeit, schulische Prozesse und das System Berufskolleg neu zu gestalten. Insofern können die Berufskollegs Entwicklungen vorwegnehmen und erproben, die das gesamte System voranbringen. Dazu muss die Ausstattung der Berufskollegs in Südwestfalen auf das bestmögliche Niveau gehoben werden. Die (fast) erwachsenen Schüler und Schülerinnen lassen sich dabei hervorragend einbinden. Sie kennen einige Prozesse bereits aus ihren Betrieben und können das auf die Schule übertragen. Sie sind nicht mehr unbedingt darauf angewiesen, dass die Eltern den Weg mittragen (können), sondern können in Betrieb oder Schule auf vielfältige Möglichkeiten zurückgreifen. Durch die Nähe zur Wirtschaft sind Lehrer und Lehrerinnen und Schüler und Schülerinnen näher an den innovativen Entwicklungen. So könnten die Berufskollegs in Eigenregie beispielsweise den Unterricht in allgemeinbildenden Fächern berufsübergreifend gestalten, Berufsgruppen im Unterricht zusammenführen, die Zusammenarbeit mit den Hochschulen und Berufsbildungszentren intensivieren, die zeitliche Struktur des Unterrichts anpassen, mit einem „fahrenden Klassenzimmer“ Lehrkräfte zu den Schülern und Schülerinnen bringen und Mitfahrgelegenheiten forcieren. Auch die Fortbildungsmöglichkeiten an den Berufskollegs verbessert werden, indem sie modularisiert und hybrid angeboten werden.

In inhaltlich-didaktischer Hinsicht bieten sich hierdurch völlig neue Möglichkeiten. Unterschiedliche Lerngeschwindigkeiten (asymmetrisches Lernen) werden leichter umsetzbar, so dass die Guten noch besser werden und Schwächere wiederholen können, so oft es notwendig ist. Richtig angewandt, können digitale Lernprozesse damit sogar den inklusiven Unterricht hilfreich flankieren. So können insbesondere kleinere Berufskollegs mit Unterstützung ihrer größeren Partnerschulen auch Unterricht in kleineren Gruppen anbieten und die schulische Seite der Ausbildung ortsnahe umsetzen. Klein bedeutet hier auch: innovativ, beweglich und qualitativ hochwertig.

SÜDWESTFALEN ALS MODELL EINSETZEN

Südwestfalen bietet sich als Raum für dieses Projekt an, weil sich die fünf Kreise im Regierungsbezirk Arnsberg befinden, dem die Zuständigkeit für die Schulen obliegt. So könnte ein regionales Modell als Blaupause für die Entwicklung auf Landesebene entstehen.

MASSNAHMEN

RECHTSRAHMEN FÜR INNOVATION ÖFFNEN

Im Rahmen eines Modellprojekts für Südwestfalen bzw. den Regierungsbezirk Arnsberg muss der Rechtsrahmen, auch über die bisherigen Möglichkeiten von APO-BK und „Flexibilisierungserlass“ hinaus, für die Erfordernisse des ländlichen Raums und die Entwicklung digitaler Lernlandschaften geöffnet werden. Dabei müssen – mindestens für einen begrenzten Zeitraum von fünf Jahren - die Klassenfrequenzrichtwerte abgeschafft und die Entscheidungskompetenzen der Schulleiter und Schulleiterinnen erweitert werden. In diesem Zeitraum haben die Berufskollegs die komplette Vermittlung des Unterrichtsstoffs in allen einschlägigen Berufsbildern allein zu verantworten. Dort, wo dieses inhaltlich nicht möglich ist, werden diese Inhalte über das Mittel des Distanzunterrichts dargestellt. Die Autonomie der einzelnen Berufskollegs sowie deren Zusammenarbeit wird damit gestärkt. So könnten die Inhalte von fachlich ähnlichen Berufsbildern zunächst gemeinsam vor Ort unterrichtet werden, die Differenzierung erfolgt dann z. T. mittels digitaler Lernmedien, die die ortsnahe Schule in Abstimmung mit den Partnerschulen zur Verfügung stellt. Damit wären dann kleinere Lerngruppen wirtschaftlich möglich, gleichzeitig würden die digitalen Möglichkeiten ausgeschöpft, um die Berufskollegs zu stärken.

STÄRKUNG DER SCHULÜBERGREIFENDEN PROJEKTARBEIT

Blockunterricht mit Übernachtungsmöglichkeiten, Mobilitätsangebote (App) und schulübergreifende Koordinierung des Unterrichts können in der aktuellen Situation für die Schülerinnen und Schüler Verbesserungen bringen. Darüber hinaus werden die Berufskollegs der Region bestärkt, gemeinsam Lösungen zu finden.

Von Anfang an müssen die Kompetenzen der Lehrkräfte in das Projekt eingebunden werden. In jedem Kollegium gibt es Vorreiter, die nur zu gern Innovationen selbst entwickeln und vorantreiben möchten. Diese brauchen die Unterstützung und den Rückhalt, hier vorangehen zu dürfen. In gezielt zusammengestellten Projektteams soll erprobt werden, welche Maßnahmen erfolgreich umgesetzt werden können. Gleichzeitig ist es erforderlich, auch alle anderen zu überzeugen. Insofern muss ein Qualifizierungskonzept für alle Lehrkräfte entwickelt werden: Wer benötigt welche Kompetenzen, Unterstützungen oder Ressourcen? Wer kann diese einbringen? Was können die Ausbildungsbetriebe beitragen? Hierfür gilt es – auch zeitliche – Freiräume zu schaffen, so dass die Motivation zum Mitmachen hoch ist. Schulinterne Projektteams erarbeiten für das jeweilige Berufskolleg die notwendigen Schritte, identifizieren Berufsfelder, in denen gestartet werden soll und solche, bei denen zunächst die Schwierigkeiten überwiegen. Schulübergreifende Projektteams zu einzelnen Berufen, Fächern oder Themen ergänzen die Projektorganisation. Insgesamt entsteht so ein südwestfalenweites Netzwerk aus Berufskollegs, Ausbildungsbetrieben, Bezirksregierung und weiteren Beteiligten, die gemeinsam daran arbeiten, das Duale System fit für die nächste Generation zu machen.

AUSSTATTUNG DER BERUFSKOLLEGS ANPASSEN, PERSONELLE RESSOURCEN SCHAFFEN

Die Berufskollegs in Südwestfalen sind in vielen Fällen bereits relativ gut ausgestattet. Dennoch muss für jedes Berufskolleg überprüft werden, wo noch Lücken sind. Eine Vernetzung der Schulen untereinander ist anzustreben. Für die ergänzende Ausstattung in Richtung „Exzellenz“ sind je Berufskolleg zusätzlich zu den bisherigen Förderungen weitere Gelder vorzusehen, die in IT-Infrastruktur, in Ausstattung der Klassen- und Fachräume sowie Lehr-/Lernmedien fließen.

Dazu werden weitere Mittel für die Qualifizierung der Lehrkräfte benötigt. Projektkoordinatoren in den Kreisen sorgen für eine gute Vernetzung der Beteiligten und den regelmäßigen Erfahrungsaustausch, hierfür sollten Lehrkräfte freigestellt werden.

Anmerkung: Diese Projektbeschreibung wurde nicht in Abstimmung mit dem Vertreter der Bezirksregierung Arnsberg verfasst.

LERN-LAB BERUFLICHE BILDUNG

BERUFSBILDUNGSZENTREN ZU LERNORTEN DER TRANSFORMATION WANDELN

AUSGANGSLAGE

BERUFSBILDUNGSZENTREN IN DER BERUFLICHEN BILDUNG UND IN DER REGION

Die Berufsbildungszentren erfüllen wichtige Funktionen für die regionale Wirtschaft. Als überbetriebliche Lehrwerkstätten übernehmen sie Teile der betrieblichen Ausbildung, die in den beauftragenden Unternehmen nicht ausgebildet werden (können). Die Gründe liegen in der Qualifikation der Ausbilder und Ausbilderinnen, in der Ausstattung der Werkstätten oder auch in der Betriebsgröße der Ausbildungsunternehmen, die eine Ausbildung des gesamten Spektrums der Berufsbilder nicht zulässt. Fast alle bieten über die Ausbildung hinaus Chancen für die persönliche Weiterbildung und haben von individualisierten Firmenschulungen über Zertifikatslehrgänge bis zu Vorbereitungslehrgängen für die Fortbildungsprüfungen etliche weitere Angebote im Portfolio.

SPEZIFISCHE PROBLEMLAGE

Durch die abgeschnittenen Verkehrswege bluten die Berufsbildungszentren finanziell aus. Überregionale, z. T. überörtliche Kundengruppen fallen aus, weil sie nicht bereit sind, die zusätzlichen zeitlichen und finanziellen Aufwände zu übernehmen. Wenn ein nebenberufliches Bildungsangebot nicht nur die eigentlichen Lernzeiten erfordert, sondern zusätzliche, erhebliche Wegzeiten anfallen, springen viele potenzielle Teilnehmer und Teilnehmerinnen ab oder wenden sich reinen Online-Angeboten zu. Diese Krise verstärkt die Probleme der Bildungszentren, da diese die Folgen der Corona-bedingten, wochenlangen Schließungen und der daraus folgenden Verunsicherung der potenziellen Teilnehmer sowie die massiv gestiegenen Kosten aufgrund der Material- und Energiepreiserhöhungen kaum bewältigen können. Ein Verlust dieser Berufsbildungsangebote wird den Fachkräftemangel vor Ort verschärfen, da die mittelständischen Unternehmen der Region sich vor allem aus diesem Reservoir bedienen, wenn Fach- und Führungspositionen zu besetzen sind.

ZIELE

BILDUNGSANGEBOT UND -BEDARFE IN SÜDWESTFALEN UNTERSUCHEN

In einer Untersuchung wird die vorhandene Bildungslandschaft mit Schwerpunkt auf der beruflichen und wirtschaftsbezogenen Bildung untersucht, insbesondere auf die jetzige Situation und die Auswirkungen der A45-Brückensperrung. Themenstellungen sind die qualitative und quantitative Erfassung der Bildungsanbieter und -angebote von der dualen Ausbildung über die berufliche Weiterbildung bis zu den akademischen Angeboten. Struktur und Auslastung werden analysiert, individuelle Lösungen und Beispiele guter Praxis herausgestellt. Aspekte wie Bedeutung für die regionale Wirtschaft, Teilnehmerbezug, Vereinbarkeit und Gleichstellung, Nachhaltigkeit und Digitalisierung werden hierbei ebenfalls einbezogen.

HOCHWERTIGE UND ORTSNAHE BERUFSBILDUNG SICHERSTELLEN

Damit nicht die vorhandene Struktur der Bildungszentren aufgrund der A45-Brückensperrung verloren geht, ist eine direkte finanzielle Förderung erforderlich, die es ermöglicht, den vorhandenen Personalschlüssel und damit die Angebotspalette zu erhalten. So kann ein Teil des Teilnehmerrückgangs finanziell aufgefangen werden und gleichzeitig sichergestellt werden, dass die notwendige Fachkräftesicherung für die Betriebe immer noch erreicht werden kann. Die Nachteile durch die A45-Sperrung treten nicht nur im Ausbildungsbereich auf, sondern gerade auch im Bereich der beruflichen Weiterbildung, die bisher frei finanziert wurde (Teilnehmende und/oder Betriebe). Deshalb ist auch hier

eine Förderung des Angebots notwendig, um zumindest die Lehrgänge durchführen zu können, bei denen sich für eine wirtschaftliche Umsetzung zu wenige Teilnehmer angemeldet haben.

BERUFSBILDUNGSZENTREN MODERNISIEREN UND KOMPETENZEN STEIGERN

Die Förderung der ÜBS aus den Mitteln des Landes und des Bundes (Bund-Länder-Programm, über das Bundesinstitut für Berufsbildung) stellt eine wichtige wirtschaftliche Grundlage für die überbetrieblichen Lehrwerkstätten dar. Die Förderung bezieht sich auf den Bau sowie die Ausstattung und in kleinerem Umfang die Qualifizierung des Personals. Da die Bildungszentren aus den beschriebenen Gründen weder die erforderlichen Auslastungsquoten noch die finanzielle Möglichkeit der Ko-Finanzierung mitbringen, fallen die südwestfälischen Bildungsträger aus dieser Förderung auf unabsehbare Zeit heraus. Dem gilt es entgegenzuwirken, um die Lehrwerkstätten dauerhaft erfolgreich zu halten.

MASSNAHMEN

STUDIE ZUR BERUFSBILDUNGSLANDSCHAFT IN SÜDWESTFALEN

Für die Untersuchung soll ein externes Institut beauftragt werden. Im Nachgang sollen in Workshops Handlungsempfehlungen erarbeitet und veröffentlicht werden, die den Bildungszentren bei der Bewältigung der Krise helfen. Für kleinere Umsetzungsprojekte sollte ein regional verwalteter zur Verfügung stehen (analog Leader-Projekte).

FINANZIERUNG DER AUS- UND WEITERBILDUNGSMODULE VERBESSERN

Bekommen die überbetrieblichen Lehrwerkstätten allein im Einzugsgebiet der IHKs (außerhalb der Bauindustrie) derzeit eine Förderung von insgesamt knapp 400.000 € jährlich für die Ausbildungsmodule im ersten Ausbildungsjahr (ÜLU-Förderung des Landes NRW), in etwa genauso hoch ist die Summe der Landesförderung für das Handwerk und die Bauindustrie. Im Handwerk kommen dazu noch Förderungen für das 2. und 3. Ausbildungsjahr über den Bund. Die Gesamtförderung beträgt damit aktuell in Südwestfalen etwa 1 Mio. €. Aufgrund der beschriebenen Lage der Bildungszentren im Einzugsbereich ist es erforderlich, diese Summe zu erhöhen und auch für Industrie und Handel auf Module der folgenden Ausbildungsjahrgänge auszuweiten. Dabei sollte die Gruppengröße keine Rolle spielen.

Mit einem zusätzlichen Fördervolumen ließe sich sicherstellen, dass die Angebote der beruflichen Weiterbildung in allen Zentren dauerhaft auch bei wenigen Anmeldungen zur Verfügung stehen, die Teilnehmenden könnten von der kleineren Gruppengröße sogar profitieren.

AUSSTATTUNG DER BILDUNGSZENTREN MODERNISIEREN, PERSONELLE RESSOURCEN SCHAFFEN

Die Investitionen in Bau und Ausstattung werden aktuell durch das Land und den Bund in Höhe von 65 % gefördert. Diese Förderhöhe ist zu steigern, da die Bildungszentren aus genannten Gründen die Eigenanteile nicht mehr stemmen können.

DUALE AUSBILDUNG IN DER REGION UND DARÜBER HINAUS STÄRKEN

AUSGANGSLAGE

ANFORDERUNGEN AN FACHKRÄFTE STEIGEN

Der Fachkräftebedarf der regionalen Wirtschaft speist sich vorrangig aus beruflich Qualifizierten, entsprechend hoch ist die Bedeutung der beruflichen Ausbildung für die Unternehmen. Dabei stellt sich in den vergangenen Jahren heraus, dass die Anforderungen an die Fachkräfte durch komplexer werdende Prozesse in den Unternehmen immer weiter steigen, das Stichwort ‚Lebenslanges Lernen‘ wird seit über 20 Jahren genutzt und ist im Zuge von Digitalisierung und Dekarbonisierung so aktuell wie nie. Dieses Problem mit einer verstärkten Akademisierung lösen zu wollen, führt jedoch in die Irre. Sicher werden auch akademisch qualifizierte Arbeitskräfte benötigt, auch hier beklagen Unternehmen beispielsweise im IT- und Ingenieurbereich seit Jahren einen Mangel. Doch die große Masse der Arbeitsplätze ist in Südwestfalen nach wie vor geprägt von Ausbildungsabsolventen in der Industrie. Insbesondere im gewerblich-technischen Bereich wird von diesen gefordert, immer komplexere Prozesse und Aufgaben zu beherrschen.

DUALE AUSBILDUNG GERÄT UNTER DRUCK

Der demografische Wandel greift auch hier: Die Anzahl der Jugendlichen sinkt, und mit ihr auch die Anzahl derjenigen, für die eine berufliche Ausbildung in Frage kommt. Ein verändertes Bildungsverhalten der Jugendlichen – hin zu Abitur und Studium – und gesellschaftlicher Druck, sei es über Eltern, sei es über Medien, führen dazu, dass sich immer weniger Jugendliche und zwar vor allem auch immer weniger leistungsstarke Jugendliche für eine betriebliche Ausbildung entscheiden.

ZIELE

DUALE AUSBILDUNG IN DER REGION STÄRKEN

Es gilt, den Jugendlichen selbst, aber auch deren Eltern, den Lehrkräften und allen anderen, die auf die Berufsorientierung der jungen Leute einwirken, deutlich zu machen, dass sie erhebliche Chancen verpassen, wenn sie ihr Wohl und Wehe allein in der akademischen Qualifizierung suchen. Gleichzeitig ist es wichtig, die Qualität der Ausbildung auch für Jugendliche sicherzustellen, die sich etwas schwerer tun und z. B. sprachliche Probleme, Lernschwächen oder sonstige Benachteiligungen mitbringen. Es gilt, das gesamte Potenzial der Region für die Ausbildung zu erschließen.

ZUSATZQUALIFIKATIONEN UND AUFSTIEGSMÖGLICHKEITEN ERSCHLIESSEN

Es ist bei einigen Berufen erforderlich, das Berufsbild an unterschiedliche Gegebenheiten in den Betrieben anzupassen und gerade für die leistungsstarken Auszubildenden Wege in Richtung Fachkarriere zu weiten. Dies ist berufs- und betriebsabhängig, kann jedoch z. B. über die Integration von Zusatzqualifikationen (z. B. im Elektrobereich, in der Digitalisierung, im Bereich Sprachen) forciert werden. Auch könnten für Abiturienten spezifische Modelle der Kombination von Aus- und Weiterbildung gute Karrieremöglichkeiten aufzeigen.

INTERNATIONALE ERFAHRUNGEN FÜR AUSZUBILDENDE ERMÖGLICHEN

Das Studium ist für viele junge Leute auch deshalb attraktiv, weil es die Möglichkeit bietet, Auslandserfahrungen zu sammeln. Dass es diese Option auch im Rahmen einer Ausbildung gibt, ist in vielen Betrieben und erst recht bei den Auszubildenden nicht bekannt. Erste Projekte dazu gibt es im IHK-Bezirk Siegen. Die dortigen Erfahrungen für ganz Südwestfalen aufzuschließen und nutzbar zu machen, könnte die Attraktivität der Ausbildung insgesamt stärken.

MASSNAHMEN

DUALE AUSBILDUNG IN DER REGION STÄRKEN

Mit Hilfe von Beratung, Erprobung unterschiedlicher Konzepte und gezieltem Marketing soll die duale Ausbildung in Südwestfalen gestärkt werden.

- Marketing für duale Ausbildung für die ganze Region.
- Konzepte entwickeln, erproben und verbreiten, um Ausbildung für Leistungsstarke attraktiver zu gestalten, z. B. mit spezifischen Zusatzqualifikationen und Verknüpfungen von Aus- und Weiterbildung.
- Konzepte entwickeln, erproben und verbreiten, um Ausbildung für Jugendliche mit Benachteiligungen in das duale Ausbildungssystem besser zu integrieren.

INTERNATIONALE ERFAHRUNGEN FÜR AUSZUBILDENDE ERMÖGLICHEN

Förderung für die Weiterverbreitung von internationalen Austauschprogrammen für ganz Südwestfalen

- Projektstellen in allen Kreisen schaffen mit dem Ziel, die Nutzung externer Fördermittel für die Auszubildenden / Ausbildungsbetriebe zu erschließen
- Förderung von bis zu 30 Auslandsaufenthalten je Jahr und Kreis.

AUSBILDUNG UND STUDIUM VERSCHRÄNKEN

GEGENSEITIGE ANERKENNUNG ERWORBENER KOMPETENZEN FORCIEREN

AUSGANGSLAGE

LEBENS-LÄUFE WERDEN VIELFÄLTIGER

Jugendliche entscheiden sich später und unsicherer, in welche berufliche Richtung sie gehen möchten. Erwachsene entschließen sich häufiger, auch im höheren Lebensalter noch einmal den Beruf zu wechseln. Diesen Entwicklungen trägt das deutsche Bildungssystem nur unzureichend Rechnung, insbesondere die Durchlässigkeit von beruflicher und akademischer Bildung ist in vielen Fällen überhaupt nicht oder nur auf dem Papier gegeben. So stehen das Bestehen einer Fortbildung mit dem Bachelor Professional und der erste Studienabschluss mit dem Bachelor of Arts/Science formal auf derselben Qualifikationsstufe. Dennoch werden oft nur Teile der Fortbildung auf das Bachelor-Studium angerechnet, als Einstieg für ein Master-Studium reicht der Bachelor Professional nicht aus. Ein Ausbildungsabschluss oder gar eine abgebrochene Ausbildung hat nur in sehr geringen Teilen Aussicht auf Anerkennung für die akademischen Leistungen. Umgekehrt können bislang auch die Studienabbrecher nur individuell prüfen lassen, ob absolvierte Studienteile auf die Ausbildung anerkannt werden, die Mindestausbildungsdauer darf durch die Verkürzung nicht unterschritten werden. Doch gerade sie haben ein hohes Interesse daran, den Neustart möglichst reibungslos und in hoher Geschwindigkeit zu absolvieren.

SPEZIFISCHE PROBLEMLAGE

Das Duale Studium, die Kombination von Theorie und Praxis, hat in den letzten Jahren erheblich an Attraktivität für die Jugendlichen gewonnen. Das Duale Studium macht vor, wie die gegenseitige Anerkennung von Leistungen zu attraktiven Qualifizierungsmodellen verknüpft werden kann. Die Verkehrsprobleme haben jedoch auch dazu geführt, dass etliche etablierte Studienangebote nicht mehr genutzt werden (können). Auf der anderen Seite könnten Hochschulen und berufliche Bildung erheblich voneinander profitieren, wenn sie stärker kooperieren.

ZIELE

ANERKENNUNG VON LEISTUNGEN

Für Abiturienten, die den „Bachelor“ anstreben, sind Ausbildungsberufe z. T. in zeitlicher Hinsicht nicht attraktiv genug. In der betrieblichen Erstausbildung werden kürzere (zweijährige) Qualifizierungen mit angepassten Bildungsinhalten nach wie vor für Leistungsschwächere, längere und zumeist auch anspruchsvollere Qualifizierungen indessen für Leistungsstärkere vorgehalten. Perspektivisch müsste es genau umgekehrt organisiert sein, verzahnt mit Durchstiegsmöglichkeiten zu weiteren Aufstiegsfortbildungen oder akademischer Bildung für die Leistungsstarken. So könnten Abiturienten für die betriebliche Berufsausbildung gezielter als bisher angeworben werden. Potenzial liegt hier insbesondere in der gegenseitigen Anerkennung von Leistungen in den Systemen der akademischen und der beruflichen Bildung. Wenn Teile der Ausbildung für das Studium systematisch angerechnet werden und Teile des Studiums für die Ausbildung, können gerade die leistungsfähigen Jugendlichen gewonnen werden. Südwestfalen wird so zur Modellregion, in der die bisherigen Möglichkeiten der Kooperation zwischen akademischer und beruflicher Bildung erheblich ausgeweitet und verbessert werden.

ENGERE KOOPERATION ZWISCHEN BERUFLICHER UND AKADEMISCHER BILDUNG

Das Ziel der verbesserten Möglichkeiten eines „Spurwechsels“ kann nur erreicht werden, indem Hochschulen, Berufskollegs, Kammern und Unternehmen eng miteinander kooperieren. Denkbar wäre beispielsweise der Ersatz einzelner Berufsschulunterrichtskomponenten durch Module an den Hochschulen für leistungsstarke Auszubildende

oder auch die Ergänzung der vorhandenen Berufsschulcurricula durch akademische Inhalte, so dass die gegenseitige Anerkennung systematisch, gezielt und passgenau erfolgt. Daraus können sich dann auch neue Formen des Dualen Studiums entwickeln.

MASSNAHMEN

PROJEKT ZUR GEGENSEITIGEN ANERKENNUNG

Umsetzung eines südwestfalenweiten Modellprojekts, an dem Berufskollegs, Hochschulen, Kammern und Betriebe beteiligt sind. Für die Umsetzung sind in allen Kreisen Projektmanager, Lehrkräfte sowie wissenschaftliche Mitarbeiter erforderlich, die die Möglichkeiten untersuchen, in ersten Beispielen Umsetzungen erarbeiten und dafür sorgen, dass die Ergebnisse auf weitere Inhalte angewandt werden. Es werden je Kreis ein Projektstandort mit je zwei Projektmitarbeitern benötigt.

GROSSFORSCHUNGSINSTITUT IM BEREICH DER SOZIO-INFORMATIK
AUSBAU UND VERSTETIGUNG VON DIGITALISIERUNGSERFOLGEN

AUSGANGSLAGE

VORARBEITEN UND HERAUSFORDERUNGEN

Die Region Südwestfalen gilt als eine der ältesten Industrieregionen Mitteleuropas. Der Kreis Siegen-Wittgenstein ist beispielsweise eine der erfolgreichsten Maschinenbauregionen in Deutschland. Etwa die Hälfte der Bruttowertschöpfung entsteht im Produzierenden Gewerbe. Bereiche wie beispielsweise die Automobilzulieferindustrie, der Walzen- und Anlagenbau, die Kunststoffverarbeitung, die Herstellung elektrischer Ausrüstungen sowie die Produktion von Batterien, Leuchten und Transformatoren prägen die Wirtschaft in der Region. Insgesamt sind über 160 Weltmarktführer – sogenannte „hidden champions“ in Südwestfalen ansässig.

Trotz aller Erfolge befindet sich auch die südwestfälische Industrie im Transformationsprozess, der weitreichende soziale und ökonomische Konsequenzen für die Menschen in der Region nach sich zieht. So spiegelt sich beispielsweise die aktuelle Klimadebatte inzwischen in konkreten politischen Decarbonisierungsstrategien auf EU-, Bundes- und Regionalebene wider, die weitreichende Umwälzungsprozesse in den Unternehmen angestoßen haben. Der durch die zunehmende Digitalisierung entstehende Anpassungsdruck für die Industrie ist enorm und wird zusätzlich durch die aktuellen Ereignisse im Zusammenhang mit der CORONA-Pandemie noch verstärkt. Damit sind die langjährig gewachsenen Industriestrukturen in Gefahr, die den Lebensunterhalt eines Großteils der Beschäftigten und ihrer Familien in der Region Südwestfalen sichern. Vor diesem Hintergrund hat sich eine Allianz – bestehend aus Wirtschaftsvertretern, Sozialpartnern, der Wissenschaft und der Politik in der Region – gebildet, die durch ein gemeinsames Ziel eng verbunden ist:

Die Region Südwestfalen soll durch eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit alle verfügbaren Potentiale voll ausschöpfen, um dem zunehmenden Transformationsdruck zu trotzen und gestärkt aus der aktuellen Krise hervorzugehen.

Ein zentraler Erfolgsfaktor auf dem Weg zur Realisierung dieser Zielsetzung wurde in Siegen bereits frühzeitig erkannt. Die stark traditionell geprägten, oftmals familiengeführten Unternehmen erwiesen sich bereits in der Vergangenheit als widerstandsfähig in Krisen, weil deren technische Lösungen, Produkte und Dienstleistungen qualitativ hochwertiger und technisch leistungsfähiger sind als die der internationalen Konkurrenz. Dieses Erfolgsrezept ist zum Großteil auf die Kompetenzen der Fach- und Führungskräfte und den organisatorischen Willen zur Weiterentwicklung zurückzuführen.

Aus den voranstehenden Ausführungen ergibt sich, dass Digitalisierung stets im Einklang mit den betroffenen Menschen erfolgen muss. Das Engagement der Universität Siegen und insbesondere die Arbeit der Forschungsgruppe „Wirtschaftsinformatik und Neue Medien“ (Prof. Dr. V. Wulf) hat mit vielfältigen Projekten aktiv dazu beigetragen dieses Verständnis in der Region zu kultivieren.

So hat beispielsweise das Mittelstand 4.0-Kompetenzzentrum Siegen seit seinem Start im Oktober 2017 eine starke Akzeptanz in der Region erfahren. Es hat sich inzwischen als feste Instanz rund um Fragen der Digitalisierung im Mittelstand etabliert. Dies ist nicht verwunderlich, wenn man sich die Leistungskennzahlen der Kompetenzzentrum anschaut. So wurden mit den verschiedenen Angeboten und Formaten des Mittelstand 4.0-Kompetenzzentrum Siegen innerhalb der ersten beiden Berichtsjahre über 5000 Unternehmenskontakte in KMU der Region Südwestfalen erreicht. Dabei wird ein „Sozio-Informatik“ Ansatz verfolgt, der der Frage nachgeht, wie und auf welche Weise neue digitale Technologien die Lebens- und Arbeitspraktiken der Nutzer beeinflussen und verändern. Die digitalisierungsgetriebenen Innovationsprojekte in den KMUs werden stets unter Beteiligung der Beschäftigten und deren Interessenvertretern vorangetrieben. Die konsequente Anwenderzentrierung erklärt die hohe Anzahl erfolgreich durchgeführter Digitalisierungsvorhaben in der Region.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass es von zentraler Bedeutung für die Region ist den bisher eingeschlagenen Weg geradlinig weiterzuführen. Umso erstaunlicher ist es, dass Siegen auf der Landkarte der Forschungsinstitute im Bereich der angewandten Informationstechnik ein völlig unbeschriebenes Blatt darstellt. So formulierte es Felix G.

Hensel, Präsidenten der Industrie- und Handelskammer (IHK) Siegen auf dem Jahresempfang der IHK Siegen im Januar 2020.

ZUSAMMENFASSUNG

- Die Region Südwestfalen, eine der wichtigsten Industrieregionen Deutschlands, steht unter hohem Transformationsdruck.
- Die Digitalisierung traditioneller Industrien gilt als eine der zentralen Herausforderungen in diesem Kontext.
- Die dazu an der Universität Siegen entwickelte Konzeption der „Sozio-Informatik“ erweist sich als sehr erfolgreich bei der menschen-zentrierten Digitalisierung von Wirtschaft und Gesellschaft.
- Die erzielten Erfolge in der Region, insb. durch die Arbeit des Kompetenzzentrums Mittelstand-4.0 Siegen, gilt es dauerhaft zu sichern und weiterzuentwickeln.
- Umso erstaunlicher ist es, dass Siegen auf der Landkarte der Forschungsinstitute im Bereich der angewandten Informationstechnik ein unbeschriebenes Blatt darstellt. In ganz Südwestfalen fehlen Großforschungseinrichtung – eine für die regionale Entwicklung zentrale Grundvoraussetzung.
- Die Gründung eines Instituts für Sozio-Informatik (als Teil der Fraunhofer Gesellschaft, Leibniz-Gemeinschaft oder der Johannes-Rau Forschungsgemeinschaft) wäre ein vielversprechender Weg, um die bisher erzielten Digitalisierungserfolge der Wirtschaft in Südwestfalen nachhaltig zu verstetigen.

ZIEL

GRÜNDUNG EINES INSTITUTS FÜR SOZIO-INFORMATIK

Die *Gründung eines Instituts für Sozio-Informatik* wäre ein vielversprechender Weg, um die bisher erzielten Digitalisierungserfolge der Wirtschaft in Südwestfalen auszubauen und dauerhaft für die Menschen in der Region nutzbar zu machen. Das Ziel des Instituts ist es, eine zentrale Anlaufstelle für angewandte Forschung und Entwicklung im Bereich digitaler Arbeit dauerhaft in Südwestfalen zu etablieren. Alleinstellungsmerkmal ist eine innovative Form der Kooperation mit lokalen Partnern in der Region bei gleichzeitiger wissenschaftlicher Begleitung der Digitalisierungsvorhaben auf höchstem Niveau. Durch das gemeinsame Arbeiten an authentischen Problemstellungen im Rahmen von Qualifizierungsmaßnahmen, Arbeitsgruppen und Umsetzungsprojekten entstehen langfristige Innovationsverbünde. Dabei ist es wichtig, Mitarbeiter nicht nur als spätere Anwender neuer Technologien zu verstehen, sondern sie als aktive Gestalter in die Entwicklung und Einführung neuer Werkzeuge mit einzubeziehen, um ihr Wissen als Potential für das jeweilige Handlungs- und Innovationsfeld zu erschließen. Im Laufe der Zusammenarbeit werden Mitarbeiter zu „digitalen Pionieren“ – d.h. Unternehmensvertretern, die Lösungen für Herausforderungen digitaler Arbeit gefunden haben und diese in der Region weiterverbreiten.

Gleichzeitig leistet die Strahlwirkung des *Instituts für Sozio-Informatik* einen für die Region Südwestfalen essenziellen Beitrag zur Ansprache und Gewinnung der für den digitalen Wandel zentralen Fach- und Führungskräfte. Exemplarisch kann so die Region Südwestfalen in NRW und Deutschland als Modellregion mit traditionellen Wirtschaftsbereichen dienen, um zu demonstrieren wie „analoge Stärken zu digitalen Chancen“ werden.

Das Institut für Sozio-Informatik in Siegen versteht sich als Katalysator der Digitalisierung in der Region und begleitet den Prozess forschend und beratend. Es bildet den zentralen Anlaufpunkt zu Digitalisierungsfragen in der Region und schließt somit mittelfristig die Lücke, die das auf Zeit angelegte Mittelstand 4.0-Kompetenzzentrum in Siegen nach seinem planmäßigen Projektende hinterlassen wird. Die Ausrichtung des Instituts für Sozio-Informatik ist dabei abgeleitet aus der Leitstrategie:

*„Gemeinschaftliche Entwicklung qualifizierter Facharbeit in der Region Südwestfalen
vor dem Hintergrund des digitalen Wandels“,*

die von einer breiten Allianz aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und den Sozialpartnern aus der Region getragen wird.

MASSNAHMEN

Umsetzung und Forcierung der Idee und Gründung eines Instituts für Sozio-Informatik. Institutionalisierte Förderung als Großforschungseinrichtung.

SÜDWESTFALEN ZUM WASSERSTOFFSTANDORT NRW ENTWICKELN - ANSIEDLUNG EINES GROSSFORSCHUNGSINSTITUTS „WASSERSTOFF“

AUSGANGSLAGE

VIELE ENERGIEINTENSIVE UNTERNEHMEN

Als stärkster Industriestandort in NRW weist Südwestfalen eine hohe Zahl produzierender Unternehmen auf, die sehr energieintensiv sind. Die Verfügbarkeit des Schlüsselfaktors Wasserstoff ist daher von übergeordneter Bedeutung, um die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts auch in Zukunft zu erhalten und zugleich die Klimaziele bis 2045 zu erreichen. Eine wesentliche, vielleicht die größte, Transformationsherausforderung besteht in der Wandlung zu einem Standort klimaschonender Industrie. Damit möglichst viele südwestfälische Betriebe in die Nutzung von Wasserstoffenergie einsteigen und von ihr profitieren können, müssen entsprechende infrastrukturelle Voraussetzungen geschaffen bzw. angepasst werden. Eine valide, flächendeckende Datengrundlage zur bestehenden Infrastruktur und etwaigen Anschlussmöglichkeiten und Entwicklungspotenzialen sowie Prognosen und hieraus abzuleitenden konkreten Handlungsempfehlungen stehen derzeit nicht hinreichend zur Verfügung, sind aber für eine Entwicklungsstrategie im Bereich der Wasserstofferzeugung und -versorgung dringend erforderlich.

An verschiedenen Standorten bereiten Unternehmen die Produktion von Wasserstoff vor und erarbeiten hierfür Vertriebsstrukturen. Sie gehen damit erhebliche Investitionsverpflichtungen ein. Diese Projekte haben dabei Modellcharakter und können, bei allen unterschiedlichen, standortbezogenen Bedingungen, als Muster für weitere Projekte dieser Art in der Region dienen.

Außerdem sind im südwestfälischen Wirtschaftsraum etliche Unternehmen vertreten, die Produkte herstellen, die für die Wasserstoffindustrie relevant sind. Hierzu gehören etwa die Fertigung von Rohrleitungen, Druckbehältern, Ventilen oder Sensoren.

VORARBEITEN UND HERAUSFORDERUNGEN

In der Diskussion um die energiepolitischen Herausforderungen nimmt Wasserstoff (H₂) inzwischen eine zentrale Rolle ein. Nicht zuletzt durch den Russland-Ukraine-Konflikt gilt die Wasserstofftechnologie als ein entscheidender Baustein für die Umstrukturierung hin zu einer nachhaltigen und autarken Energieversorgung. Insgesamt sind die Einsatzmöglichkeiten jedoch vielfältig: In Form von synthetischen Gasen lässt sich mit Wasserstoff Wärme erzeugen, im Mobilitätsbereich mit Brennstoffzellen sowie mittels synthetischer Kraftstoffe Fahrzeuge bewegen und auch in der Industrie kann H₂ als Ausgangssubstanz in verschiedensten Prozessen zum Einsatz kommen.

Die Region Südwestfalen ist als stärkster Industriestandort in NRW besonders von einer zielgerichteten und zügigen Implementierung der Wasserstoff-Technologie angewiesen, um der Herausforderung einer Dekarbonisierung der Produktion einen Schritt näher zu kommen. Im Märkischen Kreis arbeiten beispielsweise fast die Hälfte der Beschäftigten in der Industrie. Die Zukunft und der Wohlstand der gesamten Region ist damit abhängig von der Fähigkeit der Unternehmen, klimafreundliche und innovative Produktionsverfahren mit Hilfe der Wasserstoff-Technologie umzusetzen.

Gleichzeitig stehen die zahlreich in der Region beheimateten Automotive-Zulieferbetriebe vor der enormen Herausforderung, die sich mit dem Mobilitätswandel, weg von fossilen Brennstoffen, hin zu alternativen, klimaneutralen Antriebskonzepten ergeben. Insgesamt herrscht bei den Unternehmen eine große Unsicherheit darüber, wie sich die Transformation auf die Zulieferer und daran angrenzende Bereiche niederschlagen wird. Um Chancen zu entwickeln und Risiken zu vermeiden, wünschen sich viele Betriebe Orientierung, Qualifizierung und professionelle Begleitung bei der Transformation. Laut einer Umfrage der FH Südwestfalen verfügt nur rund die Hälfte der südwestfälischen Zulieferindustrie über ein klares Konzept hinsichtlich des Wandels zu neuen Antriebstechnologien.

Mit dem Hochlauf der Wasserstoff-Technologien werden sich neue Geschäftsfelder ergeben, insbesondere für die Metall- und kunststoffverarbeitende Zulieferindustrie. Auch wenn Wasserstoff kein Unbekanntes für die deutsche Industrie ist, erfordert der Umstieg auf eine umfassende Wasserstoffwirtschaft eine erhebliche Lernkurve. Der Betrieb von dezentralen erneuerbaren Erzeugungsanlagen, Elektrolyse- sowie Synthese-Anlagen im großen Stil muss aufeinander abgestimmt werden. Für die südwestfälische Industrie mit ihren besonderen Kompetenzen bei der Entwicklung von neuen Fertigungskonzepten, können hier neue Chancen und Märkte entstehen.

Auch im Zusammenhang mit der Energiespeicherung bzw. -versorgung eines Elektrofahrzeugs über eine Brennstoffzelle mit Wasserstoffspeicher ergeben sich offene Fragen, die neben der reinen Fahrzeugtechnik auch die Entwicklung der Infrastruktur und ganzheitliche Mobilitätskonzepte aufwerfen. Konkret können dies zum Beispiel folgende Fragestellungen sein:

- Entwicklung von Wasserstoff-Fahrzeugen mit besonderem Fokus auf Wasserstoffspeicherung, Energiemanagement und Wärmemanagement
- Entwicklung von Betankungssystemen
- Entwicklung von Infrastruktur- und Mobilitätskonzepten

Für die Region Südwestfalen ergeben sich daraus konkret folgende Problemstellungen:

- Wie kann man die Industrie künftig mit ausreichender Prozesswärme versorgen – Produktion von H₂, Sektorenkopplung (z.B. Photovoltaik, Windkraft, Erdwärme, Überschüsse für eigene H₂-Produktion nutzen)
- Welche Komponenten, welche Materialien, welche Fertigungstechnologien oder auch Verfahrenstechnik kann man auf die bestehenden Kompetenzen in der Region aufsetzen bis hin zur Entwicklung eigener Lösungen?

In diesem Zusammenhang gilt es, regionale Kompetenzen aufzubauen und Netzwerke zu schaffen, Forschung und Entwicklung zu betreiben und das Thema Wasserstoff in die Aus- und Fortbildung der Beschäftigten einzubinden.

Mit ihren vielfältigen Fertigungs- und -Anwendungspotenzialen hat die Industrieregion Südwestfalen hervorragende Voraussetzungen dafür, die Entwicklung zu einer Wasserstoff-Kompetenzregion zu vollziehen.

In starkem Gegensatz dazu ist es erstaunlich zu sehen, dass die Forschungslandschaft im Bereich Wasserstoff – und hier insbesondere im Hinblick auf die industriellen Anwendungen – fast ausschließlich außerhalb der Region Südwestfalen anzutreffen ist. Im Sinne einer regionalen Cluster- und Kompetenzfeldentwicklung ließen sich durch die Ansiedlung eines „Forschungsinstituts Wasserstoff“ große Innovationspotentiale für zukünftige Anwendungsfelder realisieren.

ZUSAMMENFASSUNG

- Der Produktionsstandort Südwestfalen steht vor enormen existenzgefährdenden energiepolitischen Herausforderungen.
- Die Region bietet mit ihren Kompetenzen der Fertigungstechnik große Potentiale für den Aufbau einer leistungsfähigen Zulieferindustrie für die Wasserstoffbranche.
- Anwendungsorientierte Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen der Wasserstoff-Technologie finden sich fast ausschließlich außerhalb der Region.
- Im Sinne einer regionalen Cluster- und Kompetenzfeldentwicklung ließen sich durch die Ansiedlung eines „Forschungsinstituts Wasserstoff“ große Innovationspotentiale für zukünftige Anwendungsfelder realisieren.

ZIELE

BILDUNG REGIONALER NETZWERKE FÜR DIE PRODUKTION UND VERWENDUNG VON WASSERSTOFF (INDUSTRIE, KOMMUNEN, INVESTOREN)

Die Gründung und Etablierung eines „Forschungsinstituts Wasserstoff“ an einem zentralen Standort in der Region (z.B. in Lüdenscheid), könnte ein entscheidender Baustein in dem Vorhaben sein, Cluster und Netzwerkstrukturen der Wasserstofftechnologie in der Industrieregion Südwestfalen aufzubauen und weiter zu unterstützen.

Ein Arbeits- und Forschungsschwerpunkt könnte das Thema „Wasserstoff in Industrie und Gewerbe“ sein, der direkt an die Fertigungskompetenzen in der Region andockt und Anwendungspotenziale identifiziert sowie Projekte entwickelt und vorantreibt. Erste Ansätze sind durch verschiedene Aktivitäten und Veranstaltungen, federführend organisiert durch den Transferverbund Südwestfalen, bereits vorhanden. Hier werden interessierte Akteure zusammengelot, Themen identifiziert und die regionale Netzwerkbildung vorbereitet.

Ziel der Aktivitäten einer „Großforschungseinrichtung Wasserstoff“ sollte es sein, Wissen zu generieren, Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten zu technologischen und wirtschaftlichen Aspekten des Einsatzes von Wasserstoff zu betreiben und die Kompetenzbildung durch Aus- und Weiterbildungsangebote in der Region voranzutreiben.

AUSBAU UND SICHERUNG VON KOMPETENZEN FÜR DIE WASSERSTOFFINDUSTRIE

Für die Fertigung von Erzeugnissen, die für die Wasserstoffindustrie relevant sind, bestehen in der Region erhebliche Kenntnisse, Erfahrungen und Fertigkeiten. Sie sind zu sichern und so fortzusetzen, dass bestehende Kompetenzvorsprünge für die Zukunft gesichert und ausgebaut werden. Auf diese Weise lässt sich die Wettbewerbsfähigkeit in diesem Segment dauerhaft verbessern und der Wirtschaftsstandort insgesamt stärken

MASSNAHMEN

INNOVATIONSFONDS AUFBAU WASSERSTOFFINDUTRIE SÜDWESTFALEN

Ob bei der Erzeugung, dem Transport oder dem Verbrauch von Wasserstoff: Produkte wie Rohrleitungen, Ventile, Schieber, Druckbehälter, Sensoren und viele weitere mehr sind notwendig, um „grauen“ oder „grünen“ Wasserstoff als alternativen Energieträger einsetzen zu können. Diese Produkte zeichnen sich etwa durch das Attribut Wasserstoff-Resistenz aus (Verhinderung von Materialversprödung). Für die Entwicklung und Herstellung wasserstoff-resistenter Produkte oder bei der Auswahl von Materialien, die über die beim Einsatz von Wasserstoff geforderten Eigenschaften verfügen, bedarf es spezifischer Kenntnisse und entsprechender Erfahrung. Dasselbe gilt auch für Speicher-, Transport- und Handhabungstechnologien. Um die Wettbewerbsfähigkeit in diesem Bereich in Südwestfalen zu erlangen, zu sichern und auszubauen, soll eine Bündelung, Sicherung und Vernetzung der Kompetenzen aus allen relevanten Branchen in einem Netzwerk der südwestfälischen Wasserstoffindustrie herbeigeführt werden. Ein Sonderfonds mit speziell hierauf zugeschnittenen Finanzmitteln soll hierbei helfen, die notwendigen Netzwerkstrukturen für eine Wasserstoffindustrie in Südwestfalen zu schaffen. Zu beteiligende Partner für diesen Projektansatz sind Unternehmen, Fachinstitute, das MWIKE und Forschungseinrichtungen. Die Federführung soll bei einem Know-how-Träger im Bereich Wasserstoff liegen. Konkret sind die Unternehmen der Wasserstoffindustrie in Südwestfalen zu identifizieren und ein auf die südwestfälische Wasserstoffindustrie ausgerichtetes Förderprogramm (ggf. Projektförderung) aufzustellen. Hierfür stellen die südwestfälischen IHKS ihre Netzwerke und Plattformen bereit. Um zukunftsweisende Projekte aus den Bereichen Technologieentwicklung, Produktion und Distribution anzustoßen, ist ein Innovationsfonds „Wasserstoff Südwestfalen“ vorzusehen. Zuwendungsempfänger sollen die Kreisverwaltungen sein. Die Administration liegt bei der Bezirksregierung Arnsberg.

Das Ziel ist die Umsetzung und Forcierung der Idee und Gründung eines „Forschungsinstituts Wasserstoff“ mit einer institutionalisierten Förderung als Großforschungseinrichtung.

SICHERUNG UND WEITERENTWICKLUNG DES HOCHSCHULSTANDORTES LÜDENSCHIED

AUSGANGSLAGE

VORARBEITEN UND HERAUSFORDERUNGEN

Im Jahr 2012 ist Lüdenschied als fünfter Studienort der Fachhochschule Südwestfalen gegründet worden. Aktuell werden mit Kunststofftechnik (Bachelor, Verbundstudium), Medizintechnik (Bachelor, Präsenz), Medizintechnik (Master, Präsenz) und Maschinenbau (Master, Verbundstudium), Wirtschaftsingenieurwesen Energie und Gebäude (Bachelor, Präsenz) insgesamt sechs Studiengänge angeboten.

Die Auswahl und der Aufbau der Studiengänge wurde passgenau mit Blick auf die Bedürfnisse der lokalen und regionalen Unternehmerschaft aufgebaut, mit dem Ziel dem sich damals bereits entstandenen Fachkräftemangel mittelfristig entgegenzuwirken. Seitdem hat sich die Situation nicht grundlegend verbessert – ganz im Gegenteil. Viele Lüdenschieder Unternehmen klagen über große Probleme, adäquates Personal zu finden. Dies gilt in besonderem Maße auch für die o.g. Zielbranchen der Studienabsolventen.

Durch die Sperrung der A45 und die Sperrung der Bahnlinien ist der Hochschulstandort Lüdenschied in besonderer Weise betroffen und gefährdet. Die Attraktivität und Nachfrage der dort verorteten Studiengänge sind durch die bestehende Situation in erheblichem Umfang beeinträchtigt, sodass insgesamt die Aufrechterhaltung des dortigen Studienangebotes in den nächsten Jahren massiv gefährdet ist.

Durch geeignete Maßnahmen soll dieser Situation gezielt entgegengewirkt werden. In einem abgestuften Konzept sind sowohl kurzfristige Maßnahmen zur Sicherung des aktuellen Studienangebotes wie auch mittel- bis langfristige Maßnahmen zur perspektivischen Weiterentwicklung des Hochschulstandortes notwendig.

Ein Ansatzpunkt ist die Initiierung einer engen Kooperation mit der Wirtschaft, um den Praxisbezug der Studiengänge zu verbessern, die Attraktivität des Studienangebots zu erhöhen und um Studierenden und Betrieben von Beginn eine Anschlussperspektive zu bieten. Auf Seiten der Fachhochschule und weiterer Partner sind für die Anbahnung nachhaltig wirkender Kooperationen ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen notwendig, die bislang nicht zur Verfügung gestanden haben und durch die spezifische Situation am Standort in Lüdenschied zu begründen sind.

Ebenso können digitale Lösungen einige der aktuellen Probleme, die durch die Verkehrsinfrastruktur entstanden sind, entschärfen. Sinnvoll wäre, in Lüdenschied ein an der Fachhochschule angegliedertes "digitales Kompetenzzentrum" zu schaffen, das z.B. KMU und Kleinbetrieben, aber auch Bürgern digitale Themen näherbringt, um digitale Kompetenzen aufzubauen und weiterzuentwickeln. Vorstellbar sind digitale Werkstätten, Seminar- und Workshopangebote und ein „Showroom für die Digitalisierung zum Anfassen“.

Damit die Maßnahmen entsprechende Wirkung in und um Lüdenschied entfalten, ist eine konsequente und umfassende Marketingkampagne für den Hochschulstandort Lüdenschied unerlässlich. In enger Abstimmung mit dem Hauptstandort in Iserlohn sowie in Kooperation mit weiteren Akteuren und Institutionen (z.B. Kammern, Wirtschaftsförderungen, Stadt Lüdenschied, Märkischer Kreis) gilt es, die enge Verzahnung zwischen lokaler Wirtschaft und Hochschule in den Vordergrund zu stellen.

ZUSAMMENFASSUNG

- Lüdenschied ist seit 2012 ein Studienort der Fachhochschule Südwestfalen, ins Leben gerufen, um angepasst an die Bedarfe der Wirtschaft, dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken.
- Die Sperrung der A45 und der Bahnlinien hat enorme Auswirkungen auf den Hochschulstandort. Die Erreichbarkeit für die Studierenden ist stark eingeschränkt.
- Enge Kooperation mit der lokalen Wirtschaft ist notwendig

- Erweiterung von digitalen Lösungen und Einrichtung eines digitalen Kompetenzzentrums im Umfeld der Fachhochschule
- Gezielte Marketingkampagne im Schulterchluss der relevanten Akteure

ZIEL

SICHERUNG UND WEITERENTWICKLUNG DES HOCHSCHULSTANDORTES LÜDENSCHIED

1. Bestandssicherung des hochschulischen Bildungsangebotes am Standort Lüdenschied / südlicher Märkischer Kreis

Maßnahmen zur Bestandssicherung:

- Ausbau der Infrastruktur am Standort zur Realisierung wegweisender Konzepte für Online-Lehre, Hybride Lehrkonzepte und Blended Learning
- Erarbeitung und Aufbau geeigneter Marketingstrukturen zur Bewerbung der am Standort etablierten Studiengänge, die durch die aktuelle Situation massiv in Bedrängnis geraten sind
- Stärkung der Kooperationen zwischen Studierenden und ansässigen Unternehmen, um zukünftige Fachkräfte in der Region zu binden und den Studierenden von Beginn an eine berufliche Perspektive zu bieten.

2. Perspektivische Weiterentwicklung und damit langfristige Sicherung der hochschulischen Bildung im genannten Bereich

Maßnahmen zur perspektivischen Weiterentwicklung des Standortes:

Durch eine zukunftsorientierte Weiterentwicklung des Hochschulstandortes soll ganz gezielt ein Kontrapunkt zu der für die Stadt Lüdenschied und dem südlichen Teil des Märkischen Kreises drohenden Abwärtsentwicklung gesetzt werden. Auf der Grundlage erster Ideen zur Weiterentwicklung der Hochschullandschaft in Südwestfalen soll – in enger Kooperation mit der lokalen Wirtschaft – ein Konzept zur Weiterentwicklung und langfristigen Stabilisierung des Hochschulstandortes Lüdenschied erarbeitet werden. Voraussetzungen für eine Realisierung ist ein Bekenntnis der Landesregierung NRW, den möglichen Ausbau dauerhaft auskömmlich zu finanzieren.

MASSNAHMEN

Institutionalisierte Kooperation zwischen Fachhochschule und der lokalen Wirtschaft – Start einer langfristigen und nachhaltigen Marketing- und Imagekampagne für den Hochschulstandort Lüdenschied und Schaffung eines „digitalen Kompetenzzentrums“.

Es werden jeweils eine Vollzeitstelle für die Schnittstelle „Hochschule – Wirtschaft“, für das Marketing und für das digitale „Kompetenzzentrums“ benötigt.

AUSBAU UND ATTRAKTIVIERUNG DES AUSSERSCHULISCHEN LERNORTES „TECHNIKZENTRUM SÜDWESTFALEN“ IN LÜDENSCHIED

AUSGANGSLAGE

NACHWUCHSFÖRDERUNG ALS HEBEL GEGEN FACHKRÄFTEMANGEL

Auch im öffentlichen Bereich zeigt die Sperrung der A45 Auswirkungen mit Blick auf die Beschäftigung. Erfolgreiche Versetzungsanträge von Lehrkräften führen jetzt schon zu deutlichen Unterrichtsausfällen an Lüdenschieder Schulen.

Mit dem Technikzentrum Südwestfalen verfügt die Region über einen attraktiven außerschulischen Lernort, dessen Ziel es ist, junge Menschen für MINT-Fächer und technisch orientierte Berufe zu begeistern. Als einen Beitrag, die jetzt entstandene Situation abzufedern, wird der weitere Ausbau und die weitere Attraktivierung dieses Lernortes vorgeschlagen.

Betrieben wird das Technikzentrum Südwestfalen durch die gleichnamige gemeinnützige GmbH, deren Gesellschafter zu 100 Prozent der Verein Technikförderung Südwestfalen ist. Neben dem Technikzentrum Südwestfalen betreibt die gGmbH das Technikzentrum in Hagen sowie die zdi-Netzwerke technik_mark und Ennepe-Ruhr, ein Verleihsystem für technische Schulungsmedien sowie die regionale Kampagne „Talente von morgen“.

Im Technikzentrum arbeiten Schülerinnen und Schüler wie in einem Unternehmen in verschiedenen Abteilungen zusammen. In den bestehenden Modulen wie Kunststofftechnik, Oberflächentechnik und Metalltechnik ist es am Ende das Ziel, ein fertiges Produkt mit nach Hause zu nehmen. Entwickelt wurden alle Module in enger Zusammenarbeit mit den Unternehmen der Region, die auch zum größten Teil die maschinelle Ausstattung des Technikzentrums vom Kunststoff-Spritzguss-Automaten bis zur Drahtbiege-Vorrichtung dem Technikzentrum zur Verfügung gestellt haben. Nach gleichem Prinzip arbeitet auch das Technikzentrum in Hagen.

Das Technikzentrum steht Schülerinnen und Schülern aller Schulformen offen. Erfahrungen liegen mit jungen Menschen mit den unterschiedlichsten Hintergründen vor – von der Förderklasse bis hin zu einer Gruppe hochbegabter Schülerinnen und Schüler. In der Corona-Pandemie wurden gezielt virtuelle Projekte entwickelt. Als Pilotprojekt im „Pakt für Informatik“ der NRW-Landesregierung wurden gemeinsam mit IT-Experten aus Unternehmen und der Fachhochschule Südwestfalen zum Beispiel eine CO-Ampel und eine App entwickelt, über die die Daten ausgelesen werden können.

ZIELE

ERHALT DES VITALEN BILDUNGSSTANDORTES LÜDENSCHIED

Die A45-Sperrung greift tief in alle Bereiche des Arbeitens und Lebens ein – mit Langzeitwirkung. Die Situation an den Schulen in und rund um Lüdenschied mit massivem Unterrichtsausfall aufgrund des Mangels an Lehrkräften droht, Schulkarrieren zu gefährden, lässt das Thema Bildungsgerechtigkeit auf der Tagesordnung erscheinen und verschärft in der Perspektive die angespannte Fachkräftesituation um ein weiteres Mal.

Der Ausbau des Technikzentrums allein ist natürlich nicht ausreichend, um die Situation völlig zu entspannen, er ermöglicht es aber vor Ort, das Bildungsangebot weiter zu attraktivieren und das verbliebene schulische Angebot um hochwertige Lernerlebnisse zu bereichern.

DURCH MINT-BEGEISTERUNG TECHNISCH AUSGEBILDETE FACHKRÄFTE SICHERN

Gemessen am Anteil der Beschäftigten im produzierenden Gewerbe ist Südwestfalen die stärkste Industrieregion in NRW und eine der stärksten im gesamten Bundesgebiet. Diese Position ist keine Selbstverständlichkeit und gerät

zunehmend unter Druck. Energiekrise, Transformationserfordernisse der Automobilzulieferindustrie und die jetzt offenkundige Infrastrukturkrise sind dabei nur einige Gründe.

Südwestfalen braucht Innovationen und gut ausgebildete Fachkräfte, um diese in den Unternehmen auch umzusetzen. Dabei spielen Ausbildungen mit einer technischen Schwerpunktsetzung eine besonders wichtige Rolle in der Region, die zudem auch den demografischen Wandel zu bewältigen hat. Deutlich zurückgehende Schulabgängerzahlen machen den intensiven Wettbewerb um junge Menschen mehr als deutlich. Dabei gilt es, die jungen Menschen auf die Chancen aktiv hinzuweisen, die ihnen in der Industrie der Region mit einem technischen Ausbildungsberuf oder Studium geboten werden – im nationalen, wie im internationalen Kontext.

MASSNAHMEN

AUFBAU VON NEUEN BRANCHEN- UND INNOVATIONSSPEZIFISCHEN ANGEBOTEN

Gerade mit Blick auf die anstehenden Transformationsprozesse der regionalen Industrie soll die weitere Attraktivierung und Stabilisierung des Technikzentrums mit dem Fokus auf das Thema Industrie 4.0 und Mensch-Maschine-Interaktion erfolgen. Mit unmittelbarem Bezug zur Unternehmenspraxis der Region sollen auch Virtual Reality- (VR) und Augmented Reality- (AR) Tools zum Einsatz kommen, um den scheinbaren Gegensatz zwischen „Old“- und „New“-Economy aufzulösen und spannende Technikerlebnisse zu ermöglichen.

Dazu sind folgende Maßnahmen für die Aufbauphase von drei Jahren anvisiert:

- Konzeptentwicklung inklusive der Entwicklung eines Curriculums durch eine entsprechende Agentur (unter Einbeziehen der regionalen Akteure)
- Investitionen in die technische Ausrüstung des Zentrums, insbesondere mit Blick auf die Veranschaulichung der Digitalisierung und Virtualisierung industrieller Prozesse, z.B. Festo CP-Lab.
- Integration von AR/VR.
- Personalstellen für Technikdozenten und studentische Hilfskräfte.

KLIMASCHONENDE MOBILITÄT DER ZUKUNFT FÖRDERN

VERLAGERUNG VON TRANSPORTEN AUF DIE SCHIENE

AUSGANGSLAGE

POTENZIALE BEI INFRASTRUKTURELLEN GRENZEN

Die unmittelbaren verkehrlichen Auswirkungen der Sperrung der Talbrücke Rahmede betreffen die Stadt Lüdenscheid, ihre Einwohner und Unternehmen trotz offizieller Umleitungsempfehlungen in besonderem Maße und das für Jahre. Zu besonderen Beeinträchtigungen führt insbesondere der Schwerlastverkehr: Lärm, Abgase sowie beschädigte öffentliche und private Infrastruktur sind auf Dauer die Folge. Dies lässt für den Güterverkehr eine Verlagerung auf den Verkehrsträger Schiene in Betracht kommen. Hierfür besteht in Südwestfalen ein beträchtliches Potenzial von ca. 100.000 Lkw-Fahrten pro Jahr.

Die Schieneninfrastruktur in Südwestfalen ist von strukturellen Grenzen geprägt, die eine Verlagerung von Transporten in vielen Fällen nicht zulässt. So stellt die Ruhr-Sieg-Strecke als wichtige Güterverkehrsstrecke für die Region eine mögliche Entlastungsachse für Teile der verkehrlich hoch belasteten Rheinschiene dar. Diese Funktion kann sie aufgrund der nach wie vor unzureichenden Tunnelprofile nicht ausfüllen. Gleichwohl besteht trotz dieser infrastrukturellen Einschränkung ein grundsätzliches Potenzial für die Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene.

Allerdings sind viele Schienentransporte gemessen an straßengebundenen Transporten preislich nicht wettbewerbsfähig. Aus logistischer Sicht steigen die Vorteile von Transporten auf der Schiene, je länger die Strecken sind. Bei kurzen Strecken überwiegen die Kostennachteile zum Teil deutlich. Aus Sicht vieler Betriebe ist die Vollsperrung der A45 ein Anreiz, über eine Verlagerung von Transporten auf die Schiene nachzudenken. Allerdings dürfen die hierfür erforderlichen, höheren Kostenbeiträge nicht zu einer zusätzlichen Verschlechterung der ohnehin angeschlagenen Wettbewerbsfähigkeit führen. Andernfalls wäre eine Nachteilsdopplung die Folge.

ZIELE

VERKEHRLICHE ENTLASTUNG DER STADT LÜDENSCHIED

Jeder Lkw, der aufgrund einer Transportalternative auf der Schiene nicht auf der Straße Richtung Lüdenscheid fährt, entlastet die Stadt und ihr räumliches Umfeld. Die immense verkehrliche Belastung von Einwohnern und ortsansässigen Unternehmen droht hier nachhaltige, strukturelle Schäden hervorzurufen, die über viele Jahre Bestand haben könnten. Dem gilt es, durch geeignete Maßnahmen Einhalt zu gebieten.

ETABLIERUNG LANGFRISTIGER, KLIMAFREUNDLICHER TRANSPORTKETTEN

Mit einer zielgerichteten Förderung von Unternehmen, die Transportverlagerungen auf die Schiene vornehmen, sowie von Eisenbahnverkehrsunternehmen und von weiteren Operateuren kann zum eine Entlastung des Straßennetzes herbeigeführt werden und zum anderen eine dauerhafte Verlagerung schienengebundener Transporte initiiert werden. Hierzu sind finanzielle Verlagerungsanreize modellhaft und zeitlich befristet zu schaffen.

MASSNAHMEN

FINANZIELLES ANREIZPROGRAMM „TRANSPORTVERLAGERUNG SCHIENE SÜDWESTFALEN“

Aus den genannten Gründen ist eine Verlagerung von Transporten auf die Schiene in nennenswertem Umfang ohne ein finanzielles Anreizprogramm nicht denkbar, sollen zusätzliche Nachteile für Unternehmen vermieden werden, die Transporte verlagern könnten. Stattdessen sollen möglichst viele Weichen dafür gestellt werden, dass eben dies ermöglicht wird. Wichtig: Die Impulse müssen unter Vermeidung unnötiger bürokratischer Aufwände verfügbar gemacht werden. Hierzu bedarf es eines direkten pauschalen Verlagerungsanreizes je verlagertem Lkw in Anlehnung an die Mehrkosten für Lkw-Transporte auf den Umleitungsstrecken sowie die dann ausbleibenden Beschädigungen an der Straßeninfrastruktur in Lüdenscheid. Um den gewünschten Effekt zu erzielen, muss der Verlagerungsanreiz mindestens 300 € pro vermiedenem Lkw-Transport betragen.

Zudem müssen auch Verlagerungsprojekte mit kurzfristig wirksamen Entlastungen der Situation in Lüdenscheid für Einzelfälle für eine Förderung vorgesehen werden, wenn ein pauschaler Anreiz nicht ausreicht, zum Beispiel bei schienenbasierten Verkehrskonzepten für Werksverkehre zwischen zwei Standorten mit hohem Volumen). Außerdem sollte das Programm auch spezifische Förderungen von Schienenangeboten in Südwestfalen vorsehen, etwa von Operateuren des Kombinierten Verkehrs oder auch direkte Angebote der Güterbahnen.

Ausgehend davon, dass nicht die Gesamtzahl der grundsätzlich verlagerungsfähigen Transporte tatsächlich künftig über die Schiene abgewickelt werden, sondern ca. 60 %, und unter Berücksichtigung der beschriebenen, über den pauschalen Anreiz deutlich hinausgehenden Förderbedarfe, ist ein Anreizprogramm mit entsprechenden Volumen vorzusehen.

ERARBEITUNG VON HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Flankierend zu den unmittelbaren finanziellen Förderungen konkreter Transportverlagerungen bedarf es für eine dauerhafte Umstellung von Güterverkehren der Erarbeitung konkreter Handlungsempfehlungen. Sie sollen sich auf Maßnahmen zur planungsrechtlichen Sicherung von schienennahen Flächen für Gewerbe- und Logistik mit direkter Gleisanbindung und Umwidmung für diese Zwecke erstrecken, aber auch auf die Identifizierung von Beschleunigungsansätzen in den Planungs- und Genehmigungsverfahren für die Ansiedlung und Realisierung von Anlagen und Infrastruktur sowie auf Lösungen zur Mitnutzung von vorhandenen Gleisanschlüssen durch benachbarte Betriebe, die Bereitschaft der bestehenden Gleisanschließer hierfür, aber auch auf vertragliche und versicherungstechnische Fragen.

Beteiligte Projektpartner sind die DB Netz AG, die DB Cargo AG, die KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein, die Märkische Eisenbahngesellschaft mbH, TFG Transfracht GmbH, die IHKs in Südwestfalen, die Bezirksregierung Arnsberg, Unternehmen der verladenen Wirtschaft und das Eisenbahnbundesamt. Die Federführung obliegt der DB Cargo AG, der Krombacher Brauerei Bernhard Schadeberg GmbH & Co. KG sowie den IHKs in Südwestfalen.

STÄRKUNG DES NAHVERKEHRS – PERSPEKTIVEN FÜR PENDLER UND AUSFLÜGLER

AUSGANGSLAGE

NACHTEILIGE RAHMENBEDINGUNGEN IM LÄNDLICHEN RAUM

Eine spürbare Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes im ländlich geprägten Raum Südwestfalens ist angesichts der bestehenden insgesamt geringen Nachfrage nur mit zusätzlichen Anstrengungen zu erreichen. Eine Verdichtung des Fahrplanangebotes ist aufwendig und mit hohen Kosten verbunden. Erreichbarkeitsdefizite sind die Folge und führen in vielen Orten Südwestfalens dazu, dass der einzeln oder in Fahrgemeinschaften genutzte Pkw das bevorzugte Fortbewegungsmittel ist. Dies hat weitreichende strukturpolitische Auswirkungen. So zeigen beispielsweise Untersuchungen, dass weite Teile des stationären Einzelhandels nach wie vor Pkw-Stellplätze in angemessener Nähe für erforderlich halten.

Allerdings unterliegt das Mobilitätsverhalten auch in Südwestfalen einem generellen Wandel. Das Interesse an Alternativen zur Nutzung eines eigenen Pkw steigt, auch wenn dies nicht zwangsläufig zur Nutzung des ÖPNV führt. So erfreut sich die Nutzung von E-Bikes wachsender Beliebtheit, und dies nicht nur im Freizeitbereich. Mittlerweile etablieren sich entsprechende E-Bike-Verleihsysteme. Für Unternehmen werden Angebote in Zusammenhang mit dem betrieblichen Mobilitätsmanagement bedeutsamer, weil sie auch von nachrückenden Fachkräften verstärkt nachgefragt werden. Potenziale für eine verstärkte Nutzung des ÖPNV werden daher vor allem im Bereich des Berufsverkehrs gesehen. Auch in touristischen Zusammenhängen spielt die verkehrliche Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle.

ZIELE

BERUFSVERKEHR OPTIMIEREN UND TOURISTISCHEN NAHVERKEHR STÄRKEN

Gerade regelmäßige Beförderungsbedarfe zu festen Zeiten bieten eine Grundlage, den Verkehrsfluss zu optimieren, indem die individuelle, private Fahrt mit dem Pkw durch sinnvolle Alternativen abgelöst wird. Dies betrifft insbesondere den Berufsverkehr. Hierzu bedarf es intelligenter Instrumente, die passgenau entwickelt und zum Einsatz gebracht werden müssen. Darüber hinaus bestehen Potenziale, mit intelligenten Angebotskombinationen Impulse im Freizeitverkehr zu setzen. Ziel ist, Anreisen aus dem Ruhrgebiet zu ermöglichen, ohne die bestehende Verkehrssituation im Raum Lüdenscheid unnötig weiter zu belasten und dabei die Attraktivität touristischer Ziele durch verbesserte Erreichbarkeitsalternativen zu steigern.

ANGEBOTE IM ÖPNV ZIELGERICHTETER ORGANISIEREN

Mit einer Anpassung bzw. organisatorischen Umstellung des ÖPNV-Angebotes unter anderem auf „On-Demand-Verkehre“ soll es gelingen, die Erreichbarkeit von Gewerbegebieten und ländlichen Bereichen zu verbessern und so Anreize für einen Umstieg vom Individualverkehr zu ermöglichen. Eine verbesserte Erreichbarkeit der Unternehmensstandorte ist im Werben um Fachkräfte ein zunehmend wichtiges Kriterium.

REDUZIERUNG VERKEHRSELASTUNGEN IM RAUM LÜDENSCHIED

Alternativen zum Pkw auch im touristischen Reiseverkehr sind grundsätzlich geeignet, die belastende Verkehrssituation im Raum Lüdenscheid zu entschärfen, wenn es gelingt, sie hinreichend attraktiv zu gestalten. Gerade touristische Besucher aus dem Ruhrgebiet, die den Weg ins Sauerland oder ins weiter südlich gelegene Siegerland und Wittgensteiner Land suchen, nutzen traditionell die Verkehrsachse A45 zur An- und Abreise. Mit einer intelligenten verkehrlichen Angebotsgestaltung können zudem touristische Buchungsrückgänge kompensiert und zukunftsfähige weitere Anreisemöglichkeiten etabliert werden.

MASSNAHMEN

FÖRDERUNG ARBEITGEBERANTEIL JOB-TICKET

Mit einer finanziellen Förderung des Arbeitgeber-Anteils am neu eingeführten Job-Ticket soll das Angebot deutlich attraktiver für die Unternehmen in Südwestfalen werden. Aufgrund des niedrigen Preises und der einfachen Tarifbildung sollen die Beschäftigten einen erleichterten Zugang zum ÖPNV erhalten. Seit August 2022 besteht mit dem JobTicket des WestfalenTarifs (WT) ein neues und attraktives Angebot für Pendler, das eine nachhaltige, flexible und günstige Mobilität für die Nutzer ermöglicht. Neben dem Arbeitsweg eignet sich das Ticket auch für Freizeitfahrten. Das neue Ticket enthält eine Rabattierung, sobald sich der jeweilige Arbeitgeber finanziell am Erwerb beteiligt. Bei einem Arbeitgeberanteil bzw. -zuschuss in Höhe von 16 € je bestellendem Mitarbeiter sieht der WestfalenTarif einen Rabatt von 9 € unabhängig von der Preisstufe und Abnahmemenge des jeweiligen Unternehmens als Großkunde vor. Bisherige JobTicket-Modelle sahen lediglich einen Mengenrabatt vor. Zur Attraktivierung des JobTickets bietet sich eine Förderung des Arbeitgeberanteils an.

Entscheidend für den Erfolg des Tickets ist neben einer qualitativ und quantitativ guten Anbindung der Unternehmen (vor allem in den Gewerbegebieten Südwestfalens) an den ÖPNV, eine aktive Bewerbung. Zusätzlich zu einem Marketingkonzept ist ein proaktives Key Account Management für den Aufbau einer nachhaltigen Kundenbeziehung notwendig. Sinnvoll ist zudem eine passende Begleitforschung.

MODELLPROJEKT KOMBITICKET IM FREIZEITVERKEHR LENNE- UND BIGGETAL

Die Maßnahme umfasst die Entwicklung, Einführung und Förderung eines digitalen Kombitickets (ÖPNV/SPNV- Anreise und Eintritt in Freizeiteinrichtungen) für einen Zeitraum von vier bis fünf Jahren. Analog zu Konzerttickets oder Fußballtickets soll unter anderem Gäste aus dem Ruhrgebiet der Umstieg von Pkw auf die Bahn (hier: Ruhr-Siegstrecke) für Tagesausflüge zu Zielen im Lenne- und Biggetal möglichst komfortable gestaltet werden. Als nachfragestärkste Tourismusdestination Nordrhein-Westfalens ist das Sauerland zudem auf die Tourismusakzeptanz der Sauerländer Bürger angewiesen. Für die stärkere touristische Inwertsetzung der Ruhr-Sieg-Strecke sprechen einerseits die sehr gute Vernetzung ins Ruhrgebiet und andererseits der aktuell sehr gute Verbindungstakt, sowie die beiden Wanderbahnhöfe Werdohl und Lennestadt-Altenhundem. Durch den Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS) wurde bereits in Abstimmung mit der WestfalenTarif GmbH und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) ein Angebot für die kurzfristige Einführung eines Kombitickets für ca. 120.000 Fahrgäste unterbreitet.

Für den Ausgleich der Einnahmeverluste bei den Verkehrsträgern und/oder den zusätzlichen Aufwand der touristischen Leistungsanbieter ist eine öffentliche Förderung erforderlich. Eine Begleitforschung durch die Universität Siegen erscheint sinnvoll. Im Rahmen einer Vorstudie könnten bestehende Einstellungen und Praktiken sowie Chancen und Barrieren ermittelt sowie Interventionen in iterativen Zyklen entwickelt und getestet werden.

Beteiligte Projektpartner sind Zweckverbände, Tourismusorganisationen, touristische Leistungsanbieter und die Kreise. Für das Modellprojekt bedarf es finanzielle Mittel für den erforderlichen Durchtarifierungsausgleich an die SPNV-Zweckverbände.

MODELLPROJEKTE BETRIEBSÜBERGREIFENDE FAHRGEMEINSCHAFTEN

Fahrgemeinschaften für die tägliche Fahrt zum Arbeitsplatz sind ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung von Verkehr, Umweltbelastung und Kosten. Um die Bildung von Fahrgemeinschaften auch unternehmensübergreifend, zum Beispiel in einem Gewerbegebiet, zu verstärken, ist Transparenz von Fahrstrecken und Wohnorten erforderlich. Hierbei kann auf digitale Mitfahrerbörsen zurückgegriffen werden.

Eine „Mitfahr-App“ als digitale und flexible Lösung kann dazu beitragen, Fahrten zu organisieren. In der App können alle Verkehrsteilnehmer, die einen Pkw nutzen, eine Fahrt einstellen. Dafür sind Start, Ziel und Zeitpunkt der Fahrt anzugeben. Wer Interesse an der Mitfahrt hat, kann sich die entsprechenden Angebote für die gewünschte Route

anzeigen lassen. Privatadressen werden aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht veröffentlicht. Die Routen werden mit öffentlichen Punkten (POIs) abgeglichen (etwa Bushaltestellen, Supermärkte oder Parkplätze). Anbieter können auswählen, an welchen Punkten sie halten möchten. Eine solche App ist als Start-Up (openINC. GmbH) aus einem Projekt der Universität Siegen heraus entstanden und mittlerweile auf dem Markt erhältlich. IHKs, Kommunalverwaltungen und Wirtschaftsförderungen sowie Gewerbevereine sollen als Multiplikator dienen, Unternehmen auf diese oder ähnliche Lösungen für ihre Belegschaften hinweisen und die Vorteile verdeutlichen. Um dieses Ziel zu unterstützen, sollen unter Federführung der Universität Siegen Modellprojekte zur Etablierung app-basierter Mitfahrgemeinschaften in ausgewählten südwestfälischen 15 Gewerbegebieten (3 je Kreis) umgesetzt werden.

AUSWEITUNG MODELLPROJEKT ON-DEMAND-VERKEHRE

On-Demand-Angebote ermöglichen ein nachfrageorientiertes Angebot für unterversorgte Gebiete durch den Einsatz von Kleinfahrzeugen statt vergleichsweise teuren Linienbussen. Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes wurden neue Grundlagen geschaffen, um innovative Angebote als Bestandteil in den ÖPNV zu integrieren (§44 PBefG). Mit einer entsprechenden Förderung des Landes bzw. des Bundes können in Südwestfalen gemeinsam mit den Verkehrsträgern gezielt für den ländlichen Raum innovative Lösungen aufgesetzt werden.

Ein Fokus liegt auf die mögliche Anwendung als Linienbedarfsverkehre im ÖPNV. Auf diese Weise können unter anderem Gewerbegebiete und bislang unterversorgte ländliche Gebiete besser an den ÖPNV angebunden werden. Damit soll Pendlern und Reisenden künftig mit flexiblen, digital vernetzten Angeboten mit Bus, Bahn und On-Demand-Fahrdiensten eine starke Alternative zum Einsatz des privat genutzten Pkw eröffnet werden. Ein erstes Modellvorhaben mit dieser Stoßrichtung wurden im Rahmen des Landeswettbewerbs „Mobil.NRW“ on Meinerzhagen gefördert. Dies könnte Ausgangspunkt für eine gesamträumliche Lösung sein. Auch das Taxi-Gewerbe könnte in ein solches System eingebunden werden.

SONDERFÖRDERZONE GROSSRAUM- UND SCHWERTRANSPORTE SÜDWESTFALEN

AUSGANGSLAGE

SCHLECHTE RAHMENBEDINGUNGEN FÜR SCHWERTRANSPORTE

Südwestfalen ist eine „Schwerpunktregion“ für Schwertransporte. Insbesondere im Siegerland, aber etwa auch im Raum Hagen, fertigen oder bearbeiten viele Unternehmen besonders schwere und große bzw. unteilbare Erzeugnisse aus den Bereichen Maschinenbau, Apparate- und Behälterbau, Betonfertigteilebau, Walzenbau und der Rohrherstellung. Auch der Transport von Pfeilerelementen für den Ersatzneubau von Autobahnbrücken ist ohne Schwertransporte kaum denkbar. Die Unternehmen stehen hierbei häufig in einem harten internationalen Wettbewerb. Die Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden in Südwestfalen bearbeiten jedes Jahr zehntausende Anträge auf Durchführung dieser Sondertransporte.

Für das Gelingen der Energiewende sind Schwertransporte entscheidend. Die Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten e.V. (BSK) geht von durchschnittlich 60 bis 80 Transporten aus, die für eine Windenergieanlage anfallen, die meisten hiervon sind Schwertransporte. Die Genehmigungsläufe beanspruchen in Folge eines umfangreichen behördlichen Anhörungsverfahrens und eines bislang unzureichend digitalisierten Workflows in der Regel mehrere Wochen. Jede einzelne Genehmigung besteht aus einem Schriftsatz im Umfang von mehreren hundert Seiten, in dem Streckenverlauf und Auflagen detailliert beschrieben sind. Nicht selten widersprechen sich die Bestimmungen in den jeweiligen Bundesländern und Kommunen.

Schwertransportfähige Routen sind in Südwestfalen rar. Hinzu kommt, dass immer mehr Brückenbauwerke auf den Autobahnen und auch im nachgelagerten Straßennetz aufgrund ihres maroden Zustands abgelastet, also für hohe Gewichte gesperrt werden müssen und so für Schwertransporte ausfallen. Zeitweise ist es wegen der unzureichenden Verkehrsinfrastruktur kaum noch möglich, große Teile aus der Region heraus zu transportieren. Die über Jahre hinweg durch das Land NRW mit Unterstützung von Unternehmen aus der Region entwickelte sogenannte verlässliche Schwertransportroute ist hier nur teilweise eine Hilfe. Tatsächlich wird dringend ein bundesweites Vorrangnetz für Schwertransporte auf Basis des Autobahnnetzes, übergangsweise ggf. unter Einbeziehung von Bundes- und Landesstraßen, benötigt.

Insgesamt haben sich die Rahmenbedingungen für Großraum- und Schwertransporte mit den Jahren deutlich verschlechtert. Der unzureichende Zustand der Autobahnbrücken führt zur Verlagerung der Schwertransporte auf das nachgelagerte Straßennetz, dessen Zustand hierunter leidet, weil es für diese Transporte nicht ausgelegt ist. Hinzu kommt eine immer höhere Gebührenlast für ein durch überbordende Bürokratie überlastetes Genehmigungsverfahren.

ZIELE

VEREINFACHUNG DER ANTRAGSVERFAHREN

Bundesweit wird das teildigitale Antragsverfahren VEMAGS eingesetzt. Nach wie vor erweist sich das System als umständlich. So ist eine Streckeneingabe über eine routingfähige Karte nach wie vor nur unzureichend möglich. Ziel muss eine vollautomatisierte digitale Routenfindung sein, die zudem Maße und Zustände von Straßen sowie Tunnel- und Brückenbauwerken sowie aktuelle Baustellen berücksichtigt.

BESCHLEUNIGUNG GENEHMIGUNGSVERFAHREN

Die Zahl der Großraum- und Schwertransporte wird nicht zuletzt wegen der Herausforderungen im Bereich der Energiewende und des immensen Investitionsstaus bei der Verkehrsinfrastruktur in den kommenden Jahren voraussichtlich noch steigen. Auch der Bedarf an einer besseren Personalausstattung in den Erlaubnis- und

Genehmigungsbehörden wird steigen. Das im Vorfeld der Genehmigung durchzuführende behördliche Anhörungsverfahren umfasst eine hohe Zahl an zu beteiligenden Institutionen. Ausbleibende Rückmeldungen, Krankenstände und Urlaub können die Genehmigungsverfahren erheblich verzögern. Kurzfristig eingerichtete Baustellen sollen künftig im Regelfall langfristig geplante Schwertransporte nicht mehr verhindern können.

DURCHFÜHRBARKEIT VON SCHWERTRANSPORTEN SICHERSTELLEN

Ziel ist die Sicherstellung der grundsätzlichen Durchführbarkeit von Großraum- und Schwertransporten in alle Himmelsrichtungen. Andernfalls droht der heimische Wirtschaftsstandort faktisch für diese Transporte „eingeschlossen“ zu werden. Für die auf Schwertransporte angewiesenen Branchen bzw. die gesamte Wertschöpfungskette wären die Folgen gravierend. Die Herstellung und Sicherstellung von verlässlichen Schwertransportrouten muss – auch über die Landesgrenzen hinaus, in den Straßenplanungen von Bund und Land Vorrang genießen.

MASSNAHMEN

EINRICHTUNG SONDERFÖRDERZONE „GROSSRAUM- UND SCHWERTRANSPORTE SÜDWESTFALEN“

Der südwestfälische Wirtschaftsraum vermag aufgrund seiner industriellen Strukturen erhebliche Beiträge zur Energiewende zu leisten. Hierzu gehören die beträchtlichen Potenziale für den Ausbau Erneuerbarer Energien ebenso wie etwa die zahlreich vertretenen Schlüsselbranchen für die Wasserstoffwirtschaft. Darüber hinaus stellt Südwestfalen einen Kompetenzraum für die Herstellung – und den Transport – großer unzerteilter Produkte dar, der mit anderen Wirtschaftsstandorten weltweit in einem harten Wettbewerb steht, die jedoch bessere Rahmenbedingungen für Schwertransporte aufweisen.

Mit einer politisch unterstützten „Sonderförderzone“ würde ein Rahmen geschaffen, rechtliche Regelungen und Verfahrensabläufe auf Optimierungspotenziale zu prüfen und modellhaft zeitnah Verfahrensvereinfachungen für den Raum Südwestfalen umzusetzen. Hierbei soll auch eine „Umkehrung der Beweislast“ implementiert werden: Bei Versagen einer einzelnen Zustimmung zu einer ansonsten genehmigungsfähigen Transportstrecke, obliegt es der zuständigen Behörde, eine genehmigungsfähige Umfahrung zu identifizieren, um den bestehenden Antrag zu „heilen“.

Bisher sieht das System in solchen Fällen einen ablehnenden Bescheid vor, so dass eine neue Strecke beantragt werden muss. Dies erhöht den Aufwand für die Antragsteller ebenso wie für die Genehmigungsbehörden. Kurzfristig sollen Speditionen und Disponenten mit Sitz in Südwestfalen unterstützt werden, in dem vorübergehend die Kosten für die Nutzung eines der auf dem freien Markt zugänglichen vordigitalen Routenprüfungssysteme durch das Land übernommen werden. Damit soll ein Anreiz für die Inanspruchnahme einer verfahrensvereinfachenden Technologie gegeben werden, die am Ende auch die Behörden entlastet, da sie bereits Routen mit hoher Wahrscheinlichkeit auf Genehmigungsfähigkeit ausweist. Eine entsprechende Kostenübernahme als Entlastung der Unternehmen ist hierbei vorzumerken.

Für eine valide Untersuchung der Problemfelder unter Einbeziehung praxisnaher Erfahrung einschließlich der Erarbeitung von auf den Raum Südwestfalen bezogenen Handlungsempfehlungen sollen weitere Fördermittel vorgesehen werden. Um einen unmittelbaren Nachteilsausgleich für das produzierende Gewerbe zu erreichen, ist ein Gebührenentlastungsfonds vorzusehen, der dazu dient, die Hälfte der für die Unternehmen anfallenden Gebührenbelastung zu erstatten. Die Höhe der Gebühren berechnet sich nach der bundesweit geltenden einheitlichen Gebührenordnung je nach Aufwand.

LÄNDERÜBERGREIFENDE AUSWEISUNG VON SCHWERTRANSPORTROUTEN

Das grundsätzlich geeignete Verkehrsnetz für Schwertransporte ist das Autobahnnetz. Angesichts der bekannten Einschränkungen müssen die Sondertransporte vermehrt über Bundes- und Landesstraßen geführt werden. Sinnvollerweise sollten hierfür feste Schwertransportrouten nach dem Modell Wilnsdorf-Duisburg/Gelsenkirchen geschaffen werden. Über diese Routen soll die grundsätzliche Befahrbarkeit dauerhaft gesichert sein. Sind etwa Baumaßnahmen an der Strecke erforderlich, werden die Baustellen erst dann eingerichtet, wenn eine schwertransporttaugliche Umfahrung gewährleistet ist. Allerdings braucht es ein ganzes Netz verlässlicher Schwerlastrouten und das nicht nur in NRW. Vielmehr muss sichergestellt sein, dass die verlässlichen Routen Ländergrenzen-übergreifend aufeinander abgestimmt sind. Hierzu sind auf Ebene der Landesverkehrsministerien Vorschläge zu erarbeiten. Für diese Maßnahme ist massiver politischer Druck erforderlich.

FACHKRÄFTE DER ZUKUNFT GEWINNEN

KOMMUNIKATIONSALLIANZ A45 BILDEN UND STANDORT-IMAGE STÄRKEN

AUSGANGSLAGE

IMAGE DER REGION LEIDET MASSIV

Durch die Sperrung der A45 wird das Image der Region als attraktiver, starker Wirtschafts- und Lebensraum massiv beschädigt. Die bundesweiten Schlagzeilen zur A45 lassen die Region als abgehängt und unattraktiv wirken. Das Brücken-Desaster setzt sich in den Köpfen fest und führt de facto dazu, dass Arbeitgeber Fachkräfte verlieren und große Probleme haben, neue Mitarbeiter und Führungskräfte zu gewinnen. „Südwestfalen muss weiträumig umfahren werden // Südwestfalen ist nicht mehr verbunden // Die Region ist schwer getroffen und erleidet große wirtschaftliche und soziale Schäden“ sind jene Schlagzeilen, die das Image der Region mit hoher Wahrscheinlichkeit nachhaltig negativ prägen werden und die Entwicklung der Region maßgeblich beeinflussen können. Um Menschen für die Region und die hiesigen Arbeitgeber und Wohn-Optionen zu begeistern, darf das „schlechte Image“ der kaputten Brücke nicht hängen bleiben.

ATTRAKTIVITÄT DES LEBENS ENTLANG DER A45 SINKT

Während die Region bereits vor der Brückensperrung mit demografischem Wandel und Abwanderung zu kämpfen hatte, ist es für die Kommunen und Arbeitgeber entlang der A45 nun noch schwieriger, Menschen für das Leben vor Ort zu begeistern – die Brückensperrung verlängert zahlreiche Autofahrten eklatant, wirkt Zuzug entgegen und hält Menschen tendenziell von privaten, beruflichen und touristischen Besuchen in der Region ab; was auch das entsprechende gastronomische, kulturelle und touristische Angebot vor Ort gefährdet. Damit sinkt die Attraktivität des Lebens entlang der A45 für Anwohner und potenzielle Neubürger weiter. Das Gefühl von „hier ist nichts los“ und „ich komme hier nicht gut weg“ ist nichts, was insbesondere junge Menschen für die Region begeistert und zum Kommen bzw. Bleiben animieren könnte. Speziell für die Wirtschaft im MK, die dringend Nachwuchs-, Fach- und Führungskräfte sucht, ist dies ein schwerwiegendes Problem.

RELEVANZ ABGESTIMMTER KOMMUNIKATION STEIGT

Angesichts des Medienwandels hin zu einer Vervielfachung der Medienkanäle und des Medien-Contents, angesichts von Fake News und immer komplexeren (Welt-)Zusammenhängen, die es zu vermitteln gilt; steigt andererseits die Relevanz abgestimmter Kommunikation in Regionen. Um überhaupt Gehör zu finden und mit nachvollziehbaren, transparenten und starken Botschaften eine breite Öffentlichkeit zu erreichen, gilt es – gerade angesichts der Vielzahl an Krisen, die uns umgeben und künftig erwarten - gänzlich neue Formen der verlässlichen, vertrauensvollen und institutions-übergreifenden Zusammenarbeit zu erproben und zu etablieren.

ZIELE

IMAGE DER REGION LANGFRISTIG UND BUNDESWEIT STÄRKEN ZUR FACHKRÄFTEGEWINNUNG

Es bedarf einer intensiven, professionellen und langfristigen Standort-Kampagne, um die schwerwiegenden, A45-induzierten „Image-Schäden“ auszugleichen und das bundesweite Aufmerksamkeits-Momentum, das auf Südwestfalen liegt, zu nutzen. Südwestfalen sollte als attraktiver, lebendiger, dynamischer und starker Standort wahrgenommen werden – mit einem positiven Story-Telling rund um die A 45. Die Kommunikation soll dabei sensibel, stark und selbstbewusst aufgesetzt sein und im Sinne guten Storytellings und guten Standort-Marketings authentisch das Profil und die Stärken sowie die Vision der Region transportieren. Gleichzeitig gilt es, die Problematik der Brücke nicht zu verschleiern und sichtbar, konsequent sowie abgestimmt in den Forderungen zu bleiben.

STARKE POSITIVE LEUCHTTÜRME KREIEREN UND „HIER-GEHT-WAS-RAUM“ STÄRKEN

Um nachhaltig die Region zu stärken und dafür zu sorgen, dass Menschen auch gerne entlang der A45 wohnen – trotz der Brückensituation – ist es umso wichtiger, dass VOR ORT auch positive und neue Kommunikationsanlässe und echte Angebote geschaffen und genutzt werden: Events, über die man gerne spricht; Mitmach-Aktionen, die den Gemeinschaftsgeist prägen sowie kulturelle Angebote, die Strahlkraft auch über die Stadtgrenzen hinaus haben. Der „Hier-geht-was-Raum“ muss spürbar und erlebbar sein und jungen wie älteren Menschen in der Region das Gefühl zu geben, sich vor Ort verwirklichen und pulsierendes Leben spüren zu können. Hierzu müssen entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden – jetzt und in den kommenden Jahren dringender denn je zuvor. Gleichzeitig ist die derzeit bestehende wirtschaftliche, geschichtliche und kulturelle Vielfalt und Angebotsbreite Südwestfalens beeindruckend – dies muss und kann noch besser kommuniziert werden; gerade auch an jene Menschen, die derzeit viele Stunden auf den Straßen der Region verbringen und nicht wissen, was sich rechts und links der Straße abspielt.

NEUE REGIONALE KOMMUNIKATIONSSTRUKTUREN MODELHAFT AUFBAUEN

Ziel muss es sein, die Kräfte der Region zu bündeln und insbesondere im Bereich (Krisen-)Kommunikation neue Wege zu gehen. Modellhaft und institutionsübergreifend sollen Synergien genutzt und neue Strategien erprobt werden, um als Region insgesamt mit einer Stimme zu sprechen, das Profil der Region dadurch zu schärfen, Rollen sauber zu klären und Zielgruppen gemeinsam wirkungsvoll zu erreichen. Neue Kommunikationsstrukturen ermöglichen ein schnelles, agiles und abgestimmtes Handeln einerseits, sowie eine gemeinsame und verlässliche strategische Planung andererseits. Unter anderem können dadurch komplexe Prozesse und Projekte gemeinsam erläutert, sowie langfristig Kosten gesenkt werden.

MASSNAHMEN

ERARBEITUNG EINER GEMEINSAMEN KOMMUNIKATIONSSTRATEGIE

Eine auf 4-5 Jahre angelegte, bundesweite Kommunikationsstrategie mit Schwerpunkt einer bundesweiten Imagekampagne soll konzipiert und umgesetzt werden. Als Zielgruppen sind dabei die Menschen in Südwestfalen, die bundesweite Öffentlichkeit sowie die Entscheidungsträger in Politik und Wirtschaft zu benennen. Kampagnenschwerpunkte könnten dabei u.a. die Botschaften sein:

- Südwestfalen ist EIN TEAM und steht zusammen „wie eine 1“
- Südwestfalen ist DIE starke Region der Weltmarktführer und Industrieunternehmen in NRW und agiert aus einer Position der Stärke
- Südwestfalen ist für die Bundesrepublik wichtig – als zentraler Wirtschaftsstandort, Tourismusregion und „grüne Lunge“ von NRW
- Südwestfalen findet kreative Lösungen, ist hemdsärmelig, bodenständig, innovativ und kreativ, „packt an“ und „macht statt jammert“
- Südwestfalen lässt nicht locker

Im Rahmen der Kampagne sind unterschiedliche Kanäle und Aktionen denkbar, die über den Gesamtverlauf der Kampagne konsequent und aufeinander abgestimmt langfristig wirken. Hinweis: Denkbar ist auch der kommunikative Schulterschluss mit angrenzenden Nachbarregionen, die ebenfalls durch die A45 betroffen sind. Zur Entwicklung eines professionellen Kampagnenkonzepts und zur Feinkonzeptionierung der Maßnahmen, sowie zur professionellen Begleitung und Auswertung der Kampagne wird über die gesamte Laufzeit eine externe PR- & Kommunikationsagentur involviert.

UMSETZUNG KOMMUNIKATIONSSTARKER MASSNAHMEN ZUR IMAGESTÄRKUNG (BEISPIELHAFT)

Des Weiteren bedarf es der Umsetzung einer bundesweiten Kampagne mit nachhaltigem Erfolg. Beispielhafte Kampagnenmaßnahmen könnten und sollten neben klassischer, professioneller bundesweiter PR-Arbeit (Online, Print, Radio, Live) auch ungewöhnliche Bausteine sein, die den spannenden Lebens- und Wirtschaftsraum entlang der A45 effektiv besser erfahrbar machen und positiv aufwerten:

- *„Audiotour Südwestfalen“* – Entwicklung und Bekanntmachung einer App, die geobasiert den Standort von z.B. Autofahrern erfasst und diesen (bei Aktivierung der App) im Audio-Format spannende, interessante Geschichten und Infos zu dem, was man gerade beim Vorbeifahren sieht (oder im Stau, oder hinter Hügeln auch nicht sieht) erzählt; um die „Fahrzeit“ in Südwestfalen angenehm zu gestalten und Menschen dennoch für die Region zu begeistern.
- *„Streetart-Festival Südwestfalen“* – Umsetzung eines jährlichen, großen, 1-2-tägigen Street-Art-Kunst-Festivals entlang der A-45, um Menschen auf das bunte, moderne und hippe Südwestfalen aufmerksam zu machen, neue Anreizpunkte zum Kommen & zum Bleiben zu schaffen, die Kultur in der Region zu stärken und das Thema „Straße“ positiv aufzugreifen.

ORGANISATORISCHER AUFBAU UND AUSBAU DER KOMMUNIKATIONSALLIANZ

Hinter der Kampagne steht die gesamte Region mit allen relevanten Akteuren. Entsprechend ist Kern des Vorhabens eine – in dieser Form erstmalig gebildete und für weitere Themen und Regionen modellhafte – Kommunikationsallianz zur A45. Ziel ist es, eine abgestimmte Kommunikation ohne Reibungsverluste aufzubauen, in der die verschiedenen Institutionen abgestimmt kommunizieren, sich gegenseitig stärken und in fest definierten, effizienten und verlässlichen Prozessen Informationen schnell und verlässlich zusammentragen, austauschen, kontextualisieren, validieren, diskutieren und ggf. distribuieren sowie eigenen Kommunikationspläne mit entsprechendem Content umsetzen. Um die Kommunikationsallianz wirksam zu bilden und entsprechende Strukturen aufzubauen und Synergie-Potentiale zu heben, soll ein „Kommunikations-Desk“ entstehen: Mit gemeinsam genutzten technischen Tools, Planungswerkzeugen und möglicherweise auch gemeinsam genutzten, personellen Ressourcen. Zum Gelingen der Kommunikationsallianz zentral sind dabei zwei neu einzurichtende Personalstellen, die das Schnittstellenmanagement in die Hand nehmen und das Gelingen der Allianz durch die Umsetzung aller besprochenen Maßnahmen, feste Kommunikationsabläufe und regelmäßige Treffen, und die dauerhafte, explizite Einbeziehung und Information aller Partner garantieren.

NEUE KREATIV-ORTE ZUM WOHNEN UND ARBEITEN

AUSGANGSLAGE

VIELE AZUBI-STELLEN BLEIBEN UNBESETZT UND DER FACHKRÄFTEMANGEL VERSCHÄRFT SICH

Den Arbeitgebern in Südwestfalen geht der Nachwuchs aus: Zu wenig junge Menschen wurden geboren, um die nun in Rente gehenden Mitarbeitenden quantitativ ersetzen zu können. Gleichzeitig wandern junge Menschen vielfach in größere Städte ab oder entscheiden sich für ein Studium: Der Trend zum Studium (statt zur Ausbildung) ist ungebrochen.

DIE LUST AUFS LAND STEIGT – UND SÜDWESTFALEN HAT VIEL ZU BIETEN

Bundesweit ist seit Corona erstmals ein „Landlust“-Trend auch in den Wanderungszahlen der Bevölkerung erkennbar – das Leben in Grünen, abseits von Betonwüsten und übersteuerten Mieten zieht die Menschen in ländliche Räume. Gerade Südwestfalen kann hier mit dem „Gesamtpaket“ starker Arbeitgeber und attraktiver Lebensbedingungen sowie intakter Ortsgemeinschaften punkten.

NEUE ARBEITSFORMEN ERMÖGLICHEN UND ERFORDERN NEUE ARBEITSRÄUME

In Corona-Zeiten haben es nahezu alle Arbeitgeber erlebt: Ein beträchtlicher Teil von „Schreibtisch-Arbeit“ lässt sich auch fern des Arbeitgebers, beispielsweise im Home-Office erledigen. Damit entkoppelt sich der zwingend physische Arbeitsplatz im Unternehmensgebäude von der eigentlichen Arbeit – diese ist nun vielerorts flexibler zu erledigen. Gleichzeitig sind viele Menschen an die Grenzen des „Home-Offices“ gestoßen und bevorzugen die räumliche Trennung von Arbeitsplatz und Wohnung. Auch die echte Zusammenarbeit mit Menschen, bzw. kollaborative Zusammenarbeit an einem physischen Tisch oder Whiteboard hat ebenso wie das kurze Gespräch in der Kaffeeküche an Wert gewonnen. Coworking-Spaces als Kreativ-Orte zum Arbeiten und Besprechen, sowie als Meeting- und Matching-Points zwischen etablierten Unternehmen, Start-Ups und Freiberuflern gewinnen immer mehr an Bedeutung.

ZIELE

DIE AUSBILDUNG IN SÜDWESTFALEN STÄRKEN

Es gilt, attraktive Angebote für Azubis zu kreieren und mit echten „Wow-Angeboten“ junge Menschen für die Ausbildung in Südwestfalen zu begeistern.

INTERESSIERTEN EINEN TRITTSSTEIN IN DIE REGION LEGEN – KMU UNTERSTÜTZEN

Um den Blick von Menschen mit „Lust aufs Land“ auf Südwestfalen zu lenken, bedarf es besonderer, marketingstarker Angebote. Gleichzeitig brauchen Arbeitgeber dringend Unterstützung bei der Akquise hochqualifizierter Fachkräfte für ein Leben in Südwestfalen. Ziel ist es, Menschen mit passgenauen „Probier es aus“-Angeboten einen Trittsstein in die Region zu legen, die niedrigschwellig zu buchen und mit „Rundum-Sorglos-„Paket“ ausgestattet sind.

NEUE KREATIV-ORTE – STÄRKUNG DES MITTELSTANDS, DER INNOVATIONSKRAFT UND DER STRAHLKRAFT

Zur Förderung des heimischen Mittelstands – auch und gerade entlang der A45 – sowie zur Erhaltung und Stärkung der Innovationskraft der Region sollen neue, dezentrale Arbeits- und Kreativ-Orte geschaffen und bestehende Co-Working-Spaces gestärkt werden. Damit sollen Menschen und Unternehmen in Südwestfalen moderne, flexible Arbeitsoptionen und Vernetzungspunkte in Südwestfalen vorfinden. Dies ist eine spezifische Antwort auf die Fachkräfteabwanderung rund um die Unternehmen im A45-Sperrungskorridor – denn mit den neu entstehenden Orten können die Arbeitgeber

ihren Mitarbeitenden neue, attraktive Arbeits-Optionen anbieten. Dies stärkt zudem den Nachhaltigkeits-Ansatz der Region, unnötig lange Arbeitswege zu vermeiden und wohnort-nahe Arbeitsoptionen anzubieten – auch wenn der Arbeitgeber in räumlicher Distanz liegt. Die entstehenden Orte dienen zudem als Meeting- und Matchingplattformen engagierter und kreativer Menschen mit der Wirtschaft – im Sinne von Wissens- und Technologietransfer sowie der Entwicklung neuer Lösungsansätze zu bestehenden Problemen. Zudem denkbar: Aktivierung von Gewerbeleerständen, Entwicklung neuer Geschäftsfelder für den Tourismus (Stichwort: Coworking und Coworkation).

MASSNAHMEN

ENTWICKLUNG EINES AZUBI-CAMPUS MIT STRAHLKRAFT

Entwicklung eines oder mehrerer Wohn-Standortes für ca. 100 Azubis und Dual Studierende in Südwestfalen (z.B. in Lüdenscheid), die „Look & Feel“ ähnlich eines Studenten-Campus haben, inkl. Partyraum, Mensa, zusätzlicher, spannender Lern-Module (z.B. zu Mental Health, Stressmanagement etc.), zur Verfügung stehender Autos, Shuttles, usw..

„TRITTSTEIN-PROJEKT“ ALS „PROBIER-DIE-REGION-AUS“-ANGEBOT FÜR BEWERBER:INNEN

Entwicklung von „Wohnen auf Zeit“-Optionen in Südwestfalen, stets inkl. Community-Option, Concierge-Service und Co-Working-Space zur Akquise neuer Mitarbeitender und zur Anwerbung von Menschen (Familien, Alleinstehenden, Digitalarbeitenden mit Lust auf Land) durch attraktive „Probier es aus! –Angebote“.

„HUB 45“ - ENTWICKLUNG NEUER UND STÄRKUNG BESTEHENDER COWORKING-SPACES ALS DEZENTRALE ARBEITS-, MATCHING- UND KREATIV-ORTE

Ausbau dezentraler Optionen zum Arbeiten in Südwestfalen, gezielte Entwicklung von Co-Working-Spaces in Südwestfalen und entlang der A45. Gerechnet ist in der untenstehenden Kalkulation mit der Eröffnung 5 neuer Standorte

„FLAGSHIP-HUB“ SÜDWESTFALEN IN KÖLN ODER DORTMUND

Aufbau eines gemeinsamen „Südwestfalen-Hubs“ in Dortmund oder Köln, also einer modernen und schönen Immobilie, die als Leuchtturm Südwestfalen als starke, grüne Wirtschaftsregion in der Großstadt repräsentiert. Im Südwestfalen-Hub finden sich die Dependancen/Abteilungen verschiedener südwestfälischer Unternehmen, die damit Arbeitsplätze in der Großstadt anbieten können. Gleichzeitig ist das Südwestfalen-Hub auch Welcome-Center, Meeting-Punkt und Hafen für Menschen und Unternehmen, die an Südwestfalen interessiert sind.

PROJEKTBÜNDEL: FACHKRÄFTEMARKETING

AUSGANGSLAGE

WIRTSCHAFTLICHE GEFÄHRDUNG VON UNTERNEHMEN DURCH VERLÄNGERTE ARBEITSWEGE

Immer mehr Kündigungen und immense Probleme, neue Mitarbeitende zu rekrutieren: Das ist die Realität, vor der zahlreiche Arbeitgeber in der Region stehen. Denn dauerhaft um bis zu 200 % verlängerte Arbeitswege nehmen den Mitarbeitenden bzw. Bewerbern wertvolle Lebenszeit, frustrieren und lassen andere, wohnortnähere Arbeitgeber automatisch attraktiver erscheinen. Die A45-bedingten und neu entstandenen, besonderen Nachteile als Arbeitgeber werden jedoch bislang nicht systematisch vergolten bzw. im positiven Sinne aufgewogen – die betroffenen Arbeitgeber sind weitgehend auf sich gestellt. Sie verlieren oftmals gut ausgebildete, langjährig erfahrene Fach- und Führungskräfte und somit ihre wertvollste Ressource.

KMU ALS UNBEKANNTE ARBEITGEBER MIT KNAPPEN PERSONAL-RESSOURCEN

Die gesperrte A45 verschärft eine ohnehin angespannte Situation: Die Arbeitgeber stehen einem kleiner werdenden und sehr anspruchsvollen Bewerbermarkt gegenüber und müssen sich als attraktive Arbeitgeber öffentlichkeitswirksam präsentieren und weiterentwickeln, um wettbewerbsfähig zu sein. Ein wesentliches Merkmal der Region ist jedoch die besonders hohe Dichte an KMU. Zahlreiche Unternehmen sind hochgradig erfolgreich, zum Teil weltmarktführend mit ihren Produkten und Dienstleistungen. Typisch südwestfälisch sind dabei Werte wie „Bodenständigkeit“, „Sinn“, „Nachhaltigkeit“, „Verlässlichkeit“, „Tradition“, „Familie und Zusammenhalt“, „Wertschätzung“ und „Innovation“. Interessant ist: Die Werte, für die südwestfälische Unternehmen stehen, passen sehr gut zu den Wünschen der jungen Generation und den Wünschen vieler Jobsuchender – und die angebotenen Jobs und Konditionen sind inhaltlich attraktiv. Gleichzeitig gelingt es vielen KMU jedoch nicht, bewusst auch als Arbeitgeber (einzeln und/oder gemeinsam) eine Strahlkraft zu entwickeln. Dies liegt insbesondere an den oftmals begrenzten, personellen Ressourcen kleinerer mittelständischer Unternehmen – es gibt in vielen Betrieben schlicht niemanden, der die Kompetenz sowie die zeitliche Ressource hat, das Thema Arbeitgebermarketing strukturiert anzugehen und erfolgreich als dauerhaften Prozess im Betrieb umzusetzen. Zudem fehlt bislang eine flächendeckende Sensibilisierung der Arbeitgeber für dieses Thema.

„GEN Z“ ALS WESENTLICHE RESSOURCE IN SÜDWESTFALEN MIT NEUEN ANSPRÜCHEN

Die Region verliert massiv junge Menschen, die nach dem Schulabschluss in Metropolregionen ziehen. Sie möchten dort studieren und sehen mehr Möglichkeiten einen besseren Job zu finden. Die nachwachsende Generation, genannt „GEN Z“, hat (im Vergleich zur aktuellen CEO-Generation) gänzlich neue Ansprüche an die Arbeitswelt, die Politik und die Frage der eigenen Lebensgestaltung. Der Blickwinkel der Gen Z wird jedoch bislang in Betrieben kaum gezielt einbezogen, obwohl sich hier wesentliche Impulse für die Zukunftsgestaltung ergeben. Zudem fällt es jungen Menschen schwer, sich das Arbeitsleben in den Betrieben der Region vorzustellen, da es (abgesehen von den vorgeschriebenen Praktikums-Tagen) wenige echte Berührungspunkte zwischen Schul-Leben und Unternehmen in der Region gibt.

POTENTIAL „RÜCKKEHRENDE“ UND „MIGRATION“ – FEHLENDE SICHTBARE WELCOME-STRUKTUREN

Bei der Frage nach besonders interessanten Zielgruppen hinsichtlich der Akquise von Fach- und Führungskräften ergibt sich schnell, dass Zuzug aus dem Ausland mittelfristig eine logische und naheliegende Konsequenz ist, die für die Region eine große Chance sein kann. Zudem ergibt sich, dass (potentielle) Rückkehrer nach Südwestfalen eine besondere Relevanz haben. Menschen, die in der Region aufgewachsen sind, haben oftmals eine gewisse Affinität und Bindung zur Region und interessieren sich – gerade in der Phase der Familiengründung - häufig für eine Rückkehr „nach Hause“. Da sie gemeinhin planen, dauerhaft in die Region (zurück) zu ziehen, sind sie auch eine besonders interessante Gruppe für die Arbeitgeber der Region, die versuchen, Mitarbeitende langfristig zu binden.

ZIELE

NACHTEILSAUSGLEICH FÜR A-45-BETROFFENE ARBEITGEBER UND KREATIVE LÖSUNGSSUCHE MIT BETROFFENEN ARBEITNEHMERN

Die durch die A45 betroffenen Arbeitgeber müssen dringend und fokussiert gestärkt werden, um sie wettbewerbsfähig zu halten. Ziel ist es, konkrete (A45-bezogene) Probleme in den Unternehmen systematisch zu erfassen und im Sinne von „Not macht erfinderisch“ unkonventionelle Lösungsansätze gemeinsam zu entwickeln. Diese sollen konsequent und passgenau im Sinne eines Nachteilsausgleichs für die Mitarbeitenden und die betroffenen Betriebe ausgerichtet sein.

STÄRKUNG DER ARBEITGEBER-ATTRAKTIVITÄT DER KMU IN SÜDWESTFALEN

Ziel ist es zudem auf der Arbeitgeber-Seite, die konkrete Unterstützung von KMU zur Umsetzung von eigenem Arbeitgebermarketing zu stärken. Damit werden südwestfälische Unternehmen als attraktive Arbeitgeber deutlich sichtbarer und können so leichter Azubis, Fach- und Führungskräfte gewinnen.

ABWANDERUNG JUNGER MENSCHEN VERHINDERN – MIT NEUEN FORMATEN VERBINDUNGSPUNKTE SCHAFFEN

Mit Blick auf die Bewerber-Seite ist es wesentliches Ziel, die „Gen Z“ mit Unternehmen und Politik aus Südwestfalen systematisch und abseits von klassischen Berufsmessen in Verbindung zu bringen und neue, inspirierende, digitale, nachhaltige Themen gemeinsam anzugehen.

In einem bundesweit einzigartigen Ansatz werden einerseits durch die gezielte Einbeziehung der Blickwinkel und Kompetenzen der jungen Generation die Entwicklung von Unternehmen, Kommunen und der Region inspiriert und befördert. Andererseits kann damit die berufliche Orientierung junger Menschen mit attraktiven Angeboten verbessert werden.

„WELCOME“- ETABLIERUNG VON WILLKOMMENSSTRUKTUREN UND GEZIELTE ANSPRACHE VON RÜCKKEHRERN SOWIE FACHKRÄFTEN IM AUSLAND

In den 59 Kommunen bzw. 5 Kreisen Südwestfalens könnte ein einheitliches Welcome-Service-Angebot für Neubürger aus dem Ausland und aus der Republik sowie für Rückkehrer für eine ganz besondere und positive Positionierung Südwestfalens sorgen; im Sinne von „hier bist DU echt willkommen!“ und „wir kümmern uns mit konkreten Angeboten um Dich!“. Damit entsteht für die Unternehmen der Region eine echte Unterstützungsstruktur zur Anwerbung von Mitarbeitenden. Gerade die Akquise im Ausland sollte gemeinsam als Region eingeübt und mit den entsprechenden (neu entstehenden) Support-Strukturen vor Ort in Südwestfalen erprobt werden, um insbesondere die kleinen Unternehmen zu entlasten und branchenspezifisch gemeinsam im Ausland als attraktive Region mit Perspektiven aufzutreten.

MASSNAHMEN

„JOB-JOKER-A45“ FÜR BETROFFENE ARBEITGEBER

Den „Job-Joker-A45“ gilt es, gemeinsam mit den betroffenen Unternehmen zu entwickeln. Hierzu ist die Umsetzung eines „A-45-Job-Hackathons“ – für betroffene Unternehmen und Mitarbeitende entlang der A45 – durchzuführen, um bestehende Probleme noch systematischer zu erfassen und schnelle, ggf. unkonventionelle Lösungsansätze, zu erhalten. Zudem: Betroffene Arbeitgeber und Arbeitnehmer entlang der A45 erhalten ein Paket effektiver Bonus-Optionen (u.a. Job-Sharing/Tausch-Plattform; finanzieller Bonus-Goodie, Jobfahräder für „die letzte Meile“, Shuttle-Optionen für Mitarbeiter, z.B. durch mit WLAN ausgestattete Busse von Dortmund/Köln in den MK, bei deren Nutzung Mitarbeitenden die Fahrzeit als Arbeitszeit angerechnet wird).

Zur Umsetzung der Idee wird eine Projektmanager-Vollzeitstelle benötigt sowie ein Maßnahmen-Budget, das sowohl eine Pro-Kopf-Entschädigung für betroffene Arbeitgeber bzw. Mitarbeitende (im Sinne von „Schmerzensgeld“) ermöglicht, als auch die Umsetzung von Bonus-Optionen wie oben benannt.

„ARBEITGEBERMARKEN-SCHMIEDE SÜDWESTFALEN“ (ARBEITSTITEL)

Um die bisherigen Unterstützungsangebote in Südwestfalen deutlich besser auffindbar zu machen, gemeinsam zu stärken und an passender Stelle mit Blick auf die echten Bedarfe sinnvoll weiterzuentwickeln und zu ergänzen, soll eine gemeinsame „Arbeitgebermarken-Schmiede Südwestfalen“ (Arbeitstitel!) mit verschiedenen Bausteinen entstehen, die explizit die KMU und deren Bedarfe adressiert. Als Bausteine sind dabei u.a. denkbar: Passgenaue niedrigschwellige Hilfsangebote, Kurse, Seminare und Gutscheine zur Nutzung von vorab geprüften Dienstleistern (analog zu „Innovationsgutscheinen“) sowie die Entwicklung bzw. der Ausbau einer gemeinsamen „Arbeitgebermarke Südwestfalen“ (basierend auf dem Zertifikat „Familienfreundliche Arbeitgeber“), die den Arbeitgebern u.a. hilft, auch einen inneren Kulturwandel zu modernen Arbeits- und Führungsformen und Strukturen zu vollziehen, der für jüngere Menschen hohe Relevanz hat.

„NEXT-GEN SÜDWESTFALEN“ – NEUE FORMATE FÜR DIE GEN Z

Die Idee bzw. das Netzwerk „NextGen Südwestfalen“ etabliert neue Formate und Orte in ganz Südwestfalen, um junge Menschen einerseits für ein Leben in Südwestfalen zu begeistern und andererseits den CEOs zu vermitteln, welche Erwartungen zukünftige Arbeitnehmer besitzen. Dabei stehen die Lebenswelten junger Menschen zwischen 10 und 24 Jahren im Fokus – das Ziel ist, die Generation Z an Entscheidungen über die Zukunft Südwestfalens teilhaben zu lassen und gemeinsame Perspektiven mit Wirtschaft, Bildungseinrichtungen und Politik zu entwickeln, auch als Treiber für eine neue, digitale Kultur- und Arbeitswelt (New Work). Wesentlicher Bestandteil der Idee: Der systematische Einsatz von impulsgebenden „GenZ-Agents“ in Politik, Wirtschaft und Verwaltung – oder auch bei der zuvor beschriebenen „Arbeitgebermarken-Schmiede“.

Verschiedene weitere Themen könnten zudem im Netzwerk als Projekte und Veranstaltungen umgesetzt werden, u.a. Reverse Mentoring, Digital Science Lab, Start-Up Wettbewerbe, Künstliche Intelligenz, Metaverse und Augmented Reality, New Work Sustainability, Land- und Forstwirtschaft goes Digital, Handwerks goes Digital, Coding Bootcamps, Politik meets GenZ, sowie Digital Health in Südwestfalen.

AUSWEITUNG „GAP YEAR SÜDWESTFALEN“

Ein festes Programm als Jahr zur beruflichen Orientierung bietet das Format „Gap Year Südwestfalen“. Das Programm ist bislang als Modellversuch mit sehr begrenzten Ressourcen aufgesetzt worden. Das Konzept: Innerhalb von einem Jahr können junge Menschen drei Praktika in drei verschiedenen Unternehmen machen. Das Pilot-Projekt in Südwestfalen hat sich bisher als erfolgreich erwiesen: Mehr als 30 Unternehmen bieten Praktikumsplätze – und die jungen Programmteilnehmer wie auch die Unternehmen berichten von ausnehmend guten Erfahrungen. Viele der Teilnehmenden entscheiden sich im Anschluss ihres Gap Years für eine Ausbildung in einem der teilnehmenden

Unternehmen, oder für ein dem Praktikum naheliegendes Studienfach, und bleiben dabei mit den Arbeitgebern in Kontakt, bei denen sie ein Praktikum gemacht haben. Immer führt das Gap Year zu einer ausnehmend klaren beruflichen Entscheidung, da die Programm-Teilnehmenden genau wissen, worauf sie sich einlassen; es senkt also die Studienabbrecherquoten und erhöht die Ausbildungsquoten. Zudem führt es junge Menschen in Betriebe und Berufsfelder, die diese zuvor gar nicht „auf dem Zettel hatten“ und rückt somit auch unbekanntere Unternehmen und Branchen in den Fokus. Ein flächendeckender Roll-Out würde Unternehmen wie jungen Menschen in Südwestfalen die Perspektive „Gap Year“ aufzeigen und die Arbeitgeber der Region in den Fokus rücken und stärken.

Entstanden ist die Idee „Gap Year Südwestfalen“ in einer Jugendkonferenz – die flächendeckende Umsetzung des Programms würde die ländliche, wirtschaftsstarke Region als innovativ und zeitgemäß positionieren, auch gegenüber den Bedarfen junger Menschen.

Zur flächendeckenden Ausweitung des Programms in Südwestfalen fallen Organisations- und Marketingkosten an. Die Unternehmen zahlen die Praktikumsbeiträge für die jungen Menschen in Anlehnung an den Mindestlohn.

UMSETZUNG „HEIMVORTEIL SÜDWESTFALEN“ – DAS DEZENTRALE WELCOME CENTER DER REGION

Aufbau einer südwestfalenweiten Willkommensstruktur für Fachkräfte, Rückkehrer und Neubürger v.a. zur Unterstützung von KMU bei Fachkräftesicherung. Umsetzung: Das Programm „HEIMVORTEIL“ ist bislang als Rückkehrer-Modellprojekt im Hochsauerlandkreis etabliert. Um Unternehmen langfristig bei der Fachkräfte-Akquise zu unterstützen, soll „HEIMVORTEIL“ sich nun qualitativ weiterentwickeln und südwestfalenweit als dezentrale Welcome Center-Struktur und Netzwerk (nicht nur für Rückkehrer) in den fünf Kreisen etabliert werden. Ziel: Südwestfalen als „Sehnsuchtsort“ bundesweit bewerben – und Menschen durch exzellenten Service für die Region und die Perspektiven in SWF begeistern. Inhaltliche Bausteine: Persönliche Beratung zu den eigenen Perspektiven in der Region, zeitnahe Beantwortung offener Fragen und echte Hilfe beim „guten Ankommen“ in der Region durch unterschiedliche, bedarfsorientierte Angebote (u.a. durch Versand von Bewerber-Steckbriefen, Kontaktvermittlung, Info-Materialien, „Stammtisch“-Orga). Per Chat oder Video-Sprechstunde stehen persönliche Ansprechpartner zur Verfügung, die bestens in der Region vernetzt sind und als Lotsen fungieren. Kluge Technik, Vernetzung und die Schwarmintelligenz der Region sind dabei die Herzstücke des Projekts, um qualifiziert und bedarfsgerecht zu unterstützen, die vorhanden Angebote und Ansprechpartner der Region auffindbar zu machen und passende Begegnungen auf lokaler Ebene zu stiften. Zudem werden „HEIMVORTEIL-Boxen“ in den fünf Kreisen umgesetzt, die gefüllt mit Produkten aus der Region sind und mit der Einladung, in Verbindung zu bleiben - an jährlich an die Schulabsolventinnen der Region verteilt werden. Zur Umsetzung des Projekts ist eine gesamt-koordinierende Projektmanagement-Stelle sowie in jedem Kreis angesiedelt eine halbe Stelle „Welcome Center“ nötig.

„MAKE IT IN SÜDWESTFALEN“ – ANWERBUNG VON PFLEGEFACHKRÄFTEN IM AUSLAND FÜR DEN MÄRKISCHEN KREIS (PILOT-PROJEKT)

Umsetzung einer aktiven Anwerbekampagne im Ausland inkl. Aufbau entsprechender Willkommens- und Servicestrukturen für Arbeitgeber und Ankommende – damit werden die zuvor durch „HEIMVORTEIL“ genannten und angestrebten Strukturen qualitativ und inhaltlich auf „INTERNATIONALE“ Fachkräfte und deren Bedürfnisse (Sprache / Behörden / Visum / Integration...) ausgeweitet. Zunächst exemplarisch durchgeführt: Pflegefachkräfte für den MK. In der untenstehenden Kalkulation ist das Projekt so berechnet, dass mehr als 30 Pflegefachkräfte damit in den MK kommen würden und für die Region wertvolle Erfahrungen und Strukturen hinsichtlich der Auslands-Akquise aufgebaut würden.

POLITISCHE FORDERUNGEN

TRANSFORMATION ZUR DIGITALEN LERNLANDSCHAFT

AUSGANGSLAGE

ROLLE DER BERUFSKOLLEGS IN DER BERUFLICHEN BILDUNG UND IN DER REGION

Die Berufskollegs vermitteln sowohl berufliche Bildung mit einem Berufsausbildungsabschluss, zum Teil mit zusätzlichen Schulabschlüssen oder auch rein schulische Berufsausbildungsgänge. Zudem ermöglichen sie den Erwerb der allgemeinbildenden Abschlüsse der Sekundarstufe II und der Sekundarstufe I in rein schulischen Bildungsgängen. Die Kreise als Schulträger sind für die sachgerechte Ausstattung der Berufskollegs zuständig, das Land übernimmt die Personalausstattung.

Südwestfalen ist geprägt durch Industriebetriebe des Mittelstandes, die auf die berufliche Ausbildung setzen und ihre Fachkräfte in erster Linie selbst heranziehen. Deshalb ist die Wirtschaft eng verbunden mit den Berufskollegs vor Ort, die einen wichtigen Teil der Ausbildung sichern.

In Südwestfalen gibt es 20 Berufskollegs in öffentlicher Trägerschaft. Doch die Berufskollegs sind deutlich mehr als nur der zweite Lernort im Rahmen der dualen beruflichen Ausbildung. Sie haben eine wichtige Funktion für die Wirtschaft, indem sich dort auch Technologietransfer vollzieht. Neue Technologien kommen über handelnde Personen in der betrieblichen Umsetzung an. Hier kann und soll die Berufsbildung eine Vorreiterrolle spielen. Den Berufskollegs kommt hierbei mit ihrer betriebsübergreifenden Kompetenzvermittlung eine besondere Rolle zu. Deshalb ist es von großer Bedeutung, dass Ausstattung und Inhalte des berufsschulischen Unterrichts auf dem Stand der Technik sind beziehungsweise sogar noch darüber hinausgehen.

ZIELE / FORDERUNG

RECHTSRAHMEN FÜR INNOVATION ÖFFNEN

Im Rahmen eines Modellprojekts für Südwestfalen beziehungsweise den Regierungsbezirk Arnsberg müsste der Rechtsrahmen an die Erfordernisse des ländlichen Raums und die Entwicklung digitaler Lernlandschaften geöffnet werden. Dabei muss die Klassenfrequenzstärke abgeschafft werden, die Kompetenzen der Schulleiter/-innen und die Rahmenstoffpläne für den Unterricht gehören auf den Prüfstand. So könnten die Inhalte von fachlich ähnlichen Berufsbildern zunächst gemeinsam vor Ort unterrichtet werden, die Differenzierung erfolgt dann zum Teil mittels digitalen Lernmedien, die die ortsnahe Schule in Abstimmung mit den Partnerschulen zur Verfügung stellt. Damit wären dann kleinere Lerngruppen wirtschaftlich möglich, gleichzeitig würden die digitalen Möglichkeiten ausgeschöpft, um die Berufskollegs zu stärken.

AUSBAU UND STÄRKUNG DER SCHIENENINFRASTRUKTUR

AUSGANGSLAGE

POTENZIALE BEI INFRASTRUKTURELLEN GRENZEN

Die unmittelbaren verkehrlichen Auswirkungen der Sperrung der Talbrücke Rahmede betreffen die Stadt Lüdenscheid, ihre Einwohner und Unternehmen trotz offizieller Umleitungsempfehlungen in besonderem Maße und das für Jahre. Zu besonderen Beeinträchtigungen führt insbesondere der Schwerlastverkehr. Die Schieneninfrastruktur in Südwestfalen ist durch strukturelle Grenzen geprägt, die eine Verlagerung von Transporten in vielen Fällen nicht zulässt. So stellt die Ruhr-Sieg-Strecke als wichtige Güterverkehrsstrecke für die Region eine mögliche Entlastungsachse für Teile der verkehrlich hoch belasteten Rheinschiene dar. Diese Funktion kann sie aufgrund der nach wie vor unzureichenden Tunnelprofile nicht ausfüllen. Gleichwohl besteht ein grundsätzliches Potenzial für die Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene, wenngleich Schienentransporte mit straßengebundenen Transporten preislich häufig nicht wettbewerbsfähig erscheinen. Aus logistischer Sicht steigen die Vorteile von Transporten auf der Schiene, je länger die Strecken sind. Auf kurzen Strecken überwiegen die Kostennachteile zum Teil deutlich. Aus Sicht vieler Betriebe ist die Vollsperrung der A45 ein Anreiz, über eine Verlagerung von Transporten auf die Schiene nachzudenken. Allerdings dürfen die hierfür erforderlichen, höheren Kostenbeiträge nicht zu einer zusätzlichen Verschlechterung der ohnehin angeschlagenen Wettbewerbsfähigkeit und damit zu einer Nachteilsdopplung führen.

NACHTEILIGE RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DEN ÖPNV IM LÄNDLICHEN RAUM

Eine spürbare Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes im ländlich geprägten Raum Südwestfalens ist nur mit zusätzlichen Anstrengungen zu erreichen. Eine Verdichtung des Fahrplanangebotes ist aufwendig und mit hohen Kosten verbunden. Erreichbarkeitsdefizite sind die Folge und führen in vielen Orten Südwestfalens dazu, dass der Pkw das bevorzugte Fortbewegungsmittel ist. Allerdings unterliegt das Mobilitätsverhalten auch hier einem generellen Wandel. Das Interesse an Alternativen zur Nutzung eines eigenen Pkw steigt, auch wenn dies nicht zwangsläufig zur Nutzung des ÖPNV führt. So erfreut sich die Nutzung von E-Bikes wachsender Beliebtheit, und dies nicht nur im Freizeitbereich. Mittlerweile etablieren sich entsprechende E-Bike-Verleihsysteme. Für Unternehmen werden Angebote in Zusammenhang mit dem betrieblichen Mobilitätsmanagement bedeutsamer, weil sie auch von jungen Fachkräften verstärkt nachgefragt werden. Potenziale für eine verstärkte Nutzung des ÖPNV werden daher vor allem im Bereich des Berufsverkehrs gesehen. Auch in touristischen Zusammenhängen spielt die verkehrliche Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle.

ZIELE / FORDERUNG

SCHNELLE BESEITIGUNG SCHIENENBEZOGENENER INFRASTRUKTURDEFIZITE

An vielen Stellen im Schienennetz Südwestfalens ließen sich mit gezielten und zügig umgesetzten Maßnahmen, die zum Teil ein überschaubares Investitionsvolumen umfassen, Transportkapazitäten ausweiten. Zu diesen geforderten Maßnahmen gehören im Einzelnen:

1. Ruhr-Sieg-Strecke: Der Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke als wichtige Güterverkehrsstrecke für den gesamten Wirtschaftsraum und als mögliche Entlastungsachse für Teile der hoch belasteten Rheinschiene muss beschleunigt werden. Die Strecke kann die Entlastungsfunktion angesichts unzureichender Tunnelprofile nicht erfüllen. Die Maßnahme ist seit Jahren im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes vorgesehen. Die Umsetzung befindet sich derzeit im Stadium der Vorplanung. Die Planung und Umsetzung des Ausbaus muss Vorrangstatus haben und ist in einem Maße zu beschleunigen, wie es auch beim Ersatzneubau der Talbrücke Rahmede erwartet wird.

Die früheren Bahnhöfe von Altena an der Ruhr-Sieg-Strecke und Dillbrecht an der Dillstrecke sind seit dem Abbau von Weichen- und Gleisinfrastruktur nur noch als Haltepunkte vorgesehen. Überleit- und Überholmöglichkeiten in Form von Weichentrapezen sollen hier zu einer Steigerung der Kapazitäten und Geschwindigkeiten beitragen.

2. Siegstrecke: Die Siegstrecke eignet sich grundsätzlich für den Güterverkehr Richtung ZARA-Häfen und Containerbahnhof Köln-Eifeltor. Die eingleisigen Streckenabschnitte sorgen für erhebliche Erschwernisse in der Betriebsführung. Ein Ausbau mit dem Ziel, eine durchgängige Zweigleisigkeit herzustellen, soll in den Abschnitten Merten-Blankenberg und Schladern-Rosbach erfolgen. Die Maßnahme ist im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans vorgesehen. Der zweigleisige Ausbau würde zudem zu einer dringend benötigten Entlastung des Hauptbahnhofs Köln führen. Mit dem Ausbau der Siegstrecke ist vor diesem Hintergrund umgehend zu beginnen.

3. Rothaarbahn: Das Wittgensteiner Land ist verkehrlich unzureichend an das Oberzentrum Siegen und die Fernverkehrswege angebunden. Eine Beseitigung der technisch ungesicherten Bahnübergänge auf der Rothaarbahn könnte die Fahrzeit auf dem Streckenabschnitt Bad Berleburg-Kreuztal spürbar verkürzen. Die maximale Streckengeschwindigkeit liegt heute bei 60 km/h. Bei Querung ungesicherter Bahnübergänge muss die Geschwindigkeit auf 20 km/h reduziert werden und eine Warnung per Signal ausgelöst werden. Mit dem Bau eines zweiten Bahnsteigs im Bahnhof Lützel soll eine zusätzliche Ausweichmöglichkeit für den Begegnungsverkehr auf der eingleisigen Strecke geschaffen werden.

4. Obere Ruhrtalbahn: Die Obere Ruhrtalbahn Schwerte-Arnsberg-Meschede-Brilon (Wald) – Warburg mit Anschluss nach Kassel führt als eine der wenigen, nicht elektrifizierten Strecken in Westfalen ein „Inseldasein“. Der Abschnitt zwischen Brilon (Wald) und Warburg ist nur eingleisig ausgebaut. Diese Bedienungs Nachteile haben zur Folge, dass die Strecke seit Jahrzehnten nicht mehr von Fernverkehrszügen bedient wird. Um die Leistungsfähigkeit der Strecke zu erhöhen und gleichzeitig den Verkehr klimafreundlicher zu gestalten, ist eine Abkehr von der Diesel-Traktion erforderlich. Denkbar ist hierfür sowohl eine Vollelektrifizierung wie auch Teilelektrifizierungen kombiniert mit einem Batteriebetrieb oder eine vollständige oder hybride Wasserstoff-Traktion. Der Abschnitt Brilon (Wald)-Warburg ist zweigleisig auszubauen oder mit zusätzlichen Begegnungsabschnitten zu versehen.

5. Röhrtalbahn: Eine Machbarkeitsstudie hat ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis für eine Reaktivierung der früheren Güterverkehrsstrecke Sundern-Neheim (Röhrtalbahn – NE-Strecke der Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH/Wolfsburger Verkehrs-GmbH) für den Personenverkehr ermittelt. Dies wäre auch mit dem derzeitigen Buslinien-Angebot in dieser Relation vereinbar. Hierfür sind entsprechende Investitionen in die Schieneninfrastruktur, die technische Sicherung zahlreicher Bahnübergänge und die Einrichtung neuer Haltepunkte erforderlich.

VORGEZOGENE UMSETZUNG ZUGSICHERUNGSSYSTEM

Mit der Installation des Zugsicherungssystems ETCS (European Train Control System) kann die Kapazität des gesamten Streckennetzes der Deutschen Bahn für den Personen- und Güterverkehr signifikant erhöht werden. Eine Einführung ist perspektivisch vorgesehen, wurde allerdings zeitlich weit in die Zukunft (ca. 2050) verschoben. Gerade in der topografisch herausfordernden Region Südwestfalens mit ihrem starken Güteraufkommen in Folge der hohen Industriedichte könnte das ETCS eine besondere Wirkung entfalten. Hier sind zudem auf einigen wichtigen Strecken nur eingeschränkte Kapazitäten vorhanden. Das ETCS soll daher im Zuge der schrittweisen Einführung, ggf. in Form einer Vorläuferfunktion (Beta-Version) prioritär in Südwestfalen installiert werden.

AUSBAU SCHIENENZUGANGSPUNKTE IN SÜDWESTFALEN

Von der Sperrung der Talbrücke Rahmede ist der Güterverkehr aus dem südlichen Südwestfalen besonders negativ betroffen. Für eine umfangreiche Verlagerung von Verkehren auf die Schiene braucht es zahlreiche neue Zugangspunkte wie Werks-Gleisanschlüsse oder öffentliche Terminals/Railports. Die heutigen Schienenzugangspunkte stoßen bei einer umfangreichen Verkehrsverlagerung schnell an ihre Kapazitätsgrenzen. Notwendig sind daher:

- eine Sicherung von schienennahen Flächen für Gewerbe-/Logistikflächen mit direkter Gleisanbindung und Umwidmung für diese Zwecke
- beschleunigte Planungs- und Genehmigungsverfahren für die Ansiedlung und Realisierung der Anlagen und der Infrastruktur
- Zusätzliche spezielle Investitionshilfen/Förderungen für die Unternehmen in der Region

POLITISCHE FORDERUNGEN

- Lösungen zur Mitnutzung von vorhandenen Gleisanschlüssen durch benachbarte Unternehmen, die entsprechende Bereitschaft der bestehenden Gleisanschließer sowie vertragliche und versicherungstechnische Lösungen.

PRIORISIERTER AUSBAU DER RADWEGEINFRASTRUKTUR

AUSGANGSLAGE

BESTEHENDE LÜCKEN IM RADWEGENETZ

Mit der Entwicklung des Radnetzes Südwestfalen hat der Freizeitradverkehr eine erhebliche Aufwertung in der Region erfahren. Das dabei umgesetzte Knotenpunktsystem bietet Bürgern wie Gästen eine leichte Orientierung und gute Anbindung an Nachbarregionen (z.B. Oberbergischer Kreis). Für die geplante Entwicklung von attraktiven Rundtouren, sowie die Anbindung dieser an den ÖPNV und SPNV, fehlen jedoch wichtige Lückenschlüsse. Dies insbesondere um auch Pendler im Rahmen des Alltagsverkehrs für den Umstieg auf eine modulare, klimaschonende Mobilität zu begeistern. Im Vergleich zu anderen Regionen differenziert sich das Radwegenetz in weiten Teilen Südwestfalens nicht in ein touristisches und Alltags-Netz, wodurch Verbesserungen und Lückenschlüsse beiden Zielgruppen zugutekommen.

Weiterhin fehlen wichtige Lückenschlüsse zur Überbrückung trennender, topografischer Hindernisse wie dem Rothaarkamm zur Verbindung von Sauerland und Siegen-Wittgenstein, die auch den Alltagsverkehr bisher ausschließen.

ZIELE / FORDERUNG

PRIORISIERTE UND SCHNELLE LÜCKENSCHLÜSSE IM RADWEGENETZ

Vorrangiger Ausbau und Lückenschluss touristisch relevanter Rundtouren zur Steigerung der touristischen Wertschöpfung in der Region sowie als Anreiz für den Umstieg von Pendlern auf das Fahrrad.

Der Ausbau konzentriert sich insbesondere auf Strecken entlang der A45:

- Lenneroute zwischen Plettenberg und Letmathe
- Hönnetalradweg von Neuenrade bis Fröndenberg
- Volmetalradweg von Meinerzhagen bis Schalksmühle
- Schließung der Radwegelücke zwischen Kirchhundem und dem Siegerland
- Anbindung des Rothaarkamms ins Radwegenetz

LÄNDERÜBERGREIFENDE AUSWEISUNG VON SCHWERTRANSPORTROUTEN

AUSGANGSLAGE

SCHLECHTE RAHMENBEDINGUNGEN FÜR GROßRAUM- UND SCHWERTRANSPORTE

Südwestfalen ist eine „Schwerpunktregion“ für Schwertransporte. Viele Unternehmen fertigen oder bearbeiten schwere und große bzw. unteilbare industrielle Erzeugnisse, wie Walzen, Rohre, Behälter und Maschinen. Die Energiewende ist ohne Schwertransporte nicht denkbar. Die Rahmenbedingungen für die Planung und Durchführung der Transporte haben sich mit den Jahren immer weiter verschlechtert. Zahlreiche Brückenbauwerke sind mit hohen tonnagen nicht mehr befahrbar, ein unzureichendes Antragsmanagement, lange Bearbeitungszeiten für die Antragsgenehmigungen, eine hohe Auftragsdichte, kontinuierliche Kostensteigerungen, offene Fragen zur Transportbegleitung und von Bundesland zu Bundesland unterschiedliche rechtliche Grundlagen erschweren das Geschäft und machen in vielen Fällen Transporte unmöglich. Ein bundesweites Netz verlässlicher Schwerlasttrouten zur Sicherstellung der Erreichbarkeit für Schwertransporte existiert nicht.

ZIELE / FORDERUNG

LÄNDERÜBERGREIFENDE AUSWEISUNG VON SCHWERTRANSPORTROUTEN

Das grundsätzlich geeignete Verkehrsnetz für Schwertransporte ist das Autobahnnetz. Angesichts der bekannten Einschränkungen müssen die Sondertransporte vermehrt über Bundes- und Landesstraßen geführt werden. Sinnvollerweise sollten hierfür feste Schwertransportrouten nach dem Modell Wilnsdorf-Duisburg/Gelsenkirchen geschaffen werden. Über diese Routen soll die grundsätzliche Befahrbarkeit dauerhaft gesichert sein. Sind etwa Baumaßnahmen an der Strecke erforderlich, werden die Baustellen erst dann eingerichtet, wenn eine schwertransporttaugliche Umfahrung gewährleistet ist. Allerdings braucht es ein ganzes Netz verlässlicher Schwerlasttrouten und das nicht nur in NRW. Vielmehr muss sichergestellt sein, dass die verlässlichen Routen Ländergrenzen-übergreifend aufeinander abgestimmt sind. Hierzu sind auf Ebene der Landesverkehrsministerien Vorschläge zu erarbeiten. Für diese Maßnahme ist massiver politischer Druck erforderlich.

UMLEITUNG DES ÜBERREGIONALEN SCHWERLASTTRANSFERS

AUSGANGSLAGE

MASSIVE VERKEHRSELASTUNG FÜR LÜDENSCHIED UND UMGEBUNG

Die Bevölkerung, die Infrastruktur und die Wirtschaft in der Region werden durch den drastisch gestiegenen Schwerlastverkehr auf den Umleitungsstrecken rund um Lüdenschied massiv belastet. Das erhöhte Verkehrsaufkommen in den betroffenen Kommunen verdichtet den örtlichen Verkehr und führt zu Stau und erhöhten Fahrtzeiten aller Anlieger. Zudem steigen durch längere Fahrtzeiten die Kosten für Unternehmen und Privatpersonen. Fahrtzeiten lassen sich dadurch nur noch bedingt planen und Tourenplanungen können weniger effizient durchgeführt werden.

Des Weiteren treibt das zusätzliche Verkehrsaufkommen die Emissionsbelastungen in den betroffenen Kommunen in die Höhe. Die Stressbelastungen für Privatpersonen steigt außerdem durch den aufkommenden Lärm und die zusätzliche Luftverschmutzung sowie abnehmende Freizeit- und städtische Erholungsqualität.

ZIELE / FORDERUNG

EINRICHTUNG VON DURCHFAHRTSVERBOTEN IN SÜDWESTFALEN

Ein Durchfahrtsverbot für den überregionalen Schwerlastverkehrs, ausgenommen Quell- und Zielverkehr, muss in der Region für folgende Streckenabschnitte eingerichtet werden:

- Auf den Bedarfsumleitungen U16 und U39 in Lüdenschied
- Auf der B54 im Volmetal zwischen Hagen und Meinerzhagen in beiden Fahrtrichtungen
- Auf der B236 im Lennetal zwischen Letmathe und Werdohl in beiden Fahrtrichtungen
- Auf der L528 zwischen Halver und Kierspe
- Auf der L561 zwischen AS Lüdenschied-Süd und B229 in beiden Fahrtrichtungen

RECHTSSICHERE UMSETZUNG WEITRÄUMIGER UMLEITUNGEN

Gleichzeitig müssen weiträumige Umleitungen des überregionalen Schwerlastverkehrs, ausgenommen Quell- und Zielverkehr in der Region, rechtssicher und entsprechend gut gekennzeichnet auf folgenden Autobahnen umgesetzt werden:

- Auf der A45 in Fahrtrichtung Frankfurt ab Westhofener Kreuz über A1 – A3 – A4
- Auf der A45 in Fahrtrichtung Dortmund ab den Kreuz Olpe über A4 – A3 – A1

LANGFRISTIGE INFRASTRUKTURPLANUNG FÜR DIE A45 UND SÜDWESTFALEN

AUSGANGSLAGE

MASSIVE ANSTEHENDE SANIERUNGSARBEITEN IN SÜDWESTFALEN

Ein großer Teil der Autobahnbrücken an der A45 müssen in den kommenden Jahren ersetzt oder umfangreich saniert werden. Hinzu kommen zahlreiche notwendige infrastrukturelle Baumaßnahmen entlang der A45, auf Bundesstraßen und in den Ortskernen. Es fehlt jedoch an einem Masterplan für die A45 und Südwestfalen, der eine konkrete Strategie und einen Zeitplan für die Umsetzung aller Maßnahmen beinhaltet.

FEHLENDE PLANUNGSSICHERHEIT BEI INVESTITIONEN

Aufgrund der Unklarheiten rund um den Neubau der Rahmedetalbrücke sowie bei allen weiteren Verkehrsprojekten in Südwestfalen können weder Unternehmen noch Kommunen strategische Planungsentscheidungen treffen. Potenzielle Investitionen werden daher im Zweifelsfall aufgeschoben, sodass es zu einem Investitionsstau in der Region kommt. Die Region droht daher in der Gegenwart und auch in der Zeit nach der Brückenfertigstellung, wirtschaftlich und strukturell abgehängt zu werden.

ZIELE / FORDERUNG

AUFSTELLUNG MASTERPLAN A45/SÜDWESTFALEN MIT KONKRETEM ZEITPLAN

Es bedarf zwingend und schnellstmöglich einen Masterplan für alle Verkehrs- und Sanierungsprojekte in Südwestfalen und insbesondere entlang der A45, um weitere „Verkehrskatastrophen“ zu verhindern. Nur ein konkreter Zeitplan schafft Vertrauen und Planungssicherheit bei Anwohnern, Kommunen und Unternehmen.

Wichtig ist auch alle relevanten Verkehrsprojekte abseits der A45 zu benennen und in den Masterplan zu integrieren. Insbesondere auf den jetzigen Ausweichrouten werden Sanierungsmaßnahmen in den kommenden Jahren unumgänglich und müssen frühzeitig eingepreist und zeitlich geplant werden.

WIEDERBELEBUNG DER TASKFORCE A45 IN DÜSSELDORF

Die Bedeutung der A45 als wichtigste Verkehrsader in Südwestfalen sowie zwischen dem Ruhrgebiet und Süddeutschland muss durch die Wiederbelebung der Taskforce A45 auch im politischen Düsseldorf verankert werden. Der Stellenwert als wesentliche verkehrsinfrastrukturelle Herausforderung für NRW muss somit auch in der Landespolitik noch stärker anerkannt werden.

AUSWEISUNG NEUER INDUSTRIE- UND GEWERBEFLÄCHEN

AUSGANGSLAGE

MANGEL AN VERFÜGBAREN INDUSTRIE- UND GEWERBEFLÄCHEN

In der gesamten Region herrscht ein starker Mangel an Industrie- und Gewerbeflächen (GIB) für die heimische Wirtschaft. Die meisten Kommunen können die Bedarfe der vorhandenen Unternehmen nach Erweiterungs- oder Verlagerungsflächen nicht bedienen, geschweige denn entsprechende Flächen für Neuansiedlungen bieten. Die noch vorhandenen Reserven haben in der Regel Restriktionen, die nicht kurz oder mittelfristig behoben werden können.

Neue GIB werden derzeit nicht ausgewiesen, da sich der Regionalplan für den Märkischen Kreis, der Kreis Olpe sowie den Kreis Siegen-Wittgenstein (MK OE SI) im Aufstellungsverfahren befindet. Mit einem schnellen Abschluss des Verfahrens ist aber nicht zu rechnen, da sich die Rahmenbedingungen im Bereich Erneuerbare Energien geändert haben und auch mit einer Änderung der übergeordneten Planung (LEP) zu rechnen ist. Dies wird zu weiteren Verzögerungen im Regionalplanverfahren führen.

VORHANDENER FLÄCHENBEDARF ANSÄSSIGER UNTERNEHMEN

Trotz der derzeitigen Krisensituation ist der Flächenbedarf der Unternehmen weiterhin hoch. 30 Prozent der Unternehmen, die investieren, nennen Erweiterungen als Hauptmotiv (SIHK-Konjunkturumfrage, Frühjahr 2022).

Verschärft hat sich die Mangelsituation noch durch die Hochwasserkatastrophe im Juli 2021 und die Sperrung der A 45-Brücke. Einige Unternehmen wissen nicht, ob sie am bisherigen Standort an den Flussläufen bleiben können oder verlagern müssen (aufgrund von Forderungen der Kunden oder der Versicherungen). Zusätzlich würde eine Reihe von Unternehmen gerne ein Zwischenlager auf der jeweils anderen Seite der gesperrten Rahmedetal-Brücke errichten, um eine just-in-time Lieferung sicherstellen zu können.

ZIELE / FORDERUNG

AUSWEISUNG NEUER INDUSTRIE- UND GEWERBEFLÄCHEN

Neue Industrie- und Gewerbeflächen müssen kurzfristig während des Regionalplanverfahrens zur Deckung der Flächenbedarfe der ansässigen Unternehmen ausgewiesen werden, um den derzeitigen Mangel an verfügbaren Flächen in absehbarer Zeit zu überwinden.

SCHAFFUNG VON AUSNAHMEREGLUNGEN FÜR DIE BETROFFENEN GEBIETE

Es müssen Ausnahmeregelungen für den Regionalplan MK OE SI geschaffen werden, um Kommunen die Möglichkeit zu geben, in diesen Bereichen schnell neue GIB-Flächen ausweisen zu können, ohne dass diese mit dem Regionalplan übereinstimmen. Dafür müssen minimale Fristen und eine bevorzugte Bearbeitung von der Bezirksregierung (vor der Neuaufstellung des Regionalplans) garantiert werden. Zudem muss die Untere und Obere Wasserbehörde in maximal ein bis zwei Monaten verbindliche Aussagen treffen, wo GIB errichtet werden können.

VEREINFACHTER ZUGANG ZU FÖRDERMÖGLICHKEITEN

AUSGANGSLAGE

GRAVIERENDE NACHTEILE FÜR GANZ SÜDWESTFALEN

Die Sperrung der A45 schädigt die ansässigen Kommunen, Unternehmen, Vereine und Privatpersonen unmittelbar. Es entsteht ein Standortnachteil aller Betroffenen durch die Lage in Südwestfalen im bundesweiten Wettbewerb der Regionen. Der entstandene Mehraufwand und die zusätzlichen Kosten belasten Wirtschaft und Gesellschaft gleichermaßen.

Kommunen, Unternehmen und Privatpersonen fehlen durch die tägliche Zusatzbelastung die zeitlichen Ressourcen, um sich mit Fördermittelrecherche und Antragsstellung zu befassen. Dies führt dazu, dass weniger Fördermitelanträge in Südwestfalen gestellt werden und somit auch weniger Fördergeld in die Region fließt, obwohl der Bedarf bei allen Betroffenen im Vergleich zu anderen Regionen in Südwestfalen durch die derzeitige Situation höher einzustufen ist.

GERINGE BEKANNTHEIT VON FÖRDERANGEBOTEN UND -MÖGLICHKEITEN

Die existierenden Fördermöglichkeiten sind bei potentiellen Empfängern nur bedingt bekannt. Es fehlt an einer komprimierten, einfach zu durchblickenden Zusammenstellung aller Fördermöglichkeiten. Zudem ist der Förderzugang oft kompliziert, sodass insbesondere Unternehmen und Privatpersonen von einer Antragstellung absehen. Dies führt zu einer geringen Akzeptanz und Bekanntheit der Förderangebote. Fördertöpfe werden oft nicht vollständig ausgeschöpft.

KRITERIEN BEI BESTEHENDEN FÖRDERMITTELN ZU UNFLEXIBEL

Für die aktuellen Krisen können die Unternehmen in Südwestfalen Fördermittel beantragen. Die jeweiligen Förderkriterien sind sehr eng auf die jeweilige Krise zugeschnitten. Das führt häufig dazu, dass Unternehmen die einzelnen Kriterien nicht erfüllen können, obwohl sie von den aktuellen Krisen stark betroffen sind

ZIELE / FORDERUNG

GERINGERE FÖRDERANFORDERUNGEN FÜR DURCH DIE BRÜCKENSPERRUNG GESCHÄDIGTE

Die Anforderungen und Zugangskriterien für Kommunen, Unternehmen, Vereine und Privatpersonen aus Südwestfalen sollen gesenkt werden, um so die Antragsstellung zu verschlanken und mehr Akzeptanz für die Fördermöglichkeiten zu schaffen. Die Anzahl der Förderanträge aus Südwestfalen kann damit schnell und effektiv gesteigert werden.

BEVORZUGUNG REGIONAL GESCHÄDIGTER BEI DER VERGABE VON FÖRDERMITTELN

Bei der Vergabe von Landes- und Bundesmitteln sollen Projekte aus Südwestfalen bevorzugt ausgewählt werden, um die Nachteile der Region zu kompensieren. Die höhere Förderquote für die Region ermöglicht die Umsetzung von Transformationsprojekten in Südwestfalen und schafft zusätzliche Investitionsanreize für Kommunen und Unternehmen.

UNTERSÜTZUNGSANGEBOTE UND –STELLEN SCHAFFEN

Aufgrund der Vielzahl der aktuellen Krisen werden Fördermittel benötigt, die die konkrete wirtschaftliche Gesamtsituation der Unternehmen berücksichtigen und nicht auf die Betroffenheit von einzelnen Krisen abstellen. Die bestehenden Förderangebote sollen in übersichtlicher und leicht verständlicher Weise online auf Seiten der Bezirksregierung Arnsberg zusammengestellt werden. Zudem sollen regionale Beratungsangebote in allen Kreisen in Südwestfalen geschaffen werden, die Interessierten direkt und operativ bei der Antragstellung unterstützen.