Kommunalpolitische Positionen

für Neuss und den Mittleren Niederrhein

IHK
Industrie- und Handelskammer
Mittlerer Niederrhein

Inhalt

Grußwort	3
Neuss 2025 – regionalökonomisches Kurzprofil	4
Unsere Forderungen für die kommenden fünf Jahre	8
1. Kommunale Kosten und Leistungen	8
2. Harte Standortfaktoren	11
Regionale Flächenpolitik	16
Regionale Verkehrspolitik	20
3. Innenstadt und Handel	24
4. Bildung und Fachkräfte	30
Impressum	32

Sehr geehrte Damen und Herren,

die deutsche Wirtschaft befindet sich in einer tiefgreifenden Strukturkrise. Das spüren auch unsere Unternehmen am Mittleren Niederrhein. Das bisherige Geschäftsmodell als exportorientierter Industriestandort steht zunehmend unter Druck. Hohe Energiepreise, steigende Arbeitskosten, eine vernachlässigte Infrastruktur und überbordende Bürokratie haben maßgeblich dazu beigetragen. Hinzu kommen globale Herausforderungen wie Kriege, Handelskonflikte und wachsender Protektionismus. Diese Entwicklungen treffen den außenhandelsstarken Wirtschaftsstandort Mittlerer Niederrhein besonders hart.

Wenn die internationalen Rahmenbedingungen schwieriger werden, ist es umso wichtiger, die lokalen Standortbedingungen für die Betriebe vor Ort zu stärken. Der Beginn der neuen kommunalpolitischn Wahlperiode im November 2025 ist in dieser Hinsicht eine große Chance. Wir appellieren an die Mitglieder der Kreis-, Stadt- und Gemeinderäte, an Landräte, Bürgermeisterinnen und Bürgermeister sowie Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeister der Region: Nutzen Sie die Jahre 2025 bis 2030, um die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Ihrer Kommune spürbar zu verbessern. Unterstützen Sie Unternehmen durch eine serviceorientierte Verwaltung. Investieren Sie gezielt in kommunale Infrastruktur, damit Wirtschaftsverkehre reibungslos fließen. Schaffen Sie eine Bildungslandschaft, die jungen Menschen echte Zukunftschancen bietet. Machen Sie unsere Innenstädte zu attraktiven Orten mit hoher Aufenthaltsqualität – zu lebendigen Visitenkarten unserer Kommunen. Bei all diesen Zielen können Sie sich auf unsere Unterstützung verlassen.

Dieses Positionspapier haben wir gemeinsam mit unseren Mitgliedsunternehmen erarbeitet. In Workshops vor Ort sowie einem offenen Online-Beteiligungsverfahren hatten alle IHK-Mitglieder die Möglichkeit, ihre Anliegen einzubringen. Daraus ist ein wirtschaftspolitisches Handlungsprogramm für jede Kommune am Mittleren Niederrhein entstanden.

Jetzt liegt es an uns allen: Sorgen wir gemeinsam dafür, dass diese Positionen auch umgesetzt werden. Machen wir aus guten Ideen konkrete Fortschritte – für einen starken Wirtschaftsstandort Mittlerer Niederrhein.

Elmar te Neues
Präsident
der IHK Mittlerer Niederrhein

Jürgen Steinmetz
Hauptgeschäftsführer
der IHK Mittlerer Niederrhein

Neuss 2025 – regionalökonomisches Kurzprofil

Einzelhandelsrelevante Kaufkraft

(Index D = 100)

Neuss	102,3
Rhein-Kreis Neuss	107,6
Nordrhein-Westfalen	98,7

Quelle: MB Research

Zentralitätskennziffer

Neuss	119,4
Rhein-Kreis Neuss	95,6
Nordrhein-Westfalen	101,3

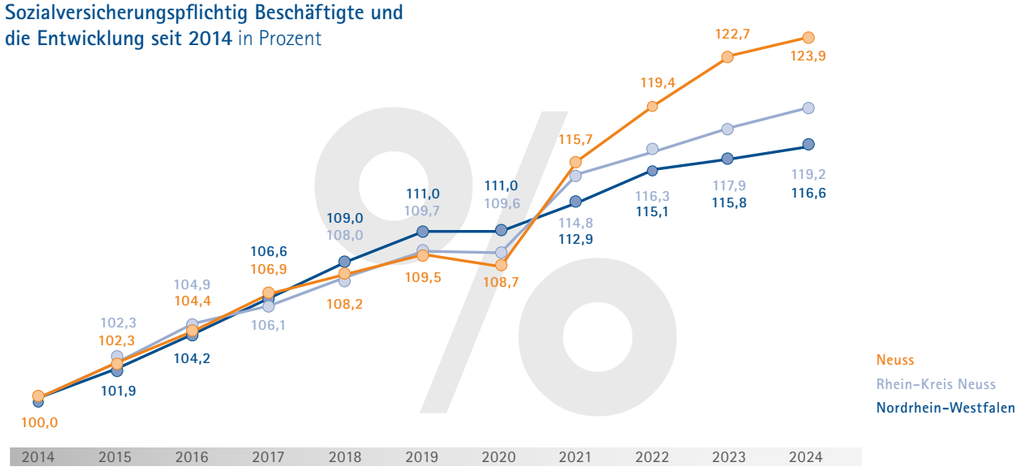
Quelle: MB Research

Regionale Kaufkraft

Die einzelhandelsrelevante Kaufkraft zeigt den Teil des Einkommens der privaten Haushalte, der für Ausgaben im Einzelhandel zur Verfügung steht, und zeigt damit das Nachfragepotenzial für den stationären und den Online-Einzelhandel. Der Vergleichswert für ganz Deutschland liegt bei 100. Die Zentralitätskennziffer gibt an, ob dem örtlichen Einzelhandel Kaufkraft von überörtlichen Kunden zufließt – dann ist der Wert größer als 100 – oder, ob Kaufkraft aus der Region abfließt, dann ist der Wert kleiner als 100. Diese Kennziffer kann also auf die Attraktivität des Einkaufsortes hinweisen.

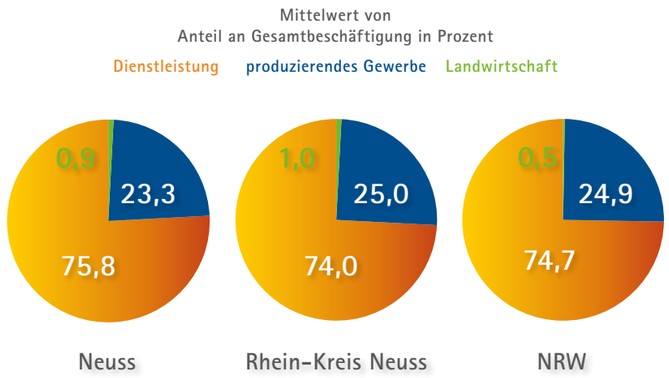
In Neuss liegt die einzelhandelsrelevante Kaufkraft leicht über dem Landesdurchschnitt, jedoch unter dem Kreisdurchschnitt. Nach Neuss fließt dabei ein spürbarer Teil der Kaufkraft aus umliegenden Kommunen.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und die Entwicklung seit 2014 in Prozent



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Beschäftigte in produzierendem Gewerbe und Dienstleistungen im Verhältnis (2024)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

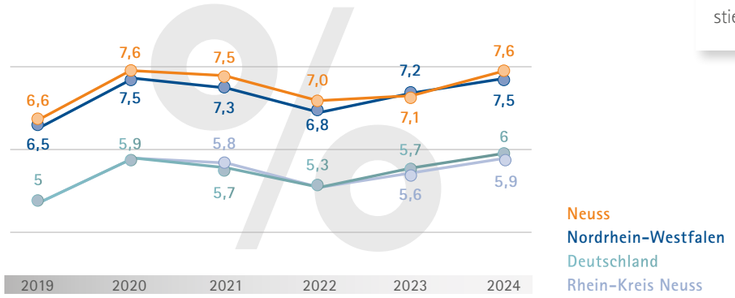
Arbeitsmarkt

In Neuss hat sich die Zahl der Beschäftigten in den letzten zehn Jahren positiv entwickelt. Heute arbeiten mit ca. 82.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten knapp 24 Prozent mehr Menschen in Neuss als noch 2014. Damit hat sich die Beschäftigung insgesamt besser entwickelt als im Land Nordrhein-Westfalen oder im Rhein-Kreis Neuss insgesamt.

Vergleicht man die Beschäftigungsanteile in den verschiedenen Sektoren in Neuss mit jenen im Land NRW und im Rhein-Kreis, zeigt sich eine insgesamt ähnliche Verteilung. 23,3 Prozent der Beschäftigten arbeiten im produzierenden Gewerbe. Im Dienstleistungssektor sind es 75,8 Prozent.

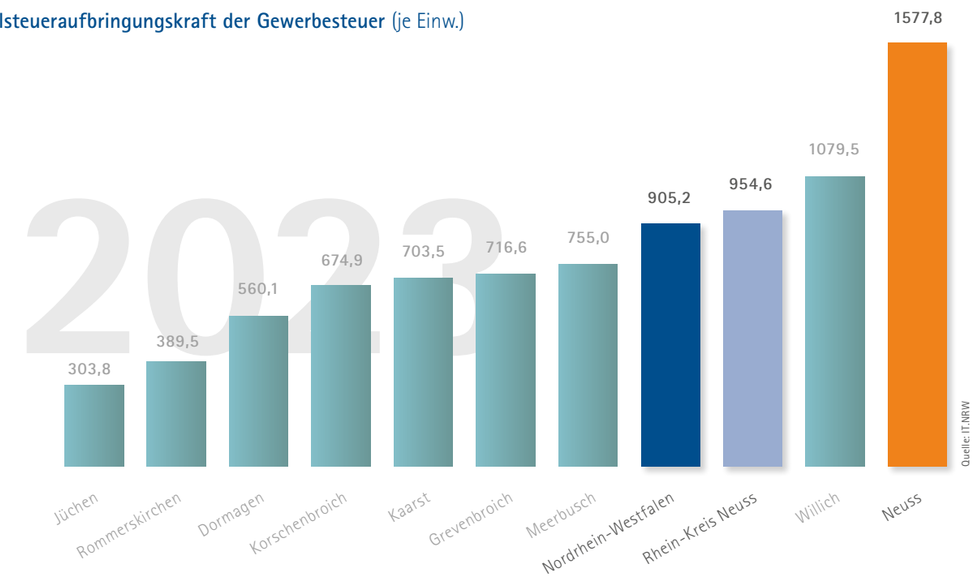
Die Arbeitslosenquote in Neuss ist mit 7,6 Prozent vergleichsweise hoch, liegt jedoch im NRW-Schnitt. Nachdem die Zahlen nach der Corona-Pandemie zurückgegangen waren, stiegen sie jedoch nach 2022 wieder an.

Arbeitslosenquote in Prozent



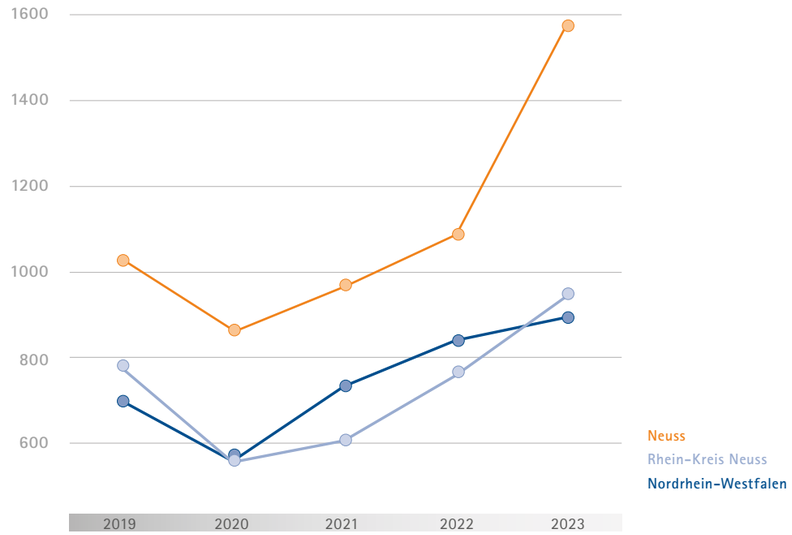
Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Realsteueraufbringungskraft der Gewerbesteuer (je Einw.)



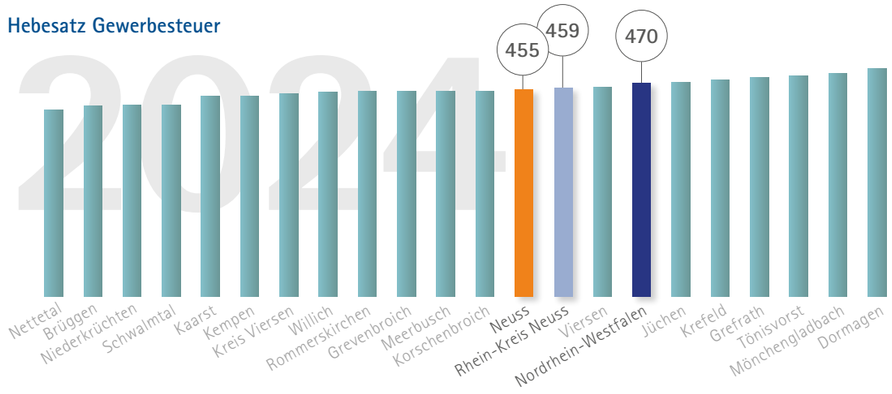
Quelle: IT.NRW

Entwicklung der Realsteueraufbringungskraft der Gewerbesteuer (je Einw.)



Quelle: IT.NRW

Hebesatz Gewerbesteuer



Steuerkraft

Die Realsteueraufbringungskraft der Gewerbesteuer ist ein Vergleichsmaß, das anzeigt, wie hoch die Steuereinnahmen der Kommune durch die Gewerbesteuer wären, wenn alle Kommunen in NRW den gleichen Hebesatz hätten. Sie macht die Steuerkraft der Unternehmen vor Ort vergleichbar.

In Neuss liegt die Realsteueraufbringungskraft der Gewerbesteuer über dem NRW-Durchschnitt. Auch im Verlauf der letzten Jahre lag sie durchgehend über dem NRW-Wert. Dies zeigt, dass die Unternehmen in Neuss, insgesamt betrachtet, steuerstärker sind als jene in ganz NRW.

Der Gewerbesteuerhebesatz ist mit 455 Punkten geringer als im NRW-Durchschnitt, wobei berücksichtigt werden muss, dass die Hebesätze in NRW insgesamt schon auf einem hohen Niveau liegen.

Kommunale Kosten und Leistungen

Wettbewerbsfähige Grund- und Gewerbesteuerhebesätze

Die Stadt Neuss hat weiterhin mit 455 Punkten einen höheren Gewerbesteuerhebesatz als die benachbarte Landeshauptstadt Düsseldorf. Die Kommune sollte perspektivisch daran arbeiten, den Satz zu senken. Beim Grundsteuerhebesatz hat Neuss das Modell eines einheitlichen Hebesatzes gewählt. Das sollte beibehalten werden. Bei differenzierten Grundsteuerhebesätzen werden Nicht-Wohngebäude höher besteuert als Wohngebäude. Damit müsste die Wirtschaft – gemessen am Grundstückswert – höhere Grundsteuern zahlen.

Die Höhe öffentlicher Gebühren darf nicht zum Wettbewerbsnachteil von Unternehmen werden

Die Gebühren (z. B. für Abwasser) am Mittleren Niederrhein sind im Bundesvergleich überdurchschnittlich hoch. Das ist ein Wettbewerbsnachteil für die Unternehmen. Gebühren sollen kostendeckend sein. Deswegen gibt es im Einzelfall auch gute Gründe für hohe Gebühren. Die Daten deuten aber darauf hin, dass die Gebührenzahler häufig die kommunalen Haushalte quersubventionieren. Das sollte zukünftig vermieden werden.

RAL-Gütezeichen „Mittelstandsorientierte Kommunalverwaltung" – Zertifizierung beantragen

Das RAL-Gütezeichen „Mittelstandsorientierte Kommunalverwaltung" ist ein gutes Signal nach außen, um die Wirtschaftsfreundlichkeit der Mitarbeiter zu dokumentieren. Die Unternehmen beklagen unter anderem, dass Prozesse nur langsam zu Entscheidungen führen. Die Stadt Neuss sollte dem Verein Mittelstandsorientierte Kommunalverwaltung beitreten und eine Zertifizierung mit dem RAL-Gütezeichen beantragen.

Es braucht eine „Fast Lane" für die Wirtschaft

Es braucht eine „Fast Lane" in der Verwaltung für wirtschaftliche Belange – z. B. im Bauamt. Die Unternehmen sind von der Bürokratie durch die EU und den Bund gelähmt. Verwaltungen, die ihren lokalen Unternehmen einen schnelleren Zugang bieten, sorgen damit für einen Standortvorteil ihrer Wirtschaft.

Personelle und finanzielle Ausstattung in wirtschaftsnahen Bereichen sicherstellen

In allen wirtschaftsnahen Bereichen der Neusser Verwaltung sollte die personelle Ausstattung sichergestellt werden. Die Bereiche müssen personell quantitativ und qualitativ gut besetzt sein, um die anstehenden Herausforderungen zu bewältigen.

Starke Wirtschaftsförderungen notwendig

Auch das Amt für Wirtschaftsförderung sollte über ausreichende finanzielle und personelle Ressourcen verfügen. Die Wirtschaftsförderung ist zwar haushaltstechnisch eine freiwillige Leistung, aber es sind insbesondere die Unternehmen, die durch Gewerbesteuerzahlungen und Arbeitsplätze für die finanzielle Stabilität einer Kommune sorgen. Dabei sollte eine Hauptaufgabe immer sein, dass die Mitarbeitenden die Brücke zwischen der Wirtschaft und weiteren Einheiten der Kommunalverwaltung sind. Die Wirtschaftsförderung sollte das Angebot vorhalten, Unternehmen mit einem Anliegen, das auch andere Ämter (Ordnungsamt, Bauamt, Integrationsamt) betrifft, innerhalb der Verwaltung zu vermitteln – im Sinne einer One-Stop-Agency. Das führt dazu, dass der Unternehmer nur einen Ansprechpartner hat. Die Wirtschaftsförderung sollte die Unternehmen auf dieses Angebot aufmerksam machen (beispielsweise durch ihre Homepage, Unternehmensbesuche, Unternehmerfrühstücke). Das Angebot sollte im Besonderen Existenzgründer und ansiedlungsinteressierte Unternehmer ansprechen.

Kundenfreundliche Kommunikation der Verwaltung – Dienstleistungsmentalität der Mitarbeitenden verbessern

Es ist wichtig, dass Unternehmerinnen und Unternehmer zeitnah eine Rückmeldung zu ihrem Anliegen erhalten. Die Betriebe fordern, dass sie statt zu hören, dass etwas nicht geht, gesagt bekommen, wie etwas gehen könnte. Die Dienstleistungsmentalität der Mitarbeitenden muss weiter erhöht werden.

Digitalisierung der Verwaltung vorantreiben – KI nutzen

Die Digitalisierung von Verwaltungsprozessen ist essenziell. Der Geschäftsverkehr zwischen der Kommune und Unternehmen muss – soweit dem im Einzelfall überörtliche Regelungen nicht entgegenstehen – komplett digital ermöglicht werden. Auch die sinnvolle Nutzung von KI sollte vorangetrieben werden – etwa wenn es um die Feststellung geht, ob Unterlagen vollständig sind oder Ähnliches.

Maximale Dauer von 40 Arbeitstagen bei Plan- und Genehmigungsverfahren bei vollständigen Unterlagen

Bei nicht vollständigen Unterlagen sollte kurzfristig eine Rückmeldung der Behörde an den antragstellenden Unternehmer erfolgen, um auf die fehlenden Unterlagen hinzuweisen. Bei vollständigen Unterlagen sollte eine Bearbeitung und Entscheidung innerhalb von 40 Arbeitstagen möglich sein.

3,97

Mit dieser Schulnote bewerteten die Unternehmen in Neuss die **Plan- und Genehmigungsverfahren** bei der vergangenen Standortanalyse.

Gewerbeflächen: Überblick und Austausch mit Akteuren

Die Kommunalverwaltungen sollten einen Überblick über freie private und kommunale Gewerbeflächen und Gewerbeobjekte sowie über aktuell nicht genutzte Brachen vorhalten. Hierzu sollten sich die Verwaltungen regelmäßig mit Flächen- und Immobilienentwicklern aus der Region austauschen. Ansiedlungsinteressierten Unternehmen sollte innerhalb von 24 Stunden eine erste Rückmeldung auf eine Anfrage sowie innerhalb der ersten fünf Arbeitstage eine qualifizierte Antwort gegeben werden können. Darüber hinaus sollte bei Bedarf sogleich ein erster Gesprächstermin angeboten werden.

Rechnungen zügig begleichen

Alle Kommunen sollten fällige Rechnungen der von ihnen beauftragten Unternehmen innerhalb von 15 Arbeitstagen begleichen. Dies ist ein Zeichen für die Wertschätzung gegenüber den Unternehmen.

Haushaltskonsolidierung durch Aufgabenkritik

Die Haushaltslage der Stadt Neuss bleibt herausfordernd, obwohl die Steuereinnahmen – gemessen an der Zahl der Einwohner – so hoch sind wie in keiner anderen Kommune am Mittleren Niederrhein. Die Stadt hat ein Ausgabenproblem. Wenn nicht auf der Ausgabenseite entgegengesteuert wird, werden die Probleme in den kommenden Jahren zunehmen. Mit Blick auf die zu erwartenden Finanzierungsprobleme müssen Städte und Gemeinden insbesondere ihre Ausgaben reduzieren. So sollten sie weiterhin eine Aufgabenkritik betreiben und bei ihren Pflichtausgaben die Standards überprüfen. Dies sollte allerdings nicht zu einem undifferenzierten Personalabbau führen. Ausreichend personelle Ressourcen sollten vor allem auch in den Bereichen der Stadtverwaltung vorhanden sein, die für die Standortqualität des Wirtschaftsstandorts wichtig sind. Dadurch lassen sich Gewerbesteuererträge generieren. Wird die Wirtschaft vor Ort gestärkt, lassen sich langfristig auch freiwillige Ausgaben besser finanzieren. Klar ist auch: Die Ausweisung von weiteren Gewerbeflächen ist perspektivisch die beste Haushaltspolitik.

Kommunaler Haushalt: Mehr investieren, weniger konsumtive Ausgaben

Neuss ist eine steuerstarke Kommune. Doch jeder Euro kann nur einmal ausgegeben werden. Dabei sollte klar priorisiert werden. Investitionen in die Infrastruktur (z. B. kommunale Straßen, digitale Infrastruktur, Schulen) sollten konsumtiven Ausgaben vorgezogen werden. Ausschüttungen von kommunalen Unternehmen sollten nicht zur Deckung des Fehlbetrags genutzt werden, sondern müssen in die Infrastruktur investiert werden.

Interkommunale Kooperation vorantreiben

Die interkommunale Kooperation am Mittleren Niederrhein sollte weiter ausgebaut werden. Nicht nur eine systematische Aufgabenkritik trägt dazu bei, dass Kommunen sparen. Auch weitreichendere interkommunale Kooperationen können helfen, Kosten zu senken. Indem einzelne Gemeinden bestimmte Aufgaben auslagern, können sie sich sachlich, thematisch und personell spezialisieren. Das spart Geld. Zugleich werden Vorgänge entbürokratisiert. Letztlich führt eine solche kommunale Kooperation zu einer kundenfreundlicheren und kompetenteren Verwaltung.

Harte Standortfaktoren

Für Neuss ist wichtig:

Gewerbe- und Industrieflächenangebot in Neuss sichern und ausbauen

Produktionsunternehmen aus Neuss suchen vergeblich nach Gewerbe- und zunehmend auch nach Industriestandorten. In Neuss nehmen die klassischen Gewerbe- und Industrieflächen 7,1 % (709 Hektar) der gesamten Stadtfläche in Anspruch (Stichtag 31.12.2023). Das sind weniger Flächen als für Sport, Freizeit und Erholung mit 8,9 %.

In den vergangenen zehn Jahren wurden über 20 Hektar Gewerbe- und Industrieflächen planerisch aufgegeben. Diesen Trend bestätigt auch die Flächenstatistik von IT.NRW. Hier ist in der Statistik aus dem Jahr 2023 ein Verlust von 51 Hektar für Neuss verbucht worden.

Die Stadt Neuss steht vor der Herausforderung, ihr Gewerbe- und Industrieflächenangebot nachhaltig zu sichern und auszubauen, um den Bedarf der nächsten Jahrzehnte zu decken und die Attraktivität für Unternehmen zu erhalten. Der aktuell prognostizierte Flächenbedarf von über 100 Hektar in den kommenden 20 Jahren unterstreicht die Dringlichkeit dieses Anliegens. Im Flächennutzungsplan und in Bebauungsplänen müssen neue marktfähige Gewerbe- und Industrieflächen in einer wahrnehmbaren Größe ausgewiesen werden.

Vorhandene Gewerbe- und Industriestandorte müssen langfristig erhalten bleiben. Damit können neue Flächeninanspruchnahmen auf ein notwendiges Maß beschränkt werden. Die Instrumente der verbindlichen Bauleitplanung sollten genutzt werden, auch um heranrückende schutzwürdige (Wohn-)Nutzungen zu unterbinden.

In Neuss gibt es zudem einen Bedarf an Flächen für kleine und mittlere Handwerksbetriebe sowie handwerksnahe Dienstleister. Mischgebiete sowie urbane Gebiete sollten daher dazu genutzt werden, einen hohen Anteil bezahlbarer gewerblicher Flächen bereitzustellen. Die Aufteilung der Gewerbe- und Wohnbauflächen in den gemischten Gebieten muss so gestaltet werden, dass immissionsschutzrechtliche Konflikte von vornherein vermieden und eine wirtschaftlich erfolgreiche Entwicklung der Betriebe eingeleitet wird.

Neben der verbindlichen Bauleitplanung für neue Potenzialflächen und reaktivierbare Altflächen ist zudem eine frühzeitige Ankaufspolitik notwendig. Dazu gehört auch der vorausschauende Kauf von Kompensations-, Verkehrs- sowie Ver- und Entsorgungsflächen.

Unternehmen benötigen Planungs- und Investitionssicherheit. Dazu kann ein klares Bekenntnis der Neusser Politik beitragen, in dem bestimmte Flächen dauerhaft als Gewerbe- und Industriestandorte benannt werden.

Neusser Hafen dauerhaft sichern

Der Neusser Hafen ist ein landesbedeutender Standort für trimodale Logistik. Dort sollten weiterhin vorrangig Flächen für Industrie- und Logistikbetriebe reserviert werden. Nachnutzungen von aufgegebenen Flächen im Hafen müssen sich an der besonderen Funktion des Hafens orientieren.

Bei Planungen innerhalb des Hafens und in dessen Umfeld müssen die Funktion des Hafens und seine Entwicklungsmöglichkeiten beachtet werden. Sie dürfen sich weder tatsächlich noch rechtlich nachteilig auf den Hafen auswirken.

Bei den anstehenden Neubebauungen im Bereich des ehemaligen Pierburg- und des ehemaligen Werhahn-Geländes müssen die Belange des Hafens vorrangig berücksichtigt werden. Entlang der Hammer Landstraße und auf dem Wendersplatz dürfen keine neuen Wohnnutzungen entstehen. Umplanungen in diesen Bereichen sollten Raum für Gewerbe und Kultur bieten. Der Bereich sollte ein städtebaulich attraktives Eingangstor für die Neusser Innenstadt bilden.

Aufgrund der exponierten Stellung erfordern Hafenbereiche eine resiliente, multimodale und zudem schwerlastfähige Verkehrsanbindung. Bestehende Engpässe gilt es zu beseitigen.

„Silbersee" als trimodalen Industriestandort ausbauen

Das interkommunale Industriegebiet Dormagen / Neuss „Silbersee" ist im Regionalplan Düsseldorf als Sonderfläche für den überregionalen Bedarf mit der Zweckbindung für kombinierten Güterverkehr dargestellt. Diese Fläche bietet den im IHK-Bezirk einzigartigen Vorteil, die drei Module Straße, Schiene und Wasser zu nutzen. Sie sollte entsprechend entwickelt und für Unternehmen reserviert werden, die diese Infrastruktur benötigen.

Ausbau Anschlussstelle Neuss-West

Die aktuelle Verkehrslage zeigt schon jetzt, dass die Anschlussstelle Neuss-West in den Hauptverkehrszeiten überlastet ist. Mit dem Umbau der Autobahnen im Braunkohleabbaugebiet wird sich der Druck noch deutlich erhöhen. Wir fordern den Ausbau der Anschlussstelle Neuss-West und des Westrings Neuss in Richtung Süden.

Umsetzung Projekt Erftsprung

Umsetzung des Projektes Erftsprung zur schienenseitigen Optimierung und Sicherung der Anbindung des Neusser Hafengebietes. Das Projekt steigert die Umschlagskapazitäten, sichert die effiziente Abwicklung der Güterverkehrszüge und steigert die Resilienz der Anbindung und des Hafens insgesamt.

Ersatzneubau Josef-Kardinal-Frings-Brücke

Aufgrund des maroden Zustandes ist die Josef-Kardinal-Frings-Brücke nicht für den Schwerlastverkehr nutzbar. Ein Ersatzneubau im Bereich der Josef-Kardinal-Frings-Brücke muss schnellstmöglich angegangen und realisiert werden. Gleichzeitig gilt es, die eingeschränkte Nutzbarkeit der Bestandsbrücke sicherzustellen.

Neubau der Fleher Brücke

Die Fleher Brücke ist marode. Ein sukzessiver Neubau ist ab 2029 geplant. Eine zügige, aber im Kontext der insgesamt fragilen Brückenlandschaft angemessene und abgestimmte Umsetzung der Maßnahme wird erwartet.

Theodor-Heuss-Brücke: Koordinierter Neubau

Die Rheinquerung über die Theodor-Heuss-Brücke auf Düsseldorfer Stadtgebiet ist für Schwerlastverkehre über 30 t gesperrt. Als Verbindungsachse der Autobahn 52 erfüllt sie eine wichtige überregionale Funktion. Wir erwarten, den avisierten Neubau zügig und koordiniert im Kontext der insgesamt fragilen Brückenlandschaft zu realisieren.

Durchgehende Erweiterung der A44/A46

Die Verkehrsinfrastruktur muss an die Anforderungen angepasst werden. Wir fordern eine Kapazitätserweiterung der Autobahn 46 und der Autobahn 44 zwischen Neuss und Aachen.

CityHubs für Neuss einrichten

Die Zunahme von Lieferverkehren verschärft die bereits angespannte Verkehrssituation in Städten. Kleinere Lieferfahrzeuge und Lastenfahrräder in Kombination mit innenstadtnahen Verteilzentren, die von allen Anbietern genutzt werden, können zur Entlastung beitragen.

Flächendeckender Breitbandausbau und leistungsfähige Mobilfunknetze

Eine leistungsstarke digitale Infrastruktur, insbesondere ein flächendeckender Breitbandausbau, ist Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung der digitalen Transformation sowie die Entwicklung KI-gestützter Geschäftsmodelle. Für Unternehmen ist sie Grundlage für eine reibungslose Abwicklung ihrer Geschäfte. Bedeutende Voraussetzung für Zukunftstechnologien, wie beispielsweise das autonome Fahren, ist das leistungsfähige Mobilfunknetz. Gewerbe- und Industriestandorte sollten beim Ausbau mit Priorität behandelt werden. In Neuss insgesamt hat sich die Lage zwar verbessert, aber Ortsteile wie zum Beispiel Derikum sind weiterhin unterversorgt.

Akzeptanz des Industriestandorts

Neuss ist Industriestandort. Die verarbeitenden Unternehmen sind eine Stütze des Wohlstands der Stadt. Deswegen sind die Anforderungen der Industrie an die Kommune im Besonderen zu berücksichtigen. Die Akzeptanz der Bevölkerung ist ein wichtiger Standortfaktor für die Industrieunternehmen. Akzeptanz von und Begeisterung für Industrie sollten von der gesamten Stadtgesellschaft und damit auch von der Kommunalpolitik und -verwaltung vorgelebt werden. Sorgen und Ängste von Bürgern dürfen nicht abgetan werden. Aber Kommunalpolitik hat die Aufgabe, diese Sorgen korrekt einzuordnen und – bei aller berechtigten Berücksichtigung von Einzelinteressen – das Gemeinwohl im Blick zu haben.

Gewerbegebiete: ÖPNV und Parkplatzsituation verbessern

Täglich pendeln knapp 65.000 Einpendler in die Stadt. Selbst mitarbeiterstarke Gewerbeareale leiden unter schwacher bis nicht vorhandener ÖPNV-Anbindung. Für diese, aber auch für Gewerbegebiete im ländlichen Raum gilt es, adäquate, zukunftssichere Mobilitätsalternativen (z. B. On-Demand-Systeme) zum Auto zu finden. Dies gilt insbesondere für Neuss und hier im Speziellen das Gewerbegebiet am Hafen. Schließlich gibt es in vielen Gewerbegebieten auch eine zu geringe Zahl an Parkplätzen.

Strukturwandel in interkommunaler Zusammenarbeit begleiten

Auslöser des Strukturwandels im Rheinischen Revier ist der beschleunigte Ausstieg aus der Kohleverstromung. Der Strukturwandel ist eine Generationenaufgabe, bei der gemeinschaftliches Handeln notwendig ist. Wir unterstützen vor diesem Hintergrund interkommunale Zusammenarbeit zur positiven Gestaltung des Strukturwandels. Das Rheinische Revier bekommt umfangreiche Strukturmittel in Aussicht gestellt. Gemeinsam müssen Projektideen entwickelt und qualifiziert werden, um von den Strukturmitteln bestmöglich zu partizipieren. Wir fordern und unterstützen sämtliche Aktivitäten zur Schaffung neuer Wertschöpfung und neuer Arbeitsplätze im Rheinischen Revier.

Den Ausbau der Windenergie kosteneffizient und synchronisiert vorantreiben

Der Ausbau der Windenergie sollte unter Berücksichtigung der steigenden Netzbelastung weiter forciert und stärker mit dem Ausbau von begleitenden Energieinfrastrukturen, wie Netzen oder Speichern, synchronisiert werden. Um den Ausbau der Windenergie voranzutreiben, sollte geprüft werden, ob die Flächenpotenziale aus der LANUV-Studie als Windenergieflächen ausgewiesen werden könnten.

Flächenpolitik
Für die gesamte Region ist wichtig:

Eine zukunftsweisende Flächenpolitik

Damit sich Unternehmen weiterentwickeln können, benötigen sie Flächen, die ihren Bedürfnissen gerecht werden. Für dienstleistungs- und kundenorientierte Betriebe sind innerstädtische oder innenstadtnahe Flächen geeignet, auch ehemalige Industrieflächen mit einem Mix aus Wohnen, Handel, Dienstleistung und Handwerk. Dagegen können sich emittierende Unternehmen nur in Industriegebieten ansiedeln. Damit Betriebe am Standort wachsen können, sollten vorhandene Gebiete Erweiterungspotenziale bieten.

Neue Flächen müssen angebotsorientiert entwickelt werden. Bei der Auswahl geeigneter Flächen muss die Marktfähigkeit im Vordergrund stehen. Das gilt auch für Flächenreserven. Ungeeignete Areale sollten anders genutzt werden. Die aufgegebenen Gewerbe- und Industriegebiete müssen an anderer Stelle in der Gemeinde durch Neuausweisungen kompensiert werden.

Die Bedarfsermittlung sollte auf der Grundlage eines Monitorings erfolgen, das sich am regionalen branchenspezifischen Bedarf orientiert. Mit Blick auf den Strukturwandel im Rheinischen Revier müssen zudem Sonderbedarfe ermittelt werden. Erweiterungsflächen von bestehenden Unternehmen dürfen nicht in die Berechnung der allgemeinen Flächenreserven einfließen.

Die kommunale Liegenschaftspolitik muss darauf ausgerichtet werden, dass sie vorausschauend Flächen akquiriert. Dies gilt sowohl für die eigentlichen Bauflächen als auch für natur- oder artenschutzrechtlich erforderliche Kompensationsflächen und für landwirtschaftliche Tauschflächen. Die kommunalen Liegenschaftsabteilungen bzw. Grundstücksgesellschaften müssen mit entsprechenden Finanzmitteln ausgestattet werden.

Klares Statement für Gewerbe- und Industriegebiete

Im IHK-Bezirk Mittlerer Niederrhein nehmen die klassischen Gewerbe- und Industrieflächen 3,0 % der Gesamtfläche in Anspruch (Stichtag 31.12.2023). Das sind weniger Flächen als für Sport, Freizeit und Erholung mit 4,3 %. Unternehmen benötigen Planungs- und Investitionssicherheit und ein klares Bekenntnis der kommunalen Entscheidungsträger zu den Flächen, die dauerhaft als Gewerbe- und Industrieflächen gesichert bleiben.

Flächenkonkurrenzen vermeiden

Gewerbe- und Industriegebiete müssen vor konkurrierenden Nutzungen, vor allem vor heranrückender Wohnbebauung, geschützt werden. Werden im Umfeld von Gewerbe- und Industriegebieten Wohnungen geplant, muss das Vorhaben mit den Unternehmen abgestimmt werden. Gleiches gilt für die Planung und Entwicklung von Natur- und Artenschutzmaßnahmen. Neuplanungen auf ehemaligen Gewerbearealen sollten vorrangig eine gewerbliche Folgenutzung zum Ziel haben. In innerstädtischen Gebieten kann es sinnvoll sein, auf ehemaligen Gewerbearealen eine stärkere Nutzungsmischung zu realisieren. In Mischgebieten und urbanen Gebieten ist eine wahrnehmbare Durchmischung von Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Bildung, Kultur und Sport umzusetzen. Mischgebiete oder urbane Gebiete in der Nachbarschaft von gewerblichen Arealen dürfen keine vorrangige Wohnbauentwicklung verfolgen, um immissionsschutzrechtliche Konflikte dauerhaft zu vermeiden.

Regionalplan Düsseldorf umsetzen

Der Regionalplan Düsseldorf weist eine Vielzahl neuer Flächen für die Wirtschaft aus. Diese Flächen müssen in verbindliches Planungsrecht umgesetzt und dem Markt zur Verfügung gestellt werden. Nur so lassen sich die Ziele des Regionalplans auch in Flächenangebote für die Wirtschaft umsetzen.

Im Regionalplan Düsseldorf sind vier „Premiumflächen" für Logistik und Produktionsunternehmen dargestellt, die der Deckung des regionalen Bedarfs dienen und auch mit entsprechenden Zweckbindungen versehen wurden:

- Interkommunales Gewerbegebiet Mönchengladbach / Viersen „Mackenstein"
- Interkommunales Gewerbegebiet Dormagen / Neuss „Silbersee"
- Interkommunales Gewerbegebiet Grevenbroich / Jüchen „A540"
- Ehemaliger Militärflughafen Niederkrüchten/Elmpt

Diese Flächen müssen in der kommunalen Planung und Vermarktung entsprechend der regionalen Zielsetzung entwickelt werden.

3,0 %

beträgt der **Anteil der klassischen Industrie- und Gewerbeflächen** an der Gesamtfläche am Mittleren Niederrhein.

Nachhaltige Gewerbegebiete entwickeln und betreiben

Nicht nur Start-ups, sondern auch Unternehmen mit moderner Mitarbeiterführung suchen zunehmend Standorte in nachhaltigen Gewerbegebieten. Dort werden soziale, ökonomische und ökologische Belange innerhalb eines gewerblich genutzten Quartiers in Einklang gebracht. Dazu gehören unter anderem eine erhöhte Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Fläche, ein multimodales Mobilitätskonzept, eine verbesserte Aufenthaltsqualität für Mitarbeiter, gemeinschaftlich nutzbare Einrichtungen wie Paketstationen, Carsharing-Angebote, gastronomische (Catering-) Angebote, Kindertagesstätten, zentrale E-Ladesäulen und Co-Working-Spaces.
In nachhaltigen Gewerbegebieten endet die Verantwortung der Verwaltung nicht mit der Planung und dem Verkauf der Grundstücke. Eine digitale Dateninfrastruktur, die sich flexibel an geänderte Anforderungen anpassen lässt, sowie die energetische und treibhausgasreduzierte Optimierung durch Ausnutzung von Synergien werden ebenso erwartet.

Gewerbeflächenmanager einsetzen

Eine aktive Gewerbeflächenpolitik ist unverzichtbar. Die Kommunen sollten daher in Ergänzung zu den kommunalen Wirtschaftsförderungen einen speziellen Manager für Gewerbegebiete engagieren. Dieser sollte, analog zum Klimaschutzmanager, die involvierten Fachbereiche bei der Neuplanung und Umplanung von Gewerbegebieten, bei Grundstücksverhandlungen, bei gewerblich-industriellen Reaktivierungs- und Nachverdichtungsprojekten sowie bei der Transformation der Gebiete in Richtung Klimaneutralität unterstützen.

Unternehmen und Fachkräfte sichern

Die Schaffung von Wohnraum für alle Einkommensschichten ist für die Wirtschaft von großer Bedeutung. Ohne ausreichenden Wohnraum für Fachkräfte können Ausbildungs- und Arbeitsplätze nicht besetzt werden und Unternehmen nicht wachsen. Innovative Konzepte für Beschäftigtenwohnen sollten durch die Kommunen unterstützt werden. Neue Wohnnutzungen müssen dabei so platziert werden, dass sie weder den Bestand noch die Entwicklungsmöglichkeiten der Gewerbe- und Industriegebiete beeinträchtigen. Nur so lassen sich Gewerbe- und Industriegebiete nachhaltig für künftige Generationen sichern.

Kompensationsmaßnahmen flächensparend gestalten

Kompensationsmaßnahmen, also Maßnahmen, die einen Eingriff in Natur und Landschaft an anderer Stelle ausgleichen sollen, sind für viele Unternehmen ein finanzielles Problem. Sie sind zudem sowohl für die kommunale Planung als auch für die Planverfahren zum Ausbau der erneuerbaren Energien eine Hürde. Zudem ist mit ihnen häufig eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme im Freiraum verbunden, die den Kampf um das knappe Gut Boden verschärft. Deshalb müssen Kompensationsmaßnahmen flächensparend geplant und umgesetzt werden.

Mit dem Umbau der Energieversorgung geht auch der Neubau von Leitungstrassen einher. Die Kompensation der erforderlichen Eingriffe für diese Trassen wird erschwert, da die einzelnen Landschaftsbehörden in den Kreisen und kreisfreien Städten unterschiedliche Bewertungsverfahren zur Ermittlung des Eingriffs und seiner Kompensation fordern. Die Bewertungsverfahren sollten über die Kreis- bzw. Stadtgrenzen hinweg einheitlich anerkannt werden.

Multifunktionale Maßnahmen, die gleichzeitig dem Gewässerschutz, dem Natur- und Artenschutz, dem Landschaftsbild und der Erhaltung der Biodiversität zugutekommen, sollten von den Landschaftsbehörden der kreisfreien Städte und der Kreise stärker anerkannt werden.

Die Landschaftsbehörden sollten zudem den ursprünglichen Grundgedanken der Ökopunkte-Konten stärker in den Fokus rücken. Ökopunkte sollten losgelöst von der Funktion der eigentlichen Eingriffsfläche eingesetzt und angerechnet werden können.

Verkehrspolitik
Für die gesamte Region ist wichtig:

Ausbau, Erhaltung und Sanierung von Straßen und Brücken

Der Investitionsstau bei Straßen muss aufgelöst und notwendige Sanierungen müssen zügig umgesetzt werden. Bei den aktuellen Bemühungen um die Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit der Rheinquerungen darf der Schwerpunkt nicht allein auf die Autobahnbrücken gelegt werden. Insbesondere für die marode Uerdinger Rheinbrücke und die Josef-Kardinal-Frings-Brücke muss ein jeweils erforderlicher Ersatzneubau prioritär forciert werden. Die Wirtschaft ist auf schwerlastfähige Rheinquerungen angewiesen.

Kapazitätserweiterung durch Neubau

Die im Bundesverkehrswegeplan beschriebenen Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung sollten zeitnah in Angriff genommen werden.

Sicherung von Schwerlastrouten

Im Zuge der Energiewende sind zahlreiche Großraum- und Schwerlasttransporte mit bis zu 500 Tonnen erforderlich. Beispielsweise werden Transformatoren und Elemente von Windkraftanlagen von den zum Teil innerstädtischen Produktionsstandorten in unserer Region zur Verladung in den Krefelder Hafen gebracht. Für die Produktionsbetriebe ist es dabei existenziell, dass sie auch in Zukunft erreichbar sind. Deshalb müssen entsprechende Korridore und Alternativrouten für die Großraum- und Schwerlasttransporte in den kommunalen bis überregionalen Planungen gesichert werden.

Lkw-Parkplätze ausbauen

Die Anzahl der Lkw-Parkplätze halten trotz getätigter Ausbaumaßnahmen nicht mit dem aktuellen und zukünftig prognostizierten Bedarf Schritt. Weitere sichere Abstellmöglichkeiten inklusive sanitärer Einrichtungen müssen vom Bund entlang der wichtigen Verkehrsachsen geschaffen werden. Auch in den Gewerbe- und Industriegebieten gilt es, die Wachstumsbedarfe abzudecken. Auch die zusätzliche Ausstattung mit E-Ladeinfrastruktur und entsprechenden Kapazitäten für BEV-Lkw ist hierbei zu berücksichtigen.

Baustellenmanagement

Die Wirtschaft ist auf ein funktionsfähiges Verkehrssystem angewiesen. Dies umfasst Wirtschaftsverkehre, Mitarbeitende und Kunden gleichermaßen. Baustellen sind in diesem Kontext ein notwendiges Übel. Grundsätzlich kann sich die Wirtschaft auf Baustellen einstellen – am besten, wenn diese frühzeitig und klar angekündigt sind und einen fest definierten Zeitraum umfassen. Grundsätzlich begrüßen wir, Unternehmen frühzeitig in bevorstehende Baumaßnahmen einzubinden. Dies gilt insbesondere bei jenen Vorhaben, bei denen die Erreichbarkeit von Unternehmen konkret eingeschränkt wird. Über ein effektives, d. h. sinnvoll getaktetes und abgestimmtes Baustellenmanagement gilt es, Baumaßnahmen baulastenträgerübergreifend zu koordinieren. Umleitungsverkehre sind vorausschauend und abgestimmt einzurichten. Auch hier sind die Möglichkeiten der Digitalisierung übergreifend einzusetzen.

Fahrwassertiefe des Rheins – Investitionen erforderlich

Kein Verkehrsträger ist derart von der Witterung abhängig bzw. von den Folgen klimatischer Veränderungen betroffen wie die Binnenwasserstraße. Ausbleibendes Gletscherschmelzwasser und Rekorddürresommer wie 2018 und 2022 beeinflussen den Wasserstand des Rheins und damit die Befahrbarkeit immens. Damit die Potenziale des Rheins von Basel bis zur Nordsee bestmöglich gehoben werden können, bedarf es Investitionen in die Infrastruktur. Diese dienen der Resilienz der Wasserstraße und der Schaffung von verlässlichen Bedingungen. Konkret gilt es, die in Teilen bereits begonnene Maßnahme aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030, der Sohlenstabilisierung und Abladeoptimierung zwischen Duisburg und Neuss auf eine einheitliche Fahrrinnentiefe von 2,80 m bzw. 2,70 m zwischen Neuss und Stürzelberg allumfassend umzusetzen.

30.464

sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Mittleren Niederrhein **arbeiten im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“.**

Flughafen Mönchengladbach entwickeln

Am Standort Mittlerer Niederrhein hat sich der Innovationsflughafen Mönchengladbach (MGL) mit fast 50.000 Flugbewegungen pro Jahr zu einem der größten General Aviation Airports in Deutschland entwickelt; er hat sich insbesondere bei Flugschulen und Wartungsunternehmen etabliert. Zudem ist MGL Vorreiter in den beiden zukunftsträchtigen Themenfeldern der Dekarbonisierung der Luftfahrt sowie dem Einsatz von Drohnen. Die Entwicklung des Innovationsflughafens Mönchengladbach gilt es voranzutreiben sowie das umgebende Gewerbeareal für flughafenaffines Gewerbe zu stärken.

S-Bahn-Netz in der Region verbessern

Wir fordern die Umsetzung der elektrifizierten zweigleisigen S 6 Köln–Grevenbroich–Mönchengladbach. Zudem sollte die Infrastruktur der S 12 / Erftbahn mit Verlängerung (zweigleisig und elektrifiziert) von Kerpen-Horrem über Bergheim, Bedburg, Grevenbroich, Neuss bis Düsseldorf optimiert werden.

Revierbahn realisieren

Durch a) Elektrifizierung und zweigleisigen Ausbau zwischen Neuss und Bedburg (Revierbahn-Ost) sowie b) den Neubau zwischen Bedburg und Aachen (Revierbahn-West) hat eine durchgehende Revierbahn Potenzial, das entscheidende Infrastrukturprojekt im Rheinischen Revier zu werden. Als doppeltrassige, elektrifizierte und zugleich frachtfähige Schienenverbindung zwischen der Rheinschiene und Aachen schafft diese Verbindung neue Potenziale für Pendlerverkehre innerhalb der Strukturwandelregion. Zudem schafft die Revierbahn Resilienz in Bezug auf die Seehafenhinterlandverkehre zwischen der Rheinschiene und den ZARA-Häfen, insbesondere Richtung Antwerpen–Brügge. Diese zusätzliche Kapazität trägt entscheidend zur notwendigen Entlastung der bestehenden Bahn- und Autobahnkorridore zwischen Aachen und der Rheinschiene bei.

Strategien für die Mobilität der Zukunft entwickeln

Der demografische Wandel, die Veränderungen der wirtschaftlichen Strukturen und Rahmenbedingungen sowie die Anforderungen des Umwelt- und Gesundheitsschutzes haben auch Einfluss auf die Stadt- und Verkehrsplanung. Deshalb müssen die Kommunen nachhaltige Strategien für die Mobilität der Zukunft entwickeln und umsetzen. Zur Stärkung der E-Mobilität sollte die flächendeckende Einrichtung von Ladesäulen im Sinne einer Angebotsoffensive vorangetrieben werden.

Möglichkeiten der Digitalisierung nutzen

Die Potenziale der Digitalisierung sind auch im innerstädtischen Kontext zu nutzen. Smarte, digitale und aufeinander abgestimmte Ampelschaltungen können dabei helfen, den Verkehr in Stoßzeiten anforderungsgerecht zu steuern und Staubildungen zu minimieren. Intelligente und übersichtliche Parkleitsysteme reduzieren den Parksuchverkehr und führen schneller ans Ziel, was den Besuch in der Innenstadt attraktiver machen kann.

Potenziale des Radverkehrs innerorts stärken

Die Potenziale des Radverkehrs, der durch den zunehmenden Batterieantrieb hinsichtlich Geschwindigkeit und Reichweite an Einsatzfähigkeit gewonnen hat, gilt es auch innerorts zu stärken. Mittels klarer und zusammenhängender Linienführungen im vorhandenen Straßenraum können weitere Berufspendler, Freizeitfahrer und auch Innenstadtkunden auf das Rad wechseln. Für diese Linienführung ist vorrangig das nachgelagerte Netz zu prüfen und auf eine klare Hierarchisierung der Straßen zu achten. Bedeutsam, sowohl bei Rad- als auch Fußwegebeziehungen sind eindeutige, fortlaufende Abschnitte, die den Nutzenden eine hohe Verkehrssicherheit gewährleisten.

Bahnhöfe attraktiv machen

Zur Attraktivierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sind attraktive Bahnhöfe sowie zusätzliche Haltepunkte notwendig. Eine ausreichende Zahl an Park-and-Ride-Plätzen an den Bahnhöfen ist wichtig, um das Pendeln der Mitarbeiter zu den Unternehmen sicher und verlässlich zu gestalten.

3 Innenstadt und Handel

Für Neuss ist wichtig:

Bahnhofsumfeld entwickeln

Waren früher die Stadttore die Visitenkarte einer Stadt, so sind es heute die Bahnhöfe bzw. Zufahrtsstraßen in die Innenstadt. Aufbauend auf einem umfangreichen Beteiligungsprozess hat die Stadt Neuss im Jahr 2019 ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) für das Bahnhofsumfeld erstellt. Dies ist zu begrüßen. Der Umsetzungsprozess wird bis zum Jahr 2030 fortdauern.

Landesgartenschau ist Chance für Stärkung der weichen Standortfaktoren

Perspektivisch dürfte die Ausrichtung der Landesgartenschau (LAGA) im Jahr 2026 zu einer Attraktivierung der weichen Standortfaktoren führen. Die IHK Mittlerer Niederrhein begrüßt die Entscheidung der Landesregierung, der Stadt Neuss den Zuschlag für die Austragung zu geben. Die Ausrichtung der Landesgartenschau ist für den Wirtschaftsstandort Neuss und darüber hinaus eine große Chance – sie wird das Standortimage stärken und mehr Gäste in die Stadt bringen, weswegen wir die Bewerbung der Stadt unterstützt haben. Bei der Umsetzung sollte die Neusser Wirtschaft mitgenommen werden. Zudem besteht die große Chance, das LAGA-Gelände und die Innenstadt miteinander zu verbinden. Sorgt man in dieser Zeit für eine besonders gute Aufenthaltsqualität in der Innenstadt, könnte dies für die Neusser Innenstadt auch nachhaltige Effekte haben.

Innenstadt: Parkflächen müssen vorhanden sein

Sehr positiv ist, dass die Stadt Neuss in der vergangenen Wahlperiode ein Leitbild für die Innenstadt vorgelegt hat. Angesichts der wachsenden Unzufriedenheit mit der Innenstadt ist dies ein richtiges Vorgehen. Es berücksichtigt die wichtigsten Faktoren für eine erfolgreiche und zukunftsfähige Innenstadt. Geklärt werden sollte, inwieweit eine autofreie Altstadt zu Problemen bei den ortsansässigen Unternehmen führen kann. Auch können zentrale Lieferservices und Abgabe-/Packstationen für Einkäufe das Besucheraufkommen steuern und lenken. Zentrales Parken und kurze Wege sind für Kunden/Besucher nach wie vor ein wichtiges Kriterium. Ausreichend Parkflächen sollten zumindest im näheren Umfeld des Hauptzentrums vorhanden bleiben. Schon heute wird das Parkplatzangebot kritisch bewertet.

Wichtige innerstädtische Straßen müssen ihren Zweck im Verkehrssystem weiter erfüllen

Die innerstädtischen Straßenverhältnisse gehören im Vergleich zu den anderen Oberzentren in der Region eher zu den Standortvorteilen. Dies muss so bleiben. Es muss sichergestellt werden, dass die Straßen in der Innenstadt weiterhin ihren Zweck im innerstädtischen Verkehrssystem erfüllen können. Auswirkungen von Verkehrsberuhigungen müssen regelmäßig gemonitort werden. Die ansässigen Geschäftsleute sollten in die Abfrage einbezogen werden, um die mittel- und langfristigen wirtschaftlichen Folgen abschätzen und negative Auswirkungen vermeiden zu können. Eine weitere Einschränkung der Befahrbarkeit und Haltemöglichkeit für den motorisierten Verkehr, insbesondere innerhalb der üblichen Geschäftszeiten, können die Gewerbetreibenden nicht akzeptieren.

Sicherheit und Sauberkeit in der Innenstadt stärken

Insbesondere das subjektive Sicherheitsgefühl und die Sauberkeit der Straßen in der Innenstadt und in den Ortszentren sind von Bedeutung, um die Innenstadt und die Stadtteilzentren als Visitenkarte des Wirtschaftsstandorts zu stärken. Dazu bedarf es kurzer Reinigungsintervalle und eines gut ausgestatteten kommunalen Ordnungsdienstes. Insbesondere die Lage rund um die Stadthalle bleibt – trotz Verbesserungen – zu beobachten. Wenn ein derart exponierter Platz durch Drogenkonsum und Beschaffungskriminalität abgewertet wird, hat dies einen Impact auf die gesamte Innenstadt.

119,4

Punbkte beträgt die **Zertralitätskennziffer** in Neuss. Das heißt, dass die Stadt Neuss Kaufkraft von außen anzieht.

Aktives Leerstandsmanagement erforderlich

Das Leerstandsmanagement sollte in Abstimmung mit den örtlichen Immobilienmaklern professionalisiert werden. Immobilieneigner sollten aktiv in den Prozess mit eingebunden werden, leerstehende Immobilien für eine zukünftige Nutzung attraktiv zu gestalten. Dabei ist es wichtig, dass Monokulturen vermieden werden.

Erlebnisse schaffen – junge Menschen in die Innenstadt bringen

Eine Aufwertung wird der Handel vor allem dann erhalten, wenn Erlebnisse geschaffen werden – zum Beispiel in Form von Veranstaltungen. Dies wird insbesondere dazu führen, dass auch jüngere Menschen in der Innenstadt konsumieren. Beim Vorhaben, Gewerbeflächen in Erdgeschossen umzunutzen, präferieren wir Pop-up-Stores, Alternativnutzungen (Mixed Use), Shared Spaces, Kulturzentren und Ähnliches. Ein unbürokratischer Umgang der Kommune mit Nutzungsänderungsanträgen für Komplementärnutzungen kann Abhilfe schaffen. Es muss zudem viel Überzeugungsarbeit bei den Eigentümern geleistet werden und man sollte diese in den Planungsprozess einbeziehen.

Werbegemeinschaften sowie Immobilien- und Standortgemeinschaften unterstützen

Insbesondere die Arbeit von Werbegemeinschaften und Gewerbevereinen sollte in den Bereichen Organisation, Marketingaktivitäten, Stadtfeste und Aktionen stärker unterstützt werden. Diese Wertschätzung beschränkt sich nicht nur auf den Handel, sondern sollte die Immobilieneigentümer einschließen. Wir empfehlen den Kommunen, partnerschaftlich mit Immobilien- und Standortgemeinschaften zusammenzuarbeiten.

Erreichbarkeit der Innenstädte und Ortszentren sicherstellen

Die Innenstadt muss sowohl mit dem Pkw und mit öffentlichen Verkehrsmitteln als auch für den übrigen Individualverkehr erreichbar sein. Umweltzonen, Lärmschutzvorgaben und Parkgebühren dürfen die Kunden nicht von den Innenstädten fernhalten. Die ÖPNV-Verbindungen müssen so gestaltet sein, dass die Innenstadt und Ortszentren problemlos erreicht werden können. Für das Hauptverkehrsmittel Auto müssen ausreichende und intelligente Parkraumkonzepte entwickelt werden. Dabei sollte die Qualität des Parkplatzangebots mit den Parkgebühren im Einklang stehen. Parksuchverkehre sollten durch digitale Parkleitsysteme minimiert werden. Auch für die übrigen Verkehrsteilnehmer ist die bequeme und sichere Erreichbarkeit der Innenstädte von großer Bedeutung. Fahrradfreundlichkeit und Barrierefreiheit sind wichtige Kriterien für die Stadt- und Verkehrsplanung. Damit geht ein Konzept für Fahrradparkplätze einher.

Nutzung flexibler gestalten

Die Leerstandsquote in Neuss ist hoch. Deshalb sollte zeitnah diskutiert werden, welche Bereiche in der Neusser Innenstadt weiterhin ausschließlich dem Handel zur Verfügung stehen sollten und in welchen Bereichen perspektivisch alternative Nutzungen ermöglicht werden könnten. Diese Debatte sollte gemeinsam mit dem Handel und der Immobilienwirtschaft geführt werden. Priorität sollte weiter die Nutzung durch das Gewerbe haben.

Entwicklung einer Vision für Neuss

Unter Federführung der Neusser Wirtschaft – aber auch unter Beteiligung von weiteren gesellschaftlichen Gruppen sowie von Verwaltung und Politik – soll eine Vision für die Innenstadt erarbeitet werden. Alle innenstadtpolitischen Maßnahmen sollten anschließend auf diese Vision einzahlen.

Für die gesamte Region ist wichtig:

37.370

sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Mittleren Niederrhein **arbeiten im Einzelhandel.**

Sondernutzungsgebühren gering halten

Eine attraktive Außengastronomie sorgt auch für die Belebung der Innenstädte. Die Verwaltung kann die Gastronomen mit vielen kleineren Maßnahmen unterstützen. Unter anderem sollten Sondernutzungsgebühren so gering wie möglich gehalten werden.

Normen-Screening

Wir empfehlen ein Update der kommunalen Satzungen und Verordnungen: ein Normen-Screening mit dem Ziel, versteckte Potenziale und unnötige Barrieren der Innenstadtentwicklung aufzufinden und sie zukünftig zu nutzen beziehungsweise abzubauen. Das verwaltungsrechtliche Screening aller für die Entwicklung der Stadtzentren relevanten kommunalen Regelungen könnte eine kostengünstige Förderung der Innenstadtentwicklung sein.

Fördermittel des Landes nutzen

Das Land Nordrhein-Westfalen initiiert gezielt Förderprogramme, um die Attraktivität und Lebendigkeit der Innenstädte zu steigern. Diese Programme bieten finanzielle Unterstützung für Projekte, die zur Belebung und Modernisierung der Zentren beitragen. Die Kommunen sind dazu angehalten, die Programme auf ihre Eignung für lokale Bedürfnisse und Vorhaben zu prüfen. Ziel ist es, den wirtschaftlichen und sozialen Wandel der Innenstädte aktiv zu gestalten und ihre Zukunftsfähigkeit zu sichern.

Kommunikation mit Eigentümern von Schandimmobilien intensivieren

Schandimmobilien sorgen dafür, dass die Attraktivität der Innenstadt nicht mehr gewährleistet ist. Die Kommune sollte die Kommunikation mit den entsprechenden Eigentümern suchen und Lösungsmöglichkeiten eruieren. Dabei sollten auch sinnvolle Nutzungsänderungen diskutiert werden.

Wirtschaftliche Betätigung der Städte und Gemeinden als Ultima Ratio

Die wirtschaftliche Betätigung von Städten und Gemeinden sollte die Ultima Ratio bleiben. Problematisch wird dies im Innenstadtkontext, wenn die Kommunen bzw. kommunale Töchter zum Beispiel als Verpächter von Gaststätten auftreten und Pachten unterhalb des marktüblichen Preises verlangen.

Kommunikation zwischen der Verwaltung und den Innenstadtakteuren stärken

Ob aktuelle Hinweise zur Sauberkeit, Sicherheit, zu Gestaltungsideen oder Veranstaltungen: Es ist von großer Bedeutung, dass Unternehmen und die Mitarbeitenden in der Verwaltung miteinander sprechen. Wir empfehlen in allen Kommunen eine Stärkung der Kommunikation zwischen den Verwaltungen und den Innenstadtakteuren. Es empfiehlt sich, dass sich Verwaltung und Innenstadtakteure monatlich oder quartalsweise austauschen.

Kommunikation beteiligter Verwaltungseinheiten untereinander verbessern

Stadtmarketing, Bauordnungsamt, Ordnungsamt – die Innenstadtakteure sind auf das Zusammenspiel vieler Verwaltungseinheiten angewiesen, wenn es etwa um die Durchführung von Stadtfesten oder ähnlichen Aktionen geht. Dabei ist es von grundlegender Bedeutung, dass auch innerhalb der Verwaltung gut miteinander kommuniziert wird. Häufig gibt es Reibungsverluste, weil die Kooperation der öffentlichen Ämter untereinander Verbesserungspotenziale bietet.

4 Bildung und Fachkräfte

Duale Ausbildung stärken

Alle Akteure sollen für das Erfolgsmodell der dualen Ausbildung werben. Dabei werden sowohl leistungsstarken als auch praxisbegabten Schülern und Schülerinnen gezielt die Vorteile der beruflichen Bildung aufgezeigt. Die Berufsorientierung soll flächendeckend in allen Schulformen und konsequent in den Unterricht integriert stattfinden.

43 %

der Unternehmen in der Region sehen im **Fachkräftemangel ein wesentliches Risiko** für die eigene Geschäftstätigkeit.

Wirtschaft und Arbeitsleben als festen Themenbestandteil in den Schulalltag integrieren

Wirtschaft und Arbeitsleben müssen als Themen fest in den Schulalltag integriert werden. Hospitationen der Lehrer und Lehrerinnen in Unternehmen sind hilfreich, um praxisnahe Informationen zu aktuellen Entwicklungen vermitteln zu können. Kommunale Akteure können dabei vermitteln und gestalten.

Investitionen in Vereinbarkeit von Familie und Beruf

Eine bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf kann zu mehr Beschäftigung und Unternehmertum führen. Es gilt, das Betreuungsangebot für Kinder nochmals auszuweiten (Kindertagesstätten), die Nachmittags- und Ferienbetreuung für Schulkinder auszubauen, beim Thema Pflege Freiraum für flexible, individuelle Lösungen zu schaffen sowie Informationen anzubieten, um die Familienpflegezeit stärker zu etablieren.

Industrie- und Handelskammer
Mittlerer Niederrhein

Impressum

Herausgeber:
Industrie- und Handelskammer
Mittlerer Niederrhein
Nordwall 39
47798 Krefeld

Ansprechpartner/Redaktion:
Gregor Werkle
Leitung Wirtschaftspolitik
Tel.: 02151 635-353
E-Mail: gregor.werkle@mittlerer-niederrhein.ihk.de

Gestaltung:
Jutta Stein
Tel.: 02151 635-354
E-Mail: jutta.stein@mittlerer-niederrhein.ihk.de

Bildnachweise:
Titelfoto: Felix Küster, felixkuester.de
S. 4: artmozai, S. 7: LightAndShare, Daniel Berkmann (Adobe Stock), S. 8: ZeNDaY (Adobe Stock), S. 10: IBEX.Media (Adobe Stock), S. 11: Mathias Weil (Adobe Stock), S. 12: Rochus (Adobe Stock), S. 13: Christian Schwier (Adobe Stock), S. 14: diy13 (Adobe Stock), S. 15: TensorSpark (Adobe Stock), S. 17: TensorSpark (Adobe Stock), S. 19 TensorSpark (Adobe Stock), S. 20: Emanuel (Adobe Stock), S. 22: rh2010 (Adobe Stock), S. 23: Seak (Adobe Stock), PPstock (Adobe Stock), S. 24: RawPixel.com (Adobe Stock), S. 25: ma (Adobe Stock), S. 27: Pădureț Dan-Cristian (Adobe Stock), S. 29: NDABCREATIVITY (Adobe Stock), S. 30: lashkhidzetim (Adobe Stock), S. 31: Irina (Adobe Stock)

Stand:
Juni 2025

Alle Rechte liegen beim Herausgeber. Ein Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung des Herausgebers gestattet.

Ihre IHK Mittlerer Niederrhein vor Ort

Nordwall 39
47798 Krefeld
02151 635-0
ihk@mittlerer-niederrhein.ihk.de

Bismarckstraße 109
41061 Mönchengladbach
02161 241-0
ihk@mittlerer-niederrhein.ihk.de

Friedrichstraße 40
41460 Neuss
02131 9268-0
ihk@mittlerer-niederrhein.ihk.de