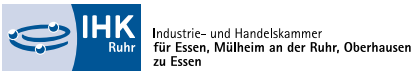
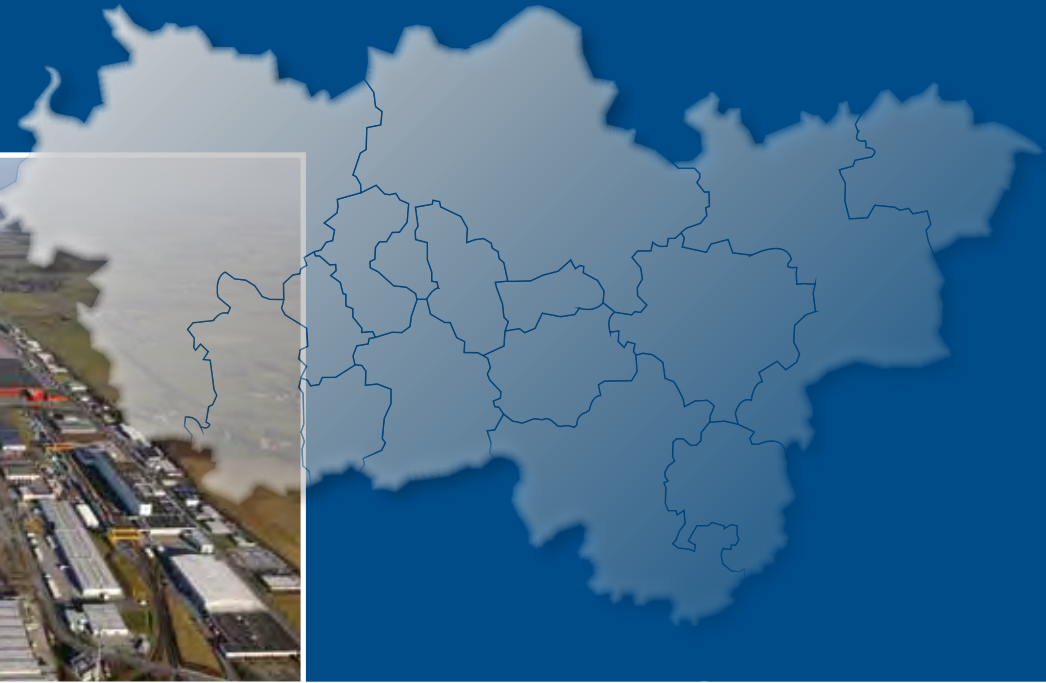




# Fachbeitrag der Wirtschaft zum Regionalplan Ruhr



---

# Inhalt

---

<b>Impressum</b> . . . . .	<b>4</b>
<b>Einleitung</b> . . . . .	<b>5</b>
<b>Zusammenfassung wichtiger Ergebnisse</b> . . . . .	<b>6</b>
<b>1. Perspektiven für die Region Ruhr durch die Neuordnung der Regionalplanungskompetenzen</b> . . . . .	<b>8</b>
1.1 Unterschiede im Plangebiet anerkennen	8
1.2 Umland: Miteinander statt gegeneinander	9
1.3 Regionalplan Ruhr als verlässliche und konsequente Planungsgrundlage weiterentwickeln	10
<b>2. Entwicklung der Wirtschaft im Planungsraum</b> . . . . .	<b>11</b>
2.1 Bevölkerungsstruktur und -entwicklung	11
2.2 Einkommen	13
2.3 Wirtschaftliche Entwicklung	13
2.4 Wirtschaftsleistung und Wachstum	14
2.5 Handwerk	16
2.6 Industrie	16
2.7 Gewerbliche Flächennutzung heute und in der Vergangenheit	17
<b>3. Gewerbe- und Industrieflächen</b> . . . . .	<b>20</b>
3.1 Gewerbe- und Industrieflächen: Zukunft braucht Raum	21
3.2 Wirtschaftsflächen: Situation in der Region Ruhr angespannt	22
3.2.1 Aktuelle Vermarktungssituation: Hohe Nachfrage, erheblicher Umschlag an Gewerbeflächen	22
3.2.2 Potenziell verfügbare Gesamtfläche: Zu knapp, selbst planerisch nicht ausreichend	23
3.2.3 Restriktionen: Nur etwas mehr als die Hälfte der ausgewiesenen Gesamtfläche verfügbar	23
3.2.4 Reichweite begrenzt: Gravierende Flächenengpässe absehbar	26

<b>3.3 Wirtschaftsflächenentwicklung: Effiziente Lösungen finden</b>	<b>27</b>
3.3.1 Bestehende Betriebsstandorte sichern und Standorterweiterungen ermöglichen	27
3.3.2 Bedarfsberechnung: GIFPRO modifizieren, Monitoring einführen	28
3.3.3 Brachflächen: Potenziale nutzen und Grenzen erkennen	30
3.3.4 Differenziert neue Wirtschaftsflächen ausweisen, regionales Gewerbeflächenkonzept erarbeiten	31
3.3.5 GIB zukunftsfähig entwickeln	34
3.3.6 Neue Wege der Flächenentwicklung notwendig – Umsetzung des Regionalplans verbessern	36
<b>4. Infrastruktur</b>	<b>40</b>
4.1 Logistikstandort Ruhr: Dem Anspruch Rechnung tragen	40
4.2 Qualität der Verkehrsinfrastruktur verbessern	41
4.2.1 Prognosen: Starke Zunahme des Verkehrs	41
4.2.2 Neue Planungsregion: Synergien nutzen	42
4.2.3 Wichtige Verkehrsprojekte realisieren	42
4.3 Breitbandnetz ausbauen	44
<b>5. Besondere Standortanforderungen der Wirtschaft</b>	<b>45</b>
5.1 Energie: Sicher und bezahlbar	45
5.1.1 Energieversorgung: Der Strom muss fließen	45
5.1.2 Erneuerbare Energien ausbauen	46
5.1.3 Netzausbau beschleunigen	47
5.1.4 Rechtsicherheit schaffen	47
5.2 Großflächiger Einzelhandel: Innen ja – außen nein	48
5.3 Oberirdische Gewinnung von Bodenschätzen: Verlässliche Perspektive schaffen	52
<b>6. Kulturlandschaften, Freiraum und Ausgleichsflächen</b>	<b>54</b>
<b>Adressverzeichnis</b>	<b>58</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>59</b>

## Impressum

### Herausgeber

Industrie- und Handelskammer zu Dortmund  
Industrie- und Handelskammer für Essen,  
Mülheim an der Ruhr, Oberhausen zu Essen  
Niederrheinische Industrie- und Handelskammer  
Duisburg, Wesel, Kleve zu Duisburg  
Industrie- und Handelskammer Mittleres Ruhrgebiet  
Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen  
Südwestfälische Industrie- und Handelskammer zu Hagen  
Handwerkskammer Dortmund  
Handwerkskammer Düsseldorf  
Handwerkskammer Münster

### Redaktionsteam

Christoph Brünger,  
Südwestfälische Industrie- und Handelskammer  
zu Hagen  
Jürgen Isselmann,  
Handwerkskammer Dortmund  
Marcus Stimler,  
Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen  
Patrick Voss,  
Industrie- und Handelskammer Mittleres Ruhrgebiet

### Layout und Gestaltung

helex agentur & consult, Dortmund

### Druck

Domröse Druck, Hagen

### Urheberschutzhinweis

Alle Beiträge und Abbildungen im Fachbeitrag der  
Wirtschaft zum Regionalplan Ruhr sind urheber-  
rechtlich geschützt.

Stand: April 2012

### Arbeitskreis

Frank Bendig,  
Südwestfälische Industrie- und Handelskammer  
zu Hagen  
Christoph Brünger,  
Südwestfälische Industrie- und Handelskammer  
zu Hagen  
Gerhard Hammer,  
Industrie- und Handelskammer für Essen,  
Mülheim an der Ruhr, Oberhausen zu Essen  
Thomas Harten,  
Handwerkskammer Münster  
Herbert Holinde,  
Industrie- und Handelskammer zu Dortmund  
Jürgen Isselmann,  
Handwerkskammer Dortmund  
Svenja Krämer,  
Niederrheinische Industrie- und Handelskammer  
Duisburg, Wesel, Kleve zu Duisburg  
Markus Lübbering,  
Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen  
Stefan Postert,  
Industrie- und Handelskammer Mittleres Ruhrgebiet  
Andrea Raddatz,  
Handwerkskammer Düsseldorf  
Marcus Stimler,  
Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen  
Patrick Voss,  
Industrie- und Handelskammer Mittleres Ruhrgebiet

### Abbildungen Titelseite

(Quellen von oben links nach unten rechts)

Abb. 1: Stadt Bottrop

Abb. 2: WFG – Wirtschaftsförderung Kreis Unna

Abb. 3: Ruhr Tourismus GmbH, Ulf Philipowski

Abb. 4: Light Impression - Fotolia.com

Abb. 5: Niederrheinische IHK

Abb. 6: AMH



## Einleitung

Erstmals seit 1975 wird es wieder einen gemeinsamen Regionalplan für die Kommunen im Gebiet des Regionalverbands Ruhr (RVR) geben. Der RVR, seit Oktober 2009 zuständig für die Regionalplanung, hat einen intensiven Erarbeitungsprozess gestartet, an dessen Ende ein von der RVR-Verbandsversammlung beschlossener Regionalplan Ruhr stehen wird. Dieser ersetzt damit die bis dato für das Ruhrgebiet geltenden räumlichen Teilfestlegungen der drei Regionalpläne der Bezirksregierungen Arnsberg, Düsseldorf und Münster.

Die Regionalplanung schlägt die Brücke zwischen Landesplanung und kommunaler Bauleitplanung. Sie konkretisiert Zielaussagen zur räumlichen Entwicklung und zeigt Flächenpotenziale für Nutzungen auf. Dabei sollte sie nachvollziehbare Anliegen der Bevölkerung und die Erfordernisse der Wirtschaft in ein ausgewogenes Verhältnis bringen und etwaige Konflikte in geordneten Verfahren entscheiden.

Die Industrie- und Handelskammern in Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen, Hagen und Münster/Gelsenkirchen sowie die Handwerkskammern in Dortmund,

Düsseldorf und Münster legen als Vertreter des Gesamtinteresses der Ruhrwirtschaft gemeinsam diesen Fachbeitrag vor. Er zeigt Strukturen, Handlungserfordernisse und Perspektiven der Wirtschaft auf und begründet daraus Raumanforderungen für die zentralen Felder Gewerbe- und Industrieflächen, Infrastruktur, Energie, Handel, oberirdische Gewinnung von Bodenschätzen und Freiraum.

Dabei ist den Wirtschaftskammern wichtig, dass die Regionalplanung auch auf spezifische Raum- und Wirtschaftstrukturen und -potenziale in den verschiedenen Teilräumen des Ruhrgebiets eingeht und Gestaltungsspielräume offen hält. Mit Blick auf die intensiven Umlandverflechtungen des Ruhrgebiets halten die Kammern eine enge inhaltliche Verzahnung des künftigen Regionalplans Ruhr mit den Regionalplänen der Nachbarregionen für zwingend erforderlich.

Die Industrie- und Handelskammern und die Handwerkskammern, die im Ruhrgebiet rund 300.000 Mitgliedsunternehmen vertreten, werden das Verfahren zur Aufstellung des Regionalplans Ruhr auch weiterhin aktiv begleiten.

---

# Zusammenfassung wichtiger Ergebnisse

---





## Umland: Miteinander statt gegeneinander

Durch die Neuordnung der Regionalplanungskompetenzen entstehen neue Schnittstellen zwischen der Planungsregion und den angrenzenden Regierungsbezirken. Diese „grenzübergreifenden“ Gebiete nehmen sich als eine Region wahr, sind allerdings regionalplanerisch zweigeteilt. Abgestimmte regionalplanerische Regelungen sind zwingend erforderlich.

In diesem Zusammenhang sollte auch beachtet werden, dass es viele Themenbereiche (z. B. Einzelhandel oder Abgrabungen) gibt, die überregional bedeutsam sind. Diese müssen ständig auch unter den Regionalplanungsbehörden abgestimmt werden.

Zukünftige Entwicklungsanstrengungen dürfen nicht nur auf das Kernruhrgebiet fokussiert sein. Die „Verflechtungsbereiche“ müssen den gleichen Stellenwert einnehmen wie die Kommunen im Kernruhrgebiet.

## Gewerbe- und Industrieflächen: Zukunft braucht Raum

Industrielle Entwicklung braucht Raum. Dieser muss für mittelständische und große Unternehmen sowie emitierende Betriebe verfügbar sein.

Bereits mittelfristig werden lokale Flächenengpässe erheblich anwachsen, langfristig sind Flächenengpässe in nahezu allen Gebietskörperschaften der Region Ruhr zu befürchten. Dieses Szenario wird an Dramatik deutlich zunehmen, wenn es nicht gelingt, die auf vielen Flächen vorhandenen Restriktionen, wie Aufbereitungsbedarf von Brachflächen, Infrastrukturaufwand, Eigentumsrestriktionen, zu überwinden.

### Abb. 1: Industriekulisse in Voerde am Niederrhein

Quelle: Niederrheinische IHK

Eine Beschränkung auf die Wiedernutzbarmachung von Brachflächen ist nicht ausreichend und kann den nachgefragten Bedarf nicht adäquat decken. Die zusätzliche Neuausweisung von Wirtschaftsflächen ist dringend erforderlich.

## Infrastruktur: Dem Anspruch Rechnung tragen

Das Ruhrgebiet kann nur Logistikstandort Nr. 1 bleiben, wenn das dafür unverzichtbare Verkehrsnetz diesem Anspruch auch Rechnung trägt. Dazu sind drei Dinge unverzichtbar: Die planerischen Voraussetzungen, der politische Mut, die finanziellen Möglichkeiten.

## Energie: Der Strom muss fließen

Die gewerbliche Wirtschaft in der Region Ruhr ist auf eine verlässliche und berechenbare Energiepolitik angewiesen. Die Unternehmen müssen sich darauf verlassen können, dass vor allem die Stromversorgung nachhaltig gesichert und Strom zu wettbewerbsfähigen Preisen bereitgestellt wird. Dies setzt voraus, dass Standorte für Kraftwerke und Stromtrassen im Bestand erhalten und technisch ertüchtigt sowie neue Standorte und Trassen vorgehalten werden.

## Handel: Innen ja – außen nein

Einzelhandelsbetriebe mit einem zentrenrelevanten Kernsortiment dürfen nur in den zentralen Versorgungsbereichen (ZVB) angesiedelt werden. Zentrenbildender Einzelhandel bleibt für die Stadt- und Ortsteilzentren prägend und ist zudem Hauptmagnet der ZVBs.

Neue Einzelhandelsansiedlungen in Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereichen (GIB) haben zu unterbleiben. Diese Flächen müssen produzierenden Gewerbe- und Industriebetrieben vorgehalten werden. Flächen für zuvor genannte Unternehmen sind in der Region Ruhr ein knappes Gut und werden dringend für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung des Industriestandortes Ruhrgebiet benötigt.

---

# 1. Perspektiven für die Region Ruhr durch die Neuordnung der Regionalplanungskompetenzen

---

Im Oktober 2009 ist die Regionalplanungskompetenz für den Planungsraum Ruhrgebiet von den drei Bezirksregierungen Arnsberg, Düsseldorf und Münster auf den Regionalverband Ruhr (RVR) übertragen worden. Eine der Kernaufgaben des RVR besteht darin, mit dem Regionalplan Ruhr erstmalig seit dem Jahr 1975 wieder raumordnerische Zielvorstellungen für die Entwicklung des Verbandsgebietes aufzustellen. Damit steht der RVR vor besonderen Herausforderungen.

In den letzten Jahrzehnten hat sich ein grundlegender Strukturwandel vollzogen. Mit der Nordwanderung des Steinkohlebergbaus und der weiteren Ausdifferenzierung der Eisen- und Stahlindustrie hat dieser Strukturwandel nicht zur Ausbildung einer homogenen Region Ruhr geführt. Im Gegenteil: Der Strukturwandel hat sich in den Teilregionen mit höchst unterschiedlichen Ansprüchen an die Raumnutzung vollzogen. Dies gilt auch für direkt benachbarte Teilregionen. So beträgt zum Beispiel die Industriedichte 2007 in der Stadt Dortmund 44,6, im benachbarten Ennepe-Ruhr-Kreis in den Städten Wetter (Ruhr) 168,2 und Ennepetal 235,8<sup>1</sup>.

Dabei hat diese funktionale Ausdifferenzierung nicht zur Stärkung von Arbeitsteilung und Kooperation in der Region geführt, sondern betont eher das polyzentrische Städte-System mit seinen vielfältigen Umlandbeziehungen. Ebenso vielfältig ist die zonale Gliederung des Planungsraumes<sup>2</sup>. Zu unterscheiden sind Rhein-, Lippe-, Emscher-, Hellweg- und Ruhr-Zone sowie Bergisch-Märkische Zone. Die naturräumlichen Besonderheiten dieser Zonen mit ihren Folgen für Raumnutzung und Siedlungsstruktur muss die Regionalplanung berücksichtigen, u. a. bei der Ausweisung neuer Industrie- und Gewerbeflächen, die – je nach Raum – auf unterschiedliche Anforderungen reagieren muss. Während beispielsweise am Niederrhein Hochwasserproblematiken oder die Ausweisung

von FFH-Gebieten einer Gewerbegebietsfestsetzung entgegenstehen können, sind es im Ennepe-Ruhr-Kreis eher topografische Gegebenheiten.

Als Gemeinsamkeit in der Region bleibt aber die unterschiedlich ausgeprägte Historie als „Ruhrkohlenbezirk“.

Durch die skizzierten Rahmenbedingungen ergibt sich für die Region Ruhr eine neue Ausgangssituation, die einerseits Chancen für das Planungsgebiet bietet, aber gleichzeitig auch eine große Herausforderung darstellt.

## 1.1 Unterschiede im Plangebiet anerkennen

Das Verbandsgebiet besteht aus 53 sehr unterschiedlich strukturierten Kommunen. Die Aufstellung eines einheitlichen Regionalplans für diese heterogene Struktur ist eine anspruchsvolle Aufgabe, wobei dem notwendigen Interessenausgleich eine wesentliche Rolle bei der Regionalplanung zukommt. Dabei gilt es, die Unterschiede im Plangebiet anzuerkennen und die jeweiligen individuellen Bedarfe zu berücksichtigen.

Trotz aller Unterschiede besteht vor dem Hintergrund des höher verdichteten Kernbereiches die Notwendigkeit einer abgestimmten räumlichen Entwicklung innerhalb des gesamten Verbandsgebietes. Die Planung darf sich jedoch nicht nur auf den Ballungskern konzentrieren, sondern muss die angrenzenden Verflechtungsräume und die ihnen zuzuordnenden sogenannten „ländlichen Räume“ mit vielen zum Teil sehr kleinen Gemeinden ebenfalls betrachten. Die Sorgen der Kommunen in den Randbereichen, dass sich die Aktivitäten des RVR auf den Kernbereich der Region Ruhr fokussieren, sollten ernst genommen werden. Die Randbereiche sind fester Bestandteil des Planungsraumes und daher gleichgewichtig zu berücksichtigen.



## 1.2 Umland: Miteinander statt gegeneinander

Durch die Neuordnung der Regionalplanungskompetenzen entstehen neue Schnittstellen zu den Planungsregionen der benachbarten Regierungsbezirke. Diese Schnittstellen an den „neuen Grenzen“ der Planungsregionen sind sensible Bereiche und benötigen besondere Aufmerksamkeit.

Die Gebietskörperschaften am Rande des Planungsgebietes sind eng mit ihrem Umland verwachsen und nehmen sich häufig als eine Einheit wahr, die aber nun regionalplanerisch geteilt ist. Anzuführen sind hier insbesondere der Niederrhein mit Duisburg und dem Kreis Wesel, die zum Verbandsgebiet gehören, und dem Kreis Kleve, der zur Planungsregion der Bezirksregierung

Düsseldorf gehört, oder auch der Märkische Kreis, der eng mit der zum Verbandsgebiet gehörenden Stadt Hagen und Teilen des Ennepe-Ruhr-Kreises verknüpft ist. Dabei handelt es sich um gewachsene und eng miteinander verbundene Regionen mit starken Austauschbeziehungen, die abgestimmte regionalplanerische Regelungen benötigen. Eine unterschiedliche Bewertung von Vorhaben an diesen Schnittstellen (z. B. Kreis Wesel – Kreis Kleve, Kreis Recklinghausen – Münsterland, Hagen – Märkischer Kreis) durch verschiedene räumliche Zuständigkeiten muss unbedingt vermieden werden. In diesem Zusammenhang sollte auch beachtet werden, dass es viele Themenbereiche (z. B. Einzelhandel oder Abgrabungen) gibt, die eine kreisübergreifende Bedeutung haben. Diese müssen unbedingt auch unter den Regionalplanungsbehörden abgestimmt werden.



Abb. 2: Neuordnung der Regionalplanungskompetenzen

Quelle: Eigene Darstellung nach IHK-GEO

### 1.3 Regionalplan Ruhr als verlässliche und konsequente Planungsgrundlage weiterentwickeln

Ein neuer Regionalplan für die Region Ruhr sollte diese Herausforderungen bewältigen und als verlässliche und konsequente Planungsgrundlage weiterentwickelt werden. Auch wenn die vorhandenen drei Regionalpläne und der regionale Flächennutzungsplan für das Kernruhrgebiet aus dem Landesentwicklungsplan und dem Landesentwicklungsprogramm abgeleitet worden sind, gibt es in ihnen unterschiedliche Regelungen, die nun im Rahmen des neuen Regionalplans Ruhr vereinheitlicht werden müssen.

So erfolgt die Gewerbeflächenbedarfsberechnung bei den Bezirksregierungen Arnsberg und Münster im Rahmen eines modifizierten Gewerbe- und Industrieflächenbedarfsprognosemodells (GIFPRO), während im Regierungsbezirk Düsseldorf Bedarfsprognosen auf Basis

eines Siedlungsflächenmonitorings erarbeitet werden. Diese Regelungen und Methoden bildeten in den letzten Jahren die Grundlagen für die planenden Kommunen. Die Schlussfolgerungen daraus erzeugen Planungs- und Investitionssicherheit. Im neuen Regionalplan Ruhr müssen diese unterschiedlichen Regelungen berücksichtigt werden. Es darf keinesfalls zu „Brüchen“ kommen, sondern es muss für alle Regionen eine kontinuierliche und verlässliche Planungsgrundlage geschaffen werden, die konsequent weiter umgesetzt werden kann.

Dazu ist bereits im Vorfeld und während der Aufstellung des neuen Regionalplans Ruhr eine intensive Abstimmung mit den Bezirksregierungen, aber auch mit den Kommunen in den „Grenzgebieten“ nötig. Eine reine Beteiligung, wie sie das formelle Verfahren vorsieht, reicht nicht aus. Eine aktive Einbeziehung der angrenzenden Bezirksregierungen in die geplanten Arbeitskreise und Regionalforen ist somit unerlässlich.



Abb. 3: Derzeit geltende Regionalpläne im Verbandsgebiet des RVR

Quelle: [http://www.bezreg-duesseldorf.nrw.de/regionalrat/sitzungen/2009/22009/pa/Vorlage\\_TOP12\\_33PA.pdf](http://www.bezreg-duesseldorf.nrw.de/regionalrat/sitzungen/2009/22009/pa/Vorlage_TOP12_33PA.pdf), 04.08.2011

## 2. Entwicklung der Wirtschaft im Planungsraum

Das Ruhrgebiet zählt mit mehr als fünf Millionen Einwohnern zu den größten Ballungsräumen in Europa und hat in den vergangenen Jahrzehnten einen intensiven Strukturwandel erlebt. In den 1960er Jahren begann die Montankrise an Rhein und Ruhr, die sich auch auf andere Wirtschaftsbereiche ausgeweitet hat. Von einst zahlreich vorhandenen Bergwerksstandorten und Montanindustrieanlagen sind nur wenige übrig geblieben. Waren Anfang der 1950er Jahre über 500.000 Menschen in der Montanindustrie beschäftigt, sind es heute weniger als ein Fünftel davon. Dennoch ist die Stahlindustrie, zum Beispiel in Duisburg, immer noch einer der größten Arbeitgeber.

### 2.1 Bevölkerungsstruktur und -entwicklung

Die Bevölkerungszahl im Ruhrgebiet ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich zurückgegangen. Im Februar 2012 lebten hier rd. 5,15 Millionen Menschen<sup>3</sup>, Tendenz fallend.

Die Bevölkerung im Ruhrgebiet wird stärker als in NRW sinken. Demnach wird für die Planungsregion eine Abnahme der Bevölkerung um 8,5 % in einem Zeitraum von 2008 bis 2030 prognostiziert. In NRW wird die Bevölkerung zeitgleich nur um 3,7 % sinken.

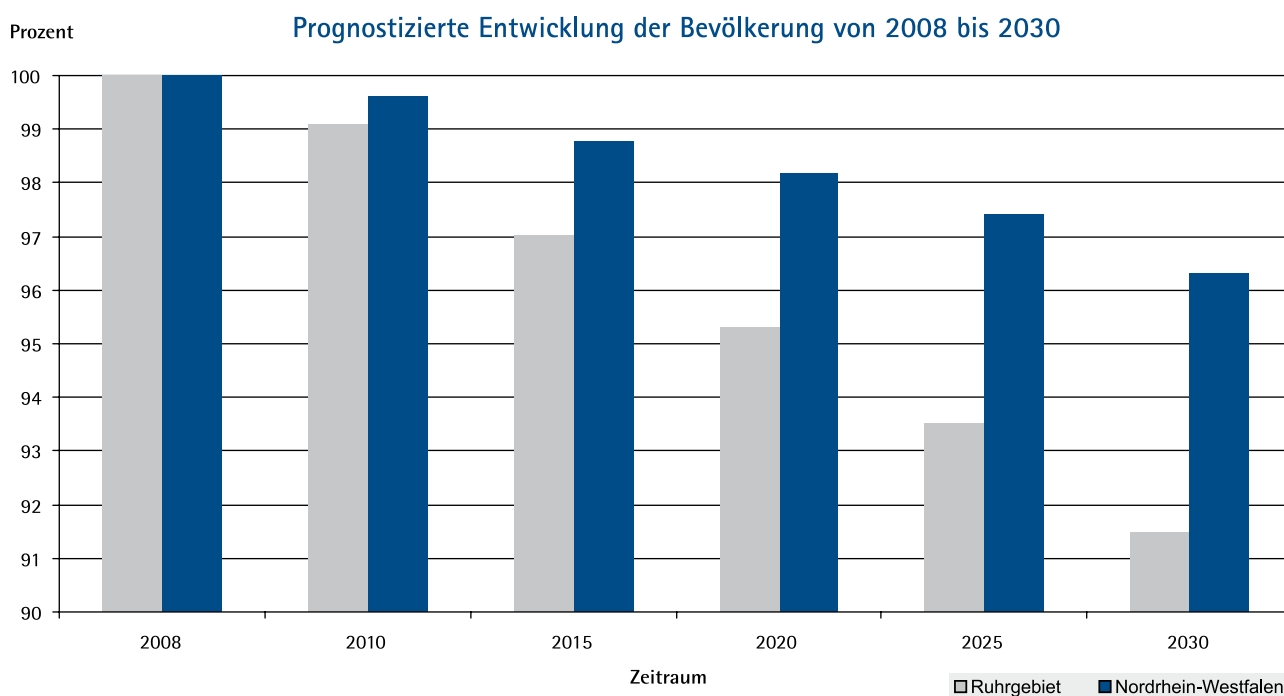


Abb. 4: Prognostizierte Entwicklung der Bevölkerung von 2008 bis 2030

Quelle: Landesbetrieb für Information und Technik, NRW; RVR-Datenbank, eigene Berechnungen, 2011

<sup>3</sup> Kleiner Zahlenspiegel der metropol Ruhr, Regionalverband Ruhr, Essen 2012, S. 2.

Die Altersstruktur in Ruhrgebietskommunen ist im Vergleich zum übrigen Land NRW insbesondere im Bereich der unter 50-jährigen auffällig. Alle Kohorten bis zu diesem Alter sind unterbesetzt. In der Folge bleibt die natürliche Bevölkerungsentwicklung innerhalb der Planungsregion im Vergleich zum restlichen NRW zurück<sup>4</sup>. In allen Kreisen und kreisfreien Städten steigen die Anteile der über 65-jährigen an der Gesamtbevölkerung seit 1995 deutlich an. Im gleichen Zeitraum nimmt der Anteil der 25- bis 30-jährigen erheblich ab. Lediglich in der Altersgruppe der 18- bis unter 25-jährigen können für einige Städte des Ballungskerns (Bochum, Dortmund, Essen und Mülheim an der Ruhr) Zuwächse festgestellt werden.

Die Auswirkungen der Demografie spürt die Wirtschaft bereits heute, z. B. auf dem Ausbildungsmarkt. Spätestens ab 2015 wird die schleichende Überalterung, die schon heute zu einem Anstieg des Durchschnittsalters (Median) in Deutschland auf 46 Jahre geführt hat, alle Lebensbereiche durchdringen. Viele Unternehmen rechnen fest damit, dass diese Entwicklung ihren Betrieb vor Probleme stellen wird. Auch die Fachkraft „Unternehmer“ wird von der Demografie nicht verschont bleiben. Neben einem Mangel an gut ausgebildeten Fachkräften wird es auch einen „Unternehmermangel“ geben. Das heißt: Es gibt weniger Personen in dieser Gesellschaft, die unternehmerische Funktionen in der Wirtschaft ausüben können und wollen<sup>5</sup>.

Gebietseinheit	Verfügbares Einkommen der privaten Haushalte					
	2007	2008	2009	2007	2008	2009
	in Mio. €			€/Einwohner		
Bochum	6.718	6.848	6.792	17.571	18.025	18.006
Bottrop	2.070	2.119	2.111	17.422	17.927	17.980
Dortmund	9.940	10.169	10.092	16.928	17.357	17.332
Duisburg	7.716	7.873	7.869	15.501	15.901	15.969
Essen	10.894	11.169	11.020	18.694	19.229	19.065
Gelsenkirchen	4.100	4.175	4.149	15.417	15.839	15.903
Hagen	3.643	3.723	3.687	18.703	19.286	19.285
Hamm	2.922	2.990	2.987	15.934	16.368	16.406
Herne	2.675	2.731	2.718	15.802	16.285	16.353
Mülheim an der Ruhr	3.727	3.811	3.735	22.034	22.598	22.270
Oberhausen	3.506	3.576	3.576	16.105	16.522	16.642
Krfr. Städte (RVR)	57.911	59.184	58.737	17.189	17.656	17.636
Ennepe-Ruhr-Kreis	7.680	7.861	7.698	22.622	23.310	23.005
Kreis Recklinghausen	11.122	11.374	11.318	17.335	17.822	17.840
Kreis Unna	7.472	7.647	7.588	17.766	18.292	18.276
Kreis Wesel	8.758	9.013	8.918	18.444	19.042	18.923
Kreise (RVR)	35.033	35.895	35.521	18.669	19.228	19.144
Regionalverband Ruhr (RVR)	92.943	95.080	94.258	17.718	18.219	18.175
NRW	348.098	357.105	352.228	19.326	19.875	19.682

**Abb. 5: Verfügbares Einkommen der privaten Haushalte seit 2007**

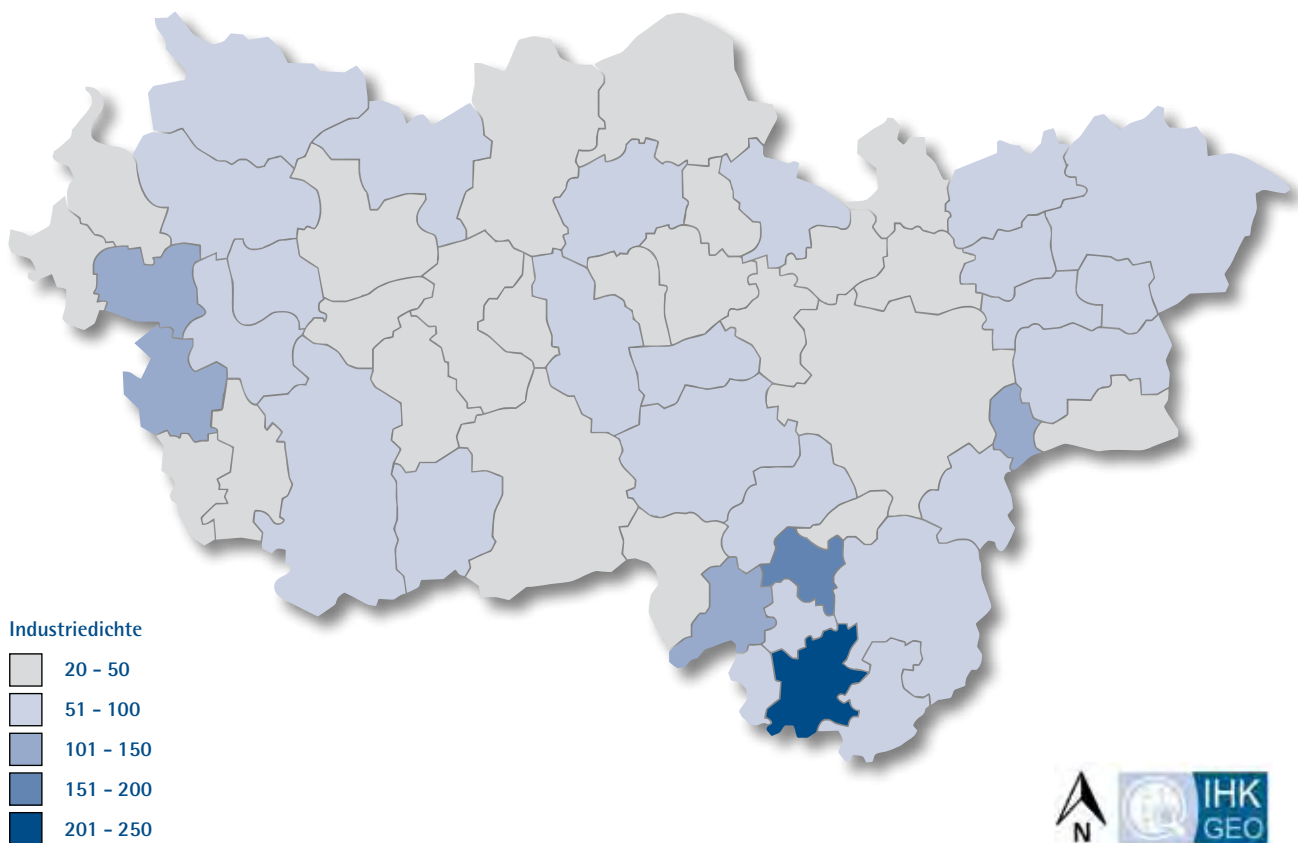
Quelle: Wirtschaftsförderung metropol Ruhr GmbH

## 2.2 Einkommen

Die Menschen in der Region Ruhr verfügten im Jahr 2009 über Einkommen von mehr als 94 Milliarden Euro. Das sind knapp 27 % des Gesamteinkommens der Bevölkerung in NRW. Das verfügbare Einkommen je Einwohner lag damit rd. 8 % unterhalb des Landesdurchschnitts. Das landesdurchschnittliche Einkommen lag mit 19.682 €/Einwohner 1.507 Euro über dem der Planregion. Mit knapp 16.000 €/Einwohner liegen die Städte Duisburg und Gelsenkirchen am deutlichsten unter dem Landesdurchschnitt. Überdurchschnittliches Einkommen ist in der Stadt Mülheim an der Ruhr (22.270 €/Einwohner) sowie im Ennepe-Ruhr-Kreis (23.005 €/Einwohner) festzustellen.

## 2.3 Wirtschaftliche Entwicklung

Die wirtschaftliche Entwicklung der letzten Jahrzehnte ist besonders durch den Strukturwandel geprägt. Die ehemals größte Montanregion Europas hat sich in vielen Bereichen zu einem Dienstleistungs- und Hightech-Standort entwickelt. Der Anteil der Beschäftigten im produzierenden Gewerbe ist in den meisten Kommunen der Planungsregion geringer geworden, während der Anteil der Beschäftigten im Dienstleistungssektor tendenziell stark zugenommen hat. Zwar besitzt das produzierende Gewerbe im Ennepe-Ruhr-Kreis, im Kreis Recklinghausen sowie in den Städten Duisburg, Mülheim an der Ruhr und Bochum eine relativ hohe Bedeutung. Dennoch ist die Industriedichte der Region Ruhr im Vergleich zum Landesdurchschnitt insgesamt deutlich niedriger.



**Abb. 6: Industriedichte 2007<sup>6</sup>**

Quelle: RVR Masterplan Raum- und Siedlungsstruktur, Kapitel 3.1 „Sektorale Struktur und Entwicklung der Wirtschaft“, S. 35;

eigene Darstellung nach IHK-GEO

<sup>6</sup> Industriedichte: Relation der in der Industrie sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zu 1.000 Einwohnern. Die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten werden am Arbeitsort gezählt. Zu den Industriebeschäftigten zählen die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Wirtschaftsabschnitte Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden sowie Verarbeitendes Gewerbe.

Die Entwicklung der Erwerbstätigen nach Wirtschaftssektoren zeigt, dass sich in einem Zeitraum von 1995 bis 2009 die Anzahl der Erwerbstätigen im produzierenden Gewerbe um rd. 29 % reduziert hat, deutlich stärker als in NRW (-21,6 %). Im gleichen Zeitraum hat der Dienstleistungsbereich allerdings um 22,7 % Erwerbstätige hinzugewonnen (NRW 26,8 %). Der primäre Sektor konnte mit einem Zuwachs von 4,9 % leicht zulegen.

In dem Zeitraum von 1995 bis 2009 hat sich die Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze um 5,9 % reduziert. Insbesondere die Städte, die von Zechenstill-

gungen betroffen waren, mussten deutliche Beschäftigungsrückgänge von teils über 20 % feststellen. Ab 2009 ist hier eine Trendwende zu verzeichnen. Während sich die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im produzierenden Gewerbe leicht verringert hat (2009/2010 -2,4 %), bleiben der Handel, der Verkehr sowie das Gastgewerbe nahezu konstant (2009/2010 -0,1 %). Sonstige Dienstleistungen erfahren von 2009 bis 2010 mit 3,2 % den stärksten Zuwachs. Insgesamt ist für die Region Ruhr damit ein leichter Anstieg der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von 0,8 % zu beobachten<sup>7</sup>.

	Erwerbstätige in 1000								
	Primärer Sektor			Sekundärer Sektor			Tertiärer Sektor		
	1995	2009	1995-2009	1995	2009	1995-2008	1995	2009	1995-2009
RVR	20,2	21,2	4,9%	698,3	497,5	<b>-28,8 %</b>	1.448,2	1.777,0	<b>22,7 %</b>
NRW	127,9	130,5	2,0 %	2.623,3	2.056,3	<b>-21,6 %</b>	5.122,4	6.493,3	<b>26,8 %</b>

**Abb. 7: Entwicklung der Erwerbstätigen nach Wirtschaftssektoren 1995-2009**

Quelle: RVR Masterplan Raum- und Siedlungsstruktur, Kapitel 3.1 „Sektorale Struktur und Entwicklung der Wirtschaft“, S. 39; IT. NRW 2011

## 2.4 Wirtschaftsleistung und Wachstum

Die Bruttowertschöpfung hat in der Region Ruhr von 1991 bis 2009 um 17,7 % zugenommen. Im Jahr 2009 betrug die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Planungsregion 54.218 Euro, gemessen an der Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigem. Dieser Wert liegt deutlich über dem Landesdurchschnitt. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) der Planregion entspricht etwa 26 % des BIPs des Landes NRW bzw. 6 % der Bundesrepublik Deutschland<sup>8</sup>.

Der Strukturwandel der Wirtschaft ist in der Planungsregion weiter fortgeschritten. Im Jahr 1991 hatte das produzierende Gewerbe in der Region Ruhr noch einen Wertschöpfungsanteil von über 40 %. Im Jahr 2009 ist dieser Wert u. a. bedingt durch die seinerzeitige Wirtschaftskrise auf ca. 28 % zurückgegangen. Im gleichen Zeitraum ist der Anteil für den Dienstleistungssektor von 59 % auf 72 % stark gestiegen.



Anteil produzierendes Gewerbe an der Bruttowertschöpfung			Prozentpunkte seit 1991		
	1991	2000	2009	2000	2009
Planungsregion	40,60	28,06	27,70	-12,54	-12,90
NRW	38,13	29,80	26,33	-8,33	-11,80

Abb. 8: Anteil produzierendes Gewerbe an der Bruttowertschöpfung

Quelle: Wirtschaftsförderung metropol Ruhr GmbH, eigene Berechnungen, November 2011

Anteil Dienstleistungen an der Bruttowertschöpfung			Prozentpunkte seit 1991		
	1991	2000	2009	2000	2009
Planungsregion	59,16	71,46	71,99	12,30	12,83
NRW	61,15	69,45	73,15	8,30	12,00

Abb. 9: Anteil Dienstleistungen an der Bruttowertschöpfung

Quelle: Wirtschaftsförderung metropol Ruhr GmbH, eigene Berechnungen, November 2011

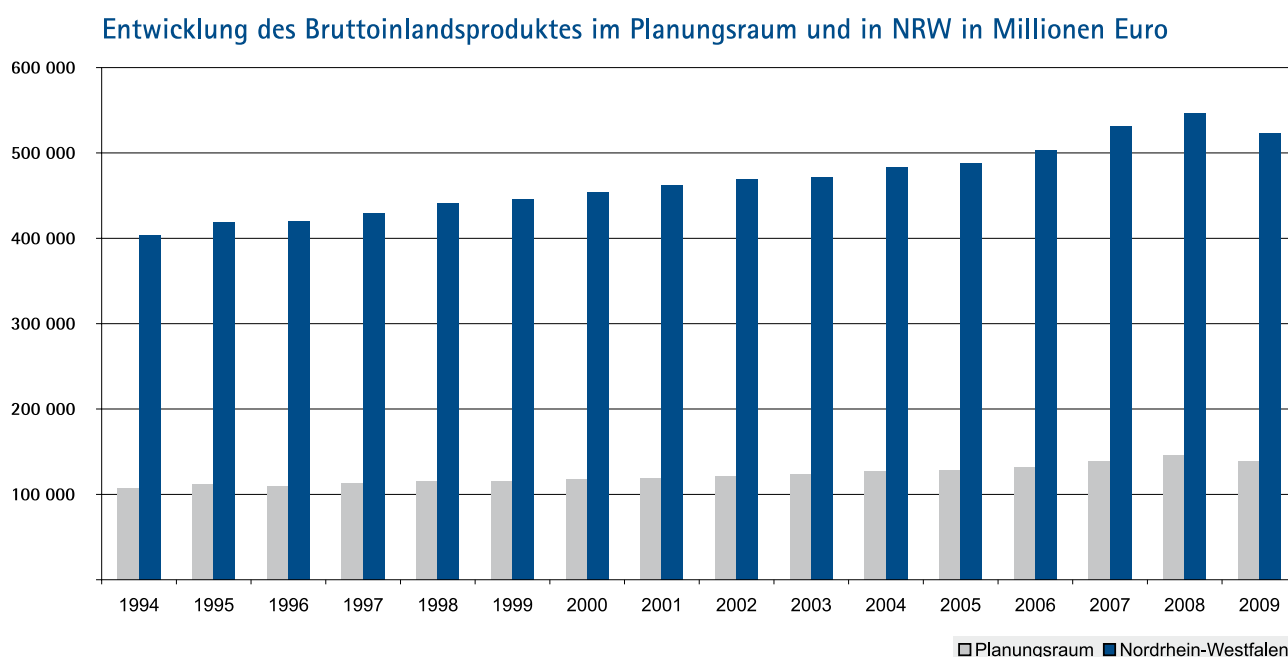


Abb. 10: Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes im Planungsraum und in NRW in Millionen Euro

Quelle: Bruttoinlandsprodukt, Bruttowertschöpfung in den kreisfreien Städten und LK Deutschlands 1992 und 1994–2009, Reihe 2, Band 1, Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder“ im Auftrag der Statistischen Ämter der 16 Bundesländer, des Statistischen Bundesamtes und des Bürgeramtes, Statistik und Wahlen, Frankfurt a. M.



## 2.5 Handwerk

Als ortsnahe Versorger der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen sowie als Industrielieferer leisten die Handwerksbetriebe einen wichtigen Beitrag zum wirtschaftlichen Wachstum der Region. Ende 2011 gab es im Planungsraum 42.610 Handwerksbetriebe. Damit waren im Ruhrgebiet etwa 23 % der insgesamt 186.264 nordrhein-westfälischen Handwerksbetriebe ansässig. Rund 263.000 Menschen waren Ende 2011 in den Handwerksbetrieben der Planungsregion tätig. Das sind etwa 24 % aller im nordrhein-westfälischen Handwerk tätigen Personen. Zusätzlich bildeten die Handwerksbetriebe der Region Ruhr Ende 2011 knapp 24.000 Jugendliche aus. Die Ausbildungsquote liegt damit über dem Landesdurchschnitt. Die Handwerksunternehmen erzielten 2010 einen Umsatz von etwa 22,8 Mrd. Euro. Für das Jahr 2011 wird mit Umsatzsteigerungen von etwa 6,5 % auf knapp 24 Mrd. Euro gerechnet<sup>9</sup>.

## 2.6 Industrie

Die Industrie bildet weiterhin eine der wichtigsten Grundlagen für die wirtschaftliche Entwicklung der ehemals größten Montanregion Europas, trotz Strukturwandel. Neben der Eigenleistung steht die Industrie als Auftraggeberin in einer Wechselwirkung mit anderen Wirtschaftszweigen. Ende September 2010 waren im Ruhrgebiet 1.992 Unternehmen im verarbeitenden Gewerbe, im Bergbau und in der Gewinnung von Steinen und Erden mit 262.554 Beschäftigten tätig. Im Vergleich zu NRW mit 9.570 Betrieben und 1.170.672 Beschäftigten entspricht dies einem Anteil von rund 21 % der Betriebe und rund 22 % der Beschäftigten. In Bezug auf alle Wirtschaftszweige im Ruhrgebiet arbeiten rund 18 % der Beschäftigten im verarbeitenden Gewerbe, im Bergbau und in der Gewinnung von Steinen und Erden. Zusätzlich bildeten die Industriebetriebe der Region Ruhr Ende 2010 rd. 27.000 Jugendliche aus. Der Gesamtumsatz des verarbeitenden Gewerbes, des Bergbaus und der Gewinnung von Steinen und Erden in NRW lag im Jahr bei rund 315 Mrd. Euro, davon wurden rund 76,3 Mrd. Euro im Ruhrgebiet umgesetzt<sup>10</sup>.



**Abb. 11 (oben): Kokerei Prosper in Bottrop**

Quelle: Stadt Bottrop

**Abb. 12: KFZ-Mechatroniker**

Quelle: AMH

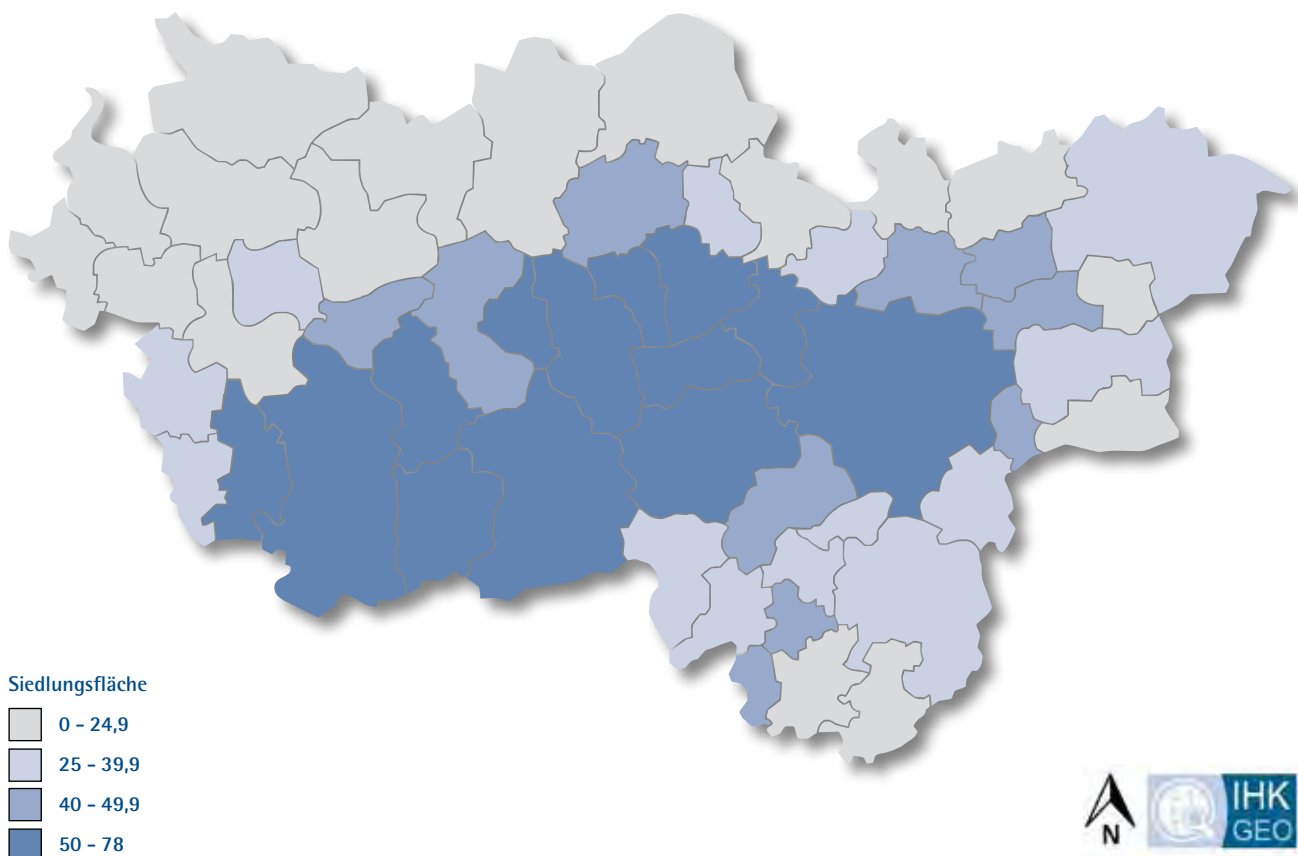
<sup>9</sup> Westdeutscher Handwerkskammertag (WHKT).

<sup>10</sup> IT.NRW und eigene Berechnungen, Stand 2010. Alle Angaben beziehen sich auf Betriebe mit im Allgemeinen 20 und mehr Beschäftigten.

## 2.7 Gewerbliche Flächennutzung heute und in der Vergangenheit<sup>11</sup>

Der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsflächen im Planungsgebiet liegt mit 39,8 % an der Bodenfläche im Jahr 2010 erheblich über dem Wert für NRW insgesamt

(22,4 %). Dies ist aufgrund des Siedlungsschwerpunktes, den das Ruhrgebiet in NRW darstellt, nicht ungewöhnlich. Auch die Steigerung dieses Anteiles liegt in der Region Ruhr mit 2,5 Prozentpunkten im Zeitraum von 1995 bis 2010 etwas über dem Landesdurchschnitt mit 2,3 Prozentpunkten.



**Abb. 13: Anteil Siedlungs- und Verkehrsflächen an der Bodenfläche in Prozent**

Quelle: Eigene Darstellung nach IHK-GEO auf Datengrundlage IT.NRW und eigener Berechnungen, 2012

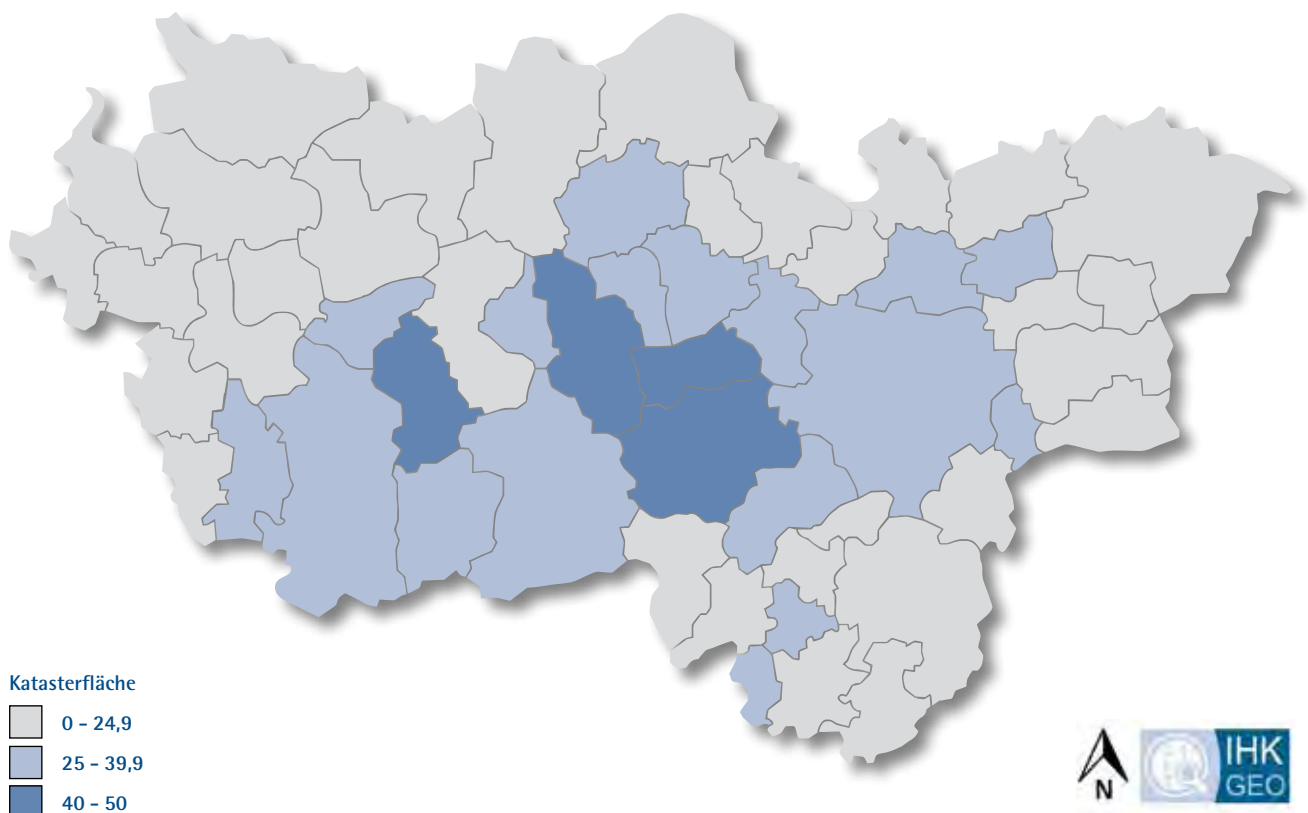
### • Gebäude- und Freiflächenanteile insgesamt

Bei einer Betrachtung der Gebäude- und Freiflächen ergibt sich eine nahezu ausgewogene Steigerung der Anteile von rd. einem Prozentpunkt im Zeitraum von 1995 bis 2010 sowohl für die Planungsregion als auch für NRW.

Die Schwankungsbreite zwischen den 53 Städten und Gemeinden ist hierbei sehr groß. Den geringsten Anteil von Gebäude- und Freiflächen an der Bodenfläche hat die Stadt Breckerfeld mit 8,6 % und den höchsten die Stadt Herne mit 44,1 % (jeweils 2010). Die höchste Steigerung liegt mit 12,6 Prozentpunkten in Holzwickede (von 17,2 % in 1995 auf 29,8 % in 2010).

<sup>11</sup> Die nachfolgenden Ausführungen basieren auf den Statistiken von IT.NRW. Es wurden bei den flächenbezogenen Werten die Daten von 1995 und 2010 verglichen, um die Entwicklung in einem 15-Jahres-Zeitraum aufzuzeigen. Dies entspricht dem Zeitraum zwischen den einzelnen Neuaufstellungen eines Regionalplanes. Zusätzlich wurde der Zeitraum 1995 bis 2005 im Vergleich zum Zeitraum 2005 bis 2010 betrachtet, um festzustellen, ob sich Veränderungen in den Trends ergeben haben.





**Abb. 14: Anteil Gebäude- und Freiflächen an der Bodenfläche in Prozent**

Quelle: Eigene Darstellung nach IHK-GEO auf Datengrundlage IT.NRW und eigener Berechnungen, 2012

In Bezug auf die Gebäude- und Freiflächenanteile in den Bereichen „Wohnen“ und „Handel und Dienstleistungen“ ist in vielen Kommunen eine erhebliche Steigerung der Flächenanteile zu verzeichnen. Auch hier ist im Bereich „Wohnen“ in Breckerfeld der niedrigste Anteil mit 2,3 % in 2010 und in Herne der höchste mit 24,3 % zu verzeichnen.

- **Gebäude- und Freiflächenanteile „Handel und Dienstleistung“**

Bei den Flächenanteilen im Bereich „Handel und Dienstleistungen“ sind im Zeitraum von 1995 bis 2010 sehr unterschiedliche Zuwächse zu verzeichnen.

Ausschlaggebend für den hohen Zuwachs in Oberhausen waren neben dem CentrO die Ansiedlung der König-Pilsener-Arena und des Metronom-Theaters. Durchgängig liegen die größten Zuwächse in allen Kommunen im Zeitraum 1995 bis 2005. Zwischen 2005 und 2010 erhöhten sich in den meisten Gebietskörperschaften dagegen die Gebäude- und Freiflächen nur noch um durchschnittlich 0,5 Prozentpunkte und die Siedlungs- und Verkehrsflächen um durchschnittlich 0,1 Prozentpunkte. Hierbei ist in elf Kommunen keine Steigerung oder sogar eine Reduzierung dieser Flächen erfolgt. Den größten Rückgang verzeichnete Xanten mit 0,6 Prozentpunkten bzw. 0,1 Prozentpunkten.

Ort	Gebäude- und Freiflächenzuwachs	Siedlungs- und Verkehrsflächenzuwachs
Neunkirchen-Vluyn	0,9 % auf 4,9 %	0,1 % auf 0,8 %
Wetter	0,2 % auf 1,5 %	0,0 % auf 0,3 %
Sonsbeck	0,3 % auf 3,0 %	0,0 % auf 0,2 %
Schermbeck	0,3 % auf 3,5 %	0,0 % auf 0,2 %
Oberhausen	0,2 % auf 6,0 %	0,1 % auf 2,6 %

**Abb. 15: Flächenzuwächse in ausgewählten Kommunen**

Quelle: IT.NRW, eigene Berechnungen

- **Gebäude- und Freiflächenanteile  
„Gewerbe und Industrie“**

Anders als bei den Flächenanteilen im Bereich „Handel und Dienstleistungen“ stellt sich die Situation bei den Gebäude- und Freiflächen im Bereich „Gewerbe und Industrie“ dar. Insgesamt reduzierte sich der Flächenanteil für „Gewerbe und Industrie“ von 1995 bis 2010 um 1.732,5 ha. Gründe hierfür sind u. a. die frei gewordenen Flächen der früheren Montankonzerne und die Stilllegung von Zechen und Kokereien.

Diese Flächenrückgänge wurden allerdings durch die oben schon erwähnte Erweiterung der Flächen für „Handel und Dienstleistungen“ um über 2.400 ha mehr als kompensiert.

Der durchschnittliche Anteil der Gebäude- und Freiflächen der Bereiche „Handel und Dienstleistung“ und „Gewerbe und Industrie“ an der gesamten Bodenfläche ist im Planungsraum im Zeitraum 1995 bis 2010 von 4,8 % auf 5 % angestiegen. Bei den Gewerbe- und Industrieflächen ist im gleichen Zeitraum sogar ein Rückgang zu verzeichnen. Auch der Zuwachs der Flächen im Bereich „Handel und Dienstleistung“ hat sich erheblich reduziert. Dies zeigt deutlich, dass das Gewerbe fälschlicherweise immer wieder als Flächenfresser dargestellt wird.

- **Gebäude- und Freiflächenanteile  
„Wohnen“**

Im Gegensatz dazu ist in der Region Ruhr der Anteil der Gebäude- und Freiflächen „Wohnen“ an der gesamten Gebäude- und Freifläche von 1995 bis 2010 von 51,3% auf 52,1 % gestiegen. Dieses entspricht einem Zuwachs von 2.903,4 ha zusätzlicher Fläche. Im gleichen Zeitraum ist der Anteil für Gebäude- und Freiflächen „Gewerbe und Industrie“ von 19,6 % auf 17,0 % (-1.732,5 ha) zurückgegangen.

Auch hier ist die Situation in den Städten und Gemeinden des Planungsraumes ausgesprochen unterschiedlich. So beträgt Ende 2010 der Anteil der Gebäude- und Freiflächen für Wohnen an den Gebäude- und Freiflächen insgesamt in Hünxe nur 36,5 %, in Herdecke dagegen 67,5%. Der höchste Zuwachs innerhalb der 15 Jahre zwischen 1995 und 2010 war in Mülheim an der Ruhr von 55,4 % auf 61,5 % zu verzeichnen.

**Abb. 16: Westhafen Herne**

Quelle: Pressestelle der Stadt Herne





---

## 3. Gewerbe- und Industrieflächen

---

Die vorstehenden Ausführungen verdeutlichen, dass die Region Ruhr eine lange Tradition als Gewerbe- und Industriestandort besitzt. Auch heute besteht ein breites Fundament an produzierenden Unternehmen, die die Region zu einem bedeutenden Gewerbe- und Industriestandort in NRW machen. Die damit verbundene Anzahl an sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen ist eng mit dem Wohlstand unserer Region verbunden. Die Unternehmen der einschlägigen Branchen können ihren Beitrag zum Wohlstand und zur Stabilität nur leisten, wenn die Regionalplanung die entsprechenden Rahmenbedingungen schafft. Dazu gehören insbesondere quantitativ ausreichende und anforderungsgerechte Gewerbe- und Industrieflächenpotenziale.

### Abb. 17: econova – Areal für Industrie und Gewerbe

Quelle: EWG – Essener Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH

Will die Region Ruhr ihre Standortvorteile zukünftig effizient nutzen und sollen die Unternehmen ihren Beitrag zur Weiterentwicklung leisten, sind einerseits vorhandene Betriebsstandorte zu sichern und Entwicklungsmöglichkeiten für die ansässigen Unternehmen am Betriebsstandort zu schaffen. Andererseits ist auch ein neues qualitativ differenziertes und quantitativ angemessenes Flächenangebot unverzichtbar. Hierzu muss in der Planungsregion eine ausreichend große Flächenmenge vorgehalten werden, die den verschiedenen Ansprüchen der Unternehmen entspricht.

Dabei werden von den Unternehmen u. a. folgende Flächenkategorien nachgefragt:

- Standortbezogene Erweiterungsflächen an vorhandenen Gewerbe- und Industriegebieten (in der Regel im Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich (GIB)).
- Innerstädtische oder innerörtliche und teilweise zentrumsnahe Gewerbeflächen für Gewerbe und Handwerk, die in der Regel im ASB liegen.





- Auch werden unterschiedliche Größen nachgefragt. Diese reichen von kleinteilig parzellierten Gewerbeflächen mit weniger als 1.000 m<sup>2</sup> bis zu größeren Flächen mit mehreren Hektar.
- Flächen innerhalb kommunaler Gewerbe-/Industriegebiete, vorrangig für verkehrsintensive und emittierende Betriebe (ausschließlich im GIB). Diese Flächen können von lokaler, regionaler oder landesweiter Bedeutung sein und ggf. sogar interkommunal entwickelt werden.

### 3.1 Gewerbe- und Industrieflächen: Zukunft braucht Raum

Um auf die verschiedenen Bedürfnisse der Unternehmen reagieren zu können, sollte ein differenziertes Gewerbeflächenangebot vorgehalten werden. Neue Gewerbe- und Industrieflächen sind kurzfristig und unbürokratisch dort auszuweisen, wo Unternehmen Flächen benötigen. Dabei sind diese Angebote vorausschauend bereitzustellen.

Die Nachfrage von Unternehmen nach Gewerbeflächen erfolgt dabei nach bestimmten Prinzipien: Gründe für Gewerbeflächenbedarfe können – analog zu anderen Investitionen – Kapazitätsausweitungen sein oder Ersatzinvestitionen, die durch nicht mehr anpassbare bauliche Anlagen oder ein gewandeltes städtebauliches Umfeld notwendig werden.

Hinzu kommen Innovationen im Gewerbeflächenbereich, um unter anderem Kostenvorteile zu erreichen (Handwerkerpark, Technologiepark, autobahnnaher Standort). Neue Arten des Wirtschaftens (Netzwerkökonomien, Zulieferverflechtungen) und Prozessinnovationen in den (zwischen-)betrieblichen Abläufen spielen zudem unter den Bedingungen einer bis in den Mittelstand hinein immer stärker global geprägten Wirtschaft eine Rolle.

Neue Gewerbegebiete werden den Ansprüchen verschiedener Unternehmenstypen hinsichtlich der Betriebs- und damit der Flächengröße, der Kundennähe, der Belastbarkeit (zum Beispiel Immissionen) und der Repräsentanz genügen müssen. Standorte werden inzwischen häufig auch als Marke verstanden, die ein Unternehmensimage ergänzen können.

Umfragen zeigen, dass die Unternehmen heutzutage höhere und differenziertere Ansprüche an Gewerbeflächen haben als noch vor zehn Jahren. Mehr als zwei Drittel der von den Kommunen vermarkteten Flächen werden dabei an ortsansässige Unternehmen vergeben. Verlagerungen erfolgen meist in der Nähe des alten Standorts, unter anderem um den Mitarbeiterstamm zu halten.

Insgesamt ist die Standortstruktur in erheblicher Bewegung. Dabei hat sich die Gewerbeflächenentwicklung von der Beschäftigtenzahl und der Einwohnerentwicklung abgekoppelt. Gründe dafür sind u. a.:

- Durch grundlegende Veränderungen im Logistikverhalten des Einzelhandels und der Automobilkonzerne findet die Lagerhaltung kaum noch beim Einzel- oder Zwischenhändler beziehungsweise beim Endmontagebetrieb statt. Zulieferer müssen eine vertaktete Belieferung (Just in Sequence – JIS) sicherstellen und sich dazu Warenausgangs- oder Zwischenlagern bedienen.
- Unternehmen, die aus Wettbewerbsgründen ganze Produktionsstätten ins Ausland verlagert haben, nehmen vom Ursprungsstandort aus weiterhin die Warendistribution vor. Zu diesem Zweck wird vielfach in Logistikeinrichtungen wie zum Beispiel Hochregallager investiert.
- Soweit in Produktionsstätten und Produktionsanlagen investiert wird, ist das Ziel der Investitionen meist die Modernisierung beziehungsweise Automatisierung der Produktionsprozesse. Damit werden in der Regel Personalkosten gespart. Wegen der räumlichen Anordnung und Optimierung entlang der Produktionslinie steigt dabei meist der Flächenbedarf.
- Eine große Zahl von Unternehmen sind Marktführer oder sogar Weltmarktführer in ihren spezifischen Märkten. Sie weisen damit eine besondere Dynamik auf, die sich in einem Fachkräfte- und Gewerbeflächenbedarf gleichermaßen widerspiegelt.
- So genannte Sprunginvestitionen in Standorterweiterungen und -verlagerungen werden durch konjunkturelle Hochphasen und verbesserte Gewinnerwartungen wahrscheinlicher.

### 3.2 Wirtschaftsflächen: Situation in der Region Ruhr angespannt

Im Zusammenhang mit der guten Konjunktorentwicklung ist die Gewerbeflächennachfrage auch in der Region Ruhr deutlich gestiegen. Gerade mittelständische Betriebe, aber auch die standorttreuen Großbetriebe stehen dabei im Mittelpunkt. Die in der Region gewachsenen Unternehmen sind lokal verankert und oft zugleich international und weltweit tätig. Ihnen am angestammten Ort zeitgemäße und flexible Standorte für ihre weitere erfolgreiche Tätigkeit bereitzustellen, ist eine entscheidende Rahmenbedingung, die im Wesentlichen regional/kommunalem Einfluss unterliegt.

Dabei steht die Region Ruhr als dicht besiedelter Ballungsraum Deutschlands vor besonderen Herausforderungen. Die Ausweisung von Gewerbe- und Industrieflächen steht im Wettbewerb mit einer Reihe konkurrierender Nutzungsanforderungen (Wohnen, Einzelhandel, Freizeit etc.). Die Reaktivierung von gewerblichen Altflächen ist mit einem erheblichen Finanzaufwand verbunden, der von den Kommunen aufgrund der häufig prekären finanziellen Lage oft nicht eigenständig finanzierbar ist.

#### Abb. 18: Regionales Industriegebiet INLOGPARC in Bönen/Hamm

Quelle: WFG – Wirtschaftsförderung Kreis Unna

Die aktuelle Gewerbeflächensituation und die sich abzeichnende Entwicklung zeigt eine Erhebung im Rahmen des Projektes „Gewerbliches Flächenmanagement Ruhr“ aus dem Jahre 2011 der Wirtschaftsförderung metropol Ruhr GmbH.

#### 3.2.1 Aktuelle Vermarktungssituation: Hohe Nachfrage, erheblicher Umschlag an Gewerbeflächen

Im Rahmen der Untersuchung „Wirtschaftsflächen Ruhr“ wurde ermittelt, dass in der Region Ruhr im Jahresdurchschnitt Anfragen für rund 800 ha an Gewerbe- und Industrieflächen bei den Wirtschaftsförderern bearbeitet werden.

Im Rahmen der vertieften Betrachtung des Zeitraums 2005 bis 2010 stellt sich das gesamte Geschehen im Bereich der gewerblichen Flächenentwicklung gegenwärtig wie folgt dar:

- Im Jahresschnitt werden rund 656 ha an GE/GI- und SO-Flächen umgeschlagen;
- davon entfallen 347 ha auf Umnutzung im Bestand,
- 50 ha auf die Inanspruchnahme von Betriebs-erweiterungsflächen,
- 47 ha auf die Neunutzung von Leerstand,
- und 212 ha entfallen auf die Nutzung unbebauter Flächen (Brachen und Freiflächen).



Rund zwei Drittel der Flächenansprüche von Unternehmen in der Region Ruhr werden bereits im vorhandenen Bestand oder auf eigenen Flächen abgewickelt; nur ein Drittel bezieht sich auf die tatsächliche Neubebauung von Flächen.

Die Verwertung von Flächen erfolgt über die Jahre gesehen kontinuierlich, im Zuge der derzeitigen Wirtschaftsentwicklung ist allerdings ein erheblicher Schub zu verzeichnen. Grundsätzlich gilt also, dass die jährlichen Verwertungsraten im Gleichklang mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung nach oben oder unten ausschlagen. Gleichwohl wird auch deutlich, dass allen perspektivischen Überlegungen im Rahmen der Regionalplanung eine **jährliche Verwertungsrate** an unbebauten Gewerbe- und Industrieflächen von deutlich **über 200 ha** zugrunde zu legen ist.

### 3.2.2 Potenziell verfügbare Gesamtfläche: Zu knapp, selbst planerisch nicht ausreichend

Die Region Ruhr verfügt nach dem aktuellen Stand der Planung in den Städten und Kreisen über insgesamt 24.960 ha an gewerblichen Bauflächen.

Für die Neuansiedlung von Gewerbe oder Industrie stehen davon kurz-, mittel- und langfristig (0-15 Jahre) **potenziell rd. 2.699 ha zur tatsächlichen Vermarktung** (Nutzfläche ohne Erschließungsanteile, etc.) zur Verfügung. Für einen Großteil der potenziell zur Verfügung stehenden Fläche bestehen allerdings nachfolgende (teils auf den Einzelflächen kumulierte) **Restriktionen** hinsichtlich Erschließung, Aufbereitung, Eigentum, Topografie etc.

### 3.2.3 Restriktionen: Nur etwas mehr als die Hälfte der ausgewiesenen Gesamtfläche verfügbar

Ein großer Teil der potenziell zur Verfügung stehenden Wirtschaftsfläche ist tatsächlich nicht für eine Nutzung geeignet, da verschiedene Restriktionen vorhanden sind. Im Wesentlichen sind dies:

- **Erschließungsbedarf: 314 ha**

Gewerbliche Bauflächen sind grundsätzlich nur dann nutzbar, wenn die entsprechende Erschließung durch Straßen oder Entwässerung gesichert ist. Zudem sind oft nicht bebaubare Abstandsflächen zu benachbarten Nutzungen einzuhalten.

Die notwendigen Erschließungsmaßnahmen müssen von den Kommunen oder den privaten Eigentümern vorfinanziert werden. Dies führt vielerorts dazu, dass planerisch gesicherte Flächen über Jahre hinweg nicht am Markt verfügbar sind.

- **Aufbereitungsbedarf: 574 ha**

Die Nutzung ehemaliger Industrie- und Gewerbeflächen für neue gewerblich-industrielle Aktivitäten ist in der Region Ruhr ein selbstverständlicher und unerlässlicher Bestandteil der Flächenentwicklung. Allerdings ist die Reaktivierung von Altflächen im Regelfall mit einem erheblichen Aufbereitungsaufwand verbunden, der dazu führt, dass private Eigentümer ihre Altflächen für produzierendes Gewerbe nicht wirtschaftlich vermarkten können und öffentliche Eigentümer eine tragfähige Vermarktung allenfalls mit zusätzlicher Förderung durch staatliche Ebenen erreichen. Altlasten und Gründungsprobleme stellen dabei die größten Herausforderungen dar. Der Großteil dieser – planungsrechtlich gesicherten – Flächen kann in absehbarer Zeit nur dann an den Markt gebracht werden, wenn den Kommunen entsprechende Fördermittel in signifikanter Größenordnung zur Verfügung stehen. Dabei sind die Flächen mit Aufbereitungsbedarf in der Region Ruhr sehr unterschiedlich verteilt. So liegt der Anteil von Flächen mit Aufbereitungsbedarf in der Stadt Duisburg bei rund 40 % und im Kreis Recklinghausen bei rund 20 %. Die entsprechenden Anteile machen in der Stadt Hamm nur rund 3 % der potenziell verfügbaren Flächen aus; der Anteil im Kreis Wesel beträgt rund 10 %.





- **Nicht marktgerechte Lage und topografische Restriktionen: 463 ha**

Viele Flächen sind nicht marktgängig und finden bei den Kommunen keine Interessenten. Gründe dafür können unzureichende Verkehrsanbindungen oder Nutzungskonflikte mit benachbarten Siedlungsflächen sein.

Auch topografische Restriktionen schränken viele Flächen hinsichtlich ihrer Nutzbarkeit ein. Stark ansteigende Flächen, Hanglagen oder Areale mit hohem Entwässerungsbedarf sind hinsichtlich ihrer Marktfähigkeit erheblich eingeschränkt, weil die investierenden Unternehmen einen deutlich erhöhten Gründungs- und Erschließungsaufwand einkalkulieren müssen. Insbesondere die Stadt Hagen und der gesamte Ennepe-Ruhr-Kreis sind mit erheblichen topografisch bedingten Restriktionen konfrontiert.

- **Eigentumsrestriktionen: 432 ha**

Eigentümer ohne Verkaufsbereitschaft oder mit überhöhten Preisvorstellungen „blockieren“ die Verwertbarkeit von prinzipiell marktgängigen Flächenpotenzialen. Dies führt dazu, dass erhebliche Flächenpotenziale über Jahre hinweg nicht an den Markt gebracht werden können. Betroffen sind hier prinzipiell alle Kommunen. Gerade für kleinere Gemeinden bedeutet dies jedoch, dass ihre Bewegungsfähigkeit auf dem Flächenmarkt stark eingeschränkt wird, wenn derartige Flächenpotenziale voll angerechnet werden sollten.

**Abb. 19: Henrichshütte in Hattingen**

Quelle: LWL-Industriemuseum, Annette Hude

- **Gesamtbetrachtung**

Insgesamt ergeben sich daraus Nutzungsrestriktionen für 1.783 ha. Da sich diese auf einigen Flächen überlagern, müssen rd. 626 ha kumulierte Restriktionen abgezogen werden. In der Summe ergeben sich also Flächen in Höhe von ca. 1.157 ha, die von Restriktionen betroffen sind. Dies entspricht einem Anteil von rund 43 % aller potenziell verfügbaren Flächen. Die rd. 2.699 ha der potenziell verfügbaren Flächen reduzieren sich somit auf lediglich **rd. 1.542 ha tatsächlich verfügbarer Fläche<sup>12</sup>**.



**Abb. 20: 2.699 ha Potenzialfläche**

Quelle: Wirtschaftsförderung metropol Ruhr GmbH, Zwischenergebnisse des Gewerblichen Flächenmanagements Metropole Ruhr, Stand Dezember 2011

<sup>12</sup> Die genauen Zahlen für die einzelnen Gebietskörperschaften sind der Tabelle „Tatsächlich verfügbare Gewerbe- und Industrieflächen nach Städten und Kreisen“ im Anhang zu entnehmen.



### 3.2.4 Reichweite begrenzt: Gravierende Flächenengpässe absehbar

Angesichts des jährlichen Verwertungsanteils der unbebauten gewerblichen Flächen (Brachen und Freiflächen) am gesamten Marktgeschehen in einer Größenordnung von 212 ha sind eklatante Flächenengpässe absehbar.



Bezogen auf die Flächenarten stellt sich die Situation wie folgt dar:

Fläche	Vermarktung p. a.	Verfügbar innerhalb von 15 Jahren	Reichweite
GE-Flächen	98 ha	788 ha	8 Jahre
GI-Flächen	80 ha	591 ha	7,3 Jahre
SO-Flächen	34 ha	164 ha	4,8 Jahre
Gesamtflächen	212 ha	1.542 ha	

**Abb. 21/22: 1.157 ha Restriktionen (rote Kreise), überproportional auf GI und Flächen > 10 ha  
Entspricht 1.542 ha tatsächlich verfügbare Fläche**

Quelle: Wirtschaftsförderung metropol Ruhr GmbH, Zwischenergebnisse des Gewerblichen Flächenmanagements Metropole Ruhr, Stand Dezember 2011.



Unter Berücksichtigung der jährlichen Verwertungsraten von rund 212 ha heißt das:

- Kurzfristig (innerhalb von zwei Jahren) stehen in der Regel genügend Potenziale zur Verfügung. Allerdings verfügen einzelne Kommunen schon heute über keine Flächen mehr, sodass ortsansässigen Unternehmen mit Erweiterungsabsichten keine Angebote gemacht werden können.
- Mittelfristig (innerhalb von vier Jahren) ist für die gesamte Region Ruhr eine erhebliche Verknappung der GI- und SO-Flächen zu erwarten. Lokale Flächenengpässe werden extrem anwachsen.
- Langfristig (ab fünf Jahre) ist ein dramatischer Einbruch bei allen Flächentypen zu erwarten<sup>13</sup>.

Selbst unter der Voraussetzung des systematischen und gemeinschaftlichen (Land, RVR, Kommunen, Eigentümer) Abbaus der flächenbezogenen Restriktionen – und bei entsprechender Gestaltung der regionalplanerischen Rahmenbedingungen – wird es langfristig sehr schwierig, ein ausreichendes Angebot an unbebauten gewerblichen Flächen vorzuhalten.

**Daraus ergibt sich ein Nettoflächenbedarf von rund 3.200 ha in den nächsten 15 Jahren, der im neuen Regionalplan ausgewiesen werden muss, damit Unternehmen weiterhin erfolgreich am Standort arbeiten können. Dieser Bedarf muss durch den Abbau der beschriebenen Restriktionen und durch Neuausweisungen von Wirtschaftsflächen gedeckt werden.**

### 3.3 Wirtschaftsflächenentwicklung: Effiziente Lösungen finden

Der effiziente Umgang mit den für den unternehmerischen Erfolg wichtigen Ressourcen ist Kernbestandteil eines erfolgreichen Wirtschaftens. Beeinflusst durch die öffentliche und politische Diskussion gerät dabei auch der effiziente Umgang mit der endlichen Ressource Fläche mehr und mehr in den Fokus. In NRW beteiligt sich die Wirtschaft daher aktiv an der „Allianz für die Fläche“ mit dem Ziel, den „Flächenverbrauch“ weiter zu reduzieren.

Auch in der Region Ruhr steigen die Anforderungen an die zukünftige Wirtschaftsflächenentwicklung. So dynamisch wie die wirtschaftliche Entwicklung verändern sich auch die Anforderungen an Gewerbeflächen und -standorte. Auch wenn gerade die Planungsregion über umfangreiche Erfahrungen im Bereich des Flächenrecyclings verfügt, so gilt: Ohne die Inanspruchnahme neuer Flächen wird auch in Zukunft kein Erhalt der regionalen Wettbewerbsfähigkeit möglich sein. Dabei wird es darauf ankommen, mit der Regionalplanung einen Handlungsrahmen zu schaffen, der flexible Antworten auf entstehende Flächennachfragen ermöglicht, den unternehmerischen Erfolg sichert und gleichzeitig ressourceneffizientes Handeln unterstützt.

#### 3.3.1 Bestehende Betriebsstandorte sichern und Standorterweiterungen ermöglichen

Der Sicherung vorhandener Betriebsstandorte kommt eine große Bedeutung zu. Gerade in Ballungsräumen führt insbesondere heranrückende Wohnbebauung häufig zu Nachbarschaftskonflikten, die zulasten der Unternehmen gehen. Aber auch Verkehrsmaßnahmen, die die Erreichbarkeit reduzieren (z. B. verkehrsberuhigte Bereiche, Umweltzonen), können negative Auswirkungen auf den Standort haben.

Da sich die Wirtschaft ständig neuen Entwicklungen anpassen muss, ist ein deutlicher Spielraum zur Umnutzung der Betriebsflächen zu schaffen. Es müssen Erweiterungsflächen vorhanden sein.

Deshalb gehört es zur langfristigen Strategie von Unternehmen, an das Betriebsgrundstück angrenzende Flächen (mit) zu erwerben und für Zwecke der Betriebserweiterung oder betriebsbezogenen Logistik vorzuhalten. Dies ist auch aus Sicht der kommunalen Gebietskörperschaften sinnvoll, weil damit eine zusätzliche Sicherheit für den dauerhaften Verbleib der Unternehmen am Standort gegeben ist.

Daraus folgt allerdings, dass diese scheinbar „unge nutzten“ Flächen für eine weitere Verwertung faktisch

<sup>13</sup> Eine differenzierte Darstellung der Flächensituation nach Kommunen bzw. Kreisen finden Sie im Anhang.

nicht zur Verfügung stehen. Im Rahmen der Kommunalgespräche zur Untersuchung „Wirtschaftsflächen Ruhr“ hat sich ergeben, dass die Gesamtgröße der betrieblichen Erweiterungsflächen in der Region Ruhr mit zusätzlich rd. 1.200 ha anzusetzen ist.

Der Standortsicherung ist somit ein erhöhtes Gewicht bei der Planung beizumessen.

### 3.3.2 Bedarfsberechnung: GIFPRO modifizieren, Monitoring einführen

Als einziges Bundesland setzt Nordrhein-Westfalen zur Bewertung der Potenziale für gewerbliche Bauflächen und zur Festlegung von Flächenkontingenten für die Kommunen noch die GIFPRO-Methode ein. Die bislang verwendeten Parameter gehen – mit einigen Veränderungen – im Wesentlichen auf die Frühphase des Modells aus den achtziger Jahren zurück.

Grundlage der GIFPRO-Berechnungen sind die jeweils ermittelten verfügbaren gewerblichen Bauflächen nach den Flächennutzungsplänen. Dabei werden grundsätzlich die Bruttoflächen zugrunde gelegt. Diese Betrachtungsweise ist problematisch, weil

- die oben dargestellten Restriktionen der Flächenentwicklung nicht berücksichtigt werden,
- die betrachteten Flächen also nicht den tatsächlich verfügbaren Potenzialen entsprechen und
- damit bereits die flächenbezogenen Ausgangsdaten für die weiteren Berechnungen hinterfragt werden müssen.

Die Unzulänglichkeiten sind nicht durch pauschale Berücksichtigung einzelner restriktiver Faktoren – zum Beispiel im Bereich der Infrastruktur – auszugleichen.

Der Regionalplan darf nicht von Flächengrundlagen ausgehen, die den tatsächlichen Aufbereitungsbedarf weitgehend ignorieren, topografische Erschwernisse ausgrenzen und Betriebserweiterungsflächen als verfügbar betrachten.

Für die Ermittlung der Flächen im Rahmen der Erarbeitung des Regionalplans Ruhr sollte ein GIFPRO-ähnliches Modell entwickelt werden. Das ist allerdings nur sinnvoll, wenn alle vorhandenen oder derzeit zu erhebenden Datengrundlagen ebenso einfließen wie die tatsächliche Entwicklung des Wirtschaftsgeschehens in der Region Ruhr. Im Ergebnis sollte so ein differenziertes Bewertungsmodell entstehen, das alle faktisch vorhandenen Restriktionen aufnimmt, realitätsnahe Kennziffern, Zu- und Abschläge enthält und teilregionale Besonderheiten berücksichtigt.

#### Abb. 23: Chemiepark Marl

Quelle: chemsite.de



## • Flächenkennziffern

In den Berechnungsgrundlagen von GIFPRO ist die Festlegung der „Flächenkennziffer“ mit einer fiktiven Festlegung von Arbeitsplätzen pro Quadratmeter von besonderer Bedeutung. Tatsächlich hat sich aber das Wirtschaftsgeschehen von den Berechnungsmethoden der achtziger Jahre abgekoppelt. Neue Produktions-, Lagerungs- und Dienstleistungsformen mit weniger Arbeitsplätzen und höherer Produktivität führen zu einem höheren Flächenbedarf. Die bislang üblichen Koeffizienten für anteilige Dienstleistungsarbeitsplätze in Produktionsstrukturen entsprechen nicht mehr der Wirklichkeit von Wirtschaftszweigen und Unternehmen. Die Komplexität der tatsächlichen Wirtschaftsstrukturen lässt sich anhand des nachfolgenden, beispielhaft dargestellten Verhältnisses von Quadratmetern zu Arbeitsplätzen nachvollziehen:

Dienstleistungen und nicht störendes Gewerbe	
Essen, M1	89 m <sup>2</sup> pro Arbeitsplatz
Holzwickede, Ecoport	140 m <sup>2</sup> pro Arbeitsplatz

Gewerbe und Industrie	
Dorsten/Marl, Industriepark	650 m <sup>2</sup> pro Arbeitsplatz
Marl, Chemiepark	590 m <sup>2</sup> pro Arbeitsplatz
Marl, Frentrup	226 m <sup>2</sup> pro Arbeitsplatz
Mülheim an der Ruhr, Rhein-Ruhr-Hafen	305 m <sup>2</sup> pro Arbeitsplatz
Werne, Amazon	286 m <sup>2</sup> pro Arbeitsplatz

### Abb. 24: Flächeninanspruchnahme pro Arbeitsplatz

Quelle: Gewerbeflächenentwicklung und -bedarf, GseProjekte, 2012

Durch konkrete Ansiedlungen kann sich zudem das Verhältnis Fläche/Arbeitsplatz innerhalb von Jahresfrist deutlich verändern. So erhöhte sich im Gewerbegebiet „Am Mersch“ in Bönen diese Kennziffer von 217 m<sup>2</sup> pro Arbeitsplatz im Jahr 2009 auf 243 m<sup>2</sup> pro Arbeitsplatz im Jahr 2010.

## • Erschließungsbedarf

Im Rahmen der Untersuchung „Wirtschaftsflächen Ruhr“ wurde auf Basis der GIS-Daten ein durchschnittlicher Erschließungsanteil bei GE-/GI-Flächen von rund 14 % ermittelt. Die Erfassungsmethodik von RuhrFIS sieht einen Regelabschlag von 20 % für allgemeine Erschließungsmaßnahmen und Abstandsflächen vor. Diese Regelung ist im Grundsatz angemessen.

Allerdings hat sich bei den aktuellen Erhebungen im Rahmen des „Gewerblichen Flächenmanagements Ruhr“ gezeigt, dass bei neu entwickelten GE-/GI-Gebieten – im Regelfall auf Grund zusätzlicher städtebaulicher Maßnahmen – ein durchschnittlicher Erschließungsanteil von rund 24 % zu verzeichnen ist. Das hat eine Reduzierung der tatsächlich verfügbaren Nettoflächen zur Folge. Die Erfassungsmethodik von RuhrFIS sollte daher an die höheren Erschließungsanteile angepasst und diese erhöhten Erschließungsanteile bei der Berechnung von Wirtschaftsflächen berücksichtigt werden.

## • Weitere Faktoren

Darüber hinaus sind folgende Faktoren bei der Berechnung des Wirtschaftsflächenbedarfs zu beachten:

- Herausnahme von Betriebserweiterungsflächen aus den kommunalen Flächenbilanzen
- Berücksichtigung eingeschränkter Verfügbarkeit und Marktgängigkeit wegen Restriktionen bei Infrastruktur, Aufbereitungsbedarf, Topografie
- Berücksichtigung von Eigentumsrestriktionen bei Flächenpotenzialen mit besonderer Bedeutung für konkrete Gemeinden
- Berücksichtigung der jährlichen Vermarktungsquoten für die Bedarfsberechnung der Gesamtregion
- Berücksichtigung von Vermarktungsquoten bei der Bemessung von Flächenquoten für die Kommunen

Anders als andere Regionen, die zur Bedarfsermittlung weiterhin auf Schätzungen angewiesen sind, verfügt die Region Ruhr durch das langjährige und parzellenscharfe Monitoring im Rahmen von RuhrAGIS über umfassende



Informationen zum tatsächlichen Unternehmensbesatz und den jeweiligen Wirtschaftszweigen. Durch die gezielte Auswertung und Ergänzung der derzeit in Aktualisierung befindlichen Daten über das „Gewerbliche Flächenmanagement Ruhr“ entsteht ein genaues Kenntnis der jeweils vertretenen Wirtschaftsbranchen, der realen Flächenansprüche und des tatsächlichen Geschehens bei Verlagerungen und Neuansiedlungen. Aus diesen Informationen lassen sich lokale oder teilregionalisierte, dem tatsächlichen Wirtschaftsgeschehen entsprechende Daten für die Berechnung gewerblicher Flächenquoten ableiten. Diese Daten können mit den Informationen zu Restriktionen und Verwertung korreliert werden. Die so entstehenden Erkenntnisse reichen auf Grund ihrer Tiefenschärfe weit über die Qualität abstrakter Rechenmodelle hinaus. Auch die anderen Koeffizienten sollten überprüft werden.

Die systematische Einführung der Kriterien führt zu einer optimierten Flächenanalyse und schafft damit die Grundlagen für ein differenziertes Bewertungssystem. Der so ermittelte Bedarf ist dann in einer differenzierten Analyse bei den gewerblich-industriellen Flächenpotenzialen nach planerisch gesicherten und tatsächlich am Markt platzierbaren Arealen abzugleichen, getrennt nach kurz-, mittel- und langfristigen Potenzialen.

- **Gegenstromprinzip (Flächenmonitoring)**

Darüber hinaus muss in ein künftiges Berechnungsmodell das heute übliche Gegenstromprinzip (Gegenüberstellung von Angebot, Verwertung und Nachfrage) einbezogen werden. Die notwendigen Ausgangsdaten können über RuhrAGIS und das Gewerbliche Flächenmanagement Ruhr erhoben werden.

Auf diese Weise entsteht Klarheit darüber, welche Flächenangebote tatsächlich nachgefragt werden und auf welche Teilregionen oder Kommunen sich die Nachfragen beziehen.

Der Erhebung zukünftig notwendiger Flächenpotenziale muss neben quantitativen Aspekten auch ein qualitativer Ansatz zugrunde gelegt werden, bei dem der Aspekt der Marktfähigkeit der Flächen im Vordergrund steht.

Dies bedeutet auch, dass bei der Neuaufstellung des Regionalplans die Flächen, die bis jetzt von der Wirtschaft nicht nachgefragt wurden – also sogenannte „Planungsleichen“ – zurückgenommen und Flächen dort neu ausgewiesen werden, wo sie seitens der Wirtschaft nachgefragt werden. Zurückgenommene Flächen können beispielsweise dem Freiraum zugeschlagen werden.

Davon auszunehmen sind Erweiterungsflächen ortsansässiger Betriebe. Betriebe, die Flächen vorausschauend kaufen, um über ausreichende Entwicklungsflächen zu verfügen, handeln nicht nur ökonomisch, sondern auch ökologisch vernünftig. Betriebliche Konzentration vermeidet die Inanspruchnahme neuer Flächen und unnötige Verkehre zwischen den Standorten. Deshalb sind unternehmensbezogene Reserveflächen bei der Ermittlung des gesamtstädtischen Gewerbe- und Industrieflächenbedarfs als bereits genutzte Flächen zu werten und nicht als verfügbare Reserveflächen.

### 3.3.3 Brachflächen: Potenziale nutzen und Grenzen erkennen

Eine Wiederverwendung ehemaliger Industrie- und Gewerbestandorte ist nicht nur ökologisch vernünftig, sondern auch volkswirtschaftlich sinnvoll. Brachflächenrecycling trägt dazu bei, Freiraum zu schützen und die Inanspruchnahme der Ressource Boden zu verringern. Vorhandene öffentliche Infrastrukturen, wie Verkehrswege oder Ver- und Entsorgungseinrichtungen, können weiter genutzt werden.

Allerdings wird die gewerblich-industrielle Nutzbarkeit von Brachflächen in der Praxis häufig überschätzt. Bei innerstädtischen Brachflächen ist eine weitere gewerblich-industrielle Nutzung aufgrund einer zwischenzeitlich herangerückten Wohnbebauung und damit eingetretener Nutzungskonflikte vielfach nicht mehr möglich. Auch eine modernen Ansprüchen nicht mehr genügende Verkehrserschließung kann die Nutzungsmöglichkeiten der Brachflächen stark einschränken oder ganz verhindern.

In der Region Ruhr handelt es sich bei den Brachflächen nicht nur um die großen prominenten Flächen ehemaliger



Stahl- oder Kohlestandorte. Vielfach sind es auch kleinere Brachen, die aufgrund ihrer Grundstücksgröße und -beschaffenheit nur noch schwer gewerblich-industriell nutzbar sind. In der Regel wurden sie nach den spezifischen Bedarfen schrittweise mit Gebäuden bebaut, die die heutigen Anforderungen an einen neuen Standort für ein Produktionsunternehmen nicht mehr erfüllen. Für eine Wiedernutzung ist eine vorherige Entsorgung der vorhandenen Bausubstanz erforderlich. Die hohen Abbruchkosten – unabhängig von der Altlastenproblematik – lassen eine erneute rein gewerbliche Nutzung kaum zu. Auf Grund der kleinteiligen Parzellierung sind die Standorte in der Regel auch für viele produzierende Betriebe nicht ausreichend dimensioniert. Kleinere Flächen eignen sich jedoch für Handwerksbetriebe oder Dienstleistungsunternehmen.

Selbst bei ausreichend dimensionierten Brachflächen verhindern die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen häufig eine gewerbliche Folgenutzung. Nicht nur der Verursacher von Altlasten, sondern auch der Erwerber derartiger beeinträchtigter Flächen kann nach Bodenschutzrecht haftbar gemacht werden. Ein 100%iger Ausschluss von Altlasten auf gewerblich und industriell genutzten Flächen ist zudem kaum möglich, sodass Gewerbetreibenden ein entsprechender Erwerb solcher Flächen nicht angeraten werden kann.

Hinzu kommt, dass Banken häufig Flächen, die mit einem Altlastenverdacht behaftet sind, nicht oder nur sehr gering besichern. Dadurch besteht auch hier eine hohe Hürde für eine Wiederverwertung zur gewerblichen Nutzung. Hierbei muss berücksichtigt werden, dass ein Altlastenverdacht schon auf Grund der Betrachtung der früheren Produktion auf diesem Standort entsteht, ohne dass zuvor Untersuchungen durchgeführt werden. Um solche Flächen wieder vermarkten zu können, bedarf es einer Überarbeitung der entsprechenden Gesetzgebung.

Gewerbe- und Industriebrachen sind daher nur beschränkt für gewerbliche Nutzungen wieder verwertbar. Um sie planerisch dem Gewerbeflächenpotenzial zuzurechnen, ist ihre Vermarktungsfähigkeit als Gewerbe- und Industrieort jeweils zu überprüfen.

Ist eine gewerbliche Nutzung nicht mehr realisierbar, sollte eine Verwendung als Wohnbau-, Sport-, Freizeit-, Erholungs- oder sonstige Grünfläche erwogen werden, sofern bestehende Betriebe in ihrer Entwicklung nicht tangiert werden. Außerhalb zentraler Versorgungsbereiche sind zudem die „typischen“ Folgenutzungen mit großflächigem zentrenrelevantem Einzelhandel planerisch zu verhindern.

Dort, wo es für ehemalige Industriestandorte keine wirtschaftlich sinnvolle und planerisch gewünschte Folgenutzungen mehr gibt, sollte man diese Flächen der Natur zurückgeben bzw. planerisch gegen Flächen an wirtschaftlich und ökologisch vertretbaren Standorten, z. B. in Autobahnnähe, tauschen.

#### 3.3.4 Differenziert neue Wirtschaftsflächen ausweisen, regionales Gewerbeflächenkonzept erarbeiten

In der allgemeinen Diskussion um Neuausweisungen von Gewerbeflächen tritt die Frage nach Standortqualitäten meist gegenüber Mengen- und Flächenberechnungen zurück. Ein sofort nutzbares Angebot in verschiedenen Gewerbeflächenkategorien ist notwendig, um den unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht zu werden, Fehlnutzungen zu vermeiden und zueinander passende Betriebsnachbarschaften zu gewährleisten. Eine klar strukturierte Angebotspalette ist notwendig, um den Standort weiter zu entwickeln.

#### Grundsätzliche Gewerbeflächenkategorien (Flächentrias)

Auf Ebene der Landes- und Regionalplanung sollten die Gewerbeflächenbedürfnisse der gewerblich-technisch geprägten Wirtschaft folgendermaßen gegliedert werden:

- **Gewerbeflächen von kommunaler Bedeutung**

Aufgrund der auch mittelständisch geprägten Wirtschaftsstruktur des Planungsgebietes ist die Bereitstellung von Gewerbeflächen auf kommunaler Ebene von großer

Bedeutung. Die Region Ruhr benötigt hier zur weiteren wirtschaftlichen Entwicklung ein breites Gewerbeflächenangebot. Gesamtstädtische und gemeindlich-lokal orientierte Gewerbegebiete sind bereits in Grund- und Mittelzentren zu entwickeln. Sie sollen mit besonderer Aufmerksamkeit planerisch gesichert und die Möglichkeit zur Weiterentwicklung haben, sodass Betriebe auch im Falle der Expansion Perspektiven am Standort auch über den Planungszeitraum des Regionalplans hinaus haben.

In Ortsteilen sollten insbesondere für expandierende, kleine und mittlere Unternehmen, unter anderem des Handwerks, Angebote gemacht werden. Die Verankerung in einem Ortsteil ist auch wichtiger Bestandteil der Unternehmensidentität und ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Teilweise gibt es intensive Kooperationen zwischen den ortsansässigen Betrieben und Dienstleistern. Zum Teil sind auch die Arbeitskräfte hier zu Hause. Auch der ortsteilbezogene Markt wird so direkt bedient (kurze Wege).

Diese Funktionen können teilweise im Rahmen einer städtebaulichen Nutzungsmischung erfolgen, sollten jedoch auf jeden Fall auch in eigenen ausgewiesenen Gewerbegebieten ermöglicht werden. Überörtlich agierende Betriebe müssen an das großräumige Verkehrsnetz über ortsdurchfahrtsfreie Schnellstraßen angeschlossen

werden. Auch die Gewerbeflächen von kommunaler Bedeutung sind vor heranrückender sensibler Nutzung (z. B. Wohnbebauung) zu schützen.

- **Gewerbeflächen von regionaler Bedeutung**

Regional bedeutsame Gewerbeflächen sind aus Sicht der Wirtschaft große und qualitativ hochwertige Standorte. Besondere Standortqualitäten werden hier durch Größe und Lage der Fläche, hohe Verkehrsgunst und regionalwirtschaftliche Bedeutung erzielt. Die Standort- und die Lagegünstigkeit kann räumlich und funktional begründet sein. Als Anreiz für neue interkommunale Modelle kann das Standortkriterium Verkehrsgünstigkeit, die unmittelbare Standortnähe zu Verkehrsachsen oder Anlagen des kombinierten Güterverkehrs dienen. Die Einigung für eine interkommunale Planung darf aber nicht zwingend Voraussetzung für die Darstellung als regional bedeutsame Gewerbefläche sein. Die Ausweisung von regional bedeutsamen Standorten muss unabhängig von eventuell berechneten kommunalen GIB-Bedarfen möglich sein. Gewerbegebiete für flächenintensive Großbetriebe sollten ferner gekennzeichnet sein durch eine großzügige Gliederung des Gebietes unter emissionschutzrechtlichen Aspekten, sie sollten keine störungsempfindlichen

**Abb. 25: newPark in Datteln/Waltrop**

Quelle: [www.newpark.de](http://www.newpark.de)





**Abb. 26: Duisburger Hafen**

Foto: Niederrheinische IHK

Umgebungsnutzungen aufweisen und offene angebotsorientierte Festsetzungen zur Art und Maß der baulichen Nutzung ermöglichen. Darüber hinaus sollten diese Flächenentwicklungspotenziale vorsehen.

- **Gewerbeflächen von landesweiter Bedeutung**

Als landesbedeutsam müssen Standorte für flächenintensive Großvorhaben (ehemalige LEP VI-Flächen) und auch weitere Standorte wie landesbedeutsame Häfen oder Flughäfen mit den dazugehörigen Gewerbeflächen gelten. Zu den landesbedeutsamen Gewerbeflächen gehören auch größere Flächen zur Energiegewinnung und einzelne GIB-Großvorhaben. Somit sollten verkehrsinfrastrukturelle und für die Energieversorgung wichtige Standorte, die sich auch unter anderem an der bestehenden Flughafen- und Hafenkonzipation auf Bundes- und Landesebene orientieren, diese Gewerbeflächenkategorie bilden.

In der Planungsregion des Regionalplans Ruhr befinden sich folgende landesbedeutsame Flächen:

Der **newPark in Datteln/Waltrop** wird eine von wenigen Möglichkeiten sein, zukünftig Flächen für großflächige industrielle Investitionsvorhaben in der Region Ruhr bereitzustellen. Ab 2013 können sich auf ca. 140 ha Fläche in Datteln Industrieunternehmen ansiedeln. Nach einer Untersuchung des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung Essen könnten durch die Realisierung der gesamten newPark-Fläche in Datteln und Waltrop voraussichtlich bis zu 13.000 Menschen einen Arbeitsplatz finden<sup>14</sup>.

Die **Häfen** in der Region Ruhr haben als multimodale Schnittstellen eine überregionale Versorgungsfunktion. Alleine vom Duisburger Hafen sind rund 40.000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt abhängig. Mit rund 80 Mio. Tonnen Umschlag pro Jahr und als größter Binnenhafen

<sup>14</sup> Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung Essen (RWI), Untersuchung der voraussichtlichen direkten und indirekten Wirkungen des Industrieparks auf die Wertschöpfung und die Beschäftigung, 2005.



Europas hat der Hafen eine landes- und bundesweite Bedeutung. Überregionale Bedeutung kommt auch Standorten wie Dortmund und dem Lippemündungsraum im Kreis Wesel zu. Das Wasserstraßen- und Hafenkonzzept des Landes NRW weist bis 2025 einen Bedarf von 325 ha an hafenauffinen Flächen aus, die regionalplanerisch gesichert werden müssen.

Die dargestellten Gewerbeflächenkategorien müssen branchenunabhängig ausgestaltet werden. Die gegliederte Flächentrias darf nicht zur Ansiedlungsvermeidung führen beziehungsweise zur Irritation bei den Unternehmen. Auch darf die Flächentrias insgesamt nicht dazu führen, dass sich nur bestimmte Wirtschaftskluster ansiedeln dürfen. Ergänzt werden sollte dieses System durch neuere Formen „spezialisierter“ Gewerbeflächenangebote, die auch in vorgenannte Gebiete integriert werden können und Gewerbeflächen für standortgebundene Unternehmen.

Weitere gewerbliche Standorte – wie Bürostandorte und Sonderflächen für Einzelhandel, Veranstaltungen, Freizeit, Kultur und besondere Zweckbestimmungen – müssen innerhalb der dargestellten Gewerbeflächenstruktur ausgeschlossen werden.

## Weitere Gewerbestandorte

- **Gewerbeschwerpunkte an radialen Verkehrsachsen**

Größere zusammenhängende Gewerbeflächenpotenziale mit regionaler Bedeutung sind im Ballungskern der Region Ruhr kaum noch verfügbar. Restriktionen behindern vielfach die Wiedernutzung von Brachen und die Ausweisung von Gewerbeflächen. Neue Schwerpunkte der Gewerbeflächenentwicklung sind auch jetzt schon primär am Ballungsrand an den auf das Ruhrgebiet zulauenden Verkehrsachsen vorhanden. Daraus sollte sich ein raumordnerisches Modell für neue regional bedeutende Gewerbeflächen entwickeln, das an den radialen Verkehrsachsen des Ballungsrandes Gewerbeflächen-schwerpunkte vorsieht.

Hier sollten Flächen nicht nur für Logistik und Distribution, sondern vor allem auch für Produktion und Veredelung entstehen, die durch Autobahn und Schiene (sowohl für den Güterverkehr als auch für die Beschäftigten) gut erschlossen sind und die nötigen Abstandsflächen zu immissionsempfindlichen Nutzungen aufweisen.

- **Gemischte Bau- und Wohnbauflächen**

Nicht alle Gewerbebetriebe haben ihren Standort in GE-, GI- oder SO-Gebieten. Ein Großteil von Gewerbebetrieben ist in Mischgebieten ansässig.

Für das typische Nebeneinander von Wohnen und nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben – häufig Klein- und Mittelbetriebe oder Unternehmen aus dem tertiären Bereich – müssen bauleitplanerisch günstige Bedingungen zur Standortsicherung und Neuansiedlung geschaffen werden. Dementsprechend ist es notwendig, dass mit dem Regionalplan Ruhr die planerischen Festsetzungen und Vorgaben entwickelt werden, die dazu beitragen, die in der Region in diesen Gebieten ansässigen oder ansiedlungswilligen Unternehmen durch ausreichende Ausweisung von ASB zu unterstützen.

Auch Wohnbauflächen sind geeignet, Gewerbebetriebe aufzunehmen. Insbesondere kleine und mittlere Betriebe des Handwerks und nicht störende Gewerbebetriebe aus dem tertiären Bereich haben bzw. können in solchen Gebieten einen geeigneten Standort finden. Wohnbauflächen können demnach nicht nur als Wohnstandorte dienen, sondern sind auch prädestiniert „nicht störende Gewerbebetriebe“ aufzunehmen.

### 3.3.5 GIB zukunftsfähig entwickeln

- **GIB auch an Hauptverkehrsachsen zulassen**

Bei der Prüfung möglicher GIB-Standorte sind auch solche Flächen zu berücksichtigen, die an (überregionalen) Hauptverkehrsachsen liegen. Sie sind bei Eignung als GIB festzusetzen. So entstehen attraktive und marktfähige



Flächenangebote alleine deshalb, weil in ihrem Umfeld in aller Regel keine konkurrierenden Nutzungen wie Wohnbebauung zu finden sind. Außerdem schützen sie Innenstädte, innenstadtnahe Wohnstandorte und Freiraum vor Gewerbeimmissionen und Verkehr. Schließlich sichern sie aufgrund der hervorragenden Erreichbarkeit die Wettbewerbsfähigkeit der dort siedelnden Unternehmen. Auch aus Umweltsichtpunkten handelt es sich hierbei um vorbelastete Bereiche wie es zum Beispiel im neuen Windenergieerlass ausdrücklich erwähnt wird.

- **GIB-Vorsorgebereiche vorsehen**

Zusätzlich sind GIB-Vorsorgebereiche als Vorranggebiete mit Ausschlusswirkung zu definieren. Sie sind auf Ebene des Regionalplans von regionalplanerischen Zielen (beispielsweise Freiraum- und Naturschutzziele) freizuhalten, damit sie bei Bedarf kurzfristig in verbindliche GIB umgewandelt werden können.

- **GIB mit Umgebungsschutz versehen**

Bestehende und neu auszuweisende GIB müssen grundsätzlich vor heranrückender Wohnbebauung oder anderen sensiblen Nutzungen geschützt werden. Deshalb ist ein vorbeugender Immissionsschutz, der sich durch den Erhalt ausreichender Abstände zu immissionsempfindlichen Nutzungen auszeichnet, unerlässlich. Im Regionalplan sind daher deutliche Aussagen zur Einhaltung des Trennungsgrundsatzes nach § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz zu treffen. Auch muss auf eine konsequente Anwendung der Abstandsliste bei der kommunalen Bauleitplanung abgestellt werden.

Denn anders als der Einzelhandelserlass wird der Abstandserlass NRW bei der kommunalen Bauleitplanung von den Kommunen nicht immer konsequent genug angewandt. Er findet in der kommunalen Planungspraxis häufig nur dann Berücksichtigung, wenn es um die Gliederung von Gewerbe- und Industriegebieten geht. Im Falle des Heranrückens von Wohnbebauung werden die Abstände nach dem Abstandserlass zu wenig beachtet. Zudem gehen Kommunen immer häufiger dazu über, in den sensiblen Übergangsbereichen zwischen emittierenden

Betrieben und zukünftigen Wohngebieten zulasten der Wohnqualität Mischgebiete auszuweisen, ohne das Mischungsverhältnis Wohnen zu Gewerbe entsprechend zu steuern. So entstehen in der Praxis Wohngebiete, die für die Unternehmen zusätzlich einschränkend wirken.

Ist die Anwendung der Abstandsliste beispielsweise aus topografischen Gründen nicht möglich oder nicht sinnvoll, muss per Ausnahmeregelung der Weg für Einzelgutachten geöffnet werden. Dabei ist es im Hinblick auf Entwicklungsoptionen von Unternehmen wichtig, nicht nur den Status quo der Emissionen zu ermitteln, sondern die maximal zulässigen Emissionen zu berücksichtigen.

Grundsätzlich sollten Kommunen bereits auf Ebene des Flächennutzungsplanes bei der Neuplanung einer Wohnbaufläche in direkter Nachbarschaft zu einem bestehenden Gewerbe-/Industriegebiet eine ausreichend große Abstandsfläche im Bereich der Wohnbaufläche ausweisen. Nur so ist ein ausreichender Umgebungsschutz von Gewerbe- und Industriegebieten gewährleistet. Das bedeutet, dass bereits auf Ebene des Regionalplanes festgelegt werden muss, dass zukünftig die erforderlichen Abstandsregeln innerhalb von ASB einzuhalten sind.

- **GIB vorrangig emittierenden Betrieben vorbehalten**

GIB sollten auch zukünftig emittierenden Betrieben vorbehalten bleiben. Deshalb sollen Ansiedlungen von Einzelhandelsbetrieben nach § 11 Abs. 3 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) weiterhin bauleitplanerisch ausgeschlossen werden. Erweiterungen von Bestandsbetrieben im Sinne einer Bestandssicherung sind aber zuzulassen.

- **Hafenvorranggebiete als neues Flächeninstrument**

Die Funktion, der dringend notwendige Ausbau und damit die Entwicklungsperspektiven landesbedeutsamer Binnenhäfen und Logistikstandorte sollen über das neue Flächeninstrument „Hafenvorranggebiet“ gesichert werden. Hafenauffine Nutzungen sind damit vor gewerbe-fremden Entwicklungen zu schützen.

### 3.3.6 Neue Wege der Flächenentwicklung notwendig – Umsetzung des Regionalplans verbessern

Neben den Festsetzungen im Regionalplan und den Regelungen der kommunalen Bauleitplanung sollte in der Region Ruhr flankierend auch über neue Wege und Modelle der Flächenentwicklung diskutiert werden, um die Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Nutzung zu verbessern und gleichzeitig auch in weiteren Bereichen positive Effekte zu erzielen. Eine Win-Win-Situation für alle Beteiligten kann beispielsweise durch interkommunale Modelle oder eine Flexibilisierung der Flächenausweisungen entstehen.

- **Interkommunale Flächenstrategie**

Bei interkommunalen Gewerbeflächen sollten verschiedene Modelle und Kooperationsformen entwickelt und umgesetzt werden. Schon längst entstehen interkommunale Gewerbegebiete nicht mehr nur im Grenzraum von Kommunen. Vielmehr gibt es eine Reihe von Beispielen, bei denen sich ein interkommunales Gebiet innerhalb der Grenzen nur einer Kommune befindet. Der vorhandene Gestaltungsspielraum sowohl bei der Ausweisung der Flächen, als auch bei der kommunal- und gesellschaftsrechtlichen Ausgestaltung der Kooperationen sollte in vollem Umfang ausgeschöpft werden, um ein nachfragegerechtes Gewerbeflächenangebot zu schaffen. Beispielhaft ist in diesem Zusammenhang das Last-Mile-Logistik-Netzwerk zu nennen, das im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit zwischen den Städten Gelsenkirchen, Herne und Herten beachtliche Erfolge in der Flächenentwicklung und -vermarktung aufzuweisen hat.

Zunächst muss in jeder Kommune ein Gewerbeflächenangebot mit den dargestellten qualitativen Anforderungen bereitgestellt werden. Darüber hinaus müssen großbetriebliche Gewerbeflächen vorgehalten werden. Sofern hierfür keine Flächen in einzelnen Kommunen zur Verfügung stehen, sind interkommunale Gewerbeflächen hierfür notwendig. Diese sind vor allem an geeigneten verkehrsgünstig gelegenen Standorten zu schaffen. Sie bedürfen als interkommunale Fläche lediglich der

Abstimmung zwischen einer überschaubaren Anzahl von Kommunen. Mittlerweile ist die Vielzahl der damit verbundenen offenen Fragen einer befriedigenden Lösung zugeführt worden und eine Reihe von interkommunalen Gewerbegebieten ist entstanden bzw. befindet sich in der Entwicklung.

Die Anreize für regionale Kooperationen sollten jedoch weiter erhöht werden, da vorhandene Ressourcen so gebündelt und effizienter eingesetzt werden können. Die öffentlichen Haushalte werden entlastet, und die Wirtschaft profitiert von den kumulativen Stärken der einzelnen Partner. Dabei zeichnen sich interkommunale Gewerbeflächenprojekte zumeist durch ein klares Profil und professionelles Management aus.

Der Grafschafter Gewerbepark Genend ist ein Gemeinschaftsprojekt der niederrheinischen Städte Kamp-Lintfort, Moers, Neukirchen-Vluyn und Rheinberg. Er bietet ca. 50 ha Baufläche und liegt unmittelbar an der Bundesautobahn A 57 Köln-Nimwegen. Der Gewerbepark liegt grenzüberschreitend auf dem Gebiet der Städte Moers und Neukirchen-Vluyn<sup>15</sup>.



**Abb. 27: Interkommunales Gewerbegebiet im Kreis Wesel**

Quelle: [www.genend.de](http://www.genend.de)



Einen weiteren vielversprechenden Weg für eine interkommunale Strategie beschreitet der RVR aktuell mit dem Ennepe-Ruhr-Kreis und seinen neun kreisangehörigen Kommunen. In einem umfangreichen gemeinsamen Suchprozess wurden Potenzialflächen ermittelt, die sich zur Entwicklung von neuen Gewerbe- und Industrieflächen im Rahmen interkommunaler Zusammenarbeit eignen. Diese Zusammenarbeit eröffnet neue Gestaltungsmöglichkeiten – ist aber zugleich auch die einzige Chance, weitere Flächenpotenziale zu ermitteln und planerisch auszuweisen.

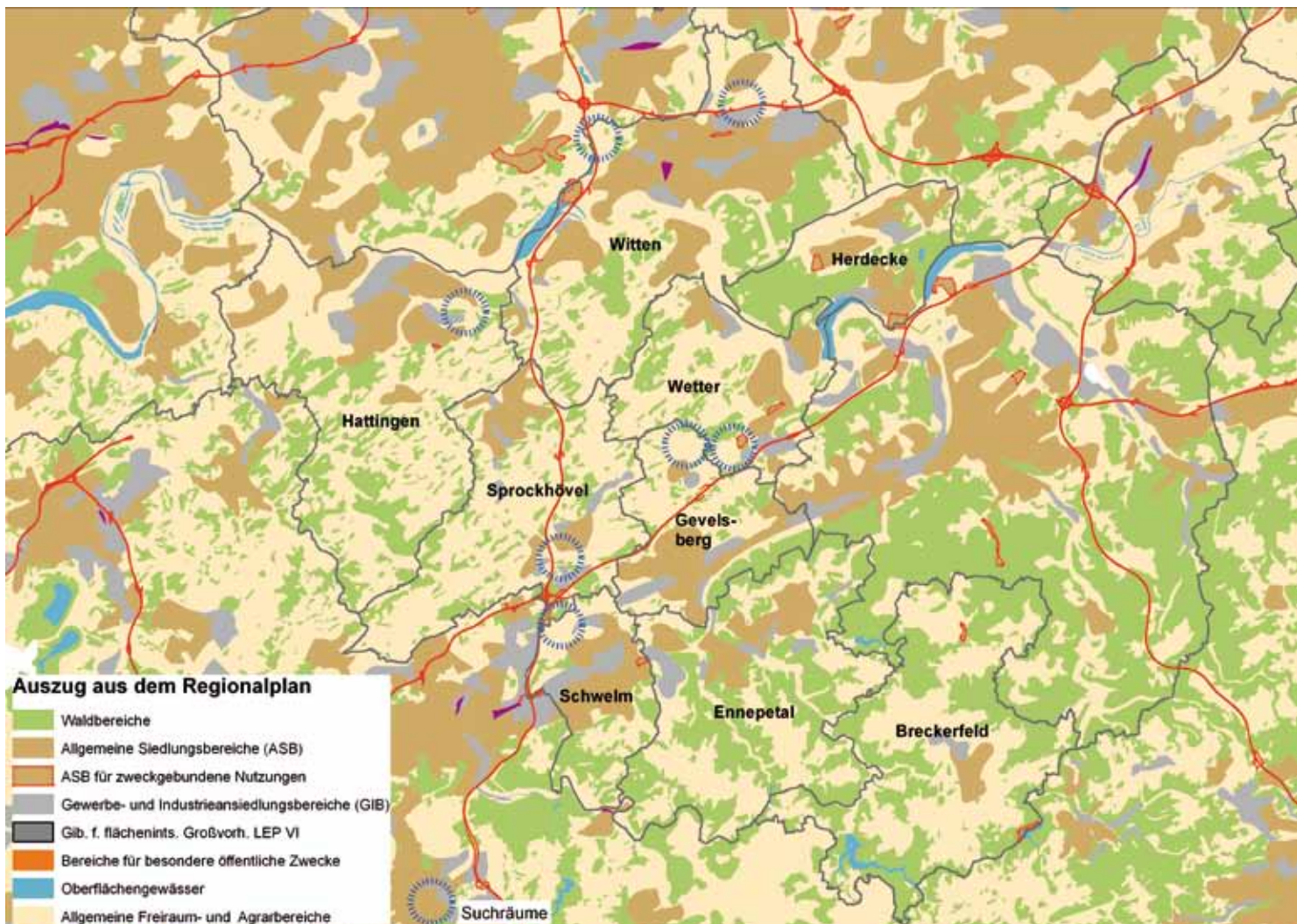


Abb. 28: Suchräume für potenzielle Gewerbe- und Industrieflächen im Ennepe-Ruhr-Kreis

Quelle: Regionalverband Ruhr, Bereich Masterplanung, 2012

- **Flexibilisierung der Flächenausweisung**

Alle vorliegenden Daten zeigen, dass die Region Ruhr auf Grund der Vielzahl und Bedeutung von Restriktionen in den nächsten 15 Jahren die notwendigen gewerblichen Bauflächen nur dann mobilisieren kann, wenn weitere Flächen in die Betrachtung als Potenzialflächen einbezogen werden. Dies gilt insbesondere für diejenigen Teilregionen, in denen sich Restriktionen bei Aufbereitungsbedarf, Infrastruktur und Topografie „überlappen“.

- **Flächentausch**

Die Vorbereitung des Regionalplans bietet eine gute Gelegenheit, vor diesem Hintergrund auch Modelle des Flächentauschs – also die Ausweisung neuer GE/GI-Flächen bei gleichzeitiger Rücknahme der entsprechenden Ausweisung für nachweislich dauerhaft nicht realisierbare Flächen – zu diskutieren. Dabei sollten auch bereits vorgenommene Flächenreduzierungen im Rahmen von FNP-Neuaufstellungen in den letzten Jahren Berücksichtigung finden. Diese Vorgehensweise bietet auch für die Region Ruhr die Chance, flexibel auf Anforderungen des Marktes oder neue Erkenntnisse zur Nicht-Realisierbarkeit von Flächenpotenzialen im Rahmen eines vorgegebenen Kontingentes zu reagieren.

Eine teilregionale Kontingentierung von Flächenpotenzialen ist wegen der größeren Flexibilität und der damit verbundenen Handlungsmöglichkeiten auch gegenüber dem „klassischen“ Modul der Flächenkennziffern für jede Kommune vorzuziehen. Hier besteht die Chance, im Rahmen der eigenständigen Regionalplanung eine erhebliche Innovationsleistung für die Entwicklung gewerblicher Bauflächen auf den Weg zu bringen.

- **Suchräume**

Um die Umsetzung der ermittelten Gewerbeflächenbedarfe sicherzustellen, könnten in jeder Kommune auch im Rahmen der Regionalplanung größere Flächen als Suchraum zeichnerisch dargestellt werden. Damit könnte die kommunale Planungshoheit gesichert und flexibel über den langen Planungszeitraum gehandelt

werden. Bei den Kommunen ist ein hohes Maß an Verantwortungsbewusstsein zur notwendigen Ausweisung von Gewerbeflächen unter Berücksichtigung des Freiraumschutzes vorhanden. Gerade die liegenschaftliche Situation sowie die dargestellten Restriktionen machen Handlungsspielräume notwendig. Auch die akuten beziehungsweise sich klar abzeichnenden Flächenengpässe verdeutlichen die Notwendigkeit eines über den ermittelten Bedarf hinausgehenden Suchraumes.

- **Flächenrecycling unterstützen**

Wie bereits skizziert, sind der Reaktivierung von Gewerbe- und Industriebrachen enge Grenzen gesetzt. Insbesondere die Finanzierung der Flächenreaktivierung stellt Unternehmen und Kommunen vor große Probleme. Um die Mobilisierung brach gefallener Industrie- und Gewerbeflächen zu unterstützen, sind nicht nur Fragen der Haftung für Altlasten rechtlich neu zu bestimmen, sondern insbesondere auch die erforderlichen Rahmenbedingungen zur finanziellen Unterstützung eines Flächenrecyclings zu sichern.

Interessante Perspektiven eröffnet dabei das Projekt Flächenpool NRW. Dieses Landesprojekt hat sich zum Ziel gesetzt, zwischen Stadtentwicklungsinteressen von Kommunen auf der einen Seite und Eigentümern von ungenutzten, brachliegenden Flächen auf der anderen Seite zu vermitteln. Speziell für aktuell nicht mehr genutzte Industrie- oder Gewerbeflächen sollen dabei gemeinsam Ideen und Lösungen entwickelt werden. Die Pilotphase zum Flächenpool NRW ist eine Maßnahme der Landesregierung Nordrhein-Westfalens, getragen von der NRW.URBAN Service GmbH, unterstützt durch die BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW mbH.

Häufig ist es das erste Ziel, Stadtverwaltungen und Eigentümer an einen Tisch zu bringen und einen Konsens zu finden, der sowohl den meist finanziellen Interessen der Eigentümer als auch den stadtplanerischen Möglichkeiten und Ideen entspricht. Zu Beginn wird immer eine Kooperationsvereinbarung geschlossen, die unter anderem die Rechte und Pflichten des Eigentümers sowie die Leistungen des Flächenpools und die Refinanzierung regelt.



Im Mittelpunkt steht dabei nicht die Finanzierung einer konkreten Wiederaufbereitung einer Fläche, sondern vielmehr die Vermittlung und Moderation im Interessenkonflikt zwischen Standortkommune und Eigentümer zu den Nutzungszielen. Dabei ist es in zehn Pilotkommunen gelungen, Flächen zu mobilisieren, indem planerisch und wirtschaftlich realistische Ziele definiert wurden.

Nach Abschluss der Pilotphase des Projekts sollte die Landesregierung nun Mittel für einen Regelbetrieb bereitstellen und darauf einwirken, dass dieses Instrument stärker als bisher Flächen für eine erneute gewerblich-industrielle Nutzung entwickelt und bereitstellt.

Doch neben diesem dialog- und konsensorientierten Projektansatz wird es auch in Zukunft notwendig bleiben, öffentliche Mittel für die Sanierung von Industrie- und Gewerbebrachen aufzuwenden. Altlastensanierung sollte daher als Förderzweck in möglichst vielen flächenbezogenen Förderprogrammen verankert werden. Dazu zählen die regionale Wirtschaftsförderung, die Städtebauförderung und die EU-Strukturprogramme. Sofern diese Mittel nicht ausreichen, um die im Regionalplan ausgewiesenen Flächen für das produzierende Gewerbe zu reaktivieren, müssen zusätzliche Förderprogramme eingerichtet werden.

Angedacht werden sollten auch neue Systeme, die die vorhandenen Erfahrungen aus der Stadtsanierung auf die Thematik der Brachflächenentwicklung innerhalb einer Stadt oder eines Stadtteiles übertragen. Hier könnte durch eine Zusammenfassung der vorhandenen Brachflächen als ein Stadtsanierungsgebiet „Brachflächen“ ein Ausgleich der Kosten und Erlöse und damit die Bereitschaft der unterschiedlichen Eigentümer an einer Beteiligung erzielt werden.



**Abb. 29: Gewerbe- und Landschaftspark Henrichshütte, Hattingen**

Quelle: Luftbild Henrichshütte, © 2009 Hans Blossey

---

## 4. Infrastruktur

---



### 4.1 Logistikstandort Ruhr: Dem Anspruch Rechnung tragen

Verkehr und Logistik sind neben Industrie, Handwerk, Handel und Dienstleistungen heute bedeutende wirtschaftliche Kraftfelder in der Planungsregion Ruhr. Mit dem EffizienzCluster LogistikRuhr wird die vorhandene Forschungslandschaft weiterentwickelt, die auf internationaler Ebene ihresgleichen sucht. Für die in Theorie und Praxis entwickelten hochwertigen und effizienten Logistikdienstleistungen sind die Sicherung der Funktionsfähigkeit und die Optimierung der infrastrukturellen Netze essenziell. Nur wenn diese Voraussetzungen erfüllt werden, kann der Logistikstandort Ruhr seine Spitzenposition im nationalen und internationalen Standortwettbewerb dauerhaft sichern.

- **Umschlagzentren sichern**

Neben der eigentlichen Verkehrsinfrastruktur (Straße, Schiene, Wasser, Luft) benötigen Logistikunternehmen auch intermodale Umschlagzentren. Dazu zählen Bahnterminals, Flughäfen und Binnenhäfen. Hier werden Waren für den weiteren Transport gebündelt oder für verschiedene Endabnehmer auf unterschiedliche Verkehrsträger verteilt. Die Bedeutung dieser Zentren wird vor dem Hintergrund weiter wachsender Transportmengen in Zukunft für die Logistikbranche eher zunehmen. Sie sind deshalb nicht nur in ihrem Bestand zu sichern. Ihnen sind auch Entwicklungsperspektiven einzuräumen. Zusätzlich müssen sich hier neben dem reinen Umschlag weitere wertschöpfende wirtschaftliche Aktivitäten etablieren lassen. Dies können weitergehende logistische Funktionen (Value-Added-Logistics, City- und Verteillogistik) oder auch weiterverarbeitende beziehungsweise

#### Abb. 30: Umschlagzentrum

Quelle: Niederrheinische IHK



industrielle Aktivitäten sein (Kontraktlogistik). Für derartige Entwicklungen sind an den Umschlagstellen entsprechende Potenzialflächen für Ansiedlungen in der notwendigen Qualität (GIB) bereitzustellen. Ein Beispiel dafür, wo derartige Entwicklungen in der Region Ruhr bereits verwirklicht wurden, ist der Duisburger Hafen. In der Praxis stehen die Betreiber solcher Zentren aber in zunehmendem Maße vor der Herausforderung, dass sensible Nutzungen, vor allem Wohnbebauung und Freizeitnutzungen, in immer geringerer Entfernung von den Kommunen zugelassen werden. In einigen Fällen wird dem Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG, den Vorgaben des Störfallrechts (Seveso II-Richtlinie) und den Regelungen der Hafensicherheitsrichtlinie nicht die Aufmerksamkeit geschenkt, die den genannten Vorschriften eigentlich zukommt. Im Ergebnis werden die wirtschaftlichen Entfaltungsmöglichkeiten der in den Zentren tätigen Unternehmen dadurch eingeschränkt. Im Rahmen der Erarbeitung des neuen Regionalplans ist zu prüfen, ob dort Regelungen verankert werden können, mit denen die Funktions- und Leistungsfähigkeit von Umschlagzentren und deren Entwicklungsperspektiven gesichert werden können.

## 4.2 Qualität der Verkehrsinfrastruktur verbessern

Die Region Ruhr verfügt über ein sehr dichtes und weit verzweigtes Verkehrsnetz.

Über zahlreiche Bundesautobahnen ist der Ballungsraum Ruhr auf der Straße gut erreichbar. Allerdings kommt es in diesem Autobahnnetz regelmäßig zu Staus durch fehlende Lückenschlüsse, nur 4-streifigen Ausbau und noch nicht beseitigte Engpässe. Ausweichverkehre führen dann zu temporären Überlastungen auch im nachgeordneten Straßennetz.

Die grundsätzlich gute Erreichbarkeit der Region Ruhr im Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr leidet ebenfalls unter Engpässen und Qualitätsmängeln in der vorhandenen Eisenbahninfrastruktur. Eine aktuelle Studie des Verkehrsverbandes Westfalen e. V. belegt, dass

auf zahlreichen Streckenabschnitten und Eisenbahnknoten im Ruhrgebiet die Grenze der Leistungsfähigkeit bereits 2011 erreicht oder überschritten wurde.

Als bedeutender Logistik- und Hafenstandort profitiert die Region Ruhr von der guten Anbindung an das Rheinstromgebiet und an das westdeutsche Kanalnetz. Allerdings wird diese Anbindung der Region an das europäische Wasserstraßennetz durch Mängel in der Binnenschifffahrts-Supra- und Infrastruktur (u. a. Kanalbreite, Schleusenlängen, Brückenhöhen) relativiert. Der umweltfreundliche Verkehrsträger Binnenschifffahrt ist deshalb in vielen Relationen nicht konkurrenzfähig.

Die Flughäfen Dortmund, Düsseldorf und Münster/Osnabrück sichern den Anschluss der Planungsregion Ruhr an das nationale und internationale Luftverkehrsnetz. Es ist angesichts der fortschreitenden internationalen Arbeitsteilung und Wirtschaftsverflechtungen von großer Bedeutung, dass den Flughäfen die Möglichkeit gegeben wird, die Nachfrage nach weltweiten Luftverkehrsverbindungen für die gesamte Region decken zu können.

### 4.2.1 Prognosen: Starke Zunahme des Verkehrs

Alle vorliegenden Verkehrsprognosen gehen davon aus, dass auch in der Planungsregion Ruhr mit ihrer zentralen Lage im Schnittpunkt bedeutender europäischer Verkehrsachsen in den nächsten 20 Jahren insbesondere der Güterverkehr – unabhängig von der prognostizierten rückläufigen Bevölkerungsentwicklung – stark wachsen wird (50–70 %). Eine Ursache hierfür sind die Hinterlandverkehre insbesondere von/zu den ZARA-Häfen Zeebrügge, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen sowie die wachsenden Verkehrsströme auf den europäischen Verkehrsmagistralen, die zum Teil als Transitverkehr die regionalen Verkehre überlagern. Diese Herausforderung durch den zunehmenden Verkehr bedeutet für die Region Ruhr die Chance auf Wachstum und Beschäftigung, setzt aber einen konsequenten, am Bedarf orientierten Infrastrukturausbau von Flughäfen, Schiene, Straße und Wasserstraße in der Region voraus.

## 4.2.2 Neue Planungsregion: Synergien nutzen

In den für die Region Ruhr maßgeblichen Gebietsentwicklungsplänen (GEP) der Bezirksregierungen Arnsberg, Düsseldorf und Münster und der Städteregion Ruhr 2030 (GEP Dortmund West, 2004; GEP Bochum/Hagen, 2001; GEP 99; GEP Emscher-Lippe, 2004; RFNP, 2010) zählt die Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur zu den relevanten Zielen. Mit der neuen Regionalplanung Ruhr ergibt sich die Chance, die für die Region Ruhr aus einer teils räumlichen Perspektive definierten Ziele und Projekte auf die neue Planungsregion auszurichten. Gerade bei Verkehrsinfrastrukturprojekten können sich hierdurch neue Schwerpunktsetzungen ergeben, die auch zu besseren Vernetzungen zwischen den Verkehrsträgern innerhalb des Agglomerationsraumes führen können. Dabei sind alle Verkehrsträger nach Bedarfsgesichtspunkten gleichrangig zu behandeln. Vorrangpositionen eines Verkehrsträgers sind nicht akzeptabel.

Das künftige Verkehrskonzept für die Planungsregion Ruhr sollte auch innovative und nachhaltige Lösungsansätze einschließen, die stadtverträglich und umweltfreundlich sind. So sind die Oberzentren sowie große Mittelzentren der Region bedarfsgerecht in den Schienenpersonenfernverkehr einzubinden.



Eine Orientierung der regionalplanerischen Zielsetzungen zur Sicherung von Trassen (Straße, Schiene) und standortgebundenen Verkehrsinfrastrukturen (z. B. Häfen, Flughäfen, Logistikzentren) an den Projekten der verschiedenen Bedarfspläne (Bundesverkehrswegeplan, Landesstraßenbedarfsplan) kann hilfreich sein. Allerdings müssen die regionalplanerischen Vorgaben im Einzelfall über den Zeithorizont der aktuellen Bedarfspläne hinausgehen, um bei deren Fortschreibung als Vorschlag für eine anzustrebende verkehrliche oder logistische Nutzung einfließen zu können.

## 4.2.3 Wichtige Verkehrsprojekte realisieren

Ohne Anspruch auf Vollständigkeit sollten die folgenden Verkehrsprojekte im neuen Regionalplan Ruhr in den zeichnerischen und/oder textlichen Darstellungen abgesichert werden:

### Straßenverkehr

- 6-streifige Erweiterung der BAB 40 zwischen AK Duisburg-Kaiserberg und AS Essen-Frohnhausen und zwischen AS Gelsenkirchen-Süd und AK Bochum-West
- 4-streifiger Neubau der BAB 44 zwischen AK Bochum/Witten und Bochum (Sheffieldring) und Anschluss an BAB 40/AK Bochum-West (sog. Bochumer Lösung)
- Tunnel für B 1/BAB 40 in Dortmund zwischen Wittekindstraße und B 236n
- 6-streifige Erweiterung der B1/BAB 40 zwischen Kreuzung mit B 236n und AK Dortmund/Unna (BAB 44)
- Ausbau der B 224 zur BAB 52 zwischen AS Gelsenkirchen-Buer und dem AK Essen-Nord (BAB 42) und Lückenschluss der BAB 52 vom AK Essen-Nord bis zum AK Essen-Ost (BAB 40)
- 6-streifige Erweiterung der BAB 43 zwischen AK Recklinghausen/Herten und AK Bochum/Witten
- 6-streifige Erweiterung der BAB 45 zwischen AK Dortmund-West und AK Hagen

Abb. 31: Ausbau der Schnettkerbrücke

Quelle: Straßen.NRW



- Ruhralleetunnel (BAB 44) in Essen-Bergerhausen
  - BAB 445: Lückenschluss zwischen Hamm-Rhynern (BAB 2) und Werl-Nord (BAB 44)
  - BAB 2 in Dortmund: Bau des Autobahnvollanschlusses Kurl/Lanstrop
  - B 63n: Bau von Hamm-Mitte bis Nordböge
  - B 236n: Weiterbau von Stadtgrenze Dortmund/Schwerte bis Anschlussstelle BAB 1 in Schwerte
  - B 474n: Bau als nord-südliches Bindeglied zwischen BAB 2 und BAB 43 inklusive Ortsumfahrungen Datteln und Waltrop
  - B 483n: Bau als Umgehungsstraße für Schwelm mit Anbindung an das Autobahnkreuz Wuppertal-Nord
  - L 663n: Weiterbau zwischen Dortmund-Asseln und Unna/Stadtgrenze Kamen
- **Schienerverkehr**
  - Dreigleisiger Ausbau der Schienenstrecke Emmerich – Oberhausen als Fortsetzung der niederländischen Betuwe-Linie
  - Zweigleisiger Ausbau der Schienenstrecke Lünen – Münster
  - Ausbau der Schienenstrecke Dortmund – Kamen – Hamm von zwei auf drei oder vier Gleise wegen der Engpässe durch die parallele Nutzung durch den Nah-, Güter- und Fernverkehr
  - Sicherung des Bestandes und des Betriebes des modernen Rangierbahnhofes Hagen-Vorhalle, der Ausgangspunkt für den verstärkten Schienengüterverkehr über die Ruhr-Sieg-Strecke als Bypass für die bereits überlasteten Rheinschienen ist
  - Sicherung von Flächen in Hagen für die Ansiedlung einer Umschlagsanlage des CargoBeamers (horizontale Verladung von Sattelaufliegern ohne Zugmaschine auf die Schiene)
  - Sicherung und Stärkung eines nachfragegerechten öffentlichen Personen- und Schienenpersonennahverkehrs, u. a. durch eine Trasse und eine Optimierung der Knotenpunkte für den Rhein-Ruhr-Express (RRX)
  - Verbesserte ÖPNV-Anbindung des Dortmund Airport durch eine S-Bahn oder Stadtbahn-Anbindung bzw. den RRX

**Abb. 32: Rangierbahnhof Hagen-Vorhalle**

Quelle: Südwestfälische IHK zu Hagen



## Flugverkehr

- Absicherung der bedarfsgerechten Kapazitätsanpassungen für die Flughafenstandorte in der Planungsregion Ruhr, insbesondere für den Dortmunder Airport, den Flughafen Essen/Mülheim sowie für die Verkehrslandeplätze Dinslaken/Bottrop-Schwarze Heide und Marl-Loemühle zur vollen Nutzung der bereits vorhandenen technischen Kapazitäten

## Schiffsverkehr

- Ausbau des Kanalnetzes im Planungsraum für moderne Großmotorgüterschiffe und planerische Sicherung leistungsfähiger Kanalhäfen für die Verknüpfung der Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenschifffahrt



**Abb. 33: Der Dortmunder Hafen gilt als größter Kanalhafen Europas**

Quelle: Dortmunder Hafen AG

## 4.3 Breitbandnetz ausbauen

In einer sich zunehmend vernetzenden Wirtschaft ist das Internet Teil der Produktionsfunktion. Ein leistungsfähiges Breitbandnetz ist dazu die zwingende Voraussetzung und für alle Unternehmen unverzichtbar. Der Bedarf an hoher Übertragungsgeschwindigkeit nimmt dabei beständig zu. Ohne leistungsfähige Breitbandanschlüsse können die Unternehmen einer Region im Zeitalter von Cloud Computing und virtuellen Netzwerken von den wichtigsten Trends moderner Informations- und Kommunikationstechnologien nicht profitieren und verlieren an Wettbewerbsfähigkeit.

Breitband ist aber nicht nur ein kritischer Produktionsfaktor für betriebliche Prozesse, sondern auch Voraussetzung für die Teilhabe der Bevölkerung an Wissen und Bildung.

Vorrangiges Ziel muss es deshalb sein, flächendeckend eine breitbandige Grundversorgung zur Verfügung zu stellen. So sind auch alle Gewerbegebiete an eine leistungsfähige Breitbandinfrastruktur anzubinden. Darüber hinaus ist der ständig steigende Bedarf an hoher Bandbreite für Unternehmen – aber auch für Bürger – zu befriedigen. Der dazu erforderliche Glasfaserausbau wird nicht überall wirtschaftlich darstellbar sein. Dort, wo eine Glasfaseranbindung nicht erfolgen kann, müssen funkbasierte Technologien (LTE) zum Einsatz kommen.

Auch im Verbandsgebiet des RVR sind übergreifende Konzepte und Strategien für den stufenweisen – kurz-, mittel- und langfristigen – Ausbau der Breitbandnetze erforderlich. Die Regionalplanung muss diese Strategien unterstützen. Möglichkeiten dazu sind insbesondere entsprechende textliche Festsetzungen, die als Ziel den Ausbau moderner und leistungsfähiger Informations- und Kommunikationsinfrastrukturen festlegen<sup>16</sup>.

So ist bei Errichtung neuer Gewerbegebiete die Anbindung an ein Hochgeschwindigkeitsnetz sicherzustellen. Dort, wo Funktechnologien zum Einsatz kommen, ist sicherzustellen, dass z. B. Richtfunktrassen planerisch gesichert werden.



## 5. Besondere Standortanforderungen der Wirtschaft

Einzelne Wirtschaftszweige stellen besondere Anforderungen an die Raumnutzung und damit auch an den neuen Regionalplan Ruhr. Dazu zählen vor allem die Bereiche Energieerzeugung und -verteilung, der großflächige Einzelhandel und die oberirdische Gewinnung von Bodenschätzen. Alle drei Bereiche – so unterschiedlich sie auf den ersten Blick sein mögen – haben an ihren Standorten erhebliche Auswirkungen auf das jeweilige Umland und sind daher im Rahmen der Regionalplanung mit besonderer Aufmerksamkeit zu beachten.

### 5.1 Energie: Sicher und bezahlbar

Mit dem neuen Energiekonzept beabsichtigt die Bundesregierung den Einstieg in das Zeitalter der erneuerbaren Energien. Parallel dazu erfolgt der Ausstieg aus der Kernenergie. Energiepolitische Rahmenbedingungen und Maßnahmen haben gerade für den Wirtschafts- und Industriestandort NRW – und hier insbesondere für die im Verbandsgebiet ansässigen Unternehmen – herausragende Bedeutung.

#### 5.1.1 Energieversorgung: Der Strom muss fließen

Die gewerbliche Wirtschaft im Planungsraum ist auf eine verlässliche und berechenbare Energiepolitik angewiesen. Die Unternehmen müssen sich darauf verlassen können, dass vor allem die Stromversorgung nachhaltig gesichert ist und Strom zu wettbewerbsfähigen Preisen jederzeit verfügbar bleibt. Unbeständige Rahmenbedingungen wirken sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit und Investitionsbereitschaft von Unternehmen aus. Die Verlässlichkeit der politischen Entscheidungen ist Grundvoraussetzung für die Weiterentwicklung der Industrie im Verbandsgebiet. Es gilt daher, im neuen Regionalplan Regelungen zu verankern, die diesen Anforderungen gerecht werden.



Abb. 34: Kraftwerksstandorte in NRW

Quelle: Kraftwerksstandorte in NRW, IHK NRW, 2011

Die Region Ruhr ist heute neben dem rheinischen Braunkohlerevier der herausragende Kraftwerksstandort in NRW. Durch den Wegfall von Kernkraftkapazitäten kommt somit mindestens für eine längere Übergangszeit diesen bestehenden Gas- und Kohlekraftwerken eine besondere Bedeutung zu. Darüber hinaus ist auch der Neubau von zusätzlichen Kraftwerkskapazitäten nach vorliegenden Gutachten in den nächsten Jahren für eine sichere Stromversorgung notwendig. Der Beitrag der erneuerbaren Energien bleibt auch in absehbarer Zukunft volatil. Im Rahmen der Aufstellung des Regionalplanes Ruhr muss daher ein Konzept entwickelt werden, das den Ausbau und die Erneuerung bestehender Kraftwerksstandorte sichert sowie die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung neuer Gas- und Kohlekraftwerke schafft. Dies bedeutet für bestehende Kraftwerke, dass die Betriebsfläche – immer dort wo es möglich ist – so dimensioniert wird, dass sie erweitert und dem heutigen Stand der Kraftwerkstechnik angepasst werden kann. Die Ertüchtigung bestehender, insbesondere aber der Neubau bzw. Ersatz bestehender Kraftwerke bietet durch die moderne Technik einen höheren Wirkungsgrad. Auch kann durch die Weiterentwicklung der Rauchgasreinigungstechnik der Ausstoß von Treibhausgasen zukünftig verringert werden. Gerade derartige Nebenanlagen benötigen jedoch viel Fläche.

Im Umfeld der hier diskutierten Standorte sollten dort, wo es räumlich möglich ist, weitere GIB-Flächen ausgewiesen bzw. gesichert werden, die die Expansion dort vorhandener energieintensiver Unternehmen oder die Ansiedlung neuer Unternehmen im Umfeld eines der Kraftwerksstandorte ermöglichen.

Ferner ist bei der Erarbeitung des neuen Regionalplans darauf zu achten, dass die Kraftwerksstandorte vor heranrückender Wohnbebauung oder anderen sensiblen Nutzungen geschützt werden.

### Abb. 35: Windkraftanlage

Quelle: © Light Impression – Fotolia.com

## 5.1.2 Erneuerbare Energien ausbauen

Die Kapazitäten der erneuerbaren Energien sollen – unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit – stärker als bisher ausgebaut werden. Hierbei kommt dem Ausbau der Windenergie eine besondere Bedeutung zu. Dieses Potenzial sieht auch die Landesregierung, die mit einem neuen Windkrafteffizienz Hemmnisse zum weiteren Ausbau der Windenergie beiseite räumen will.

Aufgabe der Regionalplanung muss es sein, hier zukünftig auf den Planungsraum und seine Besonderheiten ausgerichtete Ziele und Handlungsstrategien zu erarbeiten. Die Bedeutung des Beitrags von Solarenergie zum Energiemix ist gegenwärtig gering. Gleichwohl ist nicht ausgeschlossen, dass zukünftige Entwicklungen ihre Energieeffizienz steigern und infolgedessen das Interesse an raumbedeutsamen Solarenergieanlagen zunimmt. Für diesen Fall sollte der Regionalplan entsprechende Ziele und Erläuterungen enthalten, um ausgewogene, konkurrierende Belange berücksichtigende, Standortentscheidungen treffen zu können.





### 5.1.3 Netzausbau beschleunigen

Nach der Netzstudie II der Deutschen Energie-Agentur (dena) hat der beschleunigte Ausbau der Übertragungsnetze oberste Priorität. Demnach müssen in Deutschland bis 2020, zusätzlich zu den nach der dena-Netzstudie I ausgewiesenen 850 Kilometern an neuen Trassen, je nach Technologie Höchstspannungstrassen mit einer Länge von 1.700 bis 3.600 km gebaut werden. Hinzu käme die Optimierung des bestehenden Verteilnetzes. Durch die am 8. Juli 2011 erfolgte Zustimmung des Bundesrates zum Netzausbaubeschleunigungs-Gesetz ist ein wesentlicher Schritt auf dem Weg zum Umbau der Energieversorgung erfolgt. Dadurch werden Planungs- und Genehmigungsverfahren vereinfacht und der Netzausbau beschleunigt.

Auf Grund der raumordnerischen Bedeutung einer gut ausgebauten Netzinfrastruktur sind hierzu Aussagen und Regelungen im Landesentwicklungsplan zu treffen. Diese sind dann im Regionalplan nachrichtlich zu übernehmen und gegebenenfalls zu konkretisieren.

### 5.1.4 Rechtsicherheit schaffen

Seit den Ereignissen in Fukushima/Japan hat der Bundesgesetzgeber durch eine Reihe von Gesetzen und Verordnungen zum Thema Energie, Energieeinsparung, Änderung des Baugesetzbuches, Netzausbau usw. seine Vorstellungen zur Energiewende konkretisiert und umgesetzt.

Darüber hinaus wird insbesondere auch in NRW durch die Landesregierung dieses Thema aktiv angegangen und durch entsprechende Gesetzesinitiativen vorangetrieben. Seien es Windenergie-Erlass oder der Entwurf des Klimaschutzgesetzes, alle haben den Ausbau der erneuerbaren Energien und die Senkung der Treibhausgase zum Ziel. Dies ist sicherlich richtig und entspricht

den vertraglichen Rahmenbedingungen, die die Bundesregierung zur Erreichung ihres Minderungszieles eingegangen ist.

Derzeit ist jedoch schwer abschätzbar, wie sich die beabsichtigte Umsetzung des Klimaschutzgesetzes NRW durch die Formulierung von Klimaschutzziele und deren Verankerung in der Landesplanung auf die nachfolgenden Planungsebenen auswirkt. Im Entwurf des Gesetzes zur Förderung des Klimaschutzes in Nordrhein-Westfalen ist eine Änderung des Landesplanungsgesetzes vorgesehen. Danach sollen in den Raumordnungsplänen die räumlichen Erfordernisse des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel als Ziele und Grundsätze der Raumordnung festgelegt werden. Dabei sollen die im Klimaschutzgesetz Nordrhein-Westfalen genannten Klimaschutzziele Bindungswirkung auch für die Regionalpläne und die Bauleitpläne entfalten.

Auch der neue Landesentwicklungsplan NRW hat neben der Anpassung an den Bevölkerungsrückgang, einer sparsamen Flächeninanspruchnahme und der Stärkung der Innenstädte den Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel zum Thema. Unter anderem sollen Klimaschutzziele mit einem räumlichen Bezug in landesplanerische Ziele und Grundsätze umgesetzt werden.

Bei all diesen Initiativen ist jedoch wichtig zu wissen, dass gerade im Bereich Energie- und Ressourceneinsparung in den zurückliegenden Jahren erhebliche Anstrengungen seitens der Unternehmen unternommen wurden. Dies ist bei allen geplanten Zielformulierungen zu beachten. Eine Priorität des aufzustellenden Regionalplanes muss sein, die Region Ruhr als Wirtschaftsstandort zu sichern und zu stärken. Dazu gehört nicht zuletzt eine Energie- und Klimapolitik, die dieses Ziel nachhaltig unterstützt.

## 5.2 Großflächiger Einzelhandel: Innen ja – außen nein

Das Ruhrgebiet ist mit über fünf Millionen Einwohnern im Jahr 2012 der größte Ballungsraum Deutschlands und zugleich einer der größten Absatzmärkte Europas. Entsprechend hoch ist die Dynamik der Handelsentwicklung in dieser Region. Kennzeichnend für das Ruhrgebiet ist die polyzentrische Struktur seines Stadtsystems, die ihren Niederschlag in einer differenzierten Handelslandschaft mit einem dichten Netz von Zentren und Handelsstandorten mit teilweise überschneidenden Einzugsbereichen findet. Das Aufgabenfeld „Einzelhandel und Stadtentwicklung“ ist nach wie vor ein Schwerpunkt kommunalpolitischer sowie regional- und stadtentwicklungsplanerischer Aktivitäten. Die demografische Entwicklung, die Änderungen im Verbraucherverhalten, aber auch der permanente Strukturwandel im Einzelhandel und ein sich verändernder planungsrechtlicher

Ordnungsrahmen erfordern auch Antworten im Regionalplan Ruhr. Grundsätzlich herrscht seit jeher ein breiter gesellschaftlicher Konsens über die Kernziele einer zentrenorientierten Einzelhandelsentwicklung und der Sicherung der Nahversorgung.

Die Industrie- und Handelskammern (IHKs) im Ruhrgebiet haben die Veränderungen im großflächigen Einzelhandel (Betriebe mit mehr als 650 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche<sup>17</sup>) untersucht. Im Ruhrgebiet ist die Verkaufsfläche von 2001 bis 2011 von 5,04 Mio. m<sup>2</sup> auf 5,83 Mio. m<sup>2</sup> gewachsen. In nur zehn Jahren sind per saldo knapp eine Million Quadratmeter Verkaufsfläche (VK) hinzugekommen. Der Flächenzuwachs von rd. 16 % fällt damit geringer aus als die Zunahme der Anzahl der Betriebe. Bedingt durch den starken Anstieg der nicht großflächigen Betriebe ist die mittlere Betriebsgröße im Vergleichszeitraum von 2.360 m<sup>2</sup> (2001) auf 1.914 m<sup>2</sup> (2011) gesunken.



Abb. 36: Regionale Verkaufsflächenverteilung und Verkaufsflächenentwicklung (2001–2011) nach Kommunen

Die Werte in den Klammern geben die Veränderung der VK von 2001 zu 2011 wieder.

Quelle: Eigene Darstellung nach IHK-GEO auf Datengrundlage BBE RETAIL EXPERTS, März 2012

Die einzelhandelsrelevante Kaufkraft im Ruhrgebiet erreichte im Jahr 2009 einen Wert von 98,3 % des Bundesdurchschnittes, d. h. 5.476 € pro Kopf der Bevölkerung gegenüber 5.571 € in Deutschland insgesamt. Dabei zeigen sich jedoch deutliche regionale Unterschiede: Während Mülheim an der Ruhr (107,0) und der Ennepe-Ruhr-Kreis (104,0) über dem Niveau von Nordrhein-Westfalen (101,1) liegen, erreichen Gelsenkirchen (92,2), Herne (92,7), Duisburg und Hamm (je 93,7) nur etwa die Werte vergleichbar großer Städte in den neuen Bundesländern. Die Bevölkerung im Ruhrgebiet verfügt damit über ein jährliches Einkaufsbudget von rd. 32,8 Mrd. €. Dieser Wert ist gegenüber 2001 (rd. 32,9 Mrd. €) nahezu unverändert. Unter Berücksichtigung der in diesem Zeitraum relativ moderaten Inflation ist das Marktpotenzial für den Einzelhandel damit aber real kleiner geworden.

Einerseits haben sich die verfügbaren Pro-Kopf-Ausgaben nur um rd. zwei Prozent erhöht, andererseits wirkt sich bereits die rückläufige Bevölkerungszahl spürbar aus<sup>18</sup>.

Der Blick auf die regionalen Veränderungen ist immer wichtiger geworden, denn die Verflechtung der Zentren nimmt vor allem auch in einer polyzentrischen Stadtlandschaft wie dem Ballungsraum Ruhrgebiet zu. Großprojekte des Handels verändern aufgrund der räumlichen Nähe in der Regel nicht nur die Strukturen in der Ansiedlungsgemeinde, sondern häufig auch in der Region. Einkaufszentren – und zwar auch an innerstädtischen Standorten –, Factory-Outlet-Center oder Fachmärkte mit ihren heutigen Anforderungen an Lage, Größe und verkehrliche Erreichbarkeit haben durch ihre Einzugsgebiete eindeutig regionale Bedeutung.



**Abb. 37: Einkaufszentrum Ruhr-Park in Bochum**

Quelle: Stadt Bochum, Presse- und Informationsamt

<sup>18</sup> Quelle: Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet (2010): Handelsreport Ruhr 2010.



Bei alledem gilt: Der Einzelhandel war, ist und bleibt für die Stadt- und Ortsteilzentren prägend. Er ist zugleich Leitbranche und Hauptmagnet der zentralen Versorgungsbereiche (ZVB). Die Ansiedlung des großflächigen Einzelhandels an den Ortsrändern sowie Ein- und Ausfallstraßen führt nicht selten zur Aufgabe von Einzelhandelsangeboten in den Zentren. In der Folge können die zentralen Versorgungsbereiche in den Stadt- und Ortsteilzentren veröden, private und öffentliche Investitionen entwertet und die Nahversorgung beeinträchtigt werden. Aus diesen Gründen ist eine räumliche Steuerung des großflächigen Einzelhandels aus gesamtwirtschaftlichem Interesse gerechtfertigt.

Die Instrumente im Baugesetzbuch (BauGB) und in der Baunutzungsverordnung (BauNVO) zur Steuerung des großflächigen Einzelhandels reichen grundsätzlich aus. Durch Vorgaben der Landes- und Regionalplanung wird richtigerweise ergänzend darauf hingewirkt, dass die genannten Instrumente kommunenübergreifend einheitlich im Sinne einer geordneten Stadtentwicklung angewendet werden müssen, die auf die Stärkung der Ortszentren (Innenstädte, Stadtteil- und Nahversorgungszentren) ausgerichtet sind. Auf der Basis der Landes- und Regionalplanung gilt es für die Kommunen, sofern noch nicht erfolgt, Einzelhandels- und Zentrenkonzepte zu erarbeiten, die Auskunft darüber geben, wo großflächiger Einzelhandel innerhalb einer Kommune standortgerecht bzw. städtebaulich verträglich entwickelt

### Abb. 38: Innenstadt Dortmund

Quelle: IHK Dortmund





werden soll. Die Kommunen sollen festlegen und kommunizieren, wo sie großflächigen Einzelhandel zulassen möchten. Hierzu bieten sich Einzelhandels- und Zentrenkonzepte an, die in enger Abstimmung mit der örtlichen Wirtschaft (z. B. Werbegemeinschaften und IHKs) für einen mittelfristigen Zeitraum von fünf bis zehn Jahren erarbeitet werden und als städtebauliche Leitlinien durch Ratsbeschluss politische Verbindlichkeit erlangen. In diesen Konzepten sind Innenstädte und Ortsteilzentren als ZVB auszuweisen. Ferner sollen sie ergänzend Standorte für großflächige Einzelhandelsbetriebe mit nichtzentrenrelevanten Kernsortimenten definieren. Dabei muss nachvollziehbar festgelegt sein, welche Sortimente nahversorgungs-, zentren- oder nicht zentrenrelevant sind. Zudem müssen die ausgewiesenen ZVB und ergänzenden Standorte bauplanungsrechtlich abgesichert sein. Auf dieser Grundlage sollten Kommunen die Instrumente des BauGB und der BauNVO intensiver als bisher im Sinne einer zentrenorientierten Stadtentwicklungspolitik nutzen.

Ferner sollten entsprechende Normen auf Landesebene verankert werden. Die Landesregierung sollte den Defiziten der landesplanungsrechtlichen Steuerung von großflächigem Einzelhandel begegnen. Im Rahmen der Novellierung des § 24a Landesentwicklungsprogramm-Gesetz sollten Ziele für den großflächigen Einzelhandel definiert werden, an die die Kommunen zwingend gebunden sind. Zielführend erscheint in diesem Zusammenhang, die im LEP aufgeführten Grundsätze zur räumlichen Steuerung des großflächigen Einzelhandels im Regionalplan zu konkretisieren.

Eine Beschränkung der Ansiedlung von Einkaufszentren und anderen großflächigen Einzelhandelsbetrieben mit zentrenrelevanten Sortimenten auf die ZVB ist nicht nur städtebaulich, sondern auch umweltpolitisch und ökonomisch richtig.

Die Träger von Vorhaben, bei denen lediglich die Randsortimente zentrenrelevant sind, sollen individuell den Nachweis erbringen, dass diese sich nicht schädigend auf die Zentren auswirken. Solche Vorhaben müssen auch weiterhin außerhalb der ZVB, aber im ASB möglich sein.

Großflächige nahversorgungsrelevante Lebensmittelmärkte müssen auch außerhalb der ZVB, etwa in Wohngebieten, möglich bleiben, wenn sie der Stärkung der Nahversorgung dienen. Welche Sortimente nahversorgungs- und/oder zentrenrelevant sind und welche nicht, sollen die Städte und Gemeinden in örtlichen Sortimentslisten verbindlich festlegen.

Hinsichtlich bestehender Einzelhandelsstandorte in Gewerbe- und Industriebereichen (GIB) sollen die Städte und Gemeinden diese im Sinne der Bestandssicherung von Einzelhandelsbetrieben daraufhin überprüfen, ob sie landesplanerisch oder bauplanungsrechtlich anzupassen sind. Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht ist es jedoch von Bedeutung, dass ausreichend Entwicklungsmöglichkeiten für ansässige oder ansiedlungsinteressierte Gewerbe- und Industriebetriebe zur Verfügung stehen. Industrie- und Gewerbeflächen sind knapp und sollen daher für Produktion und Logistik vorgehalten werden. Aus diesem Grund sollen GIB, in denen keine oder nur wenige Einzelhandelsbetriebe ansässig sind, nicht in ASB umgewidmet werden, um auf diese Weise die Ansiedlung von Einzelhandel zu ermöglichen.

Im Ergebnis schaffen kommunale Einzelhandelskonzepte Orientierungs- und Beurteilungsgrundlagen sowie Planungs- und Investitionssicherheit. Gleiches gilt für Regionale Einzelhandelskonzepte (REHK). In diesen können bzw. werden zentrale Versorgungsbereiche, Ansiedlungskriterien und Verfahrensweisen zur Herstellung eines interkommunalen Konsens bei einer Handelsansiedlung festgelegt. Ferner werden Regelungen für Änderungen der definierten Größen und für das Verhalten im Konfliktfall getroffen. REHK erleichtern die interkommunale Zusammenarbeit und entfalten selbst dann Vertrauen, wenn nur einige der genannten Kriterien vereinbart werden. Regionale Einzelhandelskonzepte sind insbesondere dazu geeignet, Einzelhandelsvorhaben mit überörtlicher Ausstrahlung frühzeitig interkommunal abzustimmen.

Die Regionalplanung hat bei der Erarbeitung und Umsetzung von regionalen Einzelhandelskonzepten eine wichtige flankierende Rolle einzunehmen.

### 5.3 Oberirdische Gewinnung von Bodenschätzen: Verlässliche Perspektive schaffen

In einigen Teilregionen des Ruhrgebietes ist die oberirdische Gewinnung von Bodenschätzen von Bedeutung.

So sind auch die Teilgebiete der Stadt Duisburg, des Kreises Wesel, des Kreises Recklinghausen sowie der Stadt Bottrop reich an Rohstoffen. Insbesondere die pleistozänen, also die glazialen Terrassenablagerungen des Rheins sowie die Sanderflächen des nördlichen Ruhrgebietes bestehen aus hochwertigen quartären Lockergesteinen (Kiese und Sande), die stellenweise eine Mächtigkeit von mehr als 20 m aufweisen können.

Der Kies- und Sandreichtum in den hier relevanten Teilgebieten des Ruhrgebietes hat dazu geführt, dass sich eine leistungsstarke Industrie zur Gewinnung oberflächennaher, nichtenergetischer Rohstoffe entwickeln konnte, die einerseits eine verbrauchernahe Versorgung der Ballungszentren an Rhein und Ruhr gewährleistet, andererseits aber auch im intensiven Wettbewerb mit Anbietern aus anderen Bundesländern steht. Die Abgrabungsunternehmen tragen auch in erheblichem Umfang zur Sicherung insbesondere der regionalen Rohstoffversorgung sowie der Versorgung der Nachbarräume und des Landes NRW bei.

Die Rohstoffvorkommen sind ferner Grundlage für die Wertschöpfung in nachgelagerten Wirtschaftszweigen, wie beispielsweise der Betonindustrie, dem Hoch- und Tiefbau, der chemischen Industrie, der Glasindustrie oder der Eisen- und Stahlindustrie. Diese Branchen profitieren von der Standortnähe zu den Rohstoffvorkommen, denn sie können auf kostenintensiven Import dieser Massenerohstoffe verzichten. Die kies- und sandgewinnende Industrie in den hier in Rede stehenden Teilgebieten des RVR ist daher von hoher Bedeutung für eine geschlossene Wertschöpfungskette in Nordrhein-Westfalen und auch darüber hinaus.

Die Bedeutung der Abgrabungsindustrie für die regionalen Arbeitsmärkte zeigt das Beispiel Niederrhein.

Hier stellt sie in Duisburg und im Kreis Wesel direkt rund 1.500 Arbeitsplätze. Zusammen mit Lieferanten und Abnehmern sichert die Branche in diesen Teilräumen mehr als 4.000 weitere Arbeitsplätze (ohne Bauwirtschaft). Sie ist mittelständisch geprägt, bislang krisenfest und in der Region tief verankert. Dies ist in einer Region, die von vielfachen Umstrukturierungen nach wie vor und weiterhin geprägt ist, gerade auch in der Landwirtschaft, von erheblicher Bedeutung (jährliches Auftragsvolumen 153 Millionen Euro in die Region).

Darüber hinaus hat die Abgrabungsindustrie in den letzten Jahren maßgeblichen Anteil daran gehabt, dass wichtige Freizeit- und Hochwasserschutzprojekte realisiert werden konnten. Ein Beispiel für eine gelungene Abstimmung mit dem Land NRW ist die Entwicklung des Lippe-Mündungsraumes im Kreis Wesel. Hier erfolgen eine ökologische Aufwertung (Renaturierung der Lippe), eine Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung (rechtsrheinische Umgehung zur neuen Rhein-Brücke) und die Schaffung von Gewerbeflächen mit dem dazu gehörigen Hochwasserschutz.

Um die nordrhein-westfälische Wirtschaft auch langfristig mit hochwertigen Kiesen und Sanden versorgen zu können, benötigt die Abgrabungsindustrie zukunftsichere Rahmenbedingungen. Denn durch die bisherige Flächenausweisungspolitik kann es zu Engpässen in der Versorgung mit Kiesen und Sanden kommen, da diese Lagerstätten in NRW – anders als in anderen Bundesländern oder Mitgliedsstaaten der EU – oft durch konkurrierende Nutzungen mit hohen Schutzansprüchen überplant werden. Ein Rohstoffabbau auf diesen Flächen wird deshalb in den meisten Fällen nicht mehr genehmigt, sodass solche „Tabuflächen“ der Rohstoffgewinnung faktisch entzogen sind.

Neben dem Abbau von Lockergestein erfolgt im Ruhrgebiet auch der Abbau von Festgesteinen, zum Beispiel Ruhrsandstein in Dortmund und im Ennepe-Ruhr-Kreis oder Dolomitkalk in Hagen. Die Gewinnung und Verarbeitung von Kalk- und Dolomitgestein ist die Grundlage für die Wertschöpfung in einer Reihe von nachgelagerten Wirtschaftsbereichen, nicht nur innerhalb des Ruhr-

gebietes, sondern auch weit über die Grenzen hinaus. Das Gestein bzw. die daraus entstehenden Produkte werden in der chemischen Industrie, der Eisen- und Stahlindustrie, dem Hoch- und Tiefbau, der Landwirtschaft und dem Umweltschutz eingesetzt. Neben der Nutzung des Rohstoffes als Schotter im Straßen- und Gleisbau, als Splitt und als Bestandteil von Fahrbahndecken ist dieses Gestein in gebrannter Form für die Auskleidung von Hochöfen in der Eisen- und Stahlindustrie von erheblicher Bedeutung.

Sind in der Gewinnung der Festgesteine nur eine überschaubare Zahl an Arbeitnehmern tätig, so liegt die Zahl der von der Rohstoffversorgung abhängigen Arbeitsplätze auch hier um ein Vielfaches höher.

Bei der Festgesteins-Industrie handelt es sich um einen sehr kapitalintensiven Industriezweig, der daher auf Langfristigkeit angelegt ist. Hinzu kommt, dass es sich hierbei um eine standortgebundene Industrie handelt. Aus diesem Grund ist eine langfristige Absicherung der Lagerstätten dringend erforderlich.

Aus diesen Ausführungen ergibt sich: Die Rohstoffgewinnung hat für den Planungsraum eine hohe Bedeutung. Um unternehmerische Entscheidungen und Investitionen möglich zu machen, ist eine bedarfsgerechte raumplanerische Sicherung von Abbaugebieten von einer modernen

und zukunftsweisenden Regionalplanung zu berücksichtigen. Eine Tabuisierung der Rohstoffgewinnung wäre für die Interessen des Landes kontraproduktiv – gleichzeitig wird nicht in Abrede gestellt, dass jedes einzelne Projekt objektiv betrachtet und in Abwägung konkurrierender Interessen begutachtet und entschieden werden muss. Entsprechende Leitlinien auf allen Ebenen sind daher erforderlich. Ebenso darf die Frage, wohin die Kies- und Sandprodukte abgesetzt werden, nicht über die Ausweisung von Abbaustätten entscheiden.

Dabei sollten bei der Auswahl für den Abbau rohstoffführender Flächen als BSAB oder für eine Reservekarte unter Beachtung von Quantität und Qualität der Rohstoffe auch Gesichtspunkte des Transports und der Logistik berücksichtigt werden. Insgesamt bleibt eine langfristig ausgelegte Rohstoffsicherung notwendig. Um dieses zu gewährleisten, ist neben einer entsprechend langfristig ausgewiesenen BSAB-Flächenkulisse von 25 Jahren mit Vorrangcharakter ein kontinuierliches Monitoring sowie eine Reservegebietskarte zweckmäßig, die den Vorrangzeitraum der Vorranggebiete regelmäßig für diesen Zeitraum sichern.

### Abb. 39: Oberirdische Gewinnung und Verarbeitung von Bodenschätzen

Quelle: Niederrheinische IHK





---

## 6. Kulturlandschaften, Freiraum und Ausgleichsflächen

---

Die Region Ruhr verfügt insbesondere in ihren Kernbereichen über eine hohe Siedlungsdichte. Daraus ergibt sich eine besondere Verantwortung für den Erhalt größerer zusammenhängender Freiräume.

Einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung der Neuinanspruchnahme von Freiflächen kann die Reaktivierung von Industrie-, Verkehrs- und Militärbrachen – das sogenannte „Flächenrecycling“ leisten. Wie bereits in Kapitel 3 beschrieben, greift dieses Instrument nur, wenn die aufbereiteten Flächen einer wirtschaftlichen Vermarktung

zugeführt und die angestrebten Nutzungen realisiert werden können. Viele durch den wirtschaftlichen Strukturwandel brach gefallene Industrie-, Gewerbe- und Verkehrsflächen können gleichwohl in einzelwirtschaftlicher Betrachtung nicht mehr für Industrie- oder produzierende Gewerbebetriebe rentierlich aufbereitet werden. Folge ist, dass auf diesen Flächen oft andere rentable Nutzungen realisiert werden. Nicht selten werden daher auf Brachflächen Einzelhandelsbetriebe oder Wohnnutzungen angesiedelt.





Damit stößt der Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ insbesondere für die Bereitstellung von Gewerbe- und Industrieflächen häufig an seine Grenzen. Faktoren, wie beispielsweise die geeignete verkehrliche Anbindung, die notwendige Infrastruktur oder der Immissionsschutz, setzen der Ausweisung von zusätzlichen Flächen für Gewerbe- und Industriebetriebe all zu oft Grenzen. Trotz des Anspruches, den Flächenverbrauch zu minimieren, muss eine geordnete und marktgerechte Flächenentwicklung für Gewerbe- und Industrieflächen in bisher unbesiedelten Bereichen möglich sein. Nur so kann eine positive wirtschaftliche Entwicklung in der Region Ruhr nachhaltig sichergestellt werden.

Im baurechtlichen Außenbereich sind auch im Ruhrgebiet unterschiedliche und vielfältige Arten von Unternehmen ansässig. Traditionell fallen darunter Sägewerke,

Holz verarbeitende Betriebe, Lohnunternehmen, Viehhandel, Ziegeleien, Garten- und Landschaftsbaubetriebe, kleine Handwerksbetriebe und auch Hotels sowie Restaurantbetriebe.

Auch Gewerbebetriebe im Außenbereich unterscheiden sich in ihren Flächenbedarfen nicht von übrigen Unternehmen. Auch ihnen müssen entsprechende Entwicklungsperspektiven zugestanden werden.

Oft können Gewerbebetriebe im Außenbereich allerdings auf der Grundlage des § 35 Abs. 4 Nr. 6 nicht expandieren, wenn die Erweiterung im Verhältnis zum vorhandenen Gebäude und Betrieb nicht mehr angemessen ist.

Der Außenbereich ist mit seiner land- und forstwirtschaftlichen Fläche als ökologischer Ausgleichsraum sowie für Freizeit- und Erholungszwecke in besonderer Weise schützenswert. Hieraus folgt aber nicht, dass er nicht auch für die beschriebenen Unternehmen zu gewerblichen Zwecken zur Verfügung stehen kann und muss.

Den Städten und Gemeinden sind in diesen Fällen, wenn es also darum geht, den Standort gewachsener Unternehmensstrukturen abzusichern, entsprechende Möglichkeiten zur Bauleitplanung zu geben. Dazu müssen im neuen Regionalplan textliche Darstellungen über das landesplanerische Einvernehmen in diesem Sinne erfolgen.

Insgesamt müssen die Kulturlandschaften in der Planungsregion als ein Ergebnis jahrhundertelanger, dynamischer Flächennutzung durch Landwirtschaft, Wohnen, Gewerbe und Industrie auch in Zukunft die Möglichkeit des Wandels zulassen und dürfen nicht auf die Ziele des Naturschutzes reduziert werden.



**Abb. 40: Ruhrtalradweg Bochum–Stiepel**

Quelle: Ruhr Tourismus GmbH, Ulf Philipowski

## Anhang – Tatsächlich verfügbare Gewerbe- und Industrieflächen nach Städten und Kreisen

Kennzahlen zu verfügbaren Flächen in der Metropole Ruhr – Übersicht

		verfügbar	restriktionsfrei	Aufbereitungsbedarf	Erschließungsbedarf	Eigentumsrestriktionen	eingeschränkt marktgängig
Bochum	kurzfristig	69,5353	64,8372	1,8581	0,0000	0,0000	2,8400
	mittelfristig	18,8640	16,6950	0,0000	0,0000	2,1690	2,1690
	langfristig	7,6800	0,0000	7,6800	7,6800	7,6800	7,6800
	k. A.	20,1870	6,9680	10,4590	10,4490	1,5600	6,4490
	<b>Summe</b>	<b>116,2663</b>	<b>88,5002</b>	<b>19,9971</b>	<b>18,1290</b>	<b>11,4090</b>	<b>19,1380</b>
Bottrop	kurzfristig	19,0960	5,6960	0,4000	0,0000	0,0000	13,0000
	mittelfristig	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
	langfristig	21,2000	0,0000	13,9000	21,2000	0,0000	7,3000
	k. A.	23,8660	0,3100	0,0000	16,0840	11,8440	20,8560
	<b>Summe</b>	<b>64,1620</b>	<b>6,0060</b>	<b>14,3000</b>	<b>37,2840</b>	<b>11,8440</b>	<b>41,1560</b>
Dortmund	kurzfristig	129,8466	85,0157	42,2910	0,0000	3,4220	7,2099
	mittelfristig	18,1830	7,4730	10,7100	0,0000	0,0000	0,0000
	langfristig	86,2304	31,8610	45,4604	0,0000	4,1000	5,5890
	k. A.	3,2660	0,8060	1,9000	0,0000	0,5600	1,9000
	<b>Summe</b>	<b>237,5260</b>	<b>125,1557</b>	<b>100,3614</b>	<b>0,0000</b>	<b>8,0820</b>	<b>14,6989</b>
Duisburg	kurzfristig	117,6645	98,3115	6,0620	0,0000	5,0000	13,2910
	mittelfristig	33,1960	18,4900	13,7400	13,7400	0,0000	0,9660
	langfristig	16,7150	0,5000	16,2150	16,2150	0,0000	15,2490
	k. A.	4,3460	0,0000	3,8000	0,0000	0,5460	4,3460
	<b>Summe</b>	<b>171,9215</b>	<b>117,3015</b>	<b>39,8170</b>	<b>29,9550</b>	<b>5,5460</b>	<b>33,8520</b>
Essen	kurzfristig	54,5933	50,2433	3,2000	0,0000	0,0000	4,3500
	mittelfristig	24,9470	13,9130	11,0340	0,0000	0,0000	2,9800
	langfristig	27,8900	10,8900	17,0000	17,0000	0,0000	0,0000
	k. A.	2,3100	2,3100	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
	<b>Summe</b>	<b>109,7403</b>	<b>77,3563</b>	<b>31,2340</b>	<b>17,0000</b>	<b>0,0000</b>	<b>7,3300</b>
Gelsenkirchen	kurzfristig	108,5230	24,4950	2,1300	14,1850	13,3030	64,1220
	mittelfristig	0,3830	0,3830	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
	langfristig	55,2210	26,4800	28,7410	21,6610	18,5510	0,0000
	k. A.	5,7000	0,0000	5,7000	5,7000	5,0000	5,0000
	<b>Summe</b>	<b>169,8270</b>	<b>51,3580</b>	<b>36,5710</b>	<b>41,5460</b>	<b>36,8540</b>	<b>69,1220</b>
Hagen	kurzfristig	26,4500	17,8940	5,3740	2,8740	1,3100	7,2460
	mittelfristig	5,0160	0,0000	4,6360	0,0000	0,3800	4,6360
	langfristig	23,7960	11,0000	3,4640	3,4640	9,3320	10,4960
	k. A.	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
	<b>Summe</b>	<b>55,2620</b>	<b>28,8940</b>	<b>13,4740</b>	<b>6,3380</b>	<b>11,0220</b>	<b>22,3780</b>
Hamm	kurzfristig	86,3829	73,9257	0,0000	0,0000	0,0000	12,4572
	mittelfristig	69,4120	59,2420	0,0000	10,1700	0,0000	0,0000
	langfristig	10,0000	0,0000	0,0000	10,0000	0,0000	0,0000
	k. A.	22,4000	0,0000	7,4000	3,6000	18,8000	8,3000
	<b>Summe</b>	<b>188,1949</b>	<b>133,1677</b>	<b>7,4000</b>	<b>23,7700</b>	<b>18,8000</b>	<b>20,7572</b>



## Abb. 41: Tatsächlich verfügbare Gewerbe- und Industrieflächen nach Städten und Kreisen

(Bsp.: Eine Fläche kann sowohl Eigentumsrestriktionen als auch Aufbereitungsbedarf haben.)

Quelle: Ruhr IHKS, 2012 – Summenbildung enthält die kumulierten Restriktionen

		verfügbar	restriktionsfrei	Aufbereitungs- bedarf	Erschließungs- bedarf	Eigentums- restriktionen	eingeschränkt marktgängig
Herne	kurzfristig	47,3750	47,3750	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
	mittelfristig	7,8360	0,0000	7,8360	7,8360	0,0000	0,0000
	langfristig	22,0000	0,0000	22,0000	22,0000	22,0000	22,0000
	k. A.	1,1400	0,0000	0,0000	0,0000	1,1400	0,0000
	<b>Summe</b>	<b>78,3510</b>	<b>47,3750</b>	<b>29,8360</b>	<b>29,8360</b>	<b>23,1400</b>	<b>22,0000</b>
Mülheim an der Ruhr	kurzfristig	6,3200	5,2100	0,0000	0,0000	0,3600	1,1100
	mittelfristig	3,4400	1,6900	0,0000	0,0000	0,0000	1,7500
	langfristig	14,7000	14,7000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
	k. A.	0,4140	0,0000	0,0000	0,0000	0,4140	0,0000
	<b>Summe</b>	<b>24,8740</b>	<b>21,6000</b>	<b>0,0000</b>	<b>0,0000</b>	<b>0,7740</b>	<b>2,8600</b>
Oberhausen	kurzfristig	19,1010	14,6000	0,5600	0,0000	0,2250	4,2760
	mittelfristig	20,6370	0,6000	19,6300	19,6300	0,4070	0,4070
	langfristig	4,2015	0,0000	2,0100	0,0000	0,0000	4,2015
	k. A.	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
	<b>Summe</b>	<b>43,9395</b>	<b>15,2000</b>	<b>22,2000</b>	<b>19,6300</b>	<b>0,6320</b>	<b>8,8845</b>
Ennepe-Ruhr- Kreis	kurzfristig	67,9313	49,6048	6,6000	1,9000	11,3615	3,9930
	mittelfristig	4,5100	2,9900	1,5200	0,0000	0,0000	0,0000
	langfristig	12,4980	1,3600	6,7280	2,7280	8,4100	0,0000
	k. A.	49,8940	2,7300	17,0000	0,0000	39,0720	15,9160
	<b>Summe</b>	<b>134,8333</b>	<b>56,6848</b>	<b>31,8480</b>	<b>4,6280</b>	<b>58,8435</b>	<b>19,9090</b>
Kreis Reckling- hausen	kurzfristig	173,7517	129,9673	4,5300	2,1000	10,5513	28,2031
	mittelfristig	243,8250	179,4130	47,9640	28,7480	0,0000	22,8960
	langfristig	125,7410	17,0960	92,7400	10,2400	72,7050	12,7000
	k. A.	38,9047	2,9300	16,0000	3,9170	19,4247	21,9460
	<b>Summe</b>	<b>582,2224</b>	<b>329,4063</b>	<b>161,2340</b>	<b>45,0050</b>	<b>102,6810</b>	<b>85,7451</b>
Kreis Unna	kurzfristig	134,6035	108,5800	0,3050	0,0000	4,1585	21,5600
	mittelfristig	35,7760	19,3860	2,9000	11,8800	0,0000	13,4900
	langfristig	93,0120	31,1940	4,0000	7,2080	50,6100	0,0000
	k. A.	33,2920	12,5720	2,5000	9,8500	13,3700	0,5500
	<b>Summe</b>	<b>296,6835</b>	<b>171,7320</b>	<b>9,7050</b>	<b>28,9380</b>	<b>68,1385</b>	<b>35,6000</b>
Kreis Wesel	kurzfristig	188,3416	154,7484	38,2450	1,8780	12,8960	22,7382
	mittelfristig	40,6760	12,3160	0,0000	0,0000	9,4000	12,0600
	langfristig	147,7750	103,9360	16,9000	10,0000	5,5940	23,2400
	k. A.	48,8140	1,8300	0,4700	0,0000	46,7240	1,8800
	<b>Summe</b>	<b>425,6066</b>	<b>272,8304</b>	<b>55,6150</b>	<b>11,8780</b>	<b>74,6140</b>	<b>59,9182</b>
RVR	kurzfristig	1.249,5157	930,5039	111,5551	22,9370	62,5873	206,3964
	mittelfristig	526,7010	332,5910	119,9700	92,0040	12,3560	61,3540
	langfristig	668,6599	249,0170	276,8384	149,3960	198,9820	108,4555
	k. A.	254,5337	30,4560	65,2290	49,6000	158,4547	87,1430
	<b>Summe</b>	<b>2.699,4103</b>	<b>1.542,5679</b>	<b>573,5925</b>	<b>313,9370</b>	<b>432,3800</b>	<b>463,3489</b>

---

# Adressverzeichnis

---



Industrie- und Handelskammer  
zu Dortmund

**Industrie- und Handelskammer zu Dortmund**  
Märkische Straße 120  
44141 Dortmund

Telefon +49 231 5417-0  
Fax +49 231 5417-109  
E-Mail [info@dortmund.ihk.de](mailto:info@dortmund.ihk.de)  
[www.dortmund.ihk24.de](http://www.dortmund.ihk24.de)



**IHK Mittleres Ruhrgebiet**

**Industrie- und Handelskammer Mittleres Ruhrgebiet**  
Ostring 30-32  
44787 Bochum

Telefon +49 234 9113-0  
Fax +49 234 9113-110  
E-Mail [ihk@bochum.ihk.de](mailto:ihk@bochum.ihk.de)  
[www.bochum.ihk.de](http://www.bochum.ihk.de)



Industrie- und Handelskammer  
für Essen, Mülheim an der Ruhr, Oberhausen  
zu Essen

**Industrie- und Handelskammer für Essen,  
Mülheim an der Ruhr, Oberhausen zu Essen**  
Am Waldthausenpark 2  
45127 Essen

Telefon +49 201 1892-0  
Fax +49 201 1892-172  
E-Mail [ihkessen@essen.ihk.de](mailto:ihkessen@essen.ihk.de)  
[www.essen.ihk24.de](http://www.essen.ihk24.de)



**IHK Nord Westfalen**

**Industrie- und Handelskammer  
Nord Westfalen**  
Rathausplatz 7  
45894 Gelsenkirchen

Telefon +49 209 388-0  
Fax +49 209 388-101  
E-Mail [gelsenkirchen@ihk-nordwestfalen.de](mailto:gelsenkirchen@ihk-nordwestfalen.de)  
[www.ihk-nordwestfalen.de](http://www.ihk-nordwestfalen.de)



Niederrheinische Industrie- und Handelskammer  
Duisburg · Wesel · Kleve zu Duisburg

**Niederrheinische Industrie- und Handelskammer  
Duisburg, Wesel, Kleve zu Duisburg**  
Mercatorstraße 22-24  
47051 Duisburg

Telefon +49 203 2821-0  
Fax +49 203 26533  
E-Mail [info@duisburg.ihk.de](mailto:info@duisburg.ihk.de)  
[www.ihk-niederrhein.de](http://www.ihk-niederrhein.de)



Südwestfälische  
Industrie- und Handelskammer  
zu Hagen

**Südwestfälische Industrie- und Handelskammer  
zu Hagen**  
Bahnhofstraße 18  
58095 Hagen

Telefon +49 2331 390-0  
Fax +49 2331 13586  
E-Mail [sihk@hagen.ihk.de](mailto:sihk@hagen.ihk.de)  
[www.sihk.de](http://www.sihk.de)



## Handwerkskammer Dortmund

### Handwerkskammer Dortmund

Reinoldstraße 7-9  
44135 Dortmund

Telefon +49 231 5493-0  
Fax +49 231 5493-116  
E-Mail [info@hwk-do.de](mailto:info@hwk-do.de)  
[www.hwk-do.de](http://www.hwk-do.de)



Handwerkskammer Düsseldorf

### Handwerkskammer Düsseldorf

Georg-Schultenhoff-Platz 1  
40221 Düsseldorf

Telefon +49 0211 8795-0  
Fax +49 0211 8795-110  
E-Mail [info@hwk-duesseldorf.de](mailto:info@hwk-duesseldorf.de)  
[www.hwk-duesseldorf.de](http://www.hwk-duesseldorf.de)



### Handwerkskammer Münster

Bismarckallee 1  
48151 Münster

Telefon +49 251 5203-0  
Fax +49 251 5203-106  
E-Mail [info@hwk-muenster.de](mailto:info@hwk-muenster.de)  
[www.hwk-muenster.de](http://www.hwk-muenster.de)

## Abkürzungsverzeichnis

AK	Autobahnkreuz
AS	Autobahnanschlussstelle
ASB	Allgemeiner Siedlungsbereich
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BSAB	Bereiche für die Sicherung und den Abbau oberflächennaher Bodenschätze
bzw.	beziehungsweise
d. h.	das heißt
dena	Deutsche Netzagentur
etc.	et cetera
FFH	Flora Fauna Habitat
GE-Gebiet	Gewerbegebiet
GEP	Gebietsentwicklungsplan
GIB	Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche
GIFPRO	Gewerbe- und Industrieflächenbedarfsprognose
GI-Gebiet	Industriegebiet
Ha	Hektar
IHK	Industrie- und Handelskammer
L	Landesstraße
LEP	Landesentwicklungsplan
LTE	Long Term Evolution
NRW	Nordrhein-Westfalen
p. a.	per anno
rd.	rund
REHK	Regionales Einzelhandelskonzept
RFNP	Regionaler Flächennutzungsplan
RRX	Rhein-Ruhr-Express
ruhrAGIS	Digitaler Gewerbeflächenatlas der Wirtschaftsförderung metropol Ruhr GmbH
ruhrFIS	Flächeninformationssystem des RVR
RVR	Regionalverband Ruhr
SO-Gebiet	Sondergebiet
u. a.	unter anderem
VK	Verkaufsfläche
z. B.	zum Beispiel
ZARA Häfen	Häfen in Zeebrügge, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen
ZVB	Zentraler Versorgungsbereich



