

Masterplan Industrie und Gewerbe

Gewerbeflächenentwicklungskonzept
Städtebauliches Konzept gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB

Entwurf

- Arbeitsstand 21. März 2019 -

Masterplan Industrie und Gewerbe

Wirtschaftsflächenentwicklungskonzept
 Städtebauliches Konzept gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB

Executive Summary

1.	Planungsanlass und Zweck des Masterplans	05
1.1	Stärkungsinitiative Industrie	05
1.2	Masterpläne als informelle Planungsinstrumente	06
1.3	Formelle Instrumente der Stadtplanung für die Baulandbereitstellung	07
1.4	Aktuelle Entwicklungen auf der Ebene der Regionalplanung	09
2.	Wirtschaftsstandort Mülheim an der Ruhr	11
2.1	Regionale Einordnung	11
2.2	Entwicklung und Struktur des Wirtschaftsstandortes	12
2.3	Wirtschaftsflächen	16
2.4	Gewerbeflächenmarkt	21
3.	Künftige Anforderungen an Wirtschaftsstandorte	25
3.1	Digitalisierung der Wirtschaft	26
3.2	Nachhaltige Entwicklung	28
3.3	Lebensqualität und weiche Standortfaktoren	28
3.4	Branchenspezifische Standortanforderungen	29
3.4.1	Produzierendes Gewerbe und Handwerk	29
3.4.2	Logistik	33
3.4.3	Handel und Dienstleistungen	34
3.5	Die Innenstadt als Arbeitsort	35
4.	Zielsetzungen und Handlungsfelder	38
4.1	Strategische Ausrichtung des Wirtschaftsstandorts Mülheim an der Ruhr	38
4.2	Handlungsfelder des Wirtschaftsflächenentwicklungskonzeptes	39
4.2.1	Sicherung und Neuschaffung von Industrie- und Gewerbestandorten	40
4.2.2	Potentiale nutzungsgemischter und urbaner Lagen nutzen	43
4.2.3	Rahmenbedingungen für die Wirtschaft verbessern	45
5.	Projekte und Maßnahmen	47
5.1	Strategische Leitprojekte	47
5.1.1	Innovationsband – Integrierte Stadtentwicklung am RS 1	47
5.1.2	Internationale Gartenausstellung 2027 - Grüne Mitte	49
5.1.3	Städtebaulicher Rahmenplan Flughafen	50
5.2	Neuschaffung von Industrie- und Gewerbestandorten	51
5.2.1	Gewerbeflächenentwicklung Liebigstraße	51
5.2.2	Gewerbeflächenentwicklung Gustavstraße	52
5.2.3	Gewerbeflächenentwicklung Oberheidstraße	52
5.2.4	Gewerbeflächenentwicklung Kölner Straße / Erzweg	52

5.3.	Sicherung und Restrukturierung von Industrie- und Gewerbestandorten	54
5.3.1	Planerische Sicherung und Restrukturierung des Rhein-Ruhr-Hafens	54
5.3.2	Revitalisierung der Schüte-Fläche	55
5.3.3	Ressourceneffizientes Gewerbegebiet „Heißen-Ost“	56
5.4	Nutzung der Potentiale von gemischten und urbanen Gebieten	56
5.4.1	Innovationsstandort Innenstadt	56
5.4.2	Konversion des Lindgens-Areals	57
5.4.3	Wissollstraße / Liebigstraße	57
5.4.4	Ruhrpromenade (Nord) und „Ruhrbania“-Baufelder 3 und 4	58
5.5	Ausbau der Kooperation zwischen Wirtschaft und Wissenschaft	58
5.5.1	Innovationszentrum Mülheim	58
5.5.2	Innovationsgespräche mit Mülheimer Unternehmen	61
5.6	Verbesserung der Infrastruktur	62
5.6.1	Ausbauplan Glasfasernetz Mülheim	63
5.6.2	Prüfauftrag: Erschließungsmöglichkeiten für die Reserveflächen in Styrum	63
5.6.3	Prüfauftrag: Autobahnanbindung in Dümpten und Styrum verbessern	64
5.6.4	Neue Citylogistik-Konzepte	64
5.7	Verbesserung weicher Standortfaktoren	64
5.7.1	Arbeiten im Park	65
5.7.2	Standortprofilierung und –vermarktung	66
5.7.3	Konversion des Wasserwerks Dohne	66
5.8	Monitoring und Evaluierung	66
 Anhang		
1.	Steckbriefe ausgewählter Industrie- und Gewerbegebiete	68
2.	Tabellarische Übersicht der Bebauungspläne in den Gewerbegebieten	90

Executive Summary

Im Rahmen der Industriekonferenz Mülheim an der Ruhr ist deutlich geworden: Die **Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes Mülheim** besitzt angesichts des intensiven Anpassungsdrucks eine hohe Bedeutung bei Wirtschaft, Verwaltung und Politik. Der stetige Strukturwandel, die Digitalisierung und das begrenzte Wirtschaftsflächenangebot der Stadt sind als die wesentlichen Herausforderungen erkannt worden.

Dies aufgreifend stellt der Masterplan Industrie und Gewerbe das strategische Entwicklungsziel der Wirtschafts- und Stadtentwicklung für die kommenden Jahrzehnte auf. Kennzeichnend für die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit Mülheims als Wirtschaftsstandort soll eine zweigleisige Strategie aus der Weiterentwicklung als wissensbasierter Wirtschaftsstandort mit einem starken industriellen Kern und der Sicherung einer hohen Lebens- und Wohnqualität als prägender Standortvorteil sein. Diese **Doppelstrategie** trägt dem Umstand Rechnung, dass nur ein Zusammenspiel mehrerer, auch der sogenannten weichen Standortfaktoren, zum Erfolg führen kann. Ob Ansiedlungsentscheidungen von Unternehmen oder von Arbeitskräften - eine immer stärkere Rolle spielt auch die Lebensqualität sowie das Arbeitsumfeld. Die Digitalisierung eröffnet neue Spielräume für die Gestaltung und ermöglicht die flexiblere Nutzbarkeit räumlicher Strukturen, etwa durch Kombinierbarkeit von Wohnen und Arbeiten.

Die Entwicklungsstrategie soll über **drei Handlungsstränge** umgesetzt werden („Drei-Säulen-Modell“). Diese beinhalten:

- (A) die Sicherung und Schaffung neuer Flächenressourcen für die Wirtschaft
- (B) die Erschließung urbaner Lagen für die gewerbliche Wirtschaft sowie
- (C) die Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Wirtschaft.

Letzteres umfasst die notwendigen Infrastrukturen sowie die Lebens- und Wohnqualität. Der Masterplan Industrie bildet den Handlungsrahmen für die nächsten Jahre und enthält **mehr als 20 Projekte**, die den drei Säulen zugeordnet sind. Drei davon – die Entwicklung von Innovationsstandorten entlang des neuen Radschnellwegs, die Grüne Mitte als Spielort der Internationalen Gartenausstellung 2027 und die städtebauliche Entwicklung des Flughafen-Geländes - sind als Leitprojekte von besonderer Bedeutung. Mit Nachdruck wird darüber hinaus das Projekt eines Innovationszentrums verfolgt, um die Vernetzung von Wirtschaft und Wissenschaft zu fördern. Etliche Projekte, wie der Ausbau des Glasfasernetzes laufen bereits. Weitere Projekte sollen sukzessive angegangen werden, darunter die planerische Ausweisung neuer Gewerbeflächen und die Revitalisierung bestehender Gewerbegebiete. An der **Umsetzung** sind die Mülheim und Business GmbH und Ämter der Stadtverwaltung, insbesondere die des technischen Dezernates, beteiligt.

1. Planungsanlass und Zweck des Masterplans

Nach Ankündigungen mehrerer Industrieunternehmen, strukturelle Anpassungen am Standort Mülheim an der Ruhr vornehmen zu müssen, haben VertreterInnen der Stadt und der örtlichen Wirtschaft im Rahmen einer „Industriekonferenz“ beraten, mit welchen Maßnahmen die Bedingungen für die Wirtschaft verbessert und Arbeitsplätze in Mülheim an der Ruhr gesichert sowie neu geschaffen werden können. Hierbei sind auch Defizite in der infrastrukturellen Ausstattung der Stadt sowie Engpässe bei der Flächenverfügbarkeit festgestellt worden. Daher wurde von der Industriekonferenz angeregt, hier planerisch tätig zu werden und ein Konzept vorzulegen, das diese Fragestellungen aufgreift und Lösungen aufzeigt.

Die Aufstellung des Masterplans Industrie und Gewerbe läuft zeitlich parallel mit der Aufstellung des Regionalplans Ruhr, in dem die Rahmenbedingungen für die Siedlungsentwicklung der nächsten Jahrzehnte festgelegt werden. In diesem Kontext dient der Masterplan Industrie und Gewerbe in seiner Funktion als informelles Planungsinstrument zur Positionsbestimmung und als Leitlinie für die Beteiligung der Stadt im Verfahren des Regionalverbands sowie später in den nachfolgenden eigenen formellen Planungsverfahren zur Schaffung von Baurecht für gewerbliche Vorhaben. Der vorliegende Masterplan Industrie und Gewerbe fokussiert sich auf räumliche und infrastrukturelle Aspekte. Weitere mögliche, aber nicht unmittelbar raumwirksame Handlungsfelder einer gemeindlichen Wirtschaftspolitik (z.B. Steuern, Bildung, Serviceorientierung der Verwaltung) sind daher ausgeklammert.

1.1 Industriekonferenz Mülheim an der Ruhr

Im Jahre 2016 wurden mehrere Planungen im Hinblick auf strukturelle und personelle Anpassungen in den Mülheimer Industriebetrieben bekannt, die überwiegend dem zunehmenden internationalen Wettbewerbsdruck, weltweiten Überkapazitäten sowie den wirtschaftlichen Herausforderungen der Energiewende in Deutschland geschuldet sind. In dieser Situation haben die Stadt Mülheim an der Ruhr, der Unternehmerverband Mülheimer Wirtschaft und die IG Metall Mülheim an der Ruhr im Frühjahr 2016 eine Industriekonferenz mit Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern Mülheimer Industriebetriebe, der Industrie- und Handelskammer für Essen, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen zu Essen, der Mülheim & Business GmbH sowie der Hochschule Ruhr West einberufen.

Das Ziel der Industriekonferenz war es, Mülheim an der Ruhr als Industriestandort zu fördern und hierzu die Rahmenbedingungen der ansässigen Industriebetriebe zu analy-

sieren und - soweit möglich - zu optimieren. Hierbei geht es vor allem um die Rahmenbedingungen zur Sicherung von tausenden Industriearbeitsplätzen als auch zur Kompensation wegfallender Arbeitsplätze durch Neuansiedlungen. Als Ergebnis hat die Industriekonferenz am 16.03.2017 die „Stärkungsinitiative Industrie Mülheim“ beschlossen. Darin wurden 33 Projekte zur Verbesserung der Standortbedingungen in Mülheim an der Ruhr vereinbart. Die Projekte gliedern sich in die Themenfelder „Infrastruktur und lokale Standortbedingungen“, „Vernetzung Wirtschaft / Wissenschaft, Bildung, Gründung“ sowie „Standortprofil und Akzeptanz der Industrie“.

Innerhalb des Themenfeldes „Infrastruktur und lokale Standortbedingungen“ zählt die „Erarbeitung eines Industrieflächenentwicklungskonzepts mit dem Ziel der Flächenmobilisierung durch Sicherung und Konsolidierung der Industrieflächen“ zu den vereinbarten Projekten. Mit dem Masterplan Industrie und Gewerbe für die gewerbliche Wirtschaft sollen daher bedeutende Leitlinien für die Stadtentwicklung und -planung sowie die künftige strategische Ausrichtung des Wirtschafts- und Investitionsstandorts Mülheim an der Ruhr definiert werden. Der Fokus des Masterplans liegt dabei vorrangig auf den Bedarfen von gewerblichen Betrieben, die aufgrund ihres Störgrades in der Regel auf Gewerbegebiete (GE) oder Industriegebiete (GI) gemäß der Baunutzungsverordnung (BauNVO) angewiesen sind. Allerdings werden auch die Möglichkeiten, die Gemengelagen, Mischgebiete (MI), Kerngebiete (MK) oder Urbane Gebiete (MU) und Sondergebiete (SO) für gewerbliche Ansiedlungen bieten, mitbetrachtet.

1.2 Masterpläne als informelle Planungsinstrumente

Der Masterplan Industrie und Gewerbe steht in einer Reihe neben anderen sektoralen, gesamtstädtischen Planungen. Seit etlichen Jahren bearbeitet das Stadtplanungsamt der Stadt Mülheim an der Ruhr einzelne Fachthemen über sogenannte Masterpläne. Als informelles Planungsinstrument dienen die Masterpläne als Grundlage für den abgestimmten Einsatz formeller Planungsinstrumente der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung. So sind die Grundlagen der Steuerung des Einzelhandels (Ansiedlungsregeln) im Masterplan Zentren und Einzelhandel (zuletzt aktualisiert im Jahr 2015) dargestellt.

In den Jahren 2012 bis 2014 wurde zudem ein Masterplan Spielen und Bewegen erarbeitet, der im Wesentlichen die Struktur und Benutzbarkeit städtischer Freiräume für Kinderspiel, Bewegung und Sport sowie eine umwelt- und gesundheitsfördernde Freizeitmobilität in den Blick nimmt. Seit 2017 läuft ein Planverfahren für einen Masterplan Denkmalschutz und Denkmalpflege („Denkmalpflegeplan“).

Grundsätzlich sieht sich die Stadtplanung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung verpflichtet, indem sie die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt (§ 1 Abs. 5 BauGB). Innerhalb der formellen Planverfahren (s. Kap. 1.3) sind somit verschiedenste Belange zu berücksichtigen. Die Belange der Wirtschaft bzw. ihre Versorgung mit geeigneten Flächen sind dabei in der Regel ein Belang unter vielen anderen. Wird der Masterplan von der Gemeinde als städtebauliches Konzept gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen, kann der Belang der Wirtschaft wesentlich konkreter im Rahmen der Planaufstellung berücksichtigt werden.

Es bietet sich zudem an, ein solches Konzept für das gesamte Stadtgebiet aufzustellen, um gleichzeitig die gebietsübergreifende Gliederungsmöglichkeit des § 1 Abs. 4 BauNVO begründen zu können. Danach können im Bebauungsplan für das jeweilige Gewerbe- oder Industriegebiet Festsetzungen getroffen werden, die das Baugebiet nach der Art der zulässigen Nutzung, nach der Art der Betriebe und Anlagen und deren besonderen Bedürfnissen und Eigenschaften gliedern. Diese Festsetzungen können auch für mehrere Gewerbe- oder Industriegebiete einer Gemeinde im Verhältnis zueinander getroffen werden. Baugesetzbuch und Baunutzungsverordnung eröffnen somit einen Spielraum für eine gemeindliche Gewerbeplanung.

1.3 Formelle Instrumente der Stadtplanung für die gewerbliche Baulandbereitstellung

Die planerische Sicherung bestehender Wirtschaftsflächen und die Ausweisung neuer Wirtschaftsflächen erfolgt in der Regel durch die Instrumente der gemeindlichen Bauleitplanung. Diese ist auf zwei Planungsebenen, der vorbereitenden und der verbindlichen Bauleitplanung, organisiert. In Mülheim und fünf weiteren Städten der „Städteregion Ruhr 2030“ (Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Oberhausen) ist zudem die regionalplanerische Ebene als räumlich übergeordnete Planung auf Ebene der Gemeinden angesiedelt und mit der gemeindlichen Planung im Regionalen Flächennutzungsplan (RFNP) zusammengefasst. Der RFNP hat damit gleichzeitig die Funktion eines Regionalplans und eines gemeinsamen Flächennutzungsplans. Die zentrale Aufgabe des RFNP ist die bedarfsgerechte Koordination und Steuerung der Wohnbau- und Wirtschaftsflächenentwicklung durch die Darstellung von regionalplanerischen Siedlungsbereichen und bauleitplanerischen Bauflächen.

Auf Ebene der Regionalplanung wird unter anderem unterschieden zwischen allgemeinen Siedlungsbereichen (ASB) und Bereichen für gewerbliche und industrielle Nutzungen

(GIB). In beiden Gebietskategorien sind je nach Darstellung auf Ebene der Flächennutzungsplanung gewerbliche Ansiedlungen möglich. ASB umfassen neben Wohnbauflächen alle Flächen, die mit dieser Funktion zusammenhängen, wie z.B. Wohnfolgeeinrichtungen, siedlungszugehörige Grün-, Sport- und Freizeitflächen, Flächen für öffentliche und private Dienstleistungen sowie Flächen für nicht erheblich belästigende Gewerbebetriebe. Gewerbliche Bauflächen, die sich innerhalb der ASB befinden, sind somit für Gewerbebetriebe vorgesehen, von denen keine erheblichen Belästigungen ausgehen, sodass benachbarte Wohnstandorte nicht beeinträchtigt werden. Auch auf gemischten Bauflächen innerhalb der ASB sind gewerbliche Ansiedlungen möglich – hier muss ein verträgliches Miteinander von Wohnen und Gewerbe im kleinteiligen Maßstab gesichert werden. In den gewerblichen Bauflächen, welche sich innerhalb der Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) befinden, sind insbesondere erheblich belästigende Betriebe unterzubringen, soweit dies unter dem Gesichtspunkt des Immissionsschutzes möglich ist. Diese Flächen sind also für solche Betriebe vorzuhalten, die mit anderen Nutzungen, insbesondere dem Wohnen, unverträglich sind.

Erst durch die Aufstellung von Bebauungsplänen kann verbindliches Planungsrecht geschaffen werden. Dabei sind die Bebauungspläne aus den Darstellungen des Regionalen Flächennutzungsplans zu entwickeln. Bebauungspläne umfassen räumliche Teilbereiche des Gemeindegebiets und enthalten rechtsverbindliche Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung. Sie werden als Satzungen von der Gemeinde beschlossen. Gewerbliche Nutzungen sind differenziert nach ihrem Störgrad in Mischgebieten (§ 6 BauNVO), Kerngebieten (§ 7 BauNVO), Gewerbegebieten (§ 8 BauNVO), Industriegebieten (§ 9 BauNVO) und entsprechend festgesetzten Sondergebieten (§ 11 BauNVO) und -neu- auch sogenannten Urbanen Gebieten (§ 6a BauNVO) zulässig. Neben der Art der baulichen Nutzung werden in Bebauungsplänen in der Regel auch Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung, also z.B. zu überbaubaren Grundstücksfläche und der Höhe baulicher Anlagen getroffen. Ein weiterer wichtiger Aspekt bei der Aufstellung von Bebauungsplänen für gewerbliche Nutzungen ist die Betrachtung des Immissionsschutzes und die Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse.

Ein zusätzliches Instrument für die planungsrechtliche Sicherung von Gewerbeflächen ist der vorhabenbezogene Bebauungsplan, welcher für Flächen, die sich in der Verfügungsgewalt des Vorhabenträgers befinden, auf das umzusetzende Vorhaben zugeschnittene Festsetzungen trifft. Der Vorhabenträger verpflichtet sich dabei zur Durchführung innerhalb einer bestimmten Frist und zur Tragung der Planungs- und Erschließungskosten.

1.4 Aktuelle Entwicklungen auf Ebene der Regionalplanung

Am 06.07.2018 hat die Verbandsversammlung des RVR den Erarbeitungsbeschluss für den Regionalplan Ruhr gefasst. Nach seinem Inkrafttreten wird der Regionalplan Ruhr den regionalplanerischen Teil des RFNP ersetzen. Der RFNP wird danach noch als gemeinsamer Flächennutzungsplan der Städteregion Ruhr 2030 dienen.

Der Regionalplan Ruhr legt analog zum RFNP Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB) und Bereiche für industrielle und gewerbliche Nutzungen (GIB) fest (s. Kap. 1.3). Er sieht eine Geltungsdauer bis etwa zum Jahr 2034 vor und definiert damit den räumlichen Rahmen für die Siedlungsentwicklung in der Region und damit auch in Mülheim an der Ruhr für der nächsten Jahrzehnte. Auf Basis der gewerblichen Nachfrage in den vergangenen Jahren hat der Regionalverband Ruhr für die Stadt Mülheim an der Ruhr dargestellt, dass die Stadt aufgrund der prognostizierten Einwohnerentwicklung und der Wachstumsnachfrage der Unternehmen einen Bedarf für weitere 87,6 ha GIB-Fläche bis zum Ende des Planungshorizonts des Regionalplans im Jahr 2034 hat.

In der Begründung zum Entwurf des Regionalplans Ruhr wird darauf hingewiesen, dass die ausgewiesenen GIB-Reserven nicht ausreichen, um den rechnerischen GIB-Bedarf zu decken. Für das gesamte Regionalplangebiet wird eine Unterdeckung von 673,9 ha GIB festgestellt. Davon entfällt alleine auf die Städte Mülheim an der Ruhr, Essen, Oberhausen und Bochum eine Unterdeckung von 463 ha. Insofern bestehen in diesen Städten erhebliche Bedarfe zur mittel- bis langfristigen Entwicklung von zusätzlichen GIB-Flächen bis zum Jahr 2034, sofern geeignete Standorte identifiziert werden können. In Mülheim an der Ruhr ist es bislang wegen vielfältiger Restriktionen nicht gelungen, weitere geeignete GIB-Flächen zu verorten. Im Gegenteil: der Bestand an GIB-Flächen im Entwurf des Regionalplans hat sich im Vergleich zu den aktuellen Darstellungen des RFNP sogar verringert. Zwar hat dies damit zu tun, dass die GIB-Darstellungen in Teilen aufgegeben wurden, weil die Ansiedlung von erheblich belästigenden Gewerbebetrieben auf den betreffenden Flächen aufgrund umliegender Wohnbebauung unrealistisch ist. Dies zeigt aber, dass mit den noch vorhandenen GIB-Flächen umso verantwortungsbewusster planerisch umgegangen werden muss und in den zukünftigen ASB-Flächen auf den nachgeordneten Planungsebenen substanzielle Flächenanteile zumindest für gewerbliche Betriebe geringeren Störgrades gesichert werden müssen.

Insgesamt verbleibt für Mülheim an der Ruhr ein nicht zu verortendes Defizit von rund 88 ha GIB und somit eine erhebliche Abweichung vom langfristigen Bedarf. Es zeichnet sich somit ab, dass die gewerbliche Entwicklung Mülheims sich künftig allein auf den bereits vorhandenen und den wenigen zusätzlichen Flächen, die nun im Regionalplan ausgewie-

sen werden sollen, abspielen muss und, dass der voraussichtliche Bedarf nicht gedeckt werden kann.

Grundsätzlich soll der neue Regionalplan die Möglichkeit der gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit bei der Ausweisung neuer Gewerbegebiete (sog. Kooperationsstandorte) über „Flächenkonten“ bieten. Ob dies realistisch und unter Berücksichtigung einer anteiligen Zuweisung der Gewerbesteuererinnahmen umgesetzt werden kann, ist derzeit nicht sicher. Insofern muss der Schwerpunkt der gemeindlichen Gewerbeplanung derzeit noch auf der Sicherung und Entwicklung von Flächen auf dem eigenen Gemeindegebiet liegen. Hierzu soll der Masterplan Industrie und Gewerbe die bestehenden Möglichkeiten aufzeigen.

2. Wirtschaftsstandort Mülheim an der Ruhr

Mülheim an der Ruhr gehört zu den Städten in Deutschland, in denen sich die Industrialisierung relativ früh vollzog. Maßgeblich hierfür waren vor allem die Entwicklung des Ruhrgebiets zu einem Zentrum der Kohle- und Stahlindustrie sowie die verkehrsgünstige Lage am Hellweg. So war Mülheim infrastrukturell im Vergleich mit anderen Städten und Regionen stets frühzeitig und gut ausgestattet (Wasserstraßenanschluss/ Hafen, Bahnanschluss, Flughafen, Autobahnanschluss). Nachholbedarf besteht aktuell allerdings bei der digitalen Infrastruktur.

Trotz des laufenden Strukturwandels und des Verlustes mehrerer ehemals standortprägender Industriezweige hat Mülheim an der Ruhr seine Wirtschaft frühzeitig diversifiziert und einen immer noch hohen Anteil an produzierenden Unternehmen sowie Industriebeschäftigten. Allerdings durchlaufen etliche Industrieunternehmen derzeit Umstrukturierungsprozesse und prüfen weitere Diversifizierungsmöglichkeiten am Standort, da Ansiedlungsflächen in dem nachgefragten Umfang nicht angeboten werden können. Eine vergleichsweise geringe Arbeitslosenquote und die mit der Ansiedlung der Hochschule Ruhr-West verbundenen Chancen sind dagegen eine Stärke, die es zu nutzen gilt. Der Wirtschaftsstandort Mülheim an der Ruhr ist nachfolgend nicht isoliert zu betrachten, sondern als Bestandteil der Metropole Ruhr einzuordnen und zu bewerten. Daher wird zunächst eine regionale Einordnung auf Grundlage des Wirtschaftsberichtes Ruhr 2018 vorgenommen.

2.1 Regionale Einordnung

Die Metropole Ruhr vereint als Agglomerationsraum rund 5 Millionen Menschen in 53 Städten und verzeichnet seit einigen Jahren wieder einen starken Zuwachs in der Beschäftigung – mitunter jedoch mit starken kleinräumigen Disparitäten.¹ Angetrieben von der breiten Hochschullandschaft mit Universitäten und Fachhochschulen wird die Metropole Ruhr durch eine hohe Diversität in der Wirtschaft charakterisiert. Als Besonderheit gegenüber anderen Regionen ist vor allem der starke industrielle Kern mit über 21.000 Unternehmen hervorzuheben, der noch immer das Rückgrat der regionalen Wirtschaft bildet. Auffällig ist hierbei insbesondere der zunehmende Beschäftigungsanteil in industrienahen Dienstleistungen, der den fortschreitenden Wandel der Industrie vom klassischen Maschinen-, Anlagen- und Werkzeugbau hin zur stärkeren Serviceorientierung veranschaulicht. In den vergangenen Jahren hat sich die Metropole Ruhr zum Start-up-Hotspot entwickelt, wobei sich entgegen vieler anderer Regionen die meisten Gründun-

¹ Wirtschaftsbericht 2018: Business Metropole Ruhr. S.3

gen nicht auf das Konsumentengeschäft, sondern auf das Business-to-Business-Geschäft fokussieren.

Im Hinblick auf die Beschäftigungseffekte ist insbesondere der Leitmarkt Gesundheit mit über 340.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von hoher Bedeutung. Besonders die Bereiche „stationäre und ambulante Versorgung“ sowie die „gesundheitsrelevanten Dienstleistungen“ fungieren als Treiber des Beschäftigungsaufbaus. Weitere Leitmärkte sind u.a. die Mobilitätsbranche, die Bau- und Wohnungswirtschaft, die digitale Kommunikation sowie der Bereich Bildung und Wissen. Angesichts der Historie des Ruhrgebiets mit der Kohle- und Stahlindustrie nimmt auch die Energie-, Umwelt- und Wasserwirtschaft einen Leitmarkt mit hoher Bedeutung ein. Trotz des Strukturwandels und der Energiewende sind zahlreiche Unternehmen mit einem besonderen Knowhow im Bereich der Energiewirtschaft und Energietechnik geblieben. In Mülheim an der Ruhr sind mit der Gründung der Hochschule Ruhr West sowie dem Max-Planck-Institut für chemische Energiekonversion wichtige Weichen gestellt worden, um den Strukturwandel und die Energiewende weiter voranzutreiben. Das Beispiel der Energiewirtschaft zeigt, dass die Entwicklung die wirtschaftliche Ausrichtung bis heute noch prägen kann. Daher wird die historische Entwicklung sowie die Struktur des Wirtschaftsstandortes Mülheim an der Ruhr nachfolgend genauer betrachtet.

2.2 Entwicklung und Struktur des Wirtschaftsstandorts Mülheim an der Ruhr

Die Lage am Fluss sorgte dafür, dass sich die Industrialisierung in Mülheim an der Ruhr relativ früh vollzog. Schon im Jahr 1810 kaufte Matthias Stinnes einen Kohlenberg und einen „Kohlentaak“ genanntes Schiff auf der Ruhr, um die geförderte Steinkohle zu vertreiben. Doch bevor im frühen 19. Jahrhundert Bergbau und darauf aufbauend die Stahlindustrie den Standort prägen konnten, war Mülheim traditioneller Standort von Leder verarbeitender Industrie und diesbezüglich lange einer der größten Standorte in Deutschland und Europa. Bereits in den 1950er Jahren setzte hier jedoch ein Niedergang ein, heute ist dieser Industriezweig aus Mülheim an der Ruhr weitgehend verschwunden.

Im Zusammenhang mit der Industrialisierung wuchs in Mülheim der Bedarf an Transportkapazitäten auf der Ruhr. Der rege Schiffsverkehr führte zur Blüte des Stinnes-Konzerns, der in diesem Geschäft groß wurde, mittlerweile aus Mülheim aber mit dem letzten Firmenteil, der Brenntag AG, wieder weggezogen ist. Bestimmende Großbetriebe der Stahlbranche waren ab 1811 die Friedrich Wilhelms-Hütte sowie später die Firmen Thyssen und Mannesmann. Unter anderem trug die Erfindung nahtloser Stahlrohre durch die Firma Mannesmann zum wirtschaftlichen Erfolg des Stahlstandorts Mülheim bei. Ergänzt

wird dieser industrielle Kern durch weitere Großbetriebe wie z.B. die Firma Siemens, die in Mülheim große Dampfturbinen herstellt.

In den 1960er Jahre wurde Mülheim an der Ruhr frühzeitig von der Krise in der Kohle- und Stahlindustrie getroffen, seit 1964 gibt es keine eigene Stahlproduktion in Mülheim an der Ruhr mehr. Im Jahr 1966 wurde die letzte von ehemals vier Zechen geschlossen. Die vom Bergbau freigezogenen Flächen wurden in der Folgezeit in Gewerbegebiete umgewandelt (z.B. Gewerbegebiet Heißen-Ost) und – im Falle der Zeche Humboldt – durch die Ansiedlung eines der ersten überdachten Einkaufszentren in Deutschland („Rhein-Ruhr-Zentrum“) nachgenutzt. Diese Innovation im Einzelhandel ist beispielhaft für die langjährige Erfolgsgeschichte Mülheims als Standort des Einzelhandels. Bereits Mitte des 19. Jahrhunderts beginnt die Firmengeschichte des Handelskonzerns Tengemann, seit 1960 sitzen zudem Unternehmensteile der Firma Aldi SÜD in Mülheim an der Ruhr. Während die Firma Aldi SÜD weiterhin prosperiert, hat Mülheim an der Ruhr nach der Umstrukturierung der Firma Tengemann mittlerweile ein Schwergewicht der Einzelhandelsbranche weitgehend verloren.

Die Gründung des „Kaiser-Wilhelm-Institutes für Kohlenforschung“ (heute: „Max-Planck-Institut für Kohlenforschung“) im Jahre 1912 folgte dem Trend, energierelevante Themen im Ruhrgebiet zu konzentrieren. Das Institut konzentriert sich, nachdem in den Anfangsjahren die Erforschung der Verwendungsmöglichkeiten der Steinkohle im Zentrum des Interesses stand, heute auf die Erforschung hochselektiver und ressourcenschonender chemischer Reaktionen. Seit Ende der 1950er Jahre hat Mülheim an der Ruhr mit dem heutigen „Max-Planck-Institut für chemische Energiekonversion“ eine zweite bedeutende Forschungseinrichtung. Hier werden aktuell die grundlegenden chemischen Prozesse der Energieumwandlung erforscht. Seit der Gründung der „Hochschule Ruhr-West“ (HRW) im Jahre 2009 ist Mülheim an der Ruhr zudem Hochschulstandort. Die HRW hat mit ihren drei Fachbereichen einen betriebswirtschaftlich-ingenieurtechnischen Schwerpunkt, bietet Möglichkeiten für Unternehmen aus der Region zu Forschungs Kooperationen und spielt eine wichtige Rolle bei der Sicherung des Nachwuchses in Ingenieurberufen. Unter anderem mit dem angegliederten Institut Energiesysteme und Energiewirtschaft passt sich die HRW hervorragend in die traditionelle – energiewirtschaftlich geprägte - Wirtschaftsstruktur des Ruhrgebiets ein und fördert zugleich den Strukturwandel hin zu modernen Technologien. Ergänzt wird der Wissenschaftsstandort Mülheim an der Ruhr durch das „Institut für Wasserforschung“ (IWW) der Rheinisch-Westfälischen Wasserwerksgesellschaft (RWW) sowie einer Außenstelle der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung Gelsenkirchen mit rund 1.000 Studierenden.

Die Stadt verfügt über einen kleinen Bestand an Start-up-Unternehmen sowie kleinen und mittelgroßen Unternehmen aus Technologiebranchen, insbesondere aus dem IT-Bereich. Die Entwicklung eines neuen Schwerpunkts „e-commerce“ ist durch die Einrichtung entsprechender Lehrgebiete an der HRW in Kooperation mit Handelsunternehmen eingeleitet. Insgesamt spielen kleine und mittelgroße Unternehmen heute eine sehr viel größere Rolle. Dies liegt auch an der speziellen Förderung und Betreuung durch die Mülheim & Business GmbH.

In der Verkehrsinfrastruktur war Mülheim an der Ruhr in der Vergangenheit immer relativ gut ausgestattet. Zur Zeit der Frühindustrialisierung kamen der damals noch kleinen Stadt bereits die Vorteile der Lage am Fluss zu Gute – Voraussetzung für den wirtschaftlichen Aufstieg für Konzerne wie Stinnes und Thyssen. Später wurde die Infrastruktur mit dem Rhein-Ruhr-Hafen und der Regulierung der Ruhr entscheidend verbessert, sodass heute eine leistungsfähige Wasserstraßenanbindung besteht. Auch die Chancen einer Bahnanbindung konnte Mülheim an der Ruhr ab der Mitte des 19. Jahrhunderts nutzen. Die Eröffnung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (1862) sowie der Rheinischen Bahn (1866), deren Strecken das Stadtgebiet kreuzten, waren insbesondere für die Entwicklung der Schwerindustrie und des Bergbaus wichtige Elemente. Ebenfalls wesentlich früher als andere Städte in Deutschland verfügte Mülheim über eine Autobahnanbindung. Trotz des zunehmenden Verkehrs ist durch die mittelfristig geplanten Ausbauprojekte (u.a. 6-streifiger Ausbau A 52 und A40, Ausbau Kreuz Kaiserberg) die Qualität der großräumigen Straßenanbindung für die Mülheimer Wirtschaft langfristig gesichert.

Eine Besonderheit im Vergleich zu anderen Standortgemeinden in der Region ist der Flughafen Essen-Mülheim, der ab dem Jahr 1927 überregionale Bedeutung als der „Flughafen des Ruhrgebiets“ hatte. Er war in das innerdeutsche und europäische Regelfluggesetz eingeschaltet. Schon im Jahr 1933 lag der Flughafen Essen-Mülheim hinsichtlich der umgeschlagenen Frachtmengen an neunter Stelle unter den insgesamt 62 deutschen Flughäfen. Bedingt durch die Sperre des Passagierverkehrs durch die britische Militärregierung bis ins Jahr 1950 und den damals bereits erfolgenden Ausbau des Flughafens Düsseldorf-Lohhausen, schwand in der Nachkriegszeit die Bedeutung des Mülheimer Flughafens bis hin zur Einstellung des Passagierflugs. Mit dem Flughafen Düsseldorf International in unmittelbarer Nähe und mit guter Erreichbarkeit hat Mülheim aber weiterhin einen Standortvorteil gegenüber vielen anderen Städten.

Abbildung 1: Historisches Luftbild Flughafen Essen/Mülheim



Quelle: FEM GmbH 2017

Neu hinzugekommen ist aktuell der Radschnellweg RS 1, der zurzeit die Essener Innenstadt mit der Mülheimer Innenstadt verbindet und im Laufe des Jahres 2019 bis zur Hochschule Ruhr-West weitergeführt werden soll. Weitere Ausbaustufen zur Anbindung an die Stadt Duisburg sind geplant. Insgesamt soll eine regionale Radverbindung zwischen Duisburg und Hamm entstehen. Mülheim ist auf dem Weg, die erste Stadt zu werden, die den Ausbau auf ihrem Stadtgebiet abschließen kann. In erster Linie ist der RS 1 als regionale Pendlerverbindung konzipiert und dient damit auch den Belangen der (wissensbasierten) Wirtschaft. Inwieweit er darüber hinaus eine Bedeutung für einen gewerblichen Güter(nah)verkehr (z.B. Logistikkonzepte mit Lastenfahrrädern) erlangen wird, ist noch nicht abzuschätzen. Im internationalen Vergleich abgeschlagen ist Mülheim derzeit bei der digitalen Infrastruktur. Anders als in vergangenen Jahrzehnten, in denen Mülheim immer infrastrukturelle Vorsprünge vor anderen Städten und Regionen hatte, ist die Stadt derzeit nicht auf den vorderen Rängen hinsichtlich des Breitbandausbaus zu finden.

In der Nachkriegszeit verfügte Mülheim anders als viele Nachbarstädte, in denen Großbetriebe der Bergbau- und Stahlbranche die wesentlichen Flächenreserven belegten, über Ansiedlungsmöglichkeiten für Gewerbebetriebe insbesondere im Rhein-Ruhr-Hafen und auf ehemaligen Bergbauflächen. Mülheim konnte dadurch seine Wirtschaft früh stärker diversifizieren und vom Aufschwung profitieren. Heute stellt sich der Wirtschaftsstandort Mülheim an der Ruhr daher als branchenmäßig und, bezogen auf die Betriebsgrößen, breit aufgestellter Wirtschaftsstandort mit einem starken industriellen Kern dar, der in anderen Städten vergleichbarer Größe nicht mehr in dieser Bedeutung vorhanden ist.

Mülheim an der Ruhr hat eine Tradition als Standort für die Investitionsgüterindustrie, insbesondere in der Metallverarbeitung und im Maschinenbau. Während sich der Dienstleistungssektor gut ausgebildet hat, ist die Herstellung von Konsumgütern bis heute sehr schwach ausgeprägt. Defizite bestehen auch in der Entwicklung weiterer zukunftsträchtiger Wirtschaftszweige. Zwar sind einige Bestandsunternehmen weiterhin sehr innovativ, die Chancen der fortschreitenden Digitalisierung und die damit einhergehenden Wertschöpfungsmöglichkeiten werden aber zum Beispiel noch nicht voll genutzt. Auch die Kooperationen zwischen Unternehmen und der Hochschule sind noch ausbaufähig.

Zuletzt konnte die Arbeitslosigkeit zwar leicht abgebaut werden (aktuelle Quote Anfang 2019: 7,3%), allerdings ist durch Umstrukturierungen, die Abwanderung weiterer Firmen sowie Substitutionspotentiale durch die Digitalisierung ein weiterer Arbeitsplatzabbau nicht auszuschließen. Auch negative Auswirkungen auf die Gewerbesteuerbasis der Stadt sind weiterhin möglich.

2.3 Wirtschaftsflächen in Mülheim an der Ruhr

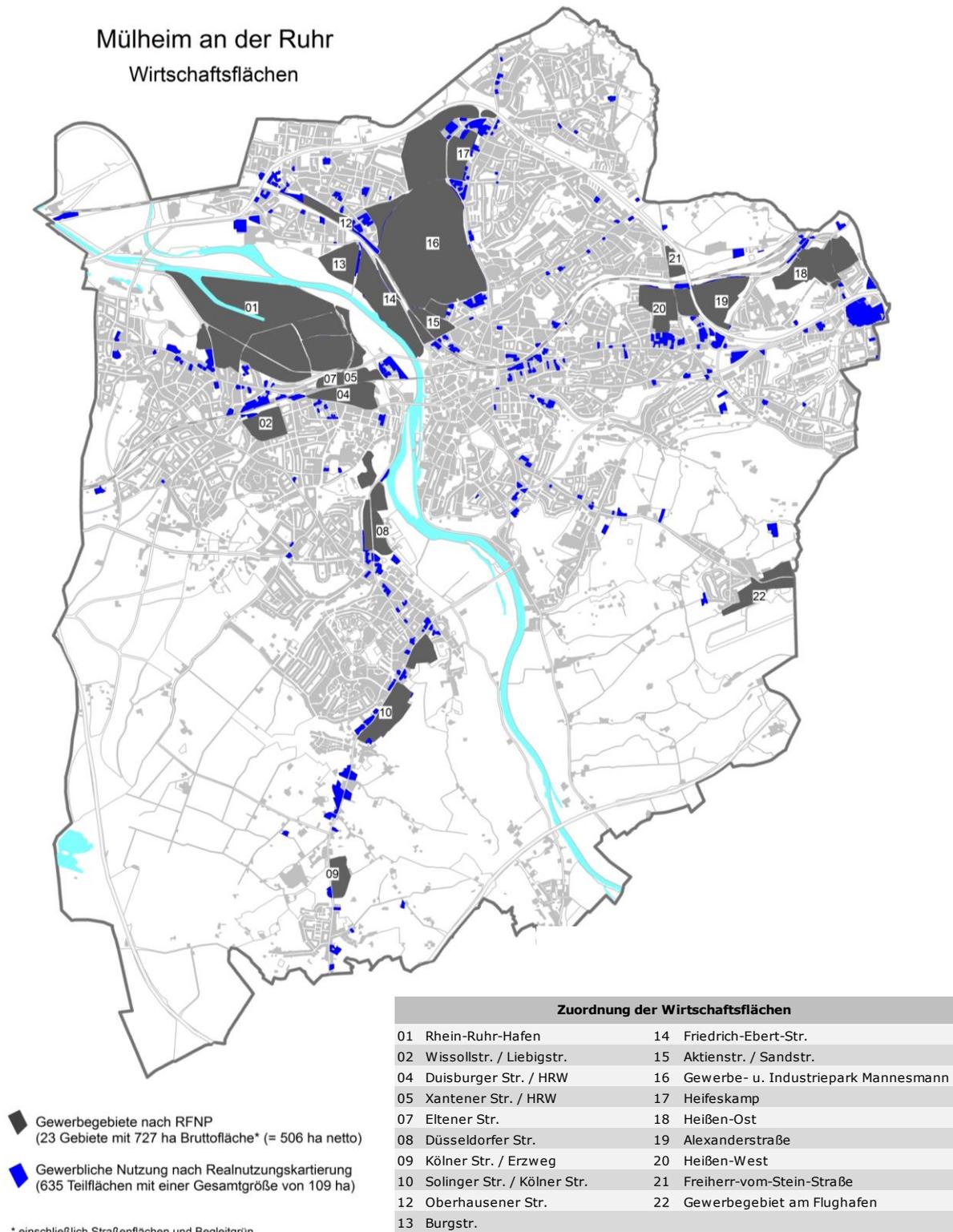
Die Stadt Mülheim an der Ruhr verfügt über 19 größere Gewerbegebiete und drei größere Mischnutzungsflächen mit zusammen fast 730 ha Gesamtfläche (s. Abb. 2). Darunter sind derzeit mehr als 600 ha im Regionalen Flächennutzungsplan (RFNP) als gewerbliche Bauflächen/GIB dargestellt. Die gewerblichen Bauflächen/GIB machen ca. 6,7 % des gesamten Stadtgebietes aus. Dies entspricht in etwa dem Durchschnitt aller RFNP-Städte von ca. 7 %. Zu den Gewerbegebieten kommen weitere 635 gewerblich genutzte Teilflächen in anderen Gebietskategorien bzw. Gemengelagen mit zusammen ca. 109 ha hinzu, sodass derzeit insgesamt etwa 839 ha für gewerbliche Nutzungen bereitstehen.

Bezogen auf die zusammenhängenden Wirtschaftsflächen sind die beiden Gebiete *Rhein-Ruhr-Hafen* sowie der *Gewerbe- und Industriepark Mannesmann* hervorzuheben, die in Summe eine Größe von rund 390 ha besitzen und wertvolle Optionen für stärker emittierende Betriebe bieten. Dies trifft auch für das Gebiet an der Friedrich-Ebert-Straße zu. Weitere größere Gewerbegebiete finden sich u.a. in Heißen-West und Heißen-Ost, an der Solinger Straße, am Heifeskamp, an der Alexanderstraße sowie der Aktienstraße. Eine differenzierte Betrachtung der bedeutendsten elf Gewerbe- und Industriegebiete findet sich in den Steckbriefen im Anhang wieder, die einen vertiefenden Einblick in die jeweils charakteristischen Strukturen der Gebiete ermöglichen.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die räumliche Verteilung der Wirtschaftsflächen im Stadtgebiet. Dabei wurden die früheren FNP-Gewerbegebiete 03 - *Duisburger Straße*

(Speldorf), 06 - Cäcilienstraße und 11 - Steinkampstraße (Dörnenburg) aus der Liste herausgenommen, da diese im RFNP als Wohnbauflächen bzw. Gemischte Bauflächen ausgewiesen werden. Stattdessen werden diese Gebiete nun in der Kategorie Gewerblische Nutzung nach Realnutzungskartierung aufgeführt.

Abbildung 2: Wirtschaftsflächen in Mülheim an der Ruhr



Quelle: Stadt Mülheim an der Ruhr, Stadtplanungsamt

Die planungsrechtliche Festsetzung von Gewerbegebieten mittels Bebauungsplänen beginnt in Mülheim an der Ruhr ab den 1970er Jahren mit dem Gewerbegebiet Solinger Straße (B-Plan I 5a) im Jahr 1971 und wird bis heute laufend ergänzt. Anlass zur Aufstellung eines Bebauungsplanes waren häufig die Neueinrichtung oder Erweiterung von Gewerbegebieten, die Neuordnung von Gewerbegebieten oder das Erfordernis zur Nutzungseinschränkung von Gewerbegebieten. Nutzungsbeschränkungen betreffen insbesondere störende Betriebe und konkurrierende Nutzungen wie Einzelhandel oder Vergnügungsstätten. Bei Nutzungsbeschränkungen für störende Betriebe wird in der Regel auf die Klassifizierungen der jeweils aktuellen Abstandserlasse zurückgegriffen oder es werden Lärmkontingente festgesetzt. Dies spiegelt die Lage der Gewerbegebiete in einer dicht besiedelten Stadtregion mit dem entsprechenden Konfliktpotential der unterschiedlichen Nutzungen wieder und hat zur Folge, dass in vielen Gewerbegebieten emittierende Betriebe und insbesondere sogenannte Störfallbetriebe nicht ansiedelbar sind.

Ebenfalls häufig ausgeschlossen sind Einzelhandelsnutzungen und etliche weitere Nutzungen wie Anlagen zu kulturellen, sozialen, gesundheitlichen, sportlichen oder kirchlichen Zwecken. Vereinzelt finden sich auch Regelungen zu Betriebsleiterwohnungen. Es ist somit das Bemühen erkennbar, die Gewerbegebiete vor dem Eindringen von Handelsnutzungen und anderen konkurrierenden Nutzungen, z.B. aus dem Bereich Sport, Wohnen und Freizeit, zu schützen. Der Vergleich der in Form von Planurkunden vorliegenden rechtlichen Situation mit der gebauten Realität zeigt, dass dies zwar nicht immer, aber doch überwiegend gelungen ist. Die Gesamtschau der Bebauungspläne in Gewerbegebieten (s. Abb. 3) zeigt, dass die meisten Bebauungspläne eine oder mehrere der genannten Nutzungsbeschränkungen enthalten. Außerdem zeigt sich, dass bisher nur ein Teil der Gewerbegebiete in Mülheim an der Ruhr planerisch entwickelt und rechtlich durch Festsetzungen gesichert worden ist.

Eine Anpassung von Bestandsplänen um Fehlentwicklungen aufzugreifen, wird vor dem Hintergrund der sich stets weiterentwickelnden Rechtsprechung und damit verbundenen Verfahrenerschwernissen sowie der in den vergangenen Jahren vorgenommenen Änderungen der Gesetzeslage insbesondere beim Immissionsschutz, als äußerst schwierig eingeschätzt. Zudem ist der Aufwand einer gemeindlichen Planung heutzutage wesentlich höher als noch vor einigen Jahrzehnten. Insofern sollte zunächst keine anlasslose Überarbeitung des bestehenden Rechts erfolgen, sondern die weitere Entwicklung im Auge behalten werden, um bei Bedarf reagieren zu können.

sollten aufgrund der schwierigen Rahmenbedingungen in der Bauleitplanung, wenn möglich, Spielräume des § 34 BauGB genutzt werden, um gewerbliche Nutzungen in solchen Lagen weiterhin zu halten.

Abbildung 4: Zuordnung der Bebauungspläne

Bezeichnung der Bebauungspläne			
E2	Alexanderstr. / Geitlingstr.	Q15	Heifeskamp
E5	Dessauerstr. / Schenkendorfstr.	Q16	Mellinghofer Str. / Langekamp
E6	Blumendeller Str.	Q16/I	Mellinghofer Str. / Langekamp
E8a	Frohnhauser Weg / Blumendeller Str.	Q16/II	Mellinghofer Str. / Langekamp
H17	Büro- und Gewerbepark am Flughafen	Q16/III	Mellinghofer Str. / Langekamp
H3a	Brunshofstr.	Q20a	Dümptener Str. / Oberhausener Str.
I16	Kölner Str. / Fahrkamp	Q21	Mannesmannallee / Heifeskamp
I5a	Im Schrofefeld	S5	Gutenbergstr. / Freiherr-vom-Stein-Str.
I5a/I	Im Schrofefeld	T3b	Zechengelände Wiesche-Ost
I5b	Solinger Str.	T4	Bezirkssportanlage Hardenbergstr.
I5b/I	Solinger Str.	T5	Hardenbergstr. / Heinrich-Lemberg-Str.
Inn11a/II	Grabenstr. / Brückenkopf West	X1	Düsseldorfer Str. / Lehnerstr.
Inn4a	Friedrich-Ebert-Str. / Sandstr.	X6	Kassenberg / Mintarder Str.
Inn9a	Ruhrstr. / Brückenkopf Ost	Y8a	Düsseldorfer Str. / Mintarder Str.
N5	Ruhrorter Str. / Rennbahn Raffelberg	Z6	Sondergebiet Hafen
N7	Am Führring / Ruhrorter Str.	Z7	Elbestr. / Neckarstr.
P14(v)	Styrumer Schloßweg / Oberhausener Str.	Z9	Rheinstr. / Mainstr.

Quelle: Stadt Mülheim an der Ruhr, Stadtplanungsamt

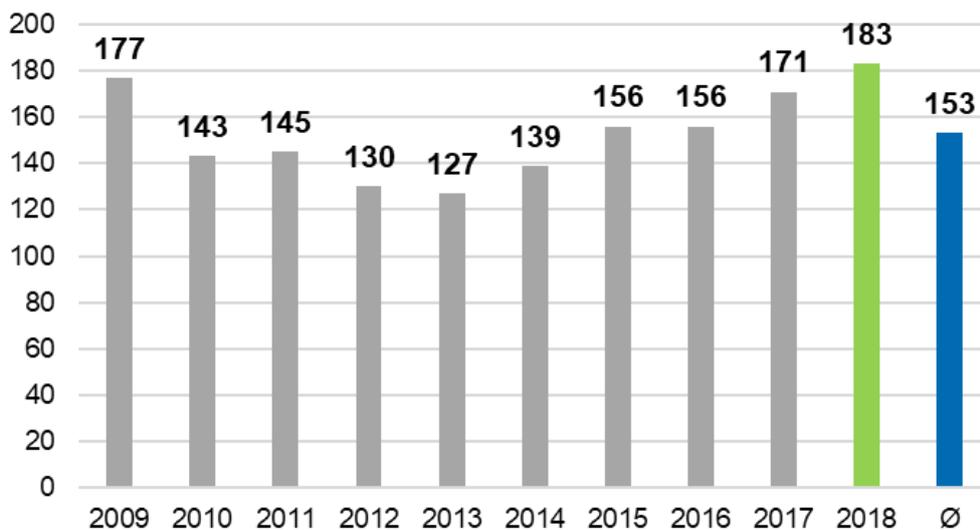
Vor diesem Hintergrund erscheint eine Sicherung der großen zusammenhängenden Gewerbegebiete Rhein-Ruhr-Hafen, Salzgitter-Mannesmann/Vallourec und Friedrich-Ebert-Straße, die bisher nicht mit planerischen Einschränkungen versehen sind, als Standorte für emittierendes Gewerbe und industrielle Nutzungen prioritär. In solchen, bisher unbeplanten gewerblich genutzten Bereichen der Stadt, ist statt einer Überplanung durch einen qualifizierten Bebauungsplan jeweils zu überlegen, ob einfache Bebauungspläne zur Regelung einzelner Fragestellungen (z.B. Ausschluss bestimmter Nutzungen) nicht zielführender sind. Hierzu hat der Gesetzgeber den Gemeinden mit den §§ 9 Abs. 2a und 9 Abs. 2b BauGB zuletzt weitere Vereinfachungen an die Hand gegeben. Auch sind an den Rändern dieser Gebiete beeinträchtigende Entwicklungen (z.B. heranrückende Wohnbebauung) bauleitplanerisch zu vermeiden.

Bislang ist eine Gliederung von Gewerbegebieten gem. § 1 Abs. 4 BauNVO auf das Stadtgebiet bezogen nicht vorgenommen worden. Eine Sicherung der oben genannten großen zusammenhängenden Industrie- und Gewerbegebiete Rhein-Ruhr-Hafen, Salzgitter Mannesmann/Vallourec und Friedrich-Ebert-Straße für produzierende und emittierende Betriebe ist jedoch aufgrund der deutlich gewordenen Belegung der anderen Gewerbegebiete mit Restriktionen geboten.

2.4 Gewerbeflächenmarkt Mülheim an der Ruhr

Neben der räumlichen Verteilung sowie der planerischen Bewertung der Wirtschaftsflächen, wird nachfolgend der Gewerbeflächenmarkt untersucht, der sich aus der Gewerbeflächennachfrage und dem Gewerbeflächenangebot zusammensetzt. Die Mülheim & Business GmbH (M&B) hat im Jahr 2018 183 Anfragen nach Gewerbenutzungen verzeichnet. In 58 % der Anfragen ging es um unbebaute Gewerbeflächen, 16 % betrafen Lager- und Produktionshallen, 14 % Büroflächen und 12 % Ladenlokale. Der Nachfrageschwerpunkt lag mit 106 Anfragen auf (unbebauten) Gewerbe- und Industriegrundstücken und stellt einen Anstieg um 21 % gegenüber 2017 dar. Die Nachfrage summierte sich insgesamt auf 142 ha, darunter waren die größten Flächenanfragen 20 bzw. 15 ha groß. Rund 2/3 der Anfragen betrafen Flächen von unter 1 ha. Aufgrund fehlender Flächen konnte die Mülheim & Business GmbH nur 15 Nachfragern ein Angebot unterbreiten. 2018 gab es insgesamt elf Abschlüsse mit einem Flächenumsatz von 54.400 qm. Dabei handelte es sich in erster Linie um Arrondierungen und Erweiterungen.

Abbildung 5: Entwicklung der Anfragen nach Gewerbeflächen



Quelle: Mülheim & Business GmbH 2019

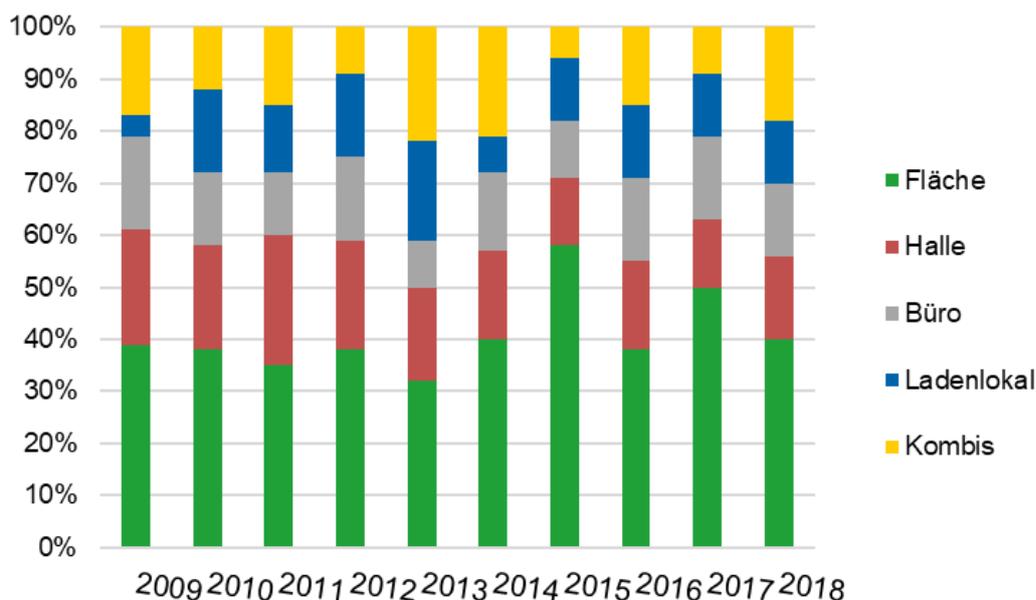
22 Anfragen bei der Mülheim & Business GmbH betrafen Lager- und Produktionshallen mit insgesamt mehr als 83.000 qm. Die Anfragen richteten sich mehrheitlich auf Hallengrößen bis 1.000 qm. In der Spitze wurde aber auch eine Halle bis zu 40.000 qm Größe gesucht. 2017 gab es 22 Abschlüsse mit einer Gesamtfläche von 43.500 qm. Gegenüber 2016 hat sich der Flächenumsatz damit ungefähr verdoppelt. 28 Anfragen zu Büroflächen mit einer Gesamtgröße von über 11.450 qm sind bei M&B eingegangen. Mehrheitlich wurden Bürogrößen bis höchstens 500 qm nachgefragt.

In der Spitze gab es aber auch eine Anfrage für eine Bürofläche von 5.000 qm. Dabei ist zu beachten, dass die Büroflächennachfrage hauptsächlich über Makler oder Internet-

plattformen abgewickelt werden. 2018 wurden 66 Vertragsabschlüsse mit einer Bürofläche von gesamt 13.700 qm verzeichnet. Es dominierte dabei der Büroflächenabsatz von kleinen Büros bis zu 100 qm Größe.

Im Jahr 2018 gab es bei M&B nur 20 Anfragen zu Ladenlokalen. Das Nachfragevolumen summierte sich auf 9.000 qm. Umgesetzt wurden rund 5.500 qm (ohne Forum). Ein Großteil der Umsätze entfiel auf die Innenstadt. Anders als bei unbebauten Gewerbegrundstücken, gibt es bei den Ladenlokalen nennenswerte Leerstände. Andererseits gibt es auch eine spürbare Nachfrage nach großen Einzelhandelsflächen außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche an verkehrsgünstigen Lagen. Dort rivalisieren Einzelhandelskonzerne mitunter mit Betrieben des produzierenden Gewerbes um die wenigen unbebauten Gewerbe- und Industrieflächen.

Abbildung 6: Nachgefragte Objekte



Quelle: Mülheim & Business GmbH 2018

Der Großteil der Nachfrage nach (unbebauten) Gewerbeflächen speist sich nach den bei M&B dokumentierten Anfragen aus in Mülheim und den angrenzenden Nachbarstädten angesiedelten kleinen und mittelständischen Bestandsunternehmen: Die Hälfte aller Anfragen kamen im vergangenen Jahr von Mülheimer Unternehmen. Erneuter Nachfrageschwerpunkt war der Teilmarkt der unbebauten Gewerbeflächen mit mehr als 50 % aller Anfragen. Dies zeigt einmal mehr das große Interesse vieler Unternehmen am Standort Mülheim.

Die größten Flächenanfragen mit 200.000 bzw. 150.000 m² kamen aus dem Verarbeitendem Gewerbe und der Logistik. Das Nachfragevolumen belief sich insgesamt auf 142 ha;

rund 2/3 aller Interessenten suchten Flächengrößen bis 10.000 m². Diese Standortgesuche entfallen in erster Linie auf Anfrager nach großflächigen Industrieaufläichen für 24h-Betriebe, Logistik, Produktion, Chemie sowie Betriebe, die nach dem Bundesimmissionschutzgesetz genehmigungspflichtig sind. Auch für das Handwerk ist ein ausreichendes Flächenangebot von großer Bedeutung.

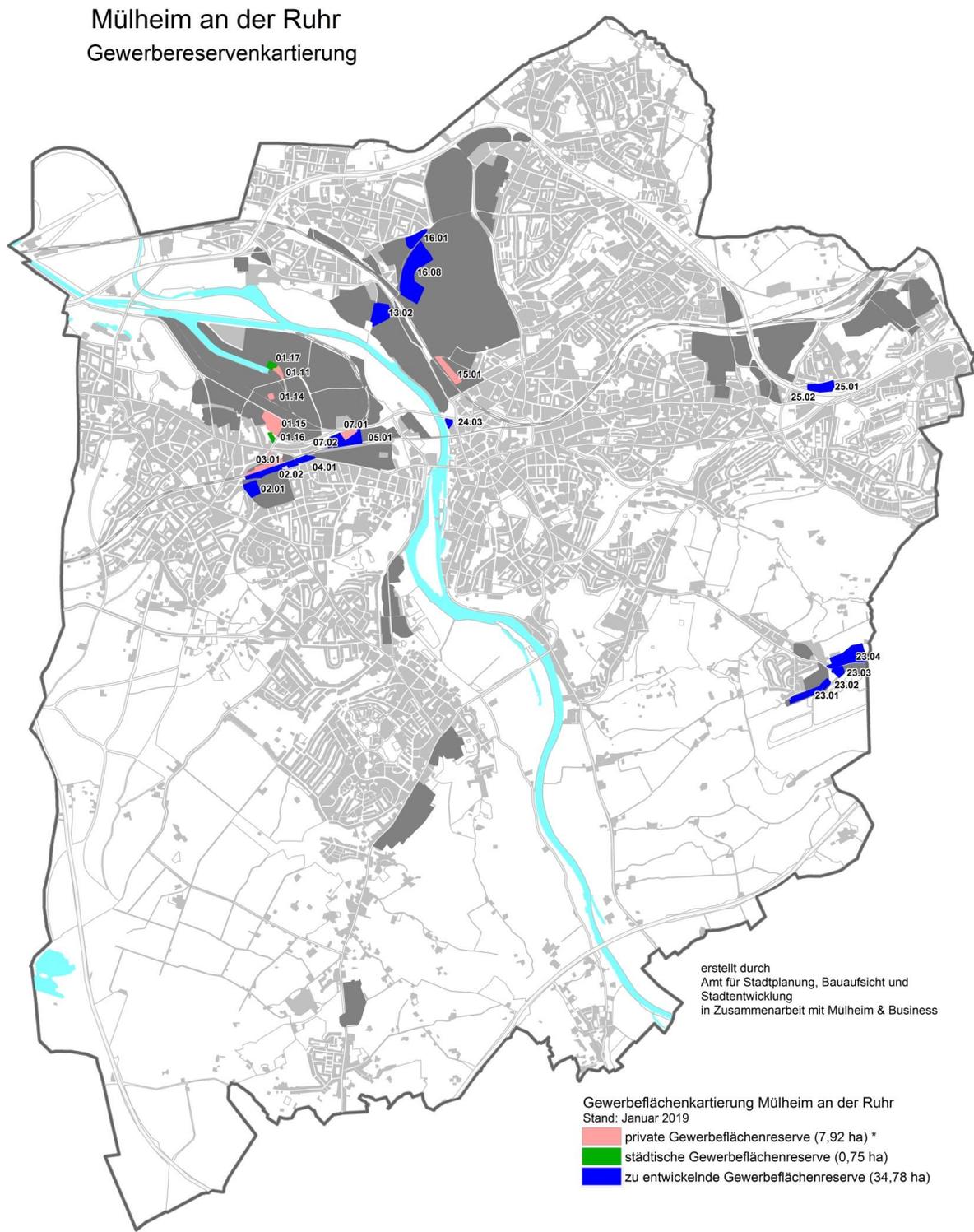
Das Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Stadtentwicklung und die Mülheim & Business GmbH (M&B) erstellen in regelmäßigen Abständen eine Gewerbeflächenkartierung (s. Abbildung 7). Derzeit sind dort 23 Gewerbeflächen mit zusammen 43,45 ha als Reserve erfasst. Dazu gehören 15 Gewerbeflächen mit zusammen 34,78 ha, die als Betriebserweiterungsflächen derzeit nicht verfügbar sind bzw. erst noch zu Gewerbeflächen entwickelt werden müssen. Hinzu kommen noch sechs private und zwei städtische Gewerbeflächenreserven mit zusammen 8,67 ha, die überwiegend sofort verfügbar sind.

Aufgrund der geringen Flächenreserven konnte M&B in 2018 nur für 17% der Flächenanfrager ein entsprechendes Angebot unterbreiten. Da sich die meisten Gewerbereserven in privatem Eigentum befinden, haben die Wirtschaftsförderung und die Verwaltung hier lediglich eine Vermittlerposition und beraten die Eigentümer bei der Vermarktung der Wiedernutzung der Gewerbereserven. Darüber hinaus werden von M&B zentrale Vermarktungs- und Marketinginstrumente zur Unterstützung der Unternehmen und Eigentümer eingesetzt. Die anhaltend hohe Nachfrage nach Gewerbestandorten kann seit vielen Jahren auch deswegen nicht ansatzweise bedient werden, weil baureife bzw. vermarktungsfähige städtische Gewerbeflächen in Mülheim an der Ruhr nicht mehr in nennenswertem Umfang zur Verfügung stehen. Zur Sicherung des Unternehmensbestandes und Verbesserung der finanziellen Basis der Stadt Mülheim an der Ruhr ist es daher dringend geboten, neue Grundstücke für gewerbliche Ansiedlungen zu entwickeln und zur Vermarktung bereitzustellen.

Bei der Berechnung des Wirtschaftsflächenbedarfes im RFNP 2010 wurde ermittelt, dass ein großer Teil der bestehenden Gewerbereserven „Wiedernutzungen“ von bereits gewerblich vorgeutzten Flächen sind². So stammen 56 % der Mülheimer Gewerbereserven aus Wiedernutzungen. Die Reaktivierung von brachgefallenen Gewerbeflächen bleibt damit aktuell die wichtigste Möglichkeit für die Ansiedlung neuer Betriebe.

² Siehe Regionaler Flächennutzungsplan 2010, Textteil und Begründung, S. 68.

Abbildung 7: Kartierung der Gewerbeflächenreserven



Quelle: Stadt Mülheim an der Ruhr, Stadtplanungsamt

3. Künftige Anforderungen an Wirtschaftsstandorte

Wirtschaft und Gesellschaft durchlaufen zurzeit einen tiefgreifenden Strukturwandel. Derzeit führen neue Technologien in Kombination mit großen Datenmengen und das Internet zu tiefgreifenden Veränderungen in Wirtschaft und Gesellschaft. Digitalisierung, „Industrie 4.0“, Cyber-physische Systeme (CPS), additive Fertigung und das Internet der Dinge (IoT) revolutionieren Unternehmen, Geschäftsmodelle und Produkte und lösen damit auch neue Anforderungen und Standortfaktoren für Infrastrukturen, räumliche Produktionsstandorte und Gewerbeflächen aus. Der Klimawandel und das gewachsene Umweltbewusstsein führen u.a. zur Abkehr von Verbrennungstechnologien, zur anwachsenden Nutzung erneuerbarer Energien, zu anderem Umgang mit Entwässerung, zur stärkeren Begrünung von Freiflächen und Gebäuden.

Inhaltlich entwickelt sich die Wirtschaft zunehmend zu einer wissensbasierten Wirtschaft. Die räumliche Nähe von Hochschulen und Forschungseinrichtungen wird trotz Vernetzung und Digitalisierung zunehmend wichtiger, nicht zuletzt vor dem Hintergrund der zunehmend schwieriger werdenden Fachkräfterekrutierung. Mit der Hochschule Ruhr West, der FH für öffentliche Verwaltung (temporär), den beiden expandierenden Max-Planck-Instituten und dem Institut für Wasserwirtschaft hat sich in Mülheim an der Ruhr ein kleiner aber transferstarker Wissens- und Fachkräftekatalysator gebildet, den es für die Entwicklung der Innovations- und Wachstumsstärke der Bestandsunternehmen sowie Ansiedlung und Gründung von wissensbasierten Unternehmen verstärkt auszubauen und zu nutzen gilt. Wissensbasierte Unternehmen und Unternehmen der neuen urbanen Produktion suchen städtebaulich integrierte und innerstädtische, kleinteiligere Flächen mit Nähe zu den Hochschul- und Forschungseinrichtungen aber auch an das Innenstadt-Angebot an Nahversorgung, ÖPNV-Anbindung etc.

Eine markante Entwicklung der neuen Technologien und Produktionsverfahren löst beispielsweise die Trennschärfe zwischen störenden und nicht-störenden Betrieben künftig vielfach auf. Das hat Konsequenzen für die bisherigen planungsrechtlichen Gebietstypen und Verträglichkeiten von Betrieben. Nach jahrzehntelangen Verdrängungsentwicklungen insbesondere der Produktion aus Kern-, Misch- und Wohngebieten können produzierende Betriebe in bestimmten Fällen heute wieder in Innenstädten und Mischgebieten angesiedelt werden (sog. urbane Produktion). Die neuen Geschäftsmodelle und der einhergehende Wertewandel von Unternehmensleitungen und Mitarbeitern machen Innenstadtlagen und Wohnortnähe zu ihren Arbeitsplätzen zunehmend zum wichtigsten Standortkriterium. Arbeiten und Wohnen wachsen wieder zusammen, d.h. neben den im Ruhrgebiet und in Mülheim bereits seit Jahren zum Standard gewordenen Brachflächenrecycling und der zunehmenden Revitalisierung von Gewerbegebieten wird es in den nächsten Jahren da-

rauf ankommen, die Chancen von urbaner Produktion auch in anderen Gebietstypen und in Innenstadtlagen auszuloten.

Handlungserfordernisse ergeben sich auch durch den rasant steigenden Onlinehandel (zurzeit 8,5 % Marktanteil am Einzelhandelsumsatz, bis 2025 anwachsend auf 25%), der drastische Auswirkungen auf die Innenstadtentwicklung haben wird. Seit mehr als 10 Jahren schlägt sich die Entwicklung bereits in zunehmenden Geschäftsaufgaben und Leerständen nieder. Es wird künftig darauf ankommen, den stationären Einzelhandel soweit möglich zu stabilisieren und zukunftsfähig weiterzuentwickeln aber sicherlich auch, die frei werdenden Flächenpotenziale anderweitig zu nutzen.

Die vorgenannten Ausführungen veranschaulichen die Vielschichtigkeit des Wandels und die daraus resultierenden, mannigfaltigen Herausforderungen, denen auch der Wirtschaftsstandort Mülheim an der Ruhr ausgesetzt ist. Der Wandel wird maßgeblich von der Digitalisierung der Wirtschaft, der nachhaltigen Entwicklung sowie dem Bedeutungsgewinn weicher Standortfaktoren angetrieben, die nachfolgend näher betrachtet werden.

3.1 Digitalisierung der Wirtschaft

Die fortschreitende Digitalisierung der Wirtschaft ist für beinahe alle Bereiche der Wirtschaft ein wichtiges Thema. Eine notwendige Voraussetzung zur weiteren Digitalisierung ist jedoch die flächendeckende Einführung von schnellen Internetverbindungen. Von schnellem Internet oder Breitbandanschlüssen spricht man bei Datenübertragungsgeschwindigkeiten ab 50 Mbit/s. Die Mülheim & Business GmbH hat sich bereits 2016 intensiv mit dem Thema Breitbandversorgung befasst³. In der Untersuchung wurde anhand verschiedener Statistiken ermittelt, dass die Breitbandversorgung in Mülheim an der Ruhr im Vergleich zu anderen Städten in Nordrhein-Westfalen überdurchschnittlich gut ist. Dabei wurden neben Glasfaser auch andere Techniken wie DSL oder LTE (Mobilfunk der 4. Generation bzw. „4G“) berücksichtigt, deren Übertragungsgeschwindigkeiten deutlich begrenzt sind. Zudem ist die Breitbandversorgung innerhalb des Stadtgebietes ungleich verteilt. Auch mehrere Gewerbegebiete gehören zu den eher schlecht versorgten Gebieten.

Eine Befragung von Mülheimer Unternehmen hatte zudem ergeben, dass mehr als 50 % der befragten Unternehmen davon ausgingen, im Jahr 2020 eine Datenübertragungsge-

³ Siehe Mülheim & Business GmbH, Breitbandversorgung in Mülheim an der Ruhr – Bestandsaufnahme und Ausbaukonzept, Stand April 2016.

schwindigkeit von mindestens 100 Mbit/s oder mehr zu benötigen. Die Mülheim & Business GmbH hat deshalb die Zielsetzung formuliert, vor allem dem Ausbau des Glasfasernetzes als derzeit leistungsfähigster Technologie Priorität einzuräumen. Speziell die Gewerbegebiete im Hafen und in Heißen werden mit Glasfasernetzen erschlossen. 2018 wurde dieses Zwischenziel mit der Breitbandversorgung im Rhein-Ruhr-Hafen erreicht. Die Deutsche Glasfaser hat in Kooperation mit der Stadt Mülheim sowie M&B die notwendige Glasfaserinfrastruktur im Rhein-Ruhr-Hafen bedarfsgerecht realisiert. Die Bemühungen zur Erweiterung des Glasfasernetzes in Mülheim an der Ruhr werden weitergeführt.

Im Bereich der Mobilfunk-Technologie sieht das Projekt „Gigabit.Masterplan.NRW“ der Landesregierung vor, bis im Jahr 2025 flächendeckende Breitbandnetze zu knüpfen, die Gigageschwindigkeit ermöglichen. Priorität genießen die Gewerbegebiete, Schulen Bildungseinrichtungen und Landesbehörden. Gewerbegebiete und Schulen sollen bis zum Ende der Legislaturperiode 2022 bereits über einen Gigabit-Anschluss verfügen. Gegenwärtig wird auf Landesebene eine 5G-Strategie für die Einführung der nächsten Mobilfunkgeneration erarbeitet: Im Jahr 2020 soll 5G in Deutschland eingeführt werden, NRW soll der Leitmarkt für 5G werden. Die neuen 5G-Netze werden eine Vielzahl neuer Geschäftsmodelle ermöglichen. Dazu gehören unter anderem das automatisierte und vernetzte Fahren, Industrie 4.0 sowie die Telemedizin. 5G wird somit ein zentraler Hebel für die digitale Transformation in Wirtschaft und Gesellschaft.

Das Ziel des Breitbandausbaus hier am Wirtschaftsstandort ist es, die Digitalisierung der Mülheimer Betriebe hin zur „Industrie 4.0“ voranzubringen. Der Arbeitskreis Industrie 4.0 des Fraunhofer-Instituts für Experimentelles Software Engineering (IESE) definiert Industrie 4.0 als „eine Vernetzung von autonomen, sich situativ selbst steuernden, sich selbst konfigurierenden, wissensbasierten, sensorgestützten und räumlich verteilten Produktionsressourcen (Produktionsmaschinen, Roboter, Förder- und Lagersysteme, Betriebsmittel) inklusive deren Planungs- und Steuerungssysteme.“ Die Digitalisierung schafft damit Möglichkeiten für weitere Steigerungen der Arbeitsproduktivität, eine deutliche Senkung der Produktionskosten sowie eine Steigerung der Produktqualität.

Mit der Steigerung der Arbeitsproduktivität geht aber auch die Befürchtung einher, dass die Digitalisierung zu einem deutlich verringerten Arbeitsplatzangebot führt. Diese Befürchtungen scheinen aber nach einer Untersuchung des Düsseldorfer Instituts für Wettbewerbsforschung unbegründet⁴. Wegfallende Arbeitsplätze im Produktionsbereich werden demnach durch neue Arbeitsplätze vor allem im Dienstleistungssektor mindestens teilweise kompensiert. Allerdings führt die Automatisierung wohl zu einer größeren Einkommensspreizung zwischen Hochqualifizierten und weniger gut qualifizierten Mitarbeitern. Zudem zeigen sich auch die Grenzen der Automatisierung. In der Automobilindust-

⁴ Siehe Zeit online vom 19.09.2017, „Der typische Facharbeiter hat ein Problem“.

rie, die besonders viele Produktionsroboter einsetzt, wird die Automatisierung bereits verringert⁵. Als Begründung werden die Arbeiterschaft als Quelle von Kreativität und Innovation sowie Sicherheitsaspekte angeführt. Neben der Digitalisierung prägt auch die nachhaltige Entwicklung eine Vielzahl unternehmensbezogener Entscheidungen.

3.2 Nachhaltige Entwicklung

Neue Industrie- und Gewerbeflächen zeichnen sich demnach zumeist durch neue Standards aus: niedrige Energieverbräuche, viel Grün- und Wasserflächen, Aufenthaltsqualität, moderne, ansprechende Architektur, ein neues Wohlfühlklima. Arbeitsplätze sind nicht mehr streng funktional, sondern zunehmend darauf ausgerichtet, dass sie den Menschen zur Arbeit motivieren. Diese Veränderung basiert auf einem postindustriellen Umweltbewusstsein, das Entwicklungen stärker auf Nachhaltigkeit und Resilienz abprüft.

Bei der Verkehrsinfrastruktur geht es nicht mehr nur um die Anbindung an den Schwerlast- und Autoverkehr, sondern auch um die Anbindung an den ÖPNV und zunehmend auch um die Anbindung an das Radwegenetz. Die Energieversorgung wird in Mülheim zunehmend dezentralisiert. Industrie- und Gewerbeflächen bieten Möglichkeiten zum Ausbau des Nahwärmenetzes und bei der dezentralen Stromerzeugung durch Blockheizkraftwerke (BHKW). Weiterentwickelt werden soll auch der Einsatz erneuerbarer Energien, Photovoltaik, Solarthermie, Geothermie.

Oberflächenwasser wird von der Kanalisation abgekoppelt und entstehungsnah versickert. Oft lassen sich hier statt unterirdischen Regionen auch Teiche realisieren, die bei naturnaher Gestaltung den Grünraum aufwerten. Künftige Entwicklungen von Industrie- und Gewerbeflächen werden stärker auf Umweltqualität achten, die bei allen Planungen von Anfang an zu berücksichtigen ist und zugleich auch die Lebensqualität verbessert.

3.3 Lebensqualität und weiche Standortfaktoren

Nicht zuletzt für die Akquisition von dringend benötigten Fachkräften ist es erforderlich, diesen ein Arbeits- und Lebensumfeld zu bieten, das ihren Erwartungen an ein gutes Leben und ihren Vorstellungen einer Work-Life-Balance entspricht. Dafür hat die Stadt Mülheim an der Ruhr bereits in der Vergangenheit zahlreiche Einfamilienhausgebiete ausgewiesen und wird dies auch in Zukunft tun. Es ist darüber hinaus zu erwarten, dass zukünftig urbanes Wohnen und Arbeiten an Bedeutung gewinnen wird.

⁵ Siehe NRZ vom 21.01.2017, Am Ende der Vollautomatisierung.

Zu den Vorstellungen von einer guten Lebensqualität gehört auch, ausreichende und gute Wald- und Grünflächen bereitzustellen und ein gut ausgebautes Netz an Spazier-, Lauf- und Radwegen anzubieten. Mülheim an der Ruhr verfügt im regionalen Vergleich bereits über einen hohen Wald- und Grünflächenanteil. Das Radwegenetz soll in den nächsten Jahren im Zuge des Ausbaus des Radschnellwegs 1 (RS 1) erweitert und regional vernetzt werden. Qualifizierte Fachkräfte erwarten von ihrem Lebensumfeld auch eine ausreichende, differenzierte und qualitativ hochstehende Versorgung mit Waren, Dienstleistungen und Freizeitangeboten. Dabei muss aber berücksichtigt werden, dass die Mobilität der Menschen deutlich zugenommen hat und so das westliche Ruhrgebiet und Düsseldorf von den Menschen als eine Region wahrgenommen wird. In diesem Sinn bietet Mülheim an der Ruhr bereits heute ein attraktives Versorgungsangebot, um als attraktiver Wohnstandort wahrgenommen zu werden.

3.4 Branchenspezifische Standortanforderungen

Gleichwohl die in Kapitel 3.1. bis 3.3 vorgestellten Entwicklungstrends für nahezu alle Bereiche der Wirtschaft von Bedeutung sind, unterscheiden sich die Standortanforderungen und Entwicklungstrends doch mitunter wesentlich zwischen den unterschiedlichen Branchen. Daher werden nachfolgend die veränderten Standortanforderungen in den Branchen *Produzierendes Gewerbe und Handwerk*, *Logistik* sowie *Handel und Dienstleistungen* aufgezeigt und in Bezug zu den zentralen Entwicklungstrends der jeweiligen Branche gesetzt. Um für die nachfolgenden Kapitel Strategien und Maßnahmen ableiten zu können, wird zudem jeweils auf die konkreten Mülheimer Ausprägungen und Besonderheiten eingegangen. Zunächst wird das Produzierende Gewerbe und Handwerk betrachtet, welches auch in Mülheim das Rückgrat der lokalen Wirtschaft darstellt.

3.4.1 Produzierendes Gewerbe und Handwerk

Nach der Krise von 2008 hat die deutsche Wirtschaft einen deutlichen Aufschwung erlebt. Die Industriebetriebe haben in besonderem Ausmaß von der konjunkturellen Erholung profitiert und mit einer verstärkten Nachfrage nach Gewerbeflächen reagiert. Von dem Aufschwung haben aber nicht alle Industriebranchen in demselben Maße profitiert. Insbesondere die Stahlbranche steht aufgrund von weltweiten Überkapazitäten unter einem hohen Anpassungsdruck. Dazu haben die Energiewende und die Klimaschutzpolitik alle energieintensiven Betriebe und die Hersteller von Produkten für die Energiebranche vor

besondere Herausforderungen gestellt. Diese beiden Entwicklungen betreffen die großen Industriebetriebe in Mülheim an der Ruhr.

Die Friedrich Wilhelms-Hütte gehört zu den letzten Hüttenstandorten in Deutschland, die sich in der Nähe einer Innenstadt befinden. Dies führt zu Nutzungskonflikten, die bis in die Innenstadt reichen. Für die Stadt Mülheim an der Ruhr ist es wichtig, diese Nutzungskonflikte zu begrenzen und nicht weiter zu intensivieren, andererseits aber auch die Existenz des Standorts und des Unternehmens zu sichern.

Die Siemens AG hat für ihren Bereich Energieerzeugung ein umfassendes Konsolidierungsprogramm verkündet, von dem auch das Mülheimer Werk für Großturbinen und Generatoren betroffen ist. Gleichzeitig dringt die Standortleitung darauf, das Produktportfolio des Werkes zu erweitern und so an die durch die Energiewende veränderte Nachfrage anzupassen. Eine Werksschließung ist aktuell nicht zu erwarten. Im Gegenteil: Zurzeit verlagert der Konzern seine Servicesparte mit ca. 500 Mitarbeitern in eine neue errichtete Produktions- und Dienstleistungshalle im Rhein-Ruhr-Hafen. Die Werke der Salzgitter Gruppe und Europipe in Mülheim an der Ruhr fertigen Grobbleche und Großrohre insbesondere für den Transport von Gas und Öl. In den letzten Jahren gab es eine starke Nachfrage nach Pipelines, zum Beispiel Nord Stream 1 und 2. Für die nächsten Jahre wird aufgrund der Energiewende jedoch mit einem nachlassenden Geschäft gerechnet. Insofern hat es auch in diesen Werken Strukturanpassungen mit einem Abbau von Arbeitsplätzen und eine Flexibilisierung der Arbeitszeiten einschließlich der Einführung von Arbeitszeitkonten gegeben. Die Salzgitter Gruppe sieht sich damit für künftige Konjunkturschwankungen gut gerüstet.

Künftig ist angesichts zunehmender Digitalisierung in der Industrie davon auszugehen, dass in einigen Bereichen eine sektorale Verschmelzung mit anderen Wirtschaftsbereichen wie der IT, der Energie oder auch der Mobilität stattfindet und sich die Diversifizierung weiter fortsetzt. Die industriellen Nutzungen werden zunehmend kapitalintensiver, wobei gleichzeitig analog zu den Entwicklungen auf regionaler Ebene von einer Zunahme industrienaher Dienstleistungen auszugehen ist. Hier erscheint es sinnvoll und notwendig, die Kooperationen zwischen Wirtschaft und Wissenschaft weiter auszubauen.

Neben der Industrie zählt auch das Handwerk mit rund 8.800 Beschäftigten in mehr als 1.500 Betrieben (Stand 2017) zu den wichtigsten Arbeitgebern in Mülheim. Die Nachwuchssorgen und der Fachkräftemangel stellt das größte aktuelle Problem dar. Zudem ist jeder fünfte Inhaber eines Handwerksbetriebs über 60 Jahre alt, sodass in den nächsten Jahren ein grundlegender Generationswechsel bevorsteht. Für das Handwerk ist es deshalb von großer Bedeutung, dass Schulabgänger auch zukünftig für eine Ausbildung im Handwerk als Alternative zum Studium zu begeistern. Bereits heute haben im Kammer-

bezirk Düsseldorf über 20 % der Auszubildenden Abitur. Dies konnte den Rückgang in der Ausbildung jedoch nur teilweise abmildern. Auch in den kommenden Jahren wird die Fachkräfte- und Ausbildungssicherung zu den wichtigsten Aufgaben im Produzierenden Gewerbe und im Handwerk gehören. Dazu fordern die Handwerkskammern insbesondere eine bessere Ausstattung der Berufsschulen und überbetrieblichen Lehrwerkstätten, gut ausgebildete Lehrer und eine adäquate technische Ausstattung in den Schulen. Gleichzeitig bemüht sich das Handwerk, sein Image als moderner Ausbilder und Arbeitgeber zu verbessern: Als Impulsgeber für den Klimaschutz möchte das Handwerk in Zukunft zusammen mit dem Regionalverband Ruhr und den Kommunen eine Solardach-Offensive starten. Dazu vereinbarten die Partner erst im September einen „Masterplan Klimaschutz“ mit dem Ziel, mehr Solardächer für umweltfreundliche Energie auf private und gewerbliche Dächer zu bringen. Die Kreishandwerkerschaften wollen sich insbesondere bei der energetischen Sanierung von Gebäuden und dem Ausbau der Solarenergie engagieren. Als Problemlöser für die aktuellen Klimaschutzaufgaben hofft das Handwerk auch künftig für Jugendliche attraktive Arbeitgeber zu sein.

Die Senkung der Produktionskosten durch Automatisierung führt auch zu einer zunehmenden Rückverlagerung von Arbeitsplätzen, die vor einigen Jahren aus Kostengründen ins Ausland verlagert wurden. Besonders bei Konsumgütern sind die Arbeitskosten in einem zunehmenden Maße nicht mehr so wichtig wie die Nähe zum Kunden. In der Folge hat eine Entwicklung begonnen, die Produktion von Konsumgütern von den Billiglohnländern in die Industriestaaten zurück zu verlagern⁶. Ob und in welchem Maße auch Mülheim von diesem Trend profitieren kann ist aber nicht absehbar, weil Mülheim keine ausgeprägte Tradition als Produktionsstandort für Konsumgüter hat.

In Mülheim waren 2018 rund 30,2 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SVB) im produzierendem Gewerbe tätig (s. Abb. 8), wobei insgesamt zwischen 11.000 und 13.000 der knapp 59.000 SVB nach den Studien des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung als substituierbar eingestuft werden (bis 15 % des aktuellen SVB-Potenzials). Zu den bleibenden Problemen gehören die Nutzungskonflikte zwischen störendem Gewerbe und Anwohnern. Störungen können durch Immissionen, zum Beispiel von Lärm oder Schadstoffen, oder durch Lieferverkehre verursacht werden. Zum Schutz der Wohnbevölkerung legt der Abstandserlass NRW formelle Mindestabstände von störendem Gewerbe zur Wohnbebauung fest. Ergänzend hat die Europäische Union die Seveso-III-Richtlinie beschlossen, die Mindestabstände von Wohnbebauung zu Störfallbetrieben festlegt.

⁶ Siehe zum Beispiel Zero Hedge vom 01.09.2017, Made In The USA (ByRobots): China Opens 'Sewbot' Factory In Arkansas, Producing Shirts For 33c oder Deutsche Wirtschafts Nachrichten vom 01.06.2016, Das Ende der Arbeiter: Roboter produzieren Adidas-Schuhe in Deutschland.

Abbildung 8: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen

59.158 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Jahr 2018
 nach Wirtschaftszweigen



Quelle: Mülheim & Business GmbH, 2019

Gleichzeitig ergeben sich durch die geänderten Rahmenbedingungen jedoch auch neue Chancen für die produzierenden Tätigkeiten: Die fortschreitende Digitalisierung und Tertiärisierung der Wirtschaft, neue Verfahren und Produktionsmethoden sowie neue Logistikkonzepte eröffnen voraussichtlich Spielräume, von der bisher praktizierten Trennung der Funktionen zu einer stärkeren funktionalen Mischung zu kommen. Ein Digital-Unternehmen und ein 3-D-Drucker verursachen möglicherweise im Einzelfall deutlich geringere Emissionen und können ggf. dann auch in Misch- und Wohngebieten wieder zu einer „Produktion im Quartier“ oder auch „urbaner Produktion“ führen. In diesem Zusammenhang sind mehrere gewerbliche Entwicklungsstränge für städtische Lagen konstruierbar. Das Spektrum dessen, was denkbar erscheint, reicht von urbaner Landwirtschaft (z.B. vertikale Landwirtschaft, Pilzfarmen, Fischzucht mittels Aquaponik) über urbane Manufakturen (z.B. Kaffeeröstereien, Upcyclingbetriebe) bis hin zu urbaner Industrie (z.B. Backwarenproduktion in mehrgeschossigen Produktionsgebäuden). Neben der Herstellung von Dingen können aber auch Serviceleistungen wie Reparatur, Instandhaltung und Vermietung oder Forschung und Entwicklung in urbanen Gebieten etabliert werden. Solche neue Formen stadtverträglichen Gewerbes stellen somit eine Chance zur Weiterentwicklung von Gemengelagen und Mischgebieten dar – entweder als Pufferflächen zwischen reinen GE-Gebieten und Wohngebieten oder als zukunftsfähiges gemischtes Quartier, in dem ein Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten Möglichkeiten zur Energieeinsparung und zur Verkehrsvermeidung eröffnet.

Inwieweit Produktion in urbanen Lagen angesiedelt werden kann, hängt vom konkreten Fall ab und kann nicht allgemein beantwortet werden. Die Chancen für eine Substitution insbesondere der sich aus den (Innen-)Städten zurückziehenden Handelsnutzungen oder der Nachnutzung von Produktionsstandorten in Gemengelagen liegen aber voraussichtlich eher in kleineren Betrieben, die in mehrgeschossigen Gebäuden funktionieren und mit der Umnutzung von Bestandsgebäuden zurechtkommen.

Klassische produzierende Industriebetriebe werden weiterhin auf entsprechend restriktionsarmen Flächen in einem rein gewerblichen Umfeld angewiesen sein. Die Bemühungen, solche Flächen für die Ansiedlung von Produktionsbetrieben zu sichern oder neu bereitzustellen, sollten also in jedem Fall verstärkt werden, um eine weitere Entwicklung des produzierenden Sektors am Standort Mülheim zu ermöglichen und den Anteil von rund 30% mittel- bis langfristig halten zu können.

3.4.2 Logistik

Der Markt für Logistikimmobilien hat in den letzten Jahren ein erhebliches Wachstum erlebt. Bundesweit ist die fertiggestellte Neubaulogistikfläche zwischen 2012 und 2016 jährlich um 5,1 % gewachsen⁷. In 2017 wird ein Wachstum von etwa 12 % bei den Fertigstellungen erwartet. Auch für 2018 wird mit einer anhaltenden Belebung der Neubautätigkeit gerechnet. Die Durchschnittsgröße der fertiggestellten Logistikimmobilien nimmt seit einigen Jahren stetig zu. Im Jahr 2016 betrug sie erstmals über 16.000 qm. Die Rhein-Ruhr-Region hat zwischen 2012 und 2016 zwar nur unterproportional vom Neubauboom bei Logistikimmobilien profitiert. Das hat sich aber 2017 geändert. Mit einem Neubauvolumen von etwa 450.000 qm drängt die Region hinter Hamburg in die Spitzengruppe der Logistikregionen. Dieses Wachstum ist auch einem tiefgreifenden Strukturwandel in der Logistikbranche zuzuschreiben. Zum einen sind auf dem Markt für Logistikimmobilien zunehmend Investmentfirmen tätig. Zum anderen gibt es den Trend, die Logistik zunehmend kaskadenförmig aufzuteilen: im Verflechtungsraum von Metropolen werden Zentrallager errichtet. Diese beliefern Nachschubstellen am Metropolenrand und von dort werden kleine Depots in der Innenstadt versorgt.

Die Zentrallager in der Rhein-Ruhr-Region werden vornehmlich in den umliegenden Kreisen – zum Beispiel am Niederrhein – oder an speziellen Logistikstandorten wie Logport in Duisburg errichtet. Aufgrund seines Mangels an verfügbaren städtischen und auch privaten Gewerbeflächen ist Mülheim an der Ruhr nicht in der Lage, große Logistikstandorte

⁷ Alle Zahlen aus Bulwiengesa: Logistik und Immobilien 2017

anzubieten. Ausnahmen bilden hier die großflächigen Bestandshallen im Rhein-Ruhr-Hafen, die aufgrund ihrer verkehrlichen Nähe zu den Autobahnen eine permanente Nachfrage für umschlagsintensive Logistiker aufweisen. Wegen der häufig geringen Flächenproduktivität (Beschäftigte je Hektar) von Logistikstandorten und der vorherrschenden Flächenknappheit ist eine Stärkung der Mülheimer Wirtschaft über große Zentrallager nicht möglich und nicht gewünscht. Durch seine gute Verkehrsanbindung gibt es aber eine lebhaftere Nachfrage nach kleineren und mittleren Logistikstandorten über den Rhein-Ruhr-Hafen hinaus in Mülheim an der Ruhr, also Grundstücke und Lagerhallen bis ca. 5.000 qm. In der Vergangenheit ist es der Mülheim & Business GmbH nicht immer gelungen, diesen Nachfragern ein adäquates Angebot zu machen.

Die Citylogistik gehört zu den neuesten Entwicklungen innerhalb der Logistikbranche und hat wesentlich mit dem Wachstum im Internethandel zu tun. Mit der Citylogistik soll das Problem der „letzten Meile“ bzw. der „allerletzten Meile“, also der Transport zum Endverbraucher, gelöst werden. Die Citylogistik befindet sich derzeit noch in der Experimentierphase, in der verschiedene Modelle ausprobiert werden. Zu nennen sind hier besonders Micro-Fulfillmentcenter zur Kundenbelieferung in ein bis zwei Stunden und Mikrodepots zur feinmaschigen Auslieferung innerhalb der allerletzten Meile. Das wichtigste Standortkriterium ist die kundennahe Lage. Gesucht werden deshalb besonders Standorte in dicht besiedelten Stadtteilen, in Innenstadtnähe oder an Verkehrsknotenpunkten mit multimodalen Anbindungen (z.B. ÖPNV, Straße, Bahn, Fluss). Mitunter kommen bei der Belieferung auf der allerletzten Meile neuerdings auch Lastenfahrräder zum Einsatz. Der Flächenbedarf variiert bei Mikrodepots zwischen 15 qm und 500 qm. Micro-Fulfillmentcenter benötigen zwischen 1.000 qm und 3.000 qm. Flächenbedarfe sollen vor allem durch leerstehende Ladenlokale und Büroimmobilien gedeckt werden. Teilweise kommen auch Container zum Einsatz, eine Neubautätigkeit ist in diesem Bereich bisher nicht zu beobachten. Auch auf der kommunalen Seite gibt es bisher nur wenige Kooperationen zur Förderung der Citylogistik wie z.B. in Herne. Grundsätzlich sind diese Konzepte der Citylogistik jedoch auch für Mülheim interessant, besonders, wenn diese im Zusammenhang mit neuen Antriebstechnologien und Distributionskonzepten einhergehen (Stichworte: Elektromobilität, Lastenfahrräder) und sollten bei städtebaulichen Planungen und in der Verkehrsplanung mitbedacht werden.

3.4.3 Handel und Dienstleistungen

Mülheim an der Ruhr ist eine bedeutende Handelsstadt und hat national und international bedeutende Handelskonzerne wie Tengelmann, ALDI SÜD, Stinnes oder Brenntag hervorgebracht. Außerdem ist Mülheim an der Ruhr die Keimzelle des Metro-Konzerns mit

dem ersten Metro-Großmarkt am Heifeskamp, der 1964 eröffnet wurde und heute noch an selbiger Stelle existiert. Der Chemiegroßhändler Brenntag ist 2017 aufgrund der Mülheimer Gewerbeflächenproblematik nach Essen gezogen.

Die als Kolonialwarenhandel gegründete Tengelmann-Gruppe hat ihr Lebensmittelgeschäft 2016 an den Edeka-Konzern verkauft. Tengelmann ist aber weiterhin im Einzelhandel tätig, vor allem mit den Marken OBI, KiK und TEDI. Zudem engagiert sich Tengelmann im zukunftssträchtigen Internethandel über ihre Beteiligungsgesellschaften Ventures. Derzeit erfolgt ein tiefgreifender Umbau des Konzerns. Mitte Januar 2019 kündigte die Unternehmensgruppe die Auflösung des Standorts an der Wissollstraße und den Abbau von 250 Arbeitsplätzen an. Die Holding der familiengeführten Unternehmensgruppe soll jedoch weiterhin in Mülheim bleiben.

Der Großhandel ist in Mülheim an der Ruhr – auch wegen der besonderen Lagegunst in der Region – deutlich überproportional vertreten. Die Flächenanforderungen der Großhandelsunternehmen variieren dabei von Verwaltungsgebäuden über Lagerhallen bis zu größeren Freiflächen. Wegen der starken Lieferverkehre ist dabei eine gute regionale und innerstädtische Verkehrsanbindung von großer Bedeutung. Der Rhein-Ruhr-Hafen bietet hier mit der Hafenanbindung, der Hafenbahn und dem nahe gelegenen Autobahnkreuz Kaiserberg optimale Bedingungen.

Für den Standort Mülheim an der Ruhr sind Dienstleistungsunternehmen insbesondere als Nachfrager von Büroflächen interessant. Anders als in den großen deutschen Metropolen gibt es in Mülheim an der Ruhr aber keinen ausgeprägten angebotsorientierten Büroimmobilienmarkt. Große Bürodienstleister suchen in Mülheim an der Ruhr in der Regel nur selten nach großflächigen, anmietbaren Büroflächen. Stattdessen streben die Unternehmen häufig danach, ihren Büroflächenbedarf in innerstädtischen Lagen der Oberzentren Essen und Düsseldorf zu decken. Dies erschwert die Nachvermietung von brach gefallenen Büroimmobilien an nicht-integrierten Standorten. Beispiele hierfür sind die „Telekom-Immobilie“ und das ehemalige „Agiplan-Gebäude“ an der Parsevalstraße. Angesichts der einleitend beschriebenen Entwicklungen hinsichtlich der Orientierung von Unternehmen auf gut angebundene und integrierte Lagen besteht hier Nachholbedarf in Mülheim.

3.5 Die Innenstadt als Arbeitsort

In der Innenstadt sind mehrere Hundert Einzelhandelsbetriebe und konsumorientierte Dienstleister in Erdgeschoss, Dienstleistungsbetriebe in den Obergeschossen (z.B. Arztpraxen, Rechtsanwälte, Steuerberater), und weitere Arbeitsstätten ansässig und ver-

sammeln so insgesamt mehrere Tausend Arbeitsplätze. Die Innenstadt gehört damit zu den wichtigsten Arbeitsorten im Stadtgebiet. Darüber hinaus hat die Innenstadt die Funktion, die Menschen mit Waren und Dienstleistungen zu versorgen. Die Versorgungsfunktion führt dazu, dass viele Bürger häufig die Innenstadt besuchen (müssen). Dank der hohen Besucherfrequenz ist die Innenstadt damit der Ort, an dem sich die Stadtgesellschaft trifft und kommuniziert (soziale Funktion).

Durch das Wachstum des Internethandels, die hinterherhinkende Kundenkaufkraft sowie dem verschärften Wettbewerbsdruck im Einzelhandel, der sich durch die besondere Lage Mülheims zwischen den Oberzentren Duisburg, Essen und Düsseldorf sowie dem Centro in Oberhausen besonders stark zeigt, ist der Einzelhandel in der Innenstadt erheblich unter Druck geraten. Die Marktsituation, die sich aus dieser geografischen „Sandwichposition“ ergibt, lässt insgesamt nur begrenztes Wachstum zu. Hinzu kommen hausgemachte Probleme in der Innenstadt. Dies hat in den vergangenen 20 Jahren dazu geführt, dass die Mülheimer Schloßstraße - einst erste fußläufige Einkaufsstraße mit regionalem Einzugsgebiet - als Einzelhandelslage immer stärker an Besucherfrequenz und Umsatz verloren hat. Gleichzeitig ist das Angebot an Verkaufsflächen in den Nachbarstädten, aber auch in Mülheim insgesamt, immer stärker angestiegen. Heute dominieren die Oberzentren Duisburg, Essen und Düsseldorf, das Centro in Oberhausen sowie - auf Mülheimer Stadtgebiet - das Rhein-Ruhr-Zentrum (RRZ) das regionale Einzelhandelsangebot. Hinzu kommt der wachsende Onlinehandel. In dieser Situation erfüllt die Innenstadt inklusive des Forums nur mehr die Rolle eines Nahversorgungszentrums für den Versorgungseinkauf. Der Erlebniseinkauf spielt keine nennenswerte Rolle mehr.

Neben den Wettbewerbsaspekten gibt das grundlegend geänderte Konsum- und Mobilitätsverhalten der Bevölkerung sowie die daraus resultierenden Ansprüche den weiteren Handlungsrahmen vor. Digitalisierungsstrategien wie Digitales Produktmarketing, Mobile Payment, Visual Merchandising und andere Cross-Channel-Strategien werden weiter an Bedeutung gewinnen. Am Fachbereich Wirtschaft der Hochschule Ruhr-West hat sich derweil der Studiengang e-Commerce etabliert. Diese Potenziale sollten stärker genutzt werden, um Cross-Channel-Strategien im Mülheimer Einzelhandel zügig auszubauen.

Chancen bestehen für den innerstädtischen Handel auch durch Kombination mit produzierenden Betriebsteilen. Gemeint sind in der Hauptsache kleine Manufakturen und Handwerke, die den klassischen Einzelhandel mit Massenprodukten ergänzen. Schon heute sind gerade jene Betriebe besonders erfolgreich, die Produktion und Handel miteinander verbinden (und digital gut aufgestellt sind). Zu den urbanen und nicht-störenden, den Einzelhandel ergänzenden Handwerkern und Produzenten können Kaffeeröstereien genauso zählen, wie sonstige Manufakturen im Lebensmittelbereich (Wurst- und Fleisch-

manufakturen, Patisserien, Biolebensmittel, Menümanufakturen, Gewürze), aber eben auch handwerkliche Produkte wie Kleinstmöbelmaßanfertigungen, Kunst- und Dekorationsprodukte oder spezialisierte Bekleidungsanfertigungen.

Neben der Akquise von Einzelhändlern zur Wiederbesetzung von leerstehenden Ladenlokalen besteht auch die Möglichkeit, leerstehende Ladenlokale an Dienstleister, Gastronomie, Arztpraxen u.a. zu vermarkten. Durch die sinkende Flächenkonkurrenz mit dem Handel ergeben sich insbesondere für den Dienstleistungssektor neue Möglichkeiten im Zentrum der Stadt. Einerseits kommen sämtliche nicht so stark von der Digitalisierung betroffene Angebote in Frage, also in der Hauptsache Dienste am Menschen, die digital nicht zu ersetzen sind. Andererseits eben auch solche Dienstleistungen, die Lösungen für hiesige Digitalisierungsdefizite liefern. Die erstgenannten sind u.a. Angebote für Kinder und Jugendliche, Betreuungen, Aktivitätsangebote, Bildungsangebote, Freizeitangebote etc. um der Idee einer attraktiven Destination für Familien Rechnung zu tragen. Die zweitgenannten sind eben solche, die Digitalisierung - auch des Einzelhandels - vorantreiben. Zur Fortentwicklung der Innenstadt hat der Rat der Stadt 2013 ein integriertes Innenstadtkonzept beschlossen. Derzeit wird an der Fortschreibung dieses Konzepts gearbeitet.

4. Zielsetzungen und Handlungsfelder

Ausgehend von den oben beschriebenen derzeitigen Standortbedingungen, den zukünftig zu erwartenden Entwicklungen und absehbaren Chancen im gewerblichen und industriellen Sektor werden Zielsetzungen für die Gewerbeplanung abgeleitet. Die Ziele formen zugleich die strategische Ausrichtung des Wirtschaftsstandortes Mülheim an der Ruhr für die kommenden 10-15 Jahre.

4.1 Strategische Ausrichtung des Wirtschaftsstandortes Mülheim an der Ruhr

Als erste zeichenfreie Stadt im Ruhrgebiet konnte sich in Mülheim in den 1960er und 1970er Jahren ein branchenvielfältiger Unternehmensbesatz aus traditionsreichen Industriebetrieben, innovativen Mittelständlern und eine aktive Gründerszene entwickeln. Gleichzeitig muss ein zukunftsfähiger Wirtschaftsstandort entsprechend der Erkenntnisse aus Kapitel 3 ein ansprechendes Wohnungsangebot bereithalten und Lebensqualitäten bieten, um die Fachkräftebindung zu erleichtern und für beruflich bedingte Wanderungen hoch qualifizierter MitarbeiterInnen ein attraktives Ziel zu bleiben. Daher soll weiter folgende Doppelstrategie der wirtschafts- und strukturpolitischen Entwicklung verfolgt werden:

„Mülheim soll als wissensbasierter Wirtschaftsstandort und attraktiver Wohnstandort im Grünen besonders für Familien mit Kindern nachhaltig wachsen.“

Doppelstrategie der wirtschafts- und strukturpolitischen Entwicklung

Dabei soll sich die Stadt stärker als Teil der Metropole Ruhr und ihrer Infrastruktur und Gewerbeausrichtung im Kontext insbesondere im Umfeld der drei Oberzentren Duisburg, Essen und Düsseldorf neu definieren.

Die Stadt Mülheim an der Ruhr versteht sich insbesondere seit der Ansiedlung der Hochschule Ruhr West und der Expansion der beiden Max-Planck-Institute als wissensbasierter Wirtschaftsstandort mit einer starken Affinität zum Handel. In der Stadt ist eine Reihe von kleineren und mittelständischen, aber auch namhaften größeren Unternehmen ansässig, die mit ihren innovativen Produkten national und international erfolgreich tätig sind. Diese Stärken gilt es zu bewahren und auszubauen. Ziel ist es, hochqualifizierte Beschäftigung in den zukunftsfähigen Branchen zu fördern und entsprechende Unternehmen an den Standort Mülheim zu binden.

Die Wirtschaftsstruktur wird durch eine hohe Diversifizierung mit quantitativ und qualitativ starkem industriellem Kern charakterisiert. Ein Fokus der strategischen Wirtschaftsflächenentwicklung liegt daher insbesondere auch auf der Zukunftsausrichtung des Industriestandortes Mülheim an der Ruhr. Das Internet of Things und moderne Technologien bilden den Rahmen für die Weiterentwicklung des Industriestandortes, der voraussichtlich künftig zunehmend durch kapitalintensivere Produktion und ergänzende industriennahe Dienstleistungen geprägt sein wird. Die Stärke als Industrie- und Handelsstandort ergibt sich nicht zuletzt aus der Lagegunst und der sehr guten multimodalen Verkehrsanbindung Mülheims (Straße, Schiene, Wasserstraße) innerhalb des Ruhrgebiets. Diese gute Anbindung an die Region gilt es auf dem Mülheimer Stadtgebiet weiter auszubauen, um so die Standortbedingungen zu optimieren.

4.2 Handlungsfelder des Wirtschaftsflächenentwicklungskonzeptes

Anhand der strategischen Zielsetzung und den künftigen Anforderungen an Wirtschaftsstandorte ergeben sich drei übergeordnete Handlungsfelder, die in den kommenden Jahren den Schwerpunkt der gemeindlichen Gewerbeplanung bilden sollen:

- a) Sicherung und Neuschaffung von Industrie- und Gewerbestandorten**
- b) Potentiale Nutzungsgemischter und urbaner Lagen nutzen**
- c) Rahmenbedingungen für die Wirtschaft verbessern**

Der Masterplan Industrie und Gewerbe geht mit der dreiteiligen Strategie deutlich über den Aspekt der Bestandssicherung hinaus und zielt insgesamt darauf ab, die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Mülheim an der Ruhr in den nächsten Jahren weiter zu verbessern.

Abbildung 9: Handlungsfelder des Masterplans Industrie und Gewerbe



Quelle: eigene Darstellung

Die drei Handlungsfelder werden nicht pauschal gewichtet oder priorisiert, sondern sollen mithilfe von Maßnahmen und Projekten wie Zahnräder ineinander greifen und gemeinsam zur Zielerreichung beitragen. Die Handlungsfelder bilden damit den Rahmen für eine Reihe von raumbezogenen Zielen und Arbeitsbereichen, die nachfolgend handlungsfeldbezogen vorgestellt werden.

4.2.1 Sicherung und Neuschaffung von Industrie- und Gewerbestandorten

Gerade in hochverdichteten Regionen wie dem Ruhrgebiet ist ein flächensparender Umgang selbstverständlich und vor dem Hintergrund des Klimawandels sowie den steigenden Umwelt- und Naturschutzanforderungen stärker denn je anzustreben. Dennoch sind im Rahmen von Planaufstellungen neben den genannten Themen auch die Belange der Wirtschaft angemessen zu berücksichtigen (siehe Kap. 1.2). Das erste Handlungsfeld fokussiert sich daher auf die gewerblich und industriell genutzten Flächen und umfasst neben der Vergrößerung des Gewerbeflächenangebotes auch deren planerische Sicherung sowie die Steigerung der Flächeneffizienz.

Abbildung 10: Operationalisierung des Handlungsfeldes A



Quelle: eigene Darstellung

A1 Vergrößerung des Gewerbeflächenangebotes

Grund und Boden sind begrenzt und nicht vermehrbar, sodass einer Erhöhung des Gewerbeflächenangebotes enge Grenzen gesteckt sind. Auch wenn – oder besser weil – fast die Hälfte der Fläche der Stadt Mülheim an der Ruhr aus Wald-, Wiesen-, Auen- und Wasserflächen besteht, ist eine flächenschonende Planung grundsätzlich das leitende Ziel. Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung sind sich über diesen Grundsatz einig, da der hohe Grünflächenanteil gerade auch in Mülheim an der Ruhr ein wesentlicher „weicher Standortfaktor“ für unseren wachsenden Wohn- und Wirtschaftsstandort dar-

stellt. Diese Standortqualität zu schützen kommt vor dem Hintergrund der strategischen Zukunftsausrichtung der Stadt, „als Wohnstadt für Familien im Grünen und wissensbasierter Wirtschaftsstandort weiter zu wachsen“ eine elementare Bedeutung zu.

Dieser Grundsatz schließt die Mobilisierung von neuen Gewerbeflächen in sinnvollen Teilbereichen aber nicht aus und muss im Einzelfall nach sorgfältiger Prüfung und Abwägung auch erfolgen, damit der Bestand der Mülheimer Unternehmen gehalten und die Wirtschaft sich am Standort weiterentwickeln kann. Der Fokus soll dabei auf wissensbasiert arbeitenden, technologieorientierten und produzierenden (Industrie-) Unternehmen gelegt werden.

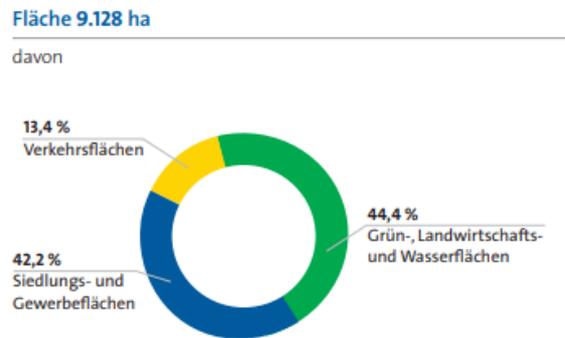


Abbildung 11: Flächennutzung in Mülheim an der Ruhr
 (Quelle: Mülheim & Business GmbH, 2019)

Um den Bestand an Gewerbeflächen in Mülheim zu vergrößern und der Nachfrage, die allein 2018 142 ha - dies entspricht in etwa der Größe des Flughafens Essen-Mülheim – gerecht zu werden, wurden auf Erarbeitung und Vorschlag der Wirtschaftsförderung dem Rat der Stadt Mülheim im Juli 2018 zehn potenziell entwickelbare, städtische Flächen vorgestellt und zur Abstimmung gebracht. Im Zuge der gemeinsamen Mobilisierungsaktion wurden vom Rat sieben von zehn Potenzialflächen zur weiteren Prüfung und Entwicklung beschlossen. Insgesamt beläuft sich das rechnerische Potenzial auf rund 25,4 ha. Zu den seitens des Rates der Stadt Mülheim zugestimmten Flächen, gehören die Oberheidstraße mit 2,7 ha, die Blücherstraße mit 0,6 ha, der Großbereich Schürfeld am Flughafen Essen-Mülheim mit rund 5,4 ha, die Gustavstraße mit 1,5 ha, die Liebigstraße mit 6,2 ha sowie die Flächen Erzweg Nord mit 5 ha sowie Erzweg Süd mit 4 ha (s. Auflistung).

Fläche	Größe
Blücherstraße	0,6 ha
Erzweg Nord	5 ha
Erzweg Süd	4 ha
Gustavstraße	1,5 ha
Liebigstraße	6,2 ha
Oberheidstraße	2,7 ha
Schürfeld am Flughafen	5,4 ha

Quelle: Mülheim & Business GmbH, 2019

Abgelehnt wurde seitens des Rats der Stadt Mülheim die weitere Prüfung der Fläche in Winkhausen an der BAB 40, die aufgrund ihrer Größe von 10 ha und der idealen Lage mit direktem Autobahnanschluss sowie an der Grenze zu Essen gelegen, große Standortpotenziale aufweist.

A2 Planerische Sicherung der Industrie- und Gewerbeflächen

Um die Gewerbeflächen optimal nutzen zu können, sollen Fehlbelegungen durch Nutzungen, die nicht auf Industrie- und Gewerbegebiete angewiesen sind - oder diese Nutzungen sogar stören - vermieden werden. Dies bedingt den Schutz z.B. vor heranrückender Wohnbebauung und konkurrierenden Flächennachfragern, wobei insbesondere eine konsequente Steuerung des Einzelhandels erforderlich ist. In diesem Zusammenhang erscheint eine Sicherung der großen zusammenhängenden Industrie- und Gewerbeflächen für bestimmte Betriebe (z.B. nach Immissionsverhalten oder Art des Betriebes) unter Anwendung des §1 Abs. 4 S.2 BauNVO sinnvoll.

A3 Effiziente Nutzung des Gewerbeflächenbestandes

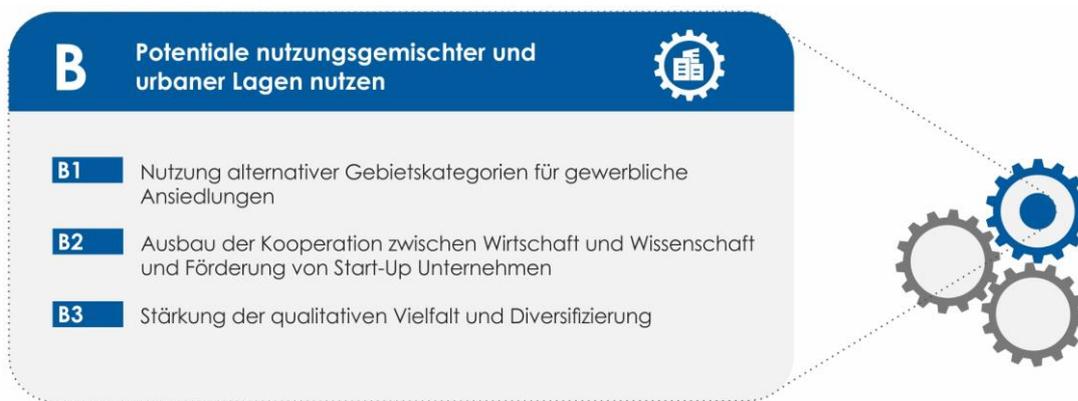
Angesichts der Einschränkungen bei der Neuausweisung ist es nicht nur erforderlich, die vorhandenen Gewerbeflächen planerisch zu sichern, sondern diese auch zielgerichtet und bestmöglich zu nutzen. Dazu gehört die Aktivierung und Restrukturierung von Gewerbeflächen im Bestand, die Revitalisierung von leerstehenden Immobilien sowie die Nachverdichtung bestehender Gewerbegebiete. Die Revitalisierung und Modernisierung von Gewerbegebieten und -immobilien erweist sich aufgrund der komplexeren Herausforderungen leider häufig als teurer als ein Neubau „auf der grünen Wiese“. Bei der Frage nach Abriss oder Erhalt bzw. Neubau oder Brachflächen-Recycling gilt es deshalb, den ökonomischen, den ökologischen, sowie materiellen und immateriellen Wert der Bestandsgebäude und -flächen zu erkennen, einzuschätzen und abzuwägen. Andererseits sind neben den steigenden Baukosten vor allem auch die steigenden Grundstückskosten maßgebliche Kostentreiber im Gewerbebau. Deshalb kann eine bessere Flächenoptimierung und Bestandsentwicklung auch eine wirtschaftlich bessere Alternative zum Neubau auf der „grünen Wiese“ darstellen. Andererseits müssen auch die Nachteile von Dichte durch zusätzliche Versiegelung, Entwässerungsproblematik, Durchlüftung etc. berücksichtigt werden.

Der Prozess der Restrukturierung und ggf. Arrondierung von Flächen muss immer in Zusammenwirken mit den Bestandsunternehmen erfolgen. Ein gelungenes Beispiel ist die Restrukturierung und Nachnutzung von Teilflächen der Fa. Thyssen Schulte durch die expandierende Firma ALDI Süd an der Burgstraße. Hier konnten im Rahmen eines Bauleitplanverfahrens rd. 4,5 ha nicht genutzte Gewerbefläche aktiviert werden. Gleichzeitig konnten die Verkehrsverhältnisse (Zu- und Abfahrtsverkehr) und damit die Lärmsituation für die Anwohner verbessert werden.

4.2.2 Potentiale Nutzungsgemischter und urbaner Lagen nutzen

Neben den weiterhin anhaltenden Bedarfen nach klassischen Industrie- und Gewerbeflächen zeichnet sich eine wachsende Flächennachfrage in integrierten, Nutzungsgemischten und urbanen Lagen ab⁸. Angesichts der weiter zunehmenden Hybridisierung, der enger werdenden Kopplung von Produktion und Dienstleistungen sowie der – in Teilen - emissionsärmeren Produktionen suchen Gewerbebetriebe zum Teil den Weg zurück in die Stadt. In diesem Zusammenhang ist auch das Thema der Vereinbarkeit von Arbeiten und Wohnen zu betrachten.

Abbildung 12: Operationalisierung des Handlungsfeldes B



Quelle: eigene Darstellung

Es sieht aktuell so aus, als werde die Verknüpfung von Arbeitsstätten und Wohngebieten künftig immer gefragter, wodurch sich u.a. Chancen für die Innenstadt entwickeln könnten. Das zweite Handlungsfeld zielt daher darauf ab, die Potentiale Nutzungsgemischter und urbaner Lagen zu aktivieren, indem alternative Gebietskategorien für gewerbliche Ansiedlungen genutzt werden, die Kooperation zwischen Wissenschaft und Wirtschaft verbessert sowie die qualitative Vielfalt im Unternehmensbesatz gestärkt wird.

B1 Nutzung alternativer Gebietskategorien für gewerbliche Ansiedlungen

Der Gesetzgeber hat mit der Einführung des neuen „Urbanen Gebiets (MU)“ in die Baunutzungsverordnung die Möglichkeit eröffnet, eine stärkere Nutzungsmischung in urbanen Lagen erhalten bzw. entwickeln zu können. Darüber hinaus bieten auch Mischgebiete (MI) Möglichkeiten einer gewerblichen Entwicklung, z.B. für Handwerksbetriebe und kleinere Unternehmen, Freiberufler und Dienstleister. Hier liegt oftmals eine kleinteilige Flächen- und Baustruktur vor, die flexibel mittel- bis kleinflächigere Bedarfe abdecken kann. Eine Entwicklung in Richtung Gewerbe erfordert dabei gegebenenfalls planeri-

⁸ Siehe Difu 2018: Neue Konzepte für Wirtschaftsflächen, S. 5.

ches Eingreifen, da die Option einer wohnbaulichen Entwicklung oder der Nutzung als Einzelhandelsstandort jeweils die Bodenwerte nach oben zieht und so die Realisierung gewerblicher Vorhaben mit niedrigerer Zahlungsbereitschaft erschwert. Zur Deckung des Gewerbeflächenbedarfes soll daher auch eine Entwicklung gewerblich geprägter Mischgebiete (MI) und Urbaner Gebiete (MU) in dafür geeigneten Bereichen in Betracht gezogen werden. Durch die Unterbringung von nicht oder nur wenig störendem Gewerbe in solchen Gebieten können die klassischen GE- und GI-Gebiete für die Unterbringung von störendem Gewerbe frei gehalten werden. Zudem können MI- und MU-Gebiete dabei helfen, die erforderlichen immissionsschutzrechtlichen Abstände zwischen störenden Gewerbenutzungen und reinen bzw. allgemeinen Wohngebieten im Sinne eines Puffers zu überbrücken und so mögliche Nutzungskonflikte zu vermeiden.

B2 Ausbau der Kooperation zwischen Wirtschaft und Wissenschaft sowie Förderung von Start-Up Unternehmen

Automatisierung, Digitalisierung, additive Fertigung, künstliche Intelligenz, Internet der Dinge: Diese Entwicklungen bestimmen zurzeit die Dynamik der Wirtschaft weltweit. Nie waren die Herausforderungen für Unternehmen und Unternehmer - auch am Standort Mülheim - schneller und komplexer als heute. Diese Herausforderungen sind mit Chancen und Risiken verbunden und insbesondere kleine und mittlere Unternehmen (KMUs) haben oft nicht die Zeit und Ressourcen, die Chancen in vollem Umfang zu nutzen. Daher gilt es, die Kooperationen zwischen Wirtschaft und Wissenschaft weiter zu fördern und auszubauen sowie gleichzeitig die (Aus-)Gründung von Unternehmen („start-ups“) aktiv zu unterstützen.

Für den Auf- und Ausbau von wissensbasierten Unternehmen sind deshalb Flächen in integrierter Lage mit guter Verkehrsanbindung und Nähe zu Forschung und Lehre künftig vorrangig für solche Nutzungen zu entwickeln und zu reservieren. Dazu zählen auch Flächen, auf denen Wohnen und Arbeiten nebeneinander funktionieren. Mit den Max-Planck-Instituten und der Hochschule Ruhr West sowie den existierenden Innovationsstrukturen (IOT, Zenit, zdi) bestehen gute Chancen, Mülheim durch intensive Vernetzung als wissensbasierten Wirtschaftsstandort zukunftsfähig aufzustellen.

B3 Stärkung der qualitativen Vielfalt und Diversifizierung

Neben dem Fokus auf wissensbasierten Industrie- und Gewerbeunternehmen gilt es weiterhin die qualitative Vielfalt im Mülheimer Unternehmensbesatz im Hinblick auf den Branchenbesatz sowie die Größe der Unternehmen zu sichern und zu stärken. Eine differenzierte Flächenvorsorge mit der Bedienung unterschiedlicher Standortanforderungen

ermöglicht die weitere Diversifizierung der Strukturen. Ein breites und vielfältiges Branchenprofil verstärkt zugleich die Resilienz des Wirtschaftsstandortes und entspricht damit dem Ansatz einer nachhaltigen und zukunftsorientierten Gewerbeflächenentwicklung. Als maßgeblich wird daher erachtet, neben der Ausweisung und Umnutzung von Flächen auch die Rahmenbedingungen für die Wirtschaft in Mülheim an der Ruhr zu verbessern.

4.2.3 Rahmenbedingungen für die Wirtschaft verbessern

Zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Wirtschaft zählt neben der Qualifizierung der digitalen Infrastruktur und der Verkehrsinfrastruktur auch die Sicherung und Entwicklung weicher Standortfaktoren sowie die Profilierung des Wirtschaftsstandortes innerhalb der Metropole Ruhr.

Abbildung 13: Operationalisierung des Handlungsfeldes C



Quelle: eigene Darstellung

C1 Verbesserung der digitalen Infrastruktur

Basis der weiteren Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Mülheim an der Ruhr ist der Ausbau der digitalen Infrastruktur. Hiervon hängt ganz entscheidend der Erfolg der deutschen Wirtschaft in der Zukunft ab. Die Mülheim & Business GmbH hat deshalb bereits 2016 ein Konzept zum Ausbau der Breitbandversorgung in Mülheim an der Ruhr vorgelegt⁹, das zurzeit vom städtischen Breitbandbeauftragten weiterverfolgt wird.

C2 Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur

⁹ Siehe Mülheim & Business GmbH, Breitbandversorgung in Mülheim an der Ruhr – Bestandsaufnahme und Ausbaukonzept, Stand April 2016.

Eine zukunftsfähige Infrastrukturausstattung bedingt neben der entsprechenden digitalen Netzwerkanbindung ebenso eine gute Straßen- und Schienenanbindung für den Güterverkehr, ein zeitgemäßes ÖPNV-Angebot für die Beschäftigten sowie den Ausbau eines autostraßenunabhängigen Radwegenetzes. Infrastrukturvorteile wie die Wasserstraßenanbindung und der Hafen sollten gesichert werden.

C3 Sicherung und Entwicklung weicher Standortfaktoren

Ein zukunftsfähiger Wirtschaftsstandort muss ein ansprechendes Wohnungsangebot bereithalten und Lebensqualität bieten, um die Fachkräftebindung zu erleichtern und für beruflich bedingte Wanderungen hoch qualifizierter MitarbeiterInnen ein attraktives Ziel zu bleiben. Neben entsprechenden Bildungschancen für Kinder, einem ansprechendem Kulturangebot und einem leistungsfähigen Gesundheitssystem gehören insbesondere der Freizeit- und Erholungswert der (Stadt-)Landschaft und die Qualität des Wohnumfeldes zu den wichtigsten weichen Standortfaktoren. Mülheim hat mit seinen zentrumsnahen Grünflächen an den Ufern der Ruhr, Natur- und Landschaftsschutzgebieten, aber auch großen Waldgebieten und offener Landschaft mit kleinen Bachtälern einen guten Ruf als attraktiver Wohnstandort im Grünen, den es weiter zu erhalten und stärken gilt – auch damit die Unternehmen bei der immer schwierigeren Akquise hoch qualifizierter Fachkräfte auch in Zukunft auf einen attraktiven Wohnstandort verweisen können. Gleichzeitig muss die Umwelt-, Lebens- und Aufenthaltsqualität immer auch bei allen Flächenentwicklungen für Industrie und Gewerbe Beachtung finden. Hier sind in jüngster Zeit in Mülheim ansprechende Vorbilder errichtet worden.

C4 Strategische Vermarktung des Wirtschaftsstandortes

Bereits im Leitbild Mülheims ist festgehalten, dass die Wirtschaftsstärke der Stadt außerhalb von Mülheim zu wenig bekannt ist. Es gilt daher, Mülheim stärker innerhalb der Metropole Ruhr zu positionieren, Standortvorteile herauszustellen und zu vermarkten. Insbesondere an den wissensbasierten Standorten ist eine weitere Profilierung vorstellbar, um die Führungsvorteile für die dort angesiedelten Unternehmen zu verstärken. Gleichzeitig gilt es die Netzwerkbildung weiter anzuregen sowie die regionalen Kooperationen - beispielsweise in Bezug auf interkommunale Gewerbegebiete - auszubauen.

5. Projekte und Maßnahmen

Während im vergangenen Kapitel die Handlungsfelder und strategischen Leitideen des Wirtschaftsflächenentwicklungskonzeptes vorgestellt wurden, werden nachfolgend konkrete Projekte und Maßnahmen vorgestellt. Die Umsetzung der Projekte soll dazu beitragen, dass sich der Wirtschaftsstandort Mülheim an der Ruhr innerhalb der nächsten zehn bis 15 Jahre entsprechend der in Kapitel 4.1. dargestellten strategischen Ausrichtung weiterentwickelt. Zunächst werden die strategischen Leitprojekte vorgestellt, denen angesichts ihres Umfangs sowie der Einbettung in regionale und interkommunale Zusammenhänge eine hohe Bedeutung beigemessen wird.

Lesehinweis: Hinter den Überschriften der einzelnen Projekte ist jeweils farblich angegeben, welche der Handlungsfelder aus Kap. 4 mit den Einzelmaßnahmen verfolgt werden.

5.1 Strategische Leitprojekte

Die Stadtverwaltung und die Mülheim & Business GmbH arbeiten derzeit an drei Projekten mit strategischer Bedeutung für die weitere Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Mülheim an der Ruhr. Während beim *Innovationsband – Integrierte Stadtentwicklung am RS 1* durch den Ausbau der nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur neue urbane Standorte und Gewerbeflächen geschaffen und verknüpft werden sollen, lotet die *Grüne Mitte* im Rahmen der *Internationalen Gartenausstellung 2027* die Bedingungen für das Arbeiten und Wohnen der Zukunft sowie die Chancen einer nachhaltigen Entwicklung aus. Durch den *Städtebaulichen Rahmenplan am Flughafen* sollen langfristige Entwicklungspotentiale – auch im gewerblichen Bereich – planerisch vorbereitet werden.

5.1.1 Innovationsband - Integrierte Stadtentwicklung am RS 1

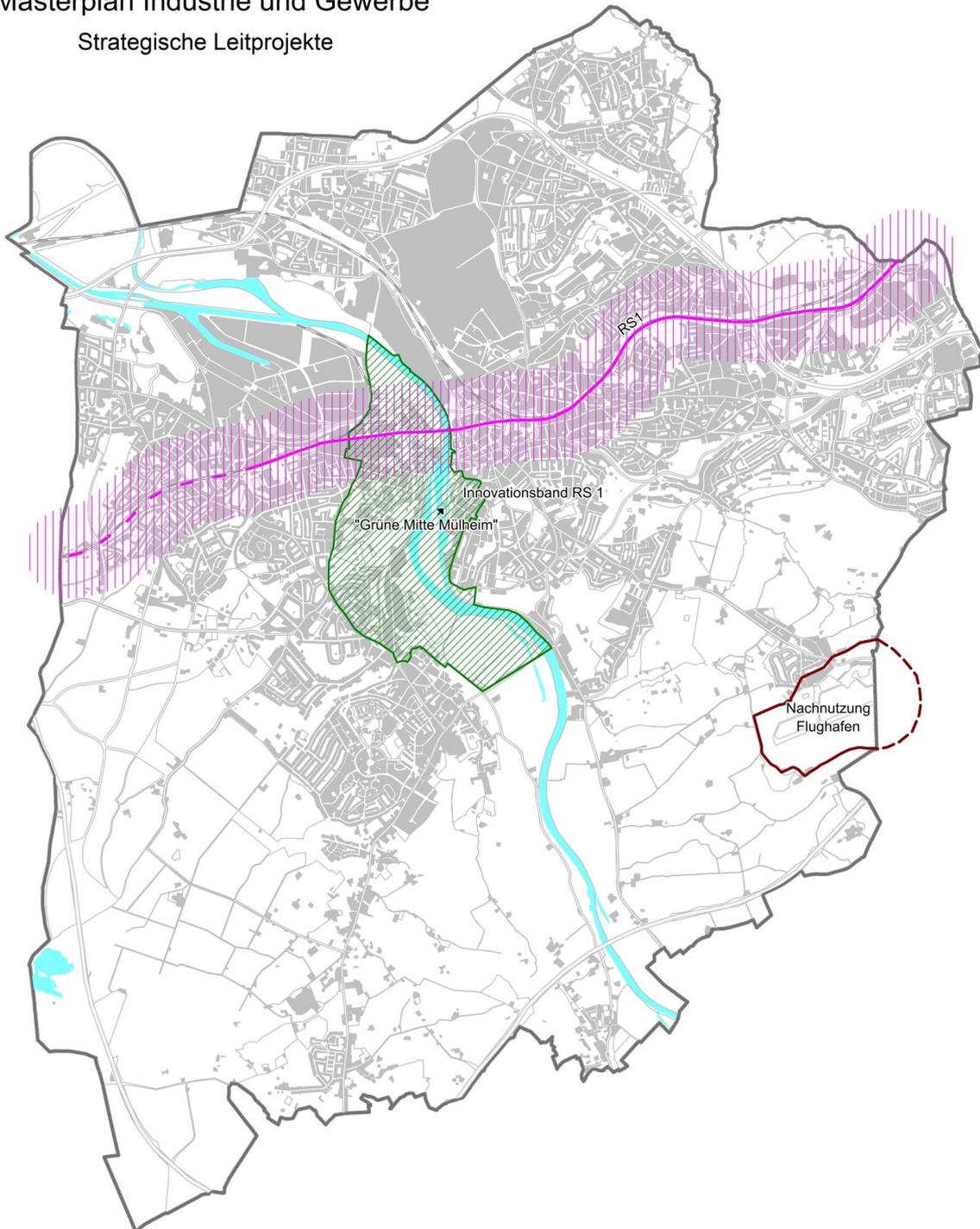


Mit der Eröffnung des Radschnellweges RS1 zwischen der Mülheimer Innenstadt und dem Zentrum der Nachbarstadt Essen ist ein erster Schritt in ein neues Zeitalter umweltfreundlicher und klimaschonender Mobilität getan. Der RS1 fungiert als überörtliches Rückgrat der lokalen Radwegenetze und verbindet wichtige Orte in der Region. Die neue Mobilitätsoption schafft neue Alternativen zum motorisierten Individualverkehr und trägt zu einer gesteigerten Lagegunst bei. Diese zukunftsweisenden Vorteile nutzend soll der Ausbau des RS1 auf Mülheimer Stadtgebiet weiter vorangetrieben und durch zuführende Strecken ergänzt werden, um weitere Stadtteile an den RS1 anzubinden. In Kombination mit Verbesserungen beim ÖPNV und möglichst flankierend mit Leihradsystemen sollen

somit gemischt bzw. gewerblich genutzte Standorte zukunftsfähig erschlossen werden. Die neue Verkehrsinfrastruktur gibt Unternehmen am Standort zudem die Möglichkeit, betriebliche Mobilitätskonzepte neu auszurichten oder einzuführen.

Abbildung 14: Strategische Leitprojekte

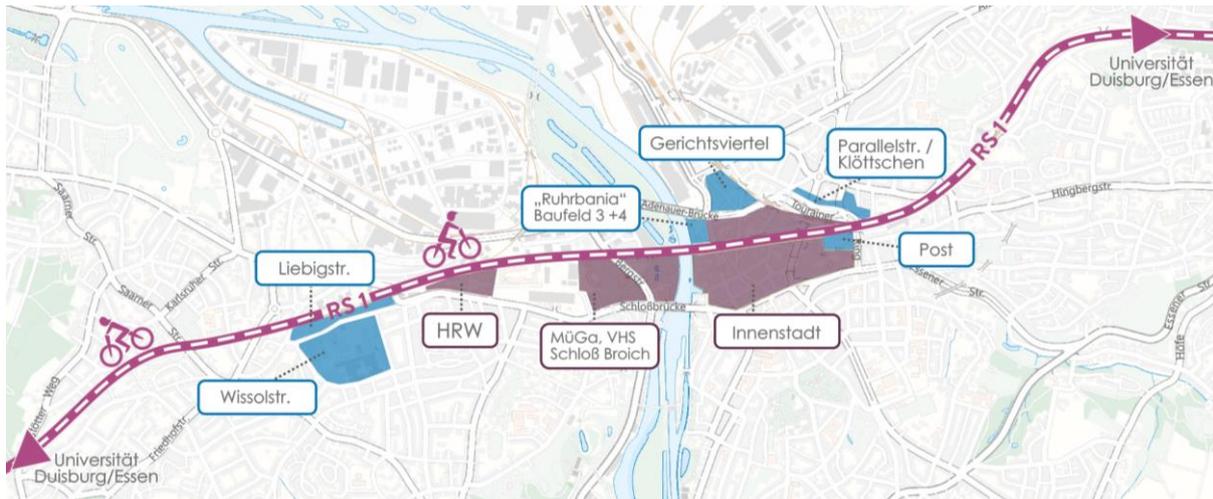
Masterplan Industrie und Gewerbe
Strategische Leitprojekte



Quelle: Stadt Mülheim an der Ruhr, Stadtplanungsamt

Entlang des RS1 liegen mit der Zentrale des Tengelmann-Konzerns an der Wissollstraße, der Hochschule Ruhr-West (HRW), der Alten Dreherei, dem Ringlokschuppen, der Camera Obscura, dem Schloß Broich, der Volkshochschule (VHS), der Stadthalle, dem MüGA-Park, der Ruhrpromenade, der Innenstadt und dem Hauptbahnhof bereits etliche Anknüpfungspunkte aus den Bereichen Wirtschaft, Wissenschaft, Kultur und Freizeit sowie Verknüpfungspunkte mit anderen Verkehrsträgern.

Abbildung 15: Innovationsband am RS1



Quelle: Stadt Mülheim an der Ruhr, Stadtplanungsamt

Gleichzeitig liegen in diesem Bereich aber auch noch bedeutende Potenziale für eine integrierte Stadtentwicklung. Ziel ist es, diese über die Infrastruktur RS1 zu aktivieren und zu entwickeln. Unter dem Motto *Stadtentwicklung von der Nahmobilität her denken* hat der Regionalverband Ruhr zusammen mit den Anrainergemeinden das Projekt *Innovationsband – Integrierte Stadtentwicklung am RS1* begonnen. In Bearbeitung sind zurzeit zwei Projekte an der Liebigstraße und an der Ruhrpromenade. Weitere Flächen mit (teil-)gewerblichen Entwicklungspotentialen sind die Fläche des Tengelmann-Konzerns in Speldorf, Flächen am Nordrand der Innenstadt (Gerichtsviertel, Charlottenstraße / Parallelstraße, Klöttschen / Vereinsstraße) sowie am Hauptbahnhof (insb. Post-Areal).

5.1.2 Internationale Gartenausstellung 2027 – Grüne Mitte



Nach dem Beschluss des Rates an der Internationalen Gartenausstellung (IGA) 2027 im Ruhrgebiet teilzunehmen, bereitet die Verwaltung zurzeit ein Konzept für die Durchführung vor. Die IGA 2027 findet unter der Leitfrage „*Wie wollen wir morgen leben?*“ statt, sodass die Zukunftsthemen der Stadtentwicklungen aufgegriffen und bearbeitet werden sollen: Klimawandel und Klimaanpassung in der Stadt, Zukunft der Arbeit, des Wohnens und Bauens sowie klimagerechte Mobilität. Dies alles soll in dem Projektgebiet der „Grü-

nen *Mitte Mülheim*" (*Arbeitstitel*) zusammengefasst werden, die den Bereich zwischen Styrumer und Mendener Brücke sowie zwischen Broich und Kirchenhügel abdeckt. Ähnlich wie bei der MüGa 1992 soll die Gartenausstellung dazu genutzt werden, einen ganzheitlichen Stadtentwicklungsansatz zu verfolgen.

Schwerpunkt des Gesamtprojekts der Parklandschaft Ruhr ist die Inwertsetzung und Gestaltung von Grünbereichen der Stadt entlang der Ruhr mit dem Ziel, die Wohn- und Lebensqualität in Mülheim zu erhalten und weiter auszubauen. Gleichzeitig sollen mit dem Projekt „*Arbeiten im Park*“ (s. Kap. 5.7.1) auch neue Formen der Arbeit ermöglicht werden. Daneben sollen mehrere brachgefallene oder demnächst brachfallende Flächen einer neuen baulichen Entwicklung zugeführt werden und die Konkurrenz- und Zukunftsfähigkeit des Wohnstandorts Mülheim an der Ruhr sichern. Neben dem Lindgens-Areal zählt hierzu u.a. der Steinbruch am Kassenberg, der sich zu einem besonderen Ort in der Stadt mit Teilflächen von herausgehobener Naturschönheit entwickelt hat. Die RUFIS-Studie zur IGA zeigt zudem auf, dass mit der IGA 2027 erhebliche volkswirtschaftliche Effekte zu erwarten sind und sich das Investitionsklima wirkungsähnlich zu einem Konjunkturprogramm verbessern kann.

5.1.3 Städtebaulicher Rahmenplan Flughafen



Für die mittel- und langfristige Entwicklung des Gewerbeflächenangebotes ist eine Nachfolgenutzung des 140 ha großen Areals des Flughafens Essen/Mülheim von herausgehobener Bedeutung. Der bisherige Verlauf des Masterplan-Prozesses zeigt, dass das Gelände vielfältige Nutzungsinteressen berücksichtigen kann.

Die Entwicklung des Flughafenumfeldes als Bürostandort (B-Pläne H3a und H17) ist bis zuletzt nicht gelungen bzw. durch die Aufgabe bestehender Büroimmobilien sogar unwahrscheinlich geworden. Die tragende Leitidee sollte daher ein flexibles und modulares Nutzungskonzept sein, welches sowohl städtebauliche und landschaftsplanerische Gegebenheiten sowie bestehende Strukturen berücksichtigt, aber auch genügend Platz für eine Neuausrichtung des Standorts übrig lässt. Der Nutzungsmix sollte daher die Bereiche Gewerbe, Handwerk, Dienstleistung und Handel berücksichtigen und ein Angebot schaffen, welches insbesondere durch wissensbasierte und technologieorientierte Industrie- und Gewerbeunternehmen genutzt werden kann. Neben dieser Art der Nutzung können Mischformen aus Büro-, Lager- und Serviceflächen die Angebotsvielfalt erweitern.

Mülheim & Business erreichen seit vielen Jahren beständig zahlreiche Nachfragen aus den genannten Bereichen, die bislang nicht gedeckt werden können, sodass das Angebotsdefizit der Stadt Mülheim das größte Problem ist. Daher sollte auch die Gewerbeflächenre-

serve (RFNP) an der Lilienthalstraße/Am Schürfeld in der Neuausrichtung des Standorts Berücksichtigung finden. Vorlaufend wurde das Gelände des Flughafens im Entwurf des neuen Regionalplans Ruhr als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt. Unabhängig davon stellt sich bereits heute die Frage, welche Flächen für den Flugbetrieb nicht mehr benötigt und somit in stufenweiser Entwicklung geplant werden können, um frühzeitig auf Nachfrageänderungen in einem flexiblen und modularen Konzept reagieren zu können und interessierten Bestands- sowie Neuunternehmen schrittweise attraktive Angebote zu schaffen.

Der Zeitplan sieht vor, dass die Ergebnisse der Workshop-Runden von Politik und Verwaltung bis zum Jahr 2021 in einem städtebaulichen Rahmenplan konkretisiert werden. Zurzeit laufen Vorstudien und Gutachten als Vorbereitung für die Auslobung. Das Projekt ist in die Vorauswahl für ein Förderprogramm des Landes gekommen, sodass ein erster wichtiger Meilenstein bei der Konkretisierung des Projekts gelegt wurde.

5.2 Neuschaffung von Industrie- und Gewerbestandorten

Durch Neuausweisung von Gewerbegebieten kann eine Fläche in der Größenordnung von bis zu 28 ha kurz- bis mittelfristig bereitgestellt werden. Weitere mittel- bis langfristig im Entwurf des Regionalplans gesicherte Potentiale sind nicht vorhanden. Eine Neuausweisung in großem Umfang wird durch Konflikte mit Natur und Umwelt, fehlende Mitwirkungsbereitschaft von Eigentümern und mangelnde Eignung von Flächen (z.B. Topographie, Anbindung) erschwert bzw. unmöglich gemacht. Falls in den nächsten Jahren - über die nachfolgend genannten Projekte hinaus - weitere Gewerbeflächenpotentiale identifiziert werden können, sind diese auch vor dem Hintergrund des zusätzlichen Gewerbeflächenbedarfes zu prüfen (s. Kap. 1.4.).

5.2.1 Gewerbeflächenentwicklung Liebigstraße



Zurzeit wird im Bereich Liebigstraße / Wissollstraße mit dem Bebauungsplan Y 12 eine ehemalige Bahnbetriebsfläche überplant. Dort sollen in Sichtweite der Hochschule auf rund 1,2 ha Fläche die baurechtlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung eines Innovationszentrums für wissenschaftsbasierte Unternehmen geschaffen werden. Anknüpfend an die HRW soll das Innovationszentrum aufgebaut werden und günstige Entwicklungsmöglichkeiten in erster Linie für Hochschulausgründungen bieten (s. Kap. 5.5.1).

5.2.2 Gewerbeflächenentwicklung Gustavstraße



Auf Flächen der SWB GmbH sind derzeit geflüchtete Personen in ehemaligen Wohnungen untergebracht. Sobald die Unterkünfte aufgegeben werden, ist eine Entwicklung zu einem Gewerbegebiet möglich. Eine planerische Intervention wird nur dann für notwendig erachtet, wenn Gewerbebetriebe angesiedelt werden, die nicht aus der Eigenart der näheren Umgebung entwickelbar sind. Voraussichtlich können hier wegen der benachbarten Wohnbebauung 1,3 ha Flächen für nicht bzw. nicht wesentlich störende Betriebe aktiviert werden. Durch das Zurücknehmen der Wohnbebauung und die Besiedlung mit Gewerbe bekommt die Fläche die Funktion eines Puffers zwischen der Wohnbebauung und dem Gewerbe- und Industriepark Mannesmann. Vorgesehen sind im Stile eines modernen, störungsarmen Handwerkerhofes rund 4-5 Unternehmen.

5.2.3 Gewerbeflächenentwicklung Oberheidstraße



An der Oberheidstraße wird derzeit eine Sammelunterkunft für geflüchtete Personen auf einem ehemaligen Sportplatz betrieben. Nach Aufgabe der Nutzung soll das Areal mithilfe eines Bebauungsplanes zu einer Gewerbefläche entwickelt werden. Im Vorgriff ist zusätzlich eine Änderung des Regionalen Flächennutzungsplanes durchzuführen, da der betreffende Bereich dort derzeit als Grünfläche überlagert mit regionalem Grünzug dargestellt wird. Möglich wird die Änderung, da der Bereich im Zuge der Neuaufstellung des Regionalplans Ruhr bereits als Allgemeiner Siedlungsbereich dargestellt wird und somit kein Widerspruch zu in Aufstellung befindlichen Zielen der Raumordnung als „sonstige Erfordernisse der Raumordnung“ besteht.

Insgesamt kann hier voraussichtlich eine Fläche von 2,5 ha als Gewerbefläche entwickelt werden. Aufgrund der benachbarten Wohnbebauung sind allerdings immissionsschutzrechtlich bedingte Einschränkungen zu erwarten. Das Spektrum der zulässigen Betriebe wird voraussichtlich auf nicht bzw. nicht wesentlich störende Betriebe begrenzt sein.

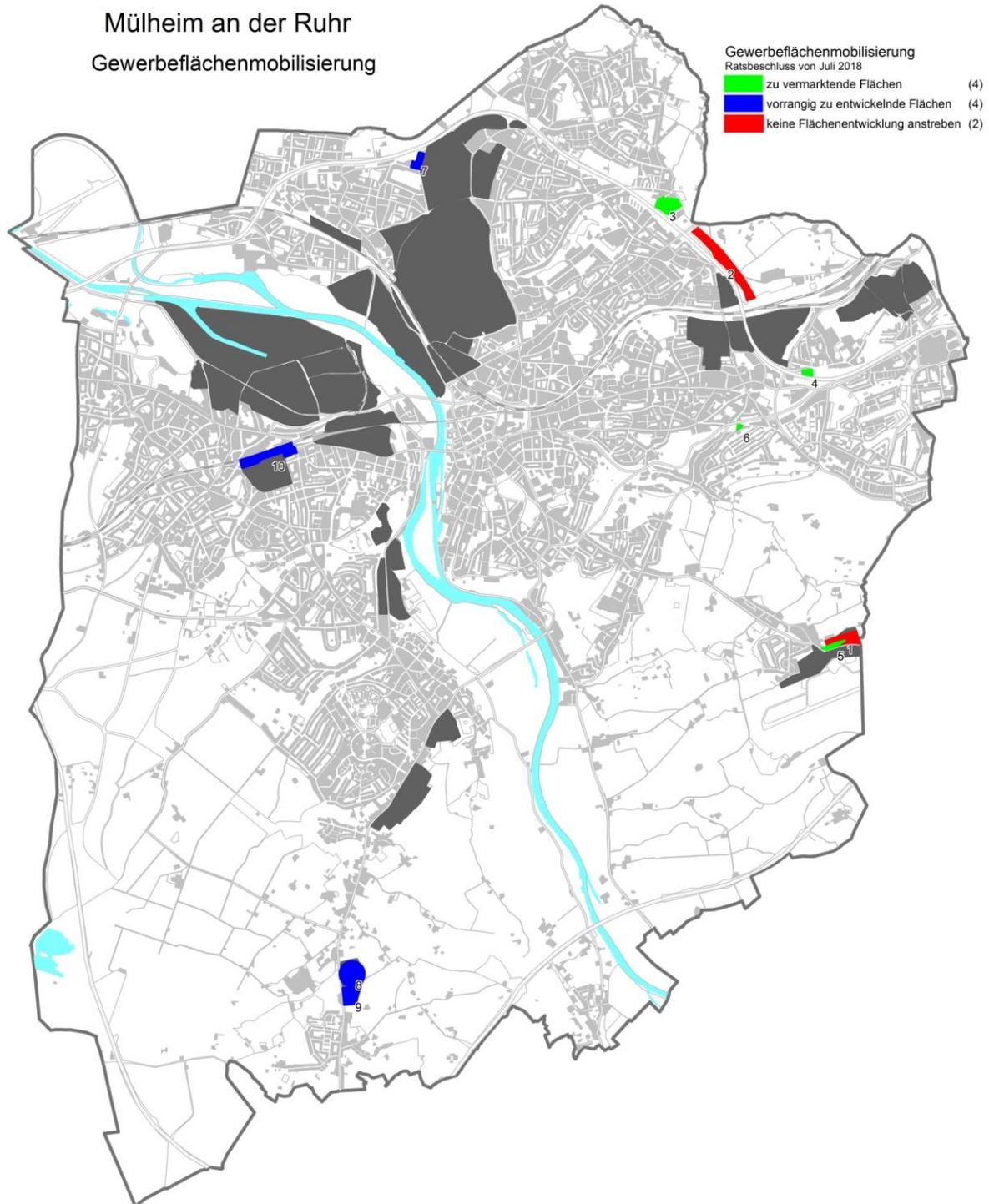
5.2.4 Gewerbeflächenentwicklung Kölner Straße / Erzweg



Mithilfe der verbindlichen Bauleitplanung können zusätzliche Flächen im Bereich Kölner Straße / Erzweg aktiviert werden. Voraussetzung hierfür ist eine Einigung mit Straßen.NRW über die Übernahme der Entwässerungseinrichtungen in der Kölner Straße durch die Stadt Mülheim an der Ruhr. Sobald der darauffolgende erforderliche Ausbau der Kanäle absehbar ist, kann das Planverfahren entsprechend ausgelöst und in das Ge-

samtprojekt eingetaktet werden. Der Entwurf des neuen Regionalplans sieht eine Ausweitung der Siedlungsflächen in dem Bereich vor.

Abbildung 16: Übersicht über Gewerbeflächenpotenziale (gem. Ratsbeschluss)



Quelle: Stadt Mülheim an der Ruhr, Stadtplanungsamt

Sollen diese Spielräume genutzt werden, wäre eine Änderung des RFNP notwendig, da die Randbereiche heute als Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich dargestellt werden,

überlagert von Regionalem Grünzug. Je nach Abgrenzung stünde eine Fläche von maximal bis zu 24 ha (brutto) für ein Gewerbegebiet zur Verfügung, wobei sich in jedem Fall in diesem Zuge auch eine Möglichkeit zur Restrukturierung der vorhandenen Betriebsstandorte anbietet. Die dargestellten Flächen entstammen mitunter aus den sieben Potentialflächen, die dem Rat der Stadt 2018 vorgelegt wurden (s. Kap. 4.2.1).

5.3 Sicherung und Restrukturierung von Industrie- und Gewerbebestandorten

Mit dem Rhein-Ruhr-Hafen nördlich der Weseler Straße sowie dem Gewerbe- und Industriepark Mannesmann besitzt Mülheim zwei sehr große zusammenhängende, gewerblich-industrielle Flächenkomplexe, die allein aufgrund ihrer Größe bereits ein besonderes Potential darstellen. Abgesehen von den Randbereichen im Übergang zu den anschließenden Nutzungen sind diese Flächen in weiten Teilen auch für Betriebe interessant, die aufgrund ihres Störgrades oder ihrer Störanfälligkeit einen gewissen Abstand zu schutzbedürftigen Nutzungen benötigen. Dies stellt in der dicht besiedelten Region Ruhrgebiet einen wichtigen Standortvorteil dar.

Soweit solche Gebiete vor konkurrierenden Flächenansprüchen, heranrückende Wohnbauung oder anderen schutzwürdigen Nutzungen zu schützen sind, die Ausnutzung und damit die Wirtschaftlichkeit von teurer Infrastruktur gesichert werden soll oder die baulichen Bedingungen für die Bestandsunternehmen verbessert werden sollen, ist die Anwendung des planungsrechtlichen Instrumentariums gefragt. Hierzu kann die Stadt in der Regel auf Bebauungspläne mit all ihren Gestaltungs- und Festsetzungsspielräumen zurückgreifen. Im Fokus steht hierbei zurzeit das Gebiet des Rhein-Ruhr-Hafens, allerdings sind nach Bedarf auch andere Industrie- und Gewerbegebiete planerisch zu überarbeiten.

5.3.1 Planerische Sicherung und Restrukturierung des Rhein-Ruhr-Hafens



Im Rhein-Ruhr-Hafen - dem größten Gewerbegebiet der Stadt - sind auf rund 211 ha Fläche über 500 Unternehmen mit mehr als 7.000 Beschäftigten angesiedelt. Gleichzeitig herrscht hier – wie im gesamten Stadtgebiet – überwiegend große Flächenknappheit. Insbesondere die sehr gute trimodale Infrastruktur macht den Hafen zu einem exponierten Standort für alle Unternehmen, die für ihre (Transport-)Verkehre Straße, Wasser und Schiene benötigen. Auch die Nähe zum Autobahnkreuz DU-Kaiserberg mit den Anbindungen an die A 40, A 2 und A 3 sowie zum Flughafen Düsseldorf sind weitere hervorragende Standortfaktoren für die ansässigen Betriebe. Die Branchenstruktur ist vielfältig, wird aber gerade im Nord- und Südhafen vor allem durch umschlagsintensive Unternehmen

geprägt (bspw. Schrottverwertung und Metallrecycling). Mit der stadteigenen Hafenbahn halten die Betriebe der Stadt Mülheim hierfür ein umfassendes Streckennetz mit direkter Anbindung an die Gleise der Deutschen Bundesbahn vor. Gleichzeitig sind die Betriebe als Vermieter großer Erbpachtflächen auch der größte Grundbesitzer und Vermieter im Hafengebiet.

Der Rhein-Ruhr-Hafen wird nicht steuerfinanziert, sondern speist sich im Wesentlichen aus den Deckungsbeiträgen der jeweiligen Hafennutzer. Daher unterliegen die überwiegende Anzahl der städtischen, aber auch privaten Grundstücksflächen zur Finanzierungsabsicherung obligatorisch einer Verkehrsgarantie, die es den Betrieben der Stadt ermöglichen soll, die Unterhaltung und den Service für die Hafeninfrastuktur betreiben zu können. Unternehmen wie Siemens sowie der Stahlhandel sind zwingend auf die Transportwege mit dem Schiff angewiesen.

In den vergangenen zehn Jahren hat sich entlang der Weseler Straße immer mehr das klassisch geprägte Bild eines Gewerbegebietes zu einem von Fachmärkten und Einzelhandel geprägten Bereich entwickelt. Die Folge dieser „Zweckentfremdungen“ macht sich auch bei der Verkehrsgarantie und den Umschlaggebühren bemerkbar, die in der Regel für diese Flächen entfallen sind. Daher sollen die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen zur Sicherung des Hafengebietes geschaffen werden, sodass in den Kaianlagen möglichst nur umschlagintensive, hafenauffine Betriebe zulässig sind. Die weitere Ausbreitung von Einzelhandel und Freizeiteinrichtungen (z.B. Fitness-Studios) ist zu vermeiden, um Flächen insbesondere für produzierende Betriebe zu erhalten und das naheliegende Stadtteilzentrum Speldorf in seiner Funktion zu schützen. Gleichzeitig zählen auch die Schaffung neuer Gewerbeflächenreserven durch Nachverdichtung, der Rückkauf von betrieblich nicht mehr benötigten Flächen - sowie die Umsiedlung von Unternehmen, die die Hafeninfrastuktur nicht (mehr) benötigen - zu den zukünftigen Fragestellungen zur Optimierung der Unternehmens- und Flächenstruktur im Hafengebiet.

5.3.2 Revitalisierung der Schüte-Fläche



Die zentrumsnahe Fläche leidet an einer schwierigen Erschließungssituation, hat aber in Teilen aufgrund ihrer Lage eine gute Eignung auch für nicht wohnverträgliche Betriebe. Derzeit werden große Bereiche auf dem Gelände nicht genutzt. Eine Nachnutzung bzw. Nutzungsintensivierung ist hier besonders sinnvoll.

5.3.3 Ressourceneffizientes Gewerbegebiet „Heißen-Ost“



Die Stadt Mülheim an der Ruhr, Mülheim & Business, die Medl sowie Business Metropole Ruhr arbeiten zurzeit in einem Gemeinschaftsprojekt an der Weiterentwicklung des Gewerbegebietes Heißen-Ost zum ressourceneffizienten Gewerbegebiet. In Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer Institut Umsicht, der Energie- und Effizienzagentur des Landes NRW und der Emschergenossenschaft sollen der Flächenverbrauch minimiert und Ressourcen geschont werden. Erste projektbezogene Erfolge liegen bereits vor und sollen in den nächsten Jahren auch auf andere Mülheimer Gewerbegebiete übertragen werden.

5.4 Nutzung der Potentiale von gemischten und urbanen Gebieten

In Mülheim können sich insbesondere für die Innenstadt und deren Randlagen sowie in von Nutzungsmischung und einer gewissen Nutzungsdichte geprägte Lagen in den Stadtteilzentren neue Impulse durch die Entwicklung urbaner Gebiete ergeben. Aber auch klassische Kern- oder Mischgebiete können Ansatzpunkte für gewerbliche Entwicklungen bieten. Mitunter geht es aber auch analog zu Kapitel 5.3 vordergründig um die Sicherung von Gebieten mit gewerblicher oder gemischter Nutzung vor einer Verdrängung durch Wohnen oder andere Nutzungen. Beispiele für planerische Interventionen zugunsten einer (teil-)gewerblichen Nutzung sind die Flächen an der Heerstraße, an der Düsseldorfer Straße zwischen dem Lindgens-Areal und dem Ortskerns Saarn, rund um die Grabenstraße und Tunnelstraße, am Ende der Eltener Straße oder im Übergangsbereich zwischen dem Ortskern Speldorf und dem Hafengebiet an der Hofacker- bzw. Lutherstraße. Hier wäre bei absehbaren Entwicklungen, spätestens aber beim Eingang von Bauanträgen jeweils über die Einleitung von Planverfahren zu befinden.

Darüber hinaus sollen in urbanen Räumen Orte der Innovation und wirtschaftlichen Weiterentwicklung von Produkten und Dienstleistungen geschaffen werden. Zielgruppe sind u.a. Start-ups, die als Ausgründungen der Hochschule Ruhr-West oder Neuansiedlungen Potentiale für künftige wirtschaftliche Wertschöpfung in Mülheim heben (siehe auch Kap. 5.5). Dies betrifft unter anderem die Innenstadt als Innovationsstandort.

5.4.1 Innovationsstandort Innenstadt



Die Innenstadt zählt zu den wichtigsten Arbeitsorten im Stadtgebiet (s. Kap. 3.5). Gleichzeitig hat u.a. ein verändertes Konsumverhalten mit Verlagerung zum Online-Handel sowie ein verschärfter Wettbewerbsdruck durch die Oberzentren und großflächigen Ein-

kaufszentren in der Umgebung dazu geführt, dass sich der Einzelhandelbesatz in den vergangenen Jahren massiv verschlechtert hat und insbesondere in den Erdgeschosszonen verstärkt Leerstände zu verzeichnen sind. Im Rahmen des Integrierten Innenstadtkonzeptes (INSK) sind daher insbesondere für diese Bereiche Nachnutzungsstrategien zu entwickeln. Denkbar sind beispielsweise kleinere produzierende Betriebe – idealerweise mit Produktbetrieb vor Ort sowie im Internet.

Damit könnte die Innenstadt zugleich entsprechend der Doppelstrategie zu einem urbanen Innovationsstandort weiterentwickelt werden. Mit den gemeinsamen Büroräumlichkeiten des STARBUZZ-Accelerators und dem Co-Working-Anbieter WorkInn erhält die Innenstadt ein attraktives und kreatives Arbeitsumfeld. Diese sind geeignet, innovative Kristallisationspunkte für Kreative, Freelancer und Startups, Teams und Unternehmen zu schaffen. Die Orte des Arbeitens, voneinander Lernens, Teilens und Befruchtens, für Ideen und Experimente sowie Diskussion und Zusammenarbeit sind dazu geeignet, zu einer Belebung der Innenstadt beizutragen.

5.4.2 Konversion des Lindgens-Areals



Auf den ehemaligen Gewerbeflächen der Firma Lindgens soll ein gemischtes Quartier entstehen, das eine hohe Wohnumfeldqualität genauso bietet wie die Möglichkeit, dort in kreativer Atmosphäre zu arbeiten. Die Lage am Fluss und die alten Industriebauten bieten hier die Chance, ein besonderes Flair und Standortprofil zu entwickeln.

5.4.3 Wissollstraße / Liebigstraße



Der Umbau des Tengemann-Konzerns hat voraussichtlich zur Folge, dass große Teile des aktuell genutzten Areals für andere Nutzungen zur Verfügung stehen werden. Die Fläche ist umgeben von Wohnbebauung und nur über Straßen mit Wohnbebauung erreichbar. Es kommt insofern nicht mehr für eine emittierende industrielle Nutzung sowie gewerbliche Nutzungen mit hohem LKW-Verkehrsaufkommen in Frage. Wohnverträglich produzierende Betriebe und Manufakturen oder Dienstleistungsbetriebe mit Büroarbeitsplätzen sowie etwa Labore und Forschungseinrichtungen könnten zu einer gewerblichen Entwicklung der Fläche beitragen, die zugleich mit der umgebenden Wohnbebauung konfliktfrei funktionieren kann. Zudem könnte das Gebiet mit attraktiven Grün- und Freiflächen zu einem lebenswerten Gewerbequartier entwickelt werden, welches in Kombination mit der Wohnbebauung eine neue Urbanität erzeugt. Die Stadt und die Wirtschaftsförderung präferieren am Standort den Bau des geplanten Innovationszentrums an der HRW.

5.4.4 Ruhrpromenade (Nord) und „Ruhrbania“-Baufelder 3 und 4



Der Rückbau der Ruhrstraße und die Umgestaltung des Ruhrufers ist Voraussetzung für neue Standortqualitäten zwischen Konrad-Adenauer-Brücke und der Trasse des Radschnellwegs. Innenstadtnah und verkehrlich sowohl gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden (Tram, Bus) als auch mit dem Individualverkehr gut erreichbar (PKW, Fahrrad) und doch mit direktem Zugang zum attraktiven Grünraum an der Ruhr, der Nähe zu Kultureinrichtungen und Gastronomie besitzt die Fläche erhebliches Potential für eine Entwicklung als Standort für Wohnungen und Büros. Die Umsetzung soll im Rahmen des Integrierten Innenstadtkonzeptes (INSK) erfolgen.

5.5 Ausbau der Kooperation zwischen Wirtschaft und Wissenschaft

Trotz dieser Vielzahl der Wissenschafts- und Innovationsangebote, verliert Mülheim kontinuierlich wirtschafts-, struktur- und arbeitsmarktpolitisch an Boden, da sich die Potenziale nicht schnell und intensiv genug weiterentwickeln. Bisher konnten die Potenziale der HRW und der Digitalisierung nicht ausreichend genutzt werden. Deshalb sollte die Kooperation zwischen Wirtschaft und Wissenschaft weiter intensiviert werden. Das ist jedenfalls das eindeutige Ergebnis einer von Stadt, Unternehmerverband, IG-Metall und der Wirtschaftsförderung unter Federführung des Oberbürgermeisters arbeitenden Stärkungsinitiative Industrie für Mülheim. Das von der Stärkungsinitiative Industrie vorgeschlagene Innovationszentrum an der HRW soll im Zuge der Umsetzung von Mülheims Innovationsstrategie als Katalysator für weitere Entwicklungen in der Stadt zu einem wissensbasierten Wirtschaftsstandort wirken.

5.5.1 Innovationszentrum Mülheim



Die Erfolgchancen von Ausgründungen aus Hochschulen sowie die Gründung neuer kleiner Unternehmen steigen in der Regel wenn sie Hilfen erhalten, um neue Ideen und Produkte bis zur Marktreife zu entwickeln und die Zeit bis zur Wirtschaftlichkeit überstehen zu können. Neben Beratungsangeboten und finanzieller Förderung ist auch die Bereitstellung von Räumlichkeiten, Büroausstattung und spezifischen Dienstleistungen gängige Praxis bei der Förderung von UnternehmensgründerInnen. Die Ansatzpunkte mit der HRW sowie der breiten Hochschul- und Forschungslandschaft im Ruhrgebiet sollten genutzt werden, um neue Unternehmen zu akquirieren und die Kooperation mit der Wissenschaft zu fördern. Das Innovationszentrum Mülheim soll durch seine Lage in der Nähe der Hochschule und angebunden an den Radschnellweg Teil des Innovationsbandes RS 1

werden (s. Kap. 5.1.1). Bis zu 80-90% der Investitionskosten können vom Land NRW übernommen werden, sodass die Stadt im Jahr 2019 eine Grundsatzentscheidung bezüglich der weiteren Realisierung treffen muss. Die inhaltliche Ausrichtung sowie die Hauptaufgaben des aufzubauenden Innovationszentrums können bereits heute klar definiert werden:

Hauptaufgaben und Rolle des in Mülheim aufzubauenden Innovationszentrums:

- Initiierung und Betreuung von Unternehmensgründungen, insb. innovativer, technologieorientierter Unternehmen und Ausgründungen aus der HRW
- Durchgängigkeit der Gründer-/Start-up-Betreuung von der Vorgründungs- bis zur Wachstumsphase durch Integration der bestehenden Angebote, insbesondere das STARTERCENTER NRW Mülheim
- Gestaltung des wachstumsbedingten Auszugs erfolgreicher Gründungen aus den Zentren und Ansiedlung in der Region durch M&B
- Ansiedlung und Betreuung von Innovativen KMU, die eine direkte Hochschulnähe suchen
- Scharnierfunktion an der Schnittstelle zwischen Wirtschaft und Wissenschaft
- Unterstützung und aktive Mitwirkung beim Innovationstransfer und Unterstützung bei der Digitalisierung für die Bestandsunternehmen in der Region

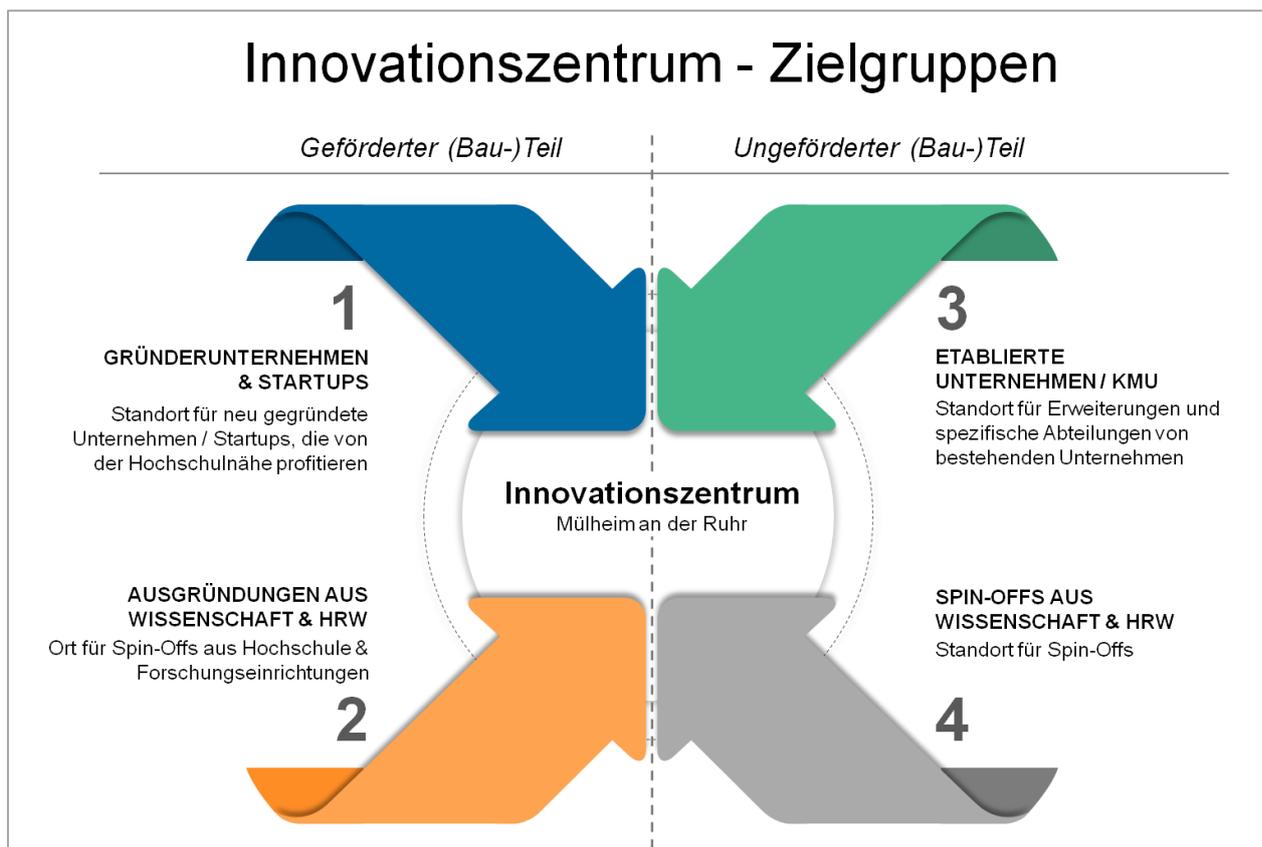
Neben der inhaltlichen Konzeption gilt es eine Grundsatzentscheidung über die Trägerstruktur des Innovationszentrums zu treffen. In Deutschland werden Technologie- und Gründerzentren grundsätzlich entweder in öffentlicher oder privater Trägerstruktur finanziert oder betrieben, sodass mit der Hochschule, der Projektgruppe sowie mit dem Wirtschaftsministerium und der zuständigen Bezirksregierung bereits zu Beginn der Zusammenarbeit drei mögliche Realisierungsoptionen erörtert wurden:

1. Ein vom Land gefördertes Zentrum in öffentlicher Trägerschaft
2. Ein von privaten Investoren errichtetes und betriebenes Zentrum
3. Ein integriertes Zentrum mit einem geförderten und einem nicht geförderten Bereich

Nach Erörterung der Vor- und Nachteile der Modelle wurde eine Grundsatzempfehlung zur Errichtung eines integrierten Innovationszentrums mit einem öffentlich-geförderten sowie einem privat finanzierten und betriebenen Teil ausgesprochen. Hintergrund sind vor allem die unterschiedlichen Zielgruppen, die Interesse und Bedarfe an einem Innovationszentrum haben: Eine Zielgruppe besteht aus Gründerunternehmen/Start-ups, die sich in der Konzept-, Start- und ersten Entwicklungsphase befinden und sowohl Unterstützung als auch hochschulnahe Räumlichkeiten benötigen (Hochschulausgründungen aber auch Start-ups außerhalb von Hochschulen). Eine weitere Zielgruppe - ohne Fördermitteleinsatz - stellen die etablierten kleinen und mittleren Unternehmen dar. Sie sind

bereits am Markt tätig und suchen einen modernen, hochschulnahen Standort, um sich in bestimmten Bereichen zu erweitern oder neue Geschäftsfelder/Produkte - auch temporär - auszuprobieren. Für sie ist auch die Möglichkeit zur Kooperation mit Wissensträgern aus diesem Umfeld ein wichtiger Faktor. Des Weiteren besteht ein hoher Bedarf an Flächen für Spin-Offs aus der Wissenschaft, die sowohl auf Fördermittel angewiesen sind aber auch davon unabhängig funktionieren. Spin-Offs sind bestehende Firmen, die einen Teil eines Unternehmens als eigenständige Firma gliedern. Besonders gefragt sind Hallenbereiche, Innovationslabore sowie Veranstaltungsräume. Als Mülheimer Spezifikum kommt noch hinzu, dass der HRW in ihren jetzigen Räumlichkeiten insbesondere Veranstaltungs- und sonstige Flächen fehlen, die in Kürze bei Tengelman angemietet werden sollen. Die HRW könnte insofern auch zu einem festen Ankermieter des Innovationszentrums werden, müsste diese Flächenbedarfe aber verbindlich definieren.

Abbildung 17: Strukturkonzept Innovationszentrum



Quelle: Mülheim & Business GmbH 2018

Nach Einschätzung aller Beteiligten bestehen in Mülheim in allen drei Zielgruppen Bedarfe, sodass das angedachte Innovationszentrum folgende Grundstruktur annehmen könnte: Das Innovationszentrum ist – je nach Träger- und Betreibermodell – als integriertes Zentrum geplant. Ein ggfs. vom Land NRW (RWP Infrastrukturrichtlinie) zu fördernder

(Bau-)Teil bietet Unternehmen, die bereits mit innovativen Produkten oder Dienstleistungen am Markt tätig sind, die Chance auf ein weiteres Wachstum am Standort Mülheim in direkter Hochschulnähe sowie zum nur zehn Minuten entfernten Campus Duisburg (UDE).

Der integrierte Ansatz führt zu einem nachhaltig tragfähigen Modell, da für etablierte Unternehmen oder neu aufgestellte Units/Abteilungen von KMU sowie für Spin-Offs aus Wissenschaftseinrichtungen keine zeitlichen oder Kosteneinschränkungen vor dem Hintergrund möglicher Fördernebenbestimmungen entstehen. Gleichzeitig werden Start-ups und Gründerunternehmen durch die Förderung geschützt, da diese in der Startphase günstige Konditionen benötigen und im hochschulnahen Innovationszentrum optimale Rahmenbedingungen für den Start vorfinden. Durch das Zusammenspiel von Start-ups und etablierten Unternehmen sowie der Hochschule entstehen im Innovationszentrum Synergieeffekte, die zu einer hohen Stabilität des Zentrums führen. Das Innovationszentrum greift dabei konzeptionell auch neue Arbeitsformen wie Co-Creation und Co-Working auf.

Die Mülheim & Business GmbH könnte das Innovationszentrum gemeinsam mit Partnern aus Wirtschaft und Wissenschaft betreiben, um die Vernetzung der Akteure sowie den Wissens- und Technologietransfer voranzutreiben. Seitens des Wirtschaftsministeriums und der zuständigen Bezirksregierung Düsseldorf wurde in Gesprächen mit M&B eine grundsätzliche Förderbereitschaft und Unterstützung eines integrierten Innovationszentrums an der HRW signalisiert. Beide Institutionen möchten in den weiteren Planungs- und Realisierungsprozess eingebunden sein. In Mülheim zeigte sich bereits in den letzten drei Jahren ein stetig zunehmender Bedarf an kleinteiligen und flexiblen Büro- und Produktionsflächen. Dieser Bedarf kann aus dem Bestand nicht mehr befriedigt werden – weder für Gründungsunternehmen, noch für wachsende KMU oder auch mögliche Spin-Offs aus der Hochschule bzw. den Mülheimer Wirtschaftseinrichtungen. Dies zeigen auch die regelmäßig durchgeführten Gespräche mit Mülheimer Unternehmen.

5.5.2 Innovationsgespräche mit Mülheimer Unternehmen



Damit Digitalisierung und Innovationen weiterhin die Wettbewerbsfähigkeit der ansässigen Unternehmen erhöht, führt die Mülheim & Business GmbH Wirtschaftsförderung gemeinsam mit der Transferstelle der Hochschule und der Innovationsberatung ZENIT intensive Innovationsgespräche mit Mülheimer Unternehmen durch. Darin werden die Unterstützungsangebote der Beteiligten sowie weiterer Netzwerkpartner der Region vorgestellt: Universität Duisburg-Essen, ruhr:HUB, IOT-Labor sowie das Netzwerk Zukunft durch Innovation.NRW (zdi).

Die HRW Transferstelle fungiert als Schnittstelle zwischen Unternehmen und den Fachkräften der Zukunft. Unternehmen haben dabei die Möglichkeit, gemeinsame Projekte oder Seminararbeiten mit Studierenden zu konzipieren, eine vertiefende Zusammenarbeit in einem Praktikum zu knüpfen oder die Erarbeitung unternehmensbezogener Lösungswege innerhalb einer Bachelor- oder Masterarbeit zu begleiten. Weiterhin besitzen KMUs die Möglichkeit eines dualen Studiums für ihre Auszubildenden oder MitarbeiterInnen an der HRW.

Um Kompetenzen in den Bereichen rund um elektronische Schaltungen und Mikroprozessorprogrammierungen voranzutreiben oder Prototypen durch additive Fertigungsverfahren (3D-Druck) zu realisieren, schafft das Internet of Things (IOT) Labor an der Hochschule Ruhr West (HRW) eine kreative Umgebung für neue Ideen. Der gemeinnützige Förderverein der HRW begleitet und unterstützt mit seinen rund 120 Mitgliedern, darunter 100 Unternehmen, die HRW seit ihrer Gründung im Jahr 2009 und agiert seither als Bindeglied zwischen der regionalen Wirtschaft und der HRW. Neben der Vernetzung fördert der Verein vielfältige Maßnahmen in der MINT-Förderung im Übergang Schule-Hochschule sowie die Vorbereitung von Studierenden auf den Berufseinstieg.

5.6 Verbesserung der Infrastruktur

Adäquate und gut ausgebaute Infrastrukturen sind eine notwendige Voraussetzung für die Sicherung und Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes Mülheim an der Ruhr. Hierbei muss weiterhin auch die klassische Straßenanbindung von Gewerbegebieten Berücksichtigung finden, da diese auf absehbare Zeit weiterhin die wichtigste Verkehrsinfrastruktur für die gewerbliche Wirtschaft darstellt. Neben einer ständigen Aktualisierung von LKW-Routenempfehlungen sowie der Anpassung von Wegweisung und Beschilderung an neue Gegebenheiten ist eine weitere Verbesserung der Straßeninfrastruktur sinnvoll, die in den Kapitel 5.6.2 und 5.6.3 beschrieben wird.

Gleichzeitig hat sich in den vergangenen Jahren die Bedeutung der digitalen Infrastruktur für die Industrie- und Gewerbebetriebe enorm erhöht. Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung der Digitalisierungsinitiative ist die Anbindung der Gewerbebetriebe an leistungsfähige Glasfasernetze der nächsten Generation. Das Gewerbegebiet Rhein-Ruhr-Hafen wurde bereits flächendeckend mit Glasfaser erschlossen, sodass hier bereits die Möglichkeit besteht, sich zu attraktiven Konditionen anschließen zu lassen. Auch in Heißen ist ein flächendeckendes Glasfasernetz mit identischen Konditionen in Betrieb genommen worden, sodass hier bereits neue Standortvorteile geschaffen wurden. Der Aus-

bau ist damit jedoch noch nicht abgeschlossen, sondern soll entsprechend des *Ausbauplans Glasfasernetz Mülheim* weiterverfolgt werden.

5.6.1 Ausbauplan Glasfasernetz Mülheim



Im Rahmen des geförderten Breitbandausbaus sollen auch die letzten Bereiche mit weniger als 30 Mbit/s im Download an Hochgeschwindigkeitsnetze der nächsten Generation angeschlossen werden. Für Gewerbetreibende und Institutionen, welche aktuell noch unterversorgt sind, bedeutet dies einen kompromisslosen Anschluss an die Glasfaser (Gigabit Masterplan der NRW Landesregierung). Im Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass auch in nicht förderfähigen Bereichen des Stadtgebietes, z.B. Mischgebieten oder Gewerbegebieten mit mehr als 30 Mbit/s, gute Möglichkeiten für einen bedarfsgerechten Glasfaseranschluss gibt. Aufgrund der Konkurrenz auf dem Telefonmarkt ist es in nicht wenigen Fällen sogar möglich, einen bedarfsgerechten Glasfaseranschluss zu erhalten, ohne nennenswerte Eigenleistungen für den Bau tätigen zu müssen. Dies hängt jedoch im Einzelfall immer von einer gezielten Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ab, sodass pauschalisierte Aussagen nicht zielführend sind.

Die Bemühungen der Stadt Mülheim an der Ruhr greifen die Leitlinien des Gigabit Masterplanes der Landesregierung auf und integrieren diesen in den kleinräumigen Kontext des Stadtgebietes. Hierbei findet eigenwirtschaftlicher sowie geförderter Breitbandausbau genauso seinen Platz wie bedarfsgerecht gesteuerte Punktlösungen. Aktuell wird die Basis geschaffen für eine nachhaltige Entwicklung des Grundgerüsts, auf welchem zukünftige Leittechnologien wie IoT und Smart City Anwendungen aufbauen werden. Für letztere sowie für die Industrie 4.0 wird jedoch der anstehende 5G Rollout eine noch bedeutendere Rolle spielen. Dieser ist für die kommenden Jahre geplant und wird maßgeblich auf die heute geschaffenen Infrastrukturen zurückgreifen müssen. Denn 5G Ausbau ist Glasfaserausbau und vice versa. Ohne die Anbindung an Infrastrukturen, welche mittelfristig zweistellige Gigabit Geschwindigkeiten zulassen, wird auch 5G zum Flaschenhals. Die Stadt Mülheim an der Ruhr wird auch hier nach Möglichkeit eine steuernde Rolle einnehmen, wenn auch aktuell noch nicht rechtssicher geklärt ist, welche Rolle den kommunalen Akteuren beim anstehenden 5G Rollout zukommen wird.

5.6.2 Prüfauftrag: Erschließungsmöglichkeiten für die Reserveflächen in Styrum



Über den Bau einer Industriestraße zwischen Thyssenbrücke und Fritz-Thyssen-Straße könnten die Friedrich-Wilhelms-Hütte, die Fa. Thyssen Schulte und das Logistikzentrum

der Fa. ALDI SÜD besser in Richtung Norden angeschlossen und gleichzeitig andere Straßen sowie einige Wohngebiete vom gewerblichen Verkehr entlastet werden.

5.6.3 Prüfauftrag: Autobahnanbindung in Dümpten und Styrum verbessern



Die Anbindung der großen Gewerbe- und Industriestandorte in Styrum und Eppinghofen / Mellinghofen an die BAB 40 ist nicht konfliktfrei. Die Strecken von und zu den Autobahnanschlussstellen verlaufen entweder durch Straßen mit anliegender Wohnbebauung (MH/Ruhr-Styrum, MH/Ruhr) oder sind stark mit Verkehr belastet bzw. weisen Schwachpunkte bei einigen Knotenpunkte auf (MH-Dümpten). Daher sind hier Möglichkeiten einer Verbesserung der Anbindung an die BAB 40 insbesondere zu den großen Industrie- und Gewerbeflächen von Vallourec, Mannesmann und Europipe zu prüfen.

5.6.4 Neue Citylogistik-Konzepte



Die u.a. durch den RS 1 verbesserte Radinfrastruktur bietet auch die Möglichkeit, neue Citylogistik-Konzepte umzusetzen. Hierbei spielt insbesondere die „letzte Meile“ eine immer wichtigere Rolle. Neben Elektromobilen setzen Unternehmen dabei auch mehr und mehr auf den Einsatz von Lastenrädern. Die dadurch bedingte kleinteilige Ausrollung der Sendungen stellt ein Potential insbesondere für die Innenstadt dar (Reduzierung von Immissionen, neue Flächennachfrage bei aktueller Leerstandsituation) und soll daher gefördert werden. Hierzu muss auch über Regelungen zur Öffnung der Fußgängerzonen für solche Lastenfahräder nachgedacht werden. Inwieweit bei City-Logistikkonzepten künftig auch Drohnen eine Rolle spielen werden, ist derzeit nicht absehbar. Daher wird dieses Thema zum aktuellen Zeitpunkt ausgeklammert.

5.7 Verbesserung weicher Standortfaktoren

Der Wandel der Arbeitswelten mit der Zunahme wissensbasierter Tätigkeiten führt bereits heute in vielen Unternehmen in Teilen zu einer Abkehr von der Präsenzkultur. Immer mehr Arbeitsvorgänge können statt im Firmenbüro auch von zuhause oder an alternativen Arbeitsorten durchgeführt werden. Arbeiten wird mobiler und verliert zunehmend an räumlicher und zeitlicher Bindung. Mit zunehmender räumlicher Flexibilität steigt auch die Bedeutung weicher Standortfaktoren im Wettbewerb um hochqualifizierte Fachkräfte, die ihren Arbeitsort mitunter aufgrund der Wohn- und Lebensqualität einer Stadt wählen. Neben Projekten der Stadtentwicklung (siehe u.a. Leitprojekt Grüne Mitte in Kap. 5.1.2) gilt es u.a. auch ein gutes Angebot an Kitas und Schulen vorzuhalten. Gleichzeitig gilt es

den Wohn- und Arbeitsstandort Mülheim an der Ruhr entsprechend der in Kap. 4.1 genannten Doppelstrategie weiter zu profilieren und in seiner Wahrnehmung positiv zu besetzen. Einen ersten Ansatzpunkt hierzu bietet das IGA-Projekt Arbeiten im Park.

5.7.1 Arbeiten im Park



Im Rahmen der IGA 2027 sollen Workstations in Mülheimer Grünflächen installiert werden und zum Arbeiten genutzt werden können. Kabelloses Internet, Stromanschluss und Beleuchtung gehören zu den Bedingungen, die solche Arbeitsplätze als Grundausstattung bieten sollten. Die Workstations in den Grünflächen erleichtern das Arbeiten im Freien und können die Grünflächen an der Ruhr zu einem Ort für Kreativität und Wertschöpfung machen. Damit soll die Stadt u.a. für Freiberufler und Selbständige attraktiver werden.

Abbildung 18: Tabellarische Übersicht der Projekte

Projekt		Handlungsfeld		
		A	B	C
5.1.1	Innovationsband - Integrierte Stadtentwicklung am RS 1	■	■	■
5.1.2	IGA 2027 - Grüne Mitte		■	■
5.1.3	Städtebaulicher Rahmenplan Flughafen	■	■	■
5.2.1	Gewerbeflächenentwicklung Liebigstraße	■	■	
5.2.2	Gewerbeflächenentwicklung Gustavstraße	■		
5.2.3	Gewerbeflächenentwicklung Oberheidstraße	■		
5.3.1	Sicherung und Restrukturierung Rhein-Ruhr-Hafen	■		
5.3.2	Revitalisierung der Schüte-Fläche	■		
5.3.3	Ressourceneffizientes Gewerbegebiet Heißen-Ost	■		■
5.3.4	Gewerbeflächenentwicklung Kölner Straße / Erzweg	■		
5.4.1	Innovationsstandort Innenstadt		■	
5.4.2	Konversion des Lindgens-Areals		■	■
5.4.3	Wissollstraße / Liebigstraße	■	■	
5.4.4	Ruhrpromenade und Baufelder 3 und 4		■	■
5.5.1	Innovationszentrum Mülheim		■	■
5.5.2	Innovationsgespräche mit Mülheimer Unternehmen		■	■
5.6.1	Ausbauplan Glasfasernetz Mülheim			■
5.6.2	Prüfung: Erschließungsmöglichkeiten für Reserveflächen in Styrum			■
5.6.3	Prüfung: Autobahnanbindung in Dümpten und Styrum verbessern			■
5.6.4	Neue Citylogistik-Konzepte			■
5.7.1	Arbeiten im Park			■
5.7.2	Standortprofilierung und Vermarktung			■
5.7.3	Konversion des Wasserwerks Dohne			■

Quelle: Stadt Mülheim an der Ruhr, Stadtplanungsamt

5.7.2 Standortprofilierung und Vermarktung



Die Ausdifferenzierung der Standortanforderungen führen zu einem immer stärker werdenden Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte untereinander, sodass die Profilierung durch die Herausbildung und Vermittlung ihrer spezifischen Qualitäten sowie eine individuelle Adressbildung an Bedeutung gewinnt. Als Teil der Metropole Ruhr soll der Wirtschaftsstandort Mülheim an der Ruhr bei Beibehaltung und Stärkung interkommunaler und regionaler Kooperationen nach außen hin noch klarer positioniert und stärker als solcher wahrgenommen werden. Mit der Doppelstrategie als wissensbasierter Wirtschaftsstandort und attraktiver Wohnstandort im Grünen besonders für Familien mit Kindern ist bereits ein Rahmen gesetzt, der durch die Umsetzung der vorgenannten Projekte gestärkt und nach außen regelmäßig kommuniziert werden soll. Um das Profil weiter zu schärfen, sollen regelmäßige Gespräche mit Wirtschaft und Forschung geführt werden. Im gemeinsamen Diskurs soll über die Profilierung Mülheims sowie einzelner Teilräume beraten werden. Eine gemeinsame Erarbeitung verbessert nicht nur die inhaltlichen Ergebnisse, sondern kann zugleich die Standortidentifikation ansässiger Unternehmen erhöhen sowie für künftige Akquisitionsaktivitäten eingesetzt werden.

5.7.3 Konversion des Wasserwerks Dohne



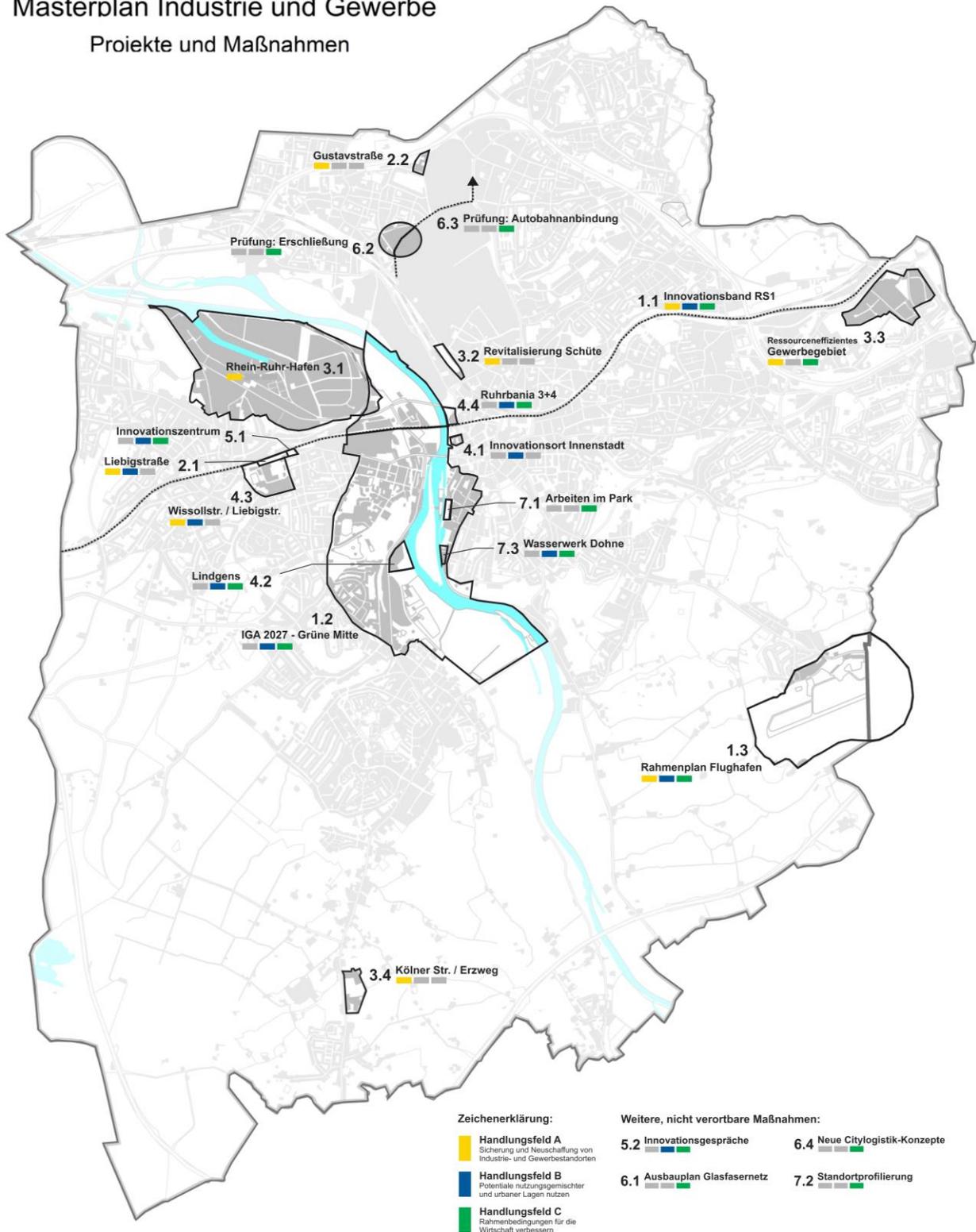
Nach Aufgabe des Wasserwerks an der Dohne besteht die Gelegenheit eine der schönsten Flächen am Fluss zu einem Wohngebiet mit besonderen Qualitäten zu entwickeln. Hierzu soll ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt werden.

5.8 Monitoring

Der hier vorliegende Masterplan Industrie und Gewerbe zeigt als informelles Planungsinstrument gem. §1 Abs. 6 Nr.11 BauGB die Rahmenbedingungen für die künftige Gewerbeflächenentwicklung auf und dient als Wegweiser und Leitplanke für die kommenden 10 bis 15 Jahre. Damit stellt der Masterplan den Beginn einer systematischen Stärkung der Wirtschaftsflächen in Mülheim an der Ruhr dar und trägt dazu bei, dass die Belange der Wirtschaft wesentlich konkreter im Rahmen der Planaufstellung berücksichtigt werden können. Ein wichtiger Aspekt ist dabei eine regelmäßige Beurteilung der Umsetzungsaktivitäten sowie die Beobachtung der Entwicklung maßgeblicher Parameter (z.B. Flächennachfrage). Dementsprechend sollen die Entwicklungstrends während der Umsetzungsphase des Konzeptes stets im Blick gehalten werden, sodass die Ziele und Maß-

nahmen bei sich ändernden Rahmenbedingungen flexibel und bedarfsgerecht angepasst werden können. Eine Arbeitsgruppe soll die Umsetzung der Projekte daher begleiten und regelmäßig über Anpassungsbedarfe beraten. In der nachfolgenden Karte sind die Projekte und Maßnahmen zur abschließenden Übersicht im Stadtgebiet verortet.

Abbildung 19: Räumliche Verortung der Projekte
Masterplan Industrie und Gewerbe
 Projekte und Maßnahmen



Quelle: Stadt Mülheim an der Ruhr, Stadtplanungsamt

Anhang 1:

Steckbriefe und Entwicklungsziele ausgewählter Industrie- und Gewerbegebiete in Mülheim an der Ruhr

Gewerbe- und Industriepark Mannesmann



Lage, Größe und Unternehmensstruktur

Auf rund 182 ha Fläche erstreckt sich der Gewerbe- und Industriepark Mannesmann. Es wird geprägt durch die namensgebenden Großbetriebe. Teilweise wurden Betriebsflächen dieser Firmen aufgegeben, sodass insbesondere im Bereich Josefstraße/Zinkhüttenstraße sowie Kranbahnallee/Pilgerstraße weitere mittelgroße und kleinere Betriebe unterschiedlicher Branchen angesiedelt werden konnten. Der Schwerpunkt liegt somit immer noch auf industriellen Betrieben der Stahlverarbeitung.

Erschließung und Infrastruktur

Das Industrie- und Gewerbegebiet wird durch die Mannesmannallee/Mellinghofer Straße im Osten und Oberhausener Str./Dümptener Str. erschlossen und hat über diese Straßen einen Anschluss an das übergeordnete Straßennetz (BAB 40) über die AS Dümpten im Osten und Styrum im Westen. Es verfügt darüber hinaus über einen Bahnanschluss und ein weit verzweigtes Netz von Betriebsbahngleisen. Die Binnenerschließung ist weitgehend in der Hand der Unternehmen.

Lediglich in der Kranbahnallee und der Pilgerstraße liegen öffentliche Infrastrukturanlagen. Das Gebiet ist mit zwei Straßenbahnlinien (102, 112) und im Süden mit den Buslinien 124, 129 und 133 an das öffentliche Nahverkehrsnetz angebunden.

Planungsrecht

Im RFNP ist das Gebiet als GIB dargestellt. Der Entwurf zum Regionalplan Ruhr sieht ebenfalls eine GIB-Darstellung vor. Nur ein kleiner Teil des Industriegebietes ist überplant. Lediglich im Nordwesten ist mit dem Bebauungsplan Q 20a eine kleine Teilfläche überplant. Zudem setzt dieser Bebauungsplan eine Straße fest, die die Anbindung und Erschließung des Industriegebietes verbessern soll („Styrumer Tangente“). In den übrigen Teilen ist der § 34 BauGB anzuwenden, wobei ein faktisches Industriegebiet gemäß § 9 BauNVO anzunehmen ist. Aufgrund der Größe dürften Kernbereiche der Flächen (mit einem gewissen Abstand zur Wohnbebauung) für emittierende Betriebe geeignet sein.

Flächenbestand und -reserven

Derzeit sind zwei Teilflächen im Nordwesten von zusammen 12 ha Größe als Reserve anzusehen.

Problemstellungen

Die Aktivierung von Flächenreserven ist bislang nicht gelungen, da eine erforderliche Erschließung mitten im Betriebsgelände und nicht mehr betriebsnotwendigen Bereich fehlt bzw. nur über die Zufahrten des Bestandsgeländes möglich ist. Problematisch ist auch die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz. Momentan erfolgt diese noch durch den Ortsteil Styrum Richtung Westen und die Mellinghofer Straße/ Mannesmannallee im Osten. Beide Anbindungen sind mit Problemen behaftet (Styrum: Wohnbebauung; Mellinghofer Straße/Mannesmannallee: Kapazitätsengpässe an einzelnen Knoten).

Entwicklungsziel

Da es sich um ein großes, zusammenhängendes Industriegebiet handelt und Gewerbegebiete im westlichen Ruhrgebiet händeringend benötigt werden, soll diese Fläche als zusammenhängender Gewerbe- und Industriebereich erhalten und bei einer weiteren Öffnung des Betriebsgeländes, auch für Drittnutzer durch produzierende Betriebe genutzt werden können.

Friedrich-Ebert-Straße



Lage, Größe und Unternehmensstruktur

Das Industriegebiet Friedrich-Ebert-Straße reicht von der Konrad-Adenauer-Brücke im Süden bis zum Ortsteil Styrum im Norden und liegt zwischen der Bahnlinie Essen-Duisburg und der Ruhr. Die Größe beträgt rund 42 ha. Hier sind vor allem drei Großbetriebe ansässig: die Friedrich Wilhelms-Hütte im Süden, die Firma Thyssen Schulte Stahlhandel in der Mitte und die Firma ALDI SÜD im Norden. Der Schwerpunkt liegt somit auf industriellen Betrieben der Stahlverarbeitung und des Stahlhandels sowie der Einzelhandelsbranche (Verwaltung, Logistik). Entlang der Bahnlinie sind weitere kleinere Betriebe verschiedener Branchen angesiedelt.

Erschließung und Infrastruktur

Das Industrie- und Gewerbegebiet wird über die Friedrich-Ebert Straße erschlossen und hat über die Konrad-Adenauer-Brücke im Süden einen Anschluss an das übergeordnete Straßennetz (BAB 3 und 40 über die AS DU-Kaiserberg via Ruhrorter Straße). Zudem besteht eine Anbindung nach Oberhausen (AS Mülheim-Styrum der BAB 40) und zur AS Mülheim an der Ruhr der BAB 40 über die Moritzstraße. Es verfügt darüber hinaus über einen Bahnanschluss und ein Netz von Betriebsbahngleisen. Die Binnenerschließung ist weitgehend in der Hand der Unternehmen.

Das Gebiet ist mit der Straßenbahnlinie 112 und der Buslinie 128 an das öffentliche Nahverkehrsnetz angebunden.

Planungsrecht

Das Gebiet ist im RFNP als GIB dargestellt. Der Entwurf zum Regionalplan Ruhr sieht ebenfalls GIB vor. Aktuell wurde ein Teil des Gebietes mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan P14 (v) überplant, um die Erweiterung der Firma Aldi im nordwestlichen Bereich zu ermöglichen. Festgesetzt sind hier das neue Logistikzentrum sowie eine neue Erschließung mit Anbindung an die neue Thyssen-Brücke. Östlich der Friedrich-Ebert-Straße ist ein Gewerbegebiet gem. § 8 BauNVO im Bebauungsplan Inn 4a festgesetzt. In den übrigen Teilen ist der § 34 BauGB anzuwenden, wobei westlich der Friedrich-Ebert-Straße ein faktisches Industriegebiet gemäß § 9 BauNVO anzunehmen ist.

Im Norden ist eine Wohnnutzung angrenzend (Ortsteil Styrum), im Süden im Bereich der Innenstadt gemischt genutzte Flächen. Flächen im Industriegebiet, die einen gewissen Abstand zu dieser Wohnbebauung haben, können für emittierende Betriebe geeignet sein.

Flächenbestand und -reserven

Bislang brachliegende Flächen von rund 4,5 ha Größe zwischen Oberhausener Straße und Styrumer Schlossweg werden zurzeit durch die Firma ALDI SÜD entwickelt und werden künftig für die Erweiterung ihrer Logistik genutzt. Andere Teilflächen sind ebenfalls untergenutzt und bieten Potenzial für eine weitere Nachverdichtung und Revitalisierung.

Problemstellungen

In den Randlagen bestehen immer wieder Begehrlichkeiten für eine Ausdehnung der angrenzenden Wohnnutzungen, was die Nutzungsmöglichkeiten durch Industriebetriebe einschränken könnte. Dies betrifft vor allem die Friedrich Wilhelms-Hütte mit ihrer Nähe zur Innenstadt. Untergenutzte Flächenteile sind mittlerweile überwuchert oder bestockt. Im Zuge von Nachnutzungen ist mit Restriktionen und entsprechenden Folgekosten (z.B. Waldausgleich) zu rechnen.

Entwicklungsziel

Die ansässigen Betriebe sollen in ihrem Bestand und ihrer Entwicklung gesichert werden. Bei freiwerdenden Flächen sollte die Nähe zur Innenstadt berücksichtigt werden und diese ggf. zur Ansiedlung von nicht erheblich störenden Betrieben genutzt werden.

Aktienstraße / Sandstraße



Lage, Größe und Unternehmensstruktur

Nördlich der Bahnstrecke Duisburg-Essen befindet sich zwischen Aktienstraße und Sandstraße das Gewerbegebiet Sandstraße. Das Gewerbegebiet hat eine Größe von rund 9 ha und ist mit mehreren Gewerbebetrieben aus dem Bereich der Bergbautechnik (Thyssen Schachtbau), des Großhandels, einem Lagerplatz, einem Blockheizkraftwerk und mehreren Kleinbetrieben (Kfz-Reparatur, Gastronomie) belegt. Zudem wurde in einem Bürogebäude die städtische Volkshochschule übergangsweise untergebracht. An der Aktienstraße befindet sich zudem ein leerstehender Discounter-Markt (ehemals LIDL).

Erschließung und Infrastruktur

Das Gewerbegebiet wird über die Aktienstraße sowie die Sandstraße erschlossen und ist über die Oberhausener Straße und die Aktienstraße an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Über die Konrad-Adenauer-Brücke im Süden besteht ein Anschluss an die BAB 3 und 40 über die AS DU-Kaiserberg via Ruhrorter Straße, nach Norden ist die A 40 (AS MH-Winkhausen) über die Aktienstraße erreichbar. Das Gebiet ist mit der Straßenbahnlinie 104 an das öffentliche Nahverkehrsnetz angebunden.

Planungsrecht

Der RFNP sieht hier GIB vor. Der Entwurf zum Regionalplan Ruhr enthält ebenfalls eine GIB-Darstellung. Das Gewerbegebiet ist nicht überplant, so dass der § 34 BauGB anzuwenden ist, wobei ein faktisches Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO anzunehmen ist. Im Nordosten und Süden ist eine Wohnnutzung unmittelbar angrenzend (Ortsteil Eppinghofen). Betriebe müssen auf diese Wohnbebauung Rücksicht nehmen.

Flächenbestand und -reserven

Das Gewerbegebiet ist weitgehend belegt. Entlang der Bahnlinie sind noch Flächen untergenutzt und stellen ein Nachverdichtungspotenzial dar. Die Mülheim & Business GmbH steht in Gesprächen mit den Eigentümern bezüglich einer geeigneten Gewerbeflächenvermarktung. Unter Berücksichtigung der Gegebenheiten (Störfallbetrieb, Wegerecht), können hier mittelfristig 1,3 ha Gewerbefläche dem Markt zugeführt werden.

Problemstellungen

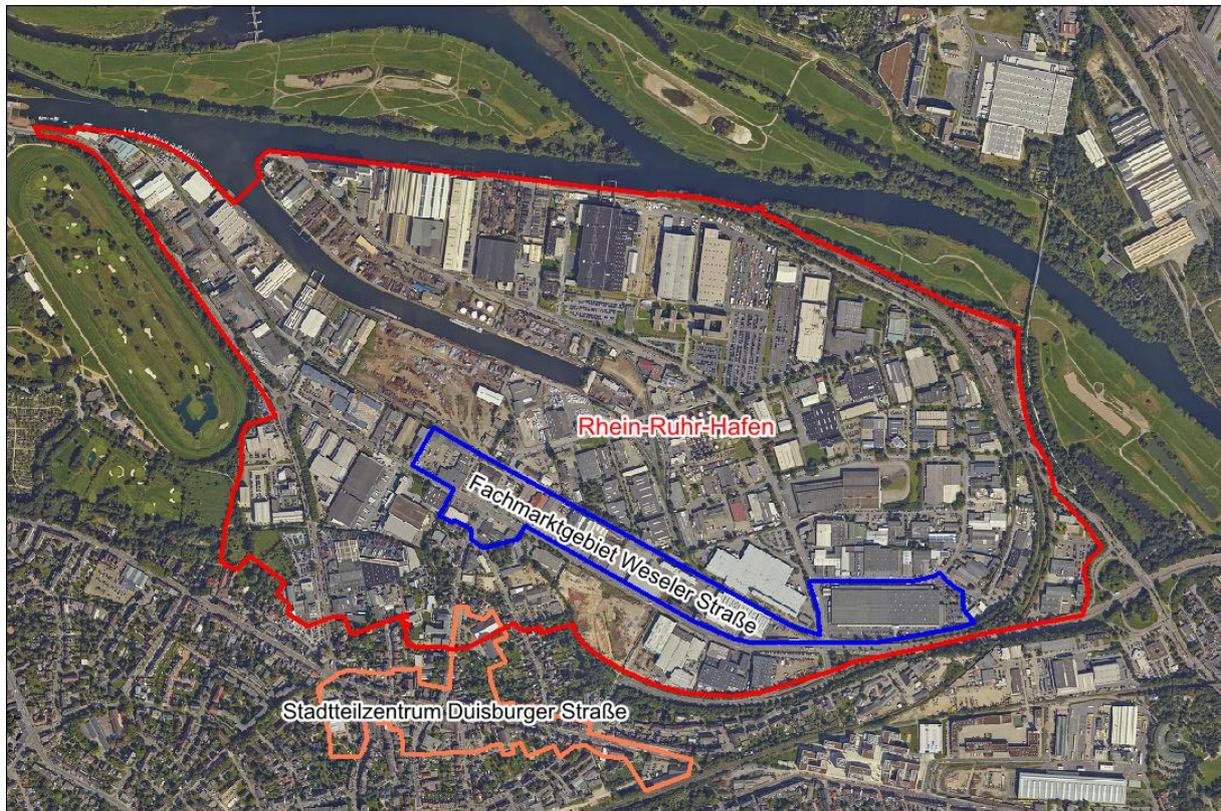
Die untergenutzten Flächenteile sind nicht einfach zu erschließen und aufgrund einer Hochspannungsleitung in der baulichen Nutzung eingeschränkt.

Der Einzelhandelsstandort an der Aktienstraße ist offenbar vom Markt nicht angenommen worden. Die Eignung des Gewerbegebiets für Einzelhandel ist in Frage zu stellen. In der Vergangenheit mussten Anfragen für Vergnügungsstätten abgewehrt werden.

Entwicklungsziel

Es sollte weiter daran gearbeitet werden, die untergenutzten Flächenteile einer gewerblichen Nutzung zuzuführen. Zweckentfremdende Nutzungen (Einzelhandel, Vergnügungsstätten) sollten zurückgedrängt und – soweit möglich – untersagt werden.

Rhein-Ruhr-Hafen



Lage, Größe und Unternehmensstruktur

Auf einer Fläche von rund 211 ha erstreckt sich Mülheims größtes Industrie- und Gewerbegebiet Rhein-Ruhr-Hafen zwischen der Bergstraße im Osten und der Ruhrorter Straße im Westen. Im Norden wird das Industrie- und Gewerbegebiet durch den Hafen und die Kaianlagen entlang des Ruhrkanals abgeschlossen, im Süden grenzt der Ortskern von Speldorf an. Das Gebiet ist rund um die Kaianlagen weitgehend belegt mit Industriebetrieben, die auf die Hafeninfrastuktur angewiesen sind (z.B. Handel/ Umschlag von Stahl und Schrott, Umschlag von Turbinen). Daneben sind etliche mittlere und kleine Betriebe der unterschiedlichsten Branchen angesiedelt worden, auch wenn diese nicht die Hafenkapazitäten in Anspruch nehmen. Entlang der Weseler Straße sind Fachmärkte und Lebensmittelmärkte entstanden sowie ein Baumarkt und mehrere Betriebe des Baufachgroßhandels ansässig. Auch aus dem Bereich Kfz-Reparatur/ Kfz-Handel sind entlang von Weseler Straße und Ruhrorter Straße mehrere Betriebe vorhanden. Hinzu kommen im gesamten Gebiet etliche Logistikbetriebe und produzierende Betriebe.

Erschließung und Infrastruktur

Das Industrie- und Gewerbegebiet wird über die Weseler und Ruhrorter Straße an die BAB 3 und die BAB 40 über die AS DU-Kaiserberg angebunden, ohne dass Wohngebiete tangiert würden. Es verfügt darüber hinaus über einen Bahnanschluss und ein Netz von Betriebsbahn-

gleisen (Hafenbahn). Das Gebiet ist mit den Buslinien 134 und 135 an das öffentliche Nahverkehrsnetz angebunden.

Planungsrecht

Der Rhein-Ruhr-Hafen ist im RFNP aktuell als GIB ausgewiesen. Dies ist im Entwurf des Regionalplans Ruhr weiterhin vorgesehen. Das sehr große Gebiet ist bisher nur in Teilen, an der „Hafenspitze“ (Bebauungsplan Z 6) und östlich der Rheinstraße (Bebauungspläne Z 7 und Z 9) überplant. Neben der Ausweisung als Hafengebiet an der „Hafenspitze“ sind östlich der Rheinstraße GE-Festsetzungen vorherrschend. In den übrigen Teilen ist der § 34 BauGB anzuwenden, wobei teilweise ein faktisches Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO, in Teilen sogar ein Industriegebiet gem. § 9 BauNVO anzunehmen ist. Hier können Flächen auch für emittierende Betriebe geeignet sein. Im Süden geht das Gewerbegebiet in ein Mischgebiet über, das nahversorgungsrelevanten Einzelhandel und bereits Wohnbebauung des Ortskerns von Speldorf enthält.

Flächenbestand und -reserven

Das Gebiet ist weitgehend belegt und enthält Reserveflächen in einer Größenordnung von 8 ha, die jedoch überwiegend in privater Hand sind und als Erweiterungsflächen vorgehalten werden, sodass diese für Ansiedlungen dem Markt nicht zur Verfügung stehen.

Problemstellungen

In den südlichen Randlagen besteht die Gefahr einer Beeinträchtigung durch die angrenzenden Wohnnutzungen, was die Nutzungsmöglichkeiten durch Betriebe einschränken könnte. Die Belegung der Flächen mit Handelsnutzungen entlang der Weseler Straße schränkt die Verfügbarkeit von Flächen für produzierende Betriebe ein.

Die Möglichkeiten des Güterumschlags auf Binnenschiffe und die Kapazitäten der Hafenbahn werden nicht voll ausgeschöpft, weil in der Vergangenheit oft Betriebe angesiedelt wurden, die diese Infrastruktur nicht benötigten.

Entwicklungsziel

Die Flächen nördlich der Weseler Straße sollten vorrangig für die Ansiedlung von emittierenden Betrieben sowie von Betrieben, die auf die Nutzung der Hafeninfrastuktur angewiesen sind, genutzt werden. Südlich der Weseler Straße sollte zukünftig nicht erheblich störendes Gewerbe angesiedelt werden, um Nutzungskonflikte mit der nahegelegenen Wohnbebauung zu vermeiden. Die Ansiedlung von zentren- und nahversorgungsrelevantem Einzelhandel in den Gewerbegebieten entlang der Weseler Straße sollte zukünftig vermieden werden. Nördlich des bestehenden Fachmarktgebietes sollten Einzelhandelsnutzungen und sonstige zweckentfremdende Nutzungen wie z.B. Vergnügungsstätten untersagt werden.

Solinger Straße/ Kölner Straße



Lage, Größe und Unternehmensstruktur

Mit zusammen rund 27 ha Fläche bilden die beiden Gewerbegebiete den Schwerpunkt gewerblicher Aktivität im Süden der Stadt. Neben Handelsunternehmen sitzen hier auch etliche Dienstleistungsbetriebe. Im nördlichen Bereich dominiert die Firma ThyssenKrupp Presta den Standort. Wie im weiteren Verlauf der Kölner Straße nach Süden, sind auch hier Handelsbetriebe von Reisemobilen und Wohnwagen ansässig.

Erschließung und Infrastruktur

Das Gewerbegebiet ist über die Kölner Straße (Bundesstraße 1) an die BAB 3 im Süden (AS Breitscheid) und die BAB 40 im Norden über die AS MH-Heißen angebunden.

Das Gebiet ist mit den Buslinien 133, 752 und 753 an das öffentliche Nahverkehrsnetz angebunden.

Planungsrecht

Der südliche Teilbereich ist im RFNP aktuell als GIB ausgewiesen. Dies ist im Entwurf des Regionalplans Ruhr weiterhin vorgesehen. Der nördliche Teil ist derzeit im RFNP als ASB (Gewerbe) dargestellt und soll zukünftig im Regionalplan Ruhr als ASB dargestellt werden.

Der südliche Teilbereich ist mit den Bebauungsplänen I 5a und I 5b als GE überplant. Der nördliche Teilbereich ist nach § 34 BauGB zu bewerten. Hier liegt eine Gemengelage vor (angrenzend Wohnbebauung durchsetzt mit Kleingewerbe).

Flächenbestand und -reserven

Das Gebiet ist belegt und enthält keine Reserveflächen. Die ansässigen Firmen verfügen über geringe Restrukturierungsmöglichkeiten auf den Flächen. Das inzwischen leerstehende Areal der Firma Océ wurde von der Firma ALDI SÜD zum Zwecke der Erweiterung des internationalen Dienstleistungszentrums erworben.

Problemstellungen

Gewerbebetriebe haben auf die angrenzenden Wohnnutzungen Rücksicht zu nehmen. Die Kölner Straße ist nach Süden hin kapazitätsmäßig bereits stark ausgelastet, so dass eine Intensivierung des gewerblichen Ziel- und Quellverkehrs diesbezüglich auf Vorbehalte stößt.

Entwicklungsziel

Die Gewerbegebiete sollten wegen der nahen Wohnbebauung vorrangig für nicht erheblich störende Gewerbebetriebe genutzt werden.

Heifeskamp



Lage, Größe und Unternehmensstruktur

Das Gewerbegebiet hat eine Größe von rund 37 ha und ist hinsichtlich der Belegung zweigeteilt in einen nördlichen Teil, der vom überwiegend großflächigen Einzel- und Großhandel dominiert wird (Stadtbezirkszentrum Mellinghofer Straße) und einen südlichen Teil, der von einer Mischung unterschiedlichster Betriebe (u.a. Dienstleistungs-, Handwerks- und Handelsbetriebe) geprägt ist. Etwa in der Mitte befindet sich eine große Kaffeerösterei.

Erschließung und Infrastruktur

Das Gewerbegebiet ist über die Mannesmannallee und die Ausfahrt MH-Dümpten der BAB 40 direkt an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Das Gebiet ist mit den Buslinien 129 und 976 an das öffentliche Nahverkehrsnetz angebunden. In der Nähe verläuft zudem die Straßenbahnlinie 102.

Planungsrecht

Der nördliche Teilbereich ist im RFNP aktuell als GIB ausgewiesen und teilweise als Sondergebiet, der südliche Teil als GIB. Im Entwurf des Regionalplans Ruhr ist vorgesehen, nur noch den südlichen Teil (Bereich „Langekamp“) als GIB darzustellen. Der nördliche Bereich soll als ASB dargestellt werden. Der südliche Bereich ist mit dem Bebauungsplan Q16 als GE über-

plant. Der nördliche Teilbereich ist teilweise mit den Bebauungsplänen Q 15 und Q 21 überplant (v.a. Regelungen zur Zulässigkeit von großflächigem Einzelhandel). Im Übrigen liegt eine Gemengelage vor (angrenzende Wohnbebauung durchsetzt mit Kleingewerbe).

Flächenbestand und -reserven

Das Gebiet ist weitgehend belegt und enthält keine nennenswerten Reserveflächen. Die ansässigen Firmen verfügen über nur geringe Restrukturierungsmöglichkeiten auf den Flächen. Im Zuge des neuen Entwurfs des Regionalplans Ruhr ist es jedoch wahrscheinlich, dass Flächen im Norden (Schrotthändler etc.) freigezogen werden.

Problemstellungen

Gewerbebetriebe haben insbesondere am östlichen Rand auf die angrenzenden Wohnnutzungen Rücksicht zu nehmen. Der Verkehrsknoten Mannesmannallee/AS MH-Dümpten ist kapazitätsmäßig stark ausgelastet.

Entwicklungsziel

Die Einzelhandelsnutzungen an der Schultenhofstraße sollten weiter zurückgedrängt werden. Ansonsten sollte der bestehende Nutzungsmix beibehalten werden.

Heißen-Ost



Lage, Größe und Unternehmensstruktur

Das Gewerbegebiet hat eine Größe von rund 36,4 ha und ist durch eine Mischung unterschiedlichster Betriebe gekennzeichnet (u.a. Logistik, produzierendes Gewerbe, Dienstleistungs- und Handwerksbetriebe). Am Förderturm haben sich zudem etliche Einzelhandelsbetriebe niedergelassen.

Erschließung und Infrastruktur

Das Gewerbegebiet ist über die AS MH-Heimaterde und MH Heißen an die BAB 40 angebunden. Das Gebiet ist mit den Buslinien 129 und 138 an das öffentliche Nahverkehrsnetz angebunden. In der Nähe befindet sich die Haltestelle Rhein-Ruhr-Zentrum der U-Bahn-Linie 18, wengleich die Verbindungsschnittstelle zwischen Haltestelle und Gewerbegebiet verbesserungswürdig ist, wie im Rahmen des Projekts Ressourceneffiziente Gewerbegebiete eine Zwischenbilanz aus den Unternehmen heraus lautet.

Planungsrecht

Das gesamte Gebiet ist im RFNP aktuell als GIB ausgewiesen. Der Entwurf des Regionalplans Ruhr behält diese Darstellung nicht komplett bei, da im Süd-Osten Unternehmensstandorte ihre Ausweisung als GIB verlieren.

Die Bebauungspläne E 5, E 6 und E 8a überplanen einen großen Teil des Gewerbegebiets. Im Übrigen gilt der § 34 BauGB.

Flächenbestand und -reserven

Das Gebiet ist weitgehend belegt, wenngleich es in kleineren Bereichen noch Reserveflächen gibt. So gibt es an der Geitlingstraße im rückwärtigen Bereich noch städtisches Erweiterungspotenzial, das im Gewerbegebiet liegt. Außerdem finden derzeit Gespräche mit dem Eigentümer des Umspannwerks statt, um brachgefallene Teilflächen dem Markt zuzuführen. Die ansässigen Firmen verfügen über nur geringe Restrukturierungsmöglichkeiten auf den Flächen.

Problemstellungen

Gewerbebetriebe haben in den Randbereichen auf die angrenzenden Wohnnutzungen Rücksicht zu nehmen (z.B. Frohnhauser Weg, Schenkendorfstraße).

Entwicklungsziel

Das Gewerbegebiet sollte im Bestand weiterentwickelt werden.

Alexanderstraße



Lage, Größe und Unternehmensstruktur

Auf rund 25 ha ist hier eine Mischung unterschiedlichster Betriebe vorhanden. Der Schwerpunkt liegt im produzierenden Gewerbe unterschiedlichster Güter und Waren.

Erschließung und Infrastruktur

Das Gewerbegebiet ist über die AS MH Heißen an die BAB 40 angebunden.

Das Gebiet ist mit der Buslinie 129 an das öffentliche Nahverkehrsnetz angebunden.

Planungsrecht

Das gesamte Gebiet ist im RFNP aktuell als GIB ausgewiesen. Der Entwurf des Regionalplans Ruhr behält diese Darstellung bei. Das Gewerbegebiet ist vollständig durch den Bebauungsplan E 2 überplant.

Flächenbestand und -reserven

Das Gebiet ist weitgehend belegt und enthält keine nennenswerten Reserveflächen. Die ansässigen Firmen verfügen über nur geringe Restrukturierungsmöglichkeiten auf den Flächen.

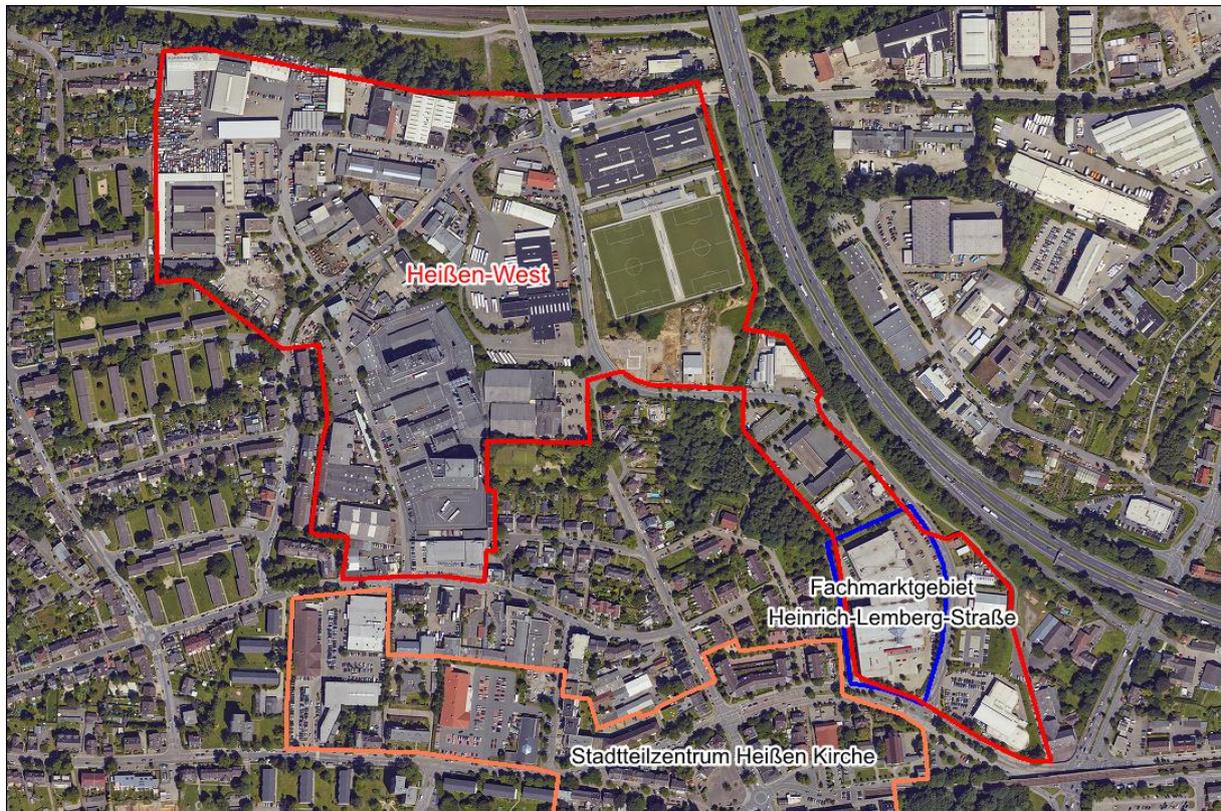
Problemstellungen

Gewerbebetriebe haben in den Randbereichen auf die angrenzenden Wohnnutzungen Rücksicht zu nehmen (z.B. Frohnhauser Weg). Die Nahverkehrsanbindung ist unbefriedigend.

Entwicklungsziel

Das Gewerbegebiet sollte im Bestand weiterentwickelt werden.

Heißen-West



Lage, Größe und Unternehmensstruktur

Das Gewerbegebiet Heißen-West schließt sich westlich an das Gewerbegebiet Alexanderstraße an. Auf rund 30 ha ist hier eine Mischung unterschiedlichster Betriebe vorhanden. In der Nähe des Ortskerns von Heißen befindet sich im Fachmarktgebiet Heinrich-Lemberg-Straße ein großflächiges Möbelhaus. Bestandteil ist auch eine große Bezirkssportanlage an der Hardenbergstraße. Südlich angrenzend befindet sich das Stadtteilzentrum Heißen Kirche mit zahlreichen Einzelhandelsbetrieben (Nahversorgung).

Erschließung und Infrastruktur

Das Gewerbegebiet ist über die AS MH Heißen an die BAB 40 angebunden. Das Gebiet ist mit den Buslinien 129 und 136 an das öffentliche Nahverkehrsnetz angebunden.

Planungsrecht

Das nördliche Teilgebiet ist im RFNP aktuell als GIB ausgewiesen, im Süden ist – den Standort von Möbel Bernskötter miterfassend - ASB dargestellt. Der Entwurf des Regionalplans Ruhr behält diese Darstellung bei. Das Gewerbegebiet ist durch die Bebauungspläne T 3b, T 4 und T 5 weitgehend überplant. Im Übrigen gilt der § 34 BauGB.

Flächenbestand und -reserven

Das Gebiet ist weitgehend belegt und enthält keine nennenswerten Reserveflächen. Die ansässigen Firmen verfügen über nur geringe Restrukturierungsmöglichkeiten auf den Flächen.

Problemstellungen

Gewerbebetriebe haben auf die angrenzenden Wohnnutzungen Rücksicht zu nehmen.

Entwicklungsziel

Das Gewerbegebiet sollte im Bestand weiterentwickelt werden.

Düsseldorfer Straße



Lage, Größe und Unternehmensstruktur

Der gewerblich geprägte Bereich zwischen Alte Straße im Süden und Heuweg im Norden entlang der Düsseldorfer Straße ist stark durch Einzelhandelsunternehmen (Lebensmittel, Kfz) geprägt. Ansonsten befindet sich hier ein Bürostandort der Firma ALDI SÜD sowie ein Lagerhaus und ein Störfallbetrieb. Es handelt sich in weiten Teilen um eine überwiegend gewerblich geprägte Gemengelage durchsetzt mit Wohnbebauung. Die ehemalige Lederfabrik Lindgens ist als letzter großer Industriebetrieb mittlerweile aufgegeben und soll als Standort für eine gemischte Nutzung aus Gewerbe und Wohnen nachgenutzt werden.

Erschließung und Infrastruktur

Der Bereich ist nach Süden über die Straßburger Allee und die Kölner Straße an die AS Breitscheid an die BAB 3 und 52 angebunden. Der Bereich ist mit den Buslinien 133 und 753 in sehr guter Taktung an das öffentliche Nahverkehrsnetz angebunden.

Planungsrecht

Das nördliche Teilgebiet ist im RFP durch die Änderung 22 MH mittlerweile als ASB (Wohnen) dargestellt. Im südlichen Bereich ist aktuell ASB (Gewerbe) ausgewiesen. Der Regionalplan Ruhr stellt ohne Binnendifferenzierung ASB dar. Das Gebiet ist im Bereich der ehemaligen Lederfabrik derzeit noch durch den Bebauungsplan X 6 als GI festgesetzt. Im Süden setzt der

Bebauungsplan X 1 unter anderem GE-Gebiete fest. Der Bürostandort der Firma ALDI SÜD ist durch den Bebauungsplan Y 8a planungsrechtlich gesichert. Im Übrigen gilt der § 34 BauGB. Ein ansässiger Störfallbetrieb ist zu berücksichtigen.

Flächenbestand und -reserven

Derzeit sind die Flächen an der Düsseldorfer Straße südlich des ehemaligen Bahndamms der unteren Ruhrtalbahn (heute: Kouvola-Park) untergenutzt. Hier zeichnet sich jedoch eine Revitalisierung als Bürostandort ab. Zudem wird das südlich des Gewerbegebietes, im Stadtbezirkszentrum gelegene Saarn-Center voraussichtlich als Einzelhandelsstandort reaktiviert. Für das brach liegende Lindgens-Areal steht eine Umnutzung für Gewerbe und Wohnen an. Im Übrigen verfügen die ansässigen Firmen über nur geringe Restrukturierungsmöglichkeiten auf den Flächen.

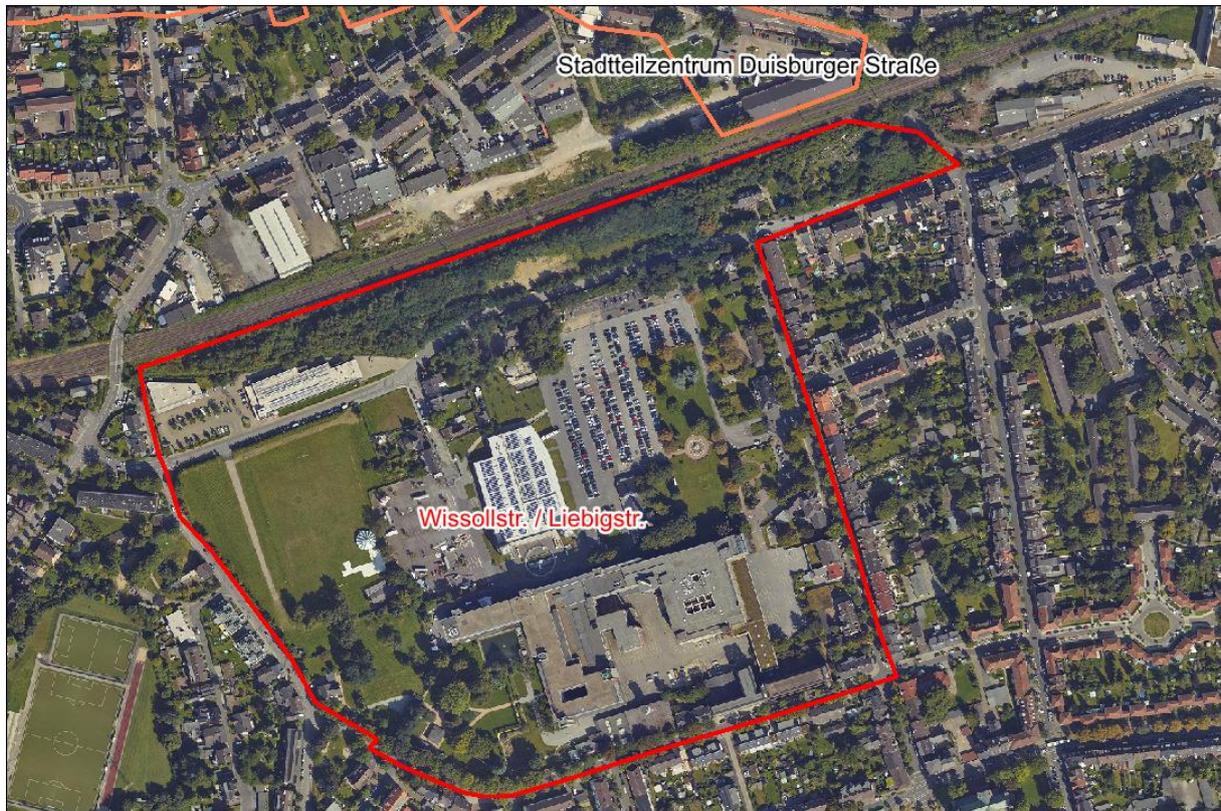
Problemstellungen

Gewerbebetriebe haben auf die angrenzenden Wohnnutzungen Rücksicht zu nehmen. Die Erschließungssituation ist unbefriedigend. Die Kapazitätsgrenze des Straßenzugs Kassenberg/ Düsseldorfer Straße/ Straßburger Allee ist erreicht. Eine Intensivierung des gewerblichen Ziel- und Quellverkehrs über die geschilderten Entwicklungen hinaus begegnet Bedenken.

Entwicklungsziel

Das Gewerbegebiet sollte - wie oben beschrieben - für nicht erheblich störendes Gewerbe weiterentwickelt werden. Zentren- und nahversorgungsrelevanter Einzelhandel sollte, soweit dies möglich ist, zurückgedrängt werden.

Wissollstraße/Liebigstraße



Lage, Größe und Unternehmensstruktur

Der Standort des Tengelmann-Konzerns ist etwa 16 ha groß und wird ausschließlich durch die Firmen des Konzerns als Verwaltungsstandort genutzt. Die Fläche liegt im Stadtteil Speldorf im Übergang zum Stadtteil Broich und ist an drei Seiten von Wohnbebauung umgeben. Im Norden liegt eine ehemalige Bahnbetriebsfläche mit etwa 1 ha Größe brach. Hinter der Brachfläche verläuft die Trasse der ehemaligen Rheinischen Bahn, auf der der Radschnellweg RS 1 gebaut wird und die hier als Hafensbahnbindung noch in Funktion sind. Im nördlichen Bereich sind zwei Einzelhandelsbetriebe angesiedelt.

Erschließung und Infrastruktur

Das Gebiet ist über ein Netz von Erschließungsstraßen mit anliegender Wohnbebauung erschlossen über das die Saarner Straße als Teilabschnitt des städtischen Hauptstraßennetzes erreichbar ist. Der Bereich ist im südlichen Randbereich durch die Buslinien 124 und 122 an das öffentliche Nahverkehrsnetz angebunden.

Planungsrecht

Zurzeit ist das Gebiet im RFNP als GIB dargestellt. Der Entwurf des Regionalplans sieht eine Darstellung als ASB vor. Derzeit läuft ein Bebauungsplanverfahren Y 12 für den nördlichen Teilbereich (ehem. Bahnbetriebsfläche) zur Schaffung von Baurecht für Gewerbebetriebe und

ein Innovationszentrum. Der Rest des Gebiets ist nach § 34 BauGB zu beurteilen, wobei der Standort der Tengemann-Zentrale nicht nur gewerblich, sondern auch durch einzelne Wohngebäude geprägt ist. Für die Neubepanung des Gebietes wird ein Bebauungsplan erforderlich werden.

Flächenbestand und -reserven

Derzeit ist ein Teil der Flächen untergenutzt. Die brachliegende Bahnbetriebsfläche wird derzeit als Gewerbefläche reaktiviert. Ob und welche Möglichkeiten zur Ansiedlung von Gewerbebetrieben auf dem Gelände der Tengemann Unternehmensgruppe künftig bestehen, wird derzeit von der Stadt und Wirtschaftsförderung mit dem Unternehmen nach dessen Rückzug erörtert. Der Standort ist aufgrund seiner Nähe zur HRW als Standort für das geplante Innovationszentrum und wissensbasierte Unternehmen geeignet.

Problemstellungen

Die Erschließungssituation und die Einbettung des Standorts in die umgebende Wohnbebauung führen dazu, dass eine Ansiedlung von großen, emittierenden Betrieben unwahrscheinlich erscheint. Insofern ist die Umstellung von GIB auf ASB-Darstellung im neuen Regionalplan folgerichtig und bedeutet, dass aus dem bisherigen gewerblich-industriellen Bereich (GIB) ein allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) entsteht, indem sowohl Wohnnutzungen als auch nicht wesentlich störendes Gewerbe zulässig sind.

Entwicklungsziel

Das Gewerbegebiet sollte als Standort für nicht erheblich störendes, urbanes Gewerbe entwickelt werden. Dabei sollte eine Zusammenarbeit mit der Hochschule Ruhr West angestrebt werden, um den Standort auch für Ausgründungen aus der Hochschule attraktiv zu gestalten. Eine Entwicklung des angestrebten Innovationszentrum an der HRW wird hier angestrebt.

Anhang 2: Tabellarische Übersicht der Bebauungspläne in den Gewerbegebieten

Gebietsbezeichnung	Plan	Jahr	Baugeb.	Einschränkungen	Bemerkung
Alexanderstraße	E 2	1989	GE	Abstandsklassen, Ausschluss Einzelhandel	
Heißen-Ost (Am Förderturm)	E 5	1972	GE	Tw. Ausschluss störender Betriebe	
Heißen-Ost (Am Förderturm)	E 6	1975	GE	Tw. Ausschluss störender Betriebe	
Heißen-Ost (Am Förderturm)	E 8a	1982	GE/GI	Abstandsklassen	
Brunshofstraße	H 3a	1972	GE	Lärmkontingente;	
Flughafen	H 17	2009	GE	Lärmkontingente, tw. Ausschluss Einzelhandel; Ausschluss „flugaffines Gewerbe“	
Solinger Str./ Kölner Str.	I 5a	1971	GE	Ausschluss bestimmter gewerblicher Nutzungen	
Solinger Str./ Kölner Str.	I 5a/I	2011		Ausschluss Einzelhandel	
Solinger Str./ Kölner Str.	I 5b	1980	GE	Abstandsklassen	
Solinger Str./ Kölner Str.	I 5b/I	2013		Ausschluss Einzelhandel	
Kölner Straße / Fahrkamp	I 16	2009	GE, MI	Tw. Ausschluss von Einzelhandel, Ausschluss von Vergnügungsstätten, Lärmkontingente	
Friedrich-Ebert-Straße / Sandstraße	Inn 4a	1978	GE		Verbreiterung Friedrich-Ebert-Straße
Ruhrstraße	Inn 9a	1971	GE		Sicherung Brückenkopf Konrad-Adenauer-Brücke
Grabenstraße	Inn 11a	1971	GE, MI		Sicherung Brückenkopf Konrad-Adenauer-Brücke
Ruhrorter Straße	N 5	1990	GE	Abstandsklassen; Ausschluss von Einzelhandel	
Ruhrorter Straße	N 7	2000	GE	Abstandsklassen, Ausschluss von Einzelhandel	
Burgstraße	P 14(v)	2018		Lärmkontingente	Logistikhalle
Heifeskamp	Q 15	1995	GE/SO	Abstandsklassen, Ausschluss von Einzelhandel	Enthält ein SO für großflächigen EH
Heifeskamp	Q 16	1995	GE/MI	Abstandsklassen, Ausschluss von Einzelhandel	
Heifeskamp	Q 16/I	2011		Ausschluss Vergnügungsstätten	

Heifeskamp	Q 16/II	2013			Anpassung Erschließung und Baugrenzen
Heifeskamp	Q 16/III	2014			Anpassung Gestaltung
Siemens/Vallourec/ Mannesmann	Q 20a	2005	GE	Abstandsklassen, Ausschluss von Einzelhandel	Erschließung „Industriestraße“
Heifeskamp	Q 21	2004	SO	Nur Einzelhandel	Großfl. EH
Gutenbergstraße / Freiherr-vom-Stein-Straße	S 5	1972	GE, MI		
Heißen-West (Hardenberg-/Geitlingstr.)	T 3b	1981	GE	Abstandsklassen, Ausschluss von Einzelhandel	
Heißen-West (Hardenberg-/Geitlingstr.)	T 4	2014	GE	Abstandsklassen, Ausschluss von Einzelhandel	
Heißen-West (Hardenberg-/Geitlingstr.)	T 5	1992	GE	Abstandsklassen, Ausschluss Einzelhandel	
Düsseldorfer Str./Lehnerstr.	X 1	1990	GE, MK, MI	Abstandsklassen, Ausschluss von Einzelhandel im GE, Ausschluss Vergnügungstätten	
Kassenberg/Mintarder Str.	X 6	1990	GI	Abstandsklassen, Ausschluss Einzelhandel, Ausschluss Vergnügungstätten, Ausschluss Einrichtungen für soz./kulturelle und gesundheitl. Zwecke	Überplanung vorgesehen
Düsseldorfer Str./Mintarder Str.	Y 8a	2006	GE	Abstandsklassen, Ausschluss von Einzelhandel und Vergnügungstätten	
Rhein-Ruhr-Hafen	Z 6	1981	SO	Nur hafenaффines Gewerbe, Abstandsklassen	SO Hafen
Rhein-Ruhr-Hafen	Z 7	1993	GE/ SO	Abstandsklassen, Ausschluss von Einzelhandel	Enthält ein SO großflächiger Einzelhandel
Rhein-Ruhr-Hafen	Z 9	1989	GE	Abstandsklassen, Ausschluss Einzelhandel	