

Übersicht



Der Bürgermeister
Hilden, den 11.07.2022
AZ.: I/80 - jh

WP 20-25 SV 80/014

Mitteilungsvorlage

Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN zur Tagesordnung: Gutachten des Kreises Mettmann zur Ressourcenschonenden Revitalisierung von Gewerbegebieten

Für eigene Aufzeichnungen: Abstimmungsergebnis			
	JA	NEIN	ENTH.
CDU			
SPD			
Grüne			
FDP			
AfD			
BA			
Allianz			
Ratsmitglied Erbe			

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen

Organisatorische Auswirkungen

☐ ja

☐ ja

☒ nein

☒ nein

☐ noch nicht zu übersehen

☐ noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss

10.08.2022

Kenntnisnahme

Anlage 1: Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 11.05.2022 zur Ergänzung der Tagesordnung des StEA am 10.08.2022

Anlage 2: Kreisgutachten - Karte zum Gewerbegebiet Hilden Süd-West

Anlage 3: Kreisgutachten - Karte zum Gewerbegebiet Hilden West

Anlage 4: Gutachten Kreis Revitalisierung von Industrie- und Gewerbebestandsgebieten im Kreis Mettmann

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt den Bericht der Stadtverwaltung zur Kenntnis.

Erläuterungen und Begründungen:

Mit dem als Anlage 1 beigefügten Antrag vom 11.05.2022 beantragte die Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN, das Gutachten des Kreises Mettmann zur Ressourcenschonenden Revitalisierung von Gewerbegebieten in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 10.08.2022 in Bezug auf die Aussagen zur Stadt Hilden zur Beratung zu stellen.

Allgemeines zur Untersuchung:

Die Flächenknappheit für Gewerbestandorte spitzt sich kreisweit immer weiter zu. Diese Entwicklung ist insbesondere in Hilden zu sehen, neue Gewerbegebiete werden nicht ausgewiesen und der Gewerbeflächenbestand wird stark nachgefragt.

Vor diesem Hintergrund wurden im Auftrag des Kreises Mettmann und der IHK zu Düsseldorf insgesamt 18 Gewerbe- und Industriegebiete der Kommunen im Kreis gutachterlich bewertet, um mögliche Flächenpotenziale ausfindig zu machen beziehungsweise Möglichkeiten aufgezeigt zu bekommen, die Gebietsmerkmale zu modernisieren.

Die Wirtschaftsförderung der Stadt Hilden schlug in Abstimmung mit der Stadtplanung zwei Gebiete für diese Untersuchung vor: Zum einen große Teile des Gewerbegebiets Süd-West (Liebigstraße / Weststraße / Siemensstraße / Heinrich-Hertz-Straße - Anlage 2), zum anderen das Gebiet nördlich der Hülsenstraße im Gewerbegebiet West (Im Hock 14 / Großhülsen - Anlage 3).

Das Gewerbegebiet Süd-West wurde insbesondere aufgrund einer größeren Brachfläche an der Siemensstraße benannt. Die Untersuchung für den Bereich West zielte vornehmlich auf unternutzte Flächen, insbesondere „Im Hock 14“ und „Großhülsen“, ab.

Das vollständige Gutachten befindet sich im Anhang und wurde zwischenzeitlich von den Gremien des Kreises Mettmann beraten und vom Kreis Mettmann unter folgendem Link veröffentlicht:
https://www.kreis-mettmann.de/media/custom/2023_8289_1.PDF?1639485612

Das im Rahmen des Projektes gewählte Untersuchungsdesign umfasste neben der gutachterlichen Begehung und Bewertung der Standorte auch eine Online-Befragung der Unternehmen vor Ort. Rund 1.150 Unternehmen aus allen 18 untersuchten Standorten wurden hierzu angesprochen, einen Online-Fragebogen auszufüllen. Am Ende des Bearbeitungszeitraums konnten für die 18 Standorte insgesamt 102 Fragebögen ausgewertet werden.

Die daraus gezogenen Ergebnisse des studiendurchführenden Unternehmens dienten als Grundlage zur Formulierung von Handlungsfeldern und der Ableitung von Handlungsbedarfen für die untersuchten Standorte. Auf Grundlage plausibler Kriterien wurden die zwei Pilotgebiete Erkrath-Unterefeldhaus und Velbert-Langenberg ausgewählt, welche im Gutachten tiefergehend untersucht wurden. Dort besteht besonderer Handlungsbedarf.

Der Untersuchungszeitraum lag im Frühsommer 2021.

Ergebnisse der Untersuchung für Hilden:

Die beiden Hildener Untersuchungsgebiete unterscheiden sich laut Gutachten stark.

Das Gebiet „Im Hock / Großhülsen“ weist eine durchschnittliche Bewertung bei den untersuchten Themenbereichen Flächenauslastung, Erscheinungsbild, Infrastruktur und Profil auf. Dies entspricht auch der Einschätzung der Wirtschaftsförderung und der Stadtplanung aus dem Frühjahr 2021. Die Nutzungsdichte konnte hier aus Mangel an erfassten Daten nicht ausgewertet werden.

Anders das Gebiet Süd-West. Hier werden lediglich Flächenauslastung und Nutzungsdichte durchschnittlich bewertet. Das Erscheinungsbild und die Infrastruktur werden überdurchschnittlich angesehen und das Profil des Gebietes sogar als optimal. Obwohl die Bewertung des Gebietes bereits überdurchschnittlich gut ausfiel, gab es auch hier im Frühjahr 2021 noch Handlungsbedarf aus Sicht der Wirtschaftsförderung und Stadtplanung der Stadt Hilden. Dies lag insbesondere an zwei großen brachliegenden Flächen.

Abgeleitete Handlungsempfehlungen für Hilden:

Die Handlungsempfehlungen im Gutachten wurden insgesamt sehr allgemein gehalten.

Für das Gebiet Im Hock wurde konkret das Fehlen von Sharing-Stationen für Mobilitätsdienstleister identifiziert. Mit den drei Handlungsleitsätzen „von vulnerabel zu resilient“, „Mobilität als Dienstleistung“ und „betriebsgebundene Logistik neu organisieren“ wurde folgende Standortvision kreiert: „Zur Behebung von Rückstauproblematiken könnte die Realisierung kleinerer Vorstauplätze für LKWs geprüft werden“.

Im Untersuchungsgebiet Süd-West wurde das Handlungsfeld „größere Brachen [...] am südlichen Gebietsrand“ ausgemacht, welchem mittels der Handlungsleitsätze „Brachen mobilisieren“ und „Nachnutzungen koordinieren“ begegnet werden sollte. In der daraus abgeleiteten Standortvision ist davon die Rede, dass „die Mobilisierung von Brachflächen hierbei ebenso ein Handlungsansatz ist wie die koordinierte Nachnutzung leergezogener Flächen. Zu diesem Zweck ist eine ganzheitliche Bestandspflege der lokalen Unternehmen und Betriebe von Vorteil, um entsprechende Entwicklungen rechtzeitig abschätzen zu können.“

Aktuelle Maßnahmen der Stadtverwaltung zur Revitalisierung der beiden Untersuchungsgebiete:

Für die im Frühjahr 2021 vom Gutachter identifizierten Probleme der jeweiligen Hildener Gebiete (Brach- und unternutzte Flächen) kam es in der Zwischenzeit bereits zu Veränderungen, die seitens der Stadtverwaltung unterstützend begleitet wurden.

Bereits während das Gutachten erarbeitet wurde, wurden unter intensiver Beteiligung der Stadtverwaltung diverse Entwicklungen angestoßen, um die identifizierten Flächen zu revitalisieren. Darunter fallen unter anderem die vorausschauende Betreuung der Kontakte bei Genehmigungsfragen im Vorfeld des Kaufs der Fläche an der Siemensstraße durch den Projektentwickler Panattoni (zukünftiges City Dock Hilden). Des Weiteren erfolgte die Unterstützung bei und durch die Erstellung von Verkehrsgutachten sowie die Lösung der aufgezeigten Verkehrsproblematik im Bereich der Einmündung der Liebigstraße in die Düsseldorfer Straße durch den künftigen Umbau der Kreuzung.

Darüber hinaus wurde eine Entwicklungsperspektive für die Firma Brüninghaus & Drissner aufgezeigt. Daraus resultiert eine Standortverlagerung und die Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens für den ehemaligen Standort an der Itterstraße.

Ferner wurden Entwicklungsperspektiven für die Fläche des Unternehmers Müller, die im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes liegt, durch den intensiven Austausch erarbeitet.

Im späteren Verlauf wurde im Süd-Westen eine ca. drei Hektar große Brachfläche von dem Projektentwickler Panattoni erworben. Bis Ende 2022 entsteht hier das City Dock Hilden, ein Gewerbepark mit 17 Hallen von je ca. 1.000 m², indem schätzungsweise mehr als 100 Mitarbeiter arbeiten werden. So erfährt das in der Studie bereits mit einem überdurchschnittlichen Erscheinungsbild und einem optimalen Profil bewertete Gebiet eine weitere Aufwertung.

Auch im Untersuchungsgebiet West wurden die verschiedenen Fachämter schon während der Erarbeitung des Gutachtens tätig.

Der Eigentümerwechsel des Objektes „Im Hock 14“ (ehemals Chic & Mit) wurde durch die Wirtschaftsförderung begleitet und der neue Eigentümer danach bei der Mietersuche unterstützt. Daraus resultierte in der Zwischenzeit eine Vollvermietung für das Gewerbeobjekt.

Eine größere unternutzte Fläche an der Straße Großhülsen, welche in unmittelbarer Nähe der Bahngleise liegt, konnte mit Hilfe der Wirtschaftsförderung an das Unternehmen R & R Recycling vermittelt werden und wird aller Voraussicht in Kürze bebaut.

Des Weiteren erfolgte die Klärung komplexer Genehmigungsfragen von Wirtschaftsförderung und Baudezernat. Es erfolgte außerdem ein Ankauf von Flächen durch das Planungs- und Vermessungsamt, um die Straße Großhülsen durch das Tiefbau- und Grünflächenamt zu verbreitern und die Erschließungssituation für die anliegenden Gewerbebetriebe zu verbessern.

gez.
Dr. Claus Pommer
Bürgermeister

Klimarelevanz:
Keine.



Richrather Straße 34
40723 Hilden

Tel.: 02103/46110
Fax: 02103/360246
gruene.hilden@t-online.de

Hilden, 16.05.2022

Stadtentwicklungsausschuss am 11.05.2022
Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN zum
Gutachten des Kreises Mettmann zur
Ressourcenschonenden Revitalisierung von Gewerbegebieten im

Sehr geehrte Frau Barata,

die Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Rat der Stadt Hilden bittet Sie um Aufnahme des folgenden Antrages:

Antrag

Der Ausschuss für Stadtentwicklung berät in seiner Sitzung im III. Quartal 2022 das Gutachten 'Revitalisierung von Industrie- und Gewerbebestandsgebieten im Kreis Mettmann' im Hinblick auf seine Analyseergebnisse und daraus abzuleitenden Handlungsspielräume für unsere Stadt.

Begründung

In unserer Stadt ist es zunehmend schwieriger, geeignete Flächen zur Ansiedlung von Gewerbe und Wohnungen zur Verfügung zu stellen. Zudem besteht der Anspruch, mit bestehenden Freiflächen ressourcen- und klimaschonend umzugehen, um diese zu erhalten.

Vor dem Hintergrund einer ähnlich auch kreisweit zu beobachtenden Entwicklung hat der Kreis Mettmann gemeinsam mit der IHK Düsseldorf bei dem Hamburger Beratungsunternehmen für Immobilienwirtschaft und Regionalökonomie Georg Consulting ein Gutachten in Auftrag gegeben, um neue Perspektiven für bereits bestehende, aber untergenutzte Flächenpotenziale in älteren Gewerbe- und Industriegebieten der kreisangehörigen Städte zu erschließen.

Das Gutachten liegt mittlerweile vor und ist über die Internetseite des Kreises unter der Adresse <https://www.kreis-mettmann.de/index.php?NavID=2023.1008> abrufbar.

Hierin sind auch aus unserer Stadt entsprechend analysierte Gebiete und daraus abgeleitete Handlungsempfehlungen enthalten. Daher ist es geboten, dass wir die Untersuchung und ihren abgeleiteten Ergebnissen im Ausschuss für Stadtentwicklung beraten, um daraus hervorgehende Perspektiven aufzugreifen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Susanne Vogel

Heinz Albers

Yorck-Peter Wolf

Norbert Lang



Düsseldorfer Straße - B 228

Bahnrass

Grabenstraß

Müller

City Dock

Itter



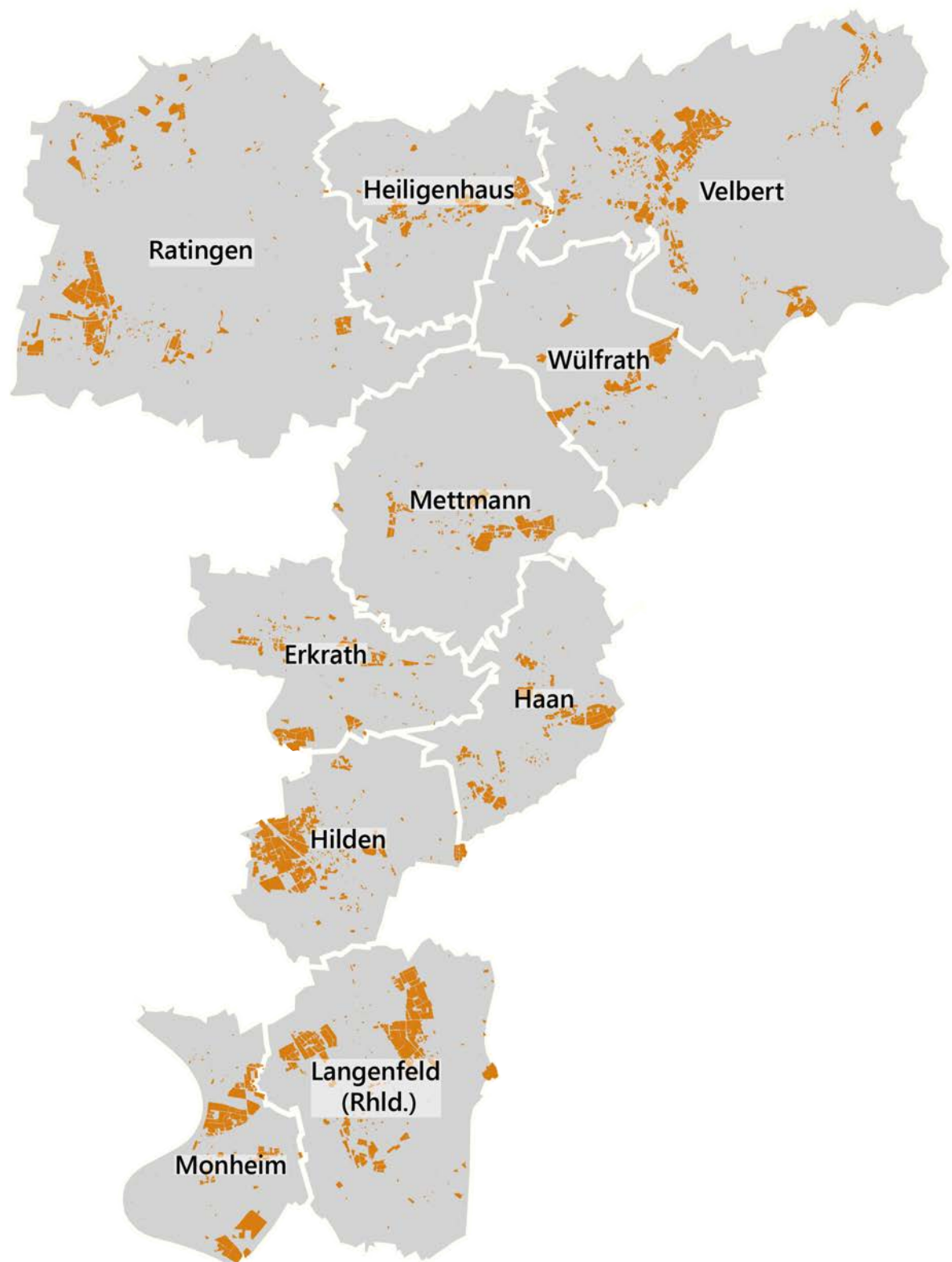
R & R

Im Hock 14

Hülsenstraße - L 85

Bahntrasse

REVITALISIERUNG VON INDUSTRIE- UND GEWERBEBESTANDSGEBIETEN IM KREIS METTMANN



AUFTRAGGEBER

Kreis Mettmann - Amt für Digitalisierung, Organisation und Wirtschaftsförderung
Düsseldorfer Straße 26
40822 Mettmann
Ansprechpartnerin: Petra Tielboer

Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf
Ernst-Schneider-Platz 1
40212 Düsseldorf
Ansprechpartnerin: Dr. Vera Jablonowski

AUFTRAGNEHMER

Georg Consulting - Immobilienwirtschaft | Regionalökonomie
Lerchenstraße 28a
22767 Hamburg

Verfasser:
Achim Georg
Michael Koch
Tamino Kuhlmann

NOVEMBER 2021



Hinweis: Soweit möglich, wird in diesem Bericht eine geschlechterneutrale Personenbezeichnung verwendet. Falls nicht möglich, wird aus Gründen der Lesbarkeit auf eine geschlechterspezifische Differenzierung verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für beide Geschlechter. Die verkürzte Sprachform beinhaltet keine Wertung.

Standort Seibelstraße, Stadt Mettmann



INHALTSVERZEICHNIS

1. Hintergrund und Aufgabenstellung.....	6
Kriterien und Indikatoren der Standortbewertung.....	8
2. Übergeordnete Trends und Herausforderungen.....	10
Transformation zur Wissensgesellschaft	11
Digitalisierung und Industrie 4.0	12
Mobilität und Logistik.....	13
Energie und Ressourcen.....	14
Zusammenfassung: Übergeordnete Einflussgrößen der gewerblichen Flächennachfrage.....	15
3. Industrie- und Gewerbegebiete im Bestand.....	16
Problemaufriss & Werkzeuge der Planung.....	17
Lösungsansätze auf Projektebene.....	21
4. Kreis Mettmann - sozioökonomisches Profil.....	28
Makrolage & Verkehrsinfrastruktur.....	29
Bevölkerungsentwicklung & Pendlerbewegungen.....	31
Gewerbegebiet Parkstraße/Nordring, Stadt Heiligenhaus	



Beschäftigtenentwicklung & Arbeitslose.....	32
Wissensintensive & Gewerbeflächenabhängige Beschäftigung.....	33
Bruttowertschöpfung & Produktivität.....	34
Sozioökonomisches Profil - Kernaussagen.....	35
5. Empirie.....	36
Untersuchte Standorte und Bewertungsmethodik.....	37
Ergebnisse der Standortbewertung.....	39
Unternehmensbefragung - Inhalt und Methodik.....	41
Ergebnisse der Unternehmensbefragung.....	42
Auswahl der Pilotgebiete.....	45
6. Revitalisierung der Pilotgebiete.....	50
Erkrath-Unterfeldhaus.....	52
Velbert-Langenberg.....	54
Förderlandschaft Städtebau und Quartiersentwicklung.....	56
7. Anhang.....	63

Gewerbegebiet Lintorf, Stadt Ratingen





1. Hintergrund und Aufgabenstellung

Aufbau des Gutachtens

Glossar

Methodik und Empirie



Gewerbegebiet Neustraße, Stadt Velbert



© Georg Consulting 2021

Viele Jahre konzentrierte sich die gewerbliche Flächenpolitik von Kommunen auf die Erschließung neuer Gewerbestandorte. Diese locken mit günstiger Erschließung, komfortablen Grundstücksgrößen und -zuschnitten sowie mit großer Gestaltungsfreiheit auch viele Betriebe aus bestehenden, innerstädtischen Industrie- und Gewerbegebieten an. Gerade im Verarbeitenden Gewerbe ist eine Tendenz zur Randverlagerung festzustellen. Mit der zunehmenden Flächenknappheit sowie steigender Sensibilisierung für Umweltbelange, Klimawandel und Nachhaltigkeit in der Planung rücken seit einigen Jahren die Potenziale bestehender Industrie- und Gewerbegebiete verstärkt ins Blickfeld der Stadtplanung – so auch im Kreis Mettmann.

Hier haben die Kommunen bereits heute oft nur noch eingeschränkt Möglichkeiten, gewerbliche Flächen neu auszuweisen. Oft verhindern übergeordnete Vorgaben des Regionalplans Neuausweisungen im Freiraum. Darüber hinaus sind die Städte durch die bundesweite Zielvorgabe zur Senkung des Flächenverbrauchs verpflichtet, mit dem knappen Gut Boden ressourcenschonend umzugehen. Daher ist es von zentraler Bedeutung, dass die Städte im Kreis ihre bestehenden Industrie- und Gewerbegebiete optimieren und, wo nötig, revitalisieren. Auf diese Weise kann ein sinnvoller Beitrag zur Steigerung der Flächeneffizienz geleistet werden.

Nicht selten finden sich in den Bestandsgebieten freie Restgrundstücke mit Mobilisierungshemmnissen, mindergenutzte und/oder fehlgenutzte oder gar brachliegende Flächen. Durch eine gezielte Strategie zur Flächenmobilisierung und Nachverdichtung können Impulse für die Fortentwicklung der Gebiete gegeben werden. Ferner ermöglicht die Nachverdichtung mehr gewerbliche Nutzung bei gleichem Flächenverbrauch. So können die Anfragen von Gewerbetreibenden bedient und gleichzeitig planerische Gestaltungsmöglichkeiten bewahrt werden.

Neben einer verbesserten Flächennutzung müssen die Gebiete insgesamt auch „fit für die Zukunft“ gemacht werden. Die Standortanforderungen sind durch den anhaltenden Strukturwandel zur Wissensökonomie, der zunehmenden Digitalisierung, den Umbrüchen bei Energie & Klima, der veränderten Arbeitswelt und neuen Mobilität stetig gestiegen. Daher sollten sich die Handlungsempfehlungen an den Kriterien von Industrie- und Gewerbegebieten der Zukunft orientieren.

Die vorliegende Untersuchung besteht aus fünf inhaltlichen Kapiteln. Kapitel 2 skizziert übergeordnete Trends und Herausforderungen der gewerblichen Flächennachfrage. Hier werden auch auf allgemeiner Ebene Bezüge zu den Auswirkungen so-

genannter Megatrends auf Industrie- und Gewerbebestandsgebiete hergestellt. Außerdem wird der Frage nachgegangen, wie Wirtschaftsförderungen und Planende die exogenen Faktoren in ihre standortpolitischen Entscheidungen integrieren sollten.

Kapitel 3 geht konkret den Herausforderungen und Potenzialen nach, die sich der Planung und Politik hinsichtlich der Bestandsgebiete stellen. Hierbei wird einerseits die planerische Handhabung zur Gebietsentwicklung diskutiert und andererseits in Anlehnung an die allgemeinen Trends auch konkrete Projektansätze erläutert, die zur Fortentwicklung von Bestandsgebieten beitragen können.

In Kapitel 4 erfolgt eine Darstellung des sozioökonomischen Profils des Kreis Mettmann, um die regionalen Hintergründe und Anforderungen an die gewerbliche Flächenpolitik nachvollziehbar zu machen. Zum Einsatz kommen dabei Datenaggregate zur Beschäftigungs- und Bevölkerungsentwicklung, zu Pendlerbewegungen oder auch volkswirtschaftliche Kennzahlen.

Zentraler Gegenstand von Kapitel 5 ist die detaillierte Analyse und Bewertung von achtzehn Industrie- und Gewerbegebieten aus neun Kommunen im Kreis Mettmann. Abschließend werden die betrachteten Gebiete hinsichtlich ihrer Handlungsbedarfe kategorisiert und innerhalb eines Punktesystems einer Rangfolge zugewiesen. Jeder Standort erhält zudem eine kurze gutachterliche Einschätzung („Standortvision“) hinsichtlich seiner Potenziale und weiteren Entwicklung.

In Kapitel 6, dem letzten Teil der Untersuchung, erfolgt eine vertiefende Betrachtung von zwei Pilotgebieten, die aus der Gesamtheit aller betrachteten Standorte innerhalb der Rangfolge den höchsten Handlungsbedarf aufwiesen. Für diese Pilotgebiete erfolgt eine detaillierte Ausarbeitung der Standortvision. Des Weiteren wird ein modularer Instrumentenkasten aufgezeigt, der die Umsetzungsmöglichkeiten der Standortvision konkretisiert. Dies schließt eine Betrachtung der Standorte bis auf die Grundstücksebene ein und hat die Erarbeitung umsetzungsfähiger Handlungsempfehlungen für die Optimierung und Revitalisierung der Industrie- und Gewerbegebiete zum Ziel.

GLOSSAR

REVITALISIERUNG

*Betrifft Industrie- oder Gewerbegebiete, die in ihrer Gesamtstruktur **erhebliche funktionale oder substanzielle Schwächen** aufweisen*
bspw. liegen mehrere Grundstücke brach oder sind mindergenutzt, Immobilien stehen ganz oder teilweise leer und sind nur beschränkt marktgängig
*die Gebiete erfüllen also **de facto** die ihnen seitens der Planung **zugedachte Rolle nur noch unzureichend***

OPTIMIERUNG

*betrifft Industrie- oder Gewerbegebiete, die in ihrer Gesamtstruktur oder auf Grundstücksebene **kleinere bis mittlere Schwächen oder Ineffizienzen aufweisen***
bspw. liegen einzelne Grundstücke brach, sind mindergenutzt, einzelne Immobilien stehen ganz oder teilweise leer
*alle Merkmale eines voll erschlossenen und genutzten Gewerbebestandsorts sind gegeben, **sollten jedoch mittel- bis langfristig optimiert werden***

NACHNUTZUNG

betrifft gewerblich genutzte Immobilien, die aus ihrer Primärnutzung durch Betriebsaufgabe oder -umsiedlung entfallen und durch eine nachfolgende Nutzung besetzt werden
der Lebenszyklus gewerblicher Immobilien beinhaltet nicht selten mehrere Nachnutzungen (1. Ordnung, 2. Ordnung etc.)

NEUENTWICKLUNG

betrifft gewerblich-industriell genutzte Grundstücke, die in einem Bestandsgebiet liegen und durch umfassenden Umbau, Rückbau oder Sanierungsmaßnahmen einer neuen Funktion oder Nutzung zugeführt werden
zu unterscheiden von der Neuausweisung gewerblicher Flächen (bspw. auf vormalig landwirtschaftlichen Flächen)



Erläuterungen zur Methodik

Kriterien und Indikatoren der Standortbewertung

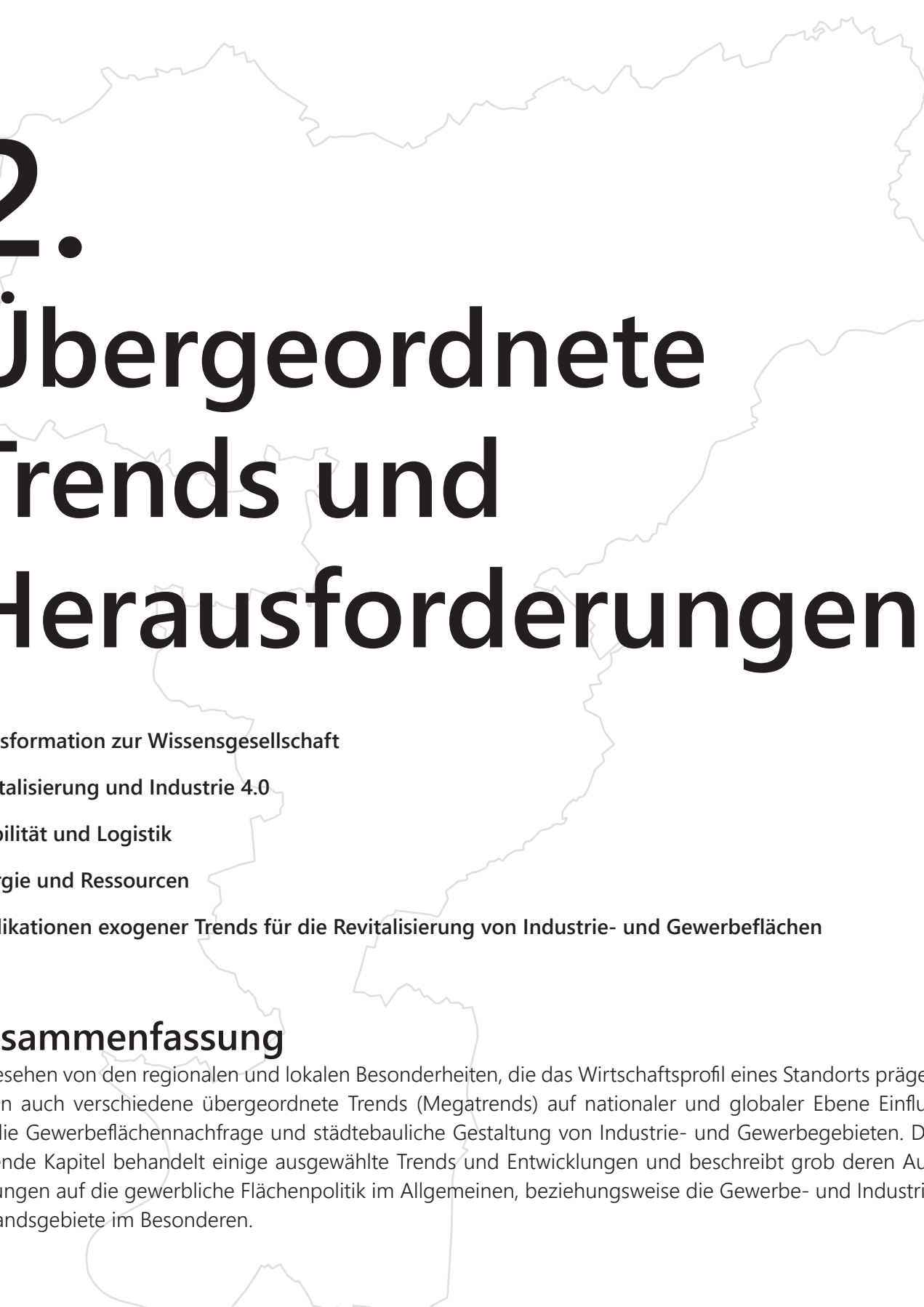


Unternehmensbefragung

- Rund 1.000 Unternehmen kontaktiert, 102 Rückläufe (Quote ~ 10 %)
- Auswertung nach quantitativen und qualitativen Aspekten

Auswahl Pilotgebiete

- Standorte mit den drängendsten Handlungsbedarfen
- Ergebnisse der Unternehmensbefragung
- Übertragbarkeit auf andere Standorte



2. Übergeordnete Trends und Herausforderungen

Transformation zur Wissensgesellschaft

Digitalisierung und Industrie 4.0

Mobilität und Logistik

Energie und Ressourcen

Implikationen exogener Trends für die Revitalisierung von Industrie- und Gewerbeflächen

Zusammenfassung

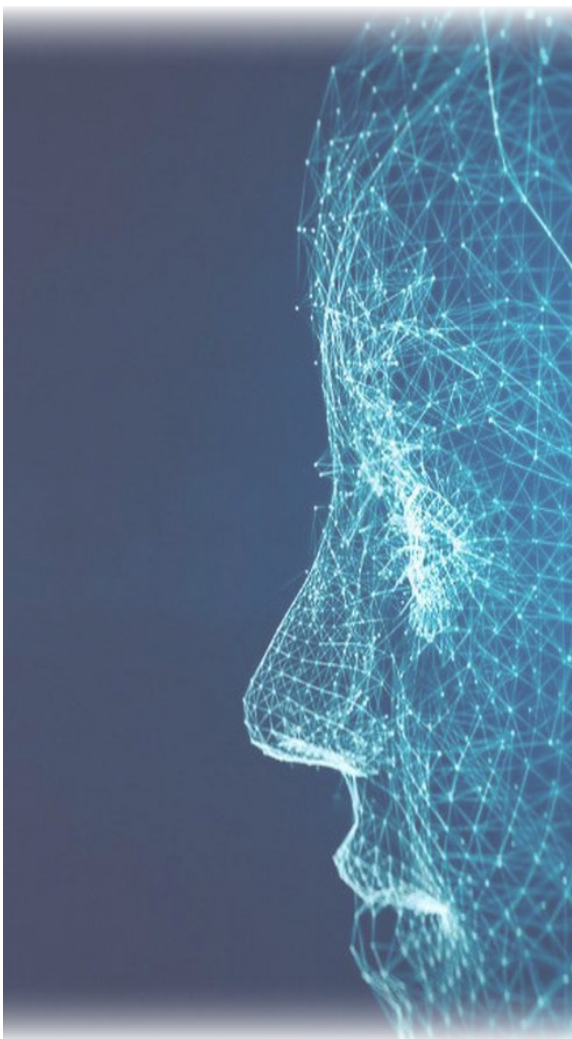
Abgesehen von den regionalen und lokalen Besonderheiten, die das Wirtschaftsprofil eines Standorts prägen, haben auch verschiedene übergeordnete Trends (Megatrends) auf nationaler und globaler Ebene Einfluss auf die Gewerbeflächennachfrage und städtebauliche Gestaltung von Industrie- und Gewerbegebieten. Das folgende Kapitel behandelt einige ausgewählte Trends und Entwicklungen und beschreibt grob deren Auswirkungen auf die gewerbliche Flächenpolitik im Allgemeinen, beziehungsweise die Gewerbe- und Industriebestandsgebiete im Besonderen.



Transformation zur Wissensgesellschaft

die **sektorale Verschiebung** zwischen Industrie und Dienstleistung bezeichnet den Umstand, unter dem mit der zunehmenden Komplexität der Technologien Arbeitsplätze und Wertschöpfung zunehmend vom sekundären in den tertiären Sektor verlagert werden

im Rahmen der **Tertiärisierung der Industrie** steigt der Anteil der Beschäftigten in Unternehmen des sekundären Sektors, die selbst de facto ein dienstleistendes Aufgabenfeld übernehmen (Management, Marketing, Vertrieb), während der Anteil der Beschäftigten in der Produktion selbst zurückgeht



© Canon Europe 2021

Der Wandel sozioökonomischer Strukturen, der sich seit dem Ende des 20. Jahrhunderts in Deutschland und vielen anderen Ländern vollzieht, wird gemeinhin als Transformation der Industrie- zur Wissensgesellschaft beschrieben. Dies bezeichnet zum einen den strukturellen Wandel, der sich sowohl in einer **sektoralen Verschiebung** zwischen Industrie und Dienstleistung, als auch einem Bedeutungsgewinn tertiärer Tätigkeiten innerhalb des industriellen Sektors ausdrückt (**Tertiärisierung der Industrie**).

Diesen Verschiebungen zum Trotz bilden Unternehmen der Industrie gerade in Deutschland nach wie vor die zentrale Grundlage für intakte Wertschöpfungsketten und gesellschaftlichen Wohlstand. Dies ist mit dem Umstand zu begründen, dass es sich bei einem Großteil der in den Dienstleistungssektor verlagerten Beschäftigtenverhältnisse um sogenannte industrie- und unternehmensnahe Dienstleistungen handelt. Der tertiäre Sektor basiert also in großen Teilen auf einer leistungsfähigen Industrie. Hinzu kommt, dass in der Industrie pro Kopf eine teils deutlich höher Bruttowertschöpfung erwirtschaftet wird, was sich wiederum in entsprechend hohen Gehältern ausdrückt.

Neben den volkswirtschaftlichen Effekten wird mit der Transformation zur Wissensgesellschaft auch ein Bedeutungszuwachs des „Rohstoffs Wissen“, bzw. der Bildung an sich, verbunden. Mit dem Einsatz immer komplexerer Technologien wird von den Arbeitnehmenden auch immer mehr Kreativität, Eigenverantwortung, kurz *know-how*, verlangt.

Die beschriebenen Veränderungen wirken sich auch auf die Standortwahl und -anforderungen von Unternehmen und damit auch auf Industrie- und Gewerbebestandsgebiete aus. Auf Makroebene haben sich Universitätsstädte und Metropolregionen als Agglomerationsräume der Wissensgesellschaft etabliert. Dies birgt Chancen für gewachsene Standorte, die häufig über eine gute verkehrliche Anbindung innerhalb dieser Agglomerationsräume verfügen.

Schließlich haben auf Mikroebene die sich wandelnden Beschäftigtenprofile der Betriebe auch Auswirkungen auf das direkte Umfeld. Neben der Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort sind dabei häufig auch infrastrukturelle Anforderungen an das direkte Umfeld oder die Gestaltung von betrieblichen Arbeits- und Aufenthaltsbereichen ausschlaggebend.

Digitalisierung und Industrie 4.0

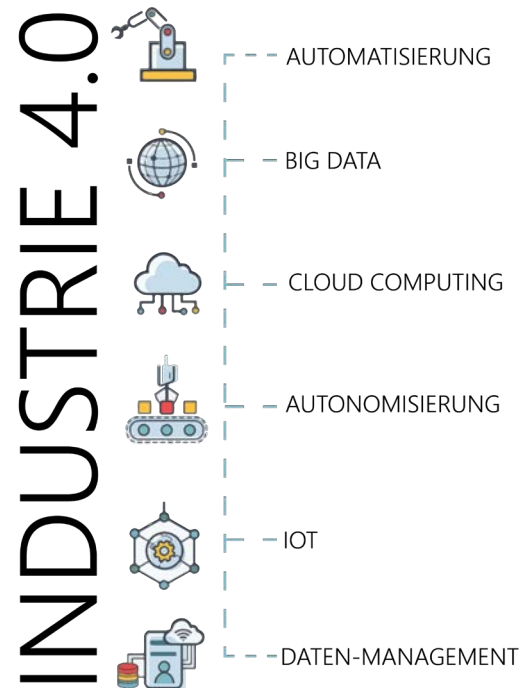
Der Prozess der Digitalisierung wird allgemein als größte technische Revolution des 21. Jahrhunderts bezeichnet. Mit Blick auf Wirtschaft und Industrie werden in diesem Zusammenhang, im Unterschied zur vorherigen industriellen Revolutionen, nicht mehr nur Fragen der reinen Automatisierung, sondern zunehmend auch der Vernetzung von Betriebs- und Branchenbereichen relevant. Vor diesem Hintergrund spricht man mit Bezug auf die Anwendung von Technologiefeldern wie *cloud computing*, der Übermittlung von Informationen in Echtzeit mittels 5G-Standard, Cyber-Physischen Systemen oder der *machine-to-machine*-Kommunikation auch von der sogenannten „Industrie 4.0“.

Es können bisher kaum belastbare Aussagen getroffen werden, welche Auswirkungen der wachsende Digitalisierungsgrad der Unternehmen in industriellen und gewerblichen Branchen unmittelbar auf deren Standorte sowie das Umfeld hat. Zweifelsfrei ist aus technischer Sicht eine Ausstattung des Industrie- und Gewerbegebietes mit einer leistungsfähigen Informations- und Kommunikations-Infrastruktur (I&K) von Nöten, die auch zukünftigen Anforderungen entspricht. Dies stellt vor dem Hintergrund der Tatsache, dass viele Gebiete nach wie vor nicht über einen Breitbandanschluss verfügen, ein unabdingbares Handlungsfeld dar.

Durch die innerbetrieblichen Transformationsprozesse, die im Produzierenden Sektor besonders in den technologieintensiven Branchen mit den oben beschriebenen Geschäftsfeldern einhergehen, besteht in Teilen das Potenzial, neue Formen der Urbanen Produktion zu schaffen. Durch kleinteilige Produktionsprozesse, die dezentral und emissionsarm organisiert werden, können gewerblich-industrielle Nutzungen unter Umständen stärker in gemischt genutzte Standorte integriert werden, ohne Anforderungen des Immissionsschutzes zu verletzen.

Dennoch werden gerade Bestandsgebiete auch in absehbarer Zukunft als Rückzugsräume insbesondere für Produzierendes Gewerbe vorzuhalten sein. Gerade Industriegebiete verfügen mit ihrer hohen Emissionstoleranz über eine wichtige Kernkompetenz innerhalb des städtischen Flächenangebots. Zukunftsvisionen von vollständig umfeldverträglichen Stadtfabriken bleiben bisher auf wenige Modellprojekte beschränkt. Vor allem der 24-Stunden Betrieb sowie die vor- und nachgelagerten Logistikprozesse stellen in diesem Zusammenhang größere Herausforderungen dar.

Themenfelder der Industrie 4.0



© Georg Consulting 2021

Mobilität und Logistik

Ladepark „Seed & Greet“, Stadt Hilden



© Tesvolt 2021

ÖPNV: öffentlicher Personennahverkehr

MIV: motorisierter Individualverkehr

Die fortschreitende gesellschaftliche Individualisierung wird allgemein als einer der wesentlichen Treiber des kontinuierlich steigenden Mobilitätsaufkommens beschrieben. Sei es die zunehmende Flexibilisierung des privaten und beruflichen Alltags, der daraus folgende mobile, situative Konsum, die Koordination sozialer Kontakte über große Entfernungen oder die Anforderungen des mobilen Arbeitens: verschiedenste Individualisierungstrends gestalten Mobilitätsmuster immer komplexer und vielschichtiger.

Insbesondere das sich wandelnde Konsumverhalten sowie die Globalisierung von Lieferketten und Produktionsstraßen haben darüber hinaus auch Folgen für das Güteraufkommen in der Logistik. Onlinehandel, *just-in-time* oder *just-in-sequence* - auch der Transport von Produkten und Ressourcen hat in den vergangenen Jahrzehnten massiv zugenommen.

Zugenommen haben in diesem Zusammenhang auch die umweltschädlichen Emissionen, sei es durch den Ausstoß von Treibhausgasen oder die Verursachung von Verkehrslärm. Mobilität und Logistik rücken daher verstärkt in den Fokus, wenn es um die Entwicklung neuer Antriebstechnologien, die Erschließung neuer Energiequellen für den Verkehrssektor oder die Implementierung neuer Transportkonzepte für Güter und Personen geht. Neben der Reduktion klimaschädlicher Emissionen und einer Verbesserung der Lebensqualität in städtischen Räumen erhofft man sich hiervon auch Effizienzgewinne, beispielsweise in der Kopplung von Logistik und Industrie 4.0.

Die hieraus entstehenden Anforderungen für Industrie- und Gewerbebestandsgebiete sind enorm: oft besteht hier großer Nachholbedarf hinsichtlich der Abdeckung durch den **ÖPNV** oder alternative Mobilitätsangebote. Auch Parkraum für den **MIV** ist hier meist knapp und belegt den ohnehin eng bemessenen öffentlichen Raum. Unternehmen mit transportintensiven Betriebsabläufen, insbesondere aus der Produktion oder dem Speditionswesen, sehen sich hier vermehrt Konflikten ausgesetzt.

Zusammenfassend besteht für Industrie- und Gewerbeflächen im Bestand sowohl im öffentlichen Raum als auch auf Betriebsflächen großer Handlungsbedarf hinsichtlich der Entwicklung und Implementierung zukunftsfähiger Mobilitäts- und Transportkonzepte. Integrierte Ansätze können diesbezüglich zu einer deutlichen Steigerung der Standortattraktivität beitragen.

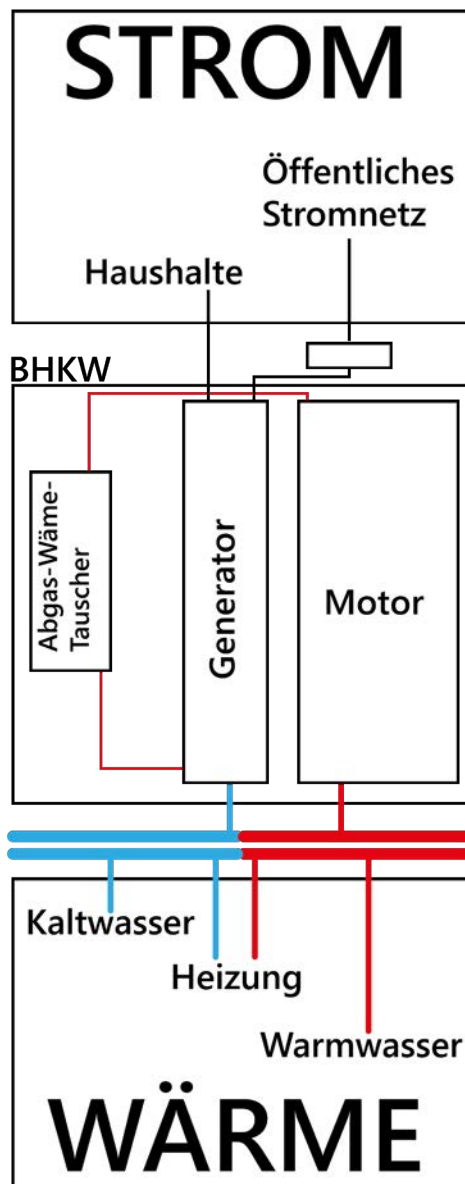
Energie und Ressourcen

In Deutschland erfolgt mit dem Ausstieg aus der Atomkraft und dem Kohlebergbau sowie umfassenden Investitionen in erneuerbare Energien in den kommenden Jahrzehnten ein erheblicher Umbau des Energiesektors. Übergeordnetes Ziel ist einerseits eine deutliche Reduzierung der klimaschädlichen Emissionen, um die Effekte des Klimawandels abzumildern. Andererseits spielen bei der Energiepolitik auch geostrategische Fragen eine Rolle, weshalb für viele Bereiche ein autarker Versorgungszustand angestrebt wird, wenngleich sich dieses Ziel größtenteils noch in ferner Zukunft befindet.

Neben der umweltfreundlichen Energiegewinnung spielt auch die Frage der Energie- und Ressourceneffizienz eine Rolle, beispielsweise im Bausektor, einem der energie- und ressourcenintensivsten Arbeitsbereiche. Dies wirkt sich sowohl auf Neubauten, als auch auf den Gebäudebestand aus. Hier liegt oftmals ein erheblicher Modernisierungsbedarf vor und damit ein großes Auftragspotenzial für die Bauwirtschaft und das Handwerk (Sanitär-, Heizungs- und Klimatechnik).

Auch aus diesem komplexen Wirkungsfeld lassen sich mögliche Folgen für Industrie- und Gewerbebestandsgebiete ableiten. Der Trend zur Niedrigemissionswirtschaft und zum nachhaltigen Bauen treibt zahlreiche Maßnahmen und neue Produktentwicklungen voran, wodurch vielerorts Flächennachfrage entstehen kann. Auch die sogenannte Kreislaufwirtschaft (*cradle-to-cradle*) sowie die Recyclingwirtschaft werden an Bedeutung gewinnen und sind daher als bedeutende Nutzergruppen für die Weiterentwicklung von Industriegebieten einzubeziehen. Nicht zuletzt weisen viele in die Jahre gekommene Gebiete selbst Handlungsbedarf hinsichtlich ihrer energetischen und gebäudetechnischen Infrastruktur auf. Auch hier liegen große Potenziale zur Steigerung der Standortattraktivität.

Funktionsschema Blockheizkraftwerk



© Georg Consulting 2021



Implikationen exogener Trends für die Revitalisierung von Industrie- und Gewerbegebieten

Die Anforderungen an industriell-gewerbliche Flächen werden seit jeher wesentlich von exogenen Trends beeinflusst. Sei es die Transformation zur Wissensgesellschaft, die Digitalisierung, neue Formen der Mobilität oder der Energieumbau vor dem Hintergrund des Klimaschutzes - anhand jedem der genannten Megatrends lassen sich Ansprüche für die gewerbliche Flächen-nachfrage und damit auch für Industrie- und Gewerbebestands-gebiete ableiten.

Gleichzeitig sind jedoch gerade historisch gewachsene Stand-orte in ein lokales, individuelles Gefüge aus Angebot und Nach-frage eingebettet. Die Schwankungen der wirtschaftlichen Konjunktur und der standortpolitische Wettbewerb tragen zu-sätzlich dazu bei, dass sich die Entwicklungen auf Basis exoge-ner Megatrends nur selten in Form einer Blaupause auf mehrere Standorte übertragen lassen.

Für Akteure aus Planung, Wirtschaftsförderung und Politik be-steht die Herausforderung darin, aus den endogenen Bedin-gungen und den lokalen Gegebenheiten die passenden Impli-kationen aus den exogenen Trends abzuleiten. Nur so können langfristig nachhaltige standortpolitische Leitlinien entwickelt werden, die im Konsens mit der örtlichen Unternehmerschaft Anwendung finden.



3.

Industrie- und Gewerbegebiete im Bestand

Problemaufriss

Werkzeuge der Planung

Lösungsansätze auf Projektebene

Zusammenfassung

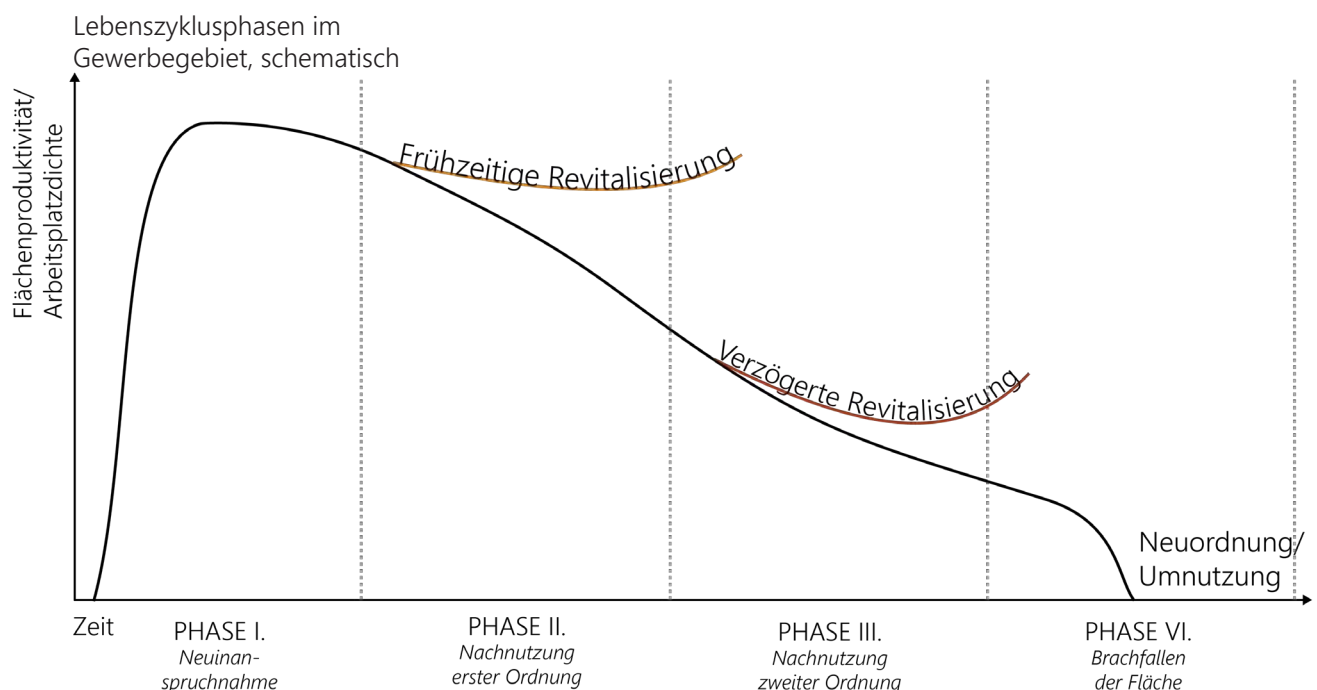
Historisch gewachsene Gewerbestandorte weisen in vielen Fällen strukturelle Probleme auf, die sich in Defiziten auf infrastruktureller, gestalterischer und nutzungsbezogener Ebene äußern. Der nachfrageseitige Wandel des Gewerbeflächenmarktes oder divergierende Standortinteressen sind hierbei beispielhaft zu nennen. Gleichzeitig bilden Bestandsgebiete als integrierte Standorte für etablierte Betriebe eine wichtige Grundlage der lokalen Wirtschaft und binden öffentliche und private Vermögenswerte in großem Umfang. Es bedarf daher einer integrierten Strategie mit Lösungsansätzen beispielsweise auf den Ebenen der Flächenmobilisierung, Mobilität, Logistik oder Energiegewinnung.



Problemaufriss & Werkzeuge der Planung

Die Hintergründe des Wandels der gewerblichen Flächennachfrage wurden bereits im vorangehenden Kapitel skizziert. Georg Consulting konnte durch regelmäßige deutschlandweite Befragungen feststellen, dass die Flächennachfrage wesentlich von der konjunkturellen Entwicklung getrieben wird und die Branchen des Handwerks, des produzierenden Mittelstands und der Logistik für einen Großteil des Flächenbedarfs verantwortlich sind. Zudem zeigt sich bereits seit den 1990er Jahren, dass sich der Flächenbedarf pro Beschäftigtem aufgrund von Produktivitätsfortschritten und neuer Logistikkonzepte von der generellen Beschäftigtenentwicklung abgekoppelt hat.

Innerstädtische Industrie- und Gewerbebestandsgebiete sind meist historisch gewachsene Standorte, die über ein mehr oder weniger kompaktes, städtebauliches Umfeld verfügen. Sie weisen häufig komplexe Flurstückszuschnitte auf und bergen aufgrund eventuell vorhandener Altlasten für sich ansiedelnde Unternehmen das Risiko zusätzlicher Kosten. Ansässige Betriebe, die eine Erweiterung anstreben, finden nur selten geeignete Flächen. Hinzu kommen Auflagen zur Einschränkung des laufenden Betriebes aufgrund des baulichen Umfelds (bspw. Nachbarschaft zu Wohnnutzungen), weshalb es auch zur Abwanderung von angestammten Betrieben kommen kann. Kommunen begegnen diesen veränderten Flächenansprüchen der Wirtschaft oft mit der Neuweisung von gewerblichen Bauflächen, meist „auf der grünen Wiese“ in Autobahnnähe, um als Wirtschaftsstandort attraktiv zu bleiben.



3. Industrie- und Gewerbegebiete im Bestand

Ist ein Bestandsgebiet am Ende seiner ersten Lebensphase angekommen, befindet es sich an einem kritischen Punkt seiner Entwicklung. Bei einbrechender Gewerbeflächennachfrage oder mangelndem Standortmanagement verfallen diese Standorte nicht selten in einen *trading-down*-Prozess und damit in eine städtebaulich-infrastrukturelle Abwärtsspirale. Wenig repräsentative Nachnutzungen lassen sich aufgrund der niedrigen Miet- und Kaufpreise an den Standorten nieder. Das Umfeld wird dadurch zunehmend unattraktiv, was wiederum mehr Unternehmen zur Abwanderung motiviert, wodurch mehr und mehr Flächen leer stehen oder brachfallen. Ein Einschreiten seitens der Planung erweist sich hier oft als kompliziert, besonders wenn ansässige Unternehmen nicht gleichzeitig Eigentümer der Fläche sind. Zudem wurden diese Flächen in der Vergangenheit von ihren Eigentümern oft zu relativ geringen Kosten erworben und die Gestehungskosten der Gebäude abgeschrieben. Dies macht eine Vermietung selbst zu sehr geringen Quadratmeterpreisen attraktiv, da so mit minimalem Aufwand weiter Rendite erwirtschaftet werden kann, zumal in einem Gewerbemietverhältnis oft der Mieter für die Instandhaltung der Immobilie aufkommt. In wirtschaftlich schwachen Regionen oder an ungünstig gelegenen Standorten kann die Flächennachfrage zudem so gering sein, dass sich für Eigentümer die Investition in eine Revitalisierung nicht rechnet.

Diese zahlreichen Einzelfaktoren führen dazu, dass eine geordnete Nachnutzung, bzw. Revitalisierung von Grundstücken in Industrie- und Gewerbegebieten mit großen Risiken und einem enormen Kapitalbedarf verbunden sind. Somit wird eine Modernisierung durch Marktprozesse innerhalb solcher Gebiete unwahrscheinlich, zumal gerade in integrierten Lagen die Verkaufs- und Investitionsbereitschaft von Eigentümern in Erwartung höherer Grundstückspreise zurückgeht. Eine „Gentrifizierung“ von Industrie- und Gewerbegebieten ist demnach praktisch auszuschließen.

Im Gegenteil greifen Aufwertungsmechanismen meist dann, wenn ein Nutzungswandel von Gewerbebestandsgebieten durch kommunale Planung gefördert wird. In Zeiten immer wei-

Interessenslagen im Gewerbegebiet



© Georg Consulting 2021



ter steigender Miet- und Kaufpreise für Wohn- und Büroflächen geraten innerstädtische Gewerbestandorte aufgrund ihres hohen Renditepotenzials mehr und mehr unter Verwertungsdruck, zumal für Wohn- und Büronutzungen deutlich höhere Flächenerträge erzielt werden können. Aber auch vergleichsweise kleinmaßstäbliche Eingriffe in gewachsene GE-/GI-Strukturen oder auch die Neuerschließung von Nachbargrundstücken, können Veränderungsprozesse in Gang setzen, die gewerbliche Nutzungen in ihrem Fortbestand bedrohen können.

Oft sind jedoch gerade Unternehmen des Produzierenden Gewerbes auf GI-Ausweisungen angewiesen, um ihren Betrieb aufrechterhalten zu können. Genau diese Gebiete dienen jedoch mehr und mehr als Auffangbecken für unterschiedlichste Branchen und Unternehmen und drohen dadurch ihre eigentliche Kernkompetenz zu verlieren (vgl. Erbstößer 2016). In diesem Zusammenhang ist auch die Gebietseinteilung im Rahmen der BauNVO zu hinterfragen, da die hier vorgenommenen Kategorisierungen wie „nicht erheblich belästigendes Gewerbe“ die Entwicklung einer eindeutigen Standortperspektive, etwa für produzierende Nutzungen, verhindert.

Verändert sich im Zuge der Revitalisierung die Flächennutzung, ist es ratsam, alte grundbuchliche Belastungen zu sichten. Oft korrespondieren diese Belastungen (z.B. Dienstbarkeiten wie ein Kanalunterhaltsrecht oder ein Stromleitungsrecht) mit der früheren Nutzung oder reichen noch weiter zurück. Vielfach haben sie keine praktische Bedeutung mehr. Beispielsweise wurde der betreffende Kanal längst zurückgebaut bzw. die Stromleitung verlegt. Dann empfiehlt es sich, bei den dinglich Berechtigten dieser Dienstbarkeiten (z.B. zuständiges städtisches Fachamt bzw. Stadtwerke oder Energieversorger) eine Löschung beim Grundbuchamt zu beantragen, da eine grundbuchliche Lastenbereinigung die Vermarktbarkeit der Flächen begünstigt.

Räumliche Nutzungsstrukturen sind einem stetigen Wandel unterworfen und gerade urbane Strukturen profitieren von einer flexiblen Anpassung an sich verändernde ökonomische, ökologische oder soziale Rahmenbedingungen. Dementsprechend ist unter Umständen auch eine behutsame Umnutzung gewerblicher Bestandsgebiete in Erwägung zu ziehen, falls es die vorhandenen Umfeldnutzungen und das räumliche Entwicklungsbild rechtfertigen. Jedoch erhärtet sich bei genauer Betrachtung der planungspolitischen Handlungsschwerpunkte vergangener Jahre der Eindruck, dass es sich bei innerstädtischen Industrie- und Gewerbegebieten um „vergessene Stadträume“ handelt, die im Zuge planerischer Leitbilder nur langsam wieder mehr Beachtung finden.

Für Unternehmen gibt es eine Vielzahl von Vorteilen, die eine Ertüchtigung und Optimierung ihres bestehenden Standortes sowie des stadträumlichen Umfelds mit sich bringt (vgl. Breuer 2019):

- In Industrie- und Gewerbebestandsgebieten sind bereits große private und öffentliche Vermögenswerte gebunden.
- Betriebsverlagerungen sind aufgrund der gewachsenen Beziehungen zu Handwerkern, Dienstleistern und Beschäftigten für Unternehmen nur selten praktikabel, besonders angesichts des akuten Fachkräftemangels.
- Elementare Schutzinteressen von Bevölkerung und Umwelt verhindern die Verlagerung emissionsintensiver Nutzungen an jeden beliebigen Ort der Stadt.
- Zur Schaffung einer ressourcenschonenden und klimafreundlichen Stadtlandschaft liegt es in der Verantwortung der Wirtschaft und der Planung, bestehende Bausubstanzen zu erhalten und eine verträgliche Nachverdichtung bereits versiegelter Flächen voranzutreiben, um die Neuinanspruchnahme von Flächen zu verringern.

Die Revitalisierung und Optimierung von Industrie- und Gewerbebestandsgebieten stellt im Kreis Mettmann eine große Herausforderung im Querschnittsthema der nachhaltigen Stadtentwicklung dar. Akteure der Planung, der Wirtschaft, der Politik und der Zivilgesellschaft müssen hierfür gemeinsam geeignete Strategien entwickeln. Dies stellt eine zentrale Bedingung dar, unter der Folgemaßnahmen auf baulicher, verkehrlicher oder organisatorischer Ebene eingeleitet werden können. Fragen der Altlastensanierung, des kommunalen Ankaufs von Grundstücken oder der Schaffung von Planungsrecht sind dabei elementar.

Gerade in heterogen besetzten Bestandsgebieten ist auch das Interesse unterschiedlicher Branchen an Thematiken wie Innovation oder Klimaanpassung zu erfragen. Letzten Endes können aus bereits genannten Gründen selbst Motivationen einzelner Grundstückseigentümer, ob ansässiger Betrieb oder privater Dritter, die Umsetzung ganzer Konzepte gefährden. Eine Kalkulation dieser Risiken und die Entwicklung von Lösungsansätzen kann letztlich nur auf kommunaler Ebene und im Einzelfall erfolgen. Dies legt den Grundstein für eine nachhaltige Flächenentwicklung im Bestand.



Lösungsansätze auf Projektebene

Die eingangs beschriebenen sozioökonomischen Trends und Herausforderungen wirken sich auch auf die Ansprüche an bestehende Industrie- und Gewerbegebiete aus. Dabei werden verschiedene Themenfelder ersichtlich, die im Folgenden mit ihren wesentlichen Aspekten dargestellt werden. Auch werden auf Projektebene einige beispielhafte Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt.

energetische Versorgung mit regenerativen Energiequellen

Technische Aspekte der Revitalisierung von industriell-gewerblich genutzten Stadträumen betreffen in erster Linie Infrastrukturen der energetischen Ver- und Entsorgung sowie der Kommunikationstechnik. Die angestrebte Umstellung von fossilen Brennstoffen auf regenerative Energiequellen stellt besonders für Unternehmen mit energieintensiver Produktion oder einer großen Fahrzeugflotte eine Herausforderung dar. Einerseits ist dabei langfristig die Integration des Standorts an geeignete Netzwerke wie Stromtrassen und Fernwärmeleitungen entscheidend.

standortbezogene Energiegewinnung und -speicherung

Andererseits gewinnt vor dem Hintergrund der Dezentralisierung und Sektorenkopplung auch die Gewinnung und Speicherung von Wärme und Strom vor Ort immer mehr an Bedeutung. Lokale Blockheizkraftwerke haben sich hierbei bereits als effiziente Lösung etabliert. Ein limitierender Faktor ist dabei vor allem die Wirtschaftlichkeit eines solchen Kraftwerks, die wesentlich von der Betriebsstundenzahl abhängt. Zukünftig wird auch in der Wasserstofftechnologie großes Potenzial zur nachhaltigen Transformation energetischer Prozesse in Industrie- und Gewerbegebieten gesehen, insbesondere in der Speicherung von Energie bei energieintensiven Prozessen sowie als Antriebsressource im Schwerlastverkehr.

Auch die betriebsinterne Nutzung von Abwärme oder die Rückgewinnung und Speicherung überschüssiger Energie kann eine Option für Unternehmen sein, ihre Energiebilanz zu verbessern und zu optimieren. Bedingt durch die architektonische Typologie von Industrie- und Gewerbegebieten eignen sich diese Standorte zudem besonders häufig für die Installation von Photovoltaikanlagen. Da es sich hierbei um betriebsseitige Innovationen handelt, müssen die Betriebe hierzu sensibilisiert werden und mit entsprechenden Förderprogrammen Anreize gesetzt werden. Solche Förderprogramme können sowohl von einzelnen Kommunen, als auch auf Kreis-, Landes- oder Bundesebene aufgelegt werden.

Die Digitalisierung und Automatisierung der Arbeitswelt hat auch auf Industrie- und Gewerbebestandsgebiete als Unternehmensstandorte große Auswirkungen. Betriebe sind heutzutage nahezu über alle Branchen hinweg auf ein leistungsfähiges Kommunikationsnetz angewiesen. Der flächendeckende Ausbau des Glasfasernetzwerks stellt daher eine der zentralen Aufgaben der kommenden Jahre dar, um diese Standorte an die Ansprüche der Digitalisierung anzupassen. Darüber hinaus lässt sich beobachten, dass insbesondere in technologieintensiven Branchen des Verarbeitenden Gewerbes sowie der Logistik auch die 5G-Technologie immer stärker in den Fokus rückt. Diese wird benötigt, um maschinelle Prozesse in Echtzeit koordinieren zu können oder große Datenmengen zu versenden oder auszuwerten. Industrie- und Gewerbegebiete bieten sich dabei unter Umständen als Standorte für sogenannte „5G-Reallabore“ an, um mit beteiligten Betrieben vor Ort gemeinsam eine Schlüsseltechnologie der Zukunft zu implementieren.

Die Zunahme von Wetterextremen ist eine der wissenschaftlich am besten belegten Folgen des Klimawandels. In Deutschland sind aktuell bereits die Auswirkungen extremer Starkregenereignisse sowie Hitze- und Dürreperioden zu beobachten. Industrie- und Gewerbegebiete rücken aufgrund ihrer städtebaulichen und architektonischen Genese als besonders stark versiegelte Stadträume in den Fokus. Eine Oberflächenversiegelung von 90 Prozent und mehr erschwert einerseits den Abfluss von Regenwasser und überlastet unter Umständen die Kanalisation. Andererseits heizen sich Materialien wie Stahl, Blech oder Asphalt unter Sonneneinstrahlung besonders stark auf und schaffen für den Standort ein zusätzlich nachteiliges Mikroklima.

Einen Lösungsansatz bietet hier das Konzept der sogenannten Schwamm-Stadt. Der Grundgedanke dieses Konzepts aus dem Siedlungs- und Städtebau liegt darin, Niederschlagswasser kurzfristig dort zu speichern, wo es fällt. Hierfür werden verschiedene bauliche Maßnahmen vorgenommen. Dabei hat sich eine Kombination aus Maßnahmen zum Rückhalt, zur Entsiegelung, zur Versickerung und zur Verdunstung von Niederschlagswasser etabliert. Im Straßenraum sind diesbezüglich etwa Mulden-Rigolen-Systeme und Tiefbeete zu nennen, während Gründächer einen wesentlichen Beitrag zur Verdunstung leisten. Auch die (anteilige) Entsiegelung von großen Flächen (bspw. Parkplätzen) sollte in Betracht gezogen werden.

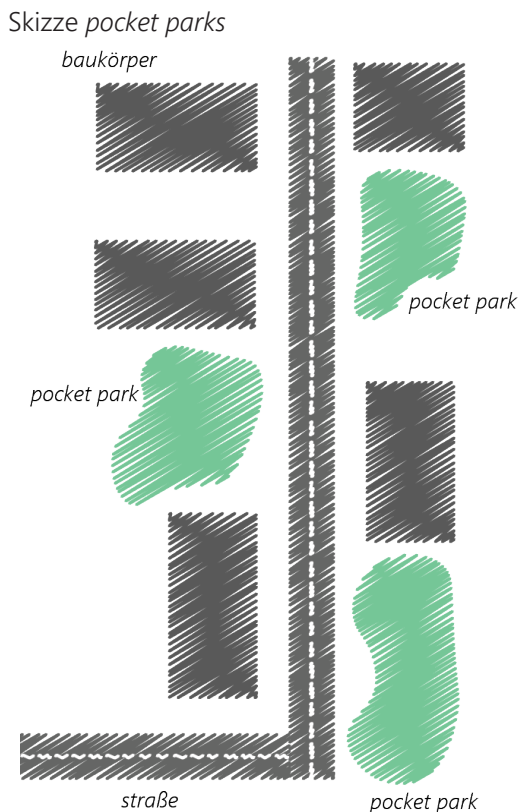
Falls keine Flächen zur vollständigen Entsiegelung zur Verfügung stehen, können Oberflächen mit durchlässigeren Materialien ausgestattet werden, die eine Versickerung erleichtern und sich

leistungsfähige I&K-Infrastruktur als zentraler Standortfaktor

Klimafolgenanpassung in Gewerbe- und Industriebestandsgebieten: öffentliche und private Akteure in der Pflicht



Farbgebung und Oberflächentextur entscheiden über den Grad der Wärme- reflexion und -absorption



© Georg Consulting 2021

weniger stark aufheizen. Auch die Farbgebung der verwendeten Materialien spielt dabei eine wesentliche Rolle. Die Begrünung von Dächern schafft sowohl Potenziale zur Regenwasserretention, als auch zur Verbesserung des Mikroklimas. Gerade in Verbindung mit Photovoltaikanlagen haben sich Dachbegrünungen als besonders effizient erwiesen, da sie den Wirkungsgrad der Anlagen noch steigern können. Zudem können Betriebe sich eine Dachbegrünung als Maßnahme der Flächenentsiegelung anrechnen lassen, was sich je nach kommunaler Satzung positiv auf die zu entrichtende Niederschlagswassergebühr auswirkt. Zu Installation entsprechender Aufbauten ist jedoch eine ausreichende Traglast der Dachkonstruktion von Nöten, die in vielen Bestandsgebieten nur durch zusätzliche bauliche Maßnahmen erreicht werden dürfte.

Im öffentlichen Raum stehen Straßenzüge als stark funktional geprägte Achsen eines Industrie- und Gewerbebestandes im Fokus. Eine Begrünung des Straßenverlaufs, das Anlegen von Blühstreifen bis hin zur Gestaltung von kleinen Plätzen durch sogenannte *pocket parks* stellen dabei verschiedene Möglichkeiten dar. Nicht zuletzt leisten naturnah gestaltete Betriebsflächen und öffentliche Räume einen Beitrag zur Bewahrung der Artenvielfalt und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität für Kunden und Mitarbeitende.

Die Verkehrswende hat sich in den vergangenen Jahren als zentrale Stellschraube einer nachhaltigen, klimagerechten und innovativen Stadtentwicklung etabliert. Das Mobilitätsverhalten von Menschen hat Auswirkungen auf ihre Umgebung. Fließender Verkehr verursacht in erster Linie Lärmemissionen und wirkt sich somit auf die Lebens- und Aufenthaltsqualität in städtischen Räumen aus. Aber auch ruhender Verkehr bleibt wegen seines Flächenanspruchs für die Umwelt nicht ohne Folgen. Die einzelnen Verkehrsmittel unterscheiden sich dabei jedoch stark in ihren jeweiligen Auswirkungen.

Für die stadtinterne Mobilität hat sich das Fahrrad als Individualverkehrsmittel und der ÖPNV (Schiene, Bus) als Massentransportmittel in der Bilanz aus Flächenverbrauch, Transporteffizienz und CO₂-Emissionen als besonders nachhaltig erwiesen. Hingegen weist der Individual-Pkw einen verhältnismäßig hohen Flächenverbrauch und, pro Kopf gerechnet, deutlich höhere Emissionen auf. Auch der durch hohe Verkehrsbelastung mit MIV entstehende Lärm wirkt sich negativ auf das Wohn- und Arbeitsumfeld vieler Menschen im städtischen Umfeld aus. Nicht zuletzt ist auch die enorme Versiegelung im Zuge der Inanspruchnahme von Flächen für den ruhenden Verkehr zu beachten.

Der Weg zwischen Wohn- und Arbeitsort ist für viele Menschen eine tagtäglich zurückgelegte Strecke. Die Förderung und der Ausbau der Infrastrukturen für eine klimafreundliche Stadtmobilität sind demnach auch für Industrie- und Gewerbegebiete relevant. Insbesondere für Gebiete, in denen eine gewisse Zahl an Beschäftigten am Standort erreicht wird, sodass sich die Pendelbewegungen merklich auf die Kapazität der Verkehrsinfrastruktur auswirken, ist dies relevant. Liegt hingegen eher eine Unterversorgung des Industrie- oder Gewerbebestandes durch ÖPNV-Angebote vor, so liegt oft ein großes Potenzial in der Ausweisung neuer Haltestellen bzw. einer dichteren Taktung der Linienverkehre.

Die Ertüchtigung der Fahrradinfrastruktur in Industrie- und Gewerbegebieten stellt wiederum eine Möglichkeit dar, eine klimafreundliche Individualmobilität auf dem Weg zur Arbeitsstätte zu fördern. Besonders in dicht besiedelten Metropolregionen ist in diesem Zuge auch das intraregionale Fahrradwegenetz (Velorouten o.ä.) zu beachten, auch vor dem Hintergrund, dass die Elektrifizierung der Fahrradbranche andere Reichweiten für Pendler ermöglicht und zunehmend mehr Zielgruppen anspricht. Technische und verkehrsplanerische Aspekte wie Verbreiterung der Fahrbahnen, eine geeignete Beschilderung oder die Schaffung von sicheren Abstellmöglichkeiten sind dabei ebenso einzubeziehen, wie die Sensibilisierung der Betriebe und Beschäftigten für die Vorteile des Fahrrads als Verkehrsmittel (geringe Kosten, hoher Mobilitätsgrad, gesundheitliche Aspekte etc.). Gerade im betrieblichen Umfeld sind diesbezüglich auch mögliche Konfliktpotenziale rechtzeitig zu identifizieren (z.B. hohe Frequentierung des Standorts mit Schwerlastverkehr).

Lässt sich der motorisierte Individualverkehr nicht durch andere Verkehrsmittel vermeiden oder reduzieren, können weitere Optionen zur Steigerung der Verträglichkeit mit dem städtischen Umfeld und der Flächeneffizienz durch weniger Raumanspruch in Betracht gezogen werden. Ansätze der **shared mobility** (dt.: geteilte Mobilität) zeigen auf, dass Individualmobilität auch ohne Individual-Fahrzeug möglich ist. Mobilitätsdienstleister stellen dabei Fahrzeuge, die innerhalb eines gewissen Aktionsradius über eine App gebucht und für einen bestimmten Zeitraum genutzt werden können. Dabei existieren sowohl stationsgebundene, als auch sogenannte *free-floating* (stationsungebundene) Modelle. Grundidee ist dabei in jedem Fall, die Nutzerzahl pro Fahrzeug zu erhöhen und so die Standzeit und den Platzverbrauch pro Fahrzeug zu verringern. Ausgewiesene, reservierte Stellplätze für Fahrzeuge solcher Dienstleister können in einem Industrie- und Gewerbegebiet die Attraktivität eines solchen Modells zusätzlich erhöhen.

Beschäftigtenmobilität als Handlungsfeld mit Hebelwirkung

*je mehr Unternehmen am Standort ansässig sind, desto eher ergeben sich zudem **Skaleneffekte in Verhandlungen mit Mobilitätsdienstleister***

das **Fahrrad als individuelles Verkehrsmittel** für lokale und regionale Nahmobilität

diverse **shared-mobility-Konzepte** ergänzen die Angebotspalette der integrierten Mobilität



Ebenfalls nach dem *shared mobility*-Ansatz, jedoch eher an der Schnittstelle zwischen MIV und ÖPNV agieren Shuttle-Services, die den Grundgedanken einer Taxi-Dienstleistung verfolgen. Ein solcher Service kann beispielsweise per App an vorher festgelegte Haltestellen im Gebiet bestellt werden (*mobility on demand*). So kann der reguläre ÖPNV etwa in den Randzeiten mit schwacher Taktung ergänzt und unterstützt werden.

In jedem Fall erfordern Bestandsgebiete zur nachhaltigen Etablierung einer alternativen Mobilität ab einer „kritischen“ Beschäftigtendichte ein Mobilitätsmanagement auf Quartiersebene. So können Bedarfe und Problematiken zielgerichtet ermittelt und adressiert werden. Im Verbund ergeben sich zudem für Standortinitiativen mit einer kritischen Mitgliederzahl „x“ Verhandlungsvorteile gegenüber Verkehrsverbünden oder privaten Mobilitätsdienstleistern. Auf kommunaler Ebene ist zur Förderung dieses Ansatzes grundsätzlich die Stärkung der Multimodalität und der Aufbau eines integrierten Verkehrsangebots zu verfolgen, sodass unterschiedliche Verkehrsmittel aufeinander abgestimmt und mit möglichst geringen Transaktionskosten für die Nutzenden verbunden sind. Über die Schaffung von Park & Ride Anlagen (Pkw/Fahrrad zu ÖPNV) bis hin zur Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote auf einer Plattform sind hierbei verschiedene Möglichkeiten denkbar. Sogenannte Quartiersgaragen entwickeln in diesem Zusammenhang den Typus des klassischen Parkhauses weiter und fungieren als Hub (dt.: Knotenpunkt) für die Vernetzung im Quartier und darüber hinaus.

ein **betriebliches Mobilitätsmanagement** auf Quartiersebene trägt zu Implementierung einer nachfrageorientierten Mobilitätsstrategie bei

Veränderte Flächenbedarfe der Logistik sind aus verschiedenen Gründen für Industrie- und Gewerbebestandsgebiete besonders relevant. Dabei sind zum einen die unterschiedlichen Ansprüche der Produktions- und Distributionslogistik und zum anderen der individuelle Anteil logistikintensiver Nutzungen pro Standort zu beachten. Oft erweisen sich insbesondere Betriebe der Distributionslogistik (Konsumgüter, Speditionen etc.) aufgrund ihres Flächenbedarfs für Lagerhaltung und Flottenfahrzeuge sowie einer hohen Frequentierung als konfliktbehaftete Nutzungen innerhalb eines Industrie- und Gewerbegebietes. Auch bei produzierenden Betrieben kann es durch vor- und nachgelagerte Logistik in Spitzenzeiten zu einer starken Frequentierung mit entsprechenden Problematiken kommen. Dies trifft insbesondere dann zu, wenn es sich um Nachnutzungen in Bestandsgebieten handelt, deren städtebauliches Umfeld nicht auf die heutige Verkehrsstärke angelegt wurde oder die entsprechenden Betriebe am Standort sehr stark expandiert sind.

Diesbezügliche Lösungsansätze sind hierbei stark vom jeweiligen Bedarf der Betriebe und der Nutzungen im Umfeld ab-

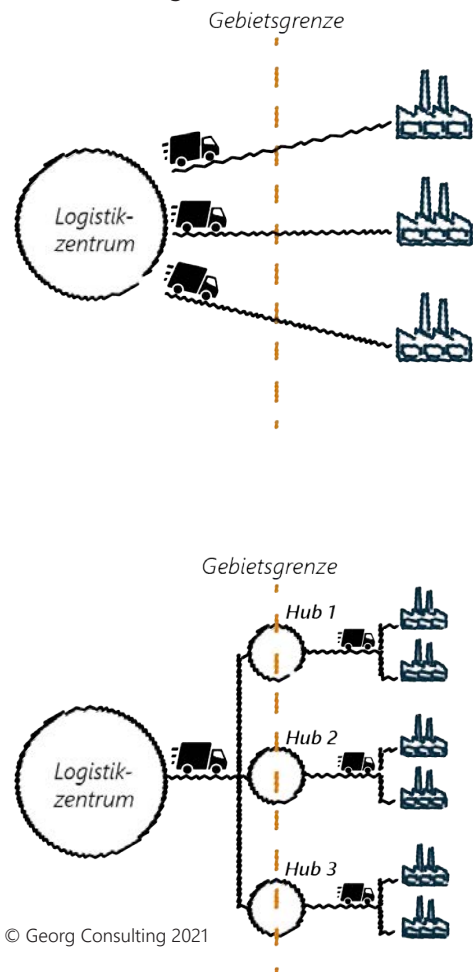
hängig. Impulse liefert auch hier das Konzept der Hubs zur dezentralen Anlieferung und Weiterverteilung von Gütern. Ein Zusammenschluss mehrerer Unternehmen könnte einen Logistikdienstleister (KEP) zum Betrieb eines Hubs am Gebietsrand oder unweit einer Hauptverkehrsachse beauftragen, in dem Sammellieferungen per Schwerlastverkehr angenommen oder weitertransportiert werden. Die Belieferung dieses Hubs wiederum erfolgt aus dem Gebiet heraus durch kleinteiligere Fahrzeuge. Dies kommt letzten Endes sowohl der Flächeneffizienz auf den Betriebsgrundstücken als auch der Verkehrsbelastung innerhalb des Quartiers zu Gute. Ist eine dezentrale Lösung nicht umsetzbar oder zweckdienlich, kann insbesondere für größere Betriebe auch über die Einrichtung einer Vorstauffläche für den Schwerlastverkehr nachgedacht werden. Auf einer solchen Fläche können sich LKWs vor dem Anlieferungsprozess zu Spitzenzeiten sammeln, ohne den öffentlichen Verkehrsraum stärker zu belasten.

Unter dem Begriff der Sozialen Infrastruktur werden im Hinblick auf Industrie- und Gewerbegebiete Einrichtungen zusammengefasst, die grundsätzlich als GE-/GI-fremde Nutzungen aufgefasst werden. Es bestehen aus verschiedenen Modellprojekten positive Erfahrungswerte, dass eine Diversifizierung der Angebotsstrukturen die Standortqualität verbessert. So wäre beispielsweise das zuständige Quartiersmanagement mit einem Dependenzbüro vor Ort, um als direkter Ansprechpartner und Treffpunkt für Veranstaltungen zu fungieren. Gastronomische Angebote sowie kleinere, nicht-zentrenrelevante Nahversorgungsangebote verbessern die Aufenthaltsqualität im Betriebsumfeld und die Ausstattung des Standorts. Kindertagesstätten in Gewerbegebieten reagieren auf die arbeitnehmerseitig zunehmend stärker nachgefragte Vereinbarkeit von Familie und Beruf.

In der projektbezogenen Revitalisierung von Industrie- und Gewerbegebieten stellt sich mit fortschreitendem Projektverlauf die Frage nach der Verstetigung der etablierten Strukturen, insbesondere wenn geschaffene Stellen von zeitlich oder finanziell begrenztem Fördermittelbezug abhängig sind.

Dieses sogenannte Verstetigungsdilemma wurde bereits als einer der häufigsten Gründe für das Scheitern entsprechender Projekte identifiziert. Für die nachhaltige Etablierung der entsprechenden Strukturen wird daher eine Institutionalisierung benötigt, die auch von der jeweiligen Kommune, aber in erster Linie von den Unternehmen vor Ort selbst getragen und organisiert werden muss. Ein Lösungsansatz liegt dabei in der gemeinschaftlichen Nutzung von Strukturen (Gebietsmanagement),

Hub-Funktionsdiagramm



Ende der Fördermittelperiode als Zäsur für geschaffene Projektstellen und -strukturen



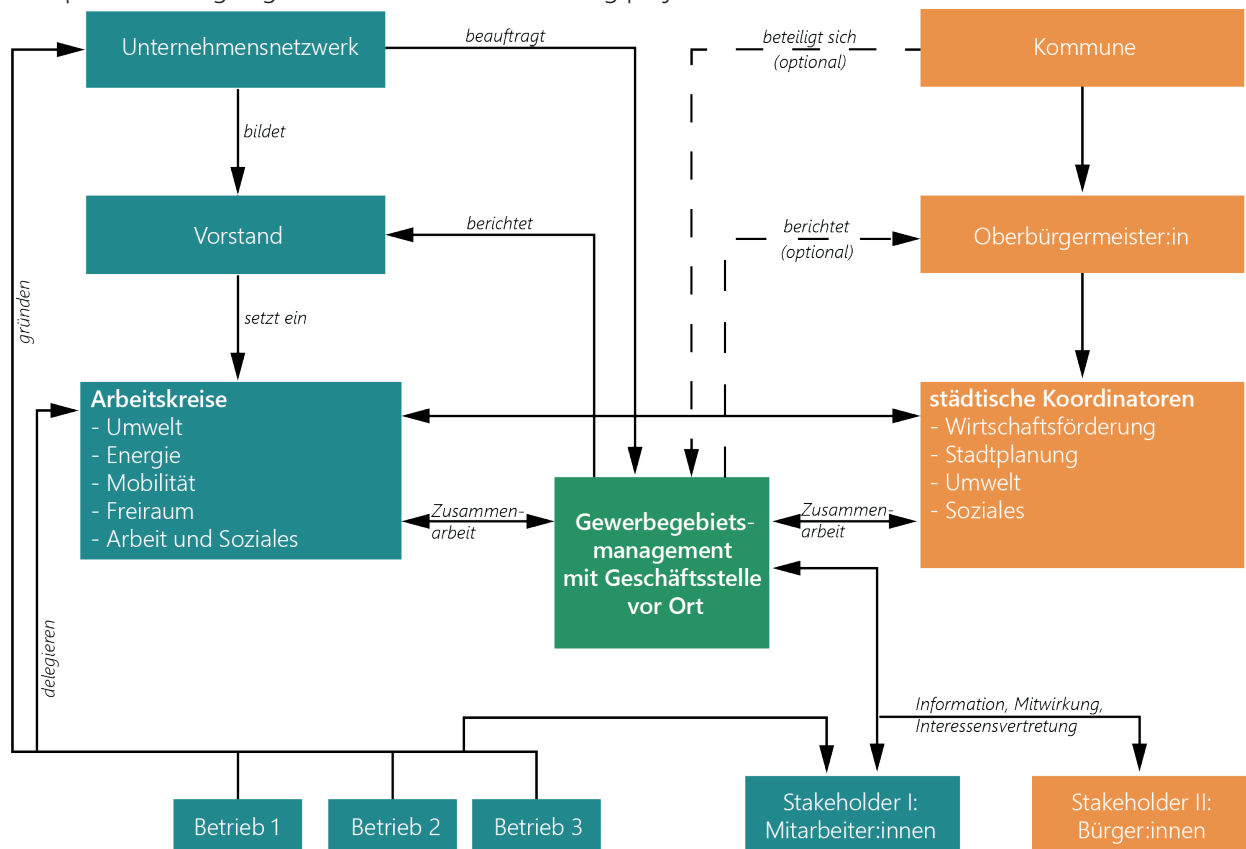
Der **Prozess der Institutionalisierung** bezeichnet die Einbettung eines losen Konzeptes in eine feste Organisationsform mit klaren Aufgabenstrukturen und Zuständigkeiten

Dienstleistungen (Gebäudereinigung) oder Ressourcen (Abfallverwertung), die einen deutlichen Mehrwert darstellen und daraus resultierendes Engagement bei den Betrieben auslösen. Jedoch scheuen die meisten Unternehmen grundsätzlich die oft mit der **Institutionalisierung von Strukturen** einhergehenden Transaktionskosten (Organisation, Verwaltung, Kommunikation, Satzung...). Die Kosten- und Effizienzvorteile entsprechender Zusammenschlüsse und Kooperationen unter Leitung einer Institution müssen diese Transaktionskosten daher stets überwiegen.

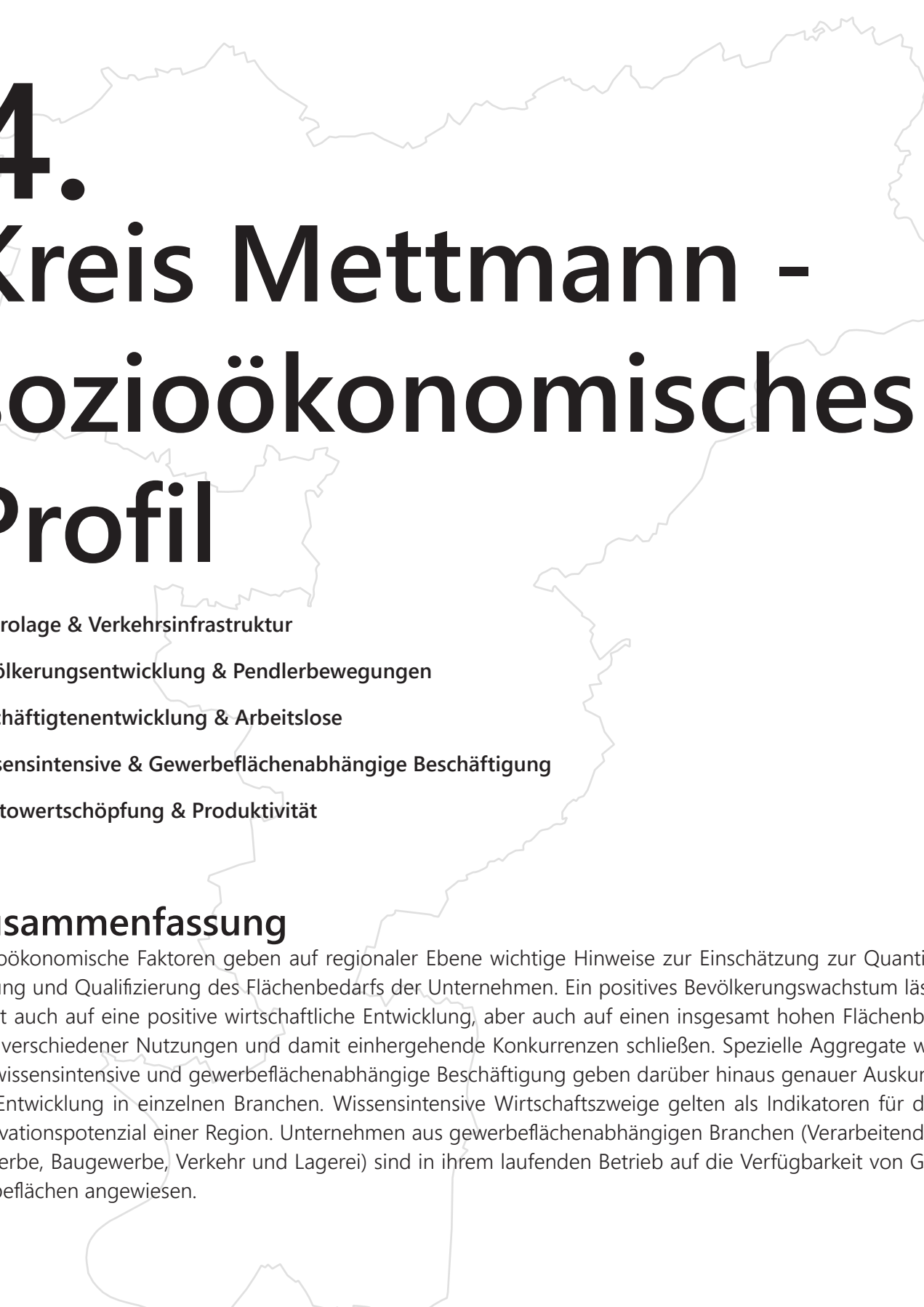
Zur Institutionalisierung nachhaltiger Revitalisierungs- und Optimierungsprozesse in Industrie- und Gewerbegebieten existieren verschiedene Positivbeispiele. Alle diesbezüglich bekannten Projekte können in unterschiedlichen Ausprägungen auf drei wesentliche Kernaspekte reduziert werden:

1. Notwendigkeit einer zwischenbetrieblichen, rechtlich abgesicherten Zusammenarbeit der Unternehmen am Standort
2. Mitwirkung kommunalpolitischer Akteure als kommunizierende und kooperierende Instanz
3. Gebietsmanagement als operative Handlungsebene: Organisation, Durchführung, Kooperation, Kommunikation

Exemplarisches Organigramm zur Institutionalisierung projektbasierter Strukturen



© Georg Consulting 2021, nach Betker 2013



4. Kreis Mettmann - sozioökonomisches Profil

Makrolage & Verkehrsinfrastruktur

Bevölkerungsentwicklung & Pendlerbewegungen

Beschäftigtenentwicklung & Arbeitslose

Wissensintensive & Gewerbeflächenabhängige Beschäftigung

Bruttowertschöpfung & Produktivität

Zusammenfassung

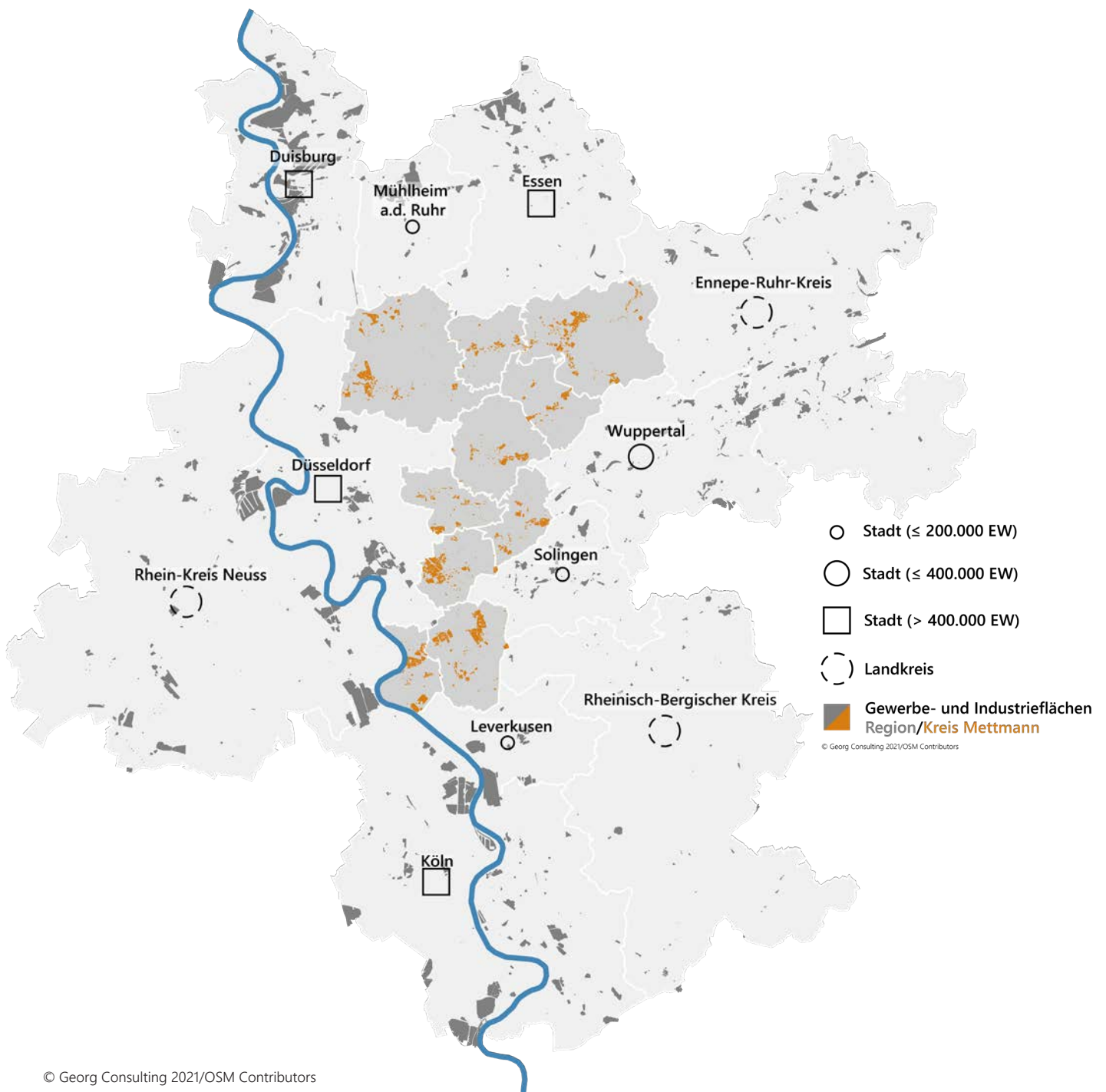
Sozioökonomische Faktoren geben auf regionaler Ebene wichtige Hinweise zur Einschätzung zur Quantifizierung und Qualifizierung des Flächenbedarfs der Unternehmen. Ein positives Bevölkerungswachstum lässt meist auch auf eine positive wirtschaftliche Entwicklung, aber auch auf einen insgesamt hohen Flächenbedarf verschiedener Nutzungen und damit einhergehende Konkurrenzen schließen. Spezielle Aggregate wie die wissensintensive und gewerbeflächenabhängige Beschäftigung geben darüber hinaus genauer Auskunft zur Entwicklung in einzelnen Branchen. Wissensintensive Wirtschaftszweige gelten als Indikatoren für das Innovationspotenzial einer Region. Unternehmen aus gewerbeflächenabhängigen Branchen (Verarbeitendes Gewerbe, Baugewerbe, Verkehr und Lagerei) sind in ihrem laufenden Betrieb auf die Verfügbarkeit von Gewerbeflächen angewiesen.



Makrolage & Verkehrsinfrastruktur

Der Kreis Mettmann liegt im Bundesland Nordrhein-Westfalen südlich des Ruhrgebiets, östlich des Rheins und grenzt an verschiedene Großstädte, unter anderem Düsseldorf, Essen und Wuppertal (vgl. Karte.). Auf einer Fläche von rund 407 km² leben hier rund 486.000 Menschen (Statistisches Bundesamt 2019). Der Kreis Mettmann ist damit der am dichtesten besiedelte Landkreis Deutschlands.

Makrolage Kreis Mettmann



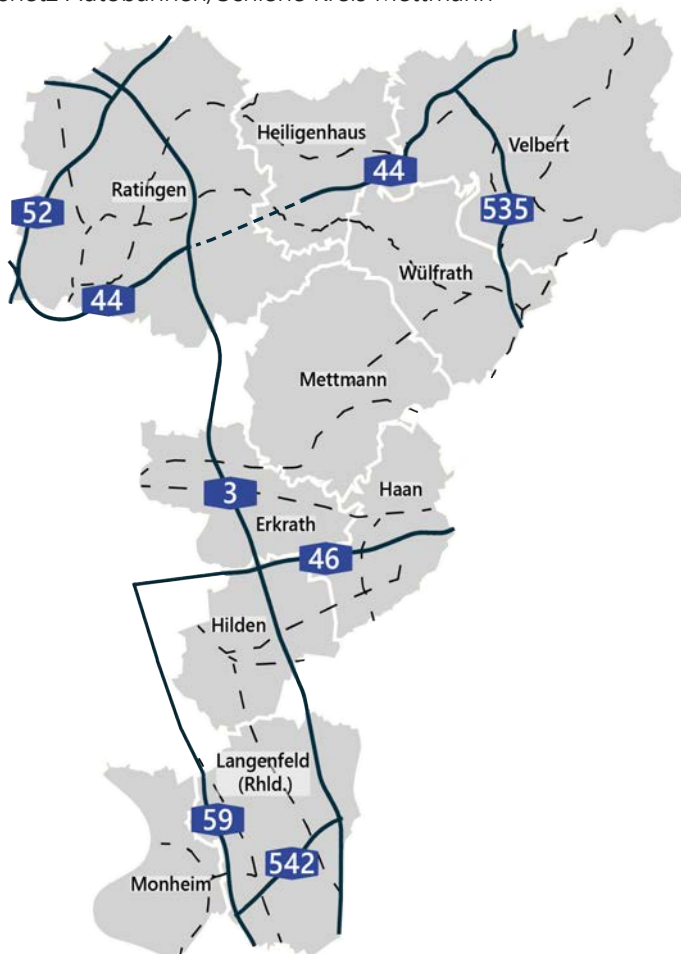
Im Kreis Mettmann zeigt sich insgesamt ein positives Bevölkerungswachstum. Die Kommunen profitieren dabei auch von den Wanderungsdynamiken, die in Folge steigender Miet- und Kaufpreise in den Großstädten entstehen. Gerade die multimodale, vorteilhafte Anbindung ins Ruhrgebiet und die Rheinebene stellt hierbei einen Vorteil dar. Mehrere Autobahnen sowie ein dichtes Netz von Bundesstraßen und Schienentrassen für Personen- und Güterverkehr durchziehen das Kreisgebiet.

Die Wirtschaft im Kreis ist stark durch gewerbeflächenabhängige Wirtschaftszweige geprägt. Gerade in den nördlich und östlich gelegenen Kommunen des Kreises dominiert vor allem das Verarbeitende Gewerbe.

Insgesamt weist der Kreis eine stabile ökonomische Struktur auf, die durch einige Großunternehmen, aber vor allem durch eine hohe Zahl global agierender Mittelständler getragen wird. Dementsprechend verfügt der Kreis Mettmann über eine vergleichsweise hohe Produktivität (Bruttowertschöpfung/Einwohner).

Nachfolgend werden ausgewählte sozioökonomische Parameter in Form von Factsheets stichwortartig aufgezeigt.

Verkehrsnetz Autobahnen/Schiene Kreis Mettmann



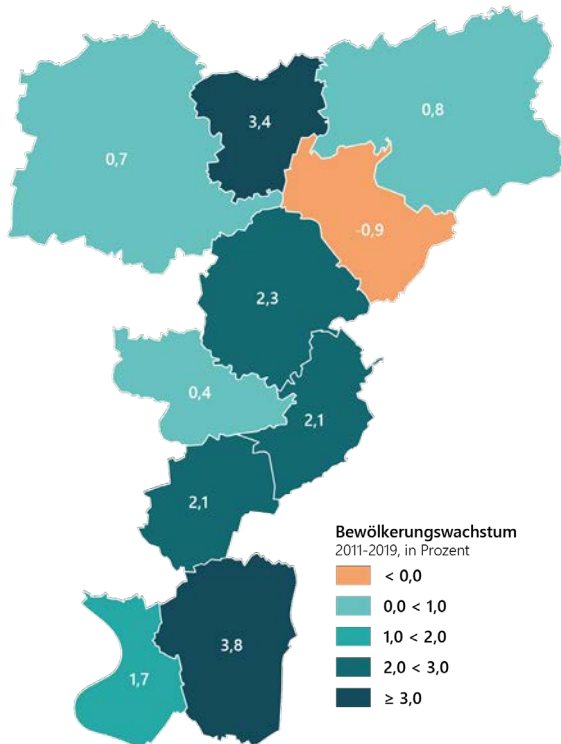
© Georg Consulting 2021/OSM Contributors



FACTSHEET

Bevölkerungsentwicklung & Pendlerbewegungen

Bevölkerungswachstum Kreis Mettmann



© Georg Consulting 2021

>> Einwohner Kreis Mettmann 2019: 485.570

>> Wachstum seit 2011: +7.561 (+1,6% | +2,3 % NRW | +3,5 % DE)

>> Im Vergleich zu NRW und DE unterdurchschnittliches Wachstum

>> Größte Kommune: Ratingen (87.520)

>> Kleinste Kommune: Wülfrath (20.957)

>> Kommune mit stärkstem Wachstum: Langenfeld (Rhld.) (+3,8 %)

>> Kommune mit rückläufiger Entwicklung: Wülfrath (-0,9%)

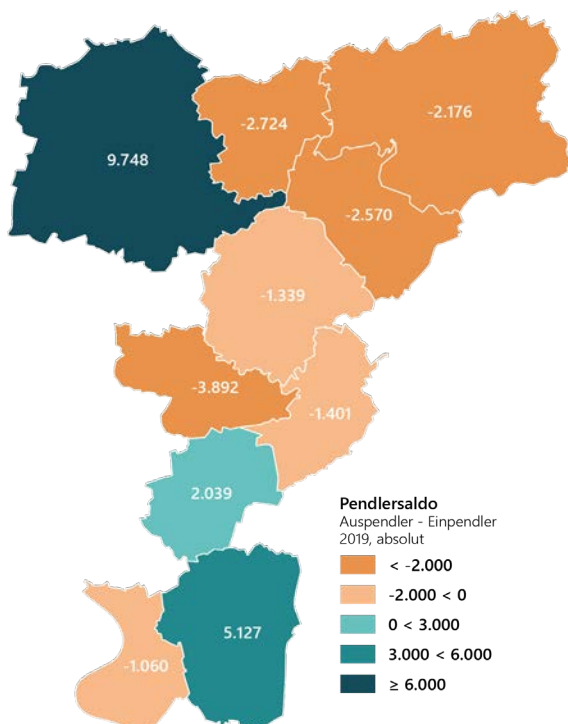
>> Kreis Mettmann mit leichtem Einpendlerüberschuss (+5.915 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SvB))

>> Wohnorte (SvB am Wohnort (WO) konstant über Arbeitsort (AO)): Wülfrath, Mettmann, Heiligenhaus, Erkrath)

>> Arbeitsorte (SvB am AO konstant über WO): Langenfeld, Ratingen

>> Ausgeglichen: Velbert, Hilden, Haan

Pendlerbewegungen Kreis Mettmann



© Georg Consulting 2021

Bevölkerungswachstum Kreis Mettmann

Kommune	Einwohner	Wachstum	Wachstum
	2019	2011-2019 (%)	2011-2019 (absolut)
Ratingen	87.520	0,7	638
Velbert	81.842	0,8	650
Langenfeld (Rhld.)	59.178	3,8	2.189
Hilden	55.625	2,1	1.125
Erkrath	43.992	0,4	180
Monheim am Rhein	40.948	1,7	694
Mettmann	38.757	2,3	883
Haan	30.406	2,1	612
Heiligenhaus	26.345	3,4	866
Wülfrath	20.957	-0,9	-186

Quelle: Georg Consulting 2021

Beschäftigtenentwicklung & Arbeitslose

FACTSHEET

>> Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Kreis Mettmann, 2019: 193.356

>> Wachstum seit 2010: +25.787 (+15,4 %)

>> Kommune mit stärkstem Wachstum bei SvB am AO:
Langenfeld (Rhld.) (+20,1 %)

>> Kommune mit rückläufiger Beschäftigtenentwicklung bei
SvB am AO: Heiligenhaus (-2,6 %)

>> Beschäftigung nach Sektoren im Kreis Mettmann 2019:

Landwirtschaft 0,2 %

Produzierendes Gewerbe 30,3 %

Dienstleistungen 69,5 %

>> zweiter Sektor damit deutlich über Landes- und Bundes
durchschnitt (26,7 % NRW | 28,3 % DE)

>> Arbeitslose im Kreis Mettmann 2019: 14.694

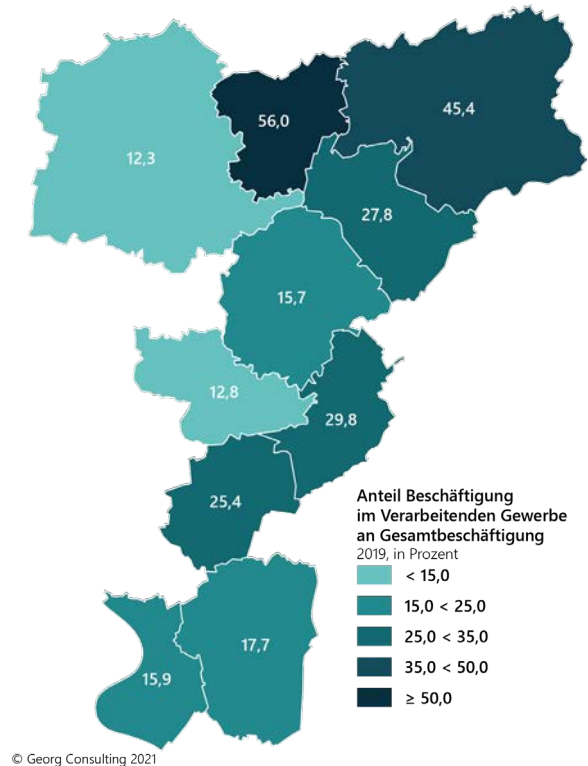
>> Entwicklung seit 2010: -19,1 %

>> Kreis Mettmann entwickelt sich damit entsprechend der
Landesebene

>> Kommune mit stärkstem Rückgang bei Arbeitslosenzahlen:
Wülfrath (-33,0 %)

>> Kommune mit schwächstem Rückgang bei Arbeitslosen-
zahlen: Ratingen (-6,7 %)

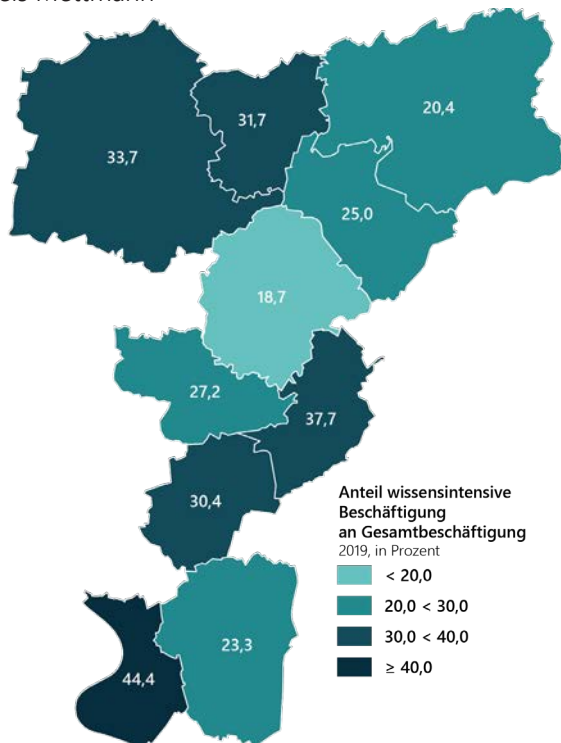
Beschäftigtenanteil des Verarbeitenden Gewerbes in
% im Kreis Mettmann





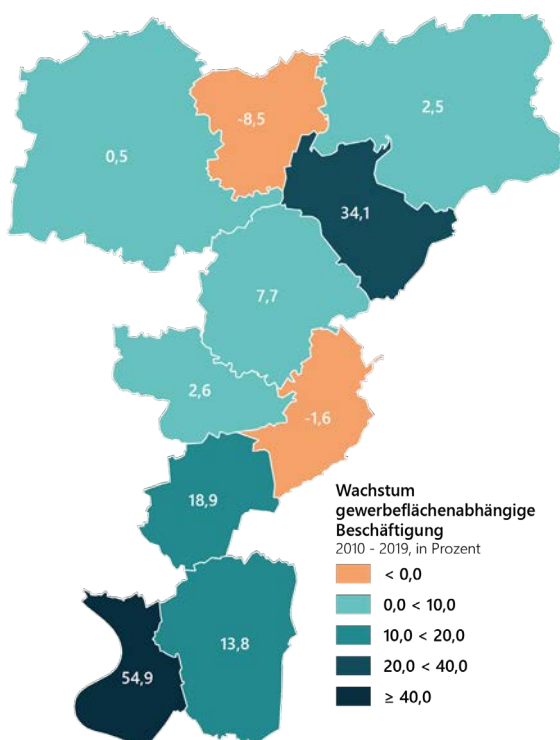
FACTSHEET

Beschäftigung in wissensintensiven Branchen im Kreis Mettmann



© Georg Consulting 2021

Beschäftigung in gewerbeflächenabhängigen Branchen im Kreis Mettmann



© Georg Consulting 2021

Wissensintensive & Gewerbeflächenabhängige Beschäftigung

- >> Beschäftigung in wissensintensiven Industrien im Kreis Mettmann 2019: 19.946 SvB (+11,6 % seit 2010 | +6,0 % NRW | +13,9 % DE)
- >> Beschäftigung in wissensintensiven Dienstleistungen 2019: 35.875 SvB (+17,6 % seit 2010 | +24,7 % NRW | +26,7 % DE)
- >> Wachstum wissensintensive Beschäftigung im Kreis Mettmann seit 2010: +15,4 % (+18,4 % NRW | 21,9 % DE)
- >> Beschäftigung in gewerbeflächenabhängigen Wirtschaftszweigen (Baugewerbe, Verarbeitendes Gewerbe, Verkehr und Lagerei) im Kreis Mettmann 2019: 66.745 (+7,7 % seit 2010 | +12,7 % NRW)
- >> Anteil gewerbeflächenabhängige Beschäftigung an Gesamtbeschäftigung 2019: 34,5 % (-2,5 % seit 2010)
- >> Zuwachs der Beschäftigung in den gewerbeflächenabhängigen Branchen 2010-2019:
 - Verarbeitendes Gewerbe: +1,6%
 - Baugewerbe: +37,0 %
 - Verkehr und Lagerei: +14,2 %

Bruttowertschöpfung & Produktivität

FACTSHEET

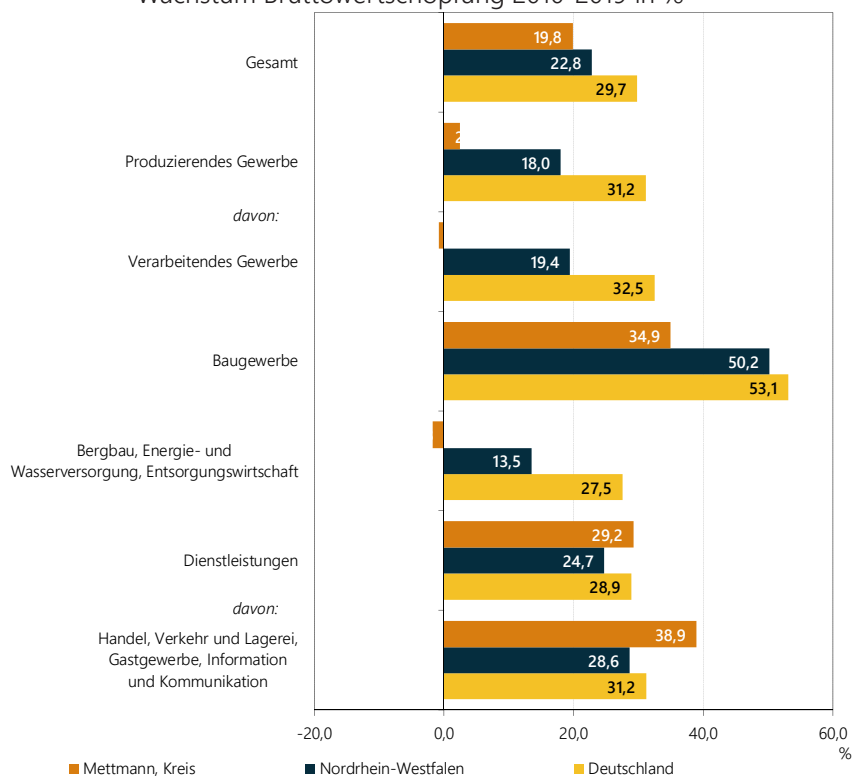
- >> Bruttowertschöpfung Gesamt 2018: 17.733 Mio EUR
- >> +19,8 % seit 2010 im Kreis Mettmann (NRW +22,8 %, DE +29,7 %)
- >> Verarbeitendes Gewerbe mit 4.300 Mio EUR BWS (-0,8 % seit 2010 | +19,4 % NRW | +32,5 % DE)
- >> starkes Wachstum bei Dienstleistungen des Handels, Verkehr und Lagerei (+38,9 %)
- >> Produktivität Kreis Mettmann 2018: 69.532 EUR/ET (65.533 EUR/ET NRW | 67.158 EUR/ET DE)
- >> +13,0 % seit 2010 im Kreis Mettmann (+13,0 % NRW | +18,7 % DE)

Betriebsfläche Velbert Neustraße



© Georg Consulting 2021

Wachstum Bruttowertschöpfung 2010-2019 in %



© Georg Consulting 2021



Sozioökonomisches Profil - Kernaussagen

Der Kreis Mettmann ist über das engmaschige Autobahnnetz der Region **sehr gut an die umliegenden Städte angebunden**. Als einzige Kommune verfügt die Kreisstadt Mettmann nicht über eine direkte Autobahnanbindung.

Die Bevölkerungsentwicklung verlief im Betrachtungszeitraum 2011-2019 kreisweit **grundsätzlich positiv**, lediglich Wülfrath weist einen leichten Rückgang der Einwohnerzahlen auf. Insgesamt lag das Wachstum unter dem Schnitt des Landes NRW und auch unter dem bundesweiten Schnitt. Der leichte Pendlerüberschuss des Kreises weist auf die **Funktion des Kreises als Arbeitsstandort der Region** hin. Auf kommunaler Ebene zeigen sich jedoch deutliche Unterschiede. Hilden, Langenfeld und Ratingen weisen deutliche Einpendlerüberschüsse auf, während alle anderen Kommunen einen negativen Pendlersaldo aufweisen.

Mit einem **Rückgang der Arbeitslosenzahlen um fast 20 Prozent** im Betrachtungszeitraum folgt der Kreis der Landesebene. Im hohen Anteil des zweiten Sektors an der Gesamtbeschäftigung zeigt sich die nach wie vor **große Bedeutung des Produzierenden Gewerbes für den Kreis**. Sowohl Branchen der wissensintensiven Industrie als auch der wissensintensiven Dienstleistung konnten kreisweit Beschäftigte hinzugewinnen. Besonders stark positionieren sich hier Kommunen wie Monheim am Rhein, Ratingen, Heiligenhaus, Haan und Hilden mit Anteilen jenseits der 30 Prozent an der Gesamtbeschäftigung. Dies zeigt sich auch in der relativ **hohen Produktivität pro Erwerbstätigem**.

Gewerbeflächenabhängige Branchen weisen hingegen im Vergleich der Kommunen eine eher differenzierte Entwicklung auf. Hierbei stehen oft tendenziell **rückläufige Beschäftigtenzahlen in der Produktion** stark **zunehmenden Beschäftigtenzahlen in den Bereichen Verkehr und Lagerei** gegenüber. Während die Beschäftigung in diesen Branchen kreisweit eher mäßig angestiegen ist, zeigen sich deutliche Ausreißer in Monheim am Rhein, Wülfrath (Anstieg über 40 Prozent) sowie Haan und Heiligenhaus (Rückgang der gewerbeflächenabhängigen Beschäftigung)

Betriebsfläche Erkrath Steinhof



© Georg Consulting 2021



5. Empirie

Untersuchte Standorte und Bewertungsmethodik

Ergebnisse der Standortbewertung

Unternehmensbefragung - Inhalte und Methodik

Ergebnisse der Unternehmensbefragung

Auswahl der Pilotgebiete

Zusammenfassung

Das im Rahmen des Projektes gewählte Untersuchungsdesign umfasst neben der gutachterlichen Begehung und Bewertung der Standorte auch eine Online-Befragung der Betriebe und Unternehmen vor Ort. Die Ergebnisse dienen als Grundlage zur Formulierung von Handlungsfeldern und der Ableitung von Handlungsbedarfen für alle 18 untersuchten Standorte. Schließlich werden auf Basis plausibler Kriterien zwei Pilotgebiete ausgewählt, die im weiteren Projektverlauf tiefergehend bearbeitet werden.

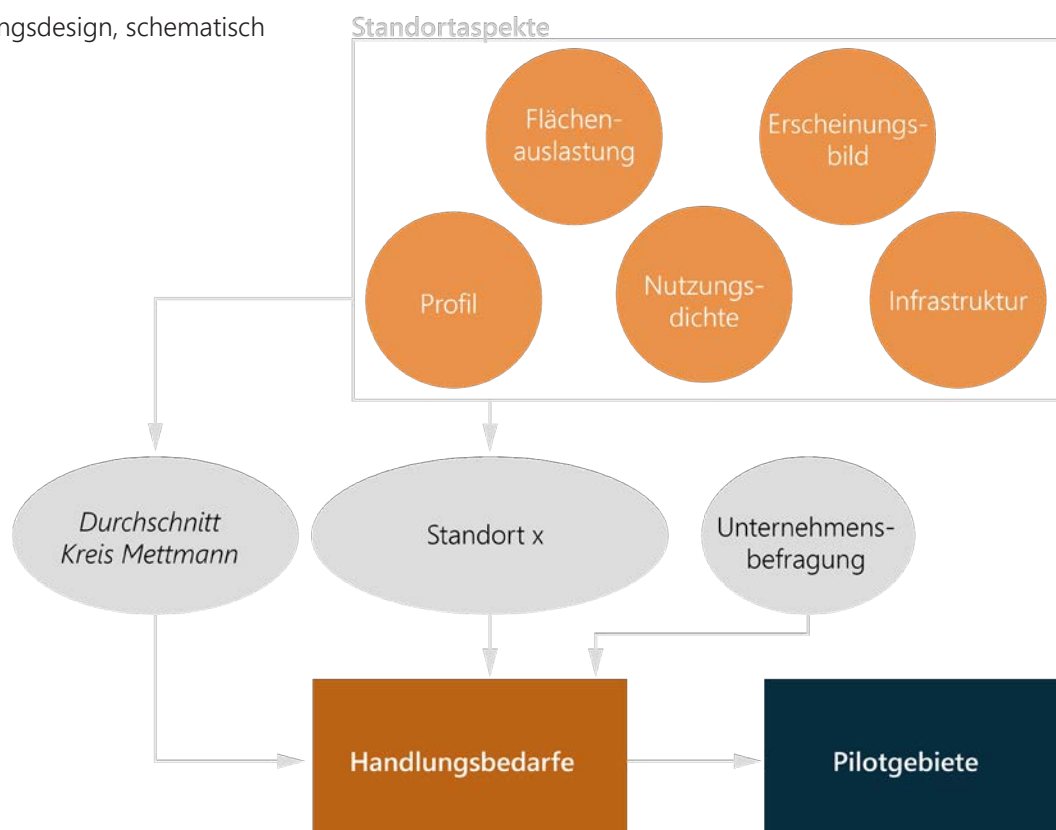
Untersuchte Standorte und Bewertungsmethodik

Im Rahmen der Untersuchung wurden insgesamt 18 industriell-gewerblich genutzte Standorte in neun Kommunen des Kreises besichtigt und bewertet. Die Vorauswahl wurde durch die örtlichen Wirtschaftsförderungen der jeweiligen Kommune getroffen. Somit wurde sichergestellt, dass jedes untersuchte Gebiet potenziell eine Eignung zur weiteren Bearbeitung im Sinne des Projektverlaufs aufweist.

Die untersuchten Standorte weisen hinsichtlich ihrer Größe und damit auch der Zahl der ansässigen Betriebe und Beschäftigten starke Differenzen auf. So befindet sich etwa der größte untersuchte Standort mit knapp 60 Hektar in Velbert, während der kleinste Standort in Mettmann lediglich rund fünf Hektar umfasst. Auch hinsichtlich des Branchenbesatzes weisen die Standorte oft ein divergierendes Bild auf. Daher wurden 13 Indikatoren (quantitativ) und Kriterien (qualitativ) im Rahmen des Untersuchungsprozesses einbezogen, die wiederum zu fünf Standortaspekten verdichtet wurden (siehe Erläuterungen zur Methodik).

Diese fünf Aspekte bilden zum einen jeden Standort im Sinne des Projektziels möglichst genau ab und stellen zum anderen eine Vergleichbarkeit der verschiedenen Standorte untereinander her. Auf Basis der Punktzahl, die ein Standort im Zuge

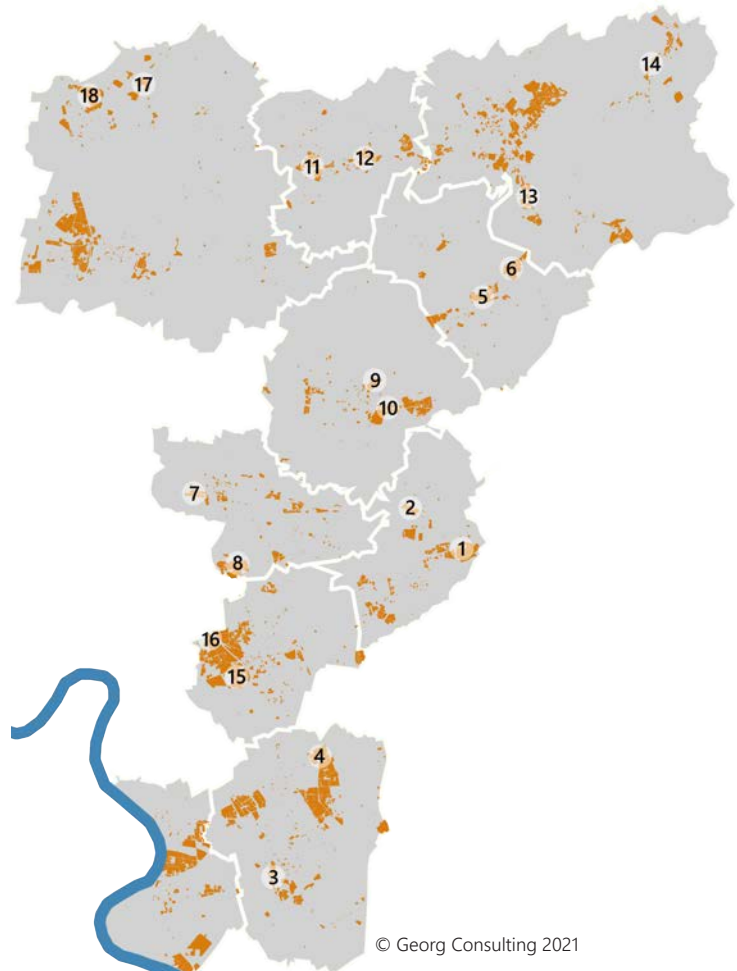
Untersuchungsdesign, schematisch



der Bewertung in jedem der Standortaspekte erreichte, konnten Handlungsbedarfe abgeleitet werden (1 Punkt: „unzureichend“; 5 Punkte: „optimal“).

Zur Einschätzung des Handlungsbedarfs erfolgte sowohl eine Berücksichtigung der absolut vergebenen Punkte, als auch eine relative Betrachtung der vergebenen Punkte im Vergleich mit der durchschnittlichen Punktzahl aller untersuchten Gebiete im Kreis. Als Handlungsbedarfe wurden demnach jeweils die drei Standortaspekte mit der insgesamt geringsten Punktzahl benannt. Auch die Ergebnisse der Unternehmensbefragung wurden in diesem Zuge berücksichtigt.

Verortung betrachtete Bestandsgebiete im Kreis Mettmann



Betrachtete Bestandsgebiete im Kreis Mettmann

Standort	Fläche	Ausweisung	Beschäftigte	Betriebe	AP-Dichte
	Hektar (brutto)	nach BauNVO			
Erkrath Steinhof	19,5	teilweise GE/GI eingeschränkt	1.080	86	55,4
Erkrath Unterfeldhaus	55,9	GE, MI	3.394	167	60,7
Haan Düsseldorf	12,4	GE, GI	351	37	28,3
Haan Ost	40,0	GE, GI	2.034	86	50,9
Heiligenhaus Parkstraße	17,4	GE	1.122	37	64,5
Heiligenhaus Weilenburgstraße	25,8	-	1.207	39	46,8
Hilden Im Hock	16,0	GE	*	*	*
Hilden Südwest	40,6	GE, GI	1.200	150	29,6
Langenfeld	10,7	GE, GI	248	32	23,2
Am Galdendriesch/Bahnhofstraße	33,9	GE, GI	2.324	96	68,6
Mettmann Oststraße	4,5	GE	*	*	*
Mettmann Seibelstraße	13,9	GE, GI	572	47	41,2
Ratingen An der Pönt	8,7	GE	570	61	65,5
Ratingen Lintorf	47,0	GE	2.080	141	44,3
Velbert Langenberg	9,1	teilweise GE	901	58	99,0
Velbert Neustraße	59,8	-	2.297	124	38,4
Wülfrath Kocherscheidt	43,6	GE, GI	1.105	46	25,3
Wülfrath Nord Erbach	36,6	GE	1.042	113	28,5
Durchschnitt Kreis	27,5		1.345,4	82,5	48,1

Ergebnisse der Standortbewertung

Bewertungsergebnisse nach Punkten

1= unzureichend

5= optimal

Standort	Flächenauslastung	Nutzungsichte	Erscheinungsbild	Infrastruktur	Profil
Erkrath Steinhof	4	3	3	3	3
Erkrath Unterfeldhaus	2	5	2	2	3
Haan Düsseldorf	2	2	3	4	2
Haan Ost	4	3	3	3	4
Heiligenhaus Parkstraße	5	2	4	4	5
Heiligenhaus Weilenburgstraße	3	1	3	3	3
Hilden Im Hock	3	*	3	3	3
Hilden Südwest	3	3	4	4	5
Langenfeld					
Am Galgendriesch/Bahnhofstraße	4	2	2	4	2
Langenfeld Nord	4	3	3	3	3
Mettmann Oststraße	1	*	1	2	1
Mettmann Seibelstraße	5	2	2	3	3
Ratingen An der Pönt	4	4	5	3	4
Ratingen Lintorf	5	2	3	3	3
Velbert Langenberg	3	3	2	2	2
Velbert Neustraße	5	2	4	4	4
Wülfrath Kocherscheidt	5	1	2	1	3
Wülfrath Nord Erbach	1	2	1	2	1
Durchschnitt Kreis	4	2	3	3	3

>> Optimale Flächenauslastung:

Wülfrath-Kocherscheidt

Mettmann Seibelstraße

Heiligenhaus Parkstraße

Velbert Neustraße

Ratingen Lintorf

>> Optimale Nutzungsichte:

Erkrath Unterfeldhaus

>> Optimales Erscheinungsbild:

Ratingen An der Pönt

>> Optimale Infrastruktur:

Höchstwertung nicht erreicht

>> Optimales Profil:

Heiligenhaus Parkstraße

Hilden Südwest

>> Unzureichende Flächenauslastung:

Wülfrath Nord-Erbach

Mettmann Oststraße

>> Unzureichende Nutzungsichte:

Wülfrath-Kocherscheidt

Heiligenhaus Weilenburgstraße

Hilden-Im Hock

>> Unzureichendes Erscheinungsbild:

Wülfrath-Nord-Erbach

Mettmann Oststraße

>> Unzureichende Infrastruktur:

Wülfrath-Kocherscheidt

>> Unzureichendes Profil:

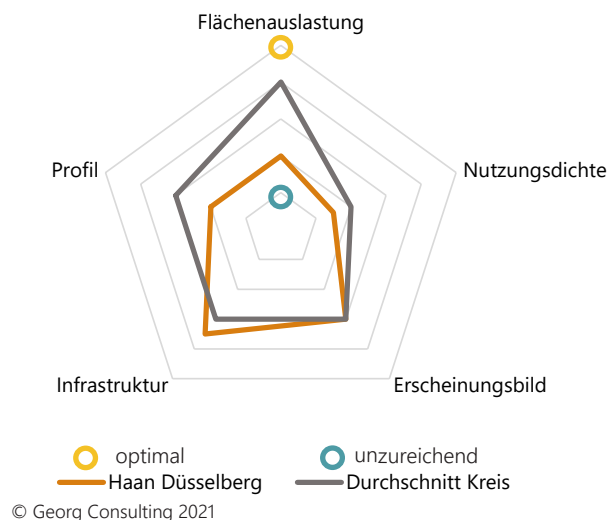
Wülfrath-Nord-Erbach

Mettmann Oststraße

Die nebenstehende Matrix zeigt die Ergebnisse der Bewertung grafisch aufbereitet, beispielhaft für den Standort Haan-Düsseldorf. Die graue Linie stellt das durchschnittliche Profil der kreisweit untersuchten Standorte dar, die orangene Linie gibt das Ergebnis des einzelnen Standortes wieder. Je höher das Bewertungsergebnis, desto weiter „außen“ liegt die Profillinie. Für den Beispielstandort ergeben sich demnach exemplarisch die Handlungsfelder Nutzungsdichte, Flächenauslastung und Profil.

Für Standortaspekte, die im Zuge der Bewertung mit zwei Punkten oder weniger bedacht wurden, konnte ein überdurchschnittlicher bis hoher Handlungsbedarf ermittelt werden. Hin- gegen weisen Aspekte mit 4 Punkten oder mehr einen unter- durchschnittlichen bis geringen Handlungsbedarf auf.

Bewertungsmatrix für Standorte, beispielhaft



empfohlene Handlungsfelder:

- Nutzungsdichte
- Flächenauslastung
- Profil

Handlungsbedarfe für Standorte

Standort	Flächenauslastung	Nutzungs- dichte	Erscheinungs- bild	Infrastruktur	Profil
	Handlungsbedarf	Handlungsbedarf	Handlungsbedarf	Handlungsbedarf	Handlungsbedarf
Erkrath Steinhof	unterdurchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich
Erkrath Unterfeldhaus	überdurchschnittlich	gering	überdurchschnittlich	überdurchschnittlich	durchschnittlich
Haan Düsseldorf	überdurchschnittlich	überdurchschnittlich	durchschnittlich	unterdurchschnittlich	überdurchschnittlich
Haan Ost	unterdurchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	unterdurchschnittlich
Heiligenhaus Parkstraße	gering	überdurchschnittlich	unterdurchschnittlich	unterdurchschnittlich	gering
Heiligenhaus Weilenburgstraße	durchschnittlich	hoch	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich
Hilden Im Hock	durchschnittlich		durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich
Hilden Südwest	durchschnittlich	durchschnittlich	unterdurchschnittlich	unterdurchschnittlich	gering
Langenfeld Am Galgendriesch/Bahnhofstraße	unterdurchschnittlich	überdurchschnittlich	überdurchschnittlich	unterdurchschnittlich	überdurchschnittlich
Langenfeld Nord	unterdurchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich
Mettmann Oststraße	hoch		hoch	überdurchschnittlich	hoch
Mettmann Seibelstraße	gering	überdurchschnittlich	überdurchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich
Ratingen An der Pönt	unterdurchschnittlich	unterdurchschnittlich	gering	durchschnittlich	unterdurchschnittlich
Ratingen Lintorf	gering	überdurchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich	durchschnittlich
Velbert Langenberg	durchschnittlich	durchschnittlich	überdurchschnittlich	überdurchschnittlich	überdurchschnittlich
Velbert Neustraße	gering	überdurchschnittlich	unterdurchschnittlich	unterdurchschnittlich	unterdurchschnittlich
Wülfrath Kocherscheidt	gering	hoch	überdurchschnittlich	hoch	durchschnittlich
Wülfrath Nord Erbach	hoch	überdurchschnittlich	hoch	überdurchschnittlich	hoch

Unternehmensbefragung - Inhalt und Methodik

Im Zuge der Unternehmensbefragung wurden rund 1.150 Unternehmen aus allen 18 untersuchten Standorten angesprochen, den im Frühsommer 2021 über mehrere Wochen hinweg freigeschalteten Online-Fragebogen auszufüllen. Am Ende des Bearbeitungszeitraums lag die Zahl der Rückläufer bei 102 Fragebögen. Nach Erfahrungen von Georg Consulting entspricht dies der üblichen Rücklaufquote bei großvolumigen Unternehmensbefragungen zwischen sieben und zwölf Prozent.

Bestandteile des Online-Fragebogen waren insgesamt vier übergeordnete Themenblöcke:

- Branche und Flächeneigentum
- Energieerzeugung, Klimaanpassung und Mobilität
- Gemeinsame Nutzung von Infrastrukturen
- Flächenbedarfe

Die Betriebe und Unternehmen wurden sowohl zur ihrer Einschätzung des aktuellen Status quo an ihrem Standort, als auch zu ihrer Einschätzung zu konkreten Thematiken sowie zukünftigen Entwicklungen befragt.

Eine Freitextfunktion am Ende des Fragebogen erlaubte den Befragten zudem, eine persönliche Einschätzung zu Sachverhalten abzugeben. Die wesentlichen Ergebnisse hieraus wurden im Abschnitt „Kommentare“ nach Häufigkeit der Nennungen aufbereitet.

Die folgenden Auswertungen stellen die zentralen Aspekte der Antworten in verdichteter Form dar.

Ergebnisse der Unternehmensbefragung

Branche & Flächeneigentum

>> Unternehmen aus den Bereichen Produktion und Dienstleistung sind am stärksten vertreten (je rund 23 Prozent)

>> fast 60 Prozent der Unternehmen sind Eigentümer ihres Grundstücks

>> rund 22 Prozent der Unternehmen mieten ein Gebäude, 18 Prozent eine Teilfläche

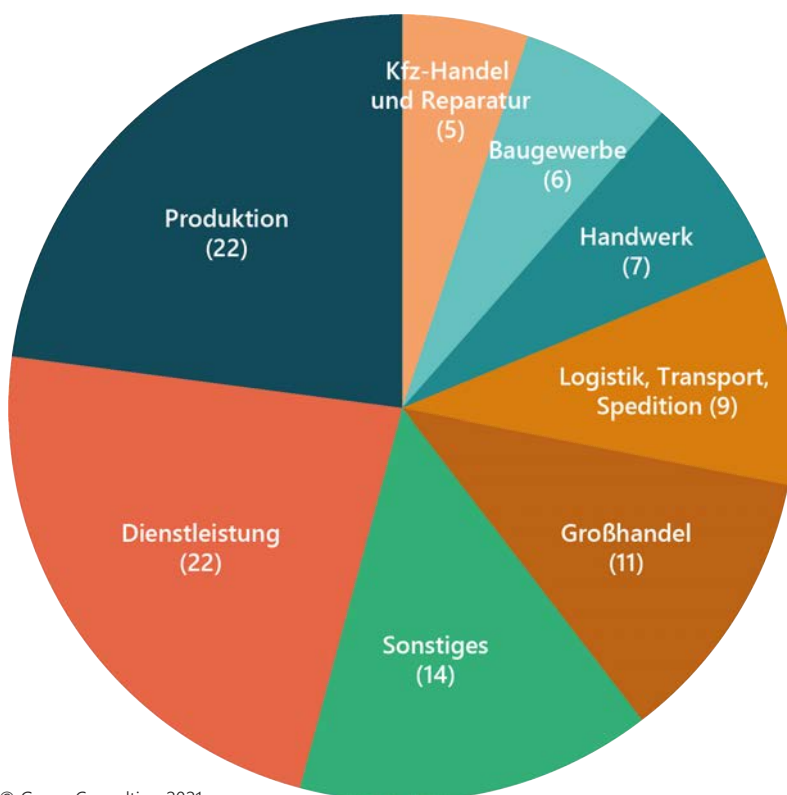
>> ein Drittel der Eigentümer sind in der Produktion tätig

>> rund ein Viertel der Mieter sind Unternehmen im Dienstleistungsbereich, ein Fünftel ist in der Produktion tätig

>> über die Hälfte der Unternehmen, die eine Teilfläche mieten, sind Dienstleister

>> ein Fünftel der Mieter einer Teilfläche kommen aus dem Großhandel

In welcher Branche ist ihr Unternehmen tätig? (n=96)



© Georg Consulting 2021

Energieerzeugung, Klimaanpassung und Mobilität

>> knapp 20 Prozent der befragten Unternehmen nutzen eine nachhaltige Energiequelle zur Strom- und/oder Wärmeerzeugung

>> Photovoltaik (PV) ist unter den befragten Unternehmen die am stärksten vertretene Energiequelle, gefolgt von Sonstigen (bspw. Pelletheizung) und Blockheizkraftwerken

>> keines der befragten Unternehmen nutzt derzeit Windkraft oder Geothermie

>> ein Viertel der befragten Unternehmen plant die Errichtung einer PV-Anlage

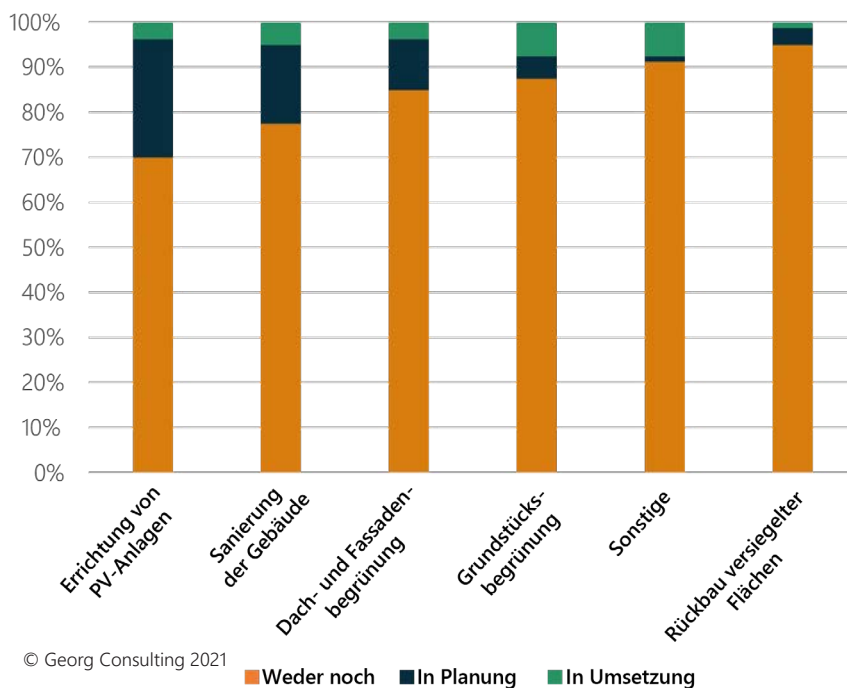
>> knapp ein Fünftel gibt an, eine Gebäudesanierung zu planen

>> am seltensten werden Grundstücksbegrünungen, der Rückbau versiegelter Flächen sowie eine Dach- und Fassadenbegrünung geplant oder umgesetzt

>> mehr als 40 Prozent der befragten Unternehmen haben eine Form des betrieblichen Mobilitätsmanagement entweder geplant oder umgesetzt

>> rund ein Drittel der Unternehmen nutzen umweltfreundliche Lieferverkehre

Planen Sie aktuell oder setzen Sie bereits eine der folgenden Klimaanpassungsmaßnahmen in Ihrem Unternehmen und/oder auf Ihrem Betriebsgrundstück um? (n=80)



Gemeinsame Nutzung von Infrastrukturen

- >> mehr als jedes zweite Unternehmen ist prinzipiell an einer gemeinsamen Nutzung von Infrastrukturen und Ausstattungsgegenständen interessiert
- >> besonders großes Interesse besteht hinsichtlich der kooperativen Nutzung von gastronomischen Angeboten, Ladesäulen, Pkw-Stellplätzen und Räumlichkeiten für Sport
- >> aber auch Betreuungsangebote und Veranstaltungsflächen sind gefragt

Flächenbedarfe

- >> Über 70 Prozent der befragten Unternehmen haben an ihrem aktuellen Standort aktuell entweder keine konkreten Überlegungen hinsichtlich einer Expansion oder können dies nicht absehen
- >> knapp 30 Prozent der Betriebe haben momentan konkrete Expansionspläne
- >> weniger als die Hälfte dieser Betriebe kann ihren Flächenbedarf durch eigene Reserveflächen decken
- >> sechs Unternehmen haben bisher eine vertikale Ausrichtung ihrer Betriebsabläufe in Erwägung gezogen; insgesamt wies diese Frage einen sehr geringen Rücklauf auf (n=23)

Kommentare

Anmerkung: Die Freitextfunktion wurden von teilnehmenden Betrieben hauptsächlich genutzt, um auf aus ihrer Sicht bestehende Missstände und Problematiken am Standort hinzuweisen.



Auswahl der Pilotgebiete

Das Projekt- und Untersuchungsdesign sieht vor, aus der Gesamtheit der untersuchten Standorte zwei Pilotgebiete auszuwählen. Dies dient dazu, die im Zuge der Unternehmensbefragung und der Analyse der endogenen Gegebenheiten gewonnenen Erkenntnisse, sowie die Ergebnisse der Standortbewertung, weiter zu verdichten und anschaulich aufzubereiten.

Dieser Methodik liegt das Projektverständnis zugrunde, mit der vorliegenden Studie eine Grundlage zur weiteren Bearbeitung und insbesondere zum Ergebnistransfer für Revitalisierungs- und Optimierungsmaßnahmen in allen Kommunen des Kreis Mettmann zu liefern. Mit den Pilotgebieten **Erkrath-Unterfeldhaus** und **Velbert-Langenberg** fällt die Wahl auf zwei Standorte, die in jeweils drei von fünf Handlungsfeldern überdurchschnittliche Handlungsbedarfe aufweisen (S. 40). Zusätzlich vermittelte die jeweilige Standortbegehung sowie der Austausch mit Experten der zuständigen Wirtschaftsförderung besonders große Handlungspotenziale in den Gebieten.

Die identifizierten Problemlagen beider Standorte spiegeln in ihrer Gesamtheit unterschiedlichste Entwicklungen und Potenziale gewachsener Industrie- und Gewerbebestandsgebiete wieder. Über die Ergebnisse der Analyse heraus erscheinen sie daher auch aus gutachterlicher Perspektive für eine vertiefte Betrachtung und den vorgesehenen Ergebnistransfer als besonders geeignet.

Pilotgebiet 1: Erkrath-Unterfeldhaus

Standort

Das Gewerbe- und Mischgebiet Erkrath-Unterfeldhaus erstreckt sich auf rund 56 Hektar Fläche im gleichnamigen Stadtteil zwischen Max-Planck-Straße und Heinrich-Hertz-Straße. Entsprechend seiner historischen Entwicklung ist das Gebiet in die umliegende Siedlungsstruktur integriert. Es besteht eine direkte Anbindung an das Autobahnkreuz Hilden (A3/A46). Über den Niermannsweg besteht zudem Anschluss an den ÖPNV. Im Süden schließt sich ein Landschaftsschutzgebiet an.

Charakterisierung des Unternehmensbesatzes

Das Gebiet weist einen diversifizierten Branchenbesatz auf. Es sind sowohl Unternehmen aus dem Maschinenbau und der Metallverarbeitung, als auch verschiedene Großhändler, Spediteure, Handwerker, aber auch Büroniederlassungen ansässig. Zusätzlich finden sich im Gebiet eine KiTa, ein Fitnessstudio, ein Supermarkt sowie kleinere gastronomische Angebote. Entlang des Lohbruchwegs im südlichen Teilbereich hat sich durch die vorhandene Wohnbebauung eine Gemengelage herausgebildet.

Standortbild und Handlungsbedarfe

In Erkrath-Unterfeldhaus zeigen sich exemplarisch verschiedenste Problemlagen historisch gewachsener Gewerbebestände. Die Bausubstanz zeigt vielerorts erhebliche Abnutzungserscheinungen. Hinsichtlich der Leerstände im östlichen Teil der Heinrich-Hertz-Straße wird die Marktgängigkeit der betroffenen Bestandsimmobilien als gering eingeschätzt. Unbebaute Erweiterungsflächen stehen im Gebiet nicht zur Verfügung.

Im südlichen Teilbereich wirkt sich vor allem die vorhandene Gemengelage zwischen Wohnen und Gewerbe restriktiv auf das Umfeld aus. Auch entlang der stark befahrenen Max-Planck-Straße zeigt sich struktureller Leerstand im Bürosegment, der Standort verfügt über wenig straßenbegleitendes Grün. Es besteht darüber hinaus ein deutlicher Mangel an Parkraum.

Insgesamt besteht für das Gebiet erheblicher Handlungsbedarf im Erscheinungsbild des öffentlichen Raums, der Fahrradinfrastruktur sowie der ÖPNV-Anbindung. Eine verstärkte Gebietsprofilierung kann zum Abbau des strukturellen Leerstands beitragen. Hingegen besteht bei ausbleibender Intervention seitens der Planung das Risiko einer fortschreitenden Standortabwertung.

Leerstand Heinrich-Hertz-Straße



© Georg Consulting 2021

Leerstand Max-Planck-Straße



© Georg Consulting 2021

Straßenraum Otto-Hahn-Straße



© Georg Consulting 2021

Bürogebäude Max-Planck-Straße

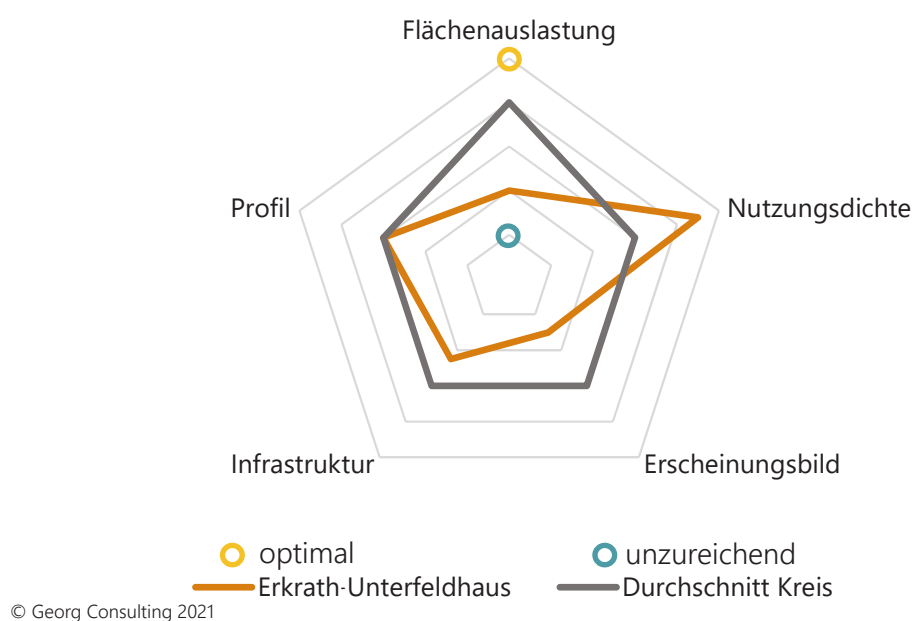


© Georg Consulting 2021

Standortkartierung



Standortbewertung



Pilotgebiet 2: Velbert-Langenberg

Standortlage

Der Gewerbestandort Langenberg befindet sich im gleichnamigen Stadtteil von Velbert im nordöstlichen Teil der Kommune. Bedingt durch die topografische Situation erstrecken sich die Flächen als „Gewerbeband“ auf knapp zwei Kilometern Länge zwischen der Bahnstation Langenberg im Süden und der Walzenstraße im Norden. Die Haupteerschließung verläuft westlich der Grundstücke, östlich werden die Flächen durch die Bahntrasse begrenzt. Abgesehen von der Anbindung per MIV und den nahegelegenen SPNV-Stationen Langenberg und Nierenhof, verkehrt entlang der Heegerstraße auch eine Buslinie.

Charakterisierung des Unternehmensbesatzes

Beim Standort Langenberg handelt es sich eher nicht um ein zusammenhängendes, in sich geschlossenes Gewerbegebiet, sondern um eine gewachsene Ansammlung gewerblichen Nutzungen. Diese Entwicklung liegt in der Historie der Talachse begründet, die den Betrieben während der Industrialisierung direkten Anschluss an die Bahnlinie sowie den Wasserlauf bot. Heute wird der Standort von zwei bis drei größeren Unternehmenssitzen aus dem Verarbeitenden Gewerbe geprägt, vereinzelt ergänzt durch Niederlassungen des Handwerks und des Großhandels.

Standortbild und Handlungsbedarfe

Der Standort Langenberg verfügt nur im südlichen Teilbereich über einen rechtskräftigen Bebauungsplan mit GE-Ausweisung. Dementsprechend gilt im größten Teil des Gebiets §34 BauGB. Die Erschließung des Standorts wird für gewerbliche Nutzungen als problematische Situation wahrgenommen. Auch aus diesem Grund ist eine stärkere Frequentierung einzelner Grundstücke, etwa in Folge einer Ansiedlung produzierender Nutzungen, kritisch zu betrachten, da der so verstärkte Verkehrsfluss zusätzliche Konflikte herbeiführen könnte.

Als städtebaulich prägend für den Standort wurde die Brachfläche an der Walzenstraße identifiziert. Nach über zehn Jahren Leerstand besteht hier offensichtlich ein enormer Sanierungsbedarf, ggf. ist ein Rückbau inklusive Altlastensanierung in Betracht zu ziehen. Ein großer Leerstand lag zum Zeitpunkt der Besichtigung auf dem „Intensiv-Filter“-Gelände im südlichen Teilbereich vor, nach Informationen im Rahmen der Begehung wurden die Flächen jedoch an ein größeres Start-Up aus der Holzbaubauindustrie veräußert.

Brache Walzenstraße



© Georg Consulting 2021

Heegerstraße



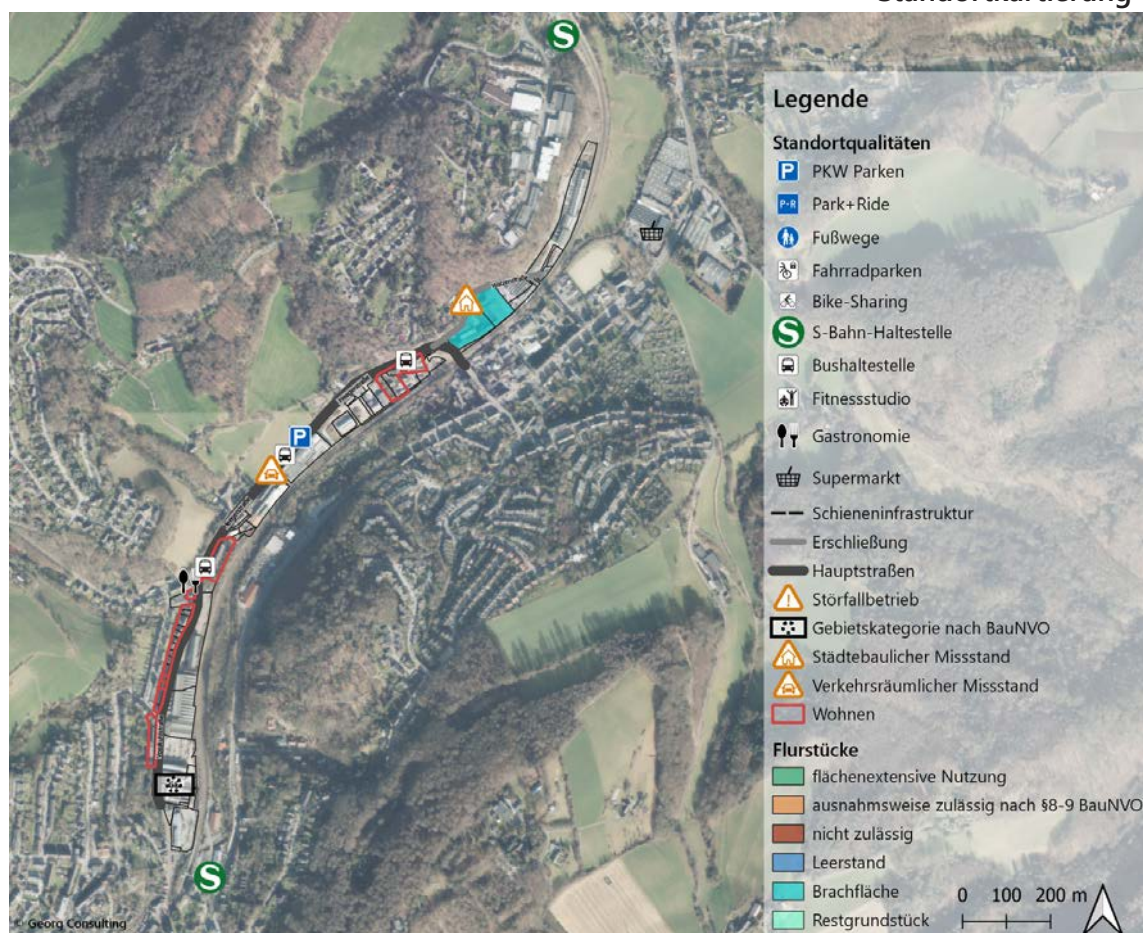
© Georg Consulting 2021

Betriebsgrundstück



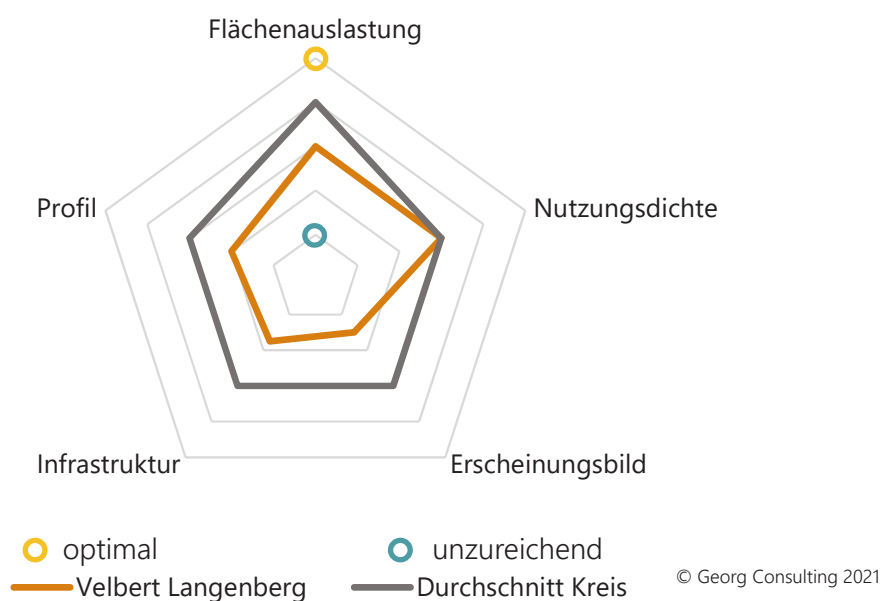
© Georg Consulting 2021

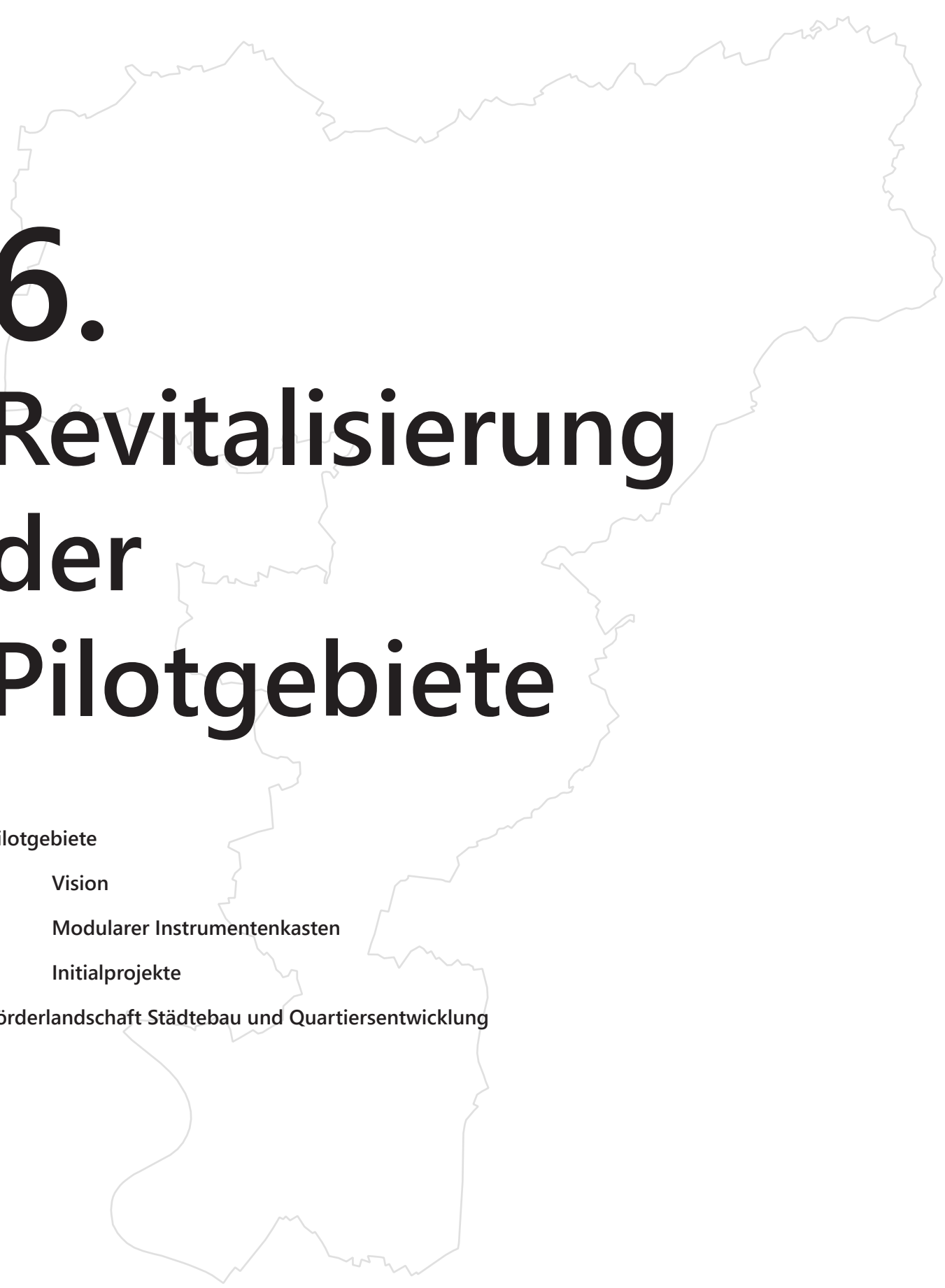
Standortkartierung



Für eine langfristige, zusammenhängende Entwicklung des Gewerbestandorts wird vor allem die problematische Erschließungssituation und die damit verbundenen Konfliktpotenziale als Hemmnis gesehen. Die lokale Topografie erschwert eine Standorterweiterung zusätzlich. Die Perspektive des Gewerbestandes Velbert hängt somit wesentlich von einzelnen Flächen und Betriebsstandorten ab.

Standortbewertung





6. Revitalisierung der Pilotgebiete

Pilotgebiete

Vision

Modularer Instrumentenkasten

Initialprojekte

Förderlandschaft Städtebau und Quartiersentwicklung



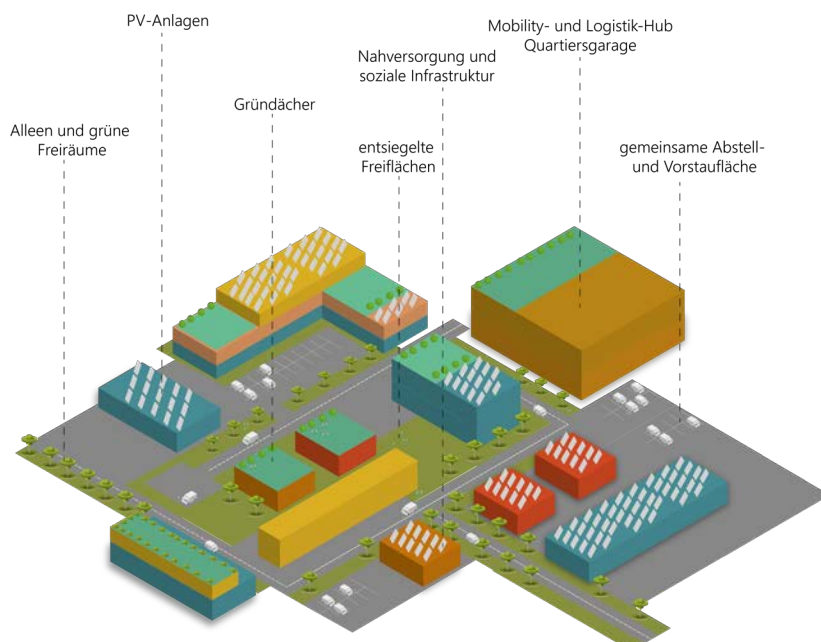
Die Optimierung und Revitalisierung der Pilotgebiete erfordert eine Kooperation verschiedenster Akteure und Fachbereiche aus Wirtschaftsförderung, Planung, Politik und Wirtschaft unter Einbeziehung der Eigentümer und Betriebe. Die Formulierung einer übergeordneten Standortvision dient dazu, diesen Akteuren eine langfristige Orientierung und Perspektive zur Ausrichtung des Standortes zu vermitteln. Diese Methode der informellen Planung wird bereits in vielen Teilbereichen der Stadtentwicklung seit längerem erfolgreich praktiziert und durch die Erstellung sogenannter Rahmenpläne begleitet.

Der modulare Instrumentenkasten greift die Standortvisionen auf und operationalisiert die Handlungsleitsätze mit Hilfe einer kurz-, mittel- und langfristigen Perspektive auf den Standort. Hierbei kommen sowohl formelle als auch informelle Planungsinstrumente, Maßnahmen der Wirtschaftsförderung und/oder standortpolitische Maßnahmen zum Einsatz. Besonders in der mittel- und langfristigen Perspektive greifen einige der Handlungsfelder ineinander, weshalb auch hier gemeinsame Bausteine bzw. Maßnahmen formuliert werden. Den Akteuren vor Ort soll auf diese Weise auch ein Eindruck zum zeitlichen Horizont und zur Machbarkeit der Maßnahmen vermittelt werden.

Initialprojekte sind Projekte, die aus städtebaulicher, architektonischer oder nutzungsbezogener, bzw. organisatorischer Perspektive auf das gesamte Gebiet ausstrahlen und Symbolcharakter für den Wandel des Standortes aufweisen

Schließlich veranschaulichen die Initialprojekte einzelne Maßnahmen des Instrumentenkastens in ihrer praktischen Umsetzung. Hierbei wurden anhand der drängendsten Handlungsfelder der Standorte beispielhafte Projektvorschläge formuliert, die einen breiten instrumentellen Ansatz umfassen und in ihrer Komplexität stark voneinander divergieren. In ihrer Gesamtheit tragen die Initialprojekte nachhaltig zu einer Revitalisierung und Optimierung des Pilotgebietes bei.

Revitalisiertes Gewerbegebiet, Modell



© Georg Consulting 2021

Erkrath-Unterfeldhaus

Das Gewerbegebiet Erkrath-Unterfeldhaus kann sich zukünftig als attraktiver Betriebsstandort für verschiedene Branchen etablieren. Entscheidend ist hierfür sowohl die Implementierung einer standortgebundenen Planungsstrategie unter Anwendung verschiedener Instrumente des BauGB, als auch die Umsetzung kooperativ-informeller Formate im Sinne eines Standortmanagements.

Zur Verbesserung der Flächenauslastung müssen Nachnutzungen immobilienwirtschaftlich koordiniert werden, um weiteren strukturellen Leerstand zu verhindern und bestehenden abzubauen. Die Infrastrukturen zur Ver- und Entsorgung vor Ort werden durch bauliche Maßnahmen klimaresilient umgerüstet und dabei durch Fördermaßnahmen zur Sanierung der Betriebsflächen unterstützt.

Der ÖPNV-Anschluss des Standorts wird massiv erweitert und durch innovative, neue Mobilitätsangebote ergänzt (Sharing-Anbieter, Lade- und Abstellmöglichkeiten für Pedelecs etc.). Schließlich kann auch eine freiraumplanerische Gestaltung des Gebiets dazu beitragen, die Aufenthaltsqualität durch eine verstärkte Besucher-, Kunden- oder Passantenfrequenz zu verbessern und somit die Attraktivität des gesamten Standortes zu erhöhen.

kooperativ-informelle Formate ergänzen die formellen Instrumente des BauGB im Prozess der Gebietsentwicklung. Beispielhafte Formate sind etwa Anliegerkonferenzen, die Gründung von Arbeitsgemeinschaften oder die Erarbeitung eines (städtebaulichen) Rahmenplans

Modularer Instrumentenkasten

	Handlungsfeld Erscheinungs- bild	Handlungsfeld Infrastruktur	Handlungsfeld Flächen- auslastung	Handlungsfeld Profilbildung	Handlungsfeld Nutzungs- dichte
Handlungs- bedarf	● ● ● ● ○	● ● ● ● ○	● ● ● ● ○	● ● ● ○ ○	● ● ○ ○ ○
Kurzfristig	(temporäre) Begrünung, Möblierung öffentlicher Raum	Integriertes Mobilitätskonzept auf Quartierebene	Zwischennutzungen für leerstehende Flächen	Imagebildung Standort: Marketing, Gründung Standortgemeinschaft	...
Mittelfristig	Hotspots im Quartier: Frequenz, soziale Präsenz durch Nutzungsmischung	Realisierung multifunktionale Quartiersgarage	Standortprofil und -bedarfe genau bestimmen: Wirtschaftsflächenkonzept „Erkrath 2035“	Nachverdichtung, Ausnutzung bestehendes Baurecht durch Betriebe	
Langfristig	Umfassende städtebauliche Sanierung: Umnutzung oder Rückbau von Brachen & Leerständen, Modernisierung technischer Infrastrukturen, Ausbau und Vernetzung von Grünräumen			Monitoring und Standortmanagement	

© Georg Consulting 2021



Initialprojekte

Gebietsentree Niermannsweg/Heinrich-Hertz-Straße

1

- >> Grundstückserwerb durch Kommune, Herrichtung durch Trägergesellschaft
- >> Betreibersuche Immobilie/Ankermieter
- >> Städtebaulich-architektonischer Hochbauwettbewerb: Entwicklung städtebauliche Marke

2

Leuchtturmprojekt: vom Möbelhaus zur Quartiersgarage

- >> Grundstückserwerb durch Kommune
- >> Architektonische & verkehrsplanerische Konzeptionierung
- >> Realisierung und Betrieb durch Trägergesellschaft

3

Gewerbeallee Max-Planck-Straße

- >> Aufteilung Verkehrsraum, Verkehrsführung
- >> Gestaltung Straßenbild
- >> Flächenentsiegelung, *pocket parks*

Standortvision Erkrath-Unterfeldhaus



© Georg Consulting 2021



Mobilität: Parken & Umsteigen



Gastronomie



Soziale und
quartiersbezogene Einrichtung



Freiraumplanerisch/städtebaulich ansprechende
Gestaltung im öffentlichen Raum



Industrie & Produktion



Logistik



Handel



Wissens- und technologieorientierte
Dienstleistungen & Gewerbe



Handwerk & Kleingewerbe

Velbert-Langenberg

Der Gewerbestandort Velbert-Langenberg wird in Zukunft durch eine koordinierte, langfristig angelegte Planung einer nachhaltigen Revitalisierung zugeführt. Ansätze hierfür liegen durch die gute S-Bahn-Anbindung und einzelnen Nachnutzungen am Standort vor.

Eine Mobilisierung der Brache an der Walzenstraße, einhergehend mit einer städtebaulichen Aufwertung des Standortes, stellt ein erhebliches Potenzial für den Standort Velbert-Langenberg dar. Die örtlichen Verkehrs- und Versorgungsinfrastrukturen werden mit innovativen Konzepten resilient ausgebaut. Die Hochwassergefahr bei Starkregen wird durch die Implementierung eines „Schwamm-Stadt“-Konzeptes verringert. Hierzu tragen die teilweise Entsiegelung von Flächen und die Ausstattung von Dächern mit Retentionsbewuchs bei. Kleinteilige Mobilitäts- und Logistikkonzepte werden am Standort erprobt und erwirken mittel- bis langfristig eine Verbesserung der heute kritischen Erschließungssituation.

Der Umstand, dass für das Gebiet kein rechtskräftiger Bebauungsplan vorliegt, erschwert eine planerische Steuerung hin zu einem rein gewerblich genutzten Standort. Da dies angesichts der bereits heute vorliegenden Gemengelage ohnehin als nicht praktikabel erscheint, sollte bei einer umfassenden Standortrevitalisierung auch die Option eines planerisch gesicherten Mischgebiets in Erwägung gezogen werden.

Langfristig kann sich der Standort Velbert-Langenberg so zu einem Modellstandort zur Revitalisierung frühindustrialisierter Siedlungsräume entwickeln. Dabei ist auch eine Verknüpfung mit dem lokalen Kulturgewerbe denkbar, um die Industriegeschichte des Ortsteils Langenberg in Szene zu setzen.

Modularer Instrumentenkasten

	Handlungsfeld Erscheinungsbild	Handlungsfeld Infrastruktur	Handlungsfeld Profilbildung	Handlungsfeld Flächen- auslastung	Handlungsfeld Nutzungs- dichte
Handlungsbedarf	● ● ● ● ○	● ● ● ● ○	● ● ● ● ○	● ● ● ○ ○	● ● ● ○ ○
Kurzfristig	Fassung & Gestaltung Gebeitsentrees, Ansprache Eigentümer	Bedarfe der Betriebe & Anwohner erfassend	Entwicklung Standortkonzept: Außendarstellung, Marketing	...	...
Mittelfristig	Umgestaltung Straßenraum	Modellprojekte zu innovativen Logistikkonzepten	Schaffung einer baurechtlichen Grundlage	...	...
Langfristig	Umfassendes städtebauliches Sanierungsverfahren: Klimafolgenanpassung, Rückbau von Brachen & Leerständen			Nachverdichtung auf untergenutzten Betriebsflächen	

© Georg Consulting 2021



Initialprojekte

1

Gebietsentree Vosskuhlstraße

- >> *Mobility Hub* an der S-Bahn-Station
- >> Kleinräumige Nachverdichtung
- >> Städtebauliche Aufwertung

2

Handwerkerhof Heegerstraße

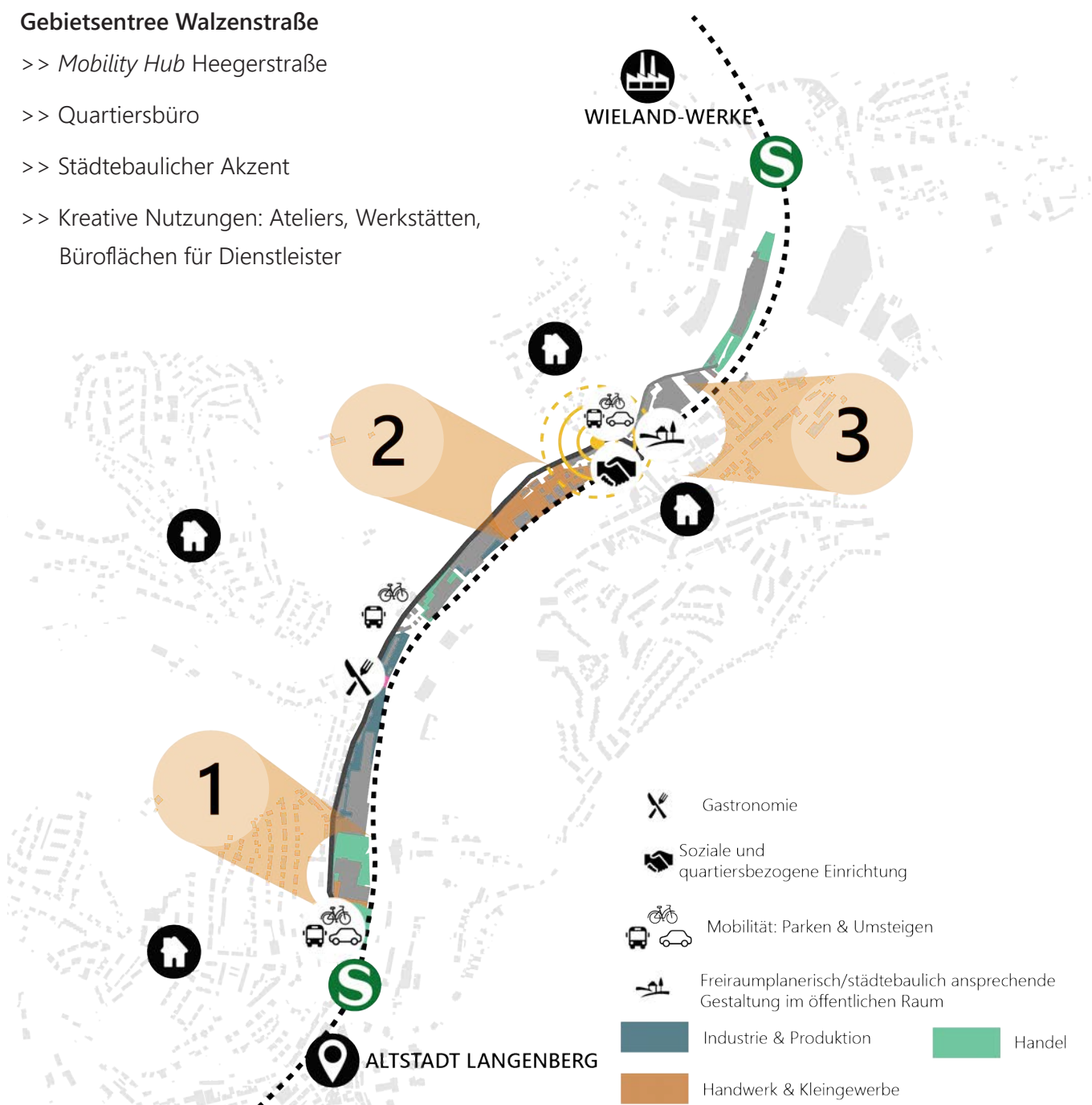
- >> Arrondierung und Teilung von Betriebsflächen
- >> Architektonische Aufwertung
- >> Kooperative Flächennutzung

3

Gebietsentree Walzenstraße

- >> *Mobility Hub* Heegerstraße
- >> Quartiersbüro
- >> Städtebaulicher Akzent
- >> Kreative Nutzungen: Ateliers, Werkstätten, Büroflächen für Dienstleister

Standortvision Velbert-Langenberg



Förderlandschaft Städtebau und Quartiersentwicklung

Die Akquisition von Fördermitteln ist ein zentraler Aspekt bei der planerisch gesteuerten Fortentwicklung und Revitalisierung von Gewerbegebieten. Grundsätzlich wird hierbei unterschieden zwischen Projekten der öffentlichen Hand, die zur Herstellung öffentlicher und meist unrentierlicher Güter dienen und Projekten privater Dritter, bei der die Herstellung oder Sanierung rentierlicher Objekte, z.B. der Betriebsimmobilie oder des Grundstücks im Zentrum steht.

Für Ersteres ist die Beantragung von Städtebaufördermitteln nach den Programmen des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat vorgesehen, während Zweiteres meist in Form von Darlehen durch die KfW-Bankengruppe finanziert wird. Vor dem Auftragshintergrund werden im Folgenden hauptsächlich die Möglichkeiten zur Akquisition von Fördermitteln seitens der öffentlichen Hand erörtert. Es ist jedoch zu beachten, dass für eine erfolgreiche Gebietsentwicklung die Aktivierung von privatem Kapital ein Baustein von hoher Relevanz darstellt. Die Akteure sind dementsprechend rechtzeitig in den Prozess einzubinden, um sie umfassend über ihre Optionen und Fördermöglichkeiten zu informieren.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die deutsche Förderlandschaft für Städtebau und Stadtentwicklung nach wie vor stark auf die Sanierung historischer Stadt- und Ortskerne sowie von Wohn- und Mischgebieten ausgerichtet ist. Gewerbe- und Industriegebiete, insbesondere im Bestand, erfahren hingegen bisher vergleichsweise wenig Beachtung im Rahmen der Förderprogramme. Dementsprechend kann sich die Akquisition von Fördermitteln zur städtebaulichen Revitalisierung dieser Gebiete als schwierig gestalten.

Es existieren jedoch Forschungsvorhaben und Modellprojekte, die auf eine bessere Integration dieses Quartierstyps in die Förderlandschaft abzielen. Es ist daher eine der Kernaufgaben der kommunalen Stadtentwicklungspolitik der kommenden Jahre, eine Lobby für Gewerbe- und Industriegebiete zu schaffen und die Einrichtung entsprechender Fördermechanismen auf übergeordneter Ebene zu unterstützen.

Energetische Stadtsanierung – Zuschuss durch die KfW-Bankengruppe

Das Programm zur Energetischen Stadtsanierung durch Klimaschutz und Klimaanpassung im Quartier wurde durch das Bun-



des Ministeriums des Innern, für Bau und Heimat aufgelegt, um integrierte, energetische Quartierskonzepte und ein entsprechendes Sanierungsmanagement zu fördern. Hierzu werden Zuschüsse ausgezahlt, die bei der KfW-Bankengruppe unter dem Programmteil 432 beantragt werden können. Antragsberechtigt sind dabei ausschließlich Kommunen und Planungsverbände mit kommunalen Aufgaben.

Im Rahmen eines integrierten Quartierskonzeptes können beispielsweise Aspekte der energetischen Gebäudesanierung oder klimafreundlicher Mobilitätsformen berücksichtigt werden. Das Sanierungsmanagement wird als zusätzliche Stelle installiert und übernimmt folgende Aufgabenfelder:

- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit
- Planung und Initiierung
- Koordination und Controlling sowie Monitoring
- Steuerung Sanierung und Verstetigung Fördermittel
- Wirtschaftlichkeitsanalysen

Die Erstellung eines integrierten Quartierskonzepts wird durch die KfW im Rahmen einer einjährigen Bearbeitungszeit gefördert, die Stelle des Sanierungsmanagements für bis zu drei Jahre. Antragstellende erhalten hierfür Zuschüsse in Höhe von 75,0 Prozent der förderfähigen Kosten. Darüber hinaus verwaltet die KfW auch verschiedene Programme zur einzelbetrieblichen Förderung.

Städtebaufördermittel

Das bundesweite Programm für Städtebauförderung wurde 1971 begründet und fördert seit 50 Jahren Städte und Gemeinden bei der Beseitigung städtebaulicher Missstände und der Entwicklung zu nachhaltigen Wirtschafts- und Wohnstandorten. Im Vordergrund standen dabei Projekte des Denkmalschutzes, des Stadtumbaus, der Sozialen Stadt oder aktiver Stadt- und Ortsteilzentren. Die Herstellung und Sicherung von Wohnraum war dabei stets ein zentraler Faktor, weshalb die Akquise von Fördergeldern für explizite Nicht-Wohngebiete (GE und GI) bisher kaum praktiziert wird.

Die im Jahr 2020 beschlossene Umgestaltung der Städtebauförderung eröffnet hierbei zumindest teilweise neue Handlungsansätze. Die neue, dreigliedrige Programmstruktur fördert im Sinne des § 164b Absatz 2 BauGB Lebendige Zentren, den sozialen Zusammenhalt im Quartier sowie Wachstum und nachhaltige Erneuerung auf Stadtteilebene.

Schwerpunkte für den Einsatz städtebaulicher Finanzhilfen sind dabei:

- Die Stärkung von Innenstädten und Ortsteilzentren in ihrer städtebaulichen Funktion
- Die Wiedernutzung von Flächen, insbesondere der in Innenstädten brachliegenden Industrie-, Konversions- oder Eisenbahnflächen, zur Errichtung von Wohn- und Arbeitsstätten, Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen unter Berücksichtigung ihrer funktional sinnvollen Zuordnung sowie von umweltschonenden, kosten- und flächensparenden Bauweisen
- Städtebauliche Maßnahmen zur Behebung sozialer Missstände

Als besonders beachtliche Neuerung ist dabei hervorzuheben, dass die Planung und Durchführung von Maßnahmen des Klimaschutzes, bzw. Maßnahmen zur Anpassung städtebaulicher Strukturen an den Klimawandel zwingende Voraussetzungen zum Erhalt von Fördermitteln sind. Grundlage für die Ausgestaltung der Städtebauförderung ist die Verwaltungsvereinbarung nach § 164b BauGB, die jährlich neu zwischen Bund und Ländern verhandelt und beschlossen wird.

Somit haben Städte und Gemeinden die Möglichkeit, regelmäßig ihre Herausforderungen und Problemlagen an die Landesebene heranzutragen und somit die Förderrichtlinien auszugestalten. Folgende Grundsätze müssen zur Beantragung von Städtebaufördermitteln beachtet werden:

- Fördergebiet genau definieren (bspw. Sanierungsgebiet nach § 136 BauGB ff.)
- Integrierte Planung: Erstellung und Abstimmung städtebaulicher Entwicklungskonzepte unter umfassender Einbeziehung der lokalen Akteure
- Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel als Voraussetzung für die Förderung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme:
 - energetische Gebäudesanierung
 - Bodenentsiegelung
 - Flächenrecycling
 - klimafreundliche Mobilität
 - Nutzung klimaschonender Baustoffe
 - Erhalt und Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen
 - Begrünung von Bauwerksflächen
 - Erhöhung der Biodiversität



Bund, Land und Kommune beteiligen sich dabei zu je einem Drittel an den förderfähigen Kosten. Interkommunale Kooperationen werden seit der Reform der Städtebauförderung 2020 stärker begünstigt. Zudem können Private neben der Beantragung zinsverbilligter Darlehen über die KfW-Bankengruppe zum Bau und zur Sanierung energieeffizienter Gebäude in Sanierungs- und Entwicklungsgebieten zusätzlich steuerliche Vergünstigungen nach § 7h, 7i und § 10f. des EStG in Anspruch nehmen.

Verfügungsfonds stellen im Rahmen des Fördermittelmanagements auf kommunaler Ebene eine erfolgversprechende Möglichkeit zur Aktivierung privater Finanzressourcen dar. Ein solcher Verfügungsfonds wird durch die Gemeinde eingerichtet und finanziert sich zu 50 Prozent aus Mitteln der Städtebauförderung und zu 50 Prozent aus Mitteln von Bewohnerinnen und Bewohnern, Vereinen, Betrieben, sowie Immobilien- und Standortgemeinschaften oder zusätzlichen Mitteln der Gemeinde.

Diese Mittel werden dazu eingesetzt, Projekte privater Akteure, die der Entwicklung des Fördergebietes zuträglich sind, kurzfristig und unbürokratisch umzusetzen. Zu beachten sind jedoch auch hier die allgemeinen Regelungen zur Verwendung von Bundesfinanzhilfen (Grundsätze der Subsidiarität und Nachrangigkeit, Unrentierlichkeit von Kosten, vergaberechtliche Vorschriften).

Schließlich ist auch beim Einsatz von Städtebaufördermitteln die Installation eines Quartiersmanagement zur Umsetzung eines koordinierten, kooperativen und vernetzten Vorgehens vor Ort umzusetzen. Finanzielle Aufwendungen zur Einrichtung dieser Stelle fallen unter die Kategorie der förderfähigen Kosten.

Zusammenfassend fällt eine Vielzahl von Maßnahmen mit Relevanz für Gewerbe- und Industriegebiete unter die 2020 neu aufgestellten Städtebaufördertöpfe. Insbesondere sind dabei zu nennen:

- Erarbeitung und Fortschreibung integrierter Entwicklungskonzepte
- Verbesserung der grünen Infrastruktur
- Aufwertung öffentlicher Raum
- Revitalisierung von Brachflächen (einschließlich Zwischen- und Nachnutzung)
- Städtebauliche Vernetzung von Infrastrukturen, Daten, Netzen
- Quartiersmanagement

- sonstige Maßnahmen mit hohem Innovations- und Experimentiercharakter

Für das Bundesland Nordrhein-Westfalen schreiben die Förder Richtlinien zur Stadterneuerung des Ministeriums für Bauen und Verkehr genaue Vorgaben zur Beantragung und Verwendung der Fördergelder vor (RdErl. d. Ministeriums für Bauen und Verkehr - V.5 - 40.01 - v. 22.10.2008).

EFRE-Fördermittel

Der EFRE (Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung) ist Teil der europäischen Kohäsionspolitik, die eine Hauptinvestitionsstrategie für Beschäftigung und Wachstum in den europäischen Mitgliedsstaaten umfasst. In erster Linie werden dabei Maßnahmen gefördert, die Innovationen, Forschung und technologische Entwicklung voranbringen, einen Beitrag zum Klimaschutz und dem Schutz der Umwelt leisten sowie Städte und Quartiere lebenswert gestalten. Auf betrieblicher Ebene profitieren etwa kleine und mittlere Unternehmen von den Förderzielen des EFRE, die Wettbewerbsfähigkeit von Betrieben zu unterstützen und Arbeitsplätze zu schaffen.

Die Förderziele des EFRE werden im Rahmen sogenannter Prioritätsachsen formuliert. Jede der Prioritätsachsen enthält sogenannte Spezifische Ziele, von denen im Sinne der Sanierung gewerblich-industriell genutzter Stadträume von besonderer inhaltlicher Relevanz sind. Nachfolgend werden die entsprechenden Ziele in Kürze dargestellt, die im EFRE 2021-2027 formuliert wurden.

Priorität 3: Nachhaltiges NRW (EFRE: 350 Mio EUR)

- **Spezifisches Ziel 5:** Förderung von Energieeffizienz und Verringerung der Treibhausgasemissionen (Energieeffiziente Gebäude und Energieeffiziente Wärmeversorgung)
- **Spezifisches Ziel 6:** Entwicklung intelligenter Energiesysteme, Netze und Speichersysteme außerhalb der TEN-E (Klimagerechte, urbane Energielösungen)
- **Spezifisches Ziel 7:** Förderung der Anpassung an den Klimawandel und der Katastrophenvorsorge, Widerstandsfähigkeit unter Berücksichtigung ökosystembasierter Ansätze (Klimaanpassung auf lokaler und regionaler Ebene)
- **Spezifisches Ziel 8:** Förderung des Übergangs zu einer zirkulären und ressourceneffizienten Wirtschaft (Kreislaufwirtschaft und Ressourceneffizienz)



- **Spezifisches Ziel 9:** Verbesserung des Schutzes und der Erhaltung der Natur, der biologischen Vielfalt, der grünen Infrastruktur, auch in städtischen Gebieten, und Verringerung aller Formen der Verschmutzung (Grüne Infrastruktur)

Priorität 4 : Bewegtes NRW (EFRE: 50 Mio EUR)

Spezifisches Ziel 10: Förderung einer nachhaltigen multimodalen urbanen Mobilität als Teil des Übergangs zu einer kohlenstofffreien Wirtschaft (Nachhaltige städtische Mobilität)

Vorhaben der nachhaltigen Stadtentwicklung haben als Querschnittsthemen in der EU-Förderlandschaft während der letzten Jahre zunehmend an Bedeutung gewonnen. Sie werden neben dem EFRE beispielsweise auch durch die Fonds ESF und ELER bespielt. Die Höchstförderung wird anhand der Leistung der regional ansässigen Wirtschaft gestaffelt, wodurch diese etwa in NRW auf 40 Prozent der förderfähigen Kosten begrenzt ist. Grundsätzlich ist jedoch eine Kombination verschiedener Fördertöpfe möglich, wobei eine Reduktion der förderfähigen Kosten um bis zu 90 Prozent keine Seltenheit darstellt.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass auch hinsichtlich der EFRE-Förderung im Zusammenhang zu bestehenden Industrie- und Gewerbegebieten bisher kaum oder wenige Fallbeispiele vorliegen. Eine entsprechende Bearbeitung durch kommunale Akteure hätte daher diesbezüglich in einem gewissen Umfang auch Modellcharakter. Ein Vorteil der Nutzung von EU-Fördermitteln hat aus planerischer Perspektive den Vorteil, dass hierdurch auch Projekte finanziert werden können, die nicht unmittelbar mit einem ordentlichen Sanierungsverfahren nach BauGB in Verbindung stehen.

Quellen

Literatur:

- Betker, Frank (2013): Nachhaltigkeit institutionalisieren: ein neuer Gesellschaftsvertrag für städtische Gewerbegebiete. In: GAIA 22/3, 178-186.
- Breuer, Bernd (2019): Neue Nutzungen an etablierten Produktions- und Arbeitsorten. In: IzR Informationen zur Raumentwicklung (6), S.104-113.
- Erbstößer, Anne-Carolin (2016): Produktion in der Stadt. Berliner Mischung 2.0. Berlin.
- Jäger; Görzig et al. (o.A.): Industrie 4.0 – Chancen und Perspektiven für Unternehmen der Metropolregion Rhein-Neckar. Fraunhofer-Institut für Produktionstechnik und Automatisierung IPA. Stuttgart.

Statistik:

- Bevölkerungsstatistik des Statistischen Bundesamtes (2019)
- Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit (2019)
- Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung des Bundes und der Länder (2018)

7.

Anhang

Standortprofile - Hinweise zur Erarbeitung und Methodik

Die vorliegenden Analysen zu ausgewählten Gewerbestandorten der Kommunen im Kreis Mettmann basiert auf Ortsbegehungen sowie dokumenten- und datenbasierten Recherchen und Untersuchungen im Zeitraum 2020/21. Ziel dieser Standortprofile ist es, Missstände und Potenziale zu erkennen, zu bewerten und daraus grobe gutachterliche Empfehlungen abzuleiten.

Die Ergebnisse der Standortbewertung basieren auf einer Punktevergabe, die über alle im Kreis Mettmann untersuchten Gebiete gemittelt sowie nach hausinterner Methodik gewichtet wurden. Die prioritären Handlungsfelder ergeben sich in der Folge aus den am schwächsten bewerteten Standortfaktoren, die jeweils mehrere Aspekte zusammenfassen (z.B. Infrastruktur: Straßen, Fahrrad- und Fußwege, ÖPNV, Nahversorgung, Information & Kommunikation).

Zu jedem Handlungsfeld werden ein, bzw. mehrere Leitsätze formuliert, die als zentrales Credo der jeweils empfohlenen Entwicklung vor Ort verstanden werden können. Die wichtigsten Ansätze zur Revitalisierung und Optimierung der Standorte werden schließlich in einer Standortvision zusammengefasst und ausformuliert.

STADT ERKRATH



CHARAKTERISIERUNG | HANDLUNGSBEDARFE | STANDORTVISION

1. Steinhof

Standortlage

Das Gewerbegebiet Steinhof befindet sich unmittelbar westlich des Zentrums der Stadt Erkrath und erstreckt sich jeweils auf rund 600 Metern beidseitig der Bahntrasse entlang der Ludenberger Straße sowie der Straße Steinhof. Nördlich und östlich grenzt das Gebiet direkt an Wohnbebauung an, südlich befinden sich land- und forstwirtschaftliche Flächen. Die Autobahn A3 ist nicht ortsdurchfahrtsfrei erreichbar. Der Bahnhof Erkrath befindet sich direkt am östlichen Gebietsentree. Entlang der Ludenberger Straße verkehrt eine Buslinie.

Erkrath - Steinhof	
Ausweisung nach BauNVO	teilweise GE, GI (eingeschränkt) größtenteils §34 BauGB anzuwenden
Größe (ha)	19,5
Svp-Beschäftigte	1.080
Betriebsstätten	86

Charakterisierung des Unternehmensbesatzes

Am Steinhof sowie an der Ludenberger Straße ist der Besatz hauptsächlich durch kleine Handwerksbetriebe und mittelständische Unternehmen geprägt. Ansässige Branchen des Verarbeitenden Gewerbes sind beispielsweise der Maschinenbau sowie die Kunststoffherstellung. Auch Büronutzungen sind am Standort zu finden. Entlang der Ludenberger Straße hat zudem die dortige Wohnbebauung deutlichen Einfluss auf den Standortcharakter.

Standortbild und Handlungsbedarfe

Die zentrale Lage in Alt-Erkrath und die damit verbundene direkte Anbindung an den Bahnhof stellen für den Standort vorteilhafte Grundvoraussetzungen dar. Jedoch ist nur ein kleiner Teil des Gebiets planungsrechtlich als Gewerbe bzw. eingeschränktes Industriegebiet ausgewiesen. Es bestehen außerdem keine größeren Flächenpotenziale zur Standorterweiterung.

Ein großer Teil der Bausubstanz weist ein in die Jahre gekommenes, aber grundsätzlich gepflegtes Erscheinungsbild auf. Lediglich am westlichen Rand des Steinhof sowie in zweiter Reihe der Ludenberger Straße zeigen sich Leerstände sowie kleinere brachgefallene Flächen. Für einzelne Flächen bestehen derzeit Überlegungen, Angebote für Handwerksbetriebe in Form von Gewerbehöfen zu schaffen.

Standortkartierung



Bedingt durch die topographische Situation südlich der Ludenberger Straße sowie die unmittelbar angrenzende Wohnbebauung am Steinhof stellt sich die verkehrliche Situation des Standorts als problembehaftet dar. Insbesondere Gewerbe und Produktion mit hoher Lieferintensität bzw. Kundenverkehr könnte das Konfliktpotenzial am Standort erhöhen, da ein nicht unerheblicher Teil des Verkehrsraums durch ruhende PKW besetzt wird. Dies erschwert gleichzeitig die Bedingungen für andere Verkehrsteilnehmer, beispielsweise Fahrradfahrer.

Darüber hinaus wird aus gutachterlicher Sicht die größtenteils fehlende planungsrechtliche Sicherung des Standorts als negativer Faktor eingeschätzt. Die vorhandene Gemengelage erschwert eine diesbezügliche Steuerung zusätzlich.

Insgesamt besteht für den Standort ein Handlungsbedarf im öffentlichen Raum, der sich mit wenigen Ausnahmen bisher eher als „gewerblicher Hinterhof“ präsentiert. Insbesondere entlang des Steinhof wird bei ausbleibender Gebietsprofilierung ein zunehmendes Konfliktpotenzial sowie Flächenkonkurrenzen zwischen gewerblichen Nutzern und Wohnstandorten gesehen.

Erscheinungsbild



Brachfläche Ludenberger Straße



Betriebsfläche Steinhof

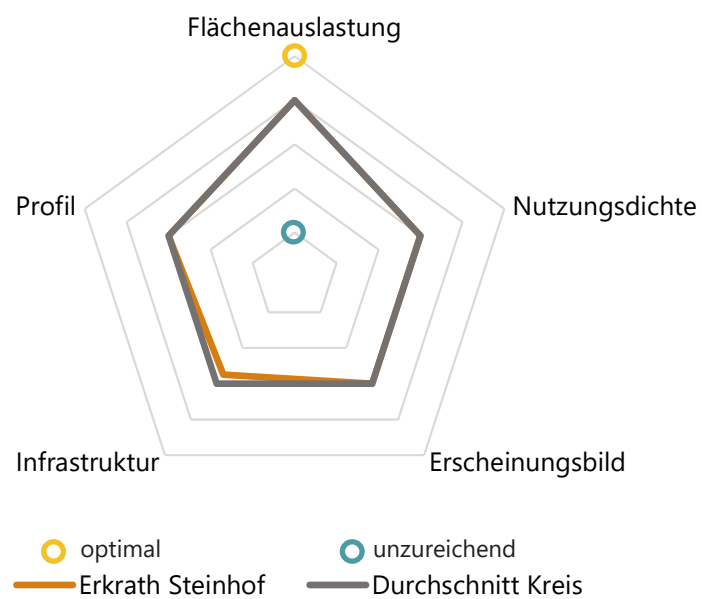


Betriebsfläche Ludenberger Straße



Erscheinungsbild Steinhof

Standortbewertung



Prioritäre Handlungsfelder & Standortvision

Infrastruktur

- problematische Erschließung
- verkehrlicher Missstand

Handlungsleitsätze

**"betriebliche Logistik und
Parkraum neu organisieren"**
**"multimodale Anbindung
stärken"**

1

Erscheinungsbild

- Vernachlässigung im öffentlichen Raum und auf Betriebsflächen

"Freiräume gestalten"
"Betriebsflächen sanieren"

2

Nutzungsichte

- vereinzelte Brachen und Leerstände

"Brachen mobilisieren"
**"strukturellen Leerstand
verhindern"**

3

Standortvision

Die Schwerpunkte für Optimierungspotenziale am Gewerbestandort Erkrath-Steinhof liegen aus heutiger Sicht hauptsächlich im vorhandenen unternehmerischen Besitz sowie punktuell in einer verkehrlichen und städtebaulichen Überarbeitung des Gebiets. Die aufgrund des engen Straßenraums problematische Erschließung sowie die fehlende planungsrechtliche Ausweisung des Standorts stellen dabei die zentralen Problemlagen dar. Eine weitere Profilierung mit liefer- und/oder lärmintensivem Gewerbe sowie stark kundenorientiertem Handwerk ist daher nicht zu empfehlen. Zukünftig könnte eine Neuorganisation der Parkraumbewirtschaftung sowie der betrieblichen Logistik vor Ort zur Konfliktlösung beitragen. Die Stärkung der multimodalen Anbindung am Standort, beispielsweise durch ein betriebliches Mobilitätsmanagement auf Quartiersebene, kann dabei ebenfalls hilfreich sein. Ein aktives Flächen- und Gebietsmanagement unterstützt die örtlichen Unternehmen in Standortfragen und verhindert auf diese Weise strukturell bedingten Leerstand. Die Sanierung von Betriebsflächen zum Ausbau der Klimaresilienz und Aufenthaltsqualität kann außerdem durch Förderprogramme vorangetrieben werden.

2. Unterfeldhaus

Standortlage

Das Gewerbegebiet Erkrath-Unterfeldhaus erstreckt sich auf rund 56 Hektar Fläche im gleichnamigen Stadtteil zwischen Max-Planck-Straße und Heinrich-Hertz-Straße. Entsprechend seiner historischen Entwicklung ist das Gebiet in die umliegende Siedlungsstruktur integriert. Es besteht eine direkte Anbindung an das Autobahnkreuz Hilden (A3/A46). Über den Niermannsweg besteht zudem Anschluss an den ÖPNV. Im Süden schließt sich ein Landschaftsschutzgebiet an.

Erkrath - Unterfeldhaus

Ausweisung nach BauNVO	GE, MI
-------------------------------	--------

Größe (ha)	55,9
-------------------	------

Svp-Beschäftigte	3.394
-------------------------	-------

Betriebsstätten	167
------------------------	-----

Charakterisierung des Unternehmensbesatzes

Das Gewerbegebiet weist einen diversifizierten Branchenbesatz auf. Es sind sowohl Unternehmen aus dem Maschinenbau und der Metallverarbeitung, als auch verschiedene Großhändler, Spediteure, Handwerker, aber auch Büroniederlassungen ansässig. Zusätzlich finden sich im Gebiet auch eine KiTa, ein Fitnessstudio, ein Supermarkt sowie kleinere gastronomische Angebote. Entlang des Lohbruchwegs im südlichen Teilbereich hat sich durch die vorhandene Wohnbebauung eine Gemengelage herausgebildet.

Standortbild und Handlungsbedarfe

In Erkrath-Unterfeldhaus zeigen sich exemplarisch verschiedenste Problemlagen gewachsener Gewerbestandorte. Die Bausubstanz zeigt vielerorts erhebliche Abnutzungserscheinungen, vereinzelt haben Nachnutzungen negative Auswirkungen für das Umfeld. Hinsichtlich der Leerstände im östlichen Teil der Heinrich-Hertz-Straße wird die Marktgängigkeit der betroffenen Bestandsimmobilien als gering eingeschätzt. Unbebaute Erweiterungsflächen stehen im Gebiet nicht zur Verfügung.

Im südlichen Teilbereich wirkt sich vor allem die vorhandene Gemengelage zwischen Wohnen und Gewerbe restriktiv auf das Umfeld aus. Auch entlang der stark befahrenen Max-Planck-Straße zeigt sich struktureller Leerstand im Bürosegment, der Standort verfügt über wenig straßenbegleitendes Grün. Es besteht darüber hinaus ein deutlicher Mangel an Parkraum.

Standortkartierung



Insgesamt besteht für das Gewerbegebiet erheblicher Handlungsbedarf im Erscheinungsbild des öffentlichen Raums, der Fahrradinfrastruktur sowie der ÖPNV-Anbindung. Eine verstärkte Gebietsprofilierung kann zum Abbau des strukturellen Leerstands beitragen. Hingegen besteht bei ausbleibender Intervention seitens der Planung das Risiko einer fortschreitenden Standortabwertung.

Erscheinungsbild



Leerstand Möbelhaus



Brachfläche Max-Planck-Straße

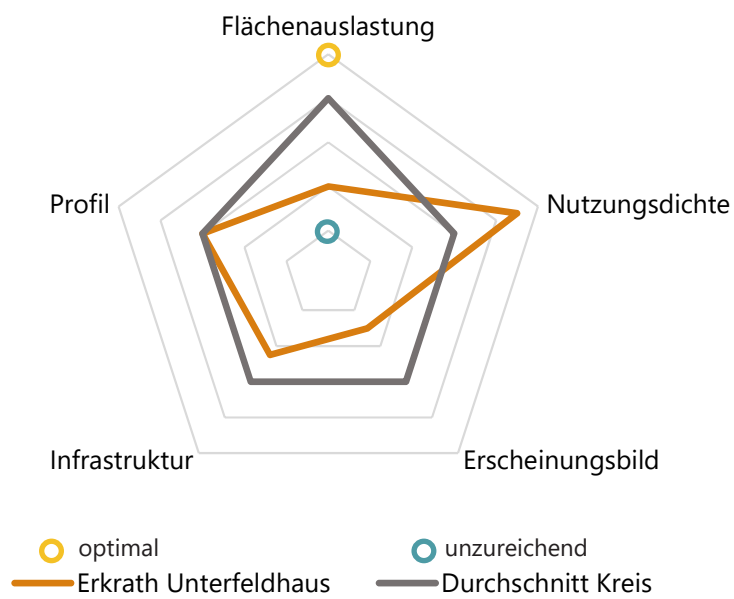


Bürogebäude



Erscheinungsbild Straßenraum

Standortbewertung



Prioritäre Handlungsfelder & Standortvision

Erscheinungsbild

- Mängel im öffentlichen Raum und Städtebau, geringe Aufenthaltsqualität
- vernachlässigte Betriebsflächen mit abgenutzten Bestandsimmobilien

Handlungsleitsätze

"grau zu grün"
"Freiräume gestalten"
"Aufenthaltsqualität schaffen"

Flächenauslastung

- einzelne Brache mit komplexem Flächenzugriff
- größere Leerstände, teils strukturell bedingt

"aktives Flächenmanagement"
"Nachnutzungen koordinieren"
"strukturellen Leerstand abbauen"

Infrastruktur

- Fahrrad- und Fußwegeinfrastruktur eher nachgeordnet
- ÖPNV-Anbindung mit hohem Handlungsbedarf

"vulnerabel zu resilient"
"monomodal zu multimodal"
"Mobilität als Dienstleistung"

Standortvision

Das Gewerbegebiet Erkrath-Unterfeldhaus kann sich zukünftig als attraktiver Betriebsstandort für verschiedene Branchen etablieren. Entscheidend ist hierfür sowohl die Implementierung einer standortgebundenen Planungsstrategie unter Anwendung verschiedener Instrumente des BauGB, als auch die Umsetzung kooperativ-informeller Formate im Sinne eines Standortmanagements. Zur Verbesserung der Flächenauslastung müssen Nachnutzungen immobilienwirtschaftlich koordiniert werden, um weiteren strukturellen Leerstand zu verhindern und bestehenden abzubauen. Die Infrastrukturen zur Ver- und Entsorgung vor Ort werden durch bauliche Maßnahmen klimaresilient umgerüstet und dabei durch Fördermaßnahmen zur Sanierung der Betriebsflächen unterstützt. Der ÖPNV-Anschluss des Standorts wird massiv erweitert und durch innovative, neue Mobilitätsangebote ergänzt (Sharing-Anbieter, Lade- und Abstellmöglichkeiten für Pedelecs etc.). Schließlich kann auch eine freiraumplanerische Gestaltung des Gebiets dazu beitragen, die Aufenthaltsqualität durch eine verstärkte „Bespielung“ zu verbessern und somit die Attraktivität des gesamten Standortes zu erhöhen.

STADT HAAN



CHARAKTERISIERUNG | HANDLUNGSBEDARFE | STANDORTVISION

1. Haan-Ost

Standortlage

Das Industrie- und Gewerbegebiet Haan-Ost befindet sich am östlichen Rand des Gemeindegebiets, südlich der A46. Als Hauptzubringer fungiert die östlich und südlich verlaufende Landstraße, die Bergische und Rheinische Straße dienen als weitere Erschließungen. Die unmittelbare Umgebung ist sowohl durch Wohnbebauung, als auch landwirtschaftliche Nutzungen geprägt. Das Gebiet verfügt über eine ortsdurchfahrtsfreie Autobahnzufahrt. Eine Buslinie verkehrt entlang der Rheinischen Straße.

Haan - Ost	
Ausweisung nach BauNVO	GI, GE
Größe (ha)	40,0
Svp-Beschäftigte	2.034
Betriebsstätten	86

Charakterisierung des Unternehmensbesatzes

Am Standort sind verschiedenste Branchen und Wirtschaftszweige ansässig. Hierzu zählen Betriebe des Verarbeitenden Gewerbes, etwa aus den Bereichen Metallverarbeitung und Maschinenbau, ebenso wie Betriebe aus dem Großhandel, dem Kfz-Gewerbe oder kleinere Logistikunternehmen. Als städtebaulich besonders dominant kann die Fabrik eines Herstellers von Abfallbehältern bezeichnet werden. Am südlichen Rand des Gebietes wurde ein größeres Möbel-Einrichtungszentrum errichtet. Am östlichen Entree finden sich verschiedene Fastfood-Restaurants und Kfz-Dienstleister.

Standortbild und Handlungsbedarfe

Als gewachsener Industrie- und Gewerbebestandort weist das Gebiet hinsichtlich seiner Bebauung und Bausubstanz ein heterogenes Erscheinungsbild auf. Hinsichtlich des Zustands des öffentlichen Raums kann beispielsweise die oft vorhandene, straßenbegleitende Begrünung als positiver Faktor erfasst werden. Handlungsbedarfe bestehen hingegen vor allem am östlichen Entree, wo das Erscheinungsbild zeitweise durch Vermüllung belastet wird.

Aktuell bestehen am Standort keine Erweiterungsmöglichkeiten. Nach Auskunft der örtlichen Wirtschaftsförderung gestaltet sich die Eigentümeransprache hinsichtlich der privaten Flächen als kompliziert. Zudem wirkt sich die südlich und westlich angrenzende Wohnbebauung hinsichtlich einer möglichen Standorterweiterung restriktiv aus.

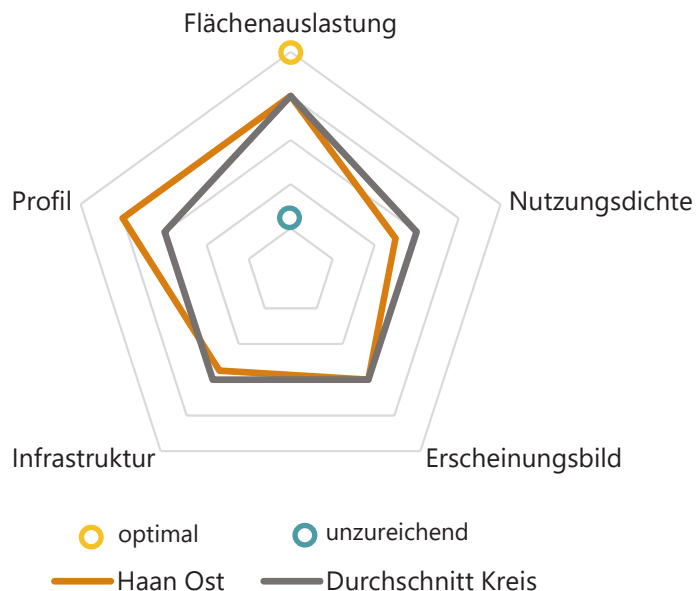
Standortkartierung



Die Verkehrssituation im Industrie- und Gewerbegebiet wird grundsätzlich als belastet eingeschätzt. Insbesondere entlang der Bergischen sowie der Rheinischen Straße, zeigt sich ein Mangel an Parkraum mit daraus resultierenden Problemlagen.

Hinsichtlich der Fahrradinfrastruktur am Standort wurden ebenfalls Handlungsbedarfe identifiziert. Diese reichen von einem Ausbau und der Optimierung der Wegeinfrastruktur bis hin zur Schaffung von Fahrradabstell- und -parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum.

Standortbewertung



Prioritäre Handlungsfelder & Standortvision

Nutzungsichte

- brachliegende Fläche zum Zeitpunkt der Besichtigung
- Branchenstruktur, Erweiterungsfläche (betrieblich)

Handlungsleitsätze

"kooperative Flächennutzung"
"Brache mobilisieren"

1

Infrastruktur

- Optimierungspotenziale hinsichtlich der multimodalen Anbindung sowie alternativer Mobilitätsformen
- verkehrliche Missstände, Parkraumproblematik

"monomodal zu multimodal"
"Mobilität als Dienstleistung"
"Parkraumproblematik adressieren"

2

Erscheinungsbild

- Mängel im öffentlichen Raum am östlichen Gebietsentree

"Standortmanagement und -image stärken"

3

Standortvision

Der Industrie- und Gewerbepark Haan-Ost stellt sich bereits heute insgesamt als attraktiver Betriebsstandort mit einer heterogenen Branchenstruktur und guter verkehrlicher Anbindung dar. Es existieren kaum gravierende Problemlagen. Die Handlungsschwerpunkte liegen bei diesem Standort zukünftig daher hauptsächlich auf der Optimierung bestehender Abläufe und Strukturen. Die unmittelbare Nähe zur Autobahn sowie die Betriebsabläufe des ansässigen Verarbeitenden Gewerbes ziehen eine hohe Verkehrsdichte mit Schwerlastverkehr nach sich. Ein Standortmanagement kann hier gemeinsam mit den betroffenen Betrieben Lösungen erarbeiten, etwa die Ausweisung einer LKW-Vorstauffläche. Zur Branchenmobilisierung sind von der Eigentümeransprache durch die Wirtschaftsförderung bis hin zur Ausübung planerischer Ordnungs- und Baumaßnahmen oder einem Grundstückserwerb durch die Kommune verschiedene Lösungsansätze denkbar. Ein betriebliches Mobilitätsmanagement auf Quartiersebene kann außerdem zukünftig dazu beitragen, die multimodale Anbindung des Arbeitsstandortes Haan-Ost zu verbessern.

2. Düsseldorf

Standortlage

Das Gewerbe- und Industriegebiet Düsseldorf liegt im nördlichen Stadtteil Haan-Gruiten. Der Standort ist in die Siedlungsstruktur des Ortsteils integriert und hauptsächlich von Wohnbebauung umgeben. Im Westen grenzen landwirtschaftliche Flächen an. Thunbuschstraße und Düsseldorfer Straße fungieren als Hauptzubringer, die Leichtmetallstraße erschließt als Stichstraße weitere Grundstücke. Das Gebiet ist durch einige Bushaltestellen an den ÖPNV angebunden, zudem ist die S-Bahn-Station Haan-Gruiten fußläufig erreichbar.

Haan - Düsseldorf

Ausweisung nach BauNVO	GE, GI
-------------------------------	--------

Größe (ha)	12,4
-------------------	------

Svp-Beschäftigte	351
-------------------------	-----

Betriebsstätten	37
------------------------	----

Charakterisierung des Unternehmensbesatzes

Das Industrie- und Gewerbegebiet ist in seinem Unternehmens- und Branchenbesatz hauptsächlich durch Niederlassungen des Maschinen- und Anlagenbaus sowie des Verlagswesens geprägt. Des Weiteren ist hier auch ein Softwareentwickler ansässig. Am südlichen Entree befindet sich ein Fitnessstudio sowie ein Discounter.

Standortbild und Handlungsbedarfe

Der Standort verfügt nicht über Erweiterungsflächen, weist jedoch einige flächenextensive Nutzungen sowie größere Leerstände auf. Besonders herauszuheben ist hierbei das leerstehende Firmengelände an der Leichtmetallstraße (ca. 11.000 qm) sowie das ungenutzte Bürogebäude an der Kreuzung Düsseldorfer Straße/Thunbuschstraße.

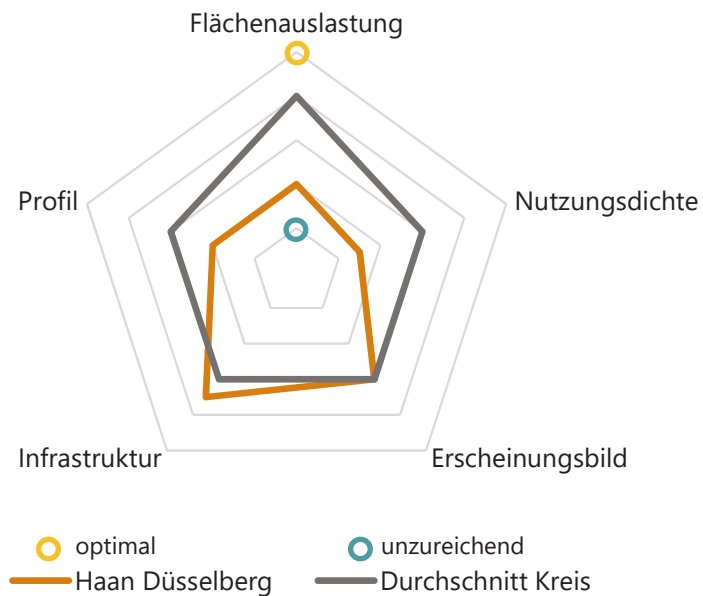
Eine besondere Stärke des Gebietes ist die hohe Anbindungsqualität an den ÖPNV, die sich durch die unmittelbare Nähe zur S-Bahn-Station Haan-Gruiten ergibt. Gleichzeitig bedingt diese integrierte Lage eine direkte Nachbarschaft zur angrenzenden Wohnbebauung, die für den Standort als restriktiv wahrgenommen wird.

Insgesamt besteht ein erhöhter Bedarf zur Integration alternativer Mobilitätsformen und zur Optimierung des Erscheinungsbilds im öffentlichen Raum.

Standortkartierung



Standortbewertung



Prioritäre Handlungsfelder & Standortvision

Nutzungsichte

- mehrere flächenextensive Nutzungen bei relativ geringer Standortgröße

Handlungsleitsätze

"extensiv zu intensiv"
"kooperative Flächennutzung"

1

Profil

- wenige ansässige Betriebe
- trotz GE-/GI-Ausweisungen ist von Restriktionen durch benachbarte Wohnbebauung auszugehen

"endogenen Besitz pflegen"
"Standortleitbild erarbeiten"

2

Flächenauslastung

- größere Leerstände zum Zeitpunkt der Besichtigung

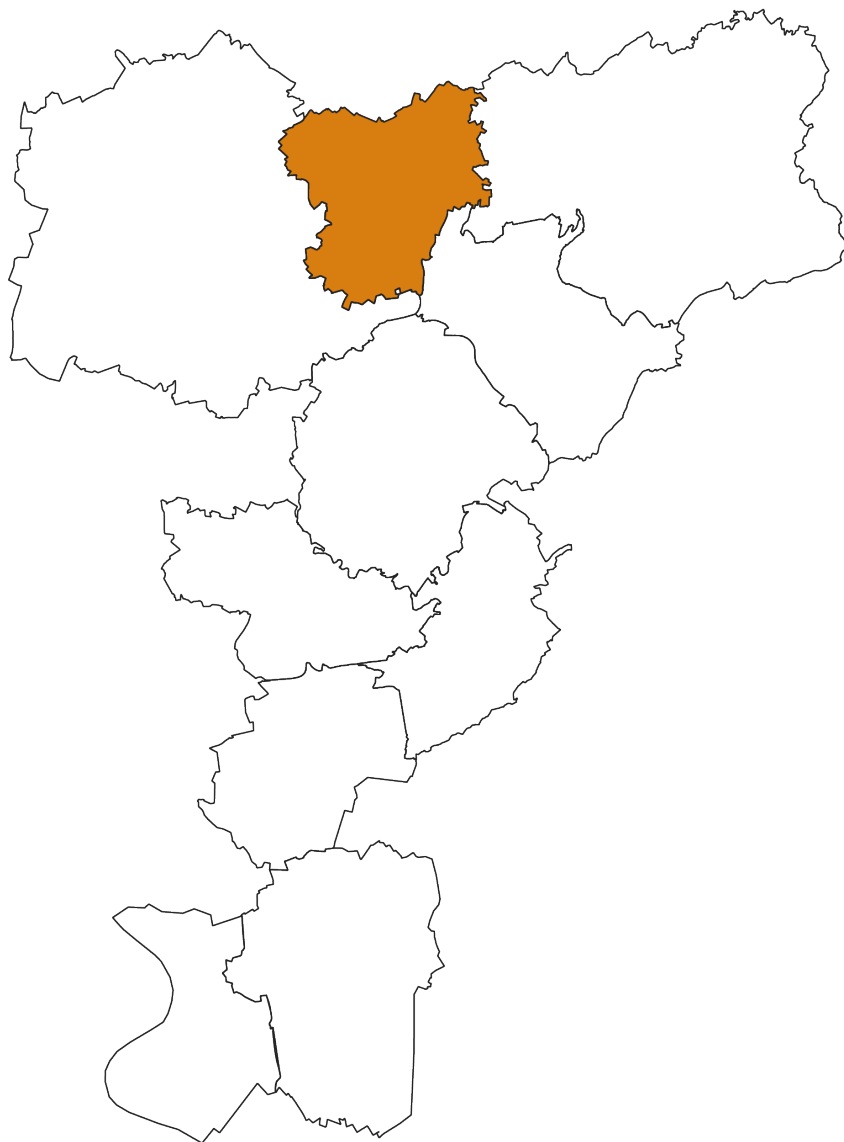
"Standortentwicklung innen vor außen"
"bedarfsgesteuerte Entwicklung"

3

Standortvision

Das Industrie- und Gewerbegebiet Haan-Düsseldorf bietet heute durch seine gute Anbindung an den SPNV und die planungsrechtliche Ausweisung als GI-/GE-Standort attraktive Grundvoraussetzungen als Betriebsstandort. Die kleinteilige Flächenstruktur sowie die angrenzende Wohnbebauung verhindert jedoch die Ansiedlung und Standorterweiterung durch lärm- und logistikintensives Gewerbe und Industrie. Der Standort wird daher in Zukunft als kleinteiliges Gewerbegebiet für stadtverträgliche Produktion und Handwerksbetriebe weiterentwickelt. Hierzu wird ein entsprechendes Standortleitbild in Zusammenarbeit mit den örtlichen Betrieben erarbeitet. Die vorhandenen Nutzungsstrukturen können durch kooperative Flächennutzungen optimiert und intensiviert werden. Grundsätzlich empfiehlt sich eine Standortentwicklung, die eine Verdichtung nach innen einer Erweiterung nach außen vorzieht und somit den zusätzlichen Flächenverbrauch minimiert.

STADT HEILIGENHAUS



CHARAKTERISIERUNG | HANDLUNGSBEDARFE | STANDORTVISION

1. Weilenburgstraße

Standortlage

Der Gewerbestandort Weilenburgstraße umfasst ein circa 26 Hektar großes Gebiet westlich des Heiligenhauser Zentrums, das sich zwischen der Höselers Straße im Süden und der Grubenstraße im Norden erstreckt. Der Standort ist städtebaulich voll in die Siedlungsstruktur integriert und weist ein dementsprechend heterogenes Umfeld auf. Eine Autobahnzufahrt ist nicht orts-durchfahrtsfrei erreichbar. Entlang der Grubenstraße sowie der Talburgstraße verkehrt eine Buslinie. Nördlich des Gebiets verläuft der PanoramaRadweg auf der ehemaligen Niederbergbahntrasse.

Heiligenhaus - Weilenburgstraße

Ausweisung nach BauNVO	nicht vorhanden B-Plan aktuell in Aufstellung (Veränderungssperre)
Größe (ha)	25,8
Svp-Beschäftigte	1.207
Betriebsstätten	39

Charakterisierung des Unternehmensbesatzes

Rund um die Weilenburgstraße zeigt sich ein diversifizierter Branchenbesatz. Mittelständische Automobilzulieferer sowie metallverarbeitende/-handelnde Betriebe und Kunststoff-Hersteller prägen wesentlich das Gesamtbild. Es sind aber auch Unternehmen der Baubranche, Handwerksbetriebe und Kfz-bezogene Dienstleister ansässig.

Standortbild und Handlungsbedarfe

Die Bausubstanz des Gewerbestandorts zeigt die für einen historisch gewachsenen Besatz üblichen Abnutzungs- und Verschleißerscheinungen. Einzelne, hauptsächlich durch Unternehmen der Baubranche genutzte Flächen, weisen extensive Nutzungen auf. Zum Zeitpunkt der Standortbegehung lagen zwei größere Leerstände vor. Als städtebaulich besonders markant und gebietsprägend wurde der Leerstand einer Eisengießerei an der Grubenstraße identifiziert.

Unbebaute potenzielle Erweiterungsflächen liegen an der Weilenburgstraße nur in sehr begrenztem Umfang vor und erweisen sich vor allem aufgrund der anspruchsvollen Topographie als problematisch. Nördlich des Standorts besteht perspektivisch die Möglichkeit einer Neubebauung des leerstehenden THW-Geländes, das sich aktuell noch im Besitz der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben befindet.

Standortkartierung



Für den Standort lag zum Zeitpunkt der Begehung keine planungsrechtliche Sicherung für gewerbliche Nutzungen vor. Dieser Umstand äußert sich in einer relativ starken Durchsetzung des Gebiets mit Wohnnutzungen. Es besteht jedoch eine Veränderungssperre, die weitere Umnutzungsprozesse bis zum Inkrafttreten des in der Aufstellung befindlichen B-Plans verhindern soll.

Das Gewerbegebiet weist einen verbauten städtebaulichen Charakter auf. Wenig vorhandenes straßenbegleitendes Grün, die anspruchsvolle Topographie sowie örtliche Gemengelage verstärken diesen Eindruck.

Insgesamt handelt es sich um einen intakten Unternehmensstandort, der jedoch bei weiterer Zunahme des nicht-gewerblichen Nutzungsanteils ein erhöhtes Konfliktpotenzial und damit eine sinkende Attraktivität für Betriebe aufweisen könnte. Dies gilt insbesondere für produzierende Unternehmen, die aufgrund betriebsinterner Prozesse sowie vor- und nachgelagerter Lieferketten auf ein lärmtolerantes Umfeld angewiesen sind.

Erscheinungsbild



Wohnnutzungen Weilenburgstraße



Betriebsfläche Weilenburgstraße

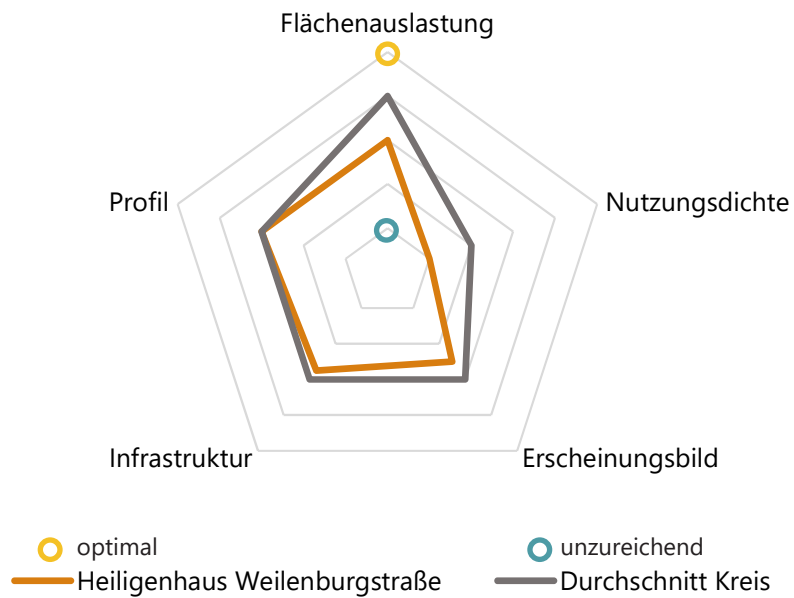


Leerstand Grubenstraße



Leerstand Schopshofer Weg

Standortbewertung



Prioritäre Handlungsfelder & Standortvision

Nutzungsichte

- vereinzelte flächenextensive Nutzungen
- Gemengelage vergrößert das Konfliktpotenzial

Handungsleitsätze

"extensiv zu intensiv"
"kooperative Flächennutzung"

1

Flächenauslastung

- vereinzelte, größere Leerstände zum Zeitpunkt der Besichtigung
- Erweiterung des Standortes nur bedingt möglich

"Standortentwicklung innen vor außen"
"Nachnutzungen koordinieren"

2

Erscheinungsbild

- kleinere Mängel im öffentlichen Raum
- Optimierungspotenziale auf Betriebsflächen

"grau zu grün"
"Freiräume gestalten"

3

Standortvision

Der Gewerbestandort rund um die Weilenburgstraße profiliert sich zukünftig als zentrumsnaher, klimaresilienter Wirtschaftsstandort mit einem diversifizierten Branchenbesatz. Eine fortlaufende Durchsetzung des Gebiets mit Wohnnutzungen wird durch die Aufstellung eines geeigneten Bebauungsplans verhindert. Dieser Bebauungsplan enthält für neue Vorhaben Richtlinien hinsichtlich einer klimaresilienten Grundstücks- und Immobiliengestaltung (Dachbegrünung, Anteil entsiegelte Flächen, Regenwassermanagement). Eigentümer im Bestand werden hinsichtlich dieser Thematiken durch ein lokal aktives Standortmanagement sensibilisiert und durch Förderprogramme zur Umsetzung motiviert. Auch im öffentlichen Raum wird die Aufenthaltsqualität sowie die Stabilität der Infrastrukturen durch Sanierungsmaßnahmen gesteigert. Zur Intensivierung der Nutzungsichte können kooperative Modelle zwischen einzelnen Betrieben angestrebt werden, auch hierfür kann ein Standortmanagement in vermittelnder und bestärkender Rolle tätig werden. Die Nachnutzung größerer Leerstände birgt ein zusätzliches Potenzial für impulsgebende Maßnahmen, die eine Transformation des Gewerbestandorts einleiten können.

2. Nordring/Parkstraße

Standortlage

Das Gewerbegebiet Nordring/Parkstraße erstreckt sich auf circa 17 Hektar entlang der Westfalenstraße und des Nordrings, nordöstlich des Heiligenhäuser Stadtzentrums. Entsprechend seiner historisch gewachsenen Struktur ist der Standort voll in das städtische Umfeld integriert. Das Gebiet ist partiell mit Wohnnutzungen durchsetzt, auch angrenzend finden sich hauptsächlich Wohngebiete. Es besteht kein ortsdurchfahrtsfreier Anschluss an die Autobahn. Entlang des Nordrings und der Westfalenstraße verkehrt eine Buslinie. Der PanoramaRadweg niederbergbahn verläuft zentral durch das Gebiet.

Heiligenhaus - Nordring/Parkstraße

Ausweisung nach BauNVO	GE
Größe (ha)	17,4
Svp-Beschäftigte	1.122
Betriebsstätten	37

Charakterisierung des Unternehmensbesatzes

Der Unternehmensbesatz am Standort ist durch einzelne, größere Mittelständler sowie kleinere Betriebe geprägt. Vertreten sind unter anderem die Branchen der Metallverarbeitung, Logistik, Heizungsanlagenbau sowie Verschlusstechnik. Darüber hinaus sind auch Betriebe des Einzel- und Großhandels sowie der Baubranche ansässig.

Standortbild und Handlungsbedarfe

Die Struktur des Bestandsgebietes zwischen Westfalenstraße und Nordring weist größtenteils ein gepflegtes, wenngleich ein punktuell in die Jahre gekommenes Erscheinungsbild auf. Größere Leerstände oder Brachen lagen zum Zeitpunkt der Besichtigung nicht vor. Flächenextensive Nutzungen wurden im zentralen Bereich des Nordrings festgestellt. Aus Sicht der örtlichen Planung bestehen derzeit kaum Möglichkeiten zur Erweiterung des Standortes.

Für den Standort bestehen rechtskräftige Bebauungspläne, die größtenteils eine GE-Ausweisung beinhalten. Einige größere Immobilien sind durch Nachnutzungen zweiter, bzw. dritter Ordnung besetzt.

Insgesamt vermittelt das Gewerbegebiet zwischen Nordring und Westfalenstraße einen sehr heterogenen Standorteindruck. Entlang der Westfalenstraße präsentieren sich die ansässigen Unternehmen mit einem vergleichsweise modernen Erscheinungsbild, der Straßenraum ist ansprechend gestaltet und für alle Verkehrsteilnehmer konfliktfrei nutzbar. Im Gegensatz weist der Be-

Standortkartierung



reich rund um den Nordring teilweise einen höheren Sanierungsbedarf auf, die Marktgängigkeit einiger Immobilien könnte sich zukünftig als problematisch erweisen. Zudem bestehen in einigen Bereichen bereits heute aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft zu Wohnnutzungen Konflikte mit Anwohnern. Größere, strukturelle Problemlagen wurden am Standort jedoch nicht identifiziert.

Erscheinungsbild



betriebl. Erweiterungsfläche Hauptstraße



Gestaltung Westfalenstraße

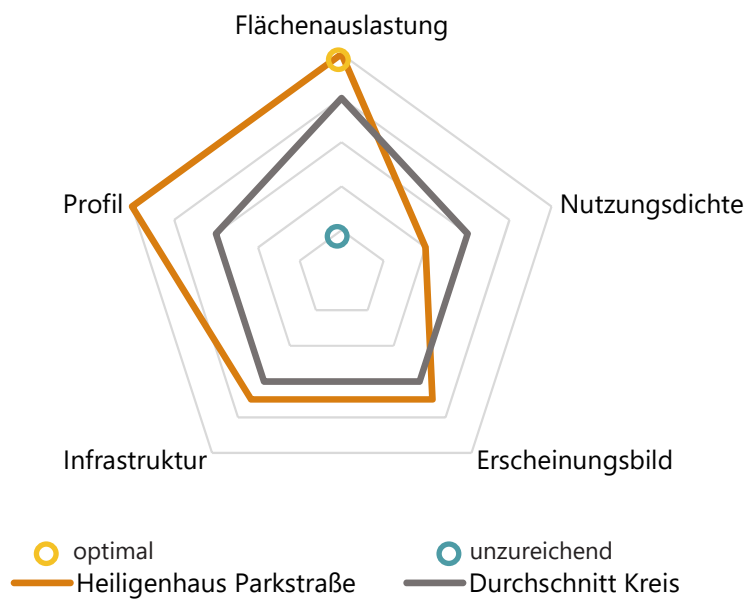


Garagen Stichstraße Nordring



Bausubstanz Ziegelstraße

Standortbewertung



Prioritäre Handlungsfelder & Standortvision

Nutzungsichte

- vereinzelte flächenextensive Nutzungen

Handlungsleitsätze

"extensiv zu intensiv"

1

Erscheinungsbild

- einige Bestandsimmobilien mit hohem Sanierungsstau
- Optimierungspotenziale im öffentlichen Raum

"grau zu grün"

"Freiräume gestalten"

"vulnerabel zu resilient"

2

Infrastruktur

- Straßenzüge mit Sanierungsbedarf, vereinzelt problematische Erschließung
- Stellplatzmangel
- unterdurchschnittliche Nahversorgung

"Grundstückerschließung optimieren"

"monomodal zu multimodal"

"Nahversorgung am Arbeitsplatz"

3

Standortvision

Bereits heute präsentiert sich das Heiligenhauser Gewerbegebiet zwischen Nordring und Parkstraße als Betriebsstandort mit überdurchschnittlichem Erscheinungsbild und starkem Profil. Zur Optimierung des Standorts kann zukünftig punktuell eine intensivere Grundstücksnutzung angestrebt werden, um die zur Verfügung stehende Fläche möglichst effizient zu nutzen. Die teils problematischen Erschließungssituationen können durch eine verkehrsplannerische Überarbeitung oder die Neuorganisation der örtlichen Logistik adressiert werden. Der Bestand wird durch Maßnahmen der öffentlichen Hand und Förderprogramme für private Flächen an die Herausforderungen der modernen Arbeitswelt sowie des Klimawandels angepasst. Hier sind sowohl die Ausstattung der technischen Infrastrukturen (Ver- und Entsorgung, Kommunikation) als auch die Steigerung der Aufenthaltsqualität (Grünflächen, Soziale Infrastrukturen) zu nennen.

STADT HILDEN



CHARAKTERISIERUNG | HANDLUNGSBEDARFE | STANDORTVISION

1. Im Hock

Standortlage

Das Gewerbegebiet Hilden-Im Hock befindet sich zwischen Bahntrasse, Hülsenstraße und Benrather Wald an der Stadtgrenze zu Düsseldorf. In unmittelbarer Nachbarschaft befinden sich einige kleinteilige Wohngebiete. Die Hülsenstraße bietet sowohl eine Verbindung zum Ring Richtung Autobahnkreuz Hilden (A3/A46), als auch zur A59, Auffahrt D-Benrath. Des Weiteren verkehrt entlang der Hülsenstraße eine Buslinie.

Hilden - Im Hock

Ausweisung nach BauNVO	GE
Größe (ha)	16,0
Svp-Beschäftigte	*
Betriebsstätten	*

*Datenbasis unvollständig

Charakterisierung des Unternehmensbesatzes

Beim Standort Hilden-Im Hock handelt es sich um ein Bestandsgebiet mit einer überschaubaren Zahl an Betriebsstätten. Unter anderem ist hier ein Unternehmen aus dem Speditions- und Logistikgewerbe tätig, welches große Flächen in Beschlag nimmt. Am Standort finden sich auch Wohnnutzungen, die sich entlang der Straße Im Hock erstrecken. Im südwestlichen Gebietsteil sind vereinzelt Büronutzungen ansässig.

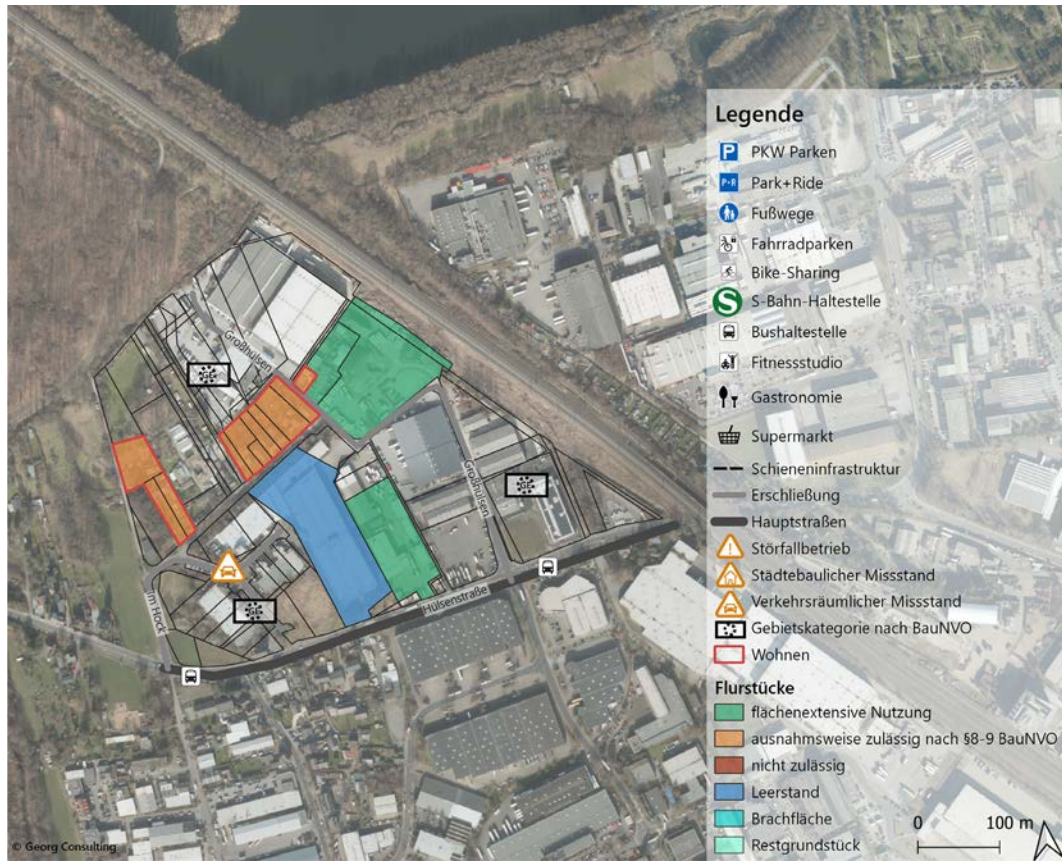
Standortbild und Handlungsbedarfe

Zum Zeitpunkt der Standortbesichtigung bestand an der Straße Im Hock ein größerer Leerstand von circa zwei Hektar. An der Hülsenstraße sowie an der Straße Großhülsen befinden sich augenscheinlich flächenextensive Nutzungen. Generell wird im Gebiet offensichtlich eine nicht unerhebliche Fläche durch die Betriebe als Abstellflächen für LKWs genutzt.

Die Bausubstanz im östlichen Teilbereich entlang des Bahndamms weist relativ starke Abnutzungserscheinungen auf. Auch für den öffentlichen Raum wurde in diesem Bereich ein erhöhter Handlungsbedarf identifiziert, das Gebietsentree wirkt wenig attraktiv, es ist kaum straßenbegleitendes Grün vorhanden. Im westlichen Teilbereich besteht aufgrund der unvorteilhaften Erschließungssituation ein verkehrlicher Missstand, insbesondere LKWs haben hier wenig Parkmöglichkeiten und verursachen Rückstaus entlang der Straße Im Hock.

Im nördlichen Bereich des Gebiets liegen aktuell Altlasten der Klasse zwei vor, die bei der derzeitigen Flächennutzung keine Gefahr für den laufenden

Standortkartierung



Betrieb darstellen. Eine Altlastenfläche im südlichen Teilbereich wird der Klasse 8 zugeordnet (saniert, mit Überwachung).

Eine Nutzungsbeschränkung ist durch die im westlichen Teilbereich verlaufende Starkstromtrasse gegeben, die größere Gewerbe- oder Wohnansiedlungen verhindert. Dies beschränkt auch eine weitere Vergrößerung des Standorts durch Neuinanspruchnahme von Flächen. Gleichzeitig stellt die Trasse eine Barriere für eine dichtere Wohnbebauung in direkter Nachbarschaft dar.

Grundsätzlich könnte die Gebietsanbindung an den ÖPNV sowie die Erschließung durch alternative Mobilitätsformen verbessert werden, um die Attraktivität des Arbeitsstandortes weiter zu erhöhen. Bisher bestehen am Standort beispielsweise weder Sharing-Stationen von Mobilitätsdienstleistern, noch nennenswerte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Raum.

Erscheinungsbild



Gebietsentree Im Hock



Verkehrlicher Missstand

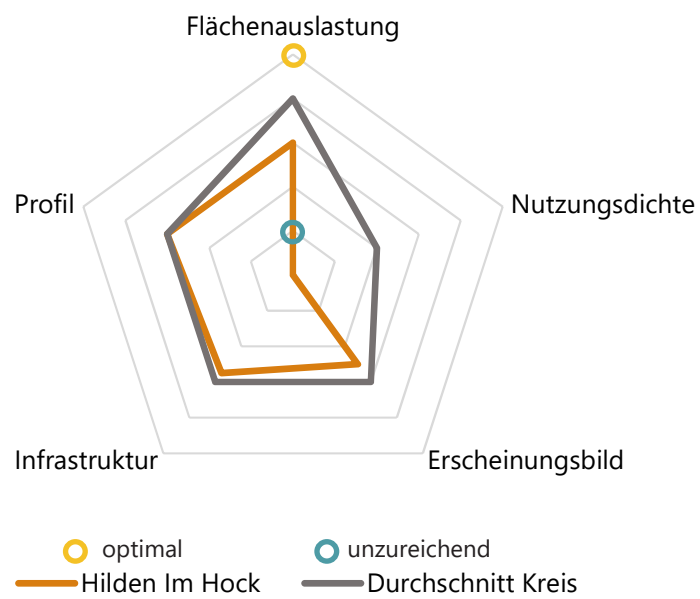


Starkstromtrasse



Büroflächen Im Hock

Standortbewertung



Prioritäre Handlungsfelder & Standortvision

Nutzungsichte

- wenige Betriebsstätten mit stark flächenextensiver Nutzung
- branchenbedingt geringe Beschäftigtendichte

Handlungsleitsätze

"extensiv zu intensiv"
"kooperative Flächennutzung"

1

Erscheinungsbild

- öffentlicher Raum teilweise vernachlässigt
- Betriebsflächen zum Teil abgenutzt

"grau zu grün"
"Gewerbequartier mit Aufenthaltsqualität"

2

Infrastruktur

- Fahrrad- und Fußwegenetz mit Handlungsbedarf
- alternative Mobilität mit Optimierungspotenzial
- hoher Flächenversiegelungsgrad

"vulnerabel zu resilient"
"Mobilität als Dienstleistung"
"betriebsgebundene Logistik neu organisieren"

3

Standortvision

Das Gewerbegebiet Hilden-Im Hock profiliert sich zukünftig als Standort für nachhaltige und effizient organisierte Logistik. Lokale Betriebe verringern ihren extensiven Flächenbedarf durch die gemeinsame Nutzung von Abstell- oder Rangierflächen. Zur Behebung von Rückstauproblematiken könnte die Realisierung kleinerer Vorstaupläche für LKWs geprüft werden. Auch kleinteilige Logistiklösungen werden in diesem Zusammenhang quartiersintern integriert. Die Steigerung der Aufenthaltsqualität und Klimaresilienz trägt dabei zusätzlich zur nachhaltigen Fortentwicklung des Standorts bei.

2. Südwest

Standortlage

Der Industrie- und Gewerbestandort Hilden-Südwest erstreckt sich auf rund 40 Hektar im Hildener Stadtteil Hülsen. Wesentliche Standortbegrenzungen sind die nördlich verlaufende Düsseldorfer Straße, der südlich verlaufende Itterbach sowie die östlich gelegene Bahntrasse. Das Umfeld ist hauptsächlich durch angrenzende Gewerbenutzungen geprägt. Im Süden befindet sich eine Kleingartensiedlung. Anbindung an den ÖPNV besteht über die Düsseldorfer Straße, zudem ist der Hildener Bahnhof fußläufig erreichbar.

Hilden - Südwest	
Ausweisung nach BauNVO	GI, GE
Größe (ha)	40,6
Svp-Beschäftigte	1.200
Betriebsstätten	150

Charakterisierung des Unternehmensbesatzes

Der Standort weist größtenteils einen industrietypischen Besatz mit Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes, des Großhandels sowie der Logistikbranche auf. Im nördlichen und östlichen Bereich finden sich aber auch kleinteiligere Nutzungen des Kfz-Gewerbes sowie des Handwerks. Wohnnutzungen sind vereinzelt anzutreffen, hauptsächlich betriebsgebunden. In der Nachbarschaft des Standortes sind zudem zwei Störfallbetriebe ansässig.

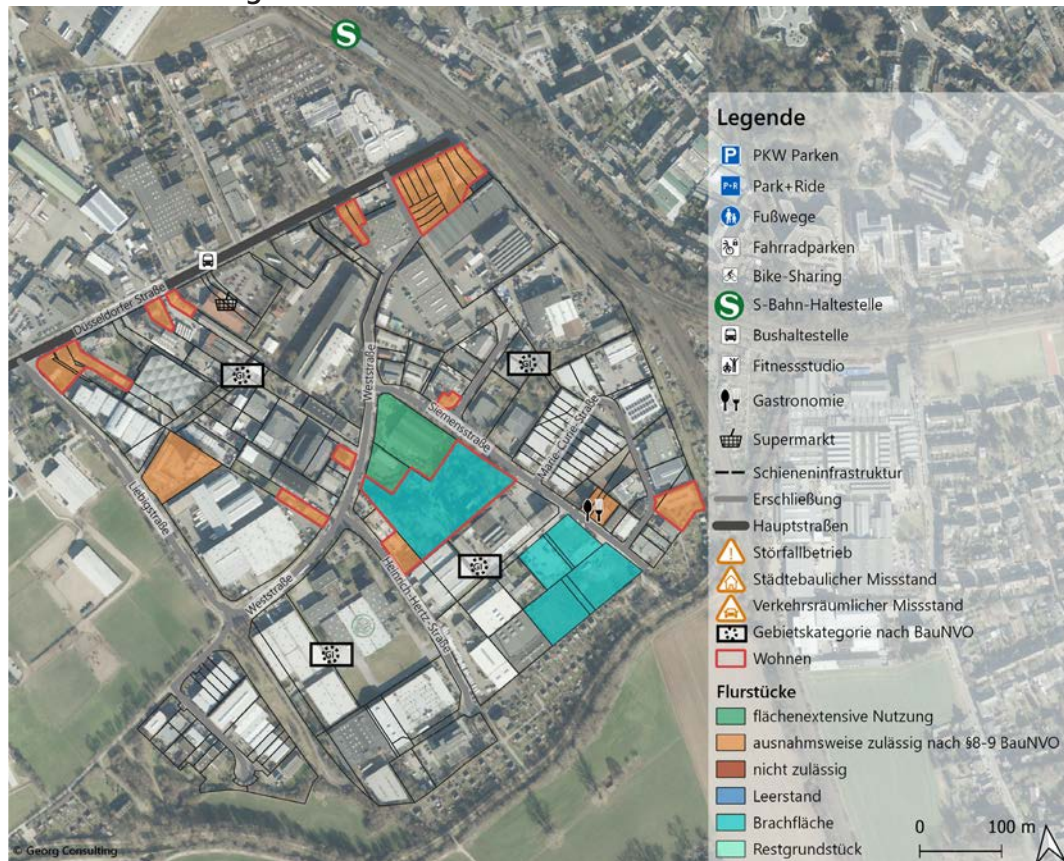
Standortbild und Handlungsbedarfe

Insgesamt weist die Bausubstanz am Standort ein gepflegtes, wenn auch teilweise in die Jahre gekommenes Erscheinungsbild auf. Der öffentliche Raum wirkt größtenteils gepflegt und verfügt über einen relativ hohen Baumbestand sowie Grünflächenbewuchs.

Zum Zeitpunkt der Standortbesichtigung lagen im südlichen Teilbereich entlang der Siemensstraße Brachflächen mit insgesamt ca. 3 ha Gesamtfläche vor. Es bestehen für einzelne Grundstücke entweder Verdachtsmomente für Altlasten oder aber dauerhafte Beschränkungen aufgrund vorhandener Altlasten.

Hinsichtlich der Mobilität am Standort wird die teilweise vorgenommene Trennung zwischen Straßenraum und Fahrrad- sowie Fußwegen als positiv bewertet. In den entsprechenden Gebietsabschnitten reduziert sich dadurch deutlich das Konflikt- und Unfallpotenzial zwischen Fußgängern, Fahrradfahrern und Schwerlastverkehr. Dennoch besteht in dieser Hinsicht weiteres Optimierungspotenzial, was beispielsweise Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum oder die Integration von Sharing-Angebot in die Standortmobilität angeht.

Standortkartierung



Erscheinungsbild



öffentlicher Raum mit teilweise
abgenutzter Infrastruktur



flächenextensives Betriebsgrundstück

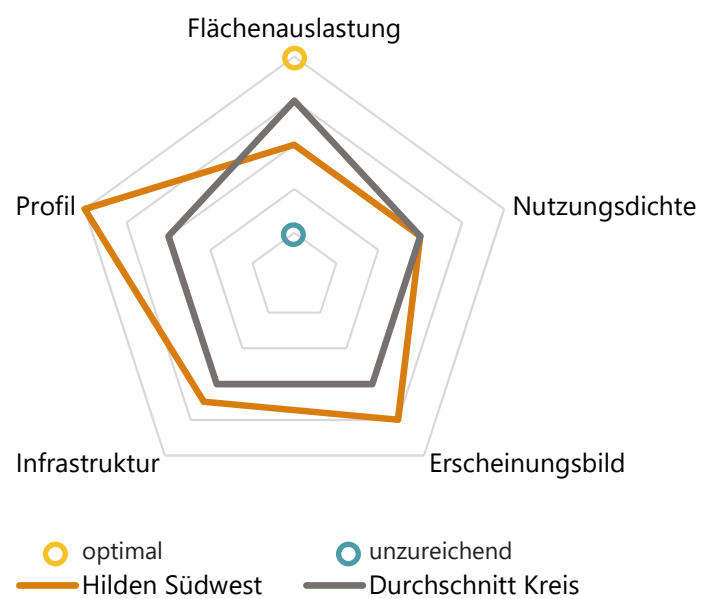


attraktives Erscheinungsbild
Weststraße



Fuß- & Radweg Liebigstraße

Standortbewertung



Prioritäre Handlungsfelder & Standortvision

Nutzungsichte

- vereinzelt flächenextensive Nutzung
- leicht unterdurchschnittliche Beschäftigtendichte

Handlungsleitsätze

"extensiv zu intensiv"
"Standortentwicklung innen vor außen"

1

Flächenauslastung

- größere Brachen im Zentrum und am südlichen Gebietsrand

"Brachen mobilisieren"
"Nachnutzungen koordinieren"

2

Infrastruktur

- ÖPNV-Anbindung unterdurchschnittlich
- Nahversorgung mit Optimierungspotenzial

"Mobilität als Dienstleistung"
"Nahversorgung am Arbeitsplatz"

3

Standortvision

Das Gewerbe- und Industriegebiet Hilden-Südwest verfügt bereits heute über ein stark ausgeprägtes Standortprofil sowie ein insgesamt ansprechendes Erscheinungsbild. Um die Position des Standorts zu festigen, wird zukünftig eine effiziente Flächennutzung im gesamten Gebiet angestrebt. Die Mobilisierung von Brachflächen ist hierbei ebenso ein Handlungsansatz wie die koordinierte Nachnutzung leergezogener Flächen. Zu diesem Zweck ist eine ganzheitliche Bestandspflege der lokalen Unternehmen und Betriebe von Vorteil, um entsprechende Entwicklungen rechtzeitig abschätzen zu können. Die Optimierung und Ergänzung des Mobilitätsangebots sowie kleinerer Nahversorgungseinrichtungen trägt zur Steigerung der Attraktivität des Betriebsstandortes bei.

STADT LANGENFELD



CHARAKTERISIERUNG | HANDLUNGSBEDARFE | STANDORTVISION

1. Langenfeld-Nord

Standortlage

Das Industrie- und Gewerbegebiet Langenfeld-Nord befindet sich am östlichen Rand des Stadtteils Richrath und ist das nördliche Teilgebiet eines zusammenhängenden Gewerbegebietes. Als Hauptzubringer fungieren die Haus Gravener Straße sowie die Schneiderstraße. Die unmittelbare Umgebung ist teils durch Wohnbebauung, teils durch angrenzende gewerbliche Nutzungen geprägt. Das Gebiet verfügt nicht über eine ortsdurchfahrtsfreie Autobahnezufahrt. Die Anbindung an den ÖPNV erfolgt über mehrere Bushaltestellen.

Langenfeld-Nord	
Ausweisung nach BauNVO	GI, GE
Größe (ha)	33,9
Svp-Beschäftigte	2.324
Betriebsstätten	96

Charakterisierung des Unternehmensbesatzes

Der Standort zeichnet sich durch einen sehr heterogenen Branchen- und Unternehmensbesatz aus. Neben verschiedenen metallverarbeitenden Betrieben sind unter anderem auch Großhändler, Handwerker und sonstige Dienstleister vor Ort ansässig. Mit einigen Ausnahmen kann die Betriebsstruktur eher als kleinteilig beschrieben werden. Zwischen Schneiderstraße und Friedrich-Krupp-Straße liegt eine landwirtschaftlich genutzte Fläche.

Standortbild und Handlungsbedarfe

Das Industrie- und Gewerbegebiet Langenfeld-Nord bietet aufgrund seiner Autobahnnähe und dem in Teilen konfliktarmen Umfeld auch für emissionsintensivere Betriebe einen vorteilhaften Standort. Handlungsbedarfe zeigen sich im öffentlichen Raum sowie der Verkehrsinfrastruktur, etwa hinsichtlich eines Angebots alternativer Mobilitätsformen oder der Steigerung der Aufenthaltsqualität.

Im Zuge der Begehung wurden verschiedene Leerstände und flächenextensive Nutzungen identifiziert. Zudem ist an mehreren Stellen eine zunehmende Durchsetzung mit (ehemals) betriebsgebundenem Wohnen erkennbar (vgl. Standortkartierung). Wohnen und andere nach BauGB ausnahmsweise zulässige Nutzungen können sich bei unkoordinierter Entwicklung in der Zukunft restriktiv auf gewerbliche Nutzer auswirken.

Standortkartierung



Hinsichtlich des Erscheinungsbilds im öffentlichen Raum sowie der Infrastruktur alternativer Mobilitätsformen bestehen am Standort Optimierungspotenziale. Darüber hinaus wurden keine gravierenden Problemlagen identifiziert.

Erscheinungsbild



Betriebsfläche



Erscheinungsbild öffentlicher Raum

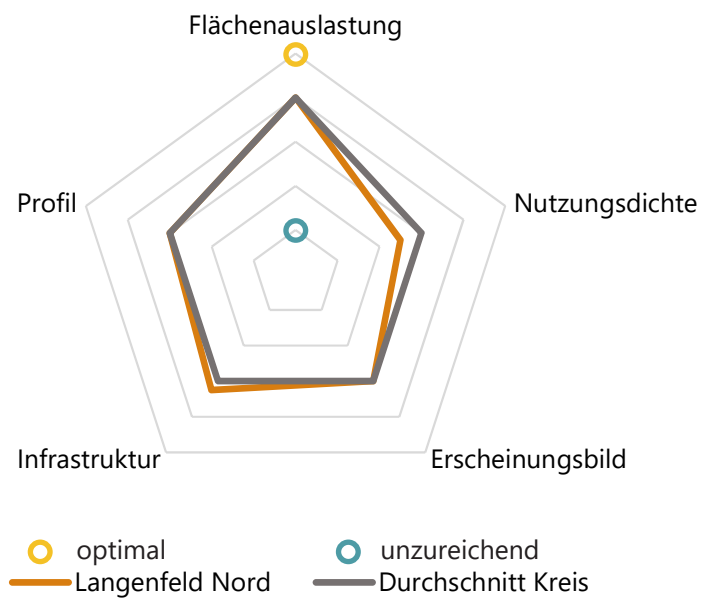


Betriebsfläche



Betriebsfläche mit Wohnnutzung

Standortbewertung



Prioritäre Handlungsfelder & Standortvision

Nutzungsichte

- einzelne flächenextensive Nutzungen mit negativer Auswirkung auf die Flächeneffizienz
- teilweise größere Leerstände mit geringer Marktgängigkeit

Handlungsleitsätze

"extensiv zu intensiv"
"Leerstände reaktivieren"

1

Erscheinungsbild

- öffentlicher Raum und einzelne Betriebsflächen mit Optimierungspotenzial
- Steigerung der Klimaresilienz und Aufenthaltsqualität

"grau zu grün"
"Freiräume gestalten"

2

Profil

- Bestandspflege der örtlichen Unternehmerschaft
- Optimiertes Standort- und Branchenprofil zur Steigerung der Attraktivität

"endogenen Besitz pflegen"
"exogene Nachfrage schaffen"
"Außendarstellung und Gebietsmanagement"

3

Standortvision

Das Industrie- und Gewerbegebiet Langenfeld-Nord profiliert sich zukünftig noch stärker als Standort für produzierendes Gewerbe und Handelsbetriebe. Vorhandene GI-Flächen im östlichen Gebietsteil werden dementsprechend planungsrechtlich gesichert. Im westlichen Teil zwischen Schneiderstraße und Otto-Hahn-Straße wird auch weiterhin eine umfeldverträgliche, eher kleinteilige Nutzerstruktur angestrebt, um das Konfliktpotenzial mit angrenzenden Nutzungen möglichst gering zu halten. Die Reaktivierung von Leerständen sowie die Steigerung der Flächeneffizienz schafft einen gewerblichen Standort mit hoher Nutzungsichte und dementsprechender stadträumlicher Relevanz. Die punktuelle Überarbeitung der freiräumlichen Gestaltung sowie Maßnahmen zur Sensibilisierung und Förderung hinsichtlich der Sanierung von Betriebsflächen verbessern mittelfristig die Aufenthaltsqualität am Standort für Beschäftigte und Kunden. Hiervon profitiert langfristig auch das Standortimage.

2. Am Galgendriesch/Bahnhofstraße

Standortlage

Das Industrie- und Gewerbegebiet Am Galgendriesch/Bahnhofstraße liegt im Stadtteil Immigrath. Der Standort ist als Bestandsgebiet voll in die Siedlungsstruktur des Ortes integriert und in südlicher sowie östlicher Richtung von Wohnbebauung umgeben. Die Knipprather Straße dient als Zubringer zur A59 Auffahrt Monheim/Langenfeld. Das Gebiet verfügt über einen direkten Zugang zum S-Bahnhof Langenfeld (Rhld). Hier befinden sich auch Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie P+R-Parkplätze.

Langenfeld - Am Galgendriesch/Bahnhofstraße

Ausweisung nach BauNVO	GI, GE
Größe (ha)	10,7
Svp-Beschäftigte	248
Betriebsstätten	32

Charakterisierung des Unternehmensbesatzes

Der Standort Am Galgendriesch/Bahnhofstraße weist mit einer Gesamtfläche von knapp elf Hektar eine eher kleine Flächenkulisse sowie einen überschaubaren Unternehmensbesatz auf. Neben der größeren Niederlassung eines Verpackungsunternehmens sowie eines Stahlhandels prägen vor allem Büros und Dienstleister den örtlichen Bestand. An der Bahnhofstraße ist unter anderem die Geschäftsstelle eines Jobcenters ansässig. Entlang der südlichen Poststraße ist das Gebiet von Wohnnutzungen durchsetzt.

Standortbild und Handlungsbedarfe

Das Gebiet weist vor allem im nördlichen Teilbereich einzelne Erweiterungsflächen auf, während sich im südlichen Teilbereich sowie entlang der Poststraße Leerstände zeigen. Zudem bestehen vereinzelt auch flächenextensive Nutzungen. Der Bereich ist planungsrechtlich per rechtskräftigem Bebauungsplan als Gewerbegebiet ausgewiesen, für kleinere Teilbereich liegen zudem GI-, bzw. MI-Ausweisungen vor.

Die Bausubstanz wirkt an einigen Standorten in die Jahre gekommen und wenig marktgängig, vielfach zeigen sich Nachnutzungen. Im südlichen Gebiets- teil entlang der Bahnhofstraße konnte ein städtebaulicher Missstand identifiziert werden (vgl. Standortkartierung).

Durch die unmittelbare Lage am Bahnhof verfügt der gewerbliche Standort Am Galgendriesch/Bahnhofstraße über eine sehr gute Anbindung an den ÖPNV. Die vorhandenen Fahrradstellplätze und abschließbaren Fahrradboxen

Standortkartierung



erleichtern zudem das multimodale Pendeln.

Insgesamt befindet sich das Industrie- und Gewerbegebiet in einer Nach- und Umnutzungsphase und ist bereits an einigen Standorten mit ausnahmsweise zulässigen Nutzungen durchsetzt. Aufgrund der integrierten Lage dürfte der Flächendruck sowie die Konkurrenz durch Nutzungen im Umfeld in Zukunft weiter zunehmen, wie durch die Entwicklung hochwertiger Büroflächen westlich der Bahnlinie deutlich wird. Aus gutachterlicher Sicht empfiehlt sich daher für diesen Standort die Entwicklung eines Standortleitbildes unter Berücksichtigung vorliegender Problemlagen und Potenziale.

Erscheinungsbild



Neubau Betriebsimmobilie



flächenextensive Nutzung

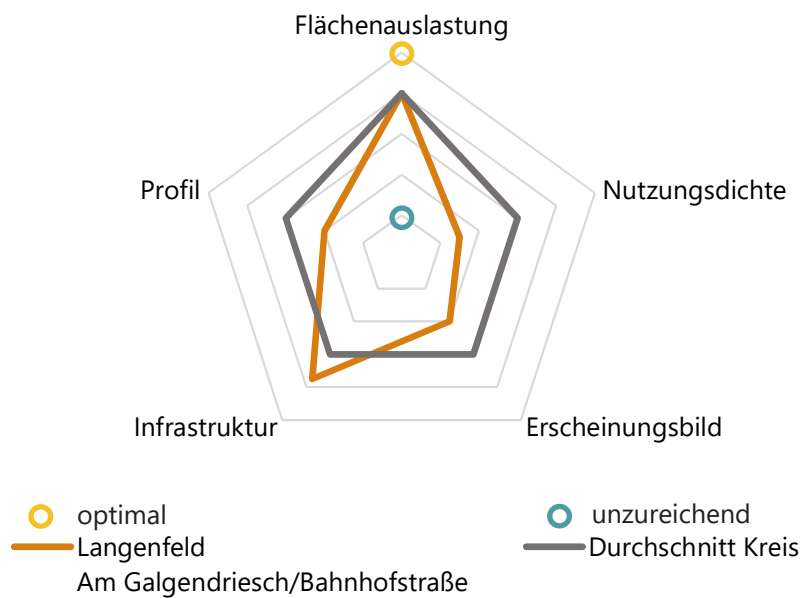


Betriebsgrundstück Linde



P+R-Anlage Fahrrad

Standortbewertung



Prioritäre Handlungsfelder & Standortvision

Nutzungsichte

- einzelne flächenextensive Nutzungen mit negativer Auswirkung auf die Flächeneffizienz
- teilweise größere Leerstände mit geringer Marktgängigkeit

Handungsleitsätze

"strukturelle Leerstände verhindern"
"extensiv zu intensiv"

Erscheinungsbild

- städtebaulicher Missstand
- hoher Versiegelungsgrad auf Betriebsflächen und im öffentlichen Raum

"grau zu grün"
"Freiräume gestalten"
"Sanierung von Betriebsflächen fördern"

Profil

- wenig prägnantes Standortprofil, geringe Anzahl an Betriebsstätten & Beschäftigten

"endogenen Besitz pflegen"
"exogene Nachfrage schaffen"
"bedarfsgesteuerte Standortentwicklung"

Standortvision

Der heute bereits absehbare Restrukturierungsprozess des Industrie- und Gewerbegebietes hat weitreichende Auswirkungen auf die Nutzungsstruktur und damit die funktionale Prägung des Standortes. Die unmittelbare Lage an der S-Bahn-Station steigert die Attraktivität für Projektentwicklungen im Büro- und Wohnsegment. Zudem wirkt sich das relativ dicht bebaute Umfeld bereits heute restriktiv auf gewerbliche Nutzungen mit hohem Emissionsgrad aus. Langfristig bieten sich hier Standortvorteile vor allem für emissionsarmes Gewerbe, produzierende Nutzungen oder Handelsbetriebe mit hoher Lieferfrequenz sind dagegen nach gutachterlicher Einschätzung für diesen Standort eher ungeeignet. Um als Betriebsstandort weiterhin attraktiv zu bleiben, wird der städtebauliche Missstand an der Bahnhofstraße behoben und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gesteigert. Dies geschieht beispielsweise durch die Erhöhung des Grünanteils und die Gestaltung von Freiräumen. Hinsichtlich zukünftiger Nutzungen ist eine klare Branchenprofilierung erforderlich, die etwa durch ein entsprechendes Gebietsmanagement gefördert wird.

STADT METTMANN



CHARAKTERISIERUNG | HANDLUNGSBEDARFE | STANDORTVISION

1. Seibelstraße

Standortlage

Das Industrie- und Gewerbegebiet rund um die Seibelstraße befindet sich östlich des Stadtzentrums von Mettmann und umfasst eine Fläche von circa 14,0 ha. Nördlich und östlich des Gebietes grenzen landwirtschaftlich genutzte Flächen an, südlich des Gebietes besteht Nachbarschaft zu Wohnnutzungen. Am Gebietsentree befindet sich ein Discounter. Eine Autobahnzufahrt ist nicht ortsdurchfahrtsfrei erreichbar. Entlang der Johannes-Flintrop-Straße verkehrt eine Buslinie, das Stadtzentrum von Mettmann ist fußläufig rund zehn Minuten entfernt.

Mettmann - Seibelstraße

**Ausweisung nach
BauNVO**

GE, GI

Größe (ha)

13,9

Svp-Beschäftigte

572

Betriebsstätten

47

Charakterisierung des Unternehmensbesatzes

Entlang der Seibelstraße ist das Gebiet hauptsächlich durch größere, zusammenhängende Betriebsgrundstücke verschiedener Branchen geprägt. Neben dem Betriebshof eines Verkehrsunternehmens ist hier auch ein Logistikunternehmen sowie die Zentrale eines großen Lebensmittel-Lieferservices ansässig. Es finden sich aber auch Autohäuser, Kfz-Werkstätten sowie verschiedene Handwerksbetriebe am Standort.

Standortbild und Handlungsbedarfe

Der Industrie- und Gewerbebestandort rund um die Seibelstraße weist in großen Teilen ein abgenutztes Erscheinungsbild auf. Der äußere Zustand einiger Bestandsimmobilien lässt auf einen hohen Sanierungsbedarf schließen. Zudem werden einige Betriebsflächen flächenextensiv genutzt, sie verfügen also über eine geringe Flächeneffizienz. Die Vermarktbarkeit der leerstehenden Flächen wird als potenziell problematisch eingeschätzt.

Als besonders gebietsprägend wurde das Firmengrundstück eines Lebensmittel-Lieferservices identifiziert. An der Ötzbachstraße befindet sich ein Bürogebäude, in dem unter anderem ein Jobcenter ansässig ist. Es liegen keine unbebauten Erweiterungsflächen am Standort vor.

Das Gebiet ist durch einen rechtskräftigen Bebauungsplan als GE-/GI-Gebiet ausgewiesen. Mit Ausnahme einzelner betriebsgebundener Wohnungen ist der Standort nicht mit Wohnnutzungen durchsetzt.

Standortkartierung



Im Zuge der Begehung wurden städtebauliche Missstände und entsprechende Handlungsbedarfe identifiziert. Neben der wenig repräsentativen Bausubstanz weist auch der Straßenraum augenscheinlich einen hohen Sanierungsbedarf auf. Straßenbegleitendes Grün ist wenig vorhanden, ebenso Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Als Stärke konnte die unmittelbare Entfernung zum Stadtzentrum von Mettmann ausgemacht werden. Die daraus folgende fußläufige Erreichbarkeit vieler Einrichtungen des täglichen Bedarfs stellt einen positiven Standortfaktor dar. Dieser Umstand ist bei einer zukünftigen Restrukturierung und Optimierung des Standortes mit einzubeziehen.

Erscheinungsbild



Wohnhaus Seibelstraße



flächenextensive Nutzung

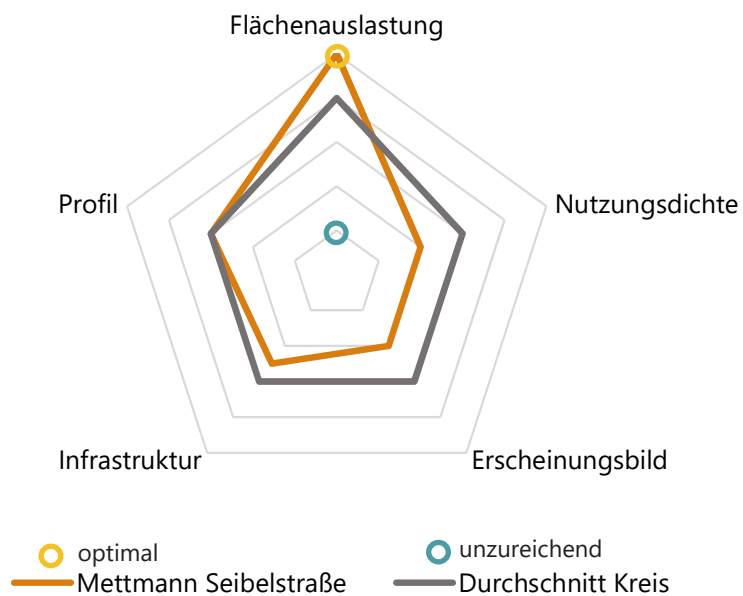


Betriebsgrundstück Logistik



Erscheinungsbild Ötzbachstraße

Standortbewertung



Prioritäre Handlungsfelder & Standortvision

Erscheinungsbild

- abgenutztes städtebauliches Erscheinungsbild
- vernachlässigter öffentlicher Raum, teils heruntergekommene Betriebsflächen

Handlungsleitsätze

"grau zu grün"
"Gewerquartier mit Aufenthaltsqualität"

1

Nutzungsichte

- extensive, teils ineffiziente Nutzung einiger Betriebsflächen
- Branchenschwerpunkt Logistik, Kfz-Handel, Verkehrsbetriebe

"extensiv zu intensiv"
"kooperative Flächennutzung"
"Betriebsflächen neu strukturieren"

2

Infrastruktur

- Fahrrad- und Verkehrsinfrastruktur mit Optimierungspotenzial
- alternative Mobilitätsformen bisher unterrepräsentiert

"monomodal zu multimodal"
"Mobilität als Dienstleistung"
"betriebsgebundene Logistik neu organisieren"

3

Standortvision

Das Gewerbe- und Industriegebiet rund um die Seibelstraße kann in den kommenden Jahren als innenstadtnaher Betriebsstandort mit den Branchenschwerpunkten Logistik und Handwerk ausgebaut werden. Im Vordergrund steht dabei eine Intensivierung der Flächennutzung, beispielsweise durch Kooperationen zwischen Betrieben oder Neustrukturierungen von leergezogenen oder untergenutzten Betriebsflächen. Die Aufenthaltsqualität am Standort wird einerseits durch städtebauliche Maßnahmen im öffentlichen Raum und andererseits durch eine punktuelle Sanierung von Betriebsflächen erhöht. Damit verbunden sind auch Maßnahmen zur Steigerung der Klimaresilienz, beispielsweise Förderprogramme zur Dachbegrünung und zum Ausbau der Photovoltaik. Bei verstärkt auftretender Distributionslogistik ist für das Gebiet eine Neuorganisation der betrieblichen Logistik, beispielsweise durch Vorstauflächen, oder eine planerische Überarbeitung der Verkehrsführung am Standort in Betracht zu ziehen. Eine Stärkung alternativer und neuer Mobilitätsformen wie Sharing-Systeme, Abstell- und Lademöglichkeiten für Pedelecs und E-Autos macht das Industrie- und Gewerbegebiet darüber hinaus fit für die Zukunft.

2. Oststraße

Standortlage

Der Gewerbestandort rund um die Oststraße befindet sich östlich des Stadtzentrums von Mettmann und umfasst eine Fläche von rund 4,5 ha. An der südlich gelegenen Elberfelder Straße grenzen weitere gewerbliche Nutzungen an. Hier verkehrt auch eine Buslinie, zudem ist der Standort über die nahegelegene Station Stadtwald gut an den SPNV angebunden. Eine ortsdurchfahrtsfreie Anbindung an eine Autobahn besteht nicht, jedoch stellt die Elberfelder Straße einen direkten Anschluss an die B7 dar.

Mettmann - Oststraße

**Ausweisung nach
BauNVO**

GE

Größe (ha)

4,5

Svp-Beschäftigte

*

Betriebsstätten

*

* Datenbasis unvollständig

Charakterisierung des Unternehmensbesatzes

Der Bereich wird durch wenige ansässige Unternehmen geprägt. An der Bergstraße befinden sich unter anderem ein Großhandelsbetrieb sowie eine Tierbedarfshandlung, an der Oststraße sind ein Kfz-Dienstleister sowie ein Bildungsdienstleister ansässig. Insbesondere das Entree an der Oststraße ist von Wohnnutzungen besetzt. An der Bergstraße findet sich ein Gastronomiebetrieb.

Standortbild und Handlungsbedarfe

Der Untersuchungsbereich ist durch einen rechtskräftigen B-Plan als Gewerbegebiet ausgewiesen. Er beschränkt sich auf das nördliche Teilgebiet eines größeren, zusammenhängenden Industrie- und Gewerbegebietes zwischen Bergstraße und Flurstraße.

Zum Zeitpunkt der Standortbesichtigung lagen in den Immobilien entlang der Oststraße augenscheinlich größere Leerstände vor. Der Bereich wirkt eher vernachlässigt, es existiert kein straßenbegleitendes Grün, insgesamt entsteht hier der Eindruck eines „Unortes“. Auch das Teilstück zwischen Bergstraße und An der Regiobahn wird städtebaulich durch eine Brache dominiert. Insgesamt besteht eine eher unvorteilhafte verkehrliche Erschließungssituation.

Als eine der größten Stärken des Bereichs ist die unmittelbare Nähe zur S- und Regionalbahnhaltestelle Stadtwald zu nennen. In diesem Kontext bietet sich für am Standort ansässige Betriebe eine stärkere Verknüpfung der betrieblichen Mobilität mit dem vorhandenen ÖPNV-Anschluss an.

Standortkartierung



Insbesondere der brachliegende Bereich entlang der Bergstraße sowie die Leerstände entlang der Oststraße dürften mittelfristig einer städtebaulichen Restrukturierung zu unterziehen sein. In diesem Zuge ist aus gutachterlicher Perspektive auch eine Überarbeitung der örtlichen Verkehrsführung in Betracht zu ziehen.

Aufgrund des südlich gelegenen Störfallbetriebs wird eine Entwicklung zu Wohnbauland ausgeschlossen. Die Nähe zum Stadtzentrum sowie die gute ÖPNV-Anbindung legt beispielsweise eine gewerbliche Mischnutzung mit Büroanteilen, ggf. ergänzt durch einen Hotelleriebetrieb nahe. Dies könnte wesentlich zur nötigen Profilierung des Bereichs beitragen. Im Zuge der Rückbau- und Sanierungsarbeiten ist aufgrund eines Altlastenverdachts von erhöhten Investitionskosten auszugehen.

Erscheinungsbild



Erscheinungsbild Oststraße



Bausubstanz Leerstand

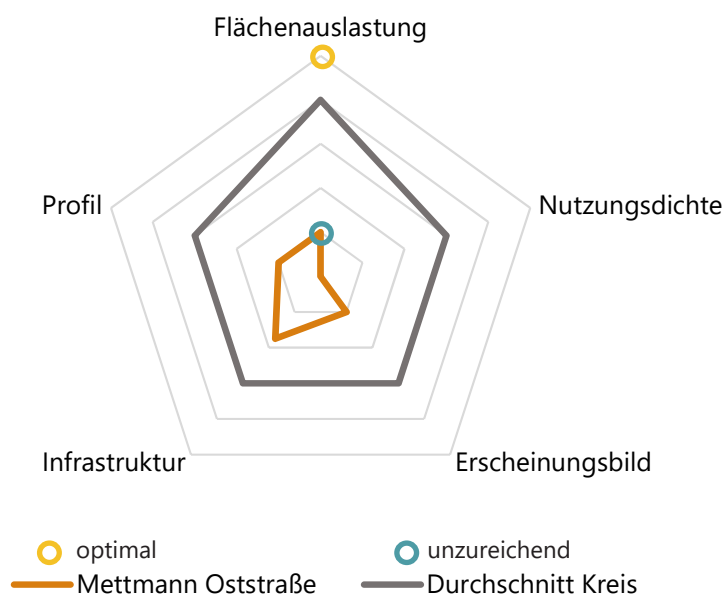


Straßenraum



Gebietsentree

Standortbewertung und Handlungsfelder



Prioritäre Handlungsfelder & Standortvision

Profil

- wenige ansässige Unternehmen und Betriebe
- größere Brachen und Leerstände wirken sich negativ auf das Standortimage aus

Handlungsleitsätze

"endogenen Besitz pflegen"
"exogene Nachfrage steuern"
"Standortbild entwickeln"

1

Erscheinungsbild

- Betriebsflächen teils mit großen Leerständen oder brachliegend
- schwer einsehbarer öffentlicher Raum

"Neuordnung von Betriebsflächen"
"grau zu grün"
"Freiraumgestaltung"

2

Infrastruktur

- unübersichtliche Verkehrsführung
- kaum Fahrrad- und Fußwegeinfrastruktur vorhanden
- Nahversorgung mit Optimierungspotenzial

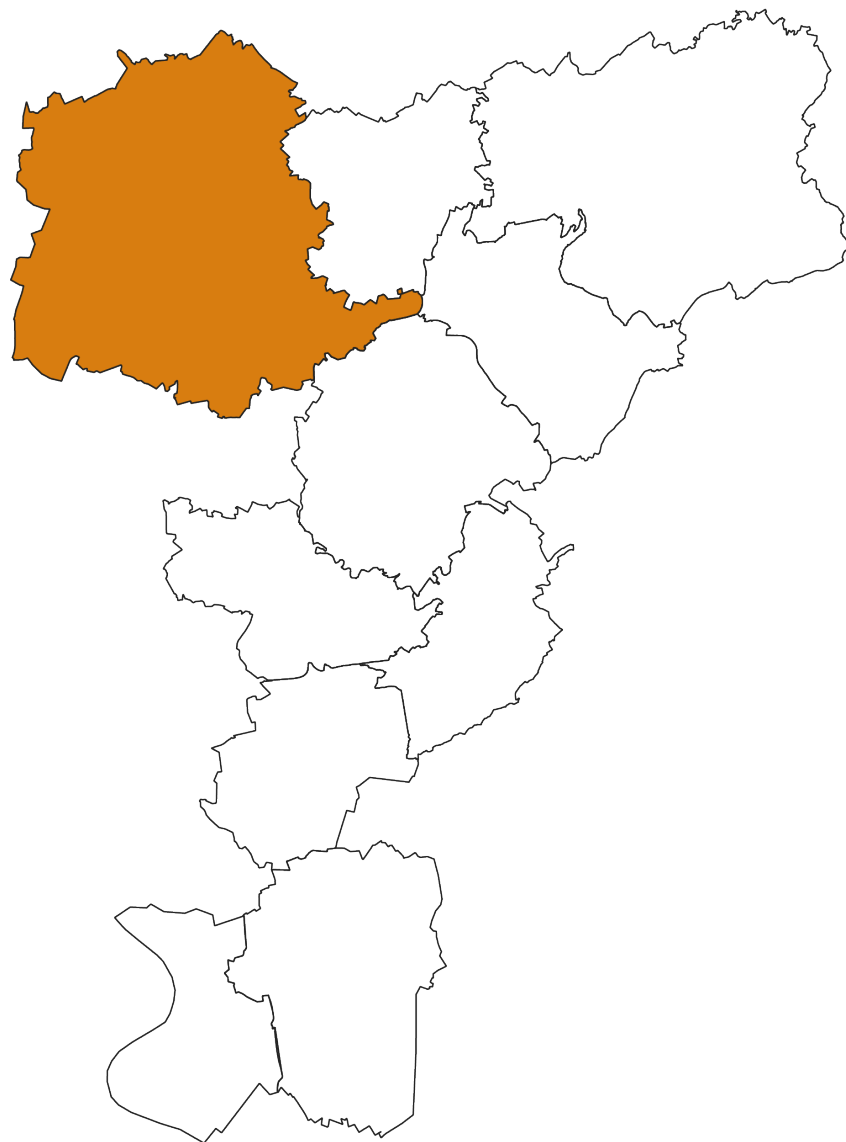
"vulnerabel zu resilient"
"Mobilität als Dienstleistung"
"multimodale Anbindung stärken"

3

Standortvision

Das Gewerbegebiet zwischen Oststraße, Bergstraße und An der Regiobahn verfügt mit einer relativ hohen Lagegunst und einer guten Anbindung an den ÖPNV über ein hohes Potenzial als attraktiver Unternehmensstandort. Dieses Potenzial wird jedoch aktuell kaum genutzt, verschiedene Missstände wirken sich negativ auf den Standort aus. Zukünftig werden diese Missstände durch eine zielorientierte Kooperation von Akteuren der lokalen Wirtschaftsförderung, der Planung sowie ansässigen Unternehmen adressiert und beseitigt. Der Rückbau sowie die ggf. notwendige Sanierung belasteter Flächen ist dabei ebenso in Betracht zu ziehen wie eine Umlegung der betroffenen Grundstücke sowie die Entwicklung eines Standortleitbildes, das sich an den Bedarfen und Potenzialen vor Ort orientiert. Die städtebauliche und architektonische Neuordnung des Gebiets bietet die Möglichkeit, eine nachhaltige und klimaresiliente Gestaltung mit hohem Aufenthaltscharakter umzusetzen.

STADT RATINGEN



CHARAKTERISIERUNG | HANDLUNGSBEDARFE | STANDORTVISION

1. An der Pönt

Standortlage

Das Gewerbegebiet An der Pönt befindet sich im nördlichen Teil der Stadt Ratingen und erstreckt sich entlang der gleichnamigen Straße. Die Umgebung zeichnet sich hauptsächlich durch die unmittelbare Lage am Kreuz Breitscheid zwischen den Autobahnen A52 und A3 aus, nordöstlich des Gebiets grenzt der Ortsteil Breitscheid an. Des Weiteren prägen Grünflächen und landwirtschaftlich genutzte Flächen das direkte Umfeld. An den ÖPNV ist der Standort über eine Bushaltestelle angebunden.

Ratingen - An der Pönt	
Ausweisung nach BauNVO	GE
Größe (ha)	8,7
Svp-Beschäftigte	570
Betriebsstätten	61

Charakterisierung des Unternehmensbesatzes

Beim Standort An der Pönt handelt es sich um ein relativ kleines Gewerbegebiet mit einer überschaubaren Zahl an ansässigen Unternehmen und Beschäftigten. Das Gebietsentree wird durch eine Fastfood-Kette sowie ein Hotel geprägt. Darüber hinaus befinden sich am Standort hauptsächlich verschiedene bürogebundene Dienstleister und Kleingewerbe, aber auch produzierendes Gewerbe sowie zwei Fitnessstudios.

Standortbild und Handlungsbedarfe

Das Gewerbegebiet weist eine teils in die Jahre gekommene Bausubstanz auf, die mit Nachnutzungen zweiter und dritter Ordnung besetzt sind. Andere Flächen im Gebiet wurden in jüngerer Vergangenheit neuen gewerblichen Nutzungen zugeführt und zeichnen sich durch ein modernes städtebauliches Erscheinungsbild aus. Der Standort ist durch rechtskräftige Bebauungspläne als Gewerbegebiet ausgewiesen.

Im nördlichen Teil befindet sich eine größere Potenzialfläche (ca. 1,6 ha), für die zum Zeitpunkt der Standortbesichtigung bereits eine Projektierung vorlag. In einem Bürogebäude besteht seit einiger Zeit ein Leerstand, die Marktgängigkeit der Flächen wird eher gering eingeschätzt.

Insgesamt wurden am Standort An der Pönt keine gravierenden Problemlagen identifiziert. Handlungsbedarfe liegen beispielsweise hinsichtlich der ÖPNV-Anbindungsqualität vor. Für eine ÖPNV-Optimierung würde sprechen, eine

Standortkartierung



zukünftig stärkere Frequentierung des Standorts mit dem MIV und den damit verbundenen Parkraumbedarf zu verringern. Des Weiteren besteht auch ein Handlungsbedarf in der Bestandspflege örtlich ansässiger Unternehmen, um beispielsweise einem zunehmend strukturellen Büroflächenleerstand rechtzeitig vorzubeugen.

Erscheinungsbild



Hotel am Gebietsentree



ehemaliges Veranstaltungs-Center

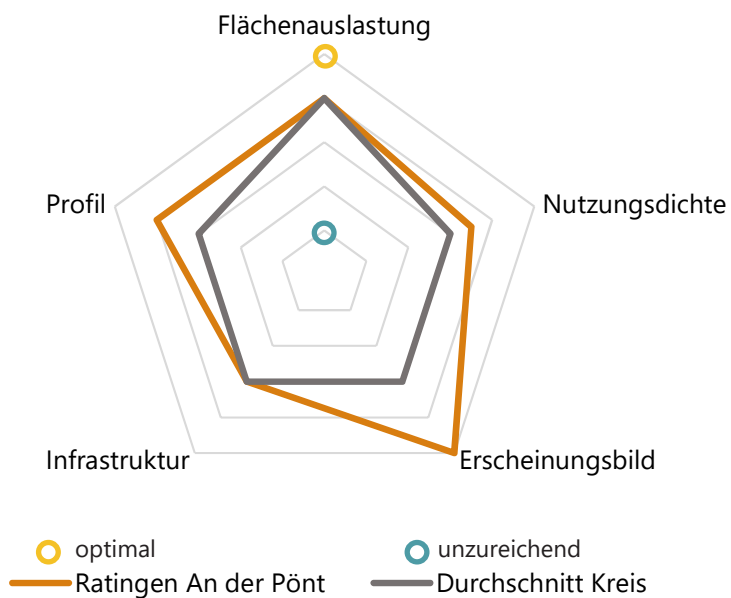


Erscheinungsbild öffentlicher Raum



Betriebsfläche im südlichen Teilbereich

Standortbewertung



Prioritäre Handlungsfelder & Standortvision

Infrastruktur

- ÖPNV-Anbindung mit Optimierungspotenzial
- Nahversorgung eher unterdurchschnittlich

Handlungsleitsätze

"Mobilität als Dienstleistung"
"Nahversorgung am Arbeitsplatz"

1

Nutzungsichte

- unterdurchschnittliche Beschäftigtendichte durch Büro-leerstand

"Nachnutzungen koordinieren"

2

Flächenauslastung

- einzelner Leerstand
- freie Potenzialfläche

"strukturellen Leerstand verhindern"
"bedarfsgesteuerte Entwicklung"

3

Standortvision

Das Gewerbegebiet An der Pönt wird zukünftig als Standort für emissionsarme Produktion und Dienstleistungen weiterentwickelt. Die überschaubare Flächenkulisse vor Ort lenkt den Fokus hauptsächlich auf die Bestandspflege der vorhandenen Unternehmen. Vor diesem Hintergrund kann in enger Abstimmung mit den örtlichen Betrieben ein zunehmend struktureller Leerstand verhindert werden. Von einer signifikanten Erhöhung des Büroflächenangebots am Standort wird aufgrund der Angebotsstruktur und Flächennachfrage abgeraten. Vielmehr könnte die örtliche Nutzerstruktur durch ein Angebot für Handwerk und Kleingewerbe ergänzt werden. Eine Optimierung der ÖPNV-Anbindung, die Schaffung von Angeboten alternativer Mobilität sowie ein Ausbau der örtlichen Nahversorgung erhöht dabei zusätzlich die Attraktivität. Die vorhandenen repräsentativen Nutzungen sowie die avisierte Projektentwicklung im nördlichen Gebietsteil dienen als Grundlage und Impulsgeber für die zukünftige Ausrichtung des Standortes.

2. Lintorf

Standortlage

Der Industrie- und Gewerbestandort Ratingen-Lintorf erstreckt sich auf rund 47 Hektar Fläche im gleichnamigen Stadtteil rund um die Straßen Rehhecke, Breitscheider Weg und An den Dieken. Die unmittelbare Umgebung wird im Wesentlichen durch die angrenzende Wohnbebauung, die nördlich verlaufende Autobahn A524, sowie forst- und landwirtschaftlich genutzte Flächen geprägt. Über die Auffahrt Lintorf ist der Standortbereich an das Autobahndreieck/-kreuz Breitscheid angebunden, jedoch nicht ortsdurchfahrtsfrei. Eine Anbindung an den ÖPNV ist per Bus entlang der Hauptstraßen gegeben.

Ratingen - Lintorf

Ausweisung nach BauNVO	GE
Größe (ha)	47,0
Svp-Beschäftigte	2.080
Betriebsstätten	141

Charakterisierung des Unternehmensbesatzes

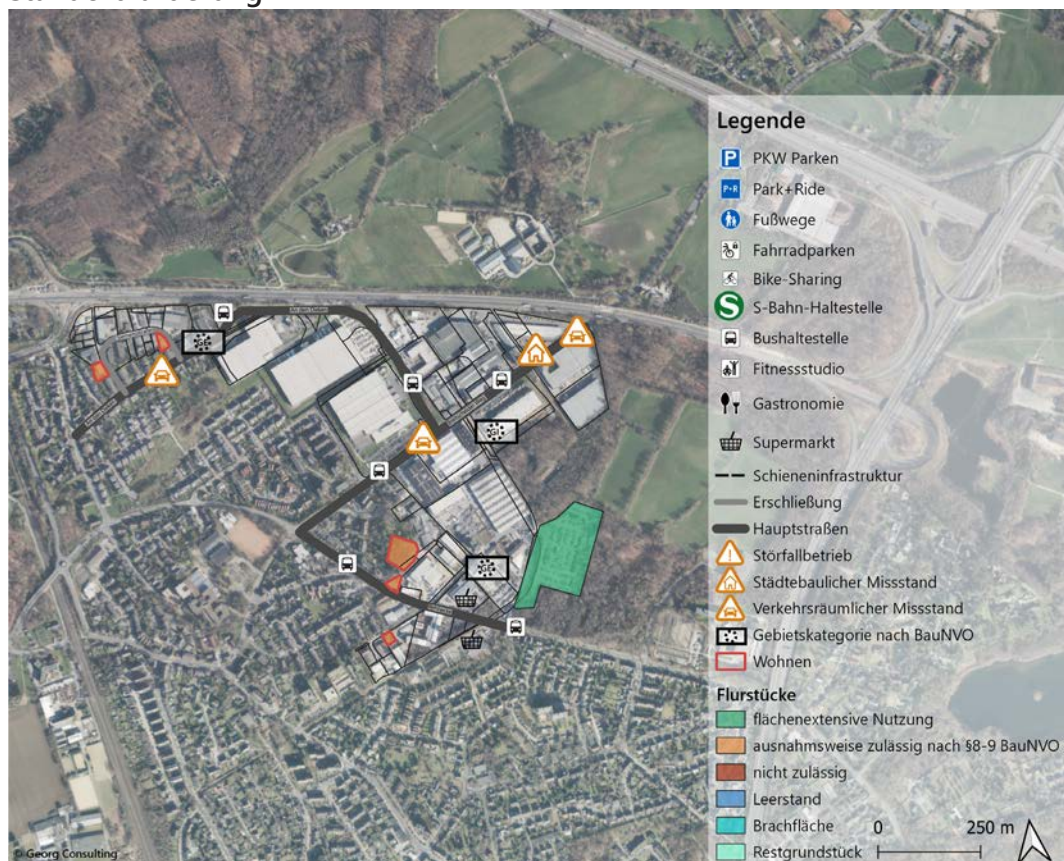
Entsprechend seiner historischen Entwicklung weist das Gewerbegebiet Lintorf ein sehr gemischtes und diversifiziertes Branchenportfolio auf. Es dominieren hauptsächlich Unternehmen aus den Bereichen Metallverarbeitung, Stahl- und Maschinenbau, dem Logistik- und Speditionsgewerbe sowie dem Sanitärbereich. Darüber hinaus finden sich verschiedenste Niederlassungen des Klein-gewerbes und des Handwerks. Am westlichen Rand grenzen Wohnnutzungen unmittelbar an das Gebiet an.

Standortbild und Handlungsbedarfe

Die stadträumlichen Gegebenheiten und die daraus folgende Erschließungssituation des Gebiets kann als komplex bezeichnet werden. Darüber hinaus weist das Gebiet stark divergierende städtebauliche Strukturen und Zustände auf. Mit Ausnahme einzelner extensiv genutzter Flächen liegen im Gebiet augenscheinlich keine nennenswerten Flächenpotenziale vor.

Missstände städtebaulicher und verkehrlicher Natur wurden insbesondere am westlichen Entree entlang des Breitscheider Wegs identifiziert. Weitere Missstände zeigen sich in der Verkehrsführung entlang der Straße An den Dieken, die durch ansässige Spediteure besonders stark frequentiert wird. Hierbei stellt sich aufgrund der angrenzenden Wohnbebauung ein besonderes Konfliktpotenzial dar, da der knappe Parkraum hierdurch zusätzlich in Beschlag genommen wird.

Standortkartierung



Handlungsbedarfe bestehen in Ratingen-Lintorf daher hauptsächlich in einer Überarbeitung des städtebaulichen Entrees am Breitscheider Weg sowie einer Minimierung des verkehrlichen Konfliktpotenzials An den Dieken. Darüber hinaus bestehen partiell Bedarfe hinsichtlich einer generellen Aufwertung des öffentlichen Raums sowie einer Optimierung der Fuß- und Fahrradinfrastruktur.

Erscheinungsbild



neu gestaltetes Betriebsgrundstück
Bereich Rehhecke



städtebauliches Entree
östlicher Breitscheider Weg

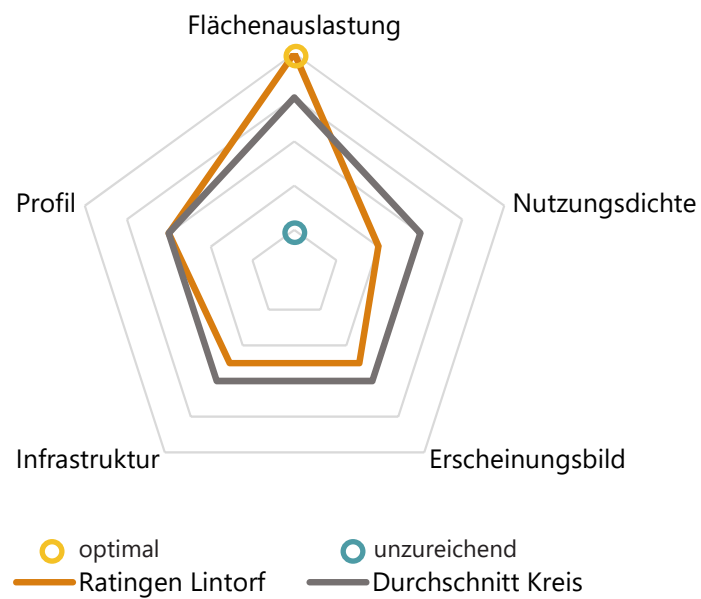


öffentlicher Raum Siemensstraße



Eisengießerei Straße Rehhecke

Standortbewertung



Prioritäre Handlungsfelder & Standortvision

Nutzungsichte

- unterdurchschnittliche Beschäftigtendichte
- flächenextensive Nutzungen

Handungsleitsätze

"extensiv zu intensiv"
"kooperative Flächennutzung"

1

Erscheinungsbild

- städtebauliche Missstände
- Betriebsflächen teilweise mit Abnutzungserscheinungen
- Gestaltung des öffentlichen Raums mit Optimierungspotenzial
- geringe Aufenthaltsqualität

"grau zu grün"
"Freiräume gestalten"

2

Infrastruktur

- verkehrliche Missstände
- alternative Mobilitätsformen kaum präsent
- Betriebsflächen und öffentlicher Raum stark versiegelt

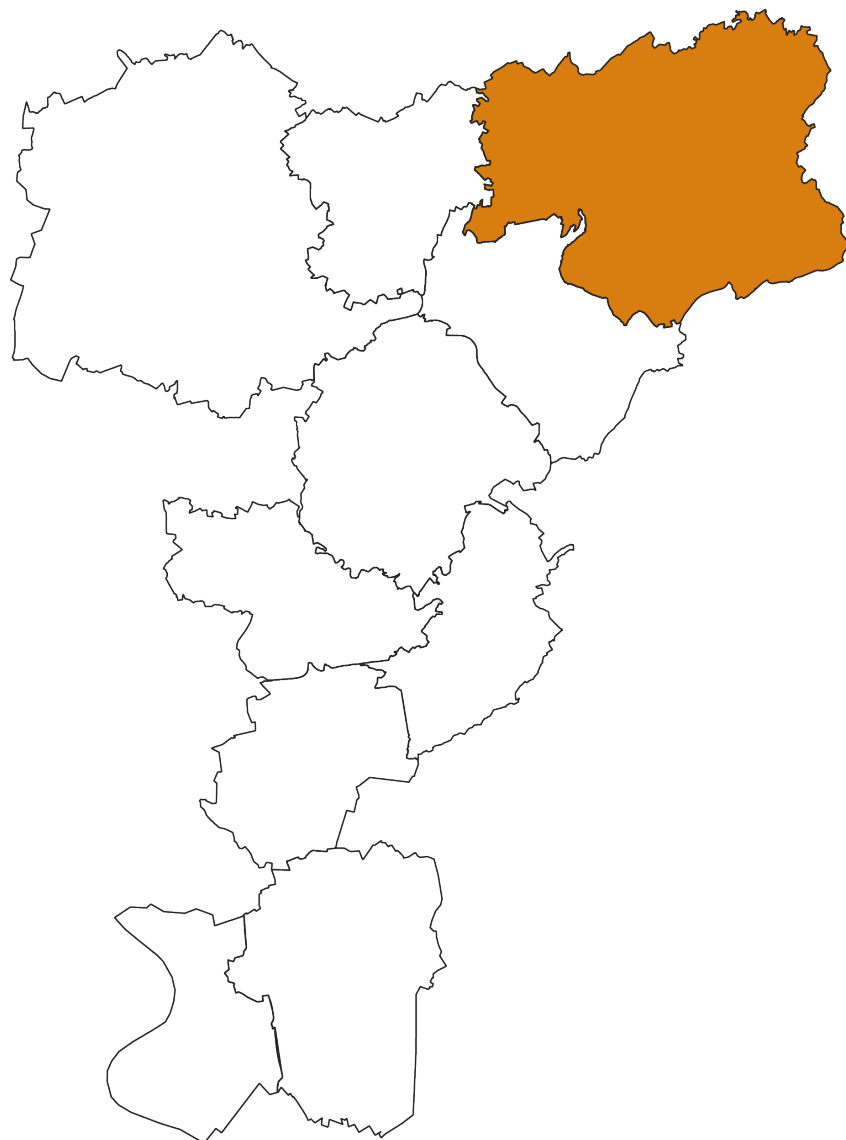
"vulnerabel zu resilient"
"Mobilität als Dienstleistung"
"Betriebliche Logistik neu organisieren"

3

Standortvision

Das Gewerbegebiet Ratingen-Lintorf nutzt in der Zukunft sein Profil für emissionsintensive Produktion und Logistik. Die Flächeneffizienz wird durch eine intensivere und kooperative Flächennutzung der Betriebe erhöht. Zudem wird in diesem Zusammenhang auch die betriebliche Logistik mit innovativen Konzepten neu organisiert, um die verkehrlichen Missstände am Standort zu adressieren. Um als integrierter Unternehmensstandort attraktiv zu bleiben, werden städtebauliche Missstände behoben und im öffentlichen Freiraum sowie auf Betriebsflächen die Aufenthaltsqualität für Beschäftigte, Kunden und andere Besucher des Standorts verbessert. Die Infrastrukturen werden an die Anforderungen des Klimawandels und der Mobilitätswende angepasst.

STADT VELBERT



1. Neustraße

Standortlage

Das Gebiet rund um die Neustraße befindet sich im südwestlichen Teil des Gemeindegebiets der Stadt Velbert und erstreckt sich zwischen Teichstraße, Nevigeser Straße/Schubertstraße und Im Sonnenschein. Westlich des Gebiets grenzen land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen an, im Süden folgt der Ortsteil Tönisheide. Die Autobahn A535 kann unmittelbar über die Auffahrt Tönisheide erreicht werden, aufgrund der integrierten Lage des Gebiets jedoch nicht ortsdurchfahrtsfrei. Eine Buslinie verkehrt entlang der Nevigeser Straße. Der PanoramaRadweg niederbergbahn verläuft zentral durch das Gebiet.

Velbert - Neustraße	
Ausweisung nach BauNVO	nicht vorhanden/Einzelstandort
Größe (ha)	59,8
Svp-Beschäftigte	2.297
Betriebsstätten	124

Charakterisierung des Unternehmensbesatzes

Beim Standort Neustraße handelt es sich aus gutachterlicher Sicht um ein funktionierendes Bestandsgebiet, das Gebiet weist keinen strukturellen Leerstand und brachgefallene Flächen in einer relevanten Größenordnung auf. Das Gebiet verfügt über einen heterogenen Branchenbesatz, ist aber vor allem durch eine hohe Anzahl produzierender Unternehmen charakterisiert, die am Standort eine prägende Rolle einnehmen. Hierbei dominieren Betriebe aus den Bereichen Maschinenbau und Metallverarbeitung, es finden sich aber auch Betriebe aus dem Verlagswesen, kleinere Druckereien und Handwerksunternehmen. Entlang der Nevigeser Straße sind einige Autohäuser ansässig.

Standortbild und Handlungsbedarfe

Aufgrund der historisch gewachsenen Strukturen finden sich im Gebiet bereits vielfach Nachnutzungen zweiter und dritter Ordnung, die sich jedoch nicht negativ auf das Erscheinungsbild und die Struktur des Gewerbegebietes auswirken. Einzelne Bestandsimmobilien weisen Leerstände auf, die sich hinsichtlich der Marktgängigkeit als problematisch erweisen könnten.

Wohnnutzungen finden sich vor allem im mittleren Bereich der Neustraße, sowie am südlichen und nördlichen Ende angrenzend. Bis auf eine Ausnahme ist das Gewerbe am Standort nicht durch rechtskräftige Bebauungspläne gesichert.

An der westlichen Grenze der Neustraße befindet sich eine größere Potenzialfläche (ca. 2,5 ha), die im FNP als gewerbliche Baufläche hinterlegt wurde. Aufgrund der problematischen topographischen Lage und der aktuell ungünstigen Erschließung (Wegerecht Landwirt) ist für diese Fläche jedoch von relativ hohen Entwicklungskosten auszugehen.

Standortkartierung



Die Gebietsentwicklung der Neustraße ist wesentlich von den Standortentscheidungen des Unternehmens „Schulte-Schlagbaum“ abhängig, die vor Ort über einen großen Flächenpool inklusive betrieblicher Erweiterungsfläche verfügen. Eine direkte Kontaktaufnahme mit den Eigentümern stellt daher ebenso einen zentralen Handlungsbedarf dar, wie die planungsrechtliche Sicherung der Bestandsflächen.

Erscheinungsbild



Standortbild Straße Auf'm Angst



Betriebsfläche in zweiter Reihe

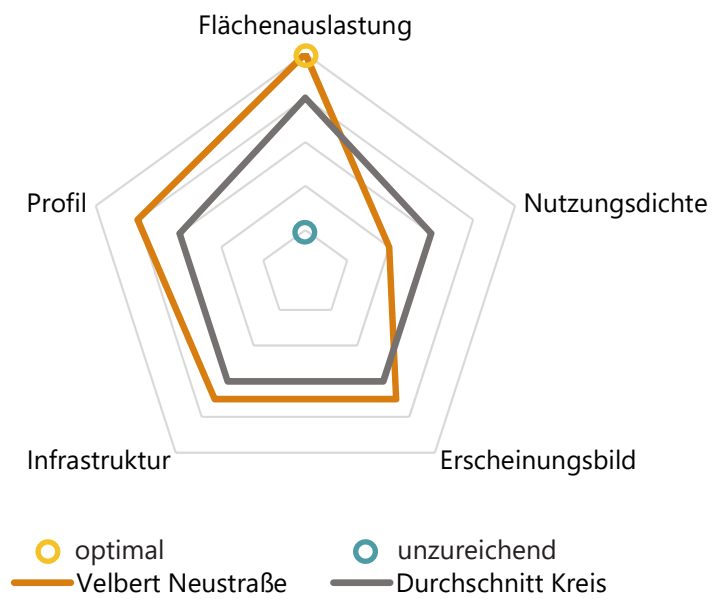


flächenextensive Nutzung



partieller Leerstand

Standortbewertung



Prioritäre Handlungsfelder & Standortvision

Nutzungsichte

- freigehaltene Erweiterungsflächen
- teilweise flächenextensive Nutzungen

Handlungsleitsätze

"extensiv zu intensiv"
"kooperative Flächennutzung"

1

Erscheinungsbild

- einzelne Straßenzüge und Betriebsflächen mit Abnutzungserscheinungen
- Aufenthaltsqualität an ÖPNV-Haltestellen und öffentlichen Plätzen ausbaufähig

"grau zu grün"
"Freiräume gestalten"

2

Infrastruktur

- ÖPNV-Anbindung mit Optimierungspotenzial
- alternative Mobilitätsformen eher wenig präsent, aber mit großem Potenzial (Radschnellweg)
- Betriebsflächen und öffentlicher Raum teils stark versiegelt

"monomodal zu multimodal"
"vulnerabel zu resilient"
"Mobilität als Dienstleistung"

3

Standortvision

Im Gewerbegebiet Velbert-Neustraße wird das bereits ausgeprägte Nutzungsprofil zukünftig durch eine planungsrechtliche Sicherung weiter gestärkt und im Sinne des Produktionsstandortes Velbert ausgebaut. Emissionsintensivere Produktionsstätten in zweiter Reihe werden an den Gebietsrändern und in direkter Nachbarschaft zu konfliktbehafteten Nutzungen durch emissionsärmeres Gewerbe abgeschirmt. Handwerk und Kleingewerbe ergänzen das lokale Branchenprofil und tragen zu einer Diversifizierung der gewerblichen Strukturen bei. Städtebaulich rückt die Nevigeser Straße als südlicher Ortsein- und -ausgang in den Fokus und wird als attraktiv gestalteter Gewerbeboulevard verstanden und weiterentwickelt. Ein integriertes, multimodales Mobilitätsangebot sichert dabei die Anbindung sowohl an das Velberter Zentrum, als auch das überregionale Straßennetz. Durch betriebliche Kooperationen wird die Flächeneffektivität am Standort erhöht. Die freiräumliche Gestaltung und Sanierung der Betriebsflächen trägt zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Resilienz hinsichtlich klimatischer Extremereignisse bei.

2. Langenberg

Standortlage

Der Gewerbestandort Langenberg befindet sich im gleichnamigen Stadtteil von Velbert im nordöstlichen Teil der Kommune. Bedingt durch die topographische Situation erstrecken sich die Flächen als „Gewerbeband“ auf knapp zwei Kilometern Länge zwischen der Bahnstation Langenberg im Süden und der Walzenstraße im Norden. Die Haupteerschließung verläuft westlich der Grundstücke, östlich werden die Flächen durch die Bahntrasse begrenzt. Abgesehen von der Anbindung per MIV und den nahegelegenen SPNV-Stationen Langenberg und Nierenhof, verkehrt entlang der Heegerstraße auch eine Buslinie.

Velbert - Langenberg	
Ausweisung nach BauNVO	südlicher Teilbereich GE größtenteils §34 BauGB gültig
Größe (ha)	9,1
Svp-Beschäftigte	901
Betriebsstätten	58

Charakterisierung des Unternehmensbesatzes

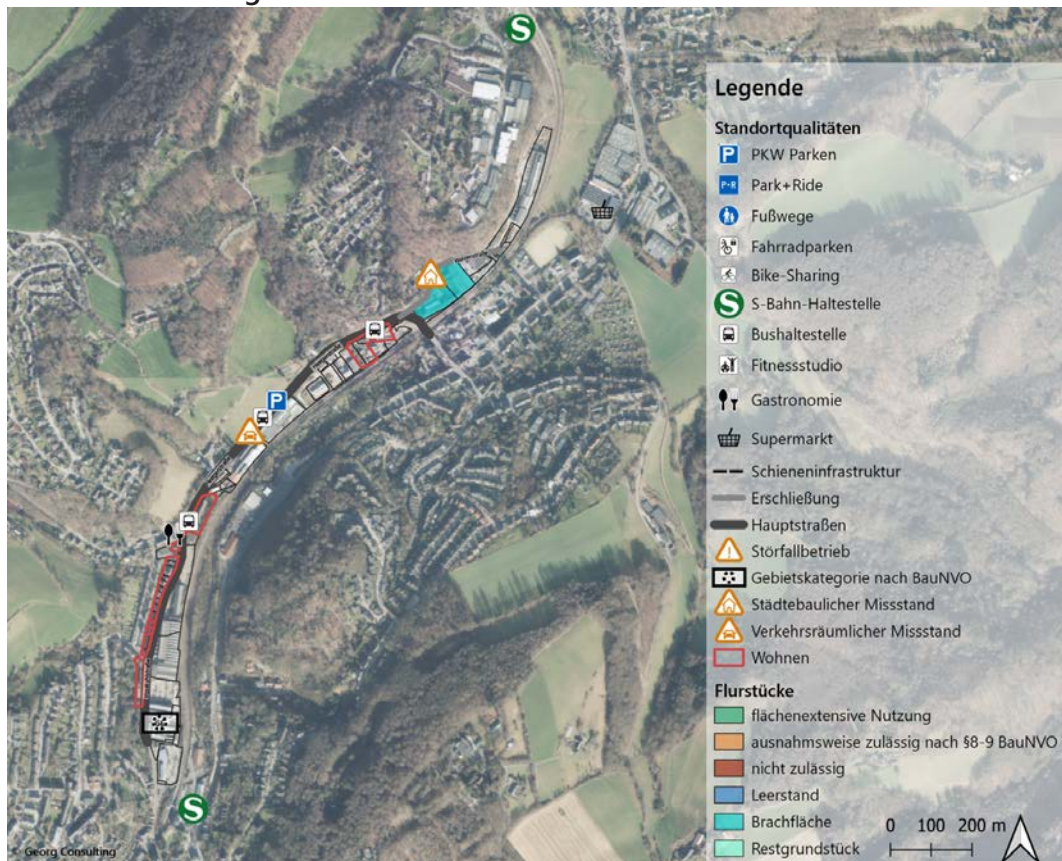
Beim Standort Langenberg handelt es sich eher nicht um ein zusammenhängendes, in sich geschlossenes Gewerbegebiet, sondern um eine gewachsene Ansammlung gewerblichen Nutzungen. Diese Entwicklung liegt in der Historie der Talachse begründet, die den Betrieben während der Industrialisierung direkten Anschluss an die Bahnlinie sowie den Wasserlauf bot. Heute wird der Standort von zwei bis drei größeren Unternehmenssitzen aus dem Verarbeitenden Gewerbe geprägt, vereinzelt ergänzt durch Niederlassungen des Handwerks und des Großhandels.

Standortbild und Handlungsbedarfe

Der Standort Langenberg verfügt nur im südlichen Teilbereich über einen rechtskräftigen Bebauungsplan mit GE-Ausweisung. Der dementsprechend im größten Teil des Gebiets geltende §34 BauGB hat die Entstehung einer Gemengelage zwischen Wohnen und Gewerbe befördert. Diese Situation wird durch die problematische Erschließung des Standorts, die durch die Topographie bedingt ist, noch verstärkt. Somit wird eine stärkere Frequentierung einzelner Grundstücke, etwa in Folge einer Ansiedlung produzierender Nutzungen, als potenziell problematisch angesehen.

Als städtebaulich prägend für den Standort wurde die Brachfläche an der Walzenstraße identifiziert. Nach über zehn Jahren Leerstand besteht hier offensichtlich ein enormer Sanierungsbedarf, ggf. ist ein Rückbau inklusive Altlastensanierung in Betracht zu ziehen. Ein großer Leerstand lag zum Zeitpunkt der Besichtigung auf dem

Standortkartierung



„Intensiv-Filter“-Gelände im südlichen Teilbereich vor, nach Informationen im Rahmen der Begehung wurden die Flächen jedoch an ein größeres Start-Up aus der Holzbauindustrie veräußert.

Für eine langfristige, zusammenhängende Entwicklung des Gewerbestandortes werden vor allem die problematische Erschließungssituation und die damit verbundenen Konfliktpotenziale als Hemmnis gesehen. Die lokale Topographie erschwert eine Standorterweiterung zusätzlich. Die Perspektive des Gewerbestandortes Velbert hängt somit wesentlich von einzelnen Flächen und Betriebsstandorten ab.

Erscheinungsbild



Brachfläche Walzenstraße



Betriebsfläche Heegerstraße

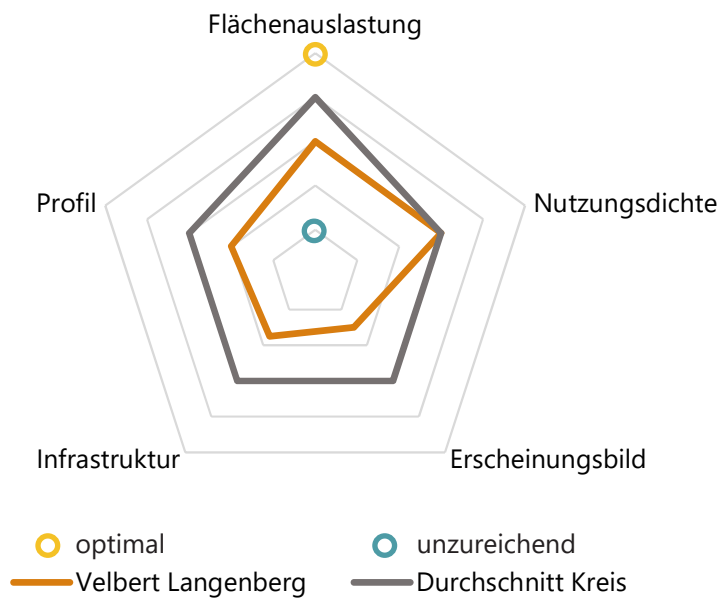


Gemengelage



Leerstand „Intensiv-Filter“-Ansiedlung
Holzbau-StartUp

Standortbewertung



Prioritäre Handlungsfelder & Standortvision

Erscheinungsbild

- Brache an der Walzenstraße mit großem Einfluss auf städtebaulichen Charakter des Standortes
- teilweise Hinterhofcharakter
- teils schlecht einsehbare, abgenutzte Betriebsgrundstücke/-immobilien

Handlungsleitsätze

"grau zu grün"
"die richtige Nutzungsmischung"

Infrastruktur

- Konfliktpotenzial durch problematische Erschließung
- kaum Stellplätze vorhanden
- ÖPNV-Anbindung im nördlichen Standortbereich ausbaufähig
- hoher Versiegelungsgrad der Betriebsflächen

"konventionell zu nachhaltig"
"vulnerabel zu resilient"
"Mobilität als Dienstleistung"

Profil

- fehlende Ausweisung erschwert langfristige Planung
- wenig charakteristischer Branchenbesatz

"endogenen Besatz pflegen"
"exogene Nachfrage schaffen"
"Standortimage ausbauen"

Standortvision

Der Gewerbestandort Velbert-Langenberg wird in Zukunft durch eine koordinierte, langfristig angelegte Planung einer nachhaltigen Revitalisierung zugeführt. Ansätze hierfür liegen durch die gute S-Bahn-Anbindung und in der größeren Ansiedlung eines Start-Ups bereits vor. Eine Reaktivierung der Brache Walzenstraße, einhergehend mit einer städtebaulichen Aufwertung des Standortes, stellen ein weiteres Potenzial für Velbert-Langenberg dar. Die örtlichen Verkehrs- und Versorgungsinfrastrukturen werden mit innovativen Konzepten resilient ausgebaut. Versiegelte Betriebsflächen können teilweise begrünt, großflächige Dachanlagen mit Retentionsbewuchs ausgestattet werden. Kleinteilige Mobilitäts- und Logistikkonzepte werden am Standort erprobt und tragen mittel- bis langfristig zur Verbesserung der heute kritischen Erschließungssituation bei. Der endogene Unternehmensbesatz wird durch exogene Nachfragen kleinteilig und unter Anpassung an die örtliche Funktionsmischung ergänzt. Langfristig entwickelt sich Velbert-Langenberg zu einem Modellstandort zur Revitalisierung frühindustrialisierter Siedlungsräume. Dabei ist auch eine Verknüpfung mit dem lokalen Kulturgewerbe denkbar, um die Industriegeschichte des Ortsteils Langenberg in Szene zu setzen.

STADT WÜLFRATH



CHARAKTERISIERUNG | HANDLUNGSBEDARFE | STANDORTVISION

1. Nord-Erbach

Standortlage

Das Gewerbegebiet Nord-Erbach befindet sich nordöstlich des Zentrums der Stadt Wülfrath und erstreckt sich zwischen der Röntgenstraße im Westen, der Wilhelmstraße im Süden, sowie der Kruppstraße im Norden. Östlich des Gebiets befindet sich ein stillgelegter Steinbruch, im Norden grenzen landwirtschaftlich genutzte Flächen an. Die Autobahn A535 kann über die Wilhelmstraße/ Nevigeser Straße erreicht werden, jedoch nicht gänzlich ortsdurchfahrtsfrei. Eine Buslinie verkehrt entlang der Wilhelmstraße. Der PanoramaRadweg niederbergbahn verläuft östlich des Gebiets.

Wülfrath - Nord-Erbach

Ausweisung nach BauNVO	GE
Größe (ha)	36,6
Svp-Beschäftigte	1.042
Betriebsstätten	113

Charakterisierung des Unternehmensbesatzes

Der Standort Nord-Erbach stellt sich im Hinblick auf den vorhandenen Branchenbesatz als sehr heterogen dar. Es sind sowohl Unternehmen des Maschinenbaus und der Baubranche ansässig, als auch verschiedene Handwerksbetriebe, Handelsunternehmen und sonstige gewerbliche Dienstleister. Darüber hinaus ist das Gebiet teilweise von Wohnnutzungen durchzogen.

Standortbild und Handlungsbedarfe

Zum Zeitpunkt der Standortbesichtigung verfügte das Gebiet über unbebaute Restflächen entlang der Kruppstraße (ca. 4,2 ha). Die Erschließung dieser Flächen dürfte sich jedoch aufgrund der Topographie sowie einer vorhandenen Überlandleitung als anspruchsvoll erweisen.

Des Weiteren lag ein größerer Leerstand auf dem vormaligen Produktionsgelände eines Automobilzulieferers vor. Einige dieser Immobilien und Flächen werden bereits seit über 10 Jahren nicht mehr genutzt und können daher als Brache bezeichnet werden. Dies zeigt sich besonders entlang der Henry-Ford-II-Straße, an der erhebliche städtebauliche Missstände vorliegen. In diesem Bereich wird aktuell eine großflächige Projektentwicklung im Bereich der Leichtindustrie und Logistik angestrebt.

Ingesamt konnte für den gesamten Standort Nord-Erbach ein erhöhter Handlungsbedarf identifiziert werden. Die Bausubstanz wirkt an vielen Stellen in die Jahre gekommen und dürfte bei aufkommendem Leerstand eine gerin-

Standortkartierung



ge Marktgängigkeit aufweisen. Zudem ist der Standort partiell von nicht-betriebsgebundenem Wohnen durchsetzt.

Auch hinsichtlich technischer Infrastrukturen sowie des öffentlichen Raums stellt sich das Gewerbegebiet an vielen Stellen als nicht mehr zeitgemäß dar. So bestehen beispielsweise Probleme bei der Entwässerung nach Starkregenereignissen. Auch die I&K-Infrastruktur wird vielen Anforderungen von Unternehmen nicht mehr gerecht, ein Ausbau des Glasfasernetzes ist für die nahe Zukunft avisiert. Es besteht außerdem ein Mangel an Parkflächen, insbesondere für den Schwerlastverkehr, was für die Anlieger eine Herausforderung mit Konfliktpotenzial darstellt.

Insgesamt präsentiert sich das Gewerbegebiet Nord-Erbach als eher verbauter, wenig strukturierter und repräsentativer Standort. Vor diesem Hintergrund bestehen umfassende Bedarfe, die einen teilweisen Rückbau vorhandener Bausubstanz sowie die städtebauliche Arrondierung von Flächen fordern dürften.

Erscheinungsbild



Betriebsgelände



flächenextensive Nutzung

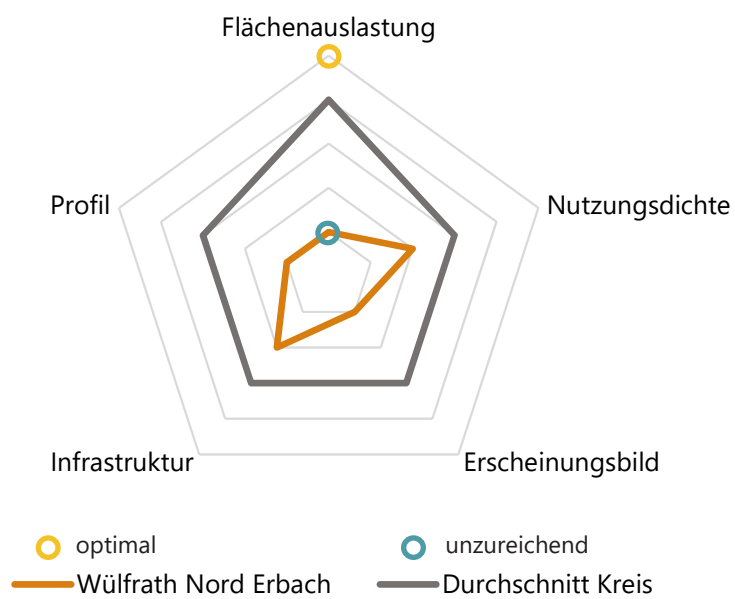


Parkfläche



Betriebsgelände

Standortbewertung



Prioritäre Handlungsfelder & Standortvision

Flächenauslastung

- niedrige Auslastung durch langjährige Leerstände und Brachen
- geringe Flächeneffizienz hemmt eine bedarfsgesteuerte Entwicklung

Handlungsleitsätze

"extensiv zu intensiv"
**"Standortentwicklung
innen vor außen"**
"Brachen mobilisieren"

1

Profil

- Standortprofil schwach ausgeprägt, aktuell wenige prägende Betriebe ansässig
- Weiterentwicklung des Gebiets im Sinne der Anforderungen spezifischer Branchen erhöht Flächenattraktivität

"endogenen Besitz pflegen"
"exogene Nachfrage schaffen"
**"Außendarstellung
und Gebietsmanagement"**

2

Erscheinungsbild

- städtebauliche Missstände
- hoher Versiegelungsgrad auf öffentlichen Flächen und Betriebsgrundstücken
- wenig Grün im öffentlichen Raum
- unübersichtlicher Gesamteindruck

"monomodal zu multimodal"
"vulnerabel zu resilient"
"Mobilität als Dienstleistung"

3

Standortvision

Im Gewerbegebiet Wülfrath Nord-Erbach wird zukünftig durch eine gezielte Mobilisierung von Brachen und eine Standortentwicklung „von innen nach außen“ Schritt für Schritt die Nutzungsintensität erhöht. Die Profilschärfung durch gezielte Branchenansiedlung und die Installation eines Gebietsmanagements trägt zur verbesserten Darstellung des Standorts bei. Die Behebung städtebaulicher Missstände adressiert im weiteren Verlauf der Standortrevitalisierung auch andere infrastrukturelle Schwächen. Mobilität und Logistik werden mit standortbezogenen Konzepten nachhaltig organisiert. Die Akquise von Fördergeldern für städtebauliche und betriebliche Maßnahmen sowie die Konzeptionierung entsprechender Modellprojekte zählen zu den ersten Aufgaben des Gebietsmanagements.

2. Kocherscheidt

Standortlage

Das Industrie- und Gewerbegebiet Kocherscheidt liegt am nordöstlichen Rand der Stadt Wülfrath, angrenzend an den Velberter Ortsteil Tönisheide. Der Standort ist nicht in die Siedlungsstruktur der Stadt integriert, sondern liegt vergleichsweise solitär westlich der Nevigeser Straße, unmittelbar an der Ausfahrt Wülfrath der Autobahn A535. Die Umgebung ist hauptsächlich durch landwirtschaftliche Nutzungen geprägt. Die Dieselstraße fungiert als Haupterschließung und verläuft als Rondell durch das gesamte Gebiet. Entlang der Nevigeser Straße verkehrt eine Buslinie.

Wülfrath - Kocherscheidt	
Ausweisung nach BauNVO	GI, GE
Größe (ha)	43,6
Svp-Beschäftigte	1.105
Betriebsstätten	46

Charakterisierung des Unternehmensbesatzes

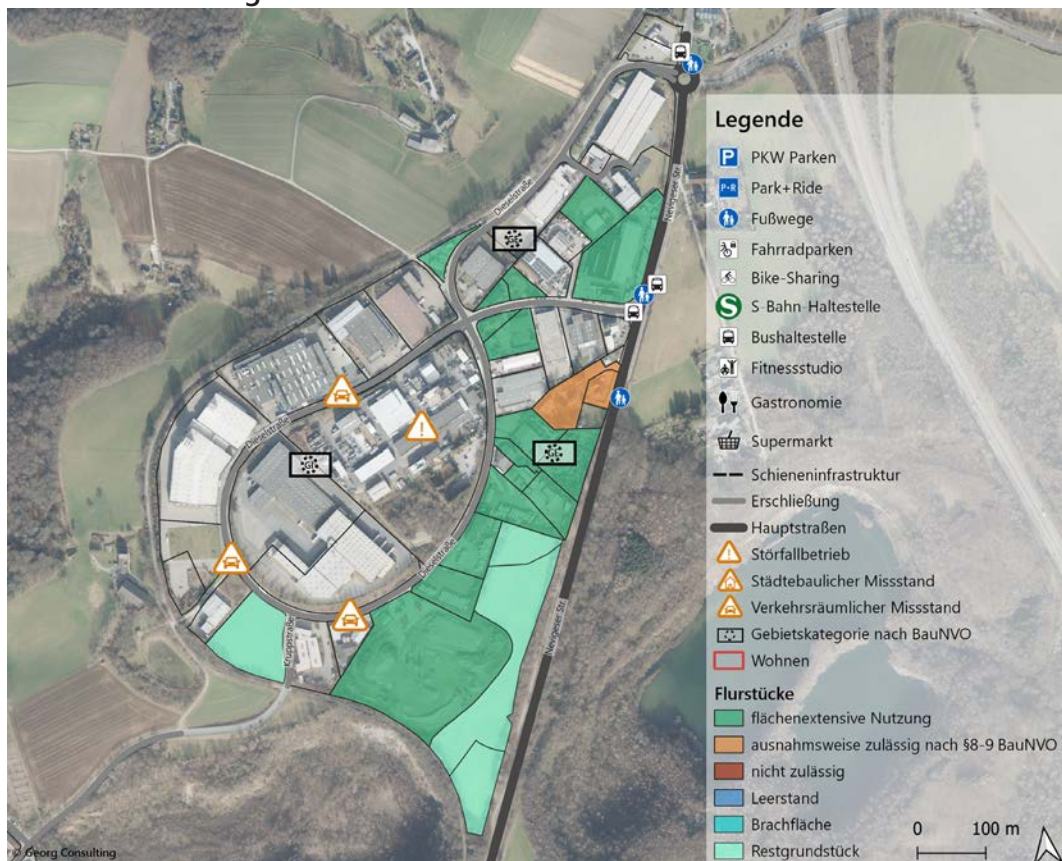
Der Standort Kocherscheidt weist trotz seiner Größe von über 40 Hektar eine insgesamt eher geringe Zahl an Betriebsstätten auf. Besonders dominiert wird der Branchenbesatz von größeren Niederlassungen der chemischen Industrie, der Automobilzulieferer sowie der Logistik. Ebenfalls sind größere Ansiedlungen aus dem Maschinenbau sowie der Metallverarbeitung präsent. Außerdem finden sich auch Betriebsstätten aus den Bereichen Kfz-Verwertung, Baustoffhandel und Recycling.

Standortbild und Handlungsbedarfe

Insgesamt weist der Standort Kocherscheidt ein differenziertes Erscheinungsbild auf. Während einige Betriebsgrundstücke über einen gepflegten Zustand verfügen, zeigen sich andere Flächen mit weniger positiver Außendarstellung. Hierbei sind insbesondere die flächenextensiven Nutzungen im südöstlichen Gebietsteil zu nennen. Die zentral gelegene Niederlassung einer Chemiefabrik ist als Störfallbetrieb ausgewiesen und dominiert den Standort auch städtebaulich.

Der Standort verfügt über eine kleinere Potenzialfläche, die sich nicht im Besitz der Kommune befindet. Eine Erschließung könnte sich jedoch unter anderem aufgrund der anspruchsvollen Topographie als problematisch erweisen. Im östlichen Standortbereich ist die Entwicklung eines Industrieparks vorgesehen, der hauptsächlich Flächen für Nutzungen der Logistik bereithält („multi-use“).

Standortkartierung



Im Gewerbegebiet bestehen Problematiken im Straßenraum, die sich sowohl auf den ruhenden, als auch auf den fließenden Verkehr auswirken. Hier ist einerseits die Straßenführung, andererseits die standortbedingte hohe Frequenzierung mit Schwerlastverkehr zu nennen. Ruhender LKW-Verkehr etwa nimmt einen nicht unerheblichen Teil des Straßenraums in Beschlag (siehe Erscheinungsbild).

Zusammenfassend bietet sich am Standort Kocherscheidt ein gemischtes städtebauliches Erscheinungsbild. Modern gestaltete Betriebsflächen stehen teils flächenextensiven Nutzungen gegenüber, was zu einer insgesamt geringen Nutzungsdichte führt. Der bisher mangelhafte Ausbau der I&K-Infrastruktur ist nach aktuellem Stand für das Jahr 2022 vorgesehen.

Erscheinungsbild



Parkproblematik

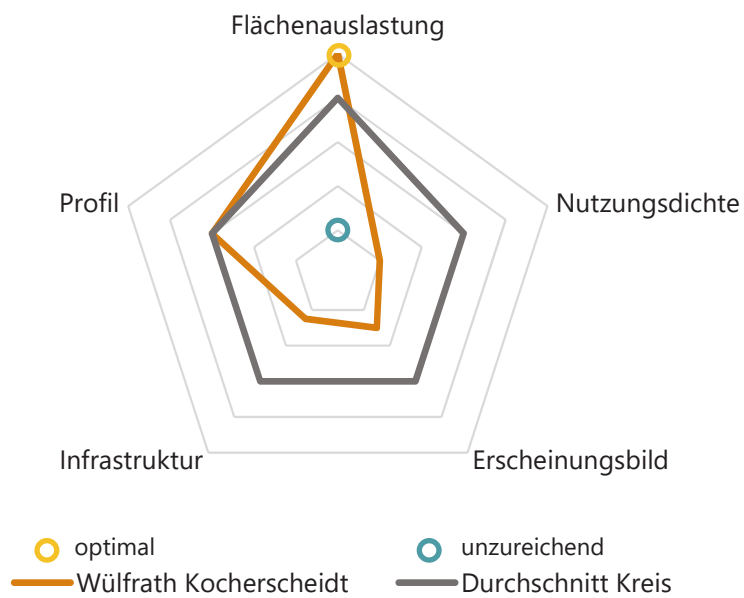


Straßenraum



Freifläche

Standortbewertung



Prioritäre Handlungsfelder & Standortvision

Nutzungsichte

- südöstlicher Gebietsteil stark flächenextensiv genutzt
- hieraus resultiert insgesamt niedrige Flächeneffizienz

Handlungsleitsätze

"extensiv zu intensiv"
"kooperative Flächennutzung"

1

Infrastruktur

- hohes Konfliktpotenzial zwischen Verkehrsteilnehmern im Straßenraum
- Kommunikations- und Versorgungsinfrastruktur mit Optimierungsbedarf
- Mangel alternativer Mobilitätsformen

"vulnerabel zu resilient"
"betriebsgebundene Logistik neu organisieren"
"Mobilität als Dienstleistung"

2

Erscheinungsbild

- Betriebsflächen mit hohem Versiegelungsgrad
- teilweise geringe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

"nachhaltige Gestaltung von Betriebsflächen fördern"
"grau zu grün"
"Freiräume gestalten"

3

Standortvision

Der Standort Wülfrath-Kocherscheidt profiliert sich zukünftig weiterhin als Industriestandort mit attraktivem Erscheinungsbild und hoher Lagequalität. Um die Flächeneffizienz des Standortes zu erhöhen, wird die Nutzungsichte in Zusammenarbeit mit Betrieben vor Ort intensiviert. Die kooperative Nutzung von Teilflächen, beispielsweise als Zwischenlager oder temporäre LKW-Stellfläche, wird nach Bedarf der Unternehmen vor Ort durch ein Gebietsmanagement implementiert. Zur Behebung der Problematiken im Verkehrsraum tragen Vorstauf Flächen für LKWs bei, um den Verkehrsfluss vor Ort aufrecht zu erhalten. Zu einer langfristigen Optimierung der Beschäftigtenmobilität werden alternative Mobilitätsformen stärker im Gebiet etabliert, beispielsweise durch Fahrradstellplätze oder E-Ladesäulen sowohl im öffentlichen Raum als auch auf Betriebsflächen. Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität für Beschäftigte, Kunden und andere Besucher am Standort wird die straßenbegleitende Begrünung gestärkt sowie die klimaresiliente Optimierung der Betriebsflächen durch Dach- und Fassadenbegrünung sowie die Entsiegelung von Teilflächen vorangetrieben.