



GEWERBE- UND INDUSTRIE- BESTANDSGEBIETE IN KREFELD

Analyse sowie Handlungsempfehlungen für ausgewählte Gebiete

Endbericht

AUFTRAGGEBER

GGK Grundstücksgesellschaft der Stadt Krefeld mbH & Co. KG
Neue Linner Straße 87 | 47798 Krefeld

Ansprechpartner: Elmar Klein-Hessling
Prokurist
Tel. 02151 82074-20 | elmar.klein-hessling@krefeld-business.de

Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein
Geschäftsbereich Industrie, Klimaschutz und Mobilität
Nordwall 39 | 47798 Krefeld

Ansprechpartnerin: Silke Hauser
Leitung des Geschäftsbereichs
Tel. 02151 635-344 | silke.hauser@mittlerer-niederrhein.ihk.de

Stadt Krefeld
Fachbereich Stadt- und Verkehrsplanung
47792 Krefeld

Ansprechpartner: Norbert Hudde
Leitung des Fachbereichs
Tel. 02151 86-3700 | norbert.hudde@krefeld.de

BEARBEITUNG

STADTRAUMKONZEPT GmbH
Huckarder Straße 12 | 44147 Dortmund

Ansprechpartner: Sebastian Siebert
Tel. 0231 999937-22 | siebert@stadtraumkonzept.de



Titelfoto: Impression aus dem Gewerbegebiet Dießemer Bruch in Krefeld

Alle Kartendarstellungen und Fotos – sofern nicht anders angegeben – © STADTRAUMKONZEPT 2021

Krefeld / Dortmund, März 2022

GLIEDERUNG

Einleitung	4
Methodik	5
Gebietssteckbriefe	8
Legende	8
Steckbriefdarstellungen	12
Gesamtstädtische Auswertungen	74
Städtebaulicher Gesamteindruck	74
Störsensible Nutzungen	75
Individualverkehr	76
Öffentlicher Personennahverkehr	78
Fuß- und Radverkehr	80
Grün	81
Grundversorgung	82
Glasfaseranbindung	83
Potenzialflächen	84
Gesamtbewertung und Fazit	86
Maßnahmenskizzen für ausgewählte Gewerbestandorte	87
Analysen und gebietsspezifische Handlungsansätze	88
Generelle Handlungsansätze	98

EINLEITUNG

Viele bestehende Gewerbegebiete sind in die Jahre gekommen. Sie haben städtebauliche und freiraumplanerische Missstände, entsprechen ökologisch und energetisch nicht mehr dem Stand der Technik und ihre Infrastruktur hat funktionale Mängel. Obwohl die Bestandsgebiete die räumliche Basis vieler Unternehmen und Arbeitsplätze sind, wurden sie in der Vergangenheit vielerorts planerisch vernachlässigt. Stadtentwicklung konzentrierte sich häufig auf die Erneuerung von Ortszentren und Wohnquartieren. Wirtschaftsförderung fokussierte sich auf die Ausweisung neuer Gewerbegebiete und die Entwicklung von Konversionsflächen.

Gleichwohl bergen bestehenden Gewerbegebiete enorme Potenziale. Durch die (Wieder-) Nutzung von brachliegenden Rest- und Erweiterungsflächen, Maßnahmen der Nachverdichtung und die Verlagerung von Unternehmen auf mindergenutzte Immobilien können sie zur Deckung insbesondere der endogenen Nachfrage beitragen. Durch ihre Profilierung können lokale Unternehmen stärker an den Wirtschaftsstandort gebunden und damit Arbeitsplätze und Wirtschaftsstrukturen gesichert werden.

In vielen Regionen – und dazu zählt nicht zuletzt aufgrund ihrer Lage in einer der wirtschaftsstärksten und verkehrlich am besten erreichbaren Wirtschaftsregionen Europas auch die Stadt Krefeld – hat sich in den vergangenen Jahren die Konkurrenz verschiedenster Nutzungsansprüche um die nicht reproduzierbare Ressource Fläche weiter verschärft. Großmaßstäbige Neuentwicklungen „auf der grünen Wiese“ stellen heute kaum noch eine Option dar. Gewerbe- und Industriefläche wird zu einem zunehmend knappen Gut.

Entsprechend gewinnen die Inwertsetzung, der Umbau und die Qualifizierung bestehender Gewerbegebiete in immer mehr Städten und Regionen an Bedeutung. Die nach wie vor erfolgende Neuinanspruchnahme von Flächen für Industrie und Gewerbe, die notwendige bauliche Anpassung an die Folgen des Klimawandels, die steigenden Energiekosten sowie die politisch vereinbarten Klimaschutzziele unterstreichen die Notwendigkeit von Erneuerungsstrategien für bestehende Industrie- und Gewerbebestandorte.

Die Modernisierung der Infrastruktur und Erhöhung der Ressourceneffizienz, die Profilschärfung und Imagebildung oder etwa die Lösung bestehender Konfliktsituationen stellen damit wichtige Aufgabenfelder dar, damit die bestehenden Gewerbegebiete auch zukünftig ihre Funktion erfüllen können.

Die Chancen, die in der Auseinandersetzung mit den bestehenden Gewerbebestandorten liegen, sollen nun auch in Krefeld verstärkt in den Fokus genommen und genutzt werden. Als Teil des „Handlungsprogramms Gewerbebrachflächen“, das wiederum in den „Aktionsplan Wirtschaft“ eingebettet ist, wurde im Jahr 2021 im Rahmen einer durch die STADTRAUMKONZEPT GmbH durchgeführten Analyse Grundlagen für eine zukunftsfähige Ausrichtung der Gebiete ermittelt und auf dieser Basis am Beispiel von fünf ausgewählten Standorten Perspektiven für eine zukunftsfähige Weiterentwicklung erarbeitet.

Beauftragt wurde die Untersuchung gemeinsam durch die GGK Grundstücksgesellschaft der Stadt Krefeld mbH & Co. KG, die Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein sowie den Fachbereich Stadt- und Verkehrsplanung der Stadt Krefeld.

METHODIK

Den Einstieg in die Projektbearbeitung bildete ein Auftaktgespräch im Mai 2021. Zunächst erfolgte eine Verständigung auf die in dem Prozess zu betrachtenden Gewerbestandorte, ihre korrekte Benennung und die jeweilige Abgrenzung. Insgesamt wurden 31 Gewerbe- und Industriestandorte in die Betrachtung einbezogen (siehe Kartendarstellung und Auflistung auf den folgenden Seiten).

Ausgeklammert wurden reine Werksstandorte (z. B. Chempark und Stahldorf), die insofern Sonderfälle darstellen, als dass es sich dabei um im privaten Management befindliche, nicht ohne weiteres zugängliche Areale handelt, auf die auch die Stadt Krefeld keinen unmittelbaren Zugriff hat. Für den Industriestandort Stahldorf zeichnet sich nach einem Verkauf von Teilflächen aktuell allerdings die Chance ab, den Standort positiv weiter zu entwickeln.

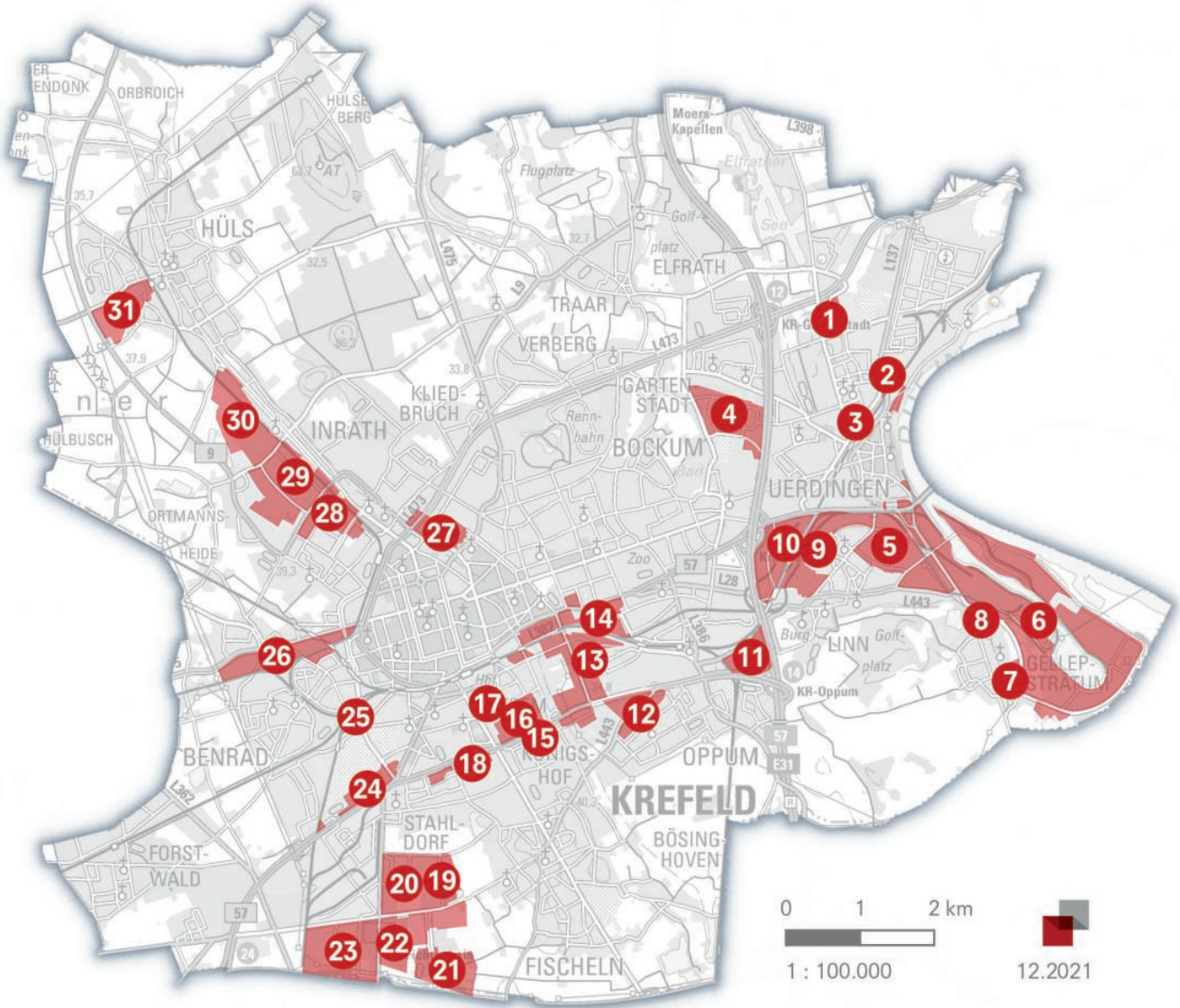
Darüber hinaus wurden einzelne Kleinstandorte, die ausschließlich etwa durch Handels- oder kulturelle Nutzungen geprägt sind und eher keine Zukunftsperspektive für gewerbliche und industrielle Nutzungen haben, außer Acht gelassen. Im Zusammenhang einer Auseinandersetzung mit dem Bestand wurden auch Entwicklungsstandorte wie die Potenzialfläche südlich des Elfrather Sees oder der GIB-Entwicklungsbereich an der BAB 44-Anschlussstelle Osterath nicht in die Untersuchung einbezogen.

Im Anschluss daran erfolgte eine erste Analyse der 31 Gewerbe- und Industriestandorte durch Auswertung öffentlicher sowie städtischer Geodaten (z. B. digitale Orthophotos, Daten des Siedlungsmonitorings, Grundstücks- und Grünflächenkaster, Flächennutzungsplan, Bebauungspläne, Radverkehrsanlagen, LKW-Vorrangrouten und -Restriktionen), anonymisierter Unternehmenslisten der Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein, von OpenStreetMap-Daten (Angebote der Grundversorgung, ÖPNV-Haltepunkte und -Linien) sowie Fahrplandaten der Stadtwerke Krefeld. Die Ergebnisse der Desktop-Analyse wurden im Zuge einer Begehung sämtlicher Standorte validiert und ggf. ergänzt.

Die Bewertung der einzelnen Standortkriterien folgte zum Teil eher subjektiven Einschätzungen, beispielsweise hinsichtlich des städtebaulichen Gesamteindrucks, der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur oder auch der Grünversorgung. Ein anderer Teil basiert auf quantitativ messbaren Daten, etwa zur ÖPNV-Erreichbarkeit oder der vorhandenen Grundversorgung. Die vorgenommenen Bewertungen wurden zusammen mit verschiedenen Kartenübersichten sowie ergänzenden Daten zum Gebiet, etwa zum Branchenprofil, der Flächengröße oder vorhandenen Potenzialen, in Gebietssteckbriefen dargestellt. Die nachfolgend dargestellte, zugehörige Legende zu den einzelnen Gebietssteckbriefen umfasst neben einer Aufführung der Kartensignaturen auch eine nähere Erläuterung der einzelnen Bewertungsfaktoren.

Im Rahmen eines Workshops wurden im Juni 2021 Zwischenergebnisse vorgestellt und mit Vertreter:innen von GGK, IHK sowie der städtischen Stellen Bodenordnung, Bodenschutz / Altlasten, Geoinformation sowie Stadt- und Verkehrsplanung diskutiert und die Bewertungsmethodik abgestimmt und weiterentwickelt.

Nach Ergänzung und Fertigstellung der Analysen wurden im Rahmen eines Abstimmungstermins gemeinsam mit GGK, IHK sowie Verkehrs- und Stadtplanung im September 2021 fünf Standorte ausgewählt, für die beispielhaft Maßnahmen einer Weiterentwicklung herausgearbeitet und skizziert wurden. Dazu erfolgten weitere Vor-Ort-Begehungen sowie ergänzende Desktop-Analysen. Die Ergebnisse wurden im Rahmen eines weiteren gemeinsamen Abstimmungstermins sowie schließlich Mitte November in den Aufsichtsräten von WFG und GGK vorgestellt. Im Februar 2022 erfolgte abschließend eine gemeinsame Begehung der ausgewählten Gebiete, in deren Rahmen die vorgeschlagenen Handlungsansätze nochmals diskutiert wurden. Der vorliegende Endbericht stellt die Projektergebnisse in graphisch und textlich prägnanter Form dar.













1	Gewerbegebiet Adolf-Dembach-Straße	11,4 ha
2	Gewerbegebiet Duisburger Straße/Hohenbudberger Straße	9,8 ha
3	Gewerbegebiet Lange Straße/Parkstraße	5,4 ha
4	Gewerbegebiet Bockum-Nord/Gartenstadt	50,7 ha
5	Industriegebiet Hafenstraße/Linn-Ost	75,9 ha
6	Rheinhafen Krefeld	265,3 ha
7	Gewerbegebiet Gellep-Stratum Süd	10,9 ha
8	Gewerbegebiet Gellep-Stratum Nord	5,8 ha
9	Linner Hafenbahnhof	47,5 ha
10	Industriegebiet Bruchfeld	44,4 ha
11	Gewerbegebiet Bischofstraße/Heinrich-Malina-Straße	23,2 ha
12	Gewerbe-/Einzelhandelsstandort Hafelsstraße	24,9 ha
13	Gewerbegebiet Neue Ritter Straße/Am Verschubbahnhof/Dießemer Bruch/Untergath	67 ha
14	Gewerbegebiet Glockenspitz/Dießemer Bruch/Neustraße	36,2 ha
15	Gewerb Standort Untergath/Franz-Hitze-Straße	5,7 ha
16	Industriestandort Untergath/Fütingsweg und Innovations- und Technologicampus	28,6 ha
17	Gewerbegebiet Kölner Straße/Kochstraße	6,8 ha
18	Gewerbegebiet Obergath/Mühlenfeld	13,7 ha
19	Gewerbegebiet Breuershofstraße	26,5 ha
20	Europark Fichtenhain B/Kimplerstraße	50,4 ha
21	Businesspark Fichtenhainer Allee	65 ha
22	Europark Fichtenhain A	27 ha
23	Industriegebiet Am Südpark	74,2 ha
24	Industriegebiet Gladbacher Straße	19,7 ha
25	Gewerbegebiet Nauenweg	7,1 ha
26	Gewerbegebiet Krützpoort/St. Töniser Straße	43,9 ha
27	Gewerbe-/Einzelhandelsstandort Blumentalstraße/Gahlingspfad	18,1 ha
28	Gewerbegebiet Girmesgath/Kleinewefersstraße	32 ha
29	Gewerbe-/Einzelhandelsstandort Niedieckstraße/Mevissenstraße	69,6 ha
30	Industriegebiet Inrath	60,2 ha
31	Gewerbegebiet Hüls	32,8 ha

GEBIETSSTECKBRIEFE




Legende

BRANCHENPROFILE




-  Land- und Forstwirtschaft, Fischerei
-  Verarbeitendes Gewerbe
-  Baugewerbe
-  Sonstiges produzierendes Gewerbe
-  KFZ-Gewerbe

-  Großhandel
-  Einzelhandel
-  Verkehr und Lagerei
-  Industrienahe Dienstleistungen
-  Andere Dienstleistungen




KARTENDARSTELLUNGEN


-  Stadtgrenze
-  Gewerbe- / Industriegebiet
-  Werksgelände

STÖRSENSIBLE NUTZUNGEN





-  Wohnen (einzeln)
-  Wohnen (flächig)
-  Sensible Nutzungsschnittstelle

FLÄCHENPOTENZIALE

-  ungenutzte oder landwirt. genutzte Freifläche
-  Leerstand oder Mindernutzung
-  ungenutzte Teilfläche auf Betriebsgrundstück

-  Fläche im Eigentum der Kommune oder einer kommunalen Gesellschaft*




Siedlungsmonitoring 2020*

-  Betriebsgebundene Reserve
-  Keine Reserve
-  Reserve Gemischt
-  Reserve Gewerbe




* nachrichtliche Übernahme

BEWERTUNGEN



STÄDTEBAULICHER GESAMTEINDRUCK

-  Das Gebiet macht insgesamt einen hochwertigen, geordneten Eindruck. Der öffentliche Raum besitzt Aufenthaltsqualität, private Flächen und Gebäude sind ansprechend gestaltet.
-  Das Gebiet macht einen durchschnittlichen Eindruck, typische Merkmale auch einfacher Gewerbenutzungen sind präsent, ohne jedoch den Gebietscharakter deutlich negativ zu beeinflussen. Städtebauliche Missstände sind nicht oder nur wenig vorhanden.
-  Das Gebiet macht insgesamt einen eher heruntergekommenen Eindruck, städtebauliche Missstände finden sich häufiger, private Freiflächen erscheinen ungeordnet, die Gebäudesubstanz zeigt deutlichen Sanierungsbedarf.

STÖRSENSIBLE NUTZUNGEN

-  Im oder angrenzend an das Gebiet finden sich keine oder kaum störsensible Nutzungen (insbesondere Wohnen).
-  Das Gebiet weist mehrere Schnittstellen zu störsensiblen Nutzungen auf (im Gebiet und/oder an den Gebietsrändern).
-  Das Gebiet ist stark mit störsensiblen Nutzungen durchsetzt und/oder grenzt an diese nicht nur punktuell an.

FLÄCHENEIGENTUM

-  Größere Flächenpotenziale in städtischer Hand bieten Chancen für eine aktive Gestaltung der zukünftigen Entwicklung.
-  Die Flächenpotenziale befinden sich (nahezu) ausschließlich in privater Hand mit entsprechend eingeschränkten kommunalen Mitgestaltungsmöglichkeiten.

 nicht zutreffend / keine Bewertung möglich

KARTENDARSTELLUNGEN

INDIVIDUALVERKEHR

— LKW-Vorrangroute*

LKW-Restriktionen (ohne Zusatzzeichen Anlieger oder Lieferverkehr frei)*

- Verbot > 3,5 t
- Verbot > 5,5 t
- Verbot > 8 t Achslast
- Verbot > 3,8 m
- Verbot wassergefährdender Ladung

BEWERTUNGEN

INDIVIDUALVERKEHR

Anbindung

- Das Gebiet ist unmittelbar an den überörtlichen Verkehr angebunden; eine Durchfahrung von Wohnsiedlungsbereichen ist nicht erforderlich.
- Das Gebiet ist nicht unmittelbar an den überörtlichen Verkehr angebunden; eine ggf. notwendige Durchfahrung von Wohnsiedlungsbereichen erfolgt auf einer entsprechend leistungsfähigen Straßeninfrastruktur.
- Das Gebiet ist nicht unmittelbar an den überörtlichen Verkehr angebunden; bei der notwendigen Durchfahrung von Wohnsiedlungsbereichen werden auch kleinere Straßen durch den Wirtschaftsverkehr belastet.

Erschließung

- Das Gebiet verfügt über eine leistungsfähige innere Erschließung; Engstellen sind nicht ersichtlich; es gibt ausreichend Raum für die Zufahrt auf die Betriebsgrundstücke.
- In Teilbereichen erscheint die innere Erschließung nicht optimal, schränkt das Gebiet jedoch grundsätzlich betrachtet nicht in seiner Funktionsfähigkeit ein.
- Die innere Erschließung erscheint unzureichend bzw. durch den vorhandenen Verkehr überlastet.

Straßenzustand

- Die Erschließungsstraßen im Gebiet sind insgesamt betrachtet in einem guten Zustand.
- Die Erschließungsstraßen im Gebiet sind insgesamt betrachtet in einem ausreichenden Zustand.
- Insgesamt betrachtet weisen die Straßen im Gebiet erhebliche bauliche Mängel auf und sind in größeren Teilen erneuerungsbedürftig.

Ruhender Verkehr

- KFZ- und LKW-Parken erfolgt nur in dafür vorgesehenen Bereichen; es sind keine Beeinträchtigungen des Verkehrs ersichtlich.
- Vereinzelt sind Probleme ersichtlich, die durch den ruhenden Verkehr verursacht werden; das Gebiet wird davon jedoch in seiner Funktionsfähigkeit nicht grundsätzlich beeinträchtigt.
- Der ruhende Verkehr führt zu erheblichen Beeinträchtigungen für den Individual- und Güter- sowie den Fuß- und Radverkehr (Engstellen, Zufahrten auf Betriebsgelände, Wendemöglichkeiten etc.).

○ nicht zutreffend / keine Bewertung möglich

* nachrichtliche Übernahme

KARTENDARSTELLUNGEN

ÖPNV

- Bushaltestelle*
 - Buslinie*
 - Tramhaltestelle*
 - Tramlinie*
 - S-/Regionalbahnhof*
 - S-/Regionalbahnstrecke*
- ◆ Isodistanz (Fußweg) um Haltepunkte:
250 m Bus
400 m Tram
500 m S-/Regionalbahnhof

RAD- UND FUSSVERKEHR

- Radweg*

BEWERTUNGEN

ÖPNV

Erreichbarkeit

- Über 80 % der Unternehmensadressen haben einen Haltepunkt des ÖPNV in einer Entfernung von max. 250 m um Bushaltestellen, 400 m um Straßenbahnhaltstellen oder 500 m um Haltepunkte des S- / Regionalbahnverkehrs.
- 50-80 % der Unternehmensadressen haben einen Haltepunkt des ÖPNV innerhalb der definierten Distanzen.
- Weniger als 50 % der Unternehmensadressen haben einen Haltepunkt des ÖPNV innerhalb der definierten Distanzen.

Taktung

- Zwischen 17 und 18 Uhr weisen die nächstgelegenen Haltepunkte des ÖPNV eine Bedienfrequenz von 15 Minuten oder besser auf.
- Die Taktung beträgt über 15 bis maximal 30 Minuten.
- Die Taktung beträgt über 30 Minuten.

Bedienzeiten

- Das Gebiet ist auch in den späten Abend- und frühen Morgenstunden per ÖPNV erreichbar.
- Das Gebiet ist in den späten Abend- und frühen Morgenstunden nicht an den ÖPNV angebunden.

RADVERKEHR

- Das Gebiet verfügt insgesamt betrachtet über eine gute Infrastruktur für den Radverkehr. Es gibt Radwege entlang der Haupterschließungsstraßen und eine Anbindung an das städtische Radroutennetz, bisweilen ergänzt um weitere Angebote wie Abstellanlagen im öffentlichen Raum, Verleihstationen etc.
- Der Radverkehr im Gebiet ist nicht durch auffällige Defizite eingeschränkt, wird aber auch nicht durch besondere Qualitäten gefördert.
- Das Gebiet verfügt über eine unzureichende Radverkehrsinfrastruktur und stellt sich insgesamt betrachtet als unattraktiv für den Radverkehr dar.

FUSSVERKEHR

- Insgesamt betrachtet ist es attraktiv, sich in dem Gebiet zu Fuß zu bewegen; Gehwege sind vorhanden und gut nutzbar, Beeinträchtigungen durch den ruhenden Verkehr sind nicht ersichtlich; Fußwege sind durch eine Grüngestaltung aufgewertet.
- Der Fußverkehr ist nicht durch auffällige Defizite eingeschränkt, wird aber auch nicht durch besondere Qualitäten gefördert.
- Das Gebiet ist für Fußgänger insgesamt unattraktiv, etwa aufgrund fehlender oder eingeschränkt nutzbarer Fußwege oder einer übermäßigen Verkehrsbelastung.

* nachrichtliche Übernahme

○ nicht zutreffend / keine Bewertung möglich

KARTENDARSTELLUNGEN

GRÜN

- Öffentliche Grünfläche*
- Baumbestand (städtisch)*

SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

- Einrichtung zur Grundversorgung*
(Café, Bäckerei, Imbiss, Restaurant,
Lebensmittelgeschäft, Supermarkt)
- ◇ 300 m Isodistanz (Fußweg) um
Grundversorgungsangebot
- ▲ Kindertagesstätte*

* nachrichtliche Übernahme

BEWERTUNGEN

NUTZBARE GRÜNFLÄCHEN

- Das Gebiet zeichnet sich durch eine starke Durchgrünung aus. Grünflächen sind bisweilen über Fuß- und Radwege erschlossen, attraktiv gestaltet und laden zum Aufenthalt ein. Naturnah gestaltete Flächen bieten einen ökologischen Mehrwert.
- Es existieren nutzbare Grünbereiche im Gebiet, insgesamt betrachtet erscheint ihr Anteil oder ihre Qualität jedoch steigerungsfähig.
- Das Gebiet weist keine oder kaum nutzbare Grünbereiche auf.

VERSIEGELUNG

- Das Gebiet (Potenzialflächen ausgeklammert) fällt durch einen vergleichsweise hohen Anteil unversiegelter Freiflächen auf, die durchaus den Charakter des Gebietes mit prägen.
- Das Gebiet erscheint insgesamt betrachtet durchschnittlich stark versiegelt. Neben typischerweise vollständig versiegelten Betriebsflächen existieren im öffentlichen und privaten Raum auch unversiegelte Bereiche in nennenswertem Umfang.
- Das Gebiet ist insgesamt betrachtet sehr stark versiegelt; unversiegelte öffentliche und private Freiflächen finden sich nicht oder kaum.

GRUNDVERSORGUNG

- Über 80 % der Unternehmensadressen haben mindestens ein Grundversorgungsangebot in einer Entfernung von max. 300 m.
- 50-80 % der Unternehmensadressen haben mindestens ein Grundversorgungsangebot in einer Entfernung von max. 300 m.
- Weniger als 50 % der Unternehmensadressen haben mindestens ein Grundversorgungsangebot in einer Entfernung von max. 300 m.

GLASFASERVERFÜGBARKEIT

- Das Gebiet oder größere Teile davon sind an die Glasfaserinfrastruktur angebunden.
- Das Gebiet verfügt (größtenteils) über keine Glasfaseranbindung.

○ nicht zutreffend / keine Bewertung möglich

1 Gewerbegebiet Adolf-Dembach-Straße



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021



Typ: **Standort mit hohem Anteil an Dienstleistungen**

Gesamtfläche: **114.133 qm** FNP: **GE**
 Städtebaulicher Gesamteindruck: ● Störsensible Nutzungen: ●

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **4.776 qm** Anzahl: **1**
 Kommunales Flächeneigentum: ●

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: ● Erschließung: ●
 Ruhender Verkehr: ● Straßenzustand: ●

ÖPNV

Erreichbarkeit: ● Taktung: ●
 Bedienzeiten: ●

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: ● Fußverkehr: ●

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: ● Versiegelung: ●

SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: ● Grundversorgung: ●

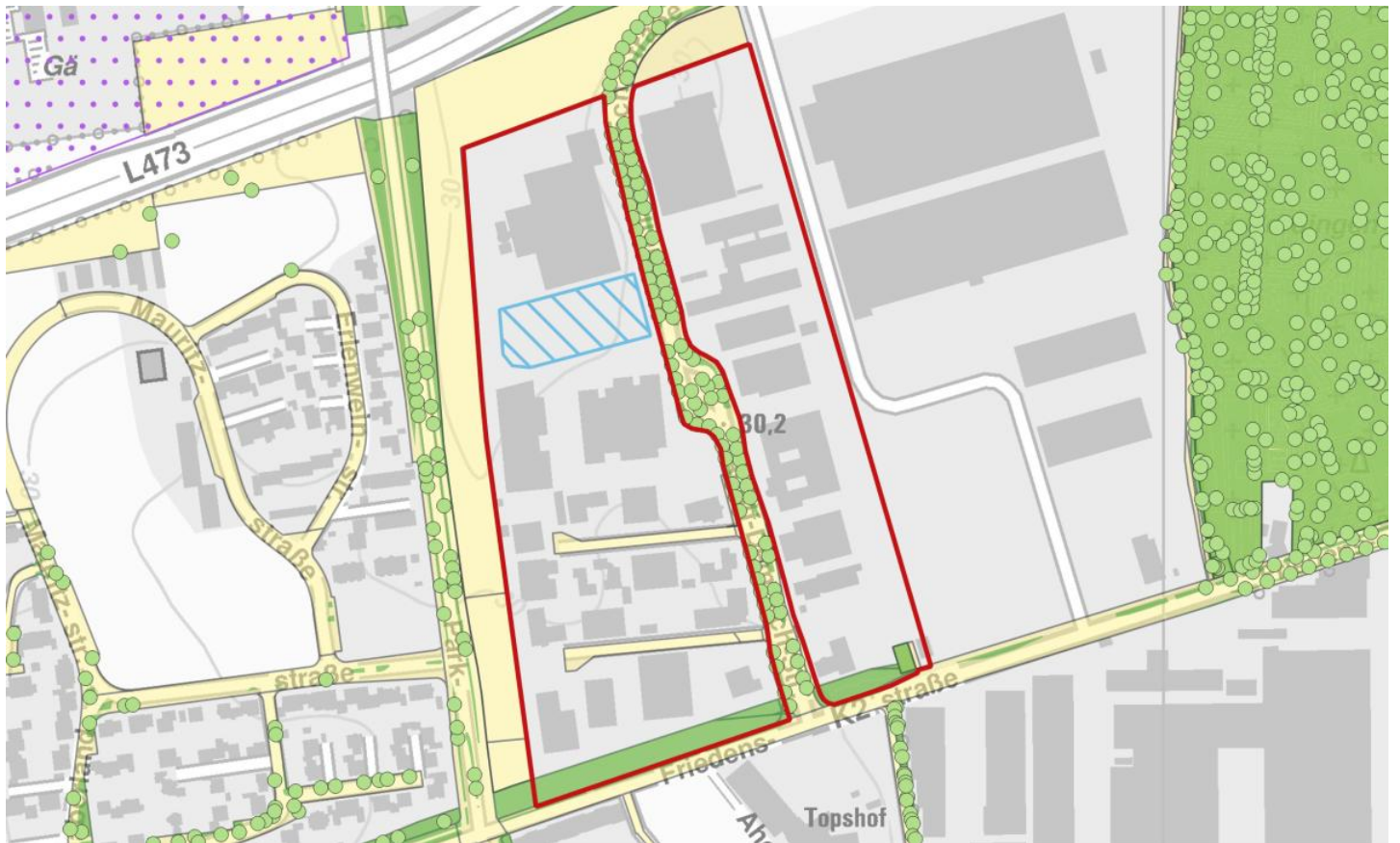
ZUSAMMENFASSUNG

modernes, dienstleistungsdominiertes Gewerbegebiet mit guter Anbindung; südlicher Bereich eher kleinteilig; keine auffallenden Defizite mit Ausnahme der fehlenden Versorgungsmöglichkeiten; kaum Flächenpotenziale vorhanden

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



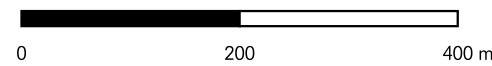
Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

0 200 400 m

ID: 33
Stand: 16.02.2022

STADT
RAUM
KONZEPT

2 Gewerbegebiet Duisburger Straße/Hohenbudberger Straße



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021

14

Unternehmen | 0 % | 50 % | 100 %

Typ: **Standort mit hoher gewerblicher Nutzungsmischung**

Gesamtfläche: **97.925 qm** FNP: **GE**

Städtebaulicher Gesamteindruck: ● Störsensible Nutzungen: ●

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **46.186 qm** Anzahl: **4**

Kommunales Flächeneigentum: ●

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: ● Erschließung: ●

Ruhender Verkehr: ● Straßenzustand: ●

ÖPNV

Erreichbarkeit: ● Taktung: ●

Bedienzeiten: ●

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: ● Fußverkehr: ●

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: ● Versiegelung: ●

SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: ● Grundversorgung: ●

ZUSAMMENFASSUNG

Altgewerbebestandort mit deutlichen, auch städtebaulichen und infrastrukturellen Defiziten, Leerständen und Brachen; fehlende Qualitäten insbesondere für Rad- und Fußverkehr; starke Nutzungsmischung, auch Wohnnutzungen; Entwicklungsperspektive durch Planung "RheinBlick" am Rheinufer (Bebauungsplan 772 entlang der Hohenbudberger Straße für GE-Gebiet mit südlich angrenzendem MI-Gebiet kürzlich in der Offenlage)

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors



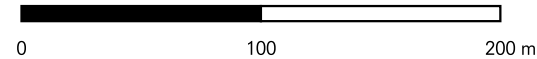
ID: 31
Stand: 16.02.2022

STADT
RAUM
KONZEPT

3 Gewerbegebiet Lange Straße/Parkstraße



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021



12

Unternehmen | 0 % | 50 % | 100 %

Typ: **Standort mit hoher gewerblicher Nutzungsmischung**

Gesamtfläche: **54.291 qm** FNP: **GE**

Städtebaulicher Gesamteindruck: ● Störsensible Nutzungen: ●

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **0 qm** Anzahl: **0**

Kommunales Flächeneigentum: ●

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: ● Erschließung: ○

Ruhender Verkehr: ○ Straßenzustand: ○

ÖPNV

Erreichbarkeit: ● Taktung: ●

Bedienzeiten: ●

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: ● Fußverkehr: ●

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: ● Versiegelung: ●

SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: ● Grundversorgung: ●

ZUSAMMENFASSUNG

aktuell im Wandel begriffener und durch Leerstand und Mindernutzung geprägter Standort mit hervorragender ÖPNV-Anbindung; Lage in unmittelbarer Nähe zu Wohnnutzungen limitiert die gewerblichen Nutzungsmöglichkeiten; ein Großteil des Geländes ist zum 01.08.2021 an die Wohnstätte Krefeld veräußert worden; es ist das Ziel, hier perspektivisch nach der Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs ein Mischgebiet mit hohem Wohnanteil zu entwickeln

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

0 100 200 m

ID: 9
Stand: 16.02.2022

STADT
RAUM
KONZEPT

4 Gewerbegebiet Bockum-Nord/Gartenstadt



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021

0 300 600 m

178

Unternehmen | 0 % | 50 % | 100 %

Typ: **Standort mit hoher gewerblicher Nutzungsmischung**

Gesamtfläche: **507.434 qm** FNP: **GE**

Städtebaulicher Gesamteindruck: ● Störsensible Nutzungen: ●

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **12.073 qm** Anzahl: **2**

Kommunales Flächeneigentum: ●

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: ● Erschließung: ●

Ruhender Verkehr: ● Straßenzustand: ●

ÖPNV

Erreichbarkeit: ● Taktung: ●

Bedienzeiten: ●

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: ● Fußverkehr: ●

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: ● Versiegelung: ●

SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: ● Grundversorgung: ●

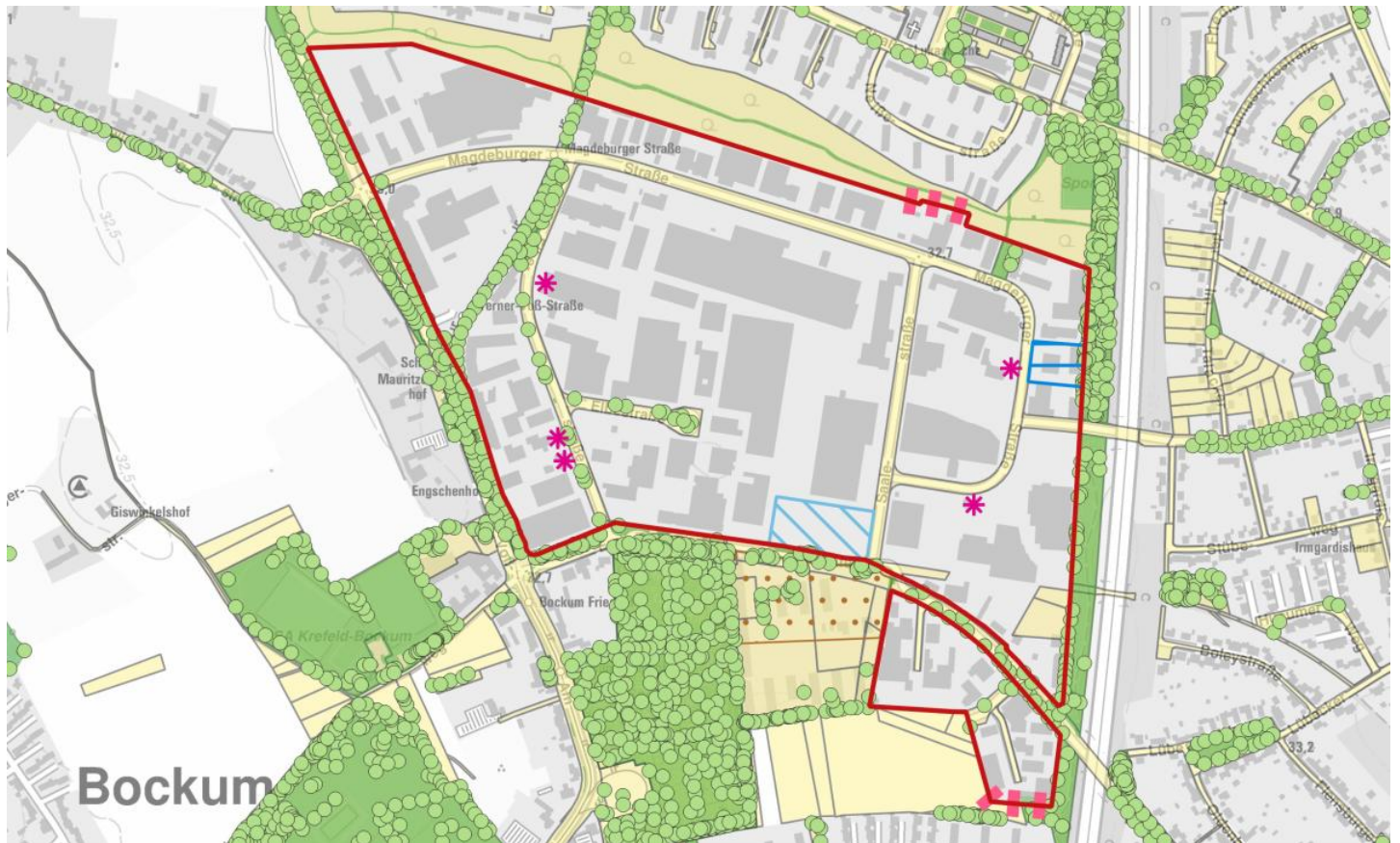
ZUSAMMENFASSUNG

Standort mit vorwiegend kleinteiliger, vielfältiger Nutzungsstruktur; Defizite hinsichtlich des Straßenzustandes, der ÖPNV-Erreichbarkeit, des Radverkehrs, sowie der Grünversorgung; eingestreute Wohnnutzungen; nahezu keine Flächenpotenziale vorhanden

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
 © Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

ID: 29
 Stand: 16.02.2022

5 Industriegebiet Hafenstraße/Linn-Ost



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021

0 400 800 m

106

Unternehmen

Typ:

Standort mit hoher gewerblicher Nutzungsmischung

Gesamtfläche: **758.641 qm** FNP: **GI / GE**

Städtebaulicher Gesamteindruck: ● Störsensible Nutzungen: ●

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **52.583 qm** Anzahl: **5**

Kommunales Flächeneigentum: ●

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: ● Erschließung: ●

Ruhender Verkehr: ● Straßenzustand: ●

ÖPNV

Erreichbarkeit: ● Taktung: ●

Bedienzeiten: ●

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: ● Fußverkehr: ●

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: ● Versiegelung: ●

SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: ● Grundversorgung: ●

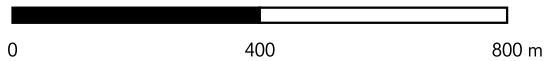
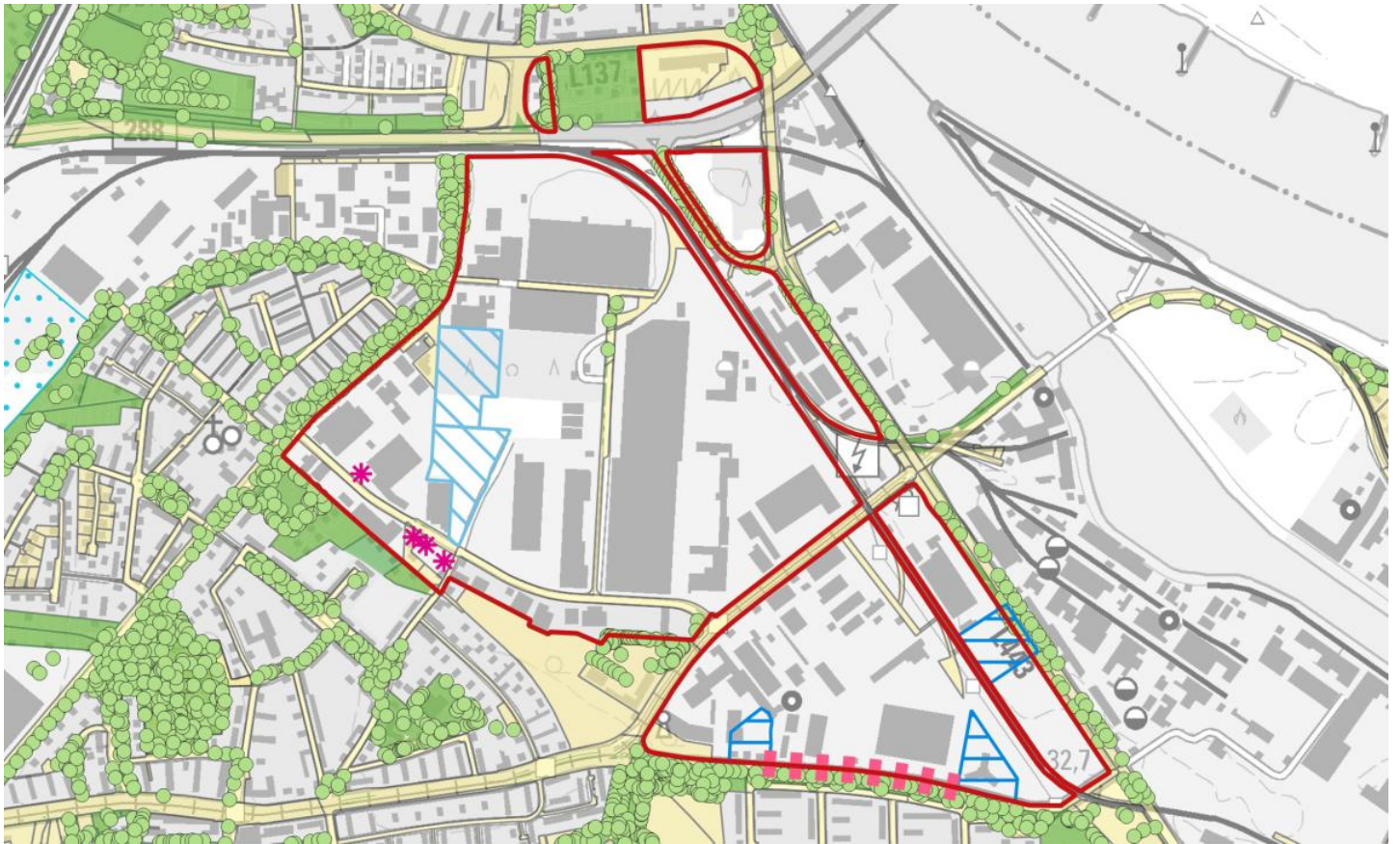
ZUSAMMENFASSUNG

Industriegebiet mit eher großteiliger Nutzungsstruktur; mehrere Leerstände / Potenzialflächen; am Südrand z. T. Wohnnutzungen im Gebiet bzw. angrenzend

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



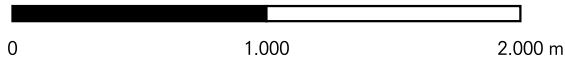
Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

ID: 26
Stand: 16.02.2022

6 Rheinhafen Krefeld



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021



Gesamtfläche: **2.652.579 qm** FNP: **GI / GE**
Städtebaulicher Gesamteindruck: ● Störsensible Nutzungen: ●

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **426.171 qm** Anzahl: **17**
Kommunales Flächeneigentum: ●

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: ● Erschließung: ●
Ruhender Verkehr: ● Straßenzustand: ●

ÖPNV

Erreichbarkeit: ● Taktung: ●
Bedienzeiten: ●

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: ● Fußverkehr: ●

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: ● Versiegelung: ●

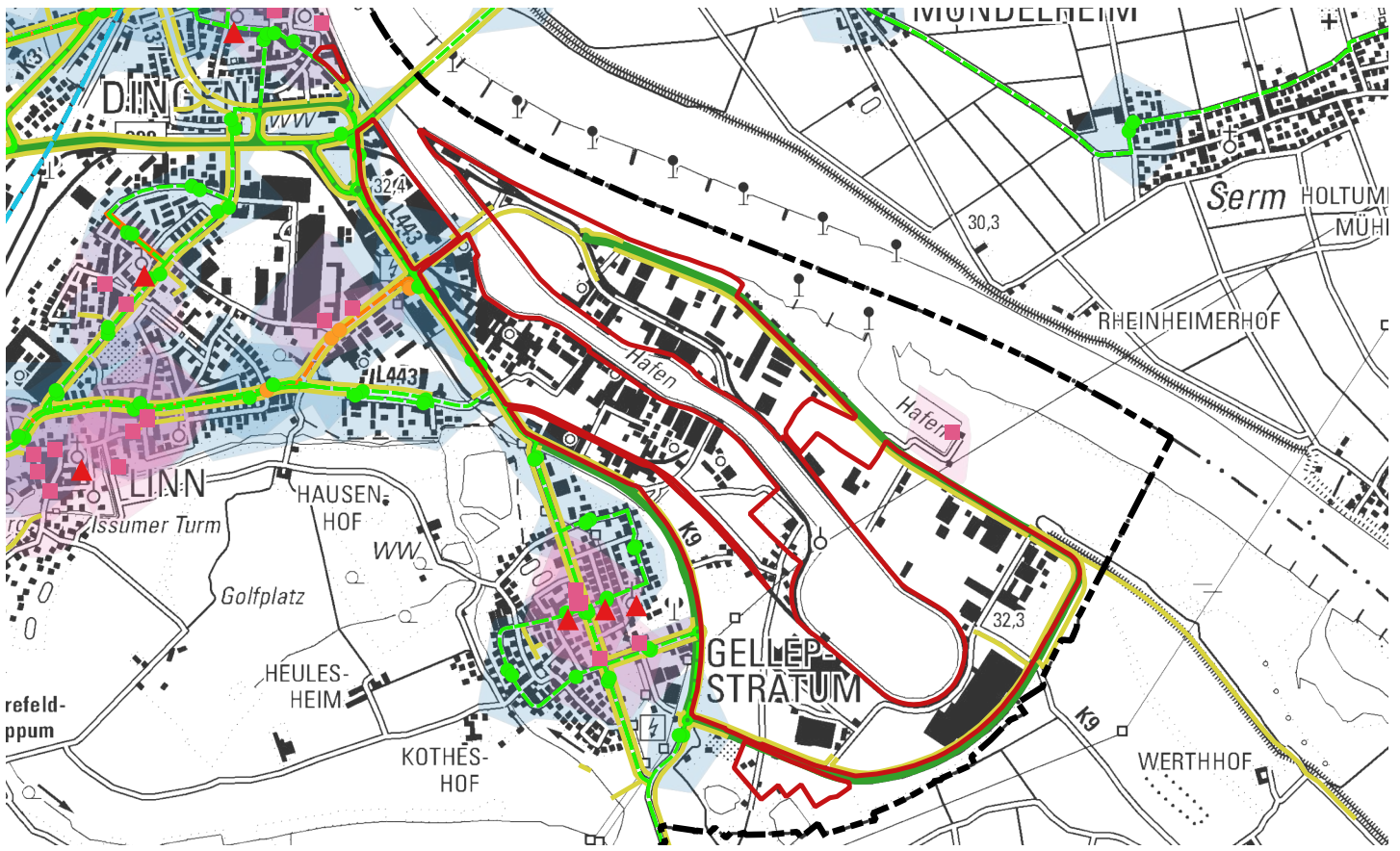
SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: ● Grundversorgung: ●

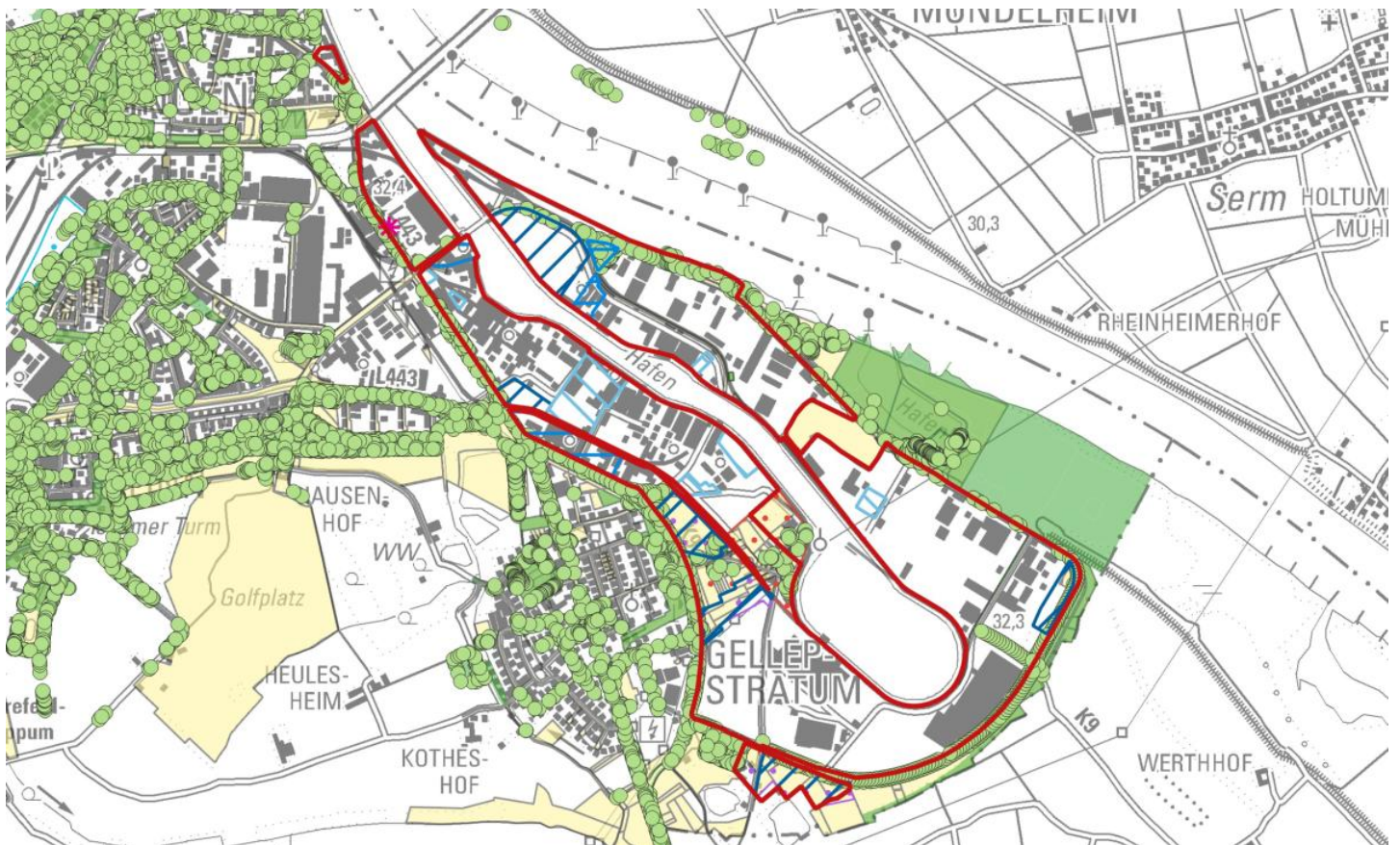
ZUSAMMENFASSUNG

Sonderstandort in Verwaltung der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG; großteilige Gewerbestruktur; größere Flächenpotenziale vorhanden; Defizite insbesondere im Hinblick auf den Verkehr, v. a. ÖPNV-Erreichbarkeit, Grün- und Grundversorgung; Optimierung der Anbindung des Hafens an die B 288 läuft über ein Bebauungsplanverfahren

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

ID: 27
Stand: 16.02.2022

7 Gewerbegebiet Gellep-Stratum Süd



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021

0 200 400 m

29

Unternehmen | 0 % | 50 % | 100 %

Typ: **Standort mit hoher gewerblicher Nutzungsmischung**

Gesamtfläche: **108.850 qm** FNP: **GE**

Städtebaulicher Gesamteindruck: ● Störsensible Nutzungen: ●

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **11.462 qm** Anzahl: **3**

Kommunales Flächeneigentum: ●

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: ● Erschließung: ●

Ruhender Verkehr: ● Straßenzustand: ●

ÖPNV

Erreichbarkeit: ● Taktung: ●

Bedienzeiten: ●

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: ● Fußverkehr: ●

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: ● Versiegelung: ●

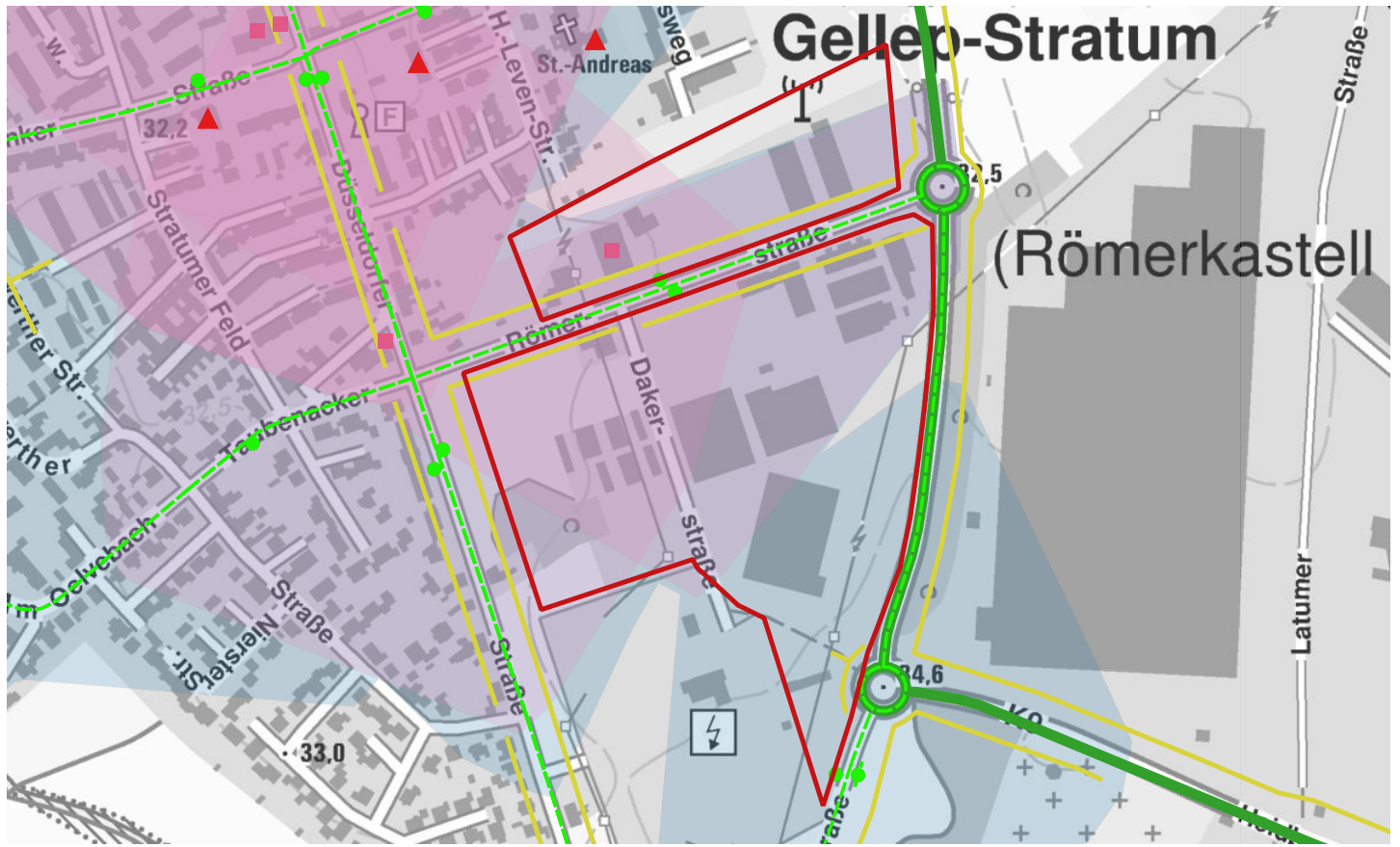
SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: ● Grundversorgung: ●

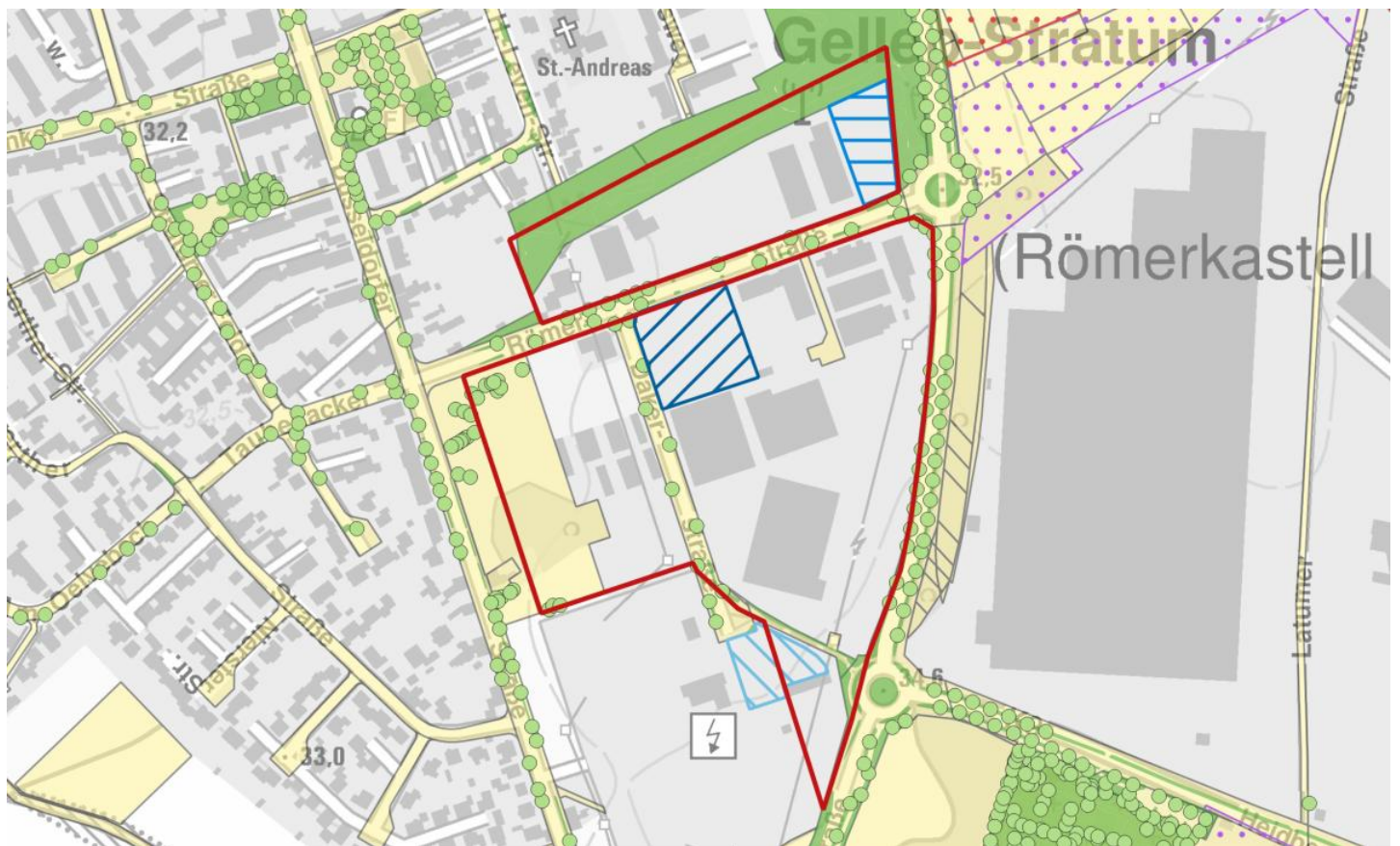
ZUSAMMENFASSUNG

nutzungsgemischter Gewerbebestandort mit einzelnen Flächenpotenzialen; Defizite lediglich in Form fehlender nutzbarer Grünbereiche und schlechter ÖPNV-Taktung; im Bereich Düsseldorf Straße / Römerstraße ist die Errichtung einer Feuerwache vorgesehen

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

0 200 400 m

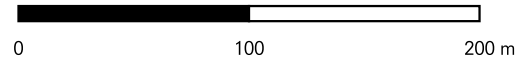
ID: 37
Stand: 16.02.2022

STADT
RAUM
KONZEPT

8 Gewerbegebiet Gellep-Stratum Nord



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021



5

Unternehmen | 0 % | 50 % | 100 %

Typ: **Standort mit hoher gewerblicher Nutzungsmischung**

Gesamtfläche: **58.104 qm** FNP: **GE**

Städtebaulicher Gesamteindruck: **●** Störsensible Nutzungen: **●**

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **6.754 qm** Anzahl: **3**

Kommunales Flächeneigentum: **●**

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: **●** Erschließung: **●**

Ruhender Verkehr: **●** Straßenzustand: **●**

ÖPNV

Erreichbarkeit: **●** Taktung: **●**

Bedienzeiten: **●**

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: **●** Fußverkehr: **●**

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: **●** Versiegelung: **●**

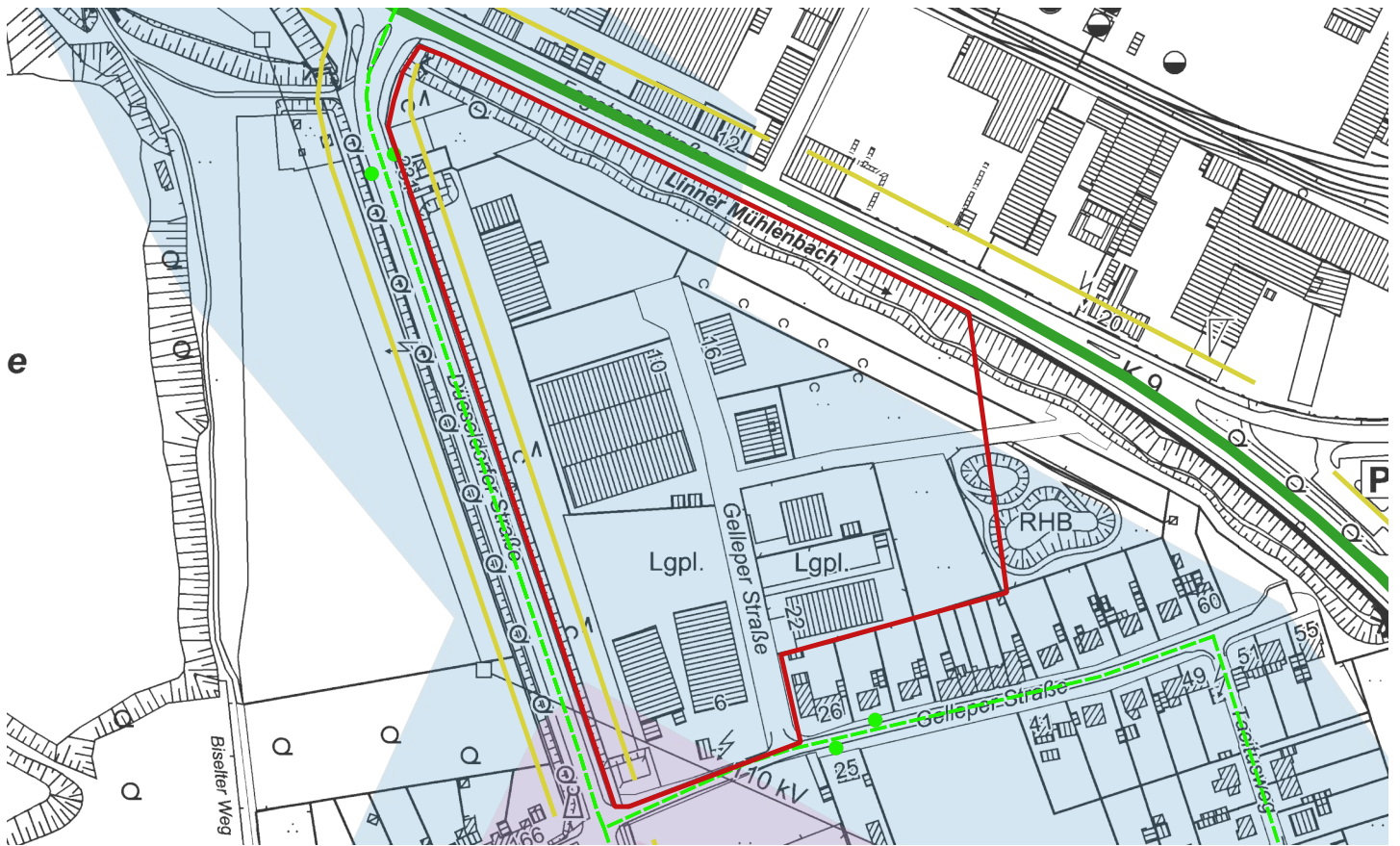
SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: **●** Grundversorgung: **●**

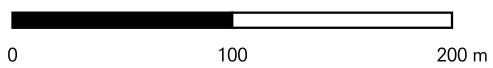
ZUSAMMENFASSUNG

sehr kleines Gewerbegebiet mit Bau- und Kfz-Gewerbe sowie Großhandel; vorhandene Flächenpotenziale

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

ID: 28
Stand: 16.02.2022

9 Linner Hafenbahnhof



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021

0 400 800 m

49

Unternehmen 0 % 50 % 100 %

Typ: **Standort mit hoher gewerblicher Nutzungsmischung**

Gesamtfläche: **474.615 qm** FNP: **GE**

Städtebaulicher Gesamteindruck: **●** Störsensible Nutzungen: **●**

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **56.543 qm** Anzahl: **2**

Kommunales Flächeneigentum: **●**

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: **●** Erschließung: **●**

Ruhender Verkehr: **●** Straßenzustand: **●**

ÖPNV

Erreichbarkeit: **●** Taktung: **●**

Bedienzeiten: **●**

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: **●** Fußverkehr: **●**

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: **●** Versiegelung: **●**

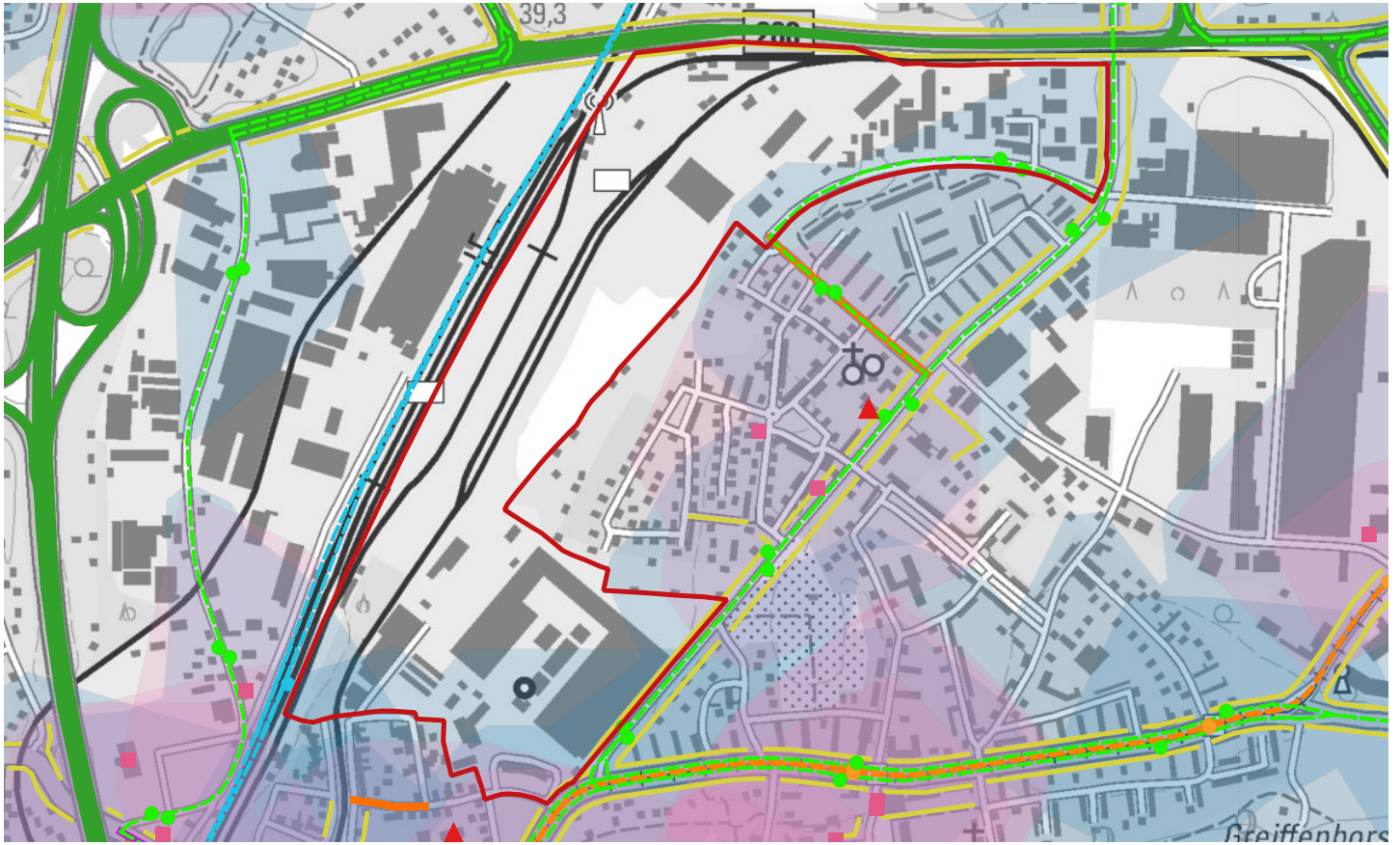
SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: **●** Grundversorgung: **●**

ZUSAMMENFASSUNG

stark Nutzungsgemischter Gewerbestandort; im Norden Durchmischung mit Wohnnutzungen und angrenzende störsensible Nutzungen im Norden und Süden; verkehrliche Anbindung durch Belastung von Wohnlagen nicht optimal; geplantes Projekt Trailerport der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG auf der Potenzialfläche

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

0 400 800 m

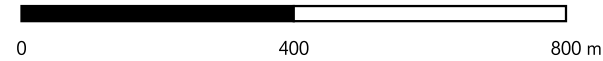
ID: 8
Stand: 16.02.2022

STADT
RAUM
KONZEPT

10 Industriegebiet Bruchfeld



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021



46

Unternehmen 0 % 50 % 100 %

Typ: **Standort mit hoher gewerblicher Nutzungsmischung**

Gesamtfläche: **444.139 qm** FNP: **GI / GE**

Städtebaulicher Gesamteindruck: ● Störsensible Nutzungen: ●

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **15.063 qm** Anzahl: **3**

Kommunales Flächeneigentum: ●

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: ● Erschließung: ●

Ruhender Verkehr: ● Straßenzustand: ●

ÖPNV

Erreichbarkeit: ● Taktung: ●

Bedienzeiten: ●

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: ● Fußverkehr: ●

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: ● Versiegelung: ●

SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: ● Grundversorgung: ●

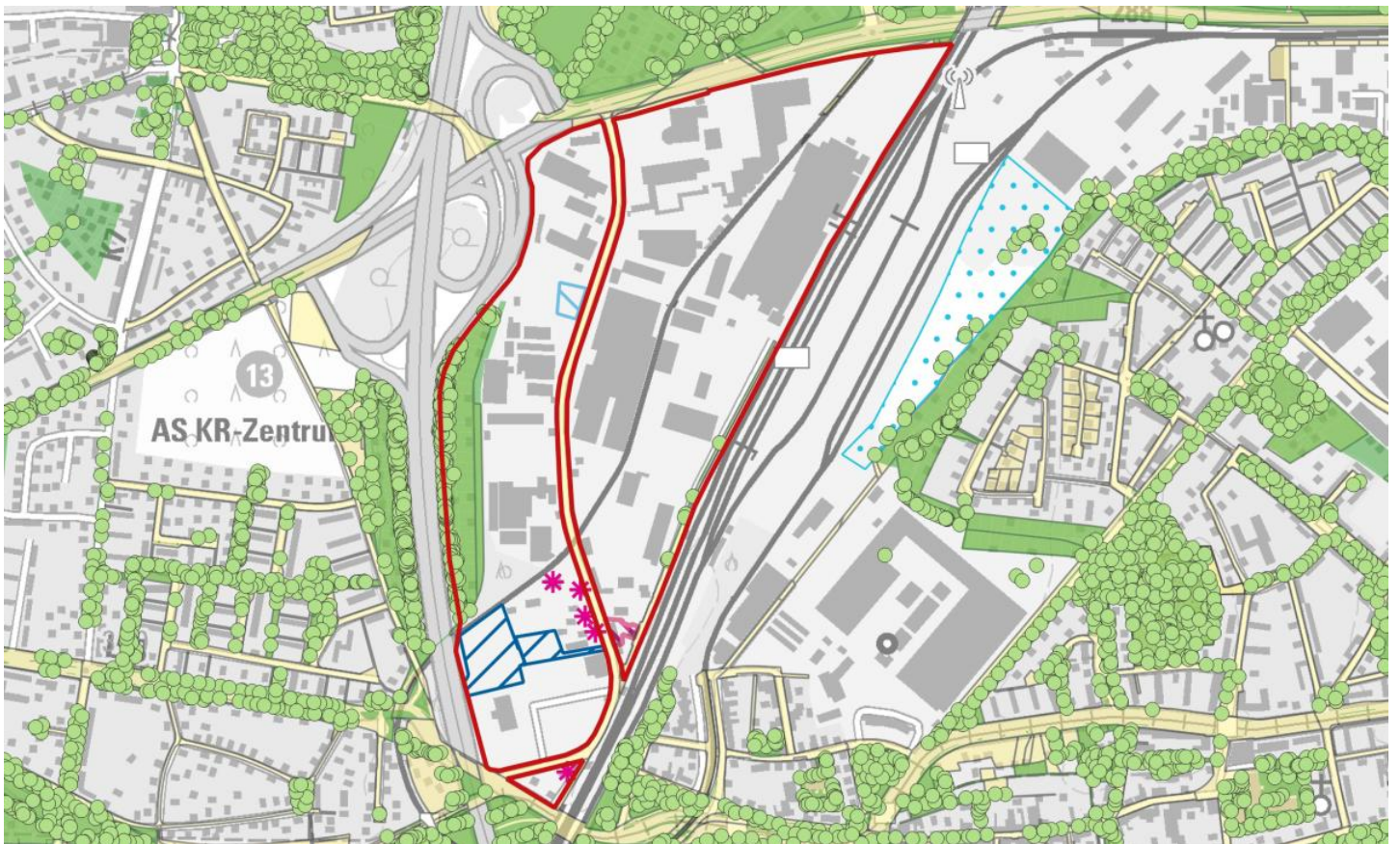
ZUSAMMENFASSUNG

Gewerbestandort mit sehr starker Nutzungsmischung in isolierter Insellage; starke Versiegelung; fehlende Attraktivität für ÖPNV und Radverkehr; geringes Flächenpotenzial; unzureichende Breitbandinfrastruktur

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors



ID: 25
Stand: 16.02.2022

11 Gewerbegebiet Bischofstraße/Heinrich-Malina-Straße



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021



Typ: **Standort mit hoher gewerblicher Nutzungsmischung**

Gesamtfläche: **232.097 qm** FNP: **GE**

Städtebaulicher Gesamteindruck: ● Störsensible Nutzungen: ●

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **3.408 qm** Anzahl: **1**

Kommunales Flächeneigentum: ●

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: ● Erschließung: ●

Ruhender Verkehr: ● Straßenzustand: ●

ÖPNV

Erreichbarkeit: ● Taktung: ●

Bedienzeiten: ●

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: ● Fußverkehr: ●

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: ● Versiegelung: ●

SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: ● Grundversorgung: ●

ZUSAMMENFASSUNG

Standort mit z. T. eher großflächigen Nutzungen, insbesondere im südlichen Gebietsteil; mangelhafte ÖPNV-Erreichbarkeit sowie fehlende Versorgungsmöglichkeiten; keine Glasfaserverfügbarkeit; eine Potenzialfläche

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

0 200 400 m

ID: 6
Stand: 16.02.2022

STADT
RAUM
KONZEPT

12 Gewerbe-/Einzelhandelsstandort Hafelsstraße



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021

72

Unternehmen 0 % 50 % 100 %
Typ: **Standort mit hohem Handelsanteil**

Gesamtfläche: **248.503 qm** FNP: **GE / SO**

Städtebaulicher Gesamteindruck: ● Störsensible Nutzungen: ●

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **3.211 qm** Anzahl: **2**

Kommunales Flächeneigentum: ●

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: ● Erschließung: ●

Ruhender Verkehr: ● Straßenzustand: ●

ÖPNV

Erreichbarkeit: ● Taktung: ●

Bedienzeiten: ●

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: ● Fußverkehr: ●

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: ● Versiegelung: ●

SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: ● Grundversorgung: ●

ZUSAMMENFASSUNG

durch großflächige Einzelhandelsnutzungen geprägter, stark versiegelter Gewerbebestandort; kleinteilige Nutzungsstruktur im Süden in unmittelbarer Nachbarschaft zu störsensiblen Wohnnutzungen

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



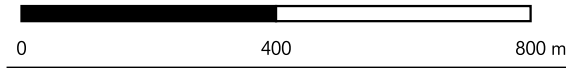
FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



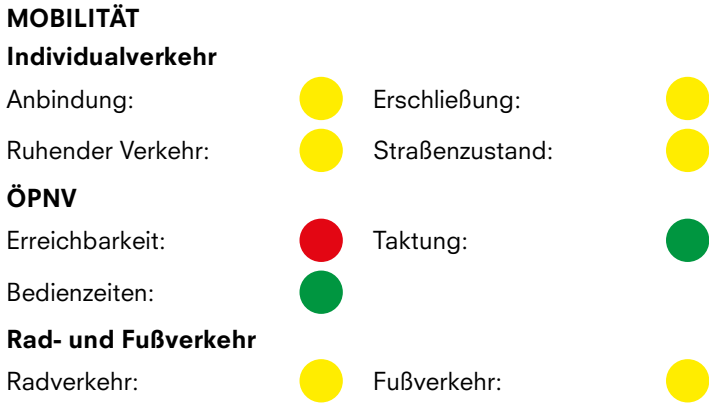
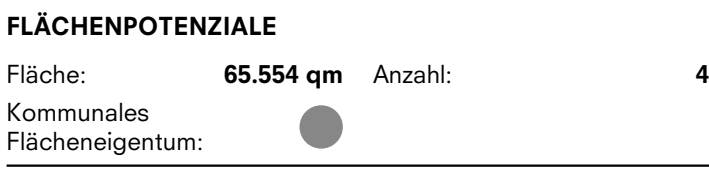
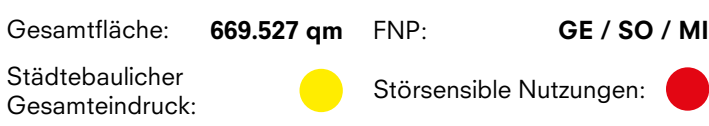
Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

ID: 24
Stand: 16.02.2022

13 Gewerbegebiet Neue Ritter Straße/Am Verschubbahnhof/ Dießemer Bruch/Untergath



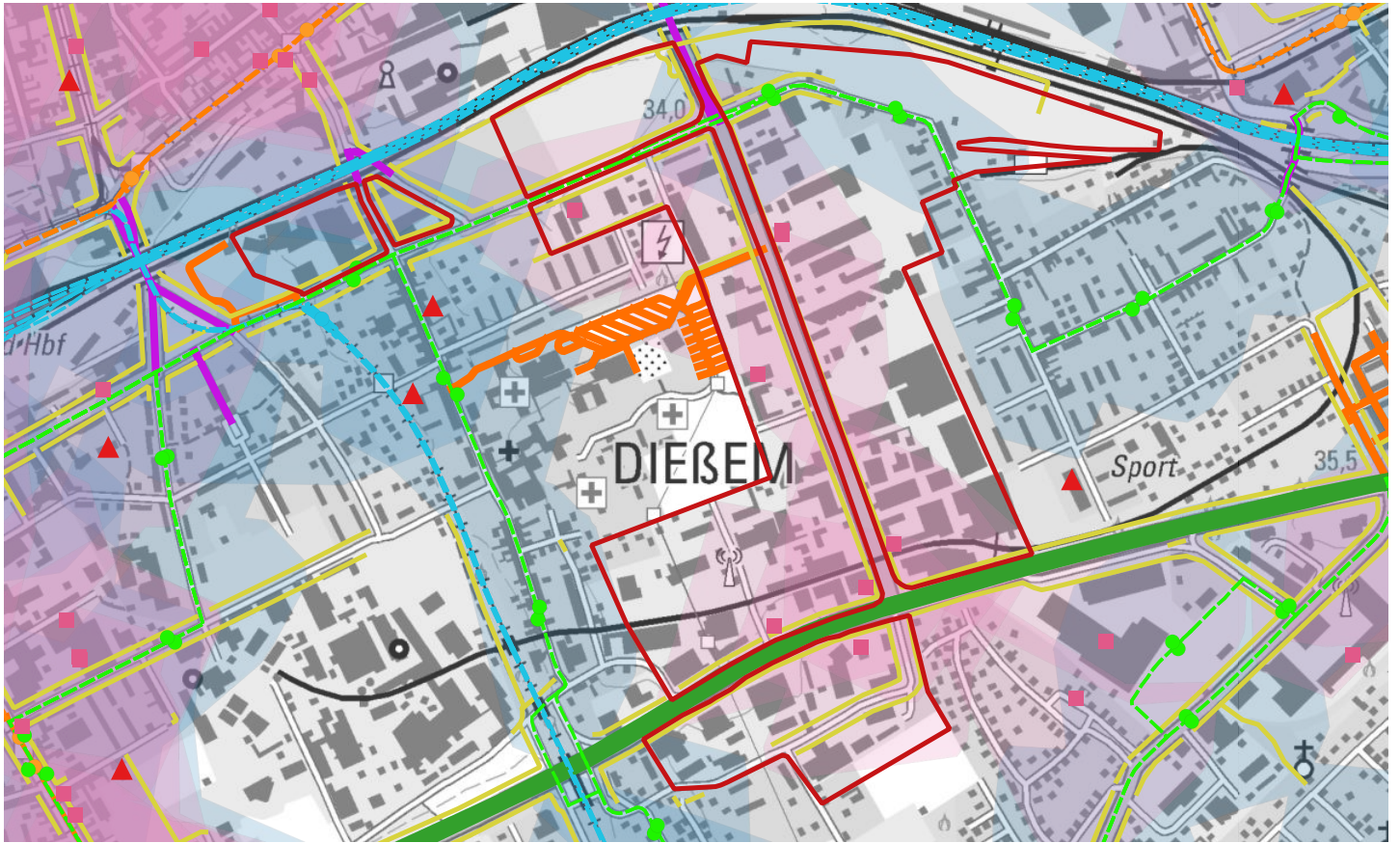
Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021



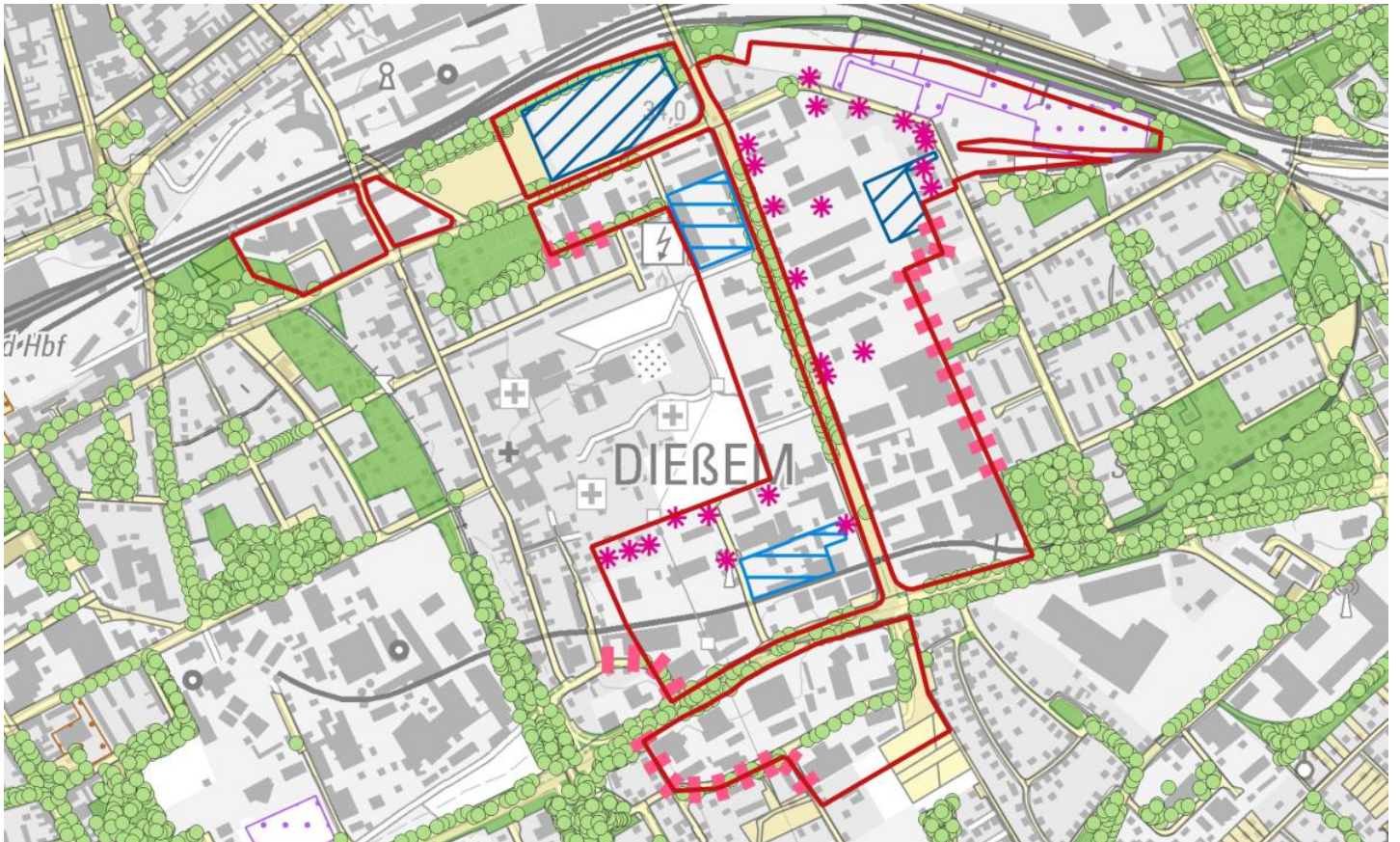
ZUSAMMENFASSUNG

Großer, nutzungsgemischter Gewerbebestandort entlang des Dießemer Bruchs; eingestreute Wohnnutzungen und direkt angrenzende Wohnbereiche; schlechte ÖPNV-Erreichbarkeit und Grünversorgung; starke Barrierewirkung der Bundesstraße

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



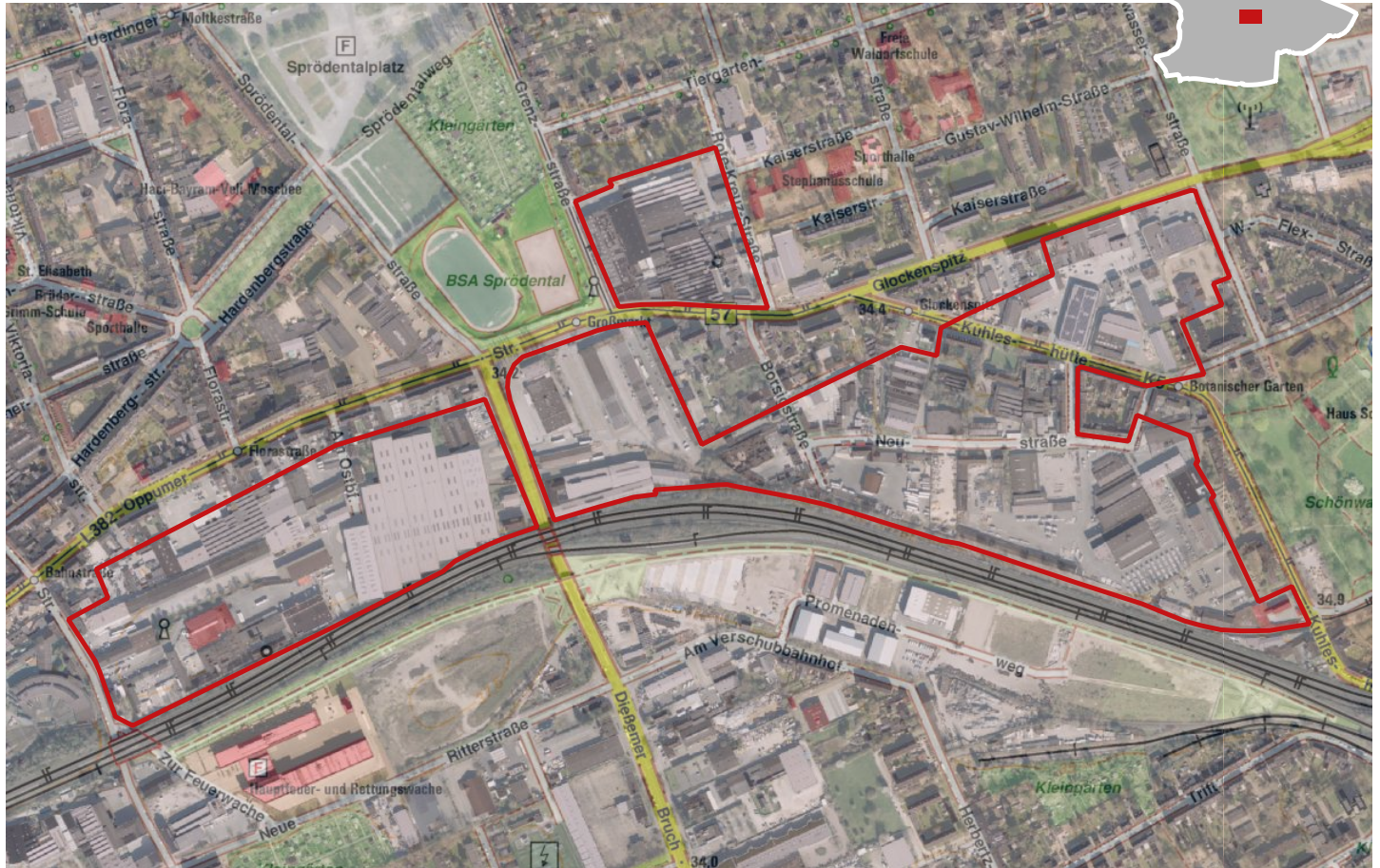
Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors



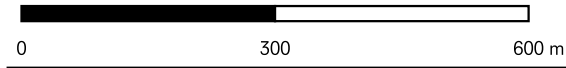
ID: 35
Stand: 16.02.2022

STADT
RAUM
KONZEPT

14 Gewerbegebiet Glockenspitz/Dießemer Bruch/Neustraße



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021



Gesamtfläche: **361.531 qm** FNP: **GE / GI / SO**

Städtebaulicher Gesamteindruck: Störsensible Nutzungen:

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **11.076 qm** Anzahl: **2**

Kommunales Flächeneigentum:

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: Erschließung:

Ruhender Verkehr: Straßenzustand:

ÖPNV

Erreichbarkeit: Taktung:

Bedienzeiten:

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: Fußverkehr:

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: Versiegelung:

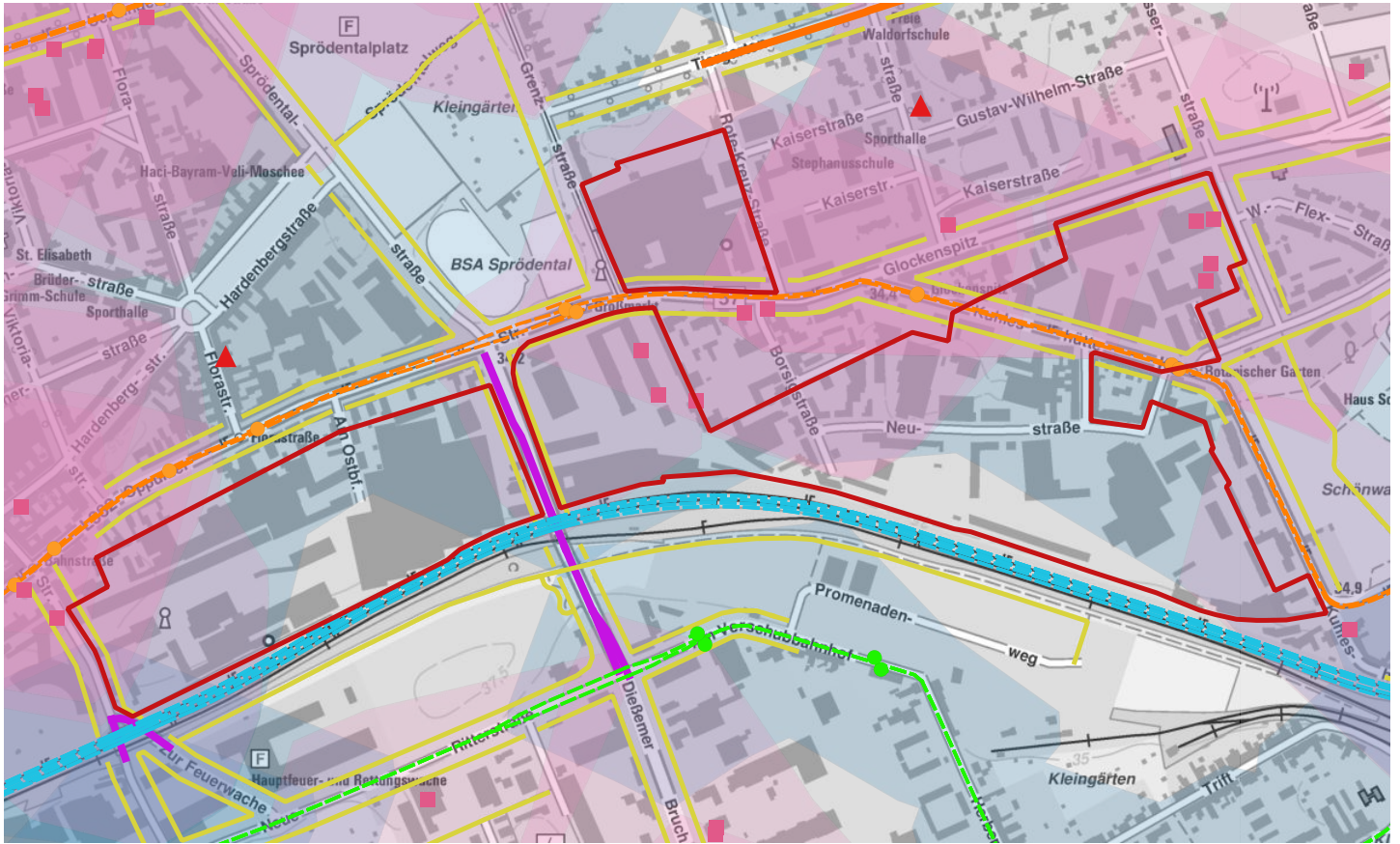
SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: Grundversorgung:

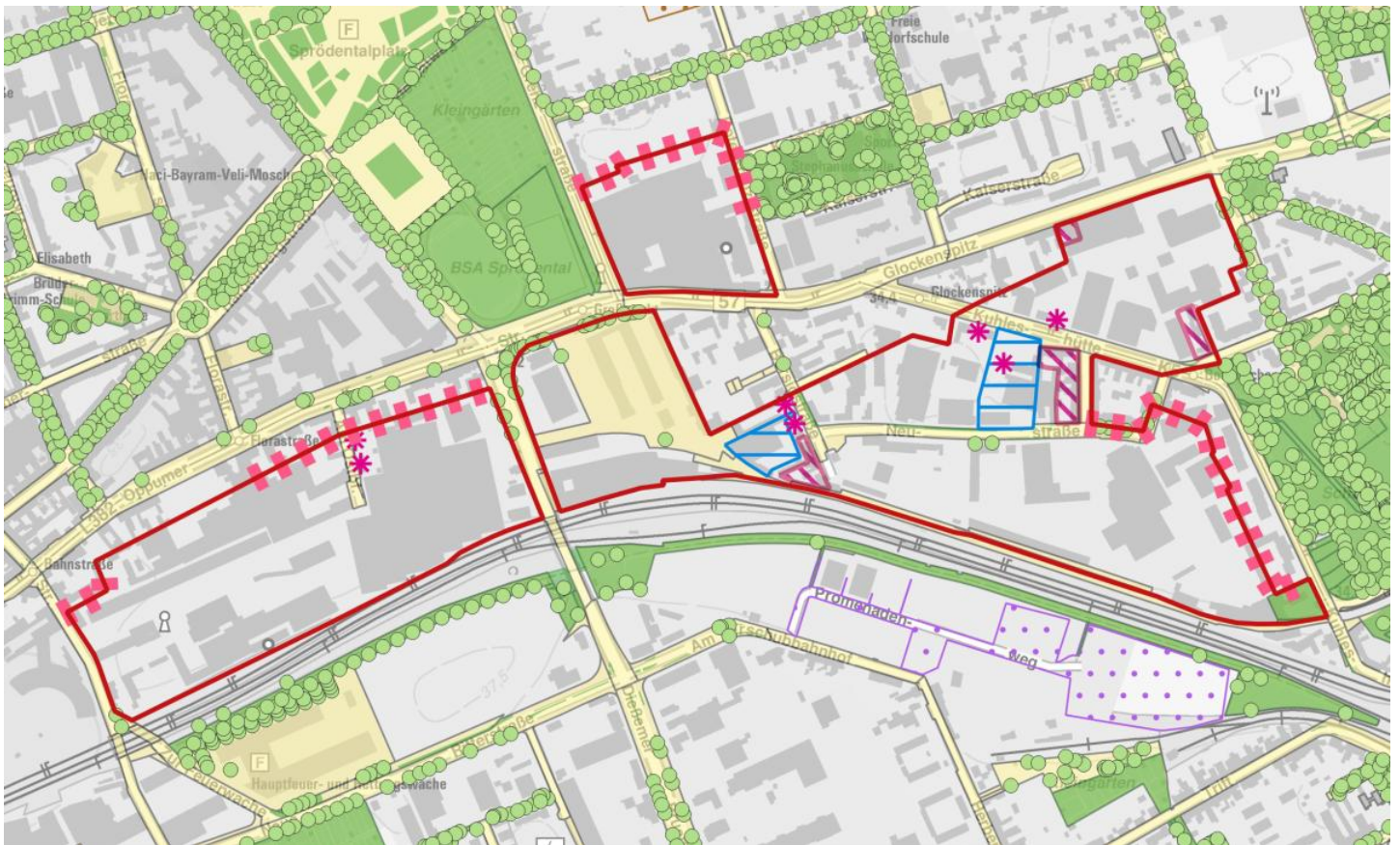
ZUSAMMENFASSUNG

Gewerbestandort mit starker Nutzungsmischung; eingestreute sowie unmittelbar angrenzende Wohnnutzungen; sehr gute ÖPNV-Anbindung; jedoch deutliche Defizite hinsichtlich Fuß- und Radverkehr sowie Grünversorgung; eine Radwegeverbindung auf der ehemaligen Hafentrasse von der Krefelder Promenade in das Gebiet befindet sich momentan in Planung

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

0 300 600 m

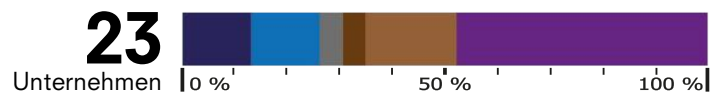
ID: 23
Stand: 16.02.2022

STADT
RAUM
KONZEPT

15 Gewerbestandort Untergath/Franz-Hitze-Straße



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021



Typ: **Standort mit hoher gewerblicher Nutzungsmischung**

Gesamtfläche: **56.968 qm** FNP: **GE / MI**

Städtebaulicher Gesamteindruck: **●** Störsensible Nutzungen: **●**

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **0 qm** Anzahl: **0**

Kommunales Flächeneigentum: **○**

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: **●** Erschließung: **●**

Ruhender Verkehr: **●** Straßenzustand: **●**

ÖPNV

Erreichbarkeit: **●** Taktung: **●**

Bedienzeiten: **●**

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: **●** Fußverkehr: **●**

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: **●** Versiegelung: **●**

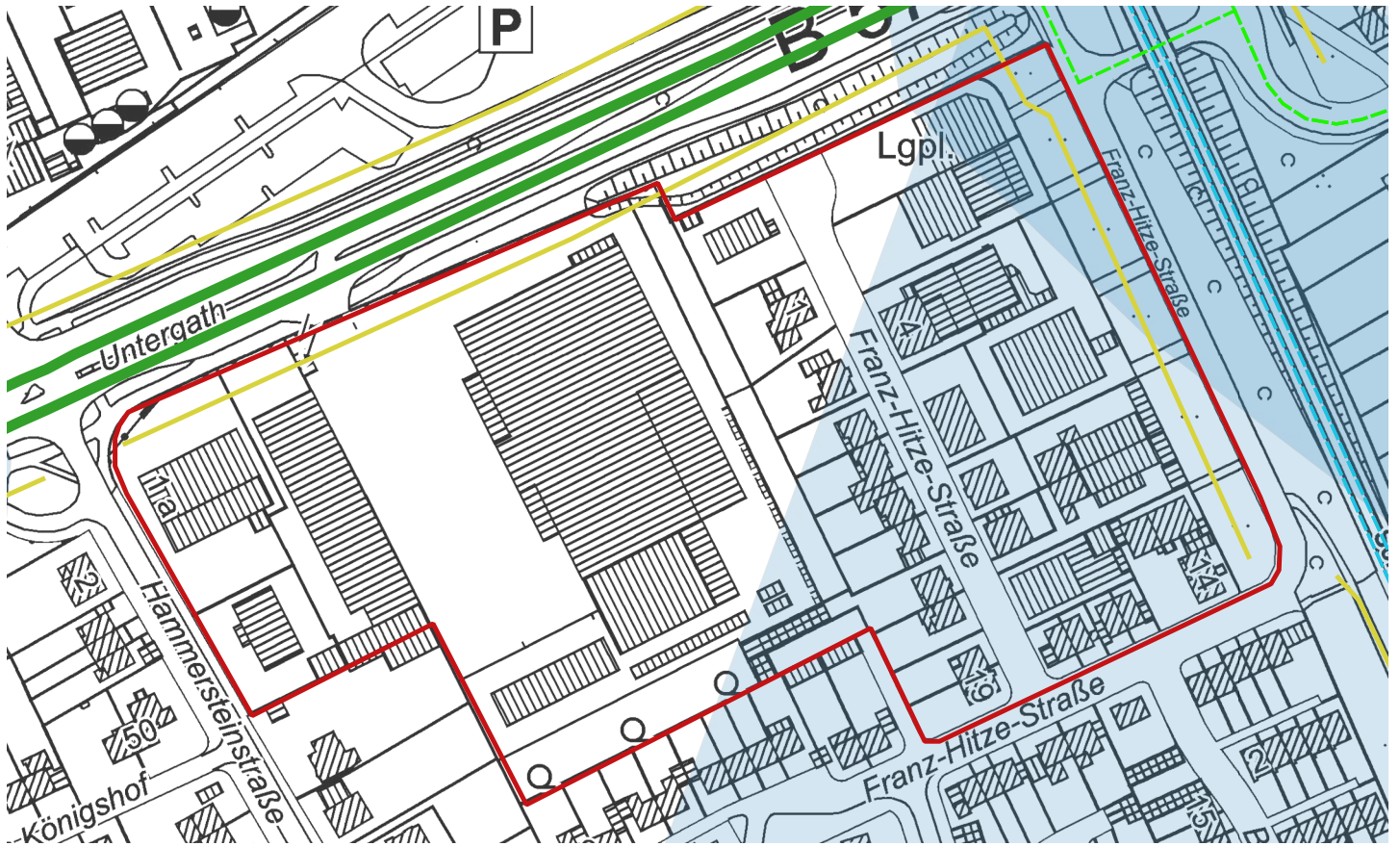
SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: **●** Grundversorgung: **●**

ZUSAMMENFASSUNG

im Westen durch Einzelhandelsnutzungen, im Ostteil durch Wohnnutzungen geprägter Kleinstandort mit Defiziten insbesondere im Hinblick auf die Dateninfrastruktur sowie die Grundversorgung

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

0 90 180 m

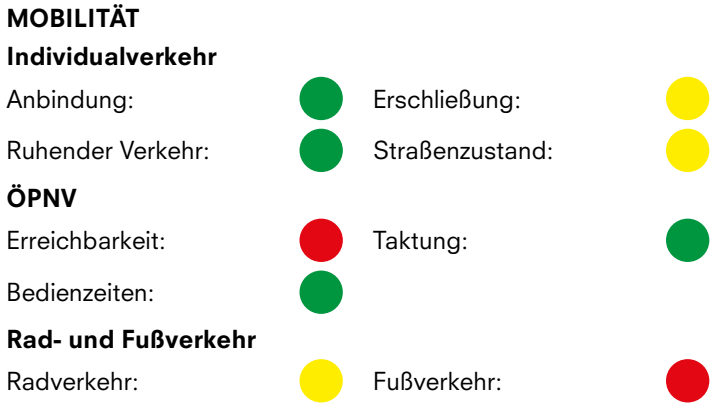
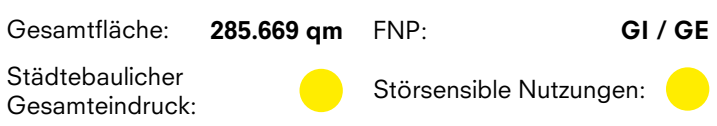
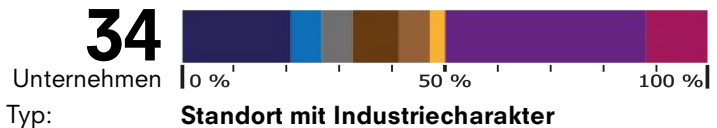
ID: 21
Stand: 16.02.2022

STADT
RAUM
KONZEPT

16 Industriestandort Untergath/Fütingsweg und Innovations- und Technologiecampus



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021



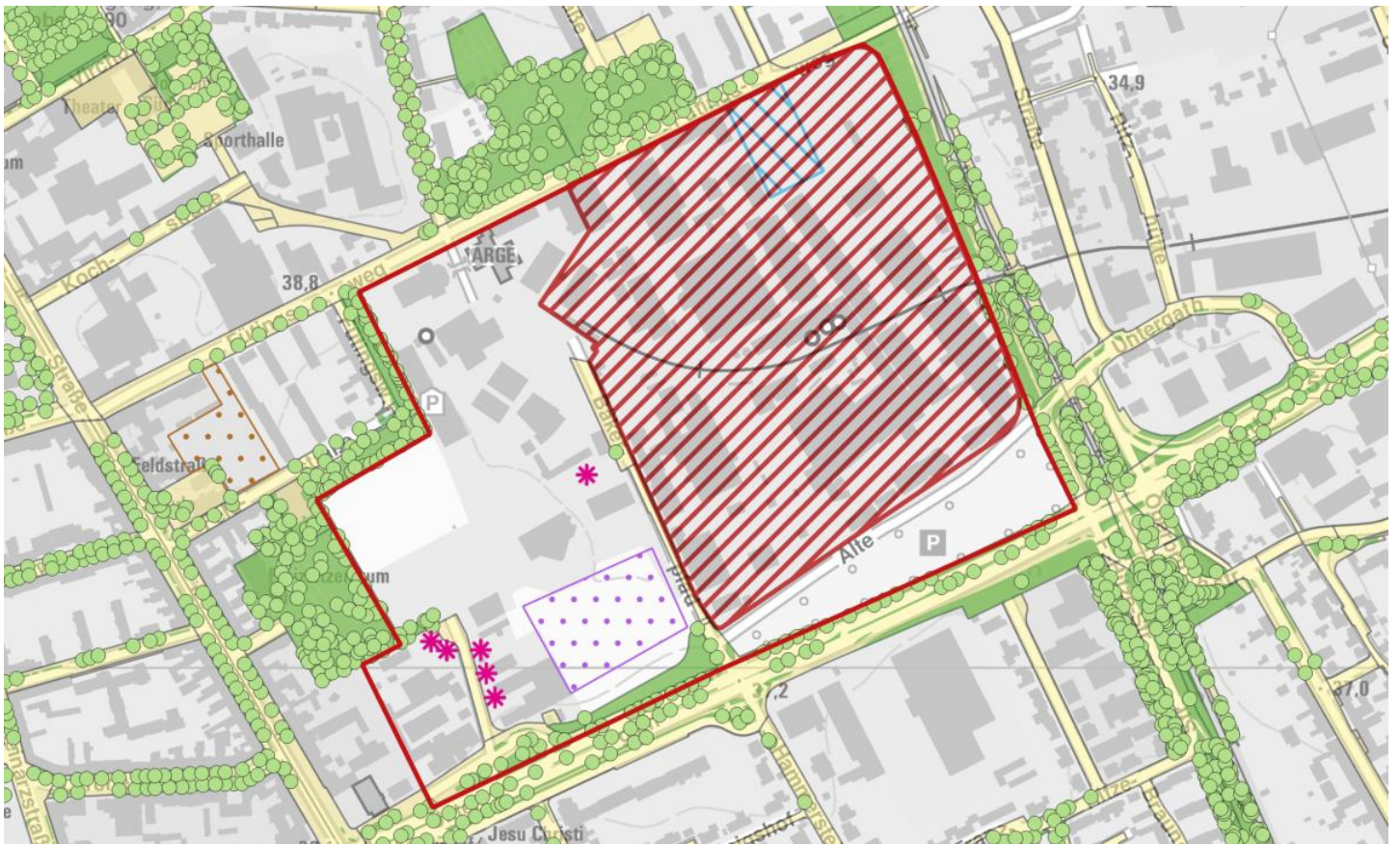
ZUSAMMENFASSUNG

industriell geprägter Standort; zum großen Teil Werkgelände der Firma Evonik; auf den bisher ungenutzten Teilflächen befindet sich das ITC als Dienstleistungszentrum in der Entwicklung; mangelhafte ÖPNV-Erreichbarkeit und fehlende Versorgungsmöglichkeiten

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN

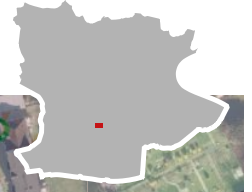


Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

ID: 22
Stand: 16.02.2022

STADT
RAUM
KONZEPT

17 Gewerbegebiet Kölner Straße/Kochstraße



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021



Gesamtfläche: **68.066 qm** FNP: **GE**
 Städtebaulicher Gesamteindruck: ● Störsensible Nutzungen: ●

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **0 qm** Anzahl: **0**
 Kommunales Flächeneigentum:

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: ● Erschließung: ●
 Ruhender Verkehr: ● Straßenzustand: ●

ÖPNV

Erreichbarkeit: ● Taktung: ●
 Bedienzeiten: ●

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: ● Fußverkehr: ●

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: ● Versiegelung: ●

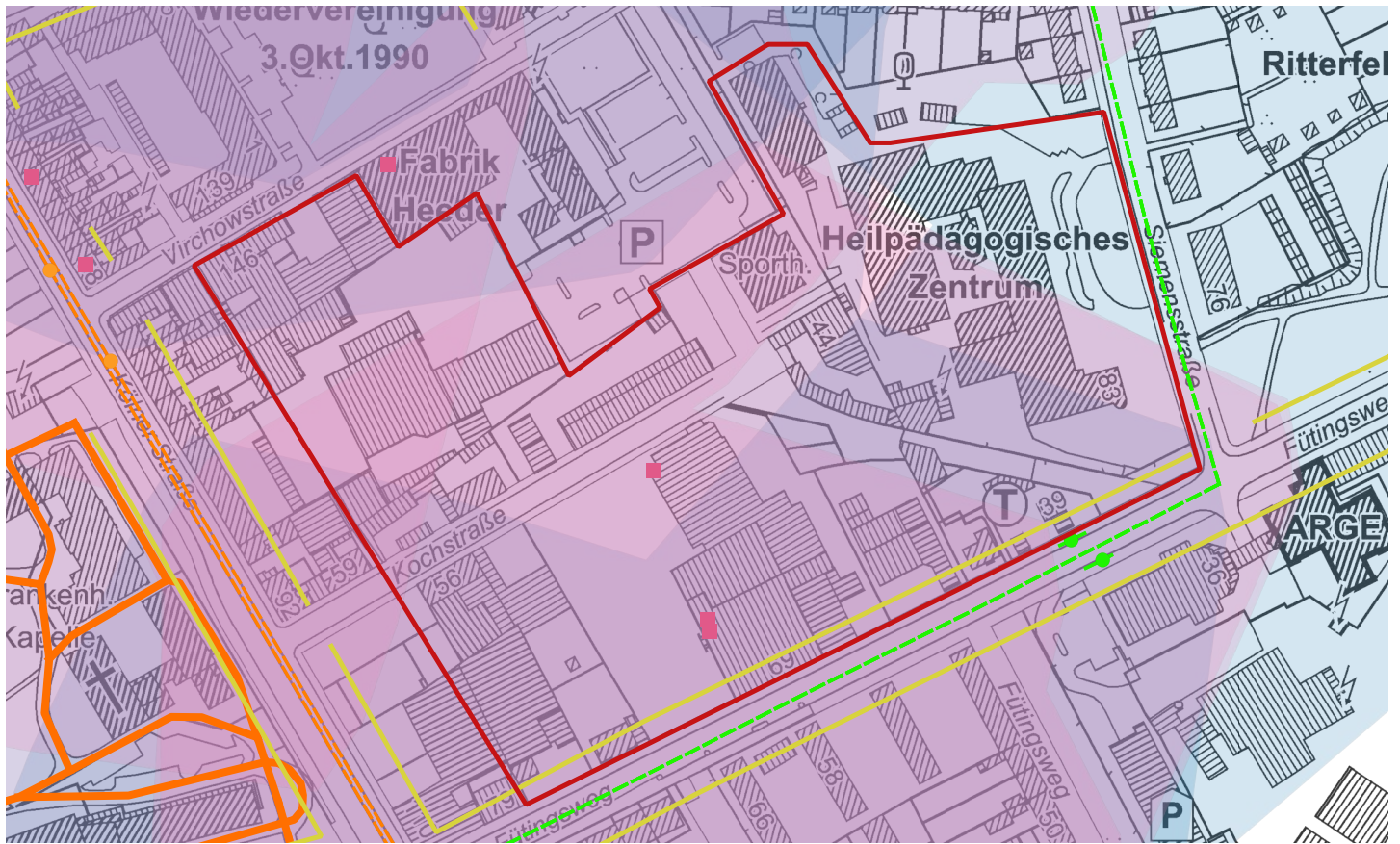
SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: ● Grundversorgung: ●

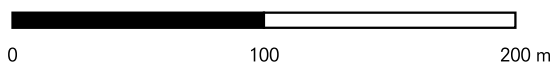
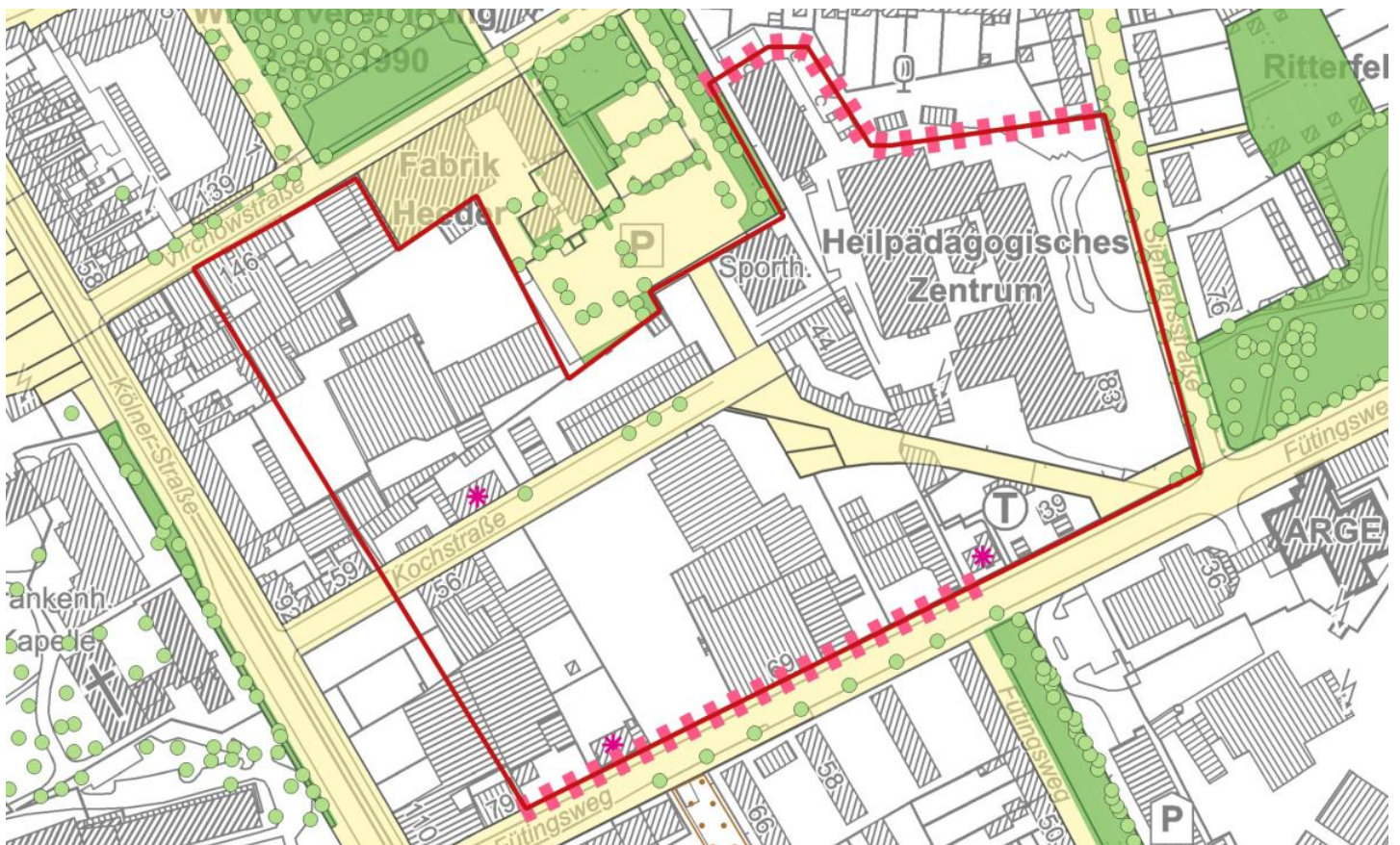
ZUSAMMENFASSUNG

Integriertes, einzelhandels- und dienstleistungsdominiertes Gewerbegebiet; stark versiegelt

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

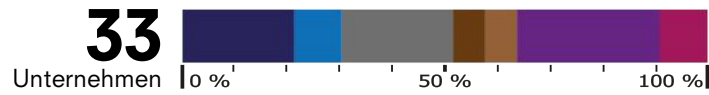
ID: 5
Stand: 16.02.2022

STADT
RAUM
KONZEPT

18 Gewerbegebiet Obergath/Mühlenfeld



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021



Typ: **Standort mit hoher gewerblicher Nutzungsmischung**

Gesamtfläche: **137.344 qm** FNP: **GE**
 Städtebaulicher Gesamteindruck: ● Störsensible Nutzungen: ●

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **10.282 qm** Anzahl: **2**
 Kommunales Flächeneigentum: ○

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: ● Erschließung: ●
 Ruhender Verkehr: ● Straßenzustand: ●

ÖPNV

Erreichbarkeit: ● Taktung: ●
 Bedienzeiten: ●

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: ● Fußverkehr: ●

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: ● Versiegelung: ●

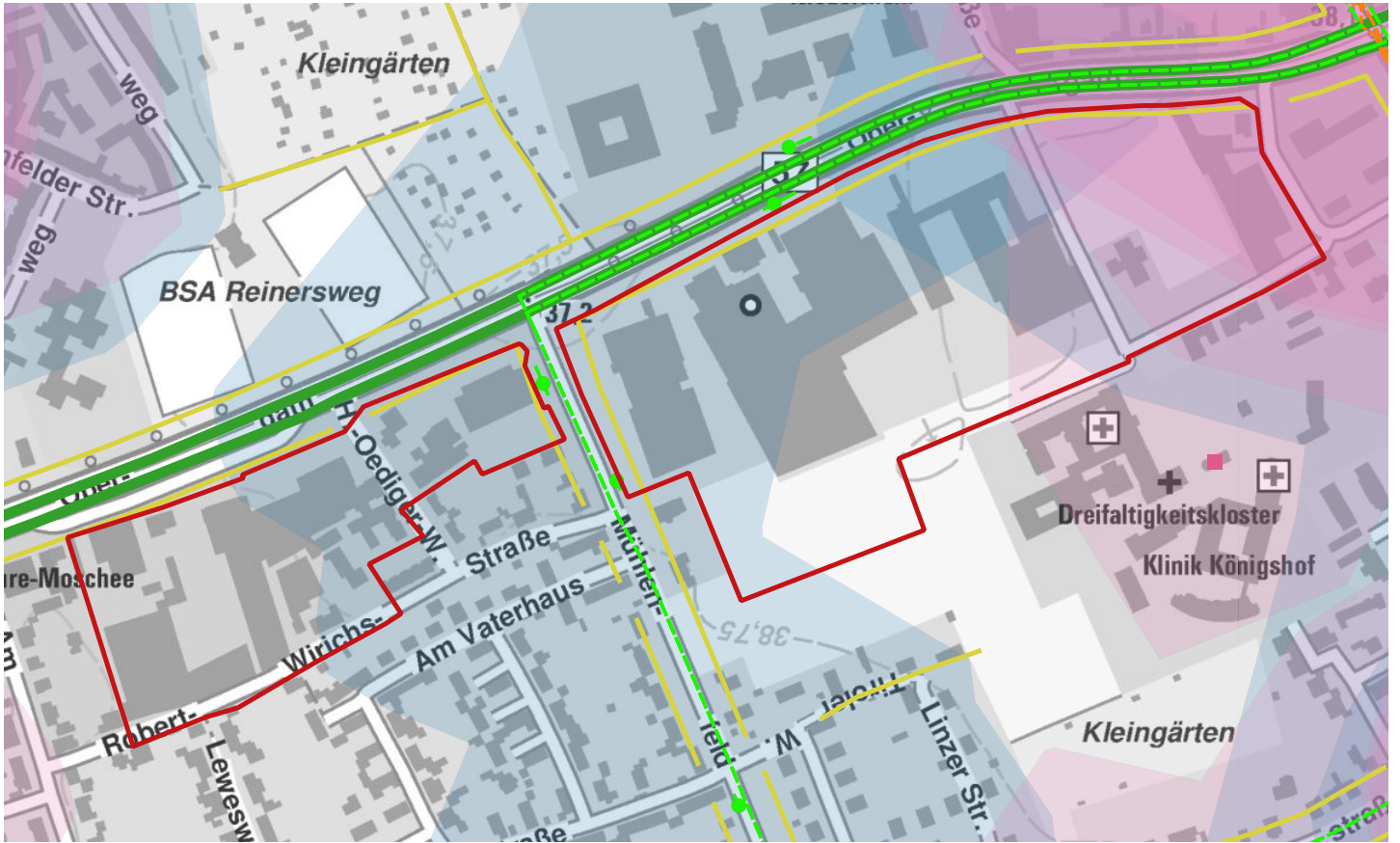
SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: ● Grundversorgung: ●

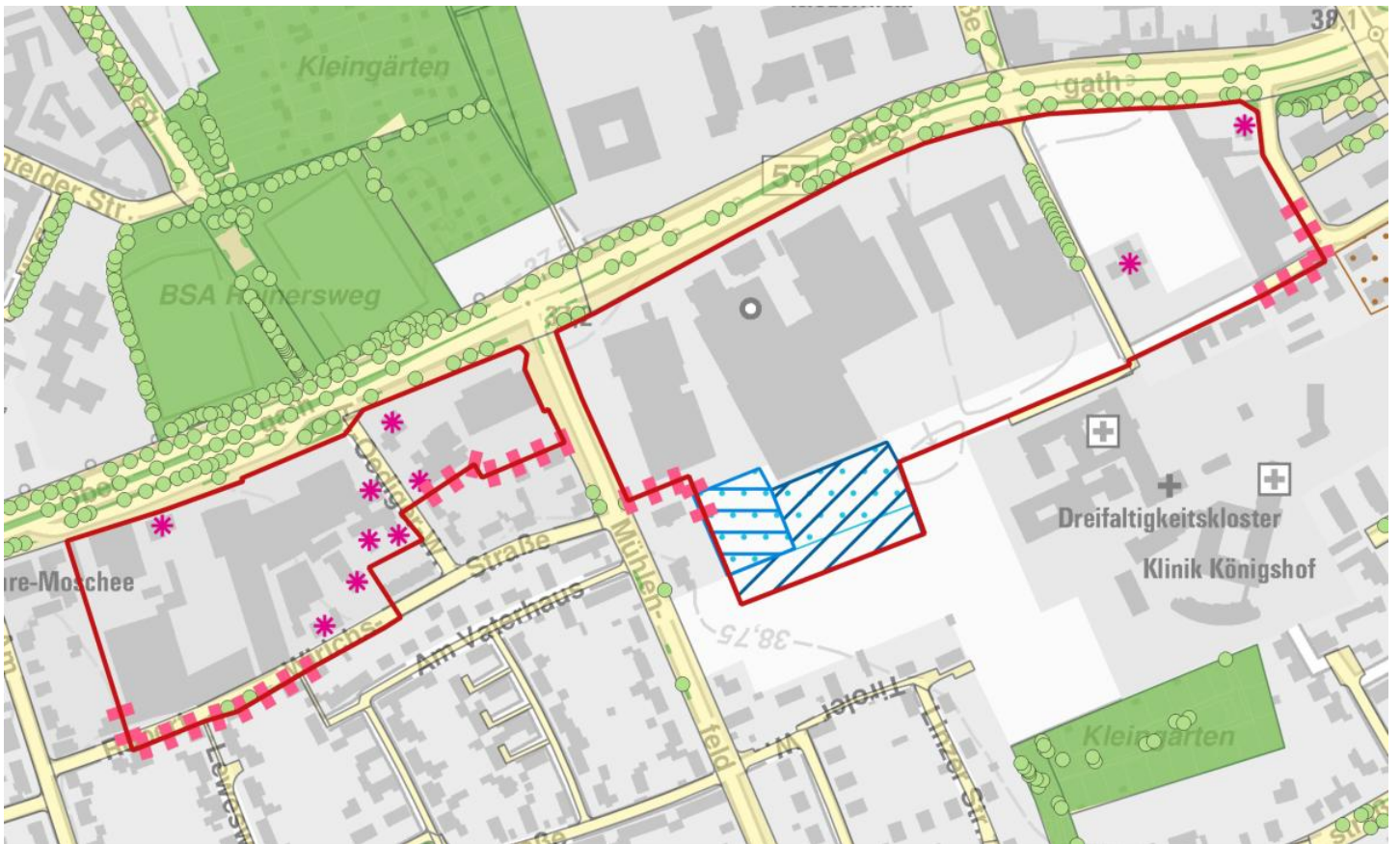
ZUSAMMENFASSUNG

Nutzungsgemischter Gewerbebestandort; im Westteil kleinteilige Nutzungsstruktur mit eingestreuten Wohnnutzungen und unmittelbar angrenzenden weiteren Wohnbereichen; Ostteil durch Brauerei Königshof geprägt; starke Versiegelung; fehlende Grundversorgung und Glasfaserverfügbarkeit

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

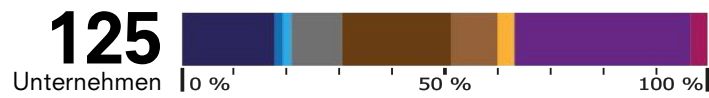
ID: 17
Stand: 16.02.2022

STADT
RAUM
KONZEPT

19 Gewerbegebiet Breuershofstraße



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021



Typ: **Standort mit hoher gewerblicher Nutzungsmischung**

Gesamtfläche: **265.080 qm** FNP: **GE**

Städtebaulicher Gesamteindruck: ● Störsensible Nutzungen: ●

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **7.657 qm** Anzahl: **2**

Kommunales Flächeneigentum: ●

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: ● Erschließung: ●

Ruhender Verkehr: ● Straßenzustand: ●

ÖPNV

Erreichbarkeit: ● Taktung: ●

Bedienzeiten: ●

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: ● Fußverkehr: ●

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: ● Versiegelung: ●

SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: ● Grundversorgung: ●

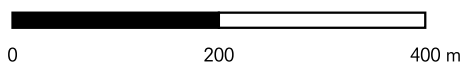
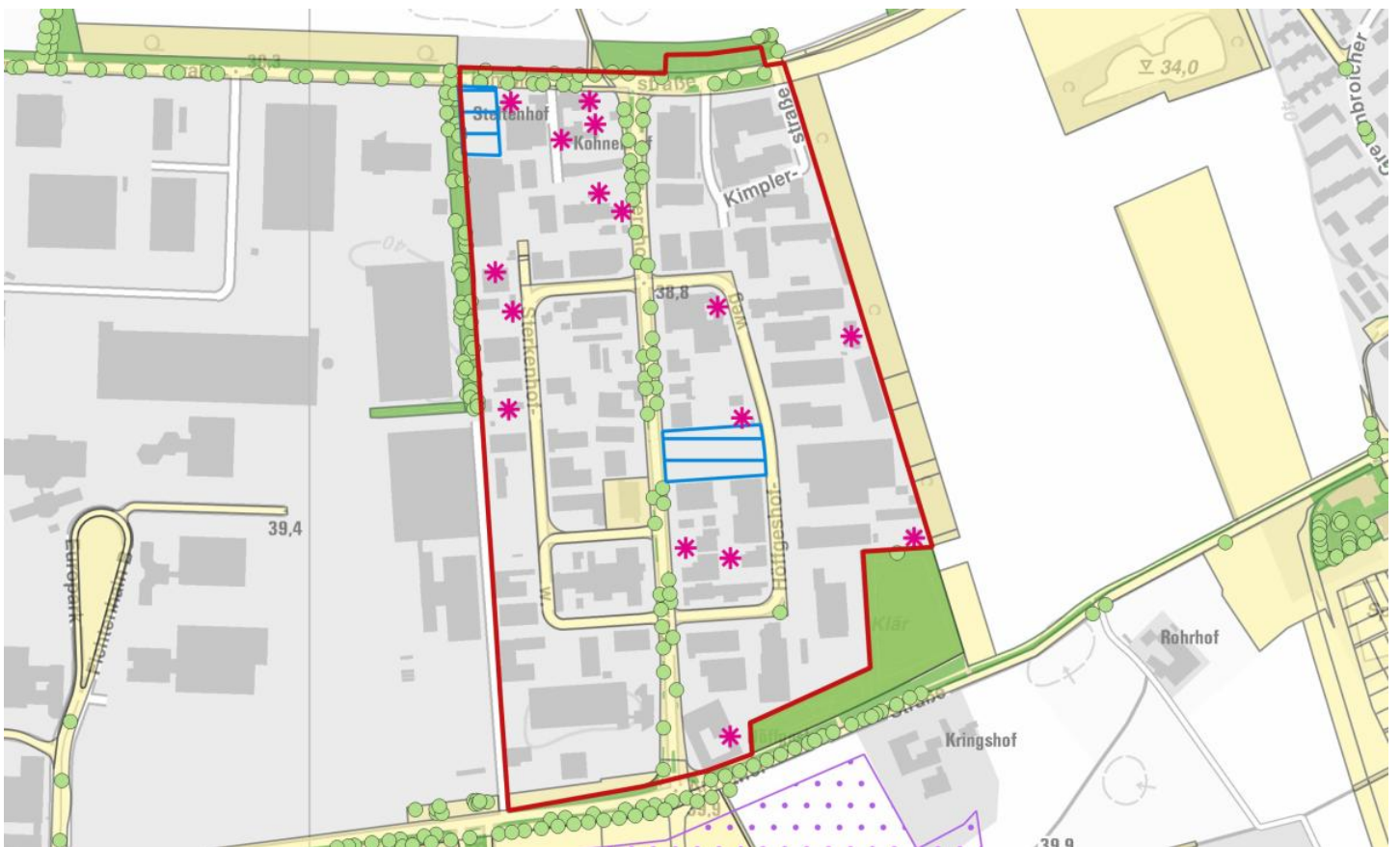
ZUSAMMENFASSUNG

Standort für kleinteiliges, gemischtes Gewerbe; geringe Flächenpotenziale; Einstreuung von Wohnnutzungen

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

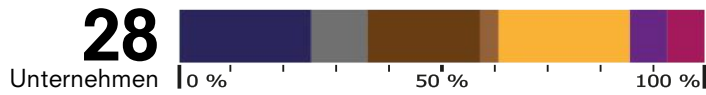
ID: 3
Stand: 16.02.2022



20 Europark Fichtenhain B/Kimplerstraße



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021



Typ: **Standort mit hoher gewerblicher Nutzungsmischung**

Gesamtfläche: **503.798 qm** FNP: **GI**
 Städtebaulicher Gesamteindruck: ● Störsensible Nutzungen: ●

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **41.922 qm** Anzahl: **4**
 Kommunales Flächeneigentum: ●

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: ● Erschließung: ●
 Ruhender Verkehr: ● Straßenzustand: ●

ÖPNV

Erreichbarkeit: ● Taktung: ●
 Bedienzeiten: ●

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: ● Fußverkehr: ●

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: ● Versiegelung: ●

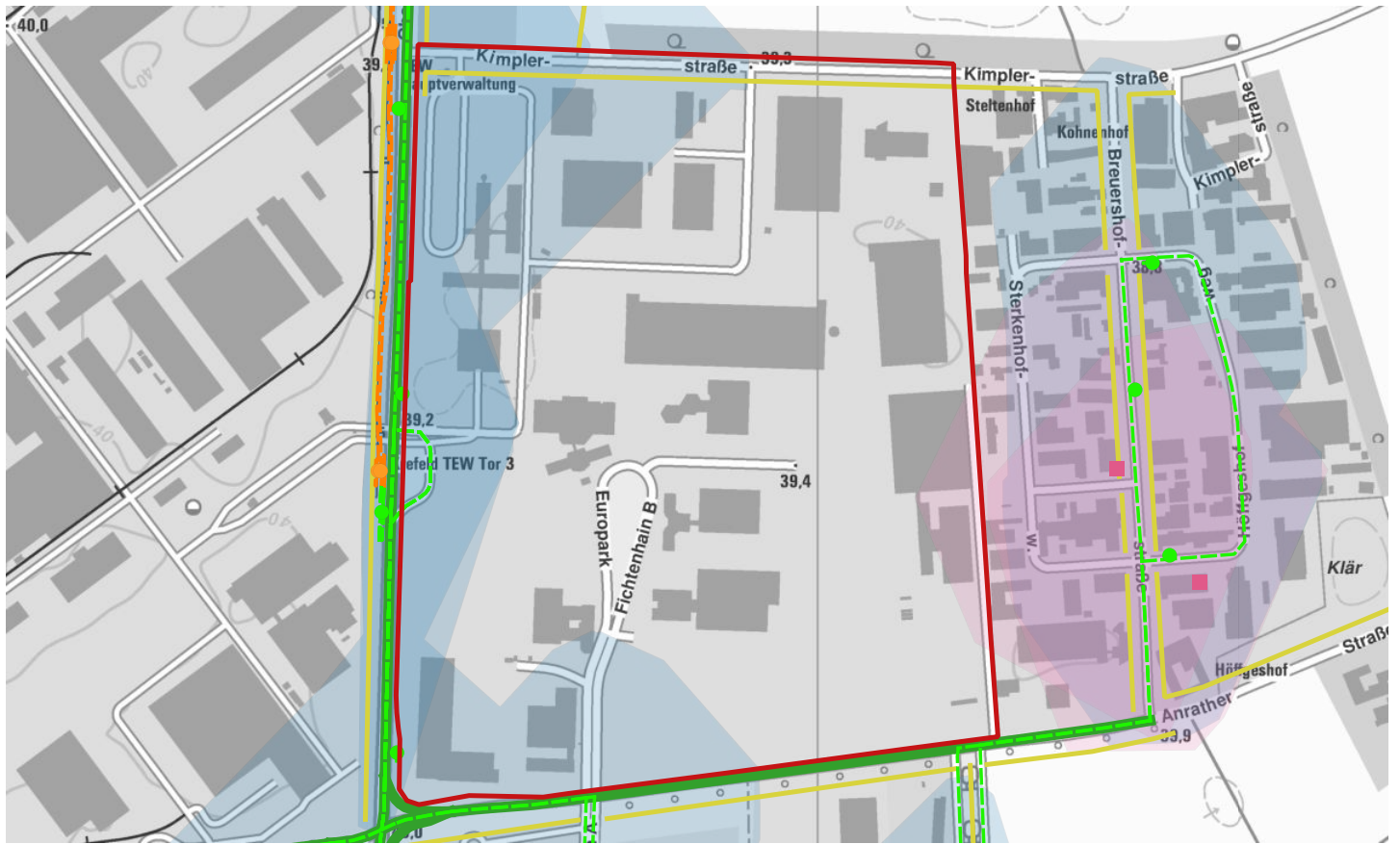
SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: ● Grundversorgung: ●

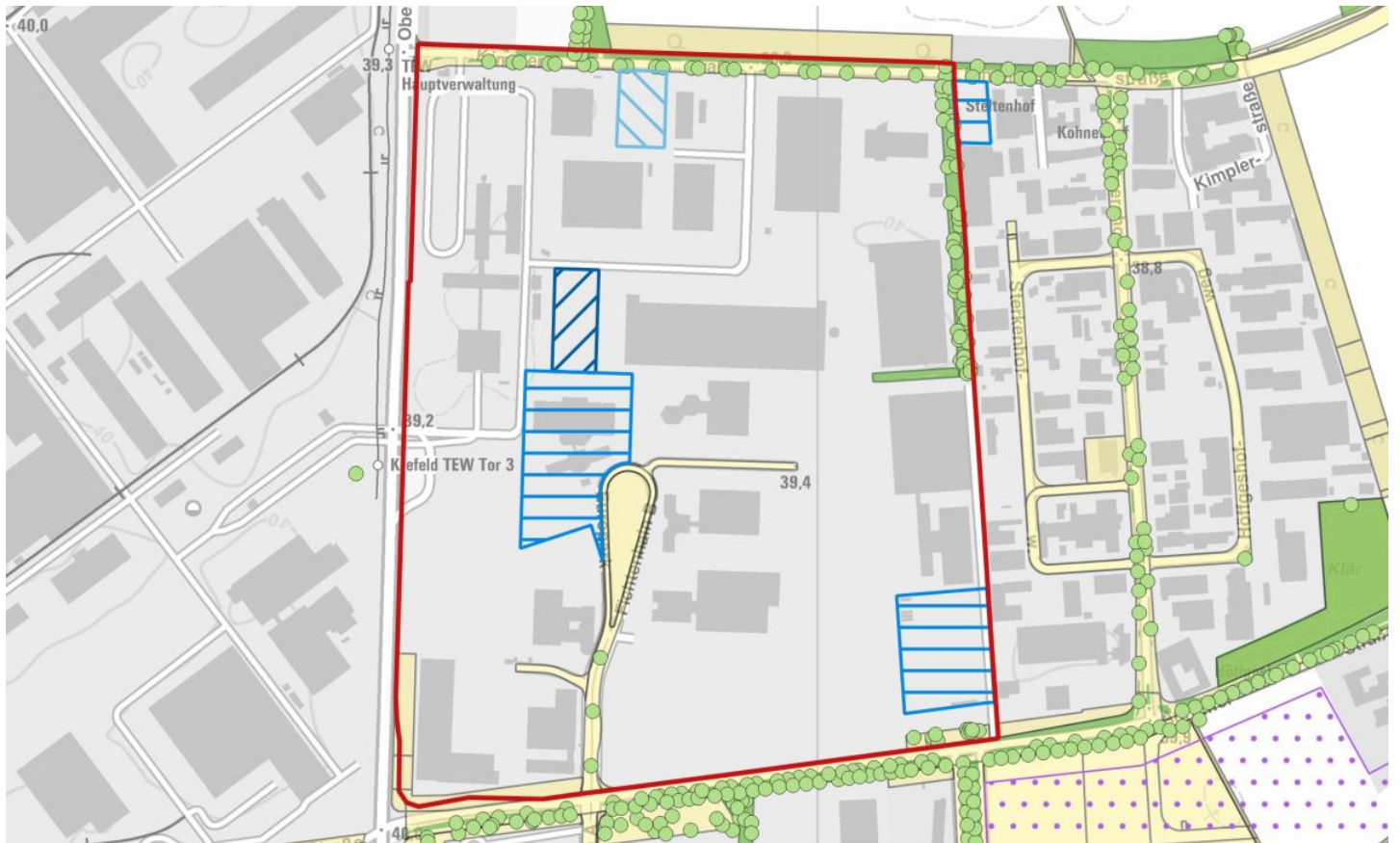
ZUSAMMENFASSUNG

Moderner Gewerbestandort mit eher großteiliger, gemischter Nutzungsstruktur; fehlende Grundversorgungsmöglichkeiten; laut Aussage von Workshopteilnehmenden nennenswerte Büroleerstände; einzelne Potenzialflächen

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

0 300 600 m

ID: 2
Stand: 16.02.2022

STADT
RAUM
KONZEPT

21 Businesspark Fichtenhainer Allee



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021



79

Unternehmen | 0 % | 50 % | 100 %

Typ: **Standort mit hohem Anteil an Dienstleistungen**

Gesamtfläche: **650.256 qm** FNP: **GE / GI**

Städtebaulicher Gesamteindruck: ● Störsensible Nutzungen: ●

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **296.354 qm** Anzahl: **8**

Kommunales Flächeneigentum: ●

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: ● Erschließung: ●

Ruhender Verkehr: ● Straßenzustand: ●

ÖPNV

Erreichbarkeit: ● Taktung: ●

Bedienzeiten: ●

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: ● Fußverkehr: ●

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: ● Versiegelung: ●

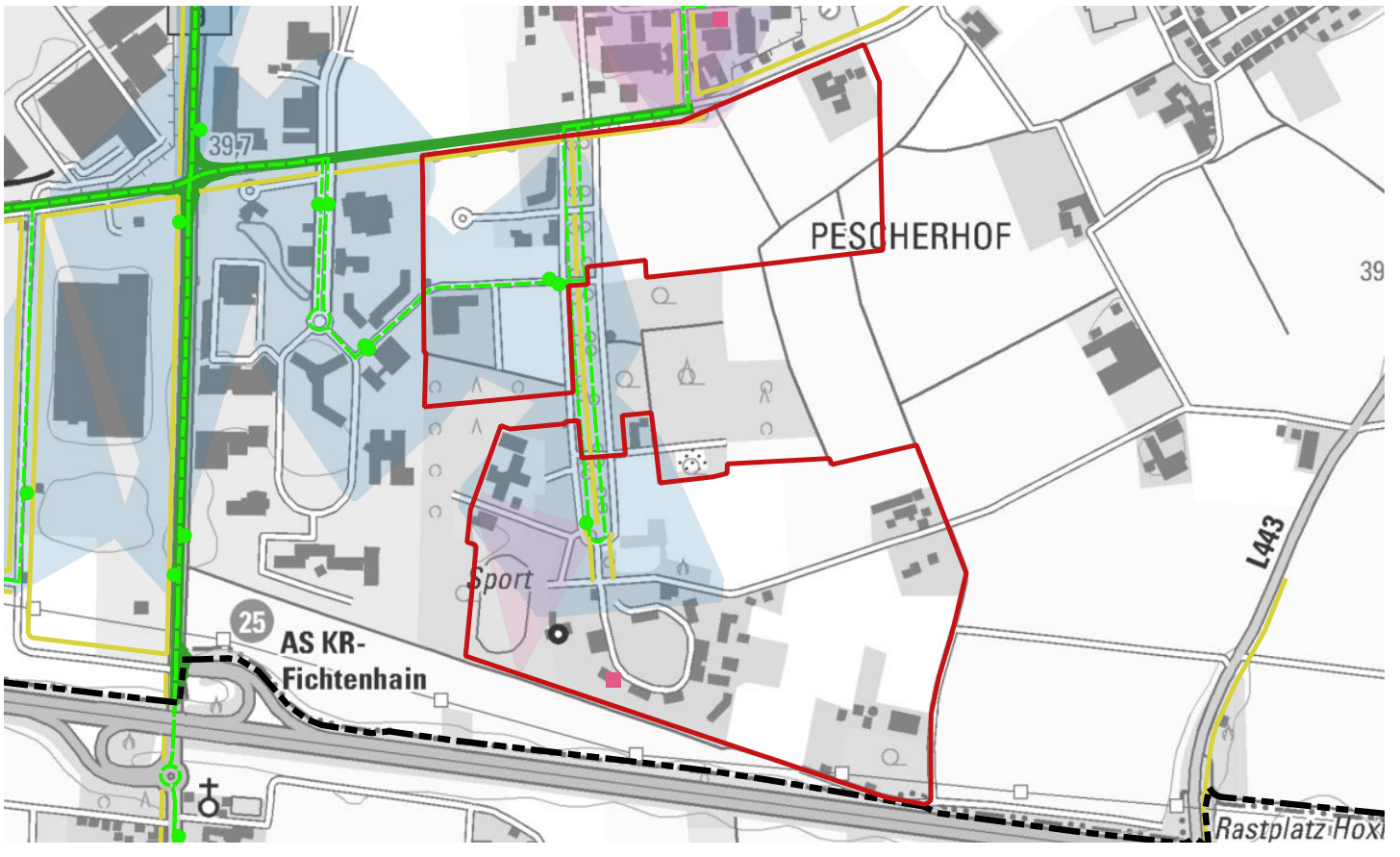
SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: ● Grundversorgung: ●

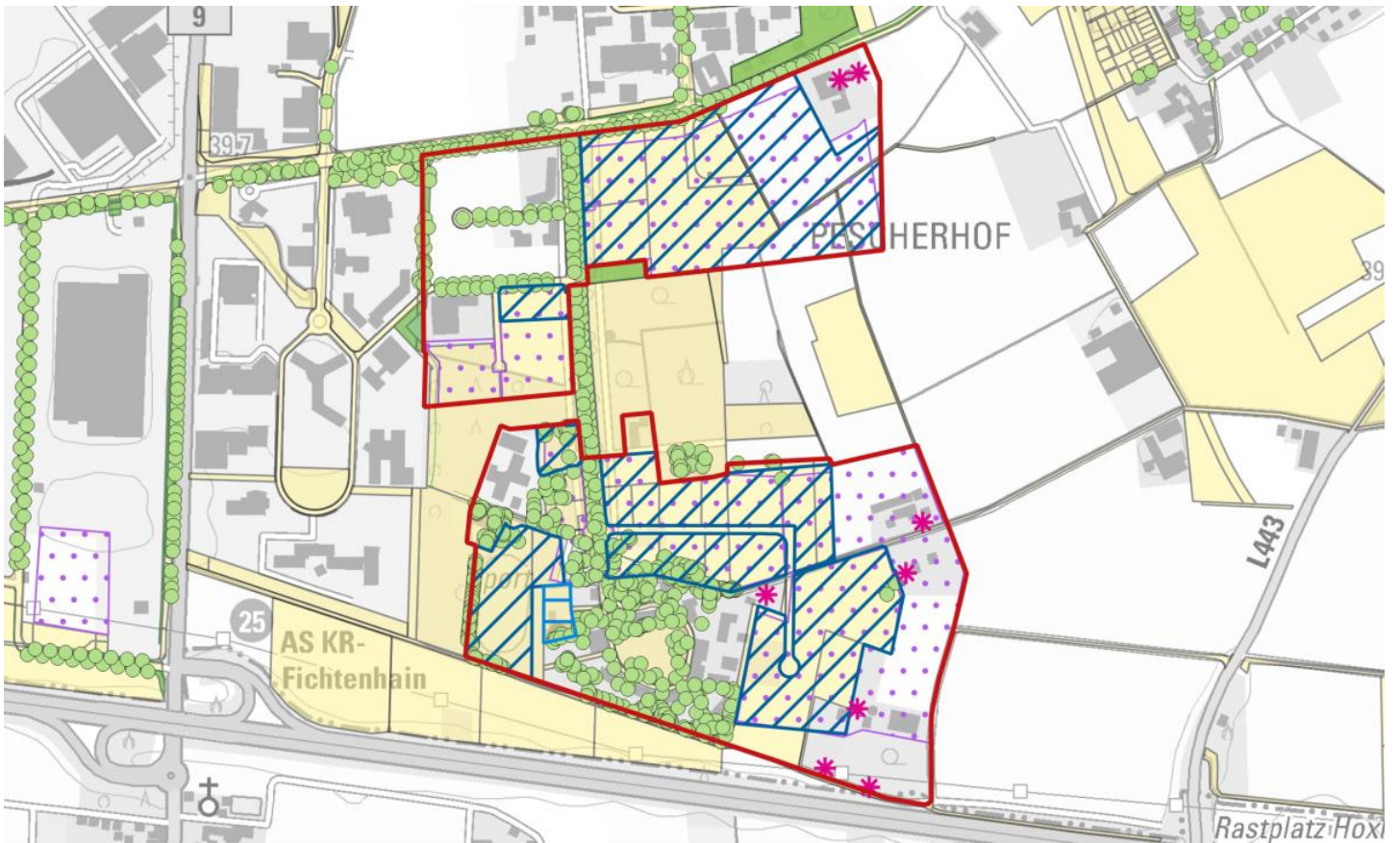
ZUSAMMENFASSUNG

Dienstleistungsstandort mit parkähnlichem Charakter und hoher Aufenthaltsqualität; ÖPNV-Anbindung verbesserungswürdig; große Entwicklungspotenziale vorhanden

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

0 400 800 m

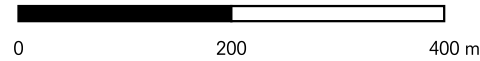
ID: 16
Stand: 16.02.2022

STADT
RAUM
KONZEPT

22 Europark Fichtenhain A



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021



Gesamtfläche: **269.592 qm** FNP: **GI**

Städtebaulicher Gesamteindruck: ● Störsensible Nutzungen: ●

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **31.343 qm** Anzahl: **5**

Kommunales Flächeneigentum: ●

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: ● Erschließung: ●

Ruhender Verkehr: ● Straßenzustand: ●

ÖPNV

Erreichbarkeit: ● Taktung: ●

Bedienzeiten: ●

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: ● Fußverkehr: ●

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: ● Versiegelung: ●

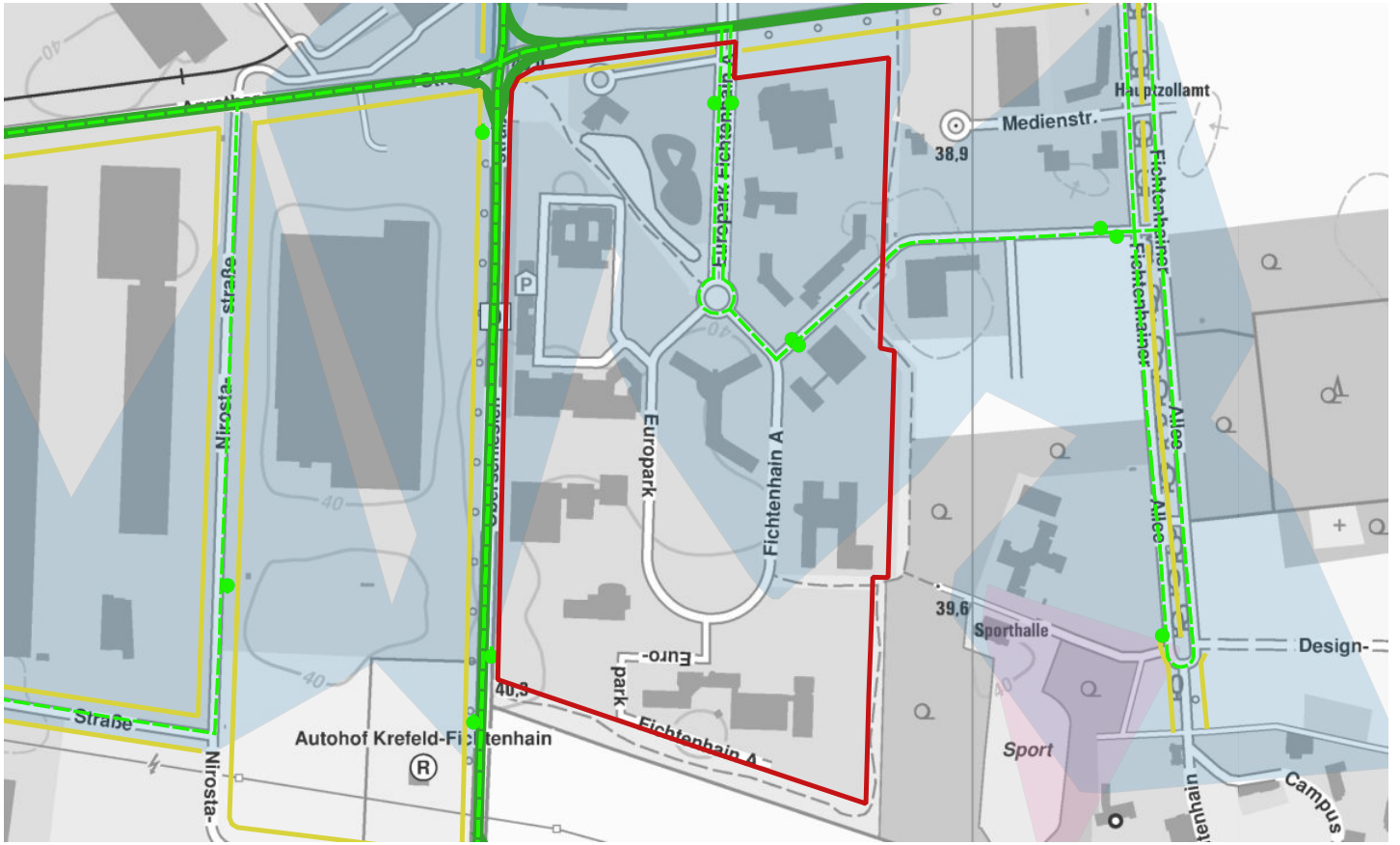
SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: ● Grundversorgung: ●

ZUSAMMENFASSUNG

Dienstleistungsgeprägter Bürostandort mit guter verkehrlicher Anbindung und hoher städtebaulicher Qualität; fehlende Grundversorgungsmöglichkeiten; Flächenpotenziale für eine Verdichtung vorhanden; nach Aussage von Workshopteilnehmenden nennenswerte Büroerstände

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



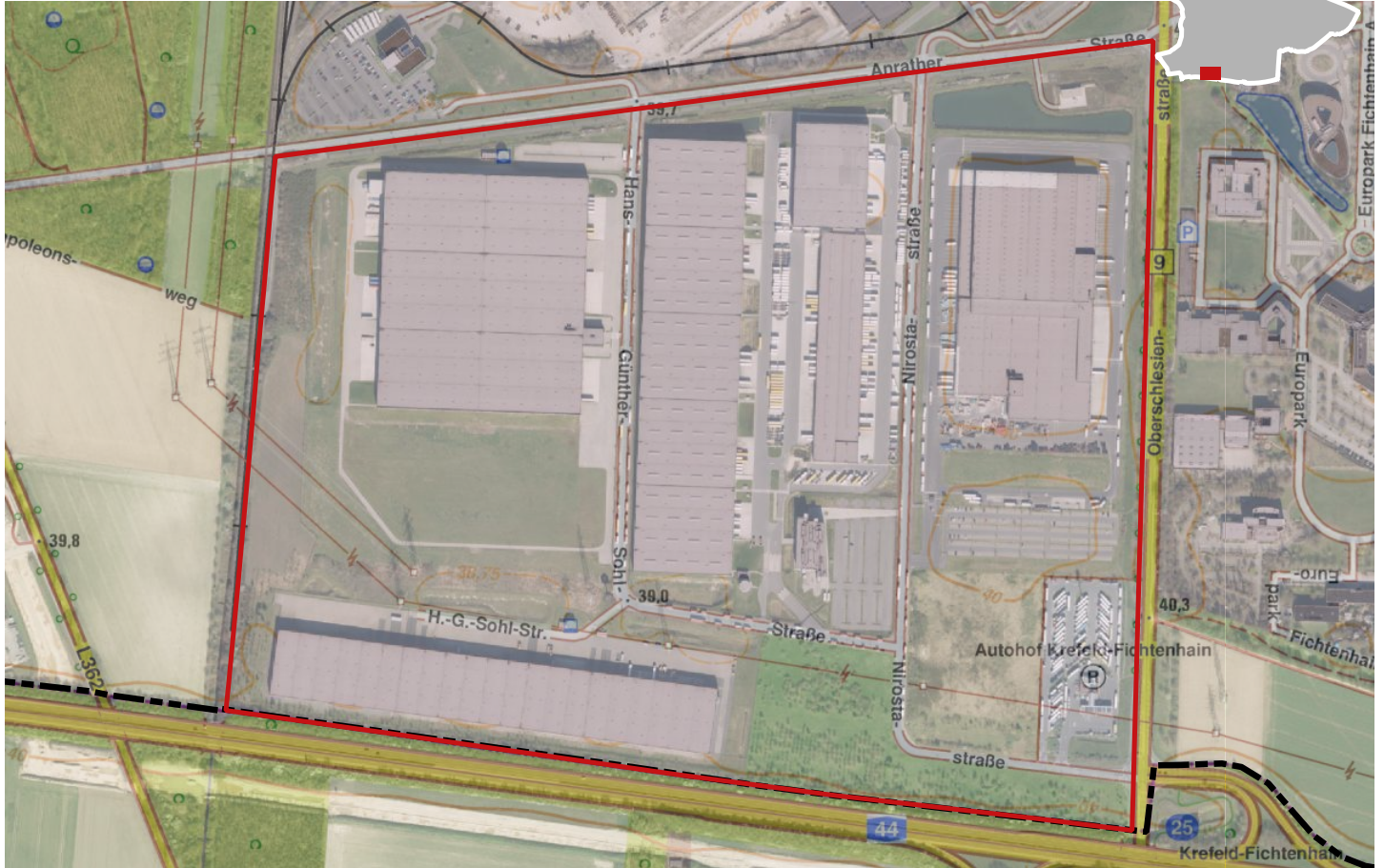
Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

0 200 400 m

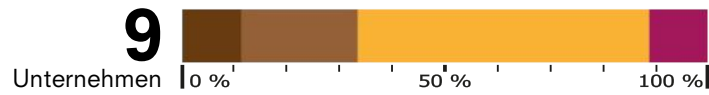
ID: 4
Stand: 16.02.2022

STADT
RAUM
KONZEPT

23 Industriegebiet Am Südpark



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021



Unternehmen
Typ: **Standort mit hohem Anteil an Logistik & Transport**

Gesamtfläche: **742.418 qm** FNP: **GI**
Städtebaulicher Gesamteindruck: ● Störsensible Nutzungen: ●

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **23.788 qm** Anzahl: **1**
Kommunales Flächeneigentum: ●

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: ● Erschließung: ●
Ruhender Verkehr: ● Straßenzustand: ●

ÖPNV

Erreichbarkeit: ● Taktung: ●
Bedienzeiten: ●

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: ● Fußverkehr: ●

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: ● Versiegelung: ●

SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: ● Grundversorgung: ●

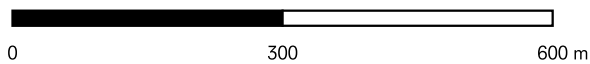
ZUSAMMENFASSUNG

Moderner Logistikpark jüngerer Datums; hervorragende Mobilitätsinfrastruktur; keine Grundversorgungsmöglichkeiten; eine verbleibende Potenzialfläche

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



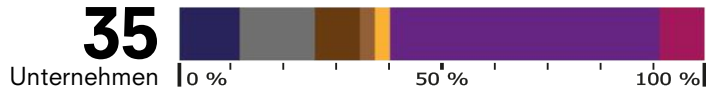
Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

ID: 1
Stand: 16.02.2022

24 Industriegebiet Gladbacher Straße



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021



Typ: **Standort mit hoher gewerblicher Nutzungsmischung**

Gesamtfläche: **196.861 qm** FNP: **GI / GE**

Städtebaulicher Gesamteindruck: ● Störsensible Nutzungen: ●

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **0 qm** Anzahl: **0**

Kommunales Flächeneigentum: ○

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: ● Erschließung: ●

Ruhender Verkehr: ● Straßenzustand: ●

ÖPNV

Erreichbarkeit: ● Taktung: ●

Bedienzeiten: ●

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: ● Fußverkehr: ●

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: ● Versiegelung: ●

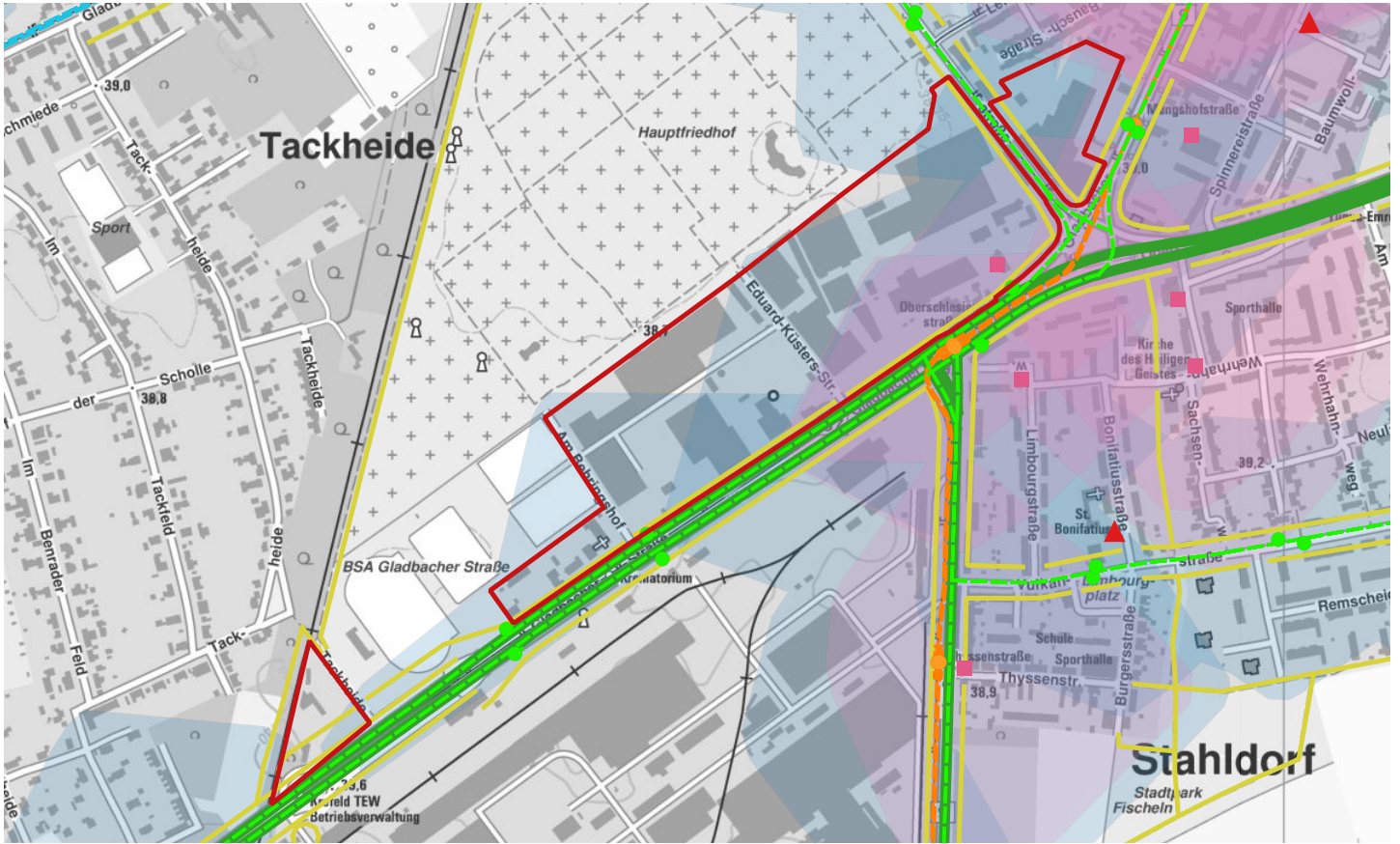
SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: ● Grundversorgung: ●

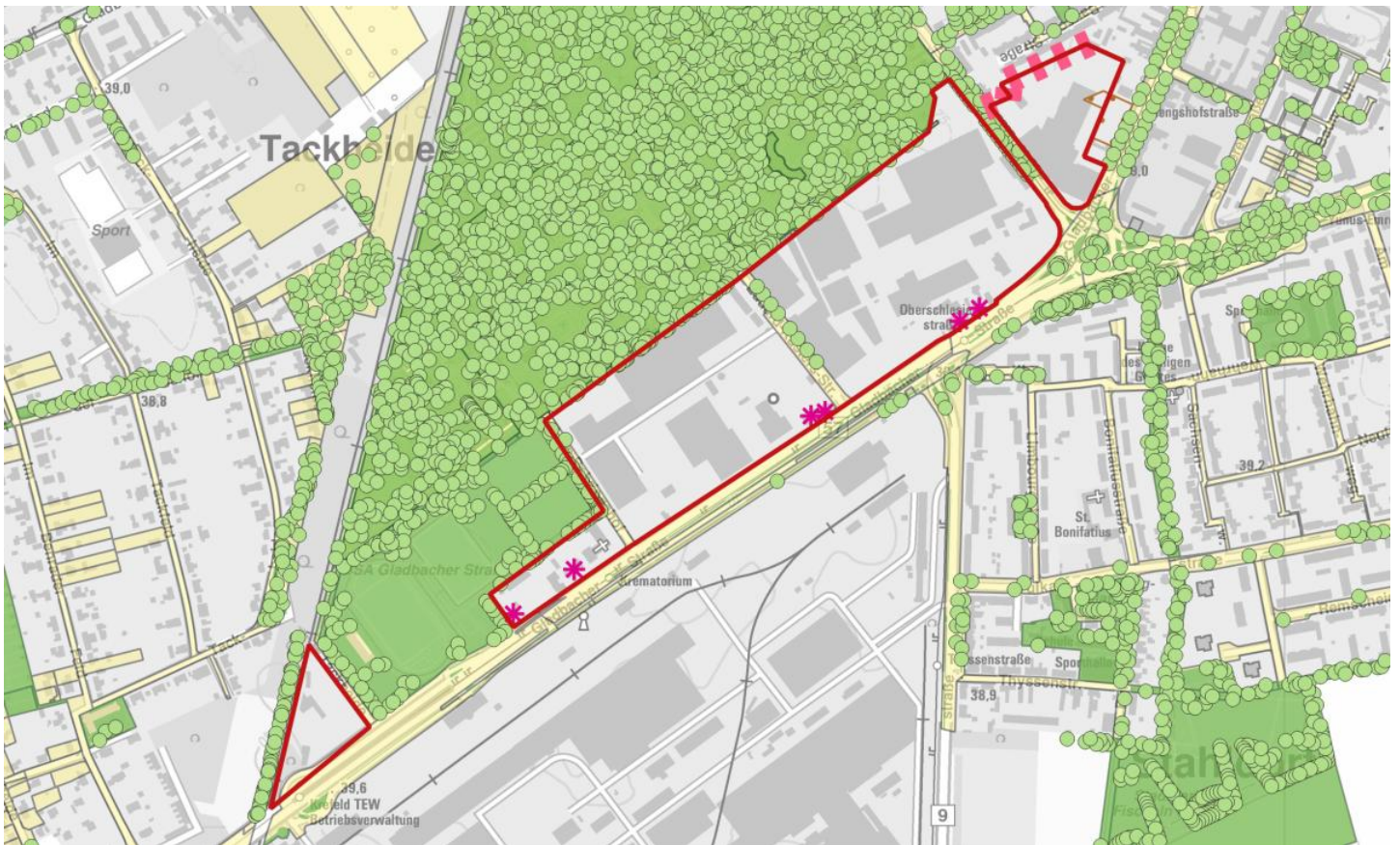
ZUSAMMENFASSUNG

Nutzungsgemischtes Gewerbegebiet mit eher kleinteiliger Nutzungsstruktur; hoher Versiegelungsgrad, aber attraktiver Grünraum (Hauptfriedhof) unmittelbar angrenzend; geringe Attraktivität für den Fußverkehr

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
 © Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

0 300 600 m

ID: 14
 Stand: 16.02.2022

STADT
 RAUM
 KONZEPT

25 Gewerbegebiet Nauenweg



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021

28

Unternehmen | 0 % | 50 % | 100 %

Typ: **Standort mit hoher gewerblicher Nutzungsmischung**

Gesamtfläche: **71.307 qm** FNP: **GE / MI**

Städtebaulicher Gesamteindruck: ● Störsensible Nutzungen: ●

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **0 qm** Anzahl: **0**

Kommunales Flächeneigentum: ○

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: ● Erschließung: ●

Ruhender Verkehr: ● Straßenzustand: ●

ÖPNV

Erreichbarkeit: ● Taktung: ●

Bedienzeiten: ●

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: ● Fußverkehr: ●

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: ● Versiegelung: ●

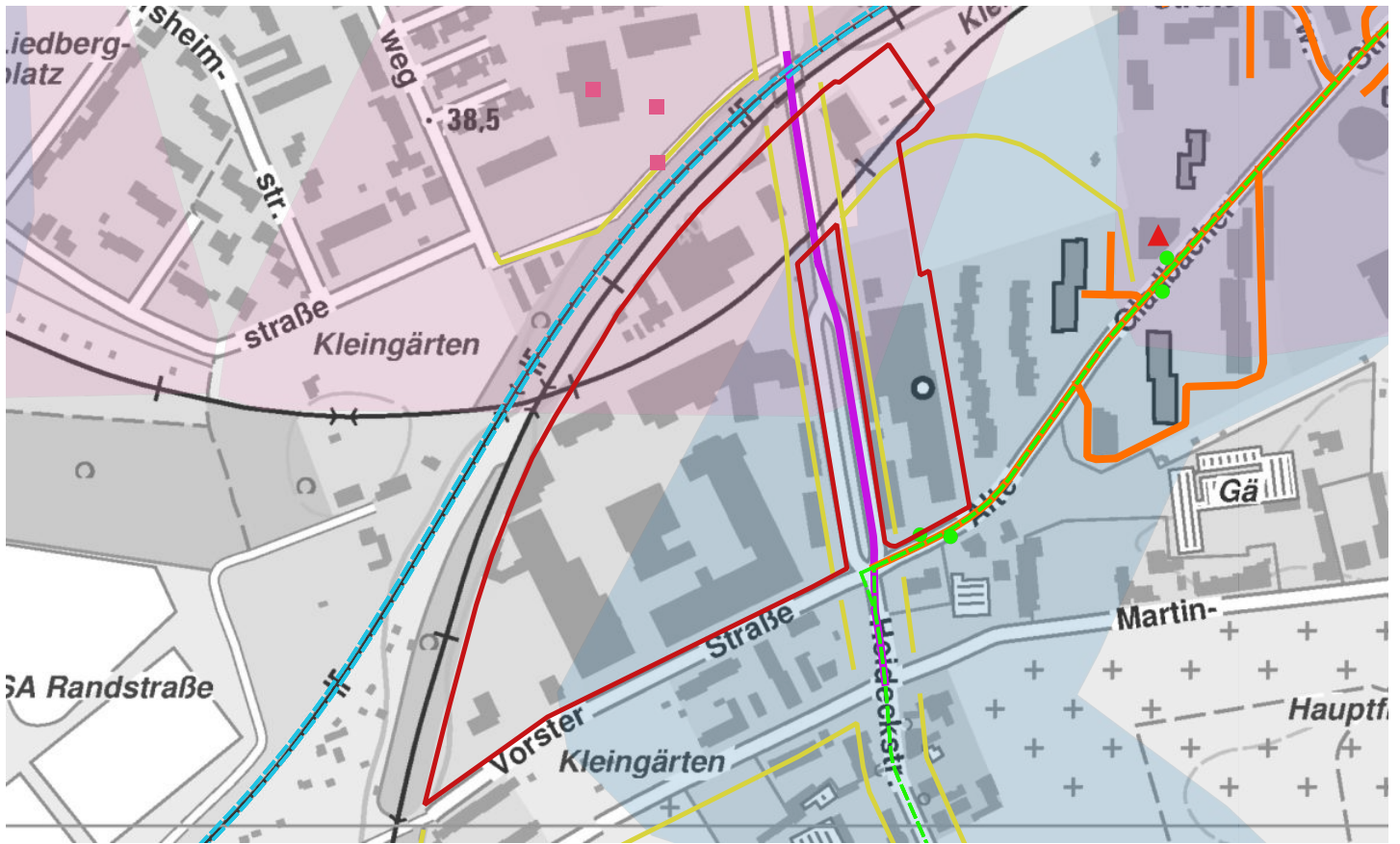
SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: ● Grundversorgung: ●

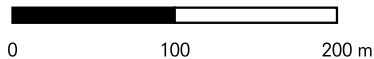
ZUSAMMENFASSUNG

Nutzungsgemischter Gewerbebestandort (Werkkontor Krefeld); eingestreute und angrenzende Wohnnutzungen; keine Glasfaseranbindung; Gewerbebereiche stark versiegelt

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

ID: 13
Stand: 16.02.2022

26 Gewerbegebiet Krützpoort/St. Töniser Straße



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021

0 400 800 m

71

Unternehmen 0 % 50 % 100 %

Typ: **Standort mit hoher gewerblicher Nutzungsmischung**

Gesamtfläche: **439.044 qm** FNP: **GE / SO / MI**

Städtebaulicher Gesamteindruck: ● Störsensible Nutzungen: ●

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **43.514 qm** Anzahl: **4**

Kommunales Flächeneigentum: ●

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: ● Erschließung: ●

Ruhender Verkehr: ● Straßenzustand: ●

ÖPNV

Erreichbarkeit: ● Taktung: ●

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: ● Fußverkehr: ●

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: ● Versiegelung: ●

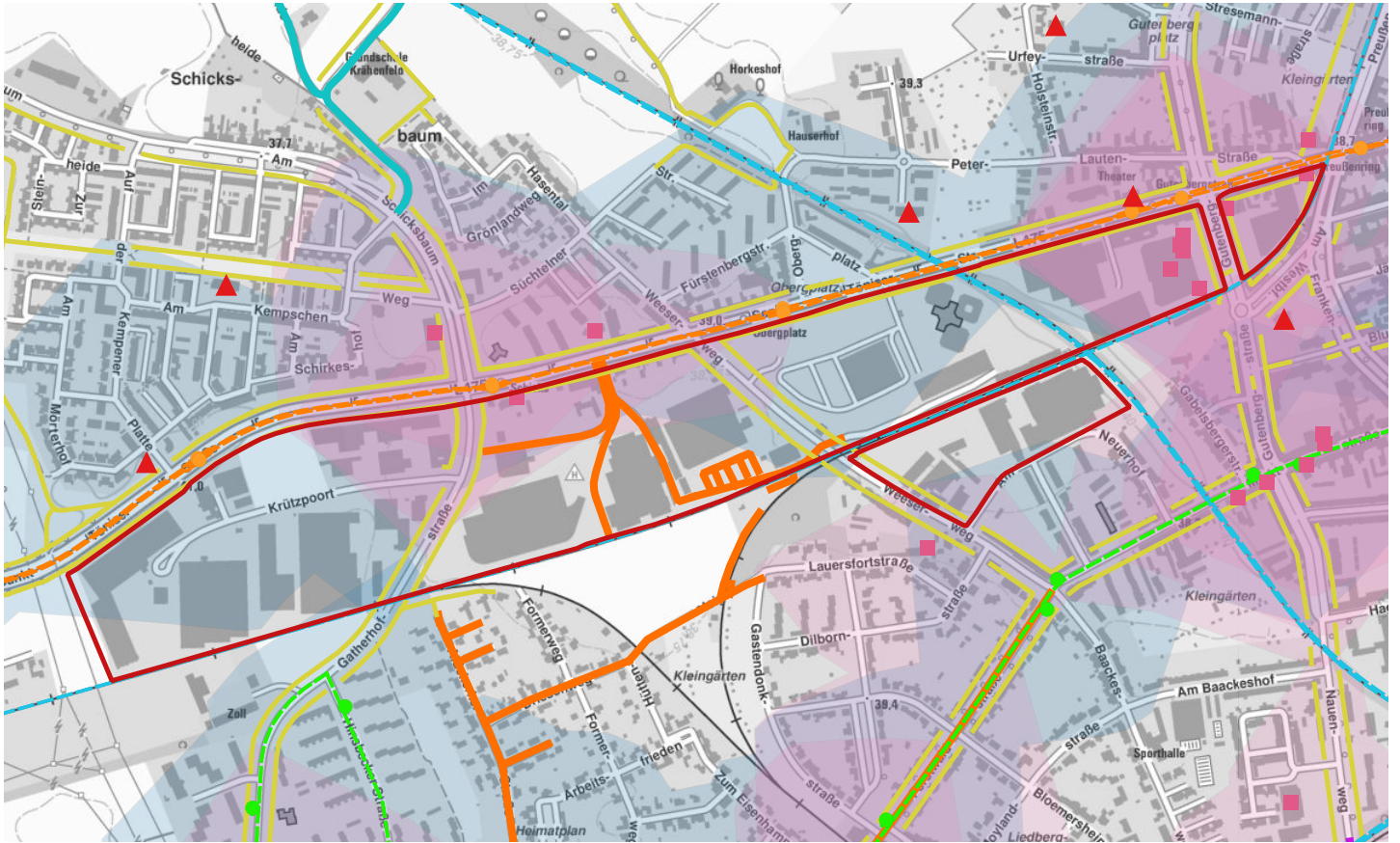
SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: ● Grundversorgung: ●

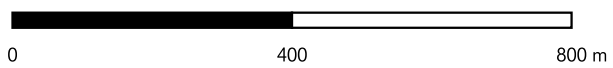
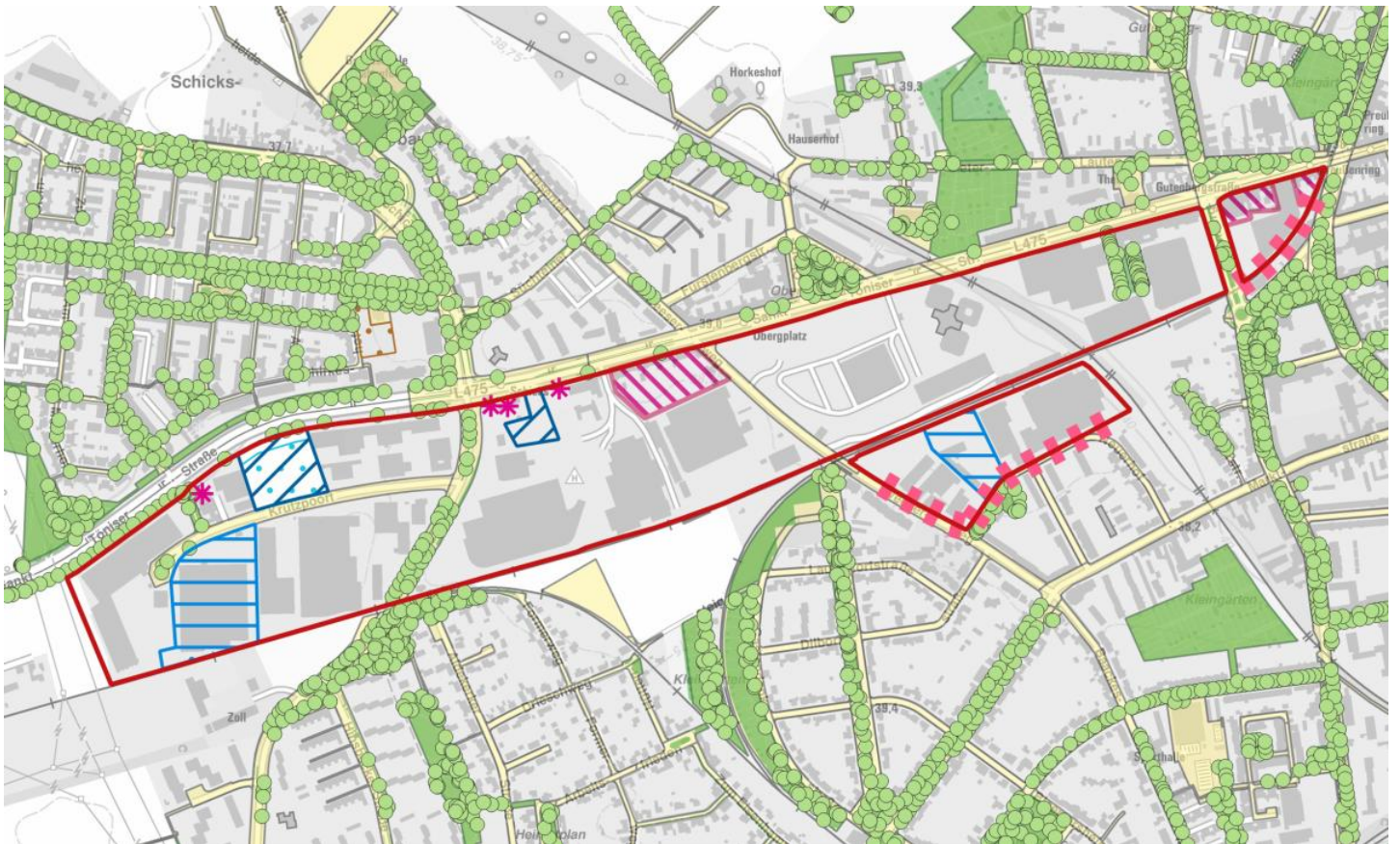
ZUSAMMENFASSUNG

Nutzungsgemischter Gewerbestandort; kleinteilig im Westen, ansonsten eher großteilig strukturiert; Potenzialflächen und Leerstände vorhanden; Wohnnutzungen z. T. im Gebiet, z. T. dicht angrenzend; sehr gute ÖPNV-Anbindung; starke Versiegelung; keine Glasfaserinfrastruktur

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



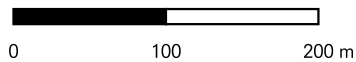
Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

ID: 12
Stand: 16.02.2022

27 Gewerbe-/Einzelhandelsstandort Blumentalstraße/ Gahlingspfad



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021



64

Unternehmen | 0 % | 50 % | 100 %

Typ: **Standort mit hoher gewerblicher Nutzungsmischung**

Gesamtfläche: **180.608 qm** FNP: **GE / SO / MI**

Städtebaulicher Gesamteindruck: ● Störsensible Nutzungen: ●

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **0 qm** Anzahl: **0**

Kommunales Flächeneigentum: ○

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: ● Erschließung: ●

Ruhender Verkehr: ● Straßenzustand: ●

ÖPNV

Erreichbarkeit: ● Taktung: ●

Bedienzeiten: ●

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: ● Fußverkehr: ●

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: ● Versiegelung: ●

SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: ● Grundversorgung: ●

ZUSAMMENFASSUNG

durch Handel und Dienstleistungen geprägter Gewerbebestandort in integrierter Lage; ausgeprägte Schnittstellen zu störsensiblen Wohnnutzungen an den Gebietsrändern; gute Anbindung, jedoch geringe Attraktivität für den Fußverkehr; keine nutzbaren Grünräume und fehlende Glasfaserinfrastruktur

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



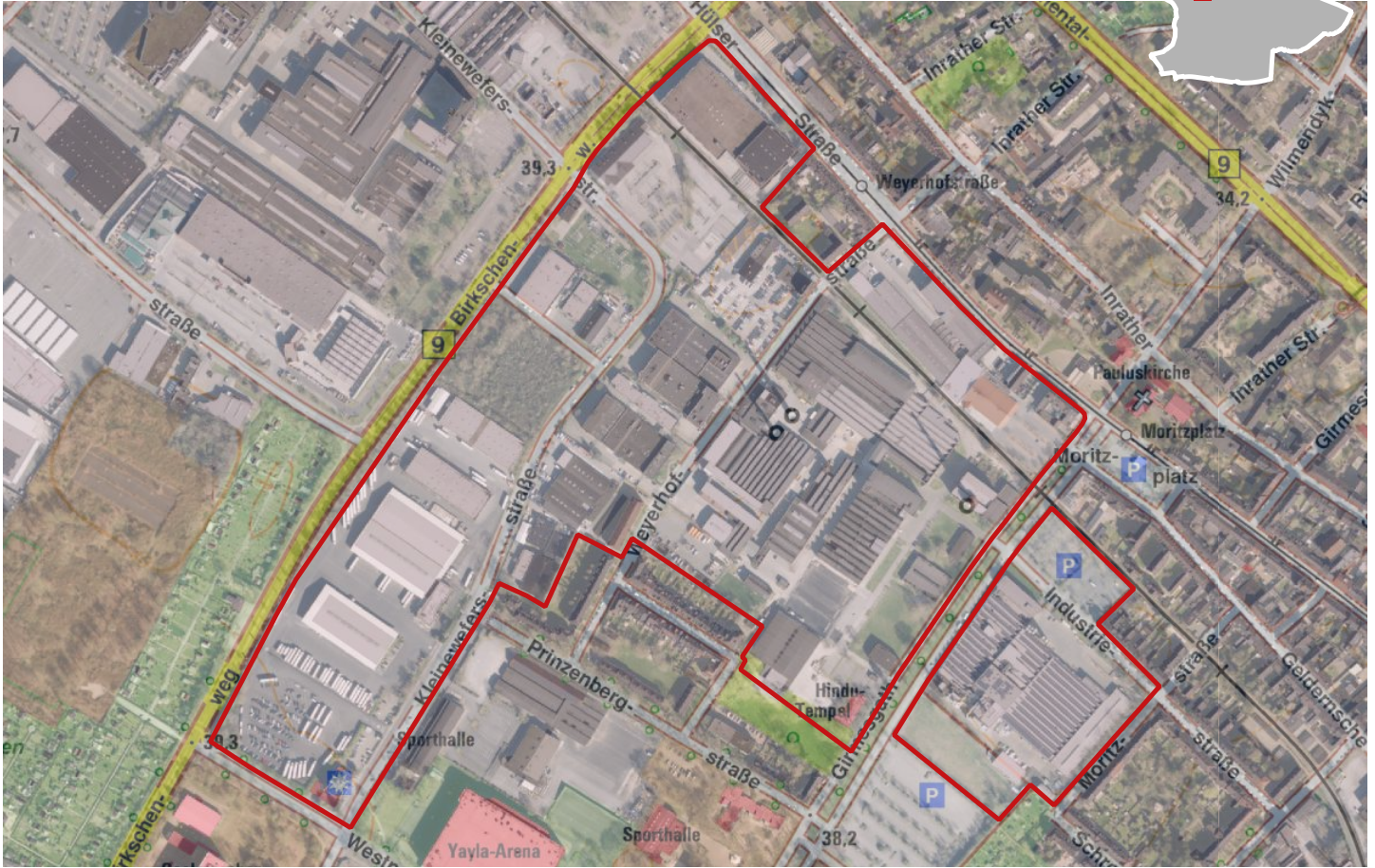
Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

0 200 400 m

ID: 18
Stand: 16.02.2022

STADT
RAUM
KONZEPT

28 Gewerbegebiet Girmesgath/Kleinewefersstraße



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021



Typ: **Standort mit hoher gewerblicher Nutzungsmischung**

Gesamtfläche: **319.851 qm** FNP: **GE / SO / MI**

Städtebaulicher Gesamteindruck: ● Störsensible Nutzungen: ●

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **11.502 qm** Anzahl: **1**

Kommunales Flächeneigentum: ●

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: ● Erschließung: ●

Ruhender Verkehr: ● Straßenzustand: ●

ÖPNV

Erreichbarkeit: ● Taktung: ●

Bedienzeiten: ●

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: ● Fußverkehr: ●

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: ● Versiegelung: ●

SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: ● Grundversorgung: ●

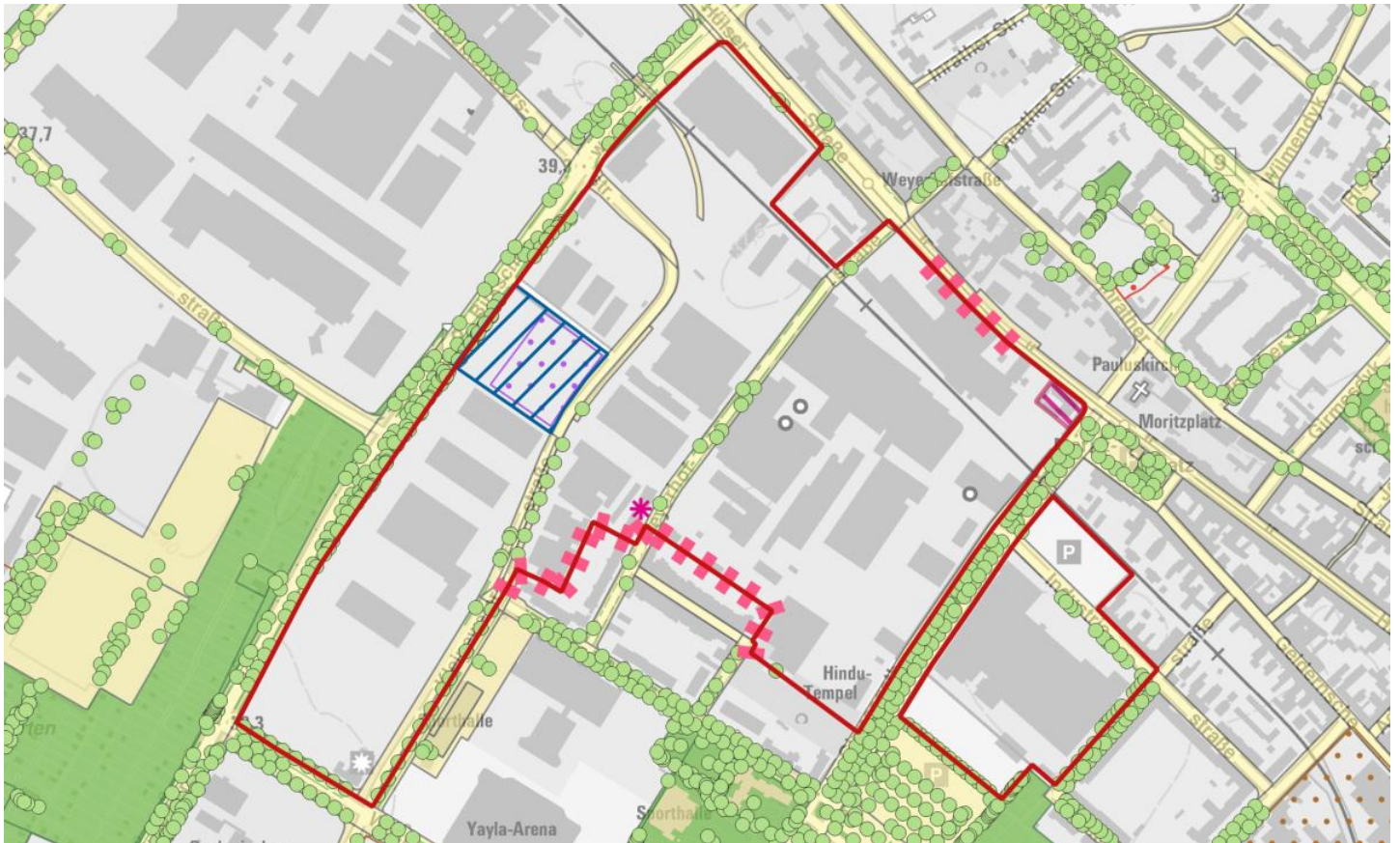
ZUSAMMENFASSUNG

Gewerbestandort mit starker Nutzungsmischung, teils als Businesspark Mies van der Rohe (ggf. hier auch Entwicklung einer Kultur- und Veranstaltungshalle); eine Potenzialfläche vorhanden; starke Versiegelung und kaum Grundversorgungsmöglichkeiten; stellenweise dicht angrenzende Wohnbebauung

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN

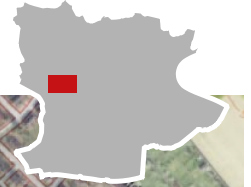


Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

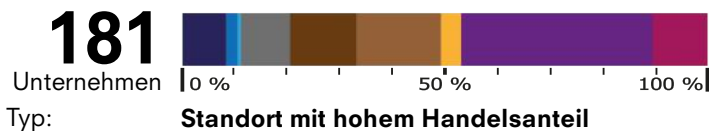


ID: 19
Stand: 16.02.2022

29 Gewerbe-/Einzelhandelsstandort Niedieckstraße/ Mevissenstraße



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021



Gesamtfläche: **696.251 qm** FNP: **GE / GI / SO**
Städtebaulicher Gesamteindruck: ● Störsensible Nutzungen: ●

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **10.860 qm** Anzahl: **2**
Kommunales Flächeneigentum: ●

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: ● Erschließung: ●
Ruhender Verkehr: ● Straßenzustand: ●

ÖPNV

Erreichbarkeit: ● Taktung: ●
Bedienzeiten: ●

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: ● Fußverkehr: ●

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: ● Versiegelung: ●

SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: ● Grundversorgung: ●

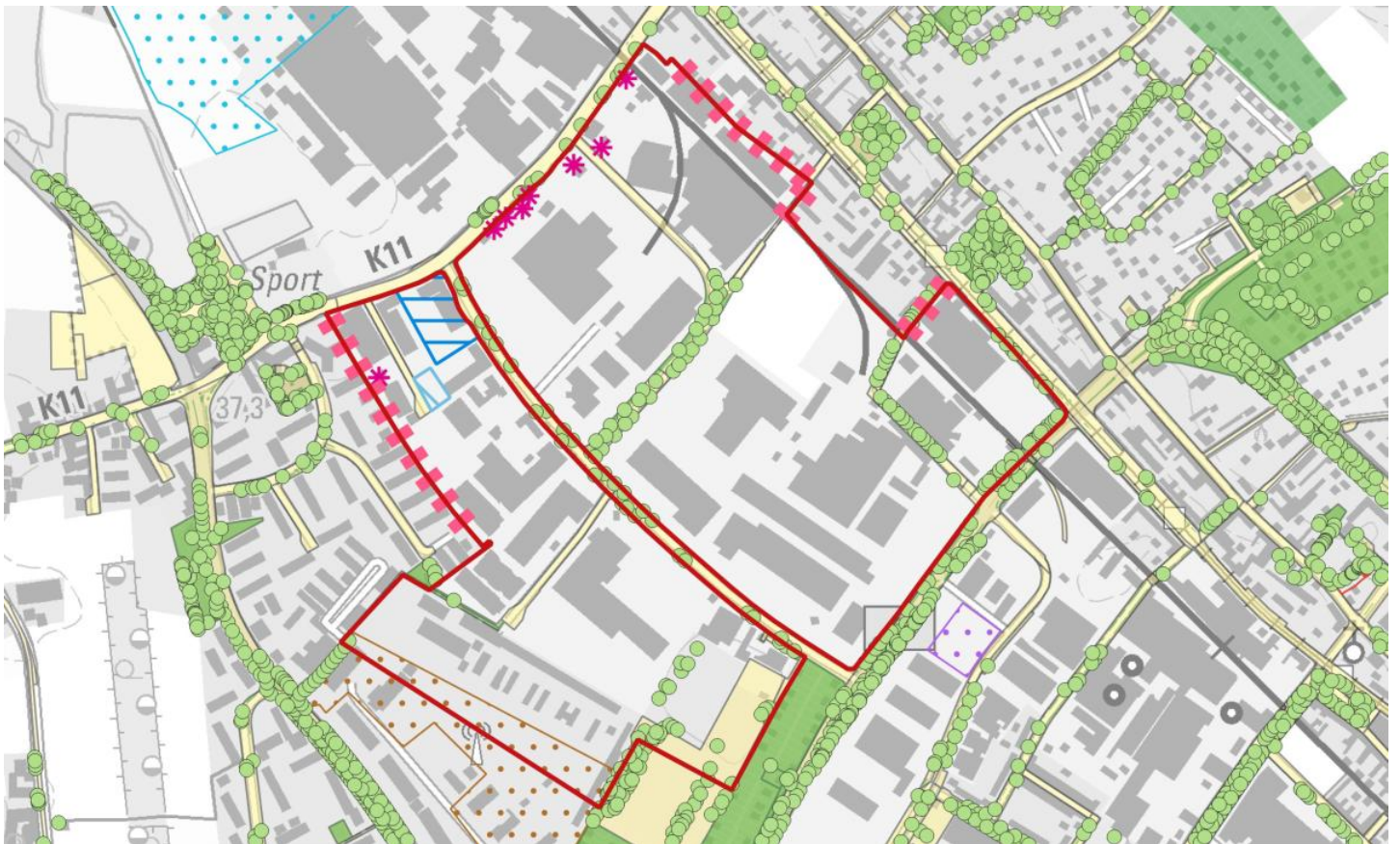
ZUSAMMENFASSUNG

durch großflächigen Einzelhandel geprägter Standort mit großer Unternehmenszahl; keine Flächenpotenziale mehr vorhanden (an der Niedieckstraße (ehemalige Sportplatzfläche) läuft ein Baugenehmigungsverfahren für ein Möbelhaus, auf der Freifläche im Südosten ist eine Regenwasserversickerungsanlage geplant); eingeschränkte Grünversorgung

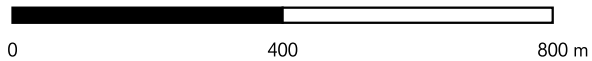
MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN

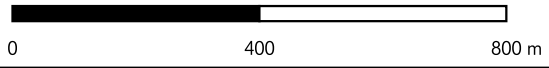


Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors



ID: 20
Stand: 16.02.2022

30 Industriegebiet Inrath



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021

23

Unternehmen
Typ: **Standort mit Industriecharakter**

Gesamtfläche: **602.450 qm** FNP: **GI / GE**
Städtebaulicher Gesamteindruck: ● Störsensible Nutzungen: ●

FLÄCHENPOTENZIALE

Fläche: **78.786 qm** Anzahl: **1**
Kommunales Flächeneigentum: ●

MOBILITÄT

Individualverkehr

Anbindung: ● Erschließung: ○
Ruhender Verkehr: ○ Straßenzustand: ○

ÖPNV

Erreichbarkeit: ● Taktung: ●
Bedienzeiten: ●

Rad- und Fußverkehr

Radverkehr: ● Fußverkehr: ●

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: ● Versiegelung: ●

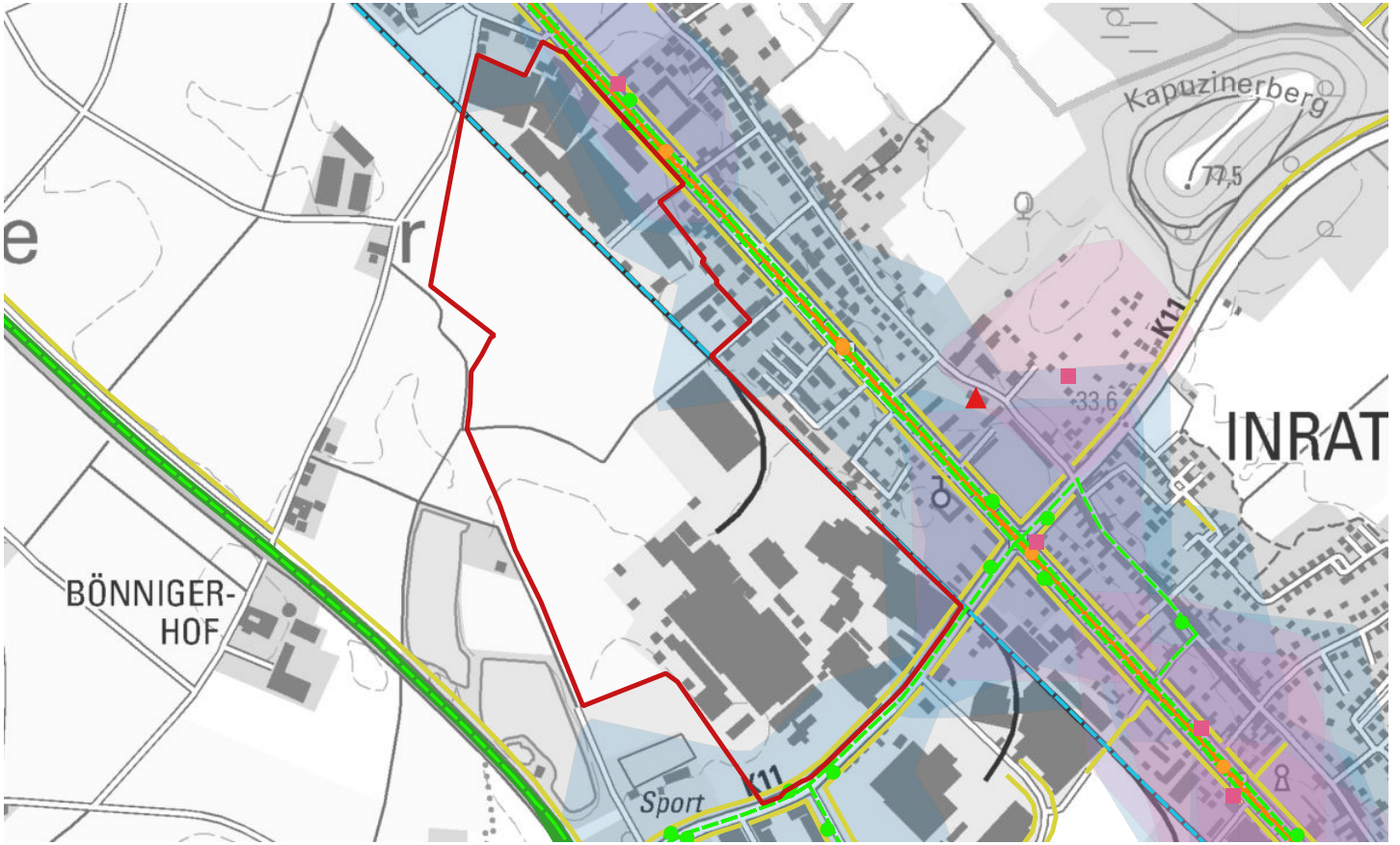
SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: ● Grundversorgung: ●

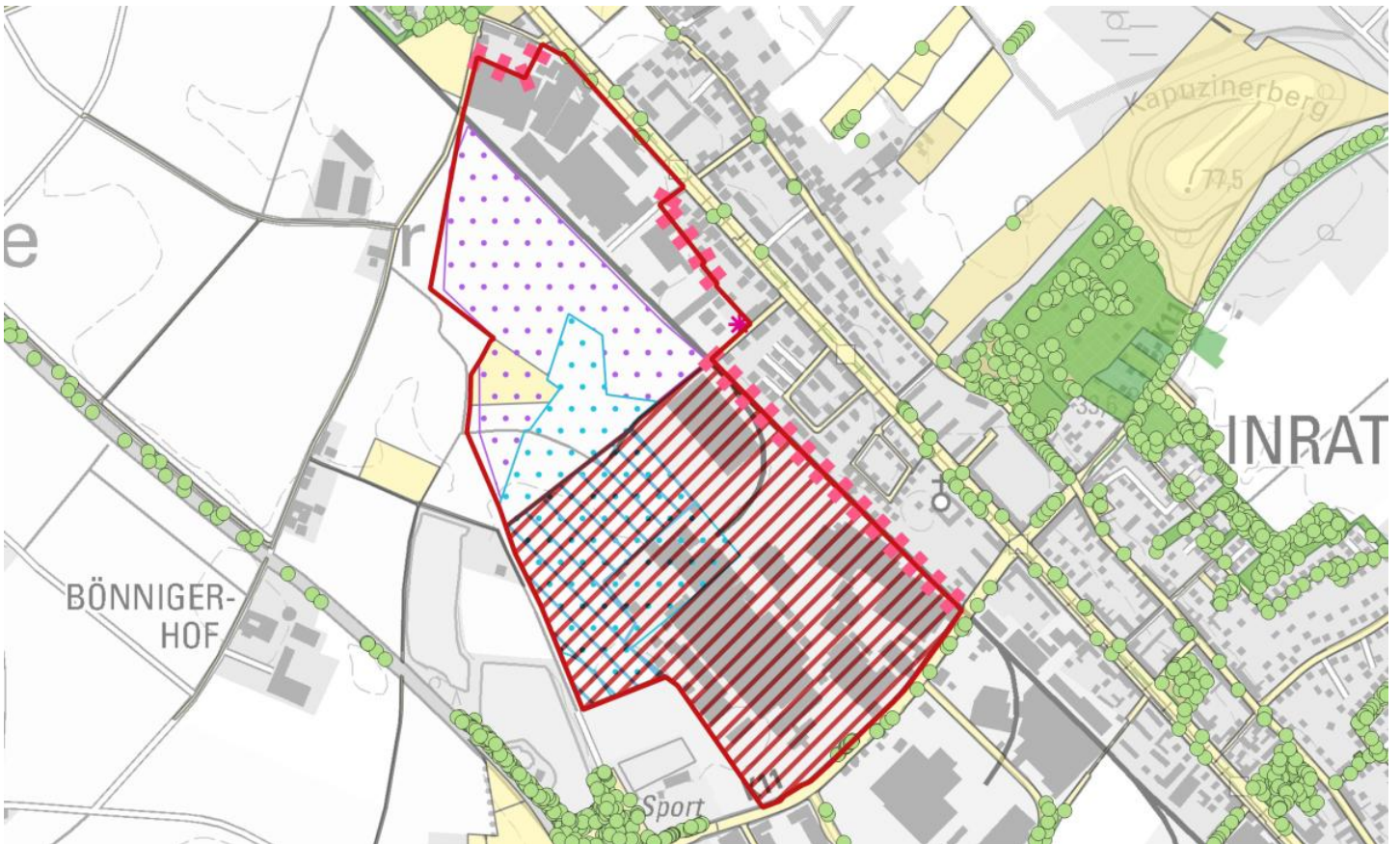
ZUSAMMENFASSUNG

durch zwei Unternehmen geprägtes Gebiet mit industriellem Charakter; Südteil Werksgelände der Firma Siempelkamp, im Nordteil Firma Schmolz+Bickenbach sowie kleinteiligere Nutzungen; Gewerbeflächen stark versiegelt; keine Grundversorgung; unmittelbar angrenzende Wohnnutzungen

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
© Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

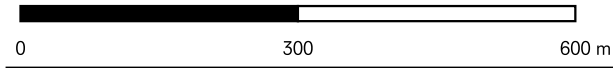
ID: 11
Stand: 16.02.2022

STADT
RAUM
KONZEPT

31 Gewerbegebiet HÜls



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021



Gesamtfläche: **328.355 qm** FNP: **GE / SO / MI**
 Städtebaulicher Gesamteindruck: ● Störsensible Nutzungen: ●

FLÄCHENPOTENZIALE
 Fläche: **1.545 qm** Anzahl: **1**
 Kommunales Flächeneigentum: ●

MOBILITÄT
Individualverkehr
 Anbindung: ● Erschließung: ●
 Ruhender Verkehr: ● Straßenzustand: ●
ÖPNV
 Erreichbarkeit: ● Taktung: ●
 Bedienzeiten: ●
Rad- und Fußverkehr
 Radverkehr: ● Fußverkehr: ●

GRÜN

Nutzbare Grünflächen: ● Versiegelung: ●

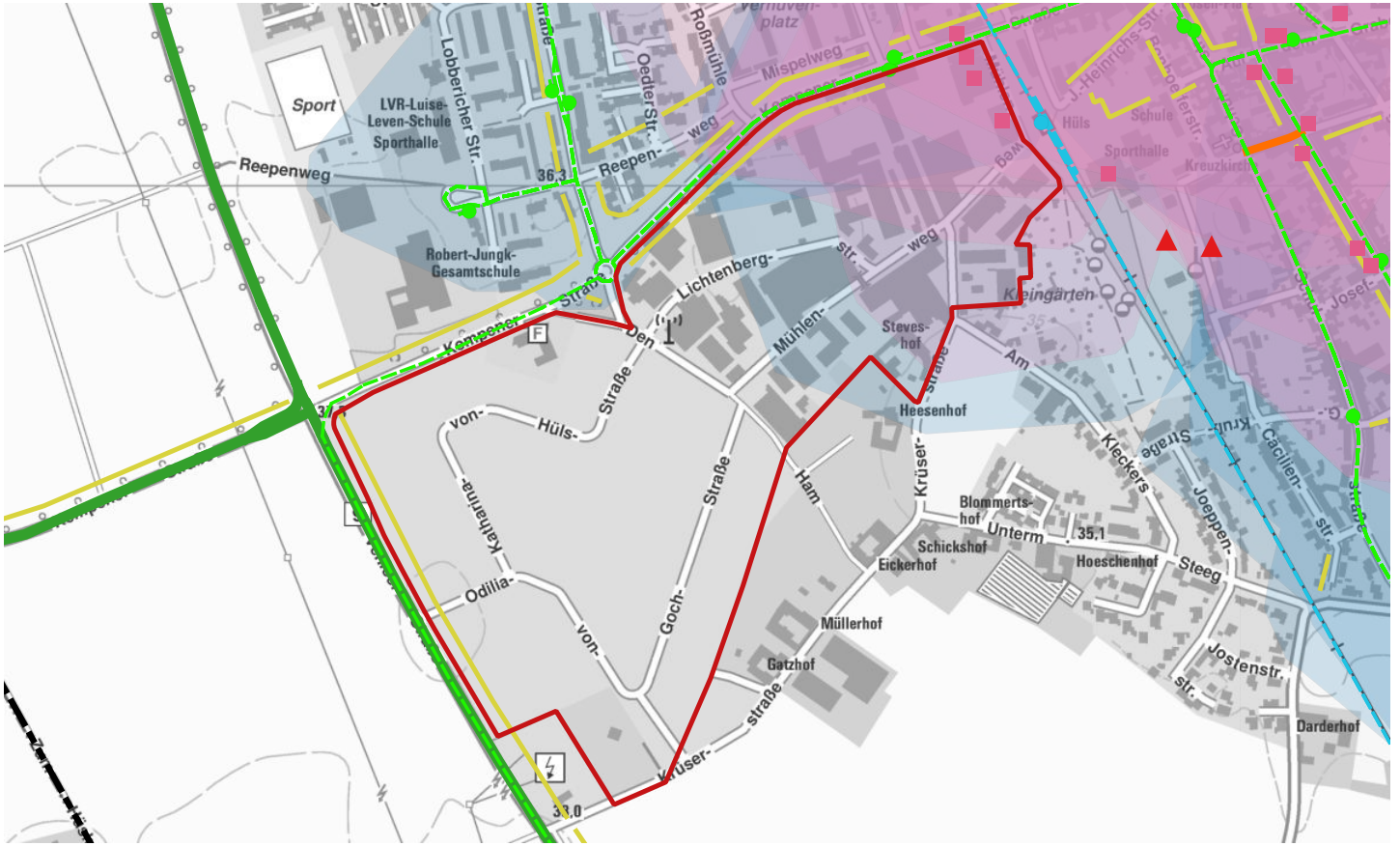
SOZIALE UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Glasfaser: ● Grundversorgung: ●

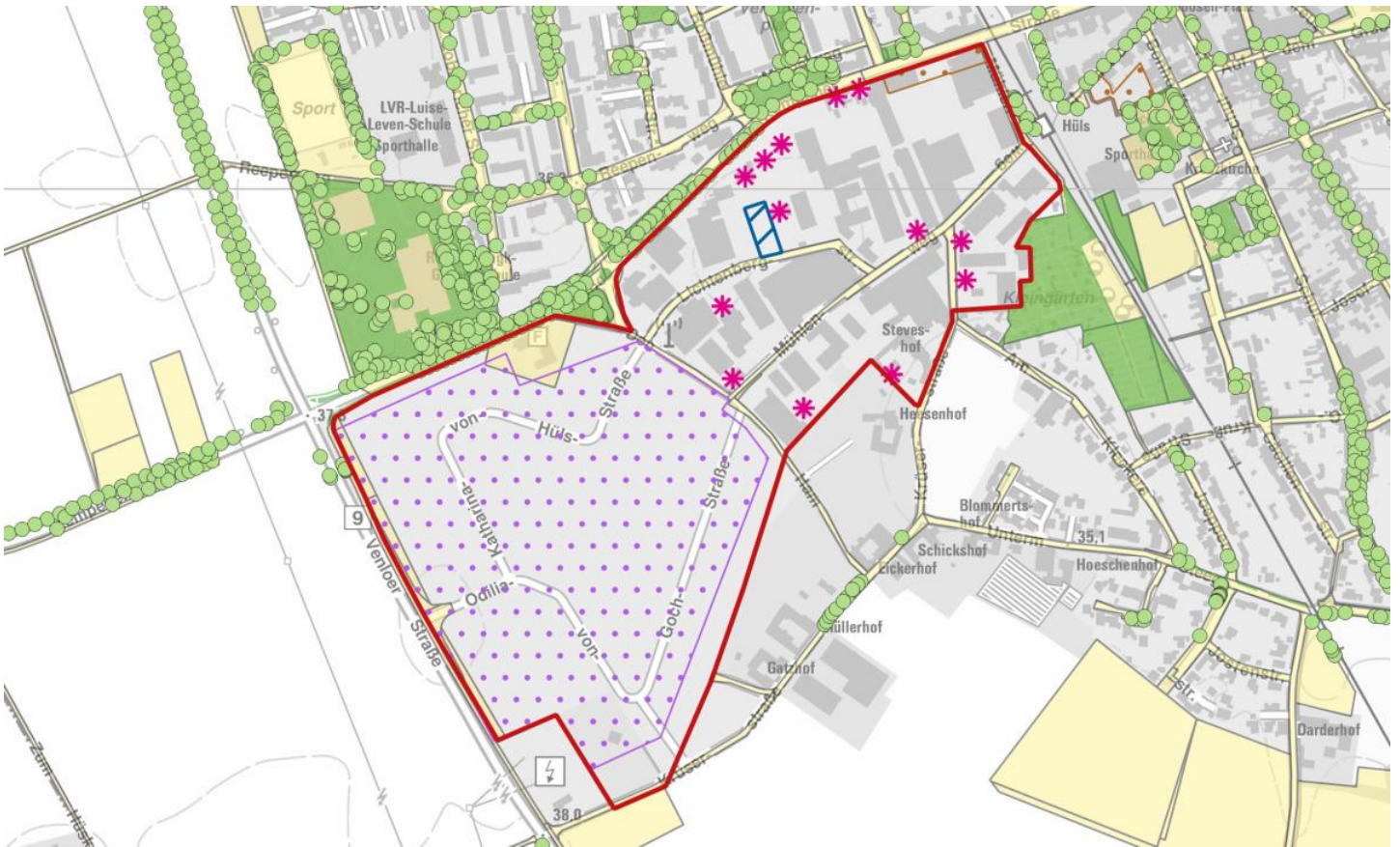
ZUSAMMENFASSUNG

Nutzungsgemischtes Gewerbegebiet mit typischen Alterungserscheinungen etwa hinsichtlich des Straßenzustandes, der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie der Grünversorgung; eingestreute Wohnnutzungen; B-Plan 785 „Gewerbepark Den Ham“ ist rechtskräftig und befindet sich derzeit in der Umsetzung, Flächen sind bereits vermarktet; Bewertungen beziehen sich auf das bebaute Teilgebiet im Nordosten, nicht auf den Entwicklungsbereich im Südwesten (B-Plan 785)

MOBILITÄT UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



FLÄCHENPOTENZIALE - MÖGLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE - ÖFFENTLICHES GRÜN



Kartengrundlagen: © Geobasis NRW 2021 |
 © Stadt Krefeld 2021 | © OpenStreetMap contributors

0 300 600 m

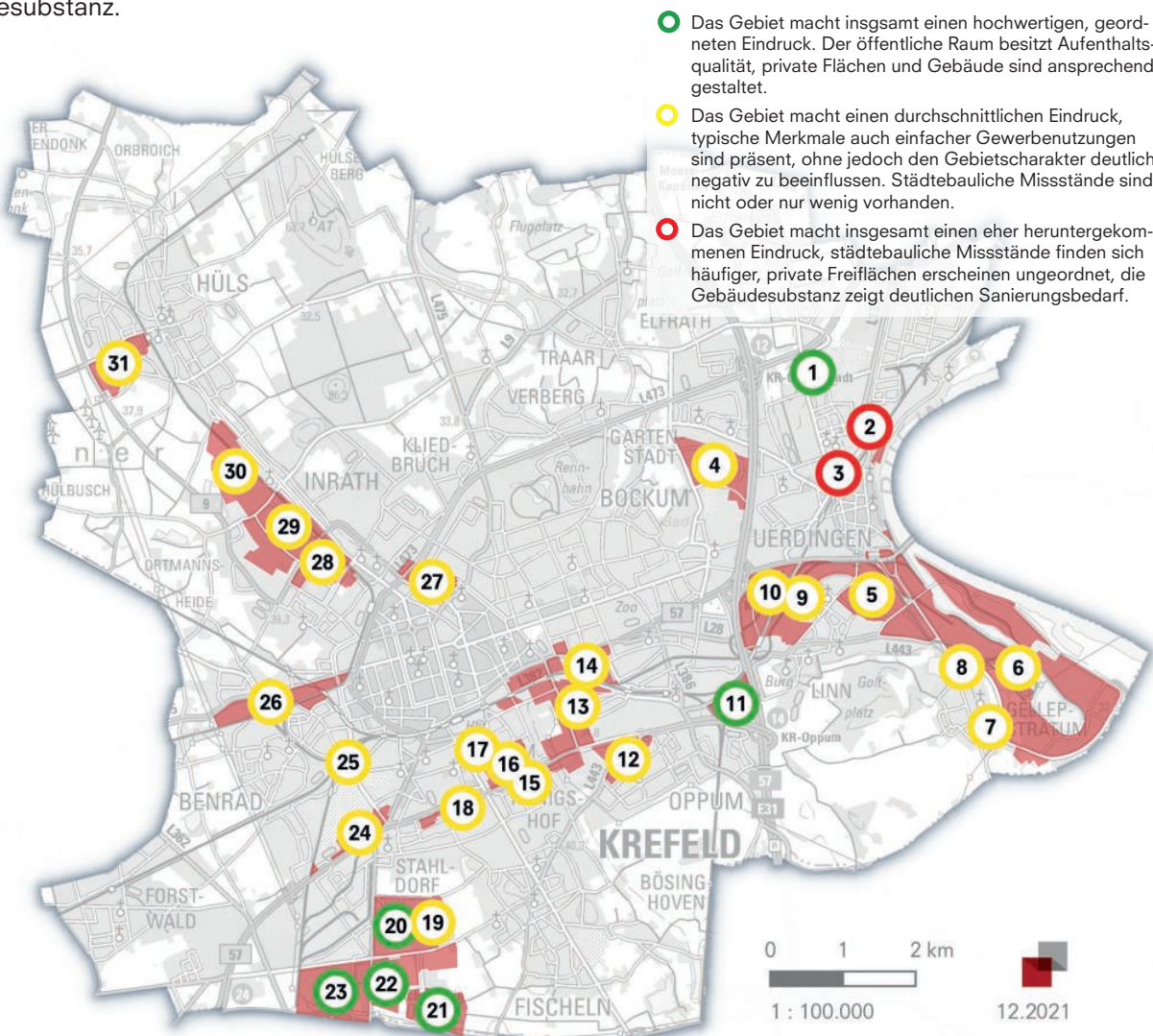
ID: 10
 Stand: 16.02.2022

GESAMTSTÄDTISCHE AUSWERTUNGEN

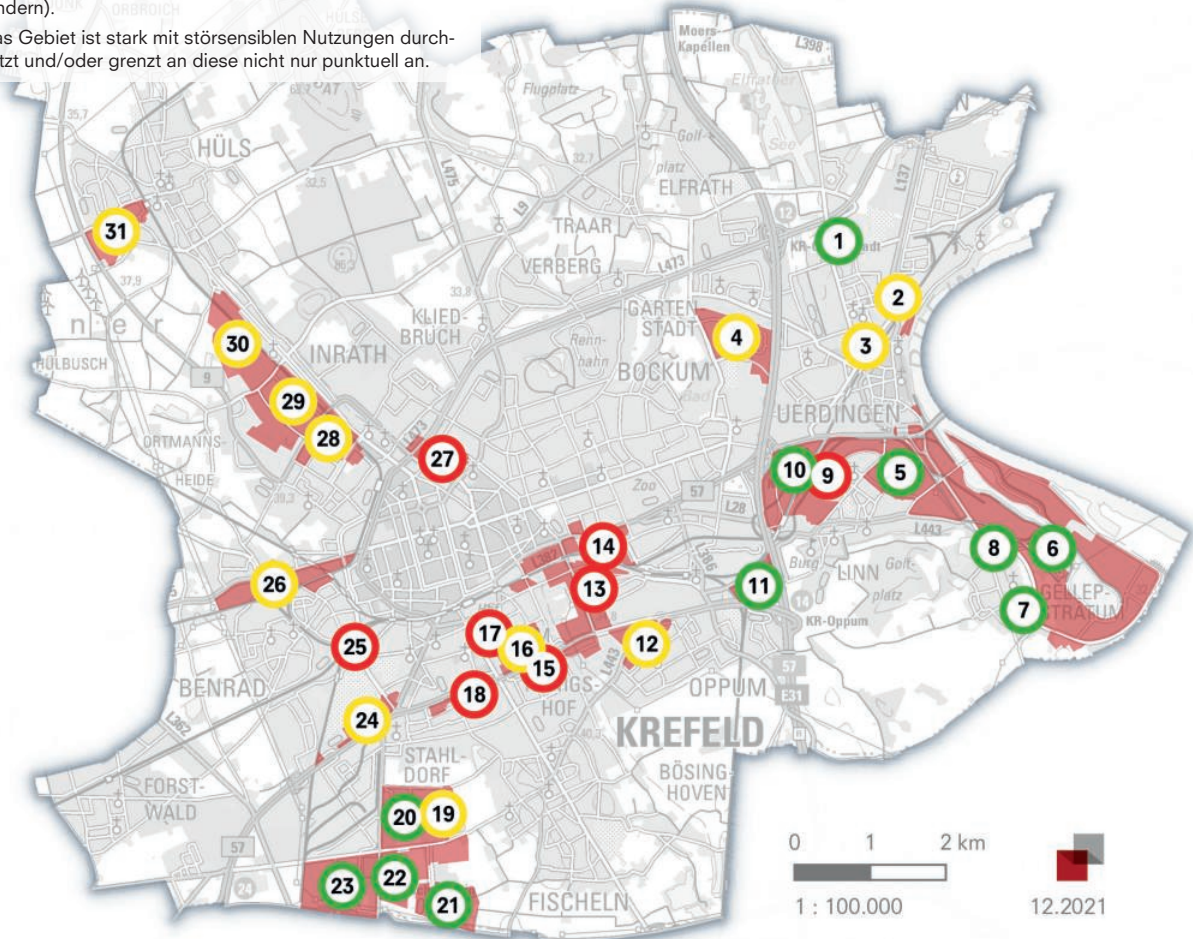
Städtebaulicher Gesamteindruck

Als städtebaulicher Gesamteindruck werden verschiedene Merkmale eines Gewerbe- oder Industriegebietes zusammengefasst. Darunter fallen etwa die Qualität des öffentlichen Raumes (z. B. Zustand der Infrastruktur, Sauberkeit, Aufenthaltsqualität) sowie der privaten Flächen und Gebäude (Gestaltung, Zustand). In diesem Sinne bildet diese Kategorie gleichsam einen „ersten Eindruck“ der jeweiligen Gebiete ab, wobei die Bewertung durchaus subjektiv durch den Betrachtenden vor dem Hintergrund der individuellen Erfahrungen aus der Betrachtung einer Vielzahl vergleichbarer Gewerbe- und Industriestandorte vorgenommen wurde. Das Bewertungsspektrum reicht dabei von Standorten, die einen hochwertigen, geordneten Eindruck hinterlassen, Aufenthaltsqualität und eine ansprechende Gestaltung von privaten Flächen und Gebäuden bieten bis hin zu „heruntergekommenen“ Gebieten mit deutlichen städtebaulichen Defiziten, ungeordneten Freiflächen und sanierungsbedürftiger Gebäudesubstanz.

Es verwundert nicht, dass es in Krefeld insbesondere die Gebiete jüngeren Datums sind, die einen positiven Gesamteindruck hinterlassen. Gekennzeichnet sind sie etwa durch eine vergleichsweise starke Durchgrünung, eine ansprechende Gestaltung der Gebäudefassaden und ausreichend dimensionierte Querschnitte des Verkehrsraums. Der mit Abstand größte Teil der Krefelder Industrie- und Gewerbegebiete macht einen durchschnittlichen städtebaulichen Eindruck, zum Teil sind sie in die Jahre gekommen, städtebauliche Missstände finden sich jedoch nur vereinzelt und prägen nicht den jeweiligen Gebietscharakter. Eine Ausnahme bilden die beiden Standorte Duisburger Straße / Hohenbudberger Straße sowie Lange Straße / Parkstraße – beide jedoch aktuell bereits in einem Entwicklungsprozess begriffen, der mittelfristig das Standortbild tiefgreifend verändern wird.



- Im oder angrenzend an das Gebiet finden sich keine oder kaum störsensible Nutzungen (insbesondere Wohnen).
- Das Gebiet weist mehrere Schnittstellen zu störsensiblen Nutzungen auf (im Gebiet und/oder an den Gebietsrändern).
- Das Gebiet ist stark mit störsensiblen Nutzungen durchsetzt und/oder grenzt an diese nicht nur punktuell an.



Störsensible Nutzungen

Gerade innerstädtische Gewerbe- und Industriegebiete sind oftmals durch eine große räumliche Nähe zu Wohnnutzungen gekennzeichnet. In anderen Standorten wiederum sind über die Jahre zunehmend Wohnnutzungen eingesickert, einstiges Betriebswohnen hat sich infolge einer fehlenden restriktiven Steuerung von den Betrieben entkoppelt und verselbstständigt. Dazu kommen Bereiche, in denen Wohnbebauung etwa im Zuge von Siedlungsflächenarrondierungen sukzessive näher an bestehendes Gewerbe herangerückt ist. All dies bringt potenzielle Einschränkungen der gewerblichen Nutzbarkeit dieser Standorte mit sich, da sich Wohnnutzungen im Konfliktfall häufig gegen das Gewerbe durchsetzen, woraufhin beispielsweise Unternehmen Lärmemissionen senken müssen und in ihrem Betrieb zunehmend eingeschränkt werden.

Auf der Betrachtungsebene dieser Untersuchung konnten die Standorte, an denen derartige Konflikte tatsächlich bestehen, nicht ermittelt werden. Jedoch wurden über eine Erfassung von Wohnnutzungen in den Gebieten oder an deren Rändern, wo potenziell störendes Gewerbe relativ unmittelbar auf störsensible Nutzungen wie das Wohnen trifft, Nutzungsschnittstellen identifiziert, welche das Potenzial zur Entstehung derartiger Konflikte aufweisen.

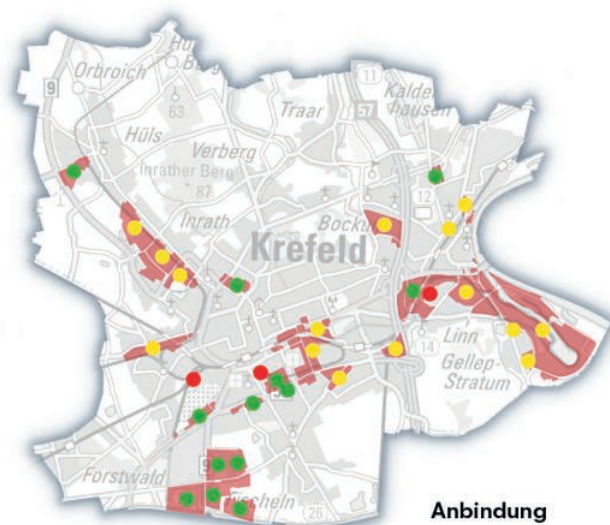
Während große Industriegebiete wie beispielsweise der Rheinhafen diesbezüglich als eher unproblematisch eingeschätzt werden – Wohnnutzungen sind hier die Ausnahme –, sind es erwartungsgemäß gerade die integriert liegenden Standorte, die derartige Schnittstellen aufweisen, in deren Bereich diese Konflikte potenziell auftreten können.

Individualverkehr

Die verkehrliche Anbindung gilt seit jeher als eines der wichtigsten Kriterien unternehmerischer Standortwahl. Eine Minimierung der Verkehrswege durch eine möglichst optimale **Anbindung** an das überörtliche bzw. -regionale Verkehrsnetz stellt zum einen einen wichtigen ökonomischen Standortfaktor aus Unternehmenssicht dar, zum anderen besteht darüber auch die Chance, Gewerbeverkehre mit möglichst geringer Belastung anderer Siedlungsbereiche abzuwickeln. Aber nicht nur die äußere Anbindung, auch die **innere Erschließung** der Gebiete ist von Bedeutung. Gerade in älteren Gewerbegebieten zeigt sich bisweilen, dass eine veraltete Infrastruktur und unzeitgemäße Erschließungssysteme nur noch eingeschränkt in der Lage sind, das heutige Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Auch der **ruhende Verkehr** bzw. die daraus resultierenden Behinderungen wurden über die Jahrzehnte in vielen Gewerbe- und Industriegebieten zu einem Problem – sowohl im Hinblick auf parkende PKW

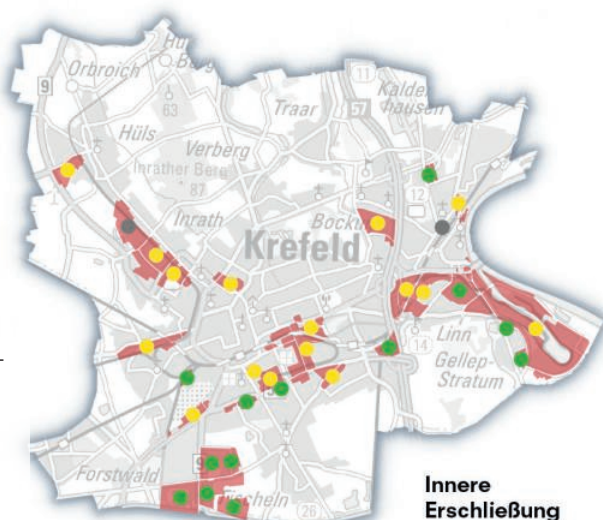
(etwa der Beschäftigten), als auch durch das Abstellen von LKW, welche auf ihre Ent- oder Beladung warten. Darüber hinaus wurde auch der **Straßenzustand** in den Gebieten in den Blick genommen, wobei hier nicht einzelne Schäden erfasst wurden, sondern die Erneuerungsbedürftigkeit der Straßen im Gebiet insgesamt subjektiv eingeschätzt wurde. Für detailliertere Informationen sei an dieser Stelle auf das Straßenzustandskataster der Stadt Krefeld verwiesen.

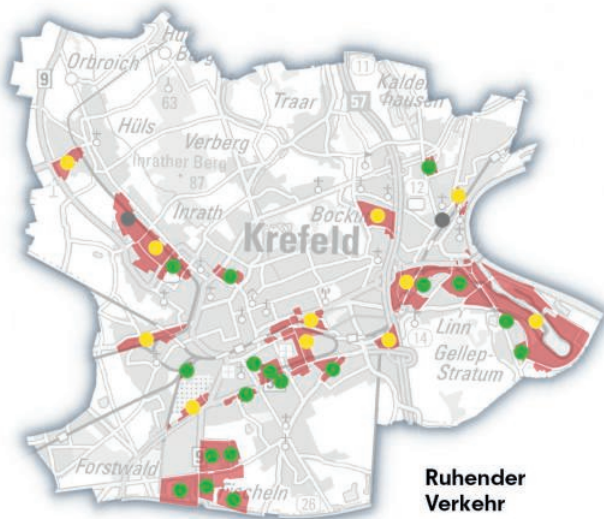
In der Gesamtschau der vier Kriterien zum Individualverkehr zeigt sich, dass es keine Standorte gibt, die hinsichtlich aller oder eines Großteils dieser Merkmale negativ bewertet wurden. Überhaupt zeigt die „Ampel“ lediglich bei der äußeren Anbindung bei drei Standorten rot. Letztlich wurden neun Standorte mit insgesamt besonders positiven Voraussetzungen für den Individualverkehr identifiziert.



- Das Gebiet ist unmittelbar an den überörtlichen Verkehr angebunden; eine Durchfahrung von Wohnsiedlungsbereichen ist nicht erforderlich.
- Das Gebiet ist nicht unmittelbar an den überörtlichen Verkehr angebunden; eine ggf. notwendige Durchfahrung von Wohnsiedlungsbereichen erfolgt auf einer entsprechend leistungsfähigen Straßeninfrastruktur.
- Das Gebiet ist nicht unmittelbar an den überörtlichen Verkehr angebunden; bei der notwendigen Durchfahrung von Wohnsiedlungsbereichen werden auch kleinere Straßen durch den Wirtschaftsverkehr belastet.

- Das Gebiet verfügt über eine leistungsfähige innere Erschließung; Engstellen sind nicht ersichtlich; es gibt ausreichend Raum für die Zufahrt auf die Betriebsgrundstücke.
- In Teilbereichen erscheint die innere Erschließung nicht optimal, schränkt das Gebiet jedoch grundsätzlich betrachtet nicht in seiner Funktionsfähigkeit ein.
- Die innere Erschließung erscheint unzureichend bzw. durch den vorhandenen Verkehr überlastet.

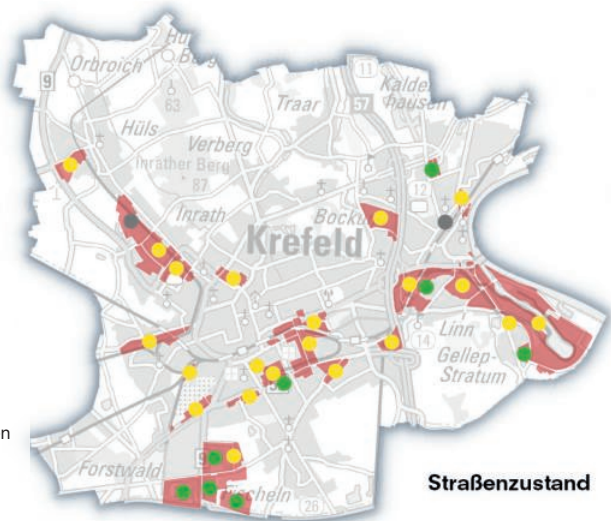




Ruhender Verkehr

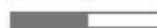
- KFZ- und LKW-Parken erfolgt nur in dafür vorgesehenen Bereichen; es sind keine Beeinträchtigungen des Verkehrs ersichtlich.
- Vereinzelt sind Probleme ersichtlich, die durch den ruhenden Verkehr verursacht werden; das Gebiet wird davon jedoch in seiner Funktionsfähigkeit nicht grundsätzlich beeinträchtigt.
- Der ruhende Verkehr führt zu erheblichen Beeinträchtigungen für den Individual- und Güter- sowie den Fuß- und Radverkehr (Engstellen, Zufahrten auf Betriebsgelände, Wendemöglichkeiten etc.).

- Die Erschließungsstraßen im Gebiet sind insgesamt betrachtet in einem guten Zustand.
- Die Erschließungsstraßen im Gebiet sind insgesamt betrachtet in einem ausreichenden Zustand.
- Insgesamt betrachtet weisen die Straßen im Gebiet erhebliche bauliche Mängel auf und sind in größeren Teilen erneuerungsbedürftig.



Straßenzustand

0 2 4 km



1 : 200.000

12.2021



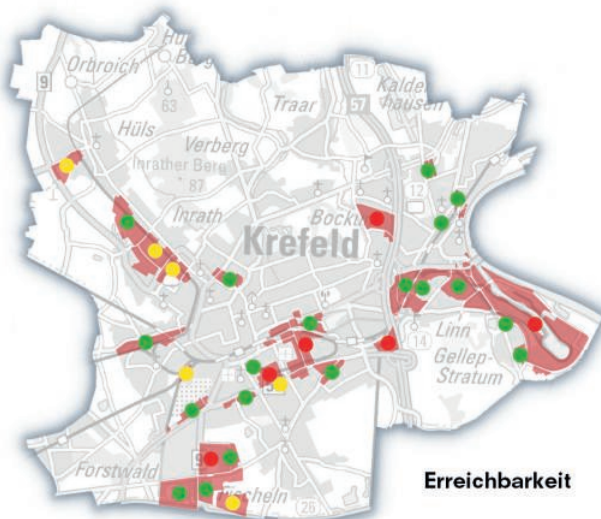
Öffentlicher Personennahverkehr

Im Sinne der erforderlichen Mobilitätswende muss neben dem Fuß- und Radverkehr auch dem öffentlichen Personennahverkehr zukünftig eine höhere Bedeutung zukommen. Damit vermehrt Beschäftigte vom Auto auf den ÖPNV umsteigen, ist eine Erreichbarkeit der Gewerbe- und Industriegebiete sicherzustellen oder überhaupt erst zu schaffen. Dies beinhaltet zum einen das Vorhandensein von Haltepunkten des ÖPNV im Gebiet, eine attraktive Taktung sowie – insbesondere für Industriegebiete mit Mehrschichtbetrieb – eine Bedienung, die sich auch über die Kernzeiten hinaus in die späten Abendstunden und frühen Morgenstunden erstreckt.

Der Großteil der in den Krefelder Gewerbe- und Industriegebieten ansässigen Unternehmen ver-

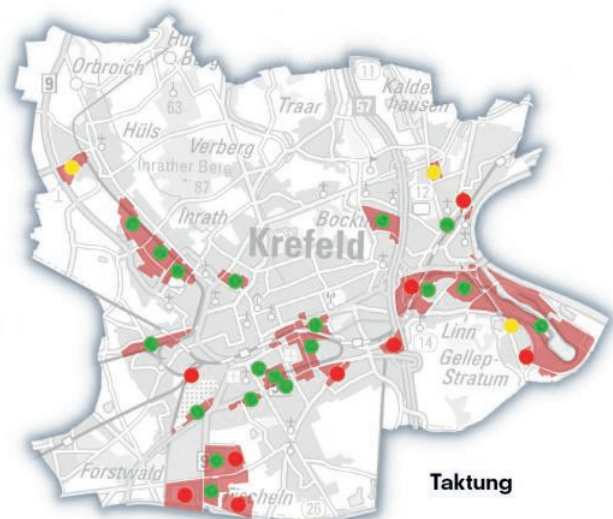
fügt über einen Haltepunkt des ÖPNV innerhalb der definierten Entfernungsschwellen. Allerdings wurden auch sechs Gebiete identifiziert, in denen weniger als die Hälfte der Betriebe eine Haltestelle in akzeptabler Nähe hat. In neun Gebieten verkehren die öffentlichen Verkehrsmittel in einem Takt von 30 Minuten oder schlechter. Auf der anderen Seite der Bewertungsskala sind es 19 Standorte, die einen Takt von 15 Minuten oder besser aufweisen.

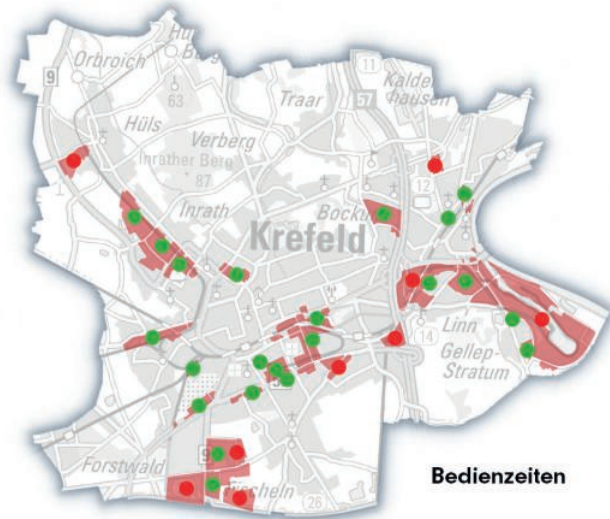
Ein Großteil der untersuchten Gebiete ist auch außerhalb der Kernzeiten mit dem ÖPNV erreichbar, allerdings erfüllen gerade wichtige oder moderne Industriegebiete wie Rheinhafen oder Am Südpark dieses Kriterium nicht.



- Über 80 % der Unternehmensadressen haben einen Haltepunkt des ÖPNV in einer Entfernung von max. 250 m um Bushaltestellen, 400 m um Straßenbahnhaltestellen oder 500 m um Haltepunkte des S- / Regionalbahnverkehrs.
- 50-80 % der Unternehmensadressen haben einen Haltepunkt des ÖPNV innerhalb der definierten Distanzen.
- Weniger als 50 % der Unternehmensadressen haben einen Haltepunkt des ÖPNV innerhalb der definierten Distanzen.

- Zwischen 17 und 18 Uhr weisen die nächstgelegenen Haltepunkte des ÖPNV eine Bedienfrequenz von 15 Minuten oder besser auf.
- Die Taktung beträgt über 15 bis maximal 30 Minuten.
- Die Taktung beträgt über 30 Minuten.

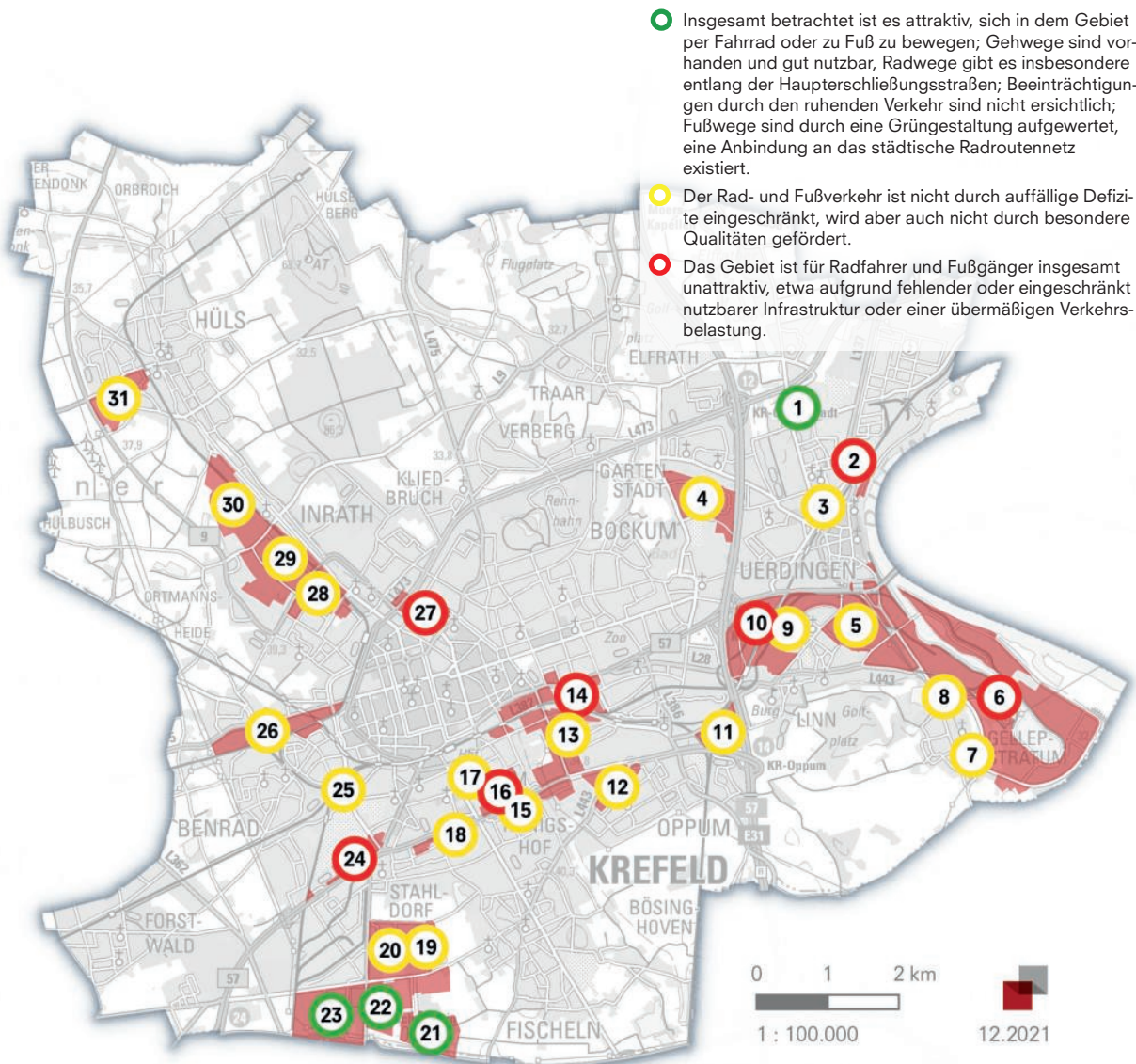




- Das Gebiet ist auch in den späten Abend- und frühen Morgenstunden per ÖPNV erreichbar.
- Das Gebiet ist in den späten Abend- und frühen Morgenstunden nicht an den ÖPNV angebunden.

0 2 4 km
1 : 200.000

12.2021



Fuß- und Radverkehr

Gewerbe- und Industriegebiete wurden in der Vergangenheit klar auf den motorisierten Individual- und Güterverkehr hin geplant und entwickelt. Wenn es jedoch gelingen soll, andere Mobilitätsformen in den Vordergrund zu rücken, spielt insbesondere die Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr eine besondere Rolle – nicht zuletzt, da auch Nutzer:innen des ÖPNV Wege im Gebiet zwischen Haltepunkt und Betrieb in der Regel zu Fuß bewältigen müssen.

Im Rahmen dieses Projektes konnten zwar keine tiefergehenden Mobilitätsanalysen für die Gebiete durchgeführt werden, gleichwohl wurde eine Einschätzung vorgenommen, wie attraktiv es ist, sich innerhalb der einzelnen Gebiete zu Fuß oder per Fahrrad zu bewegen. Einbezogen wurde dabei auch das Vorhandensein von dezidierten Fahrrad- und

Fußwegen entlang der Haupteerschließungsstraßen (in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen).

Dabei ist durchaus eine gewisse Korrelation zu beobachten: Dort, wo eine attraktive Infrastruktur für den Radverkehr besteht, kann man sich in der Regel auch gut zu Fuß fortbewegen. Ähnliches gilt auch umgekehrt. Aus diesem Grund wurden hier beide Aspekte in einer Karte kombiniert.

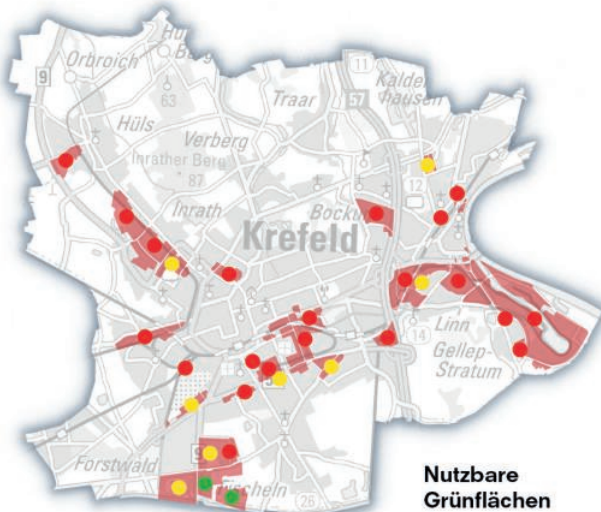
Nicht überraschend sind es auch hier die eher jüngeren Gebiete, die eine attraktive Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr aufweisen, während beispielsweise integrierte Altstandorte oder größere Industriegebiete wie der Rheinhafen hier zum Teil deutliche Defizite zeigen.

Grün

Die Grünversorgung ist zu einem zunehmend wichtigen Faktor der Stadtentwicklung geworden. Dies trifft auf die meist stark versiegelten Gewerbe- und Industriegebiete in besonderem Maße zu. Eine Erhöhung des Grünanteils schafft die Möglichkeit, Zielsynergien zu nutzen. So vermindert eine stärkere Durchgrünung den Hitzeinseleffekt und trägt damit zu einem ausgeglicheneren Stadtklima ebenso bei wie zu einer erhöhten Aufenthaltsqualität und besseren Arbeitsbedingungen. Durch Entsiegelung können zusätzliche Versickerungsmöglichkeiten geschaffen werden, die das Gebiet insgesamt resilienter gegen Starkregenereignisse machen. Gleichzeitig bieten Grünflächen Raum für eine ökologische Aufwertung und sind bedeutender Faktor zur Schaffung eines attraktiven Arbeitsumfeldes – ein bedeutender Standortfaktor gerade in Zeiten des Fach-

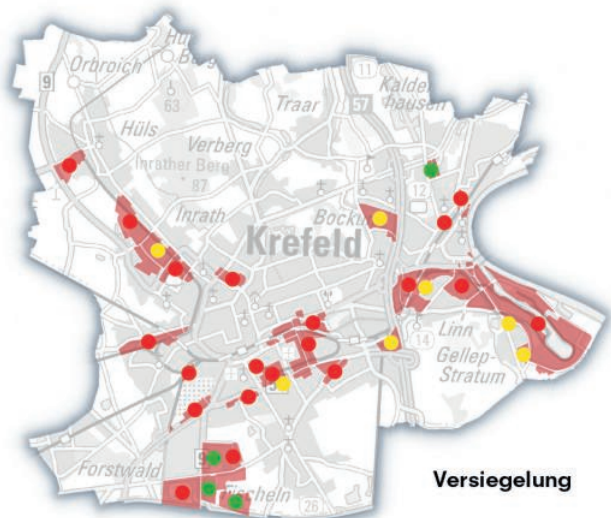
kräftemangels und einer stärkeren Konkurrenz der Unternehmen um qualifizierte Arbeitskräfte.

Im Rahmen der Untersuchung wurden zwei Aspekte in den Blick genommen: die Versiegelung der Gebiete sowie die Verfügbarkeit von nutzbaren Grünbereichen. Ein Blick auf die Ergebnisdarstellung zeigt klar, dass in diesem Themenfeld besondere Handlungsbedarfe in Krefeld liegen. Lediglich zwei Gewerbestandorte wurden hinsichtlich des Faktors Grün insgesamt positiv bewertet, der Großteil der Gebiete ist auch im Maßstab dieses Nutzungstyps, der notwendigerweise mit einer tendenziell höheren Flächenversiegelung einhergeht, als sehr stark versiegelt anzusehen und weist keine oder kaum nutzbare Grünbereiche auf.



- Das Gebiet zeichnet sich durch eine starke Durchgrünung aus. Grünflächen sind bisweilen über Fuß- und Radwege erschlossen, attraktiv gestaltet und laden zum Aufenthalt ein. Naturnah gestaltete Flächen bieten einen ökologischen Mehrwert.
- Es existieren nutzbare Grünbereiche im Gebiet, insgesamt betrachtet erscheint ihr Anteil oder ihre Qualität jedoch steigerungsfähig.
- Das Gebiet weist keine oder kaum nutzbare Grünbereiche auf.

- Das Gebiet (Potenzialflächen ausgeklammert) fällt durch einen vergleichsweise hohen Anteil unversiegelter Freiflächen auf, die durchaus den Charakter des Gebietes mit prägen.
- Das Gebiet erscheint insgesamt betrachtet durchschnittlich stark versiegelt. Neben typischerweise vollständig versiegelten Betriebsflächen existieren im öffentlichen und privaten Raum auch unversiegelte Bereiche in nennenswertem Umfang.
- Das Gebiet ist insgesamt betrachtet sehr stark versiegelt; unversiegelte öffentliche und private Freiflächen finden sich nicht oder kaum.



0 2 4 km



1 : 200.000

12.2021

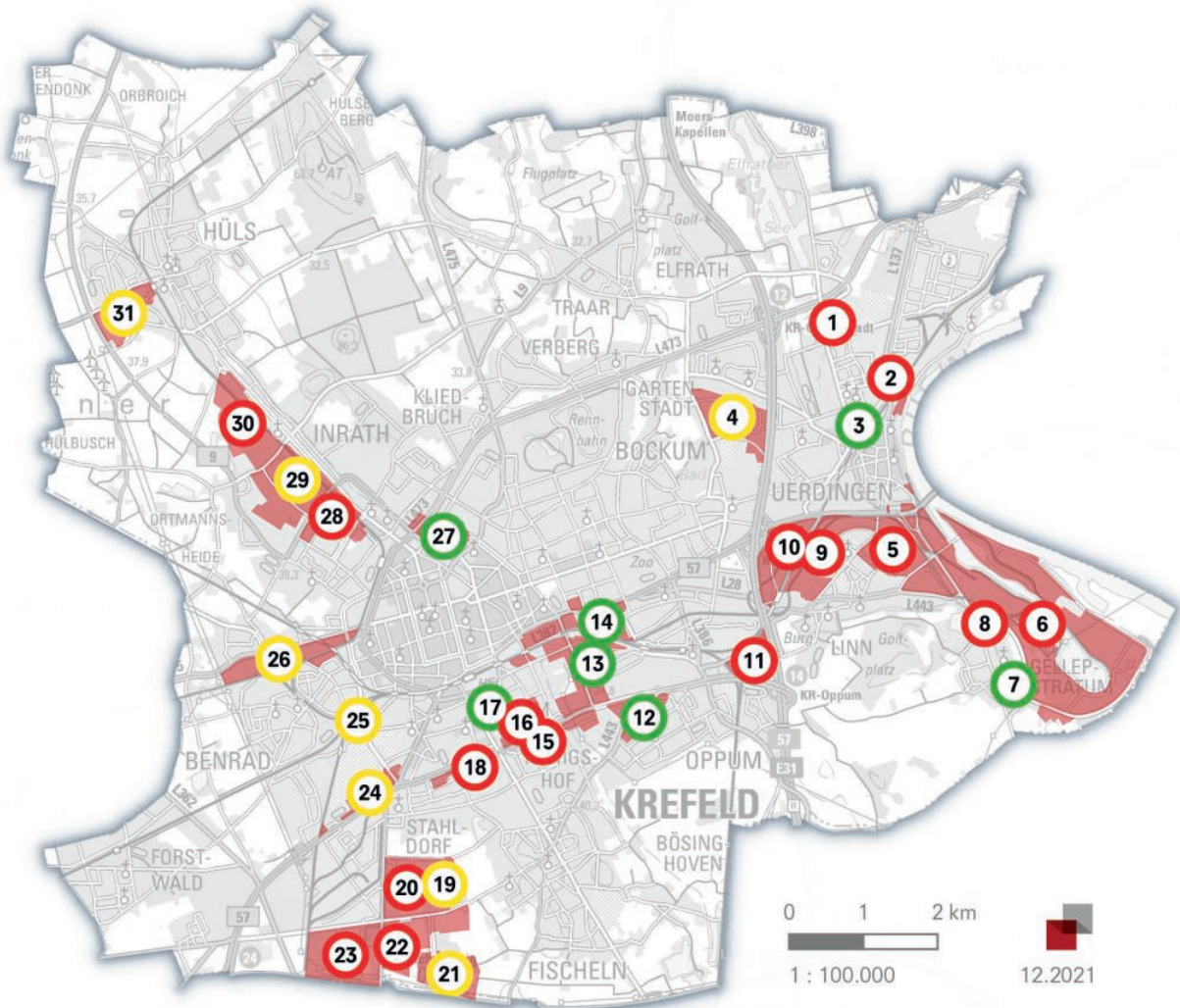


Grundversorgung

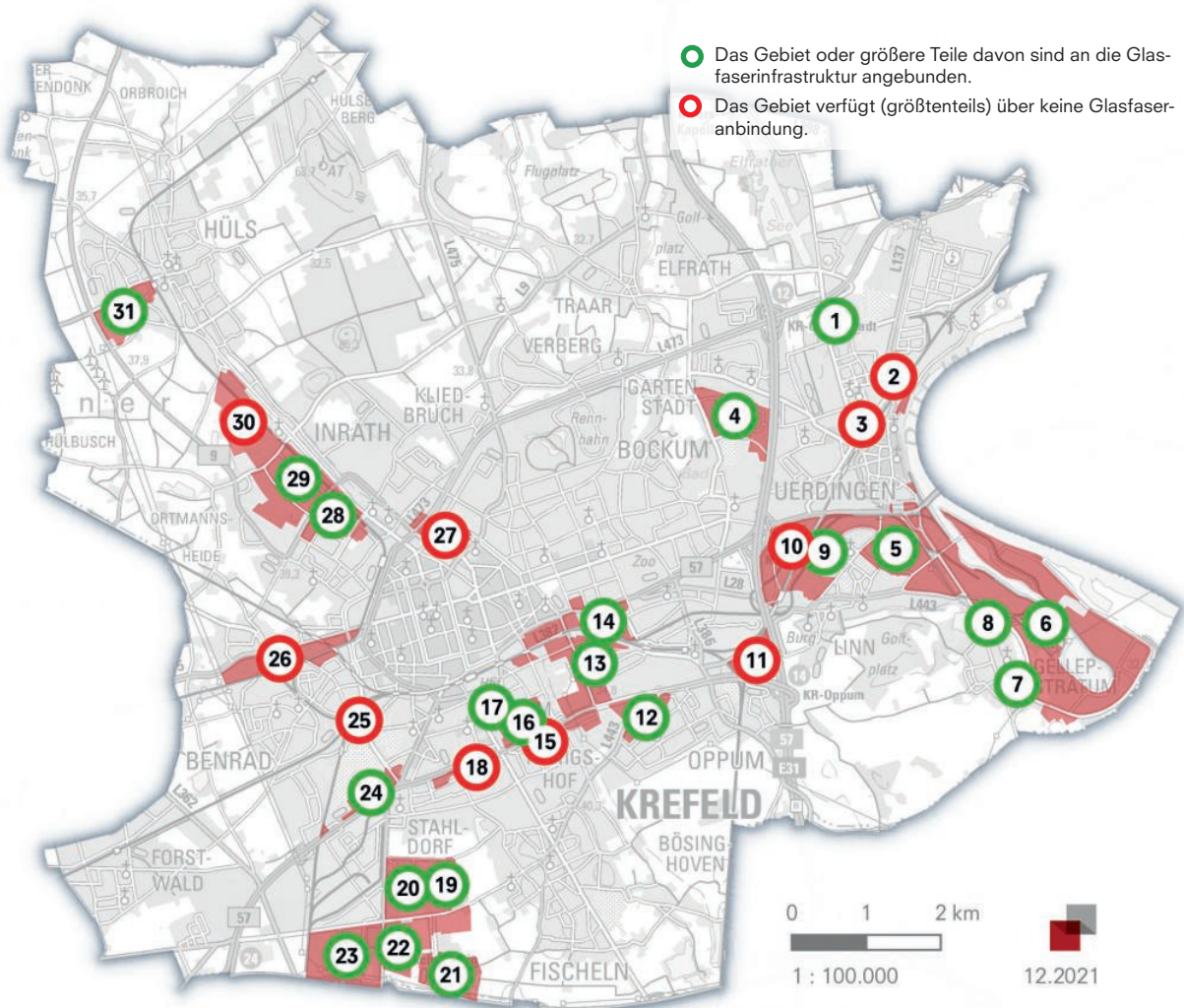
Zu einem attraktiven Arbeitsumfeld gehören auch Möglichkeiten der Versorgung, etwa in der Pause. Aus diesem Grund wurde die Erreichbarkeit von Cafés und Bäckereien, Imbissen, Restaurants, Lebensmittelgeschäften und Supermärkten in die Analyse einbezogen. Nicht berücksichtigt werden konnten dabei Angebote, welche die Unternehmen selbst für Ihre Beschäftigten machen (z. B. Kantinen). Es ist daher anzunehmen, dass die Versorgungslage insbesondere in den Gebieten, die durch eher größere

Unternehmen geprägt sind, faktisch besser ist als hier dargestellt.

Im Unterschied zu vielen der bisherigen Analysen fällt bezüglich der Grundversorgung auf, dass es eher die neueren, peripher gelegenen Standorte sind, die Defizite zeigen. Integrierte Gebiete hingegen weisen in der Regel erwartungsgemäß ein vielfältigeres Angebot an Versorgungsmöglichkeiten auf.



- Über 80 % der Unternehmensadressen haben mindestens ein Grundversorgungsangebot in einer Entfernung von max. 300 m.
- 50-80 % der Unternehmensadressen haben mindestens ein Grundversorgungsangebot in einer Entfernung von max. 300 m.
- Weniger als 50 % der Unternehmensadressen haben mindestens ein Grundversorgungsangebot in einer Entfernung von max. 300 m.



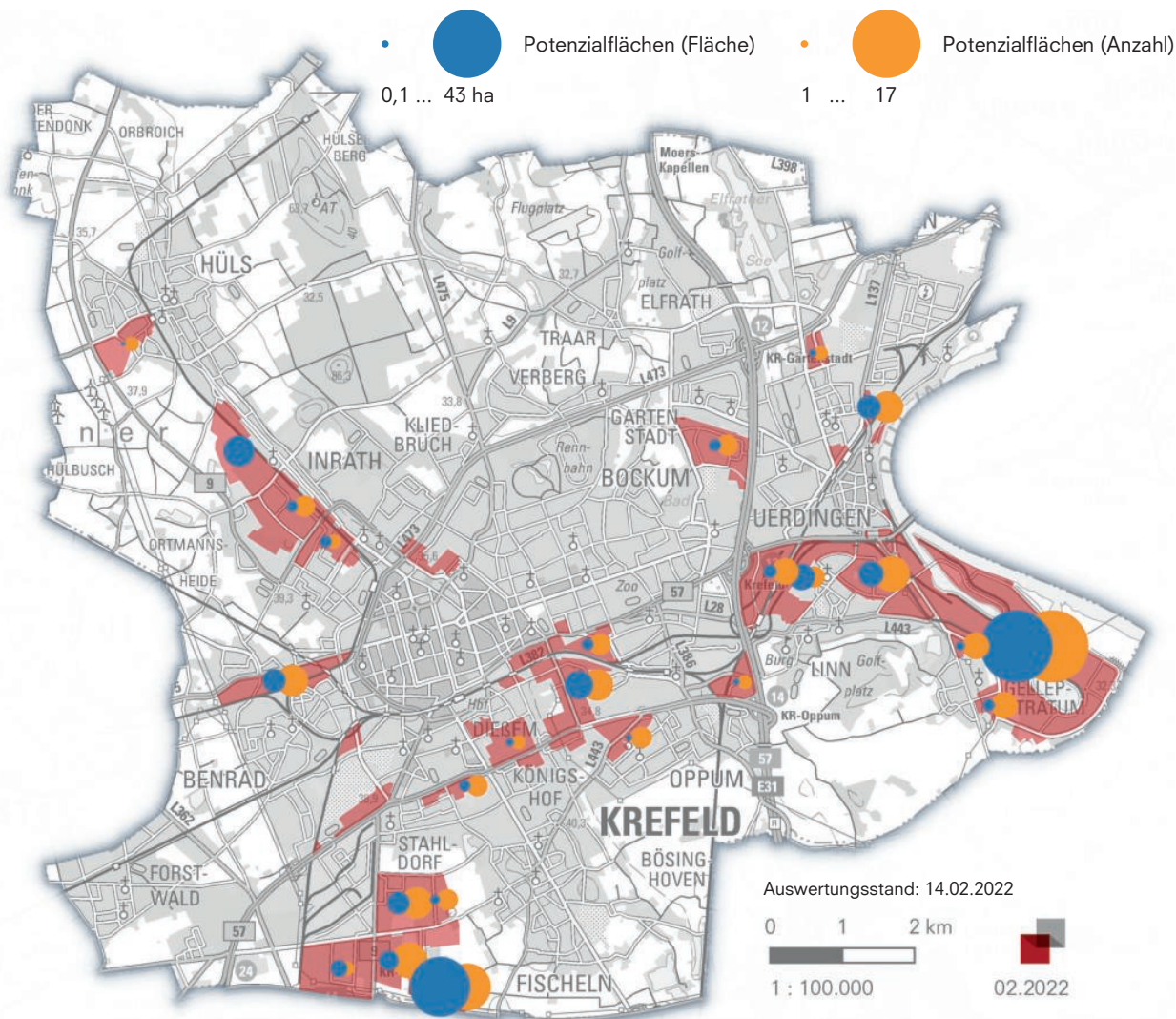
Glasfaseranbindung

Der Begriff „Industrie 4.0“ beschreibt nach der Mechanisierung, der Fließbandproduktion und der Automatisierung die vierte industrielle Revolution in Form der Digitalisierung. Im Zentrum steht dabei insbesondere die Vernetzung von Produktionsanlagen und die damit hergestellte Transparenz und Steuerbarkeit entlang der gesamten Produktionskette (Materialbestellung, Bearbeitung, Montage, Auslieferung usw.).

Im Kontext der digitalen Transformation im Sinne einer Digitalisierung der Produktion mit den Kernelementen Vernetzung und Selbststeuerung steht

insbesondere die technische Infrastruktur im Fokus. Diese ist insofern wichtig, da die anfallenden und zu verarbeitenden Datenmengen der Industrie 4.0 mit ihren automatisierten Fabriken hochmoderne Telekommunikationsnetze, insbesondere eine leistungsfähige Glasfaser- (oder zukünftig) 5G-Infrastruktur erfordern.

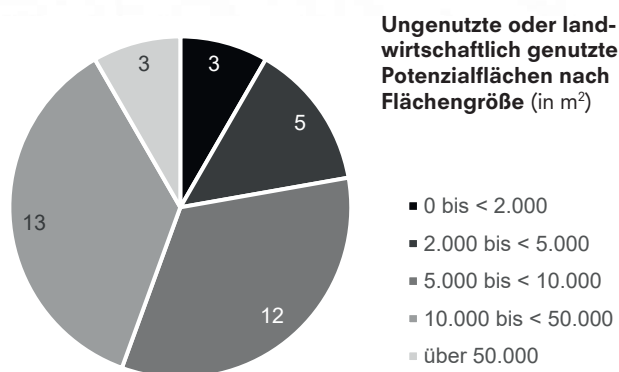
Es zeigt sich, dass bereits ein Großteil der Krefelder Industrie- und Gewerbegebiete über eine Glasfaseranbindung verfügt, lediglich in zehn Gebieten ist diese nicht oder nur in wenigen Teilbereichen vorhanden.



Potenzialflächen

Im Rahmen der Untersuchung wurden in den bestehenden Gewerbe- und Industriegebieten Flächen erhoben, die für eine gewerbliche bzw. industrielle (Neu-) Nutzung prinzipiell in Frage kommen können. In enger Abstimmung mit der GgK wurden bereits jene Flächen ausgefiltert, für die bereits konkrete Planungen existieren und die in Kürze baulich entwickelt werden. Stand der Flächenerhebung ist Februar 2022.

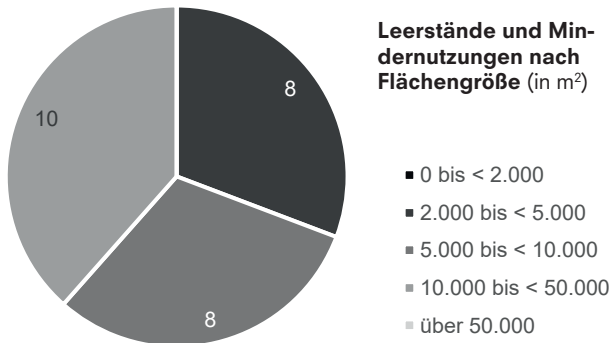
In den 31 untersuchten Bestandsgebieten wurden insgesamt 36 **ungenutzte oder landwirtschaftlich genutzte Freiflächen** mit einer überschlägigen Gesamtnettogröße von 68 ha identifiziert, wobei davon allein etwa die Hälfte auf die Erweiterungsflächen des Rheinhafens sowie des Businessparks Fichtenhainer Allee entfällt. Insbesondere bei den dort vorhandenen Entwicklungsflächen wurde ein Flächenabschlag von 15 % für die noch erforderliche Erschließung vorgenommen, um einen Nettowert zu erhalten.



Betrachtet man die Größenstruktur, so zeigt sich, dass über die Hälfte der erfassten Potenziale weniger als einen Hektar umfasst.

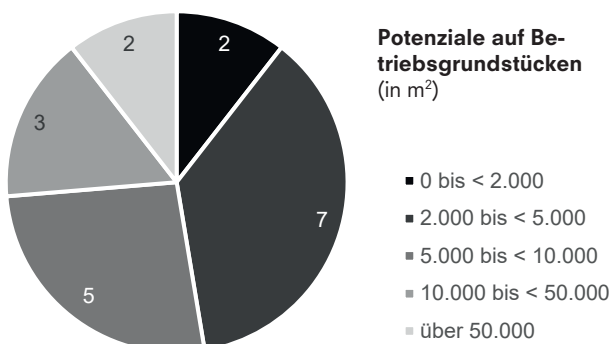
Der Großteil der Flächen – insbesondere der kleineren Flächen – erscheint in der Erstbetrachtung erschlossen und grundsätzlich nutzbar. Gerade die größeren Entwicklungsflächen erfordern jedoch z. T. noch eine Erschließung und/oder Grundstücksbildung.

Darüber hinaus fanden sich 26 **Leerstände oder Mindernutzungen**, die sich auf eine überschlägige Nettogröße von 27,3 ha summieren. Ein Abgleich der Erhebungsergebnisse mit dem Gewerbebrachflächenkataster der Stadt Krefeld ist erfolgt. Diese Anzahl erscheint – auch im Vergleich zu anderen Städten – nicht besonders hoch. Die erfassten Leerstände und Mindernutzungen haben in der überwiegenden Zahl ebenfalls eine Flächengröße unter einem Hektar, die größte Fläche dieser Kategorie umfasst 4,7 ha.



Es wurde im Rahmen dieser Untersuchung keine weitere Begutachtung etwa der vorhandenen Gebäudesubstanz von Leerständen vorgenommen. Bei einem nicht unwesentlichen Teil der Flächen muss diese wohl als abgängig eingestuft werden. Dies stellt häufig ein nicht unerhebliches Aktivierungshemmnis für diese Flächen dar.

Eine übermäßige Ballung von Leerständen und Mindernutzungen an einzelnen Standorten zeigt sich nicht. Lediglich im Bereich Rheinhafen / Industriegebiet Hafenstraße / Linn-Ost zeigen sich mehrere Leerstände auf vergleichsweise engem Raum, wobei jedoch kein direkter Zusammenhang offensichtlich wird.



Hinzu kommen 19 größere, **ungenutzte Teilflächen auf Betriebsgrundstücken** von insgesamt 24,6 ha, die etwa im Zuge von Maßnahmen der Nachverdichtung einer Nutzung zugeführt werden könnten. Allerdings ist hier zu berücksichtigen, dass es sich

bei diesen Flächen in der Regel um betriebsgebundene Reserven handelt, die nur selten aktivierbar sind, sondern von den Unternehmen für den Eigenbedarf vorgehalten werden.

Auch wenn der aufsummierte Gesamtumfang der erfassten Potenzialflächen von 119,9 ha gerade in Anbetracht vorhandener Bedarfsberechnungen bzw. -prognosen zunächst als sehr groß erscheint, muss an dieser Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass verschiedene Gründe dafür vorliegen, dass diese Flächen eben derzeit nicht in Nutzung sind. Insofern ist davon auszugehen, dass ein nicht unbedeutender Teil der aufgeführten Potenziale zumindest kurz- bis mittelfristig nicht ohne Weiteres aktivierbar sein wird.

Die Entwicklungshemmnisse im Kontext der Flächenaktivierung sind vielfältig. Bei den ungenutzten Teilflächen auf Betriebsgrundstücken wurde bereits darauf hingewiesen, dass diese in vielen Fällen betriebsnotwendige Reserven darstellen. Kommt doch eine Fremdnutzung in Betracht, ist es bisweilen die fehlende Erschließung dieser Flächen, die einer Aktivierung entgegen steht.

Bei den Mindernutzungen liegt das Entwicklungshemmnis zuvorderst in der vorhandenen Nutzung selbst. Auch wenn diese als nicht standortgerecht eingestuft wird, so hat sie – sofern nicht im Widerspruch zu bestehendem Recht – dennoch einen Bestandsschutz und kann nicht ohne Weiteres gegen das Eigentümer:inneninteresse verlagert oder unterbunden werden.

Bei den Leerständen können es zum einen die noch vorhandenen Bauten sein, die einer Reaktivierung der Fläche entgegen stehen. Zum anderen liegen die Ursachen aber häufig auch in der Eigentumsituation. Nicht erreichbare oder sich in Insolvenzverfahren befindliche Eigentümer:innen sind in solchen Fällen keine Seltenheit.

Aber auch hinsichtlich der augenscheinlich ungenutzten oder „nur“ mit landwirtschaftlichen Nutzungen belegten Gewerbeflächen zeigen sich bei näherer Betrachtung unterschiedlichste Aktivierungshemmnisse, die etwa im Planungsrecht, einer unzureichenden Erschließung oder schlicht im fehlenden Interesse des / der Eigentümer:innen an einem Verkauf, beispielsweise aus spekulativer Absicht, liegen können.

Eine 1:1-Gegenüberstellung der erhobenen Potenziale mit einem ermittelten Bedarf ist somit nicht zulässig. Eine Aufstellung im Rahmen des Siedlungsmonitorings aus dem Jahr 2020 etwa kategorisiert die Verfügbarkeit für rund die Hälfte der seinerzeit erfassten gewerblichen Reserveflächen als langfristig, was einem Zeithorizont von fünf bis zehn Jahren entspricht. Für lediglich rund ein Drittel der Reser-

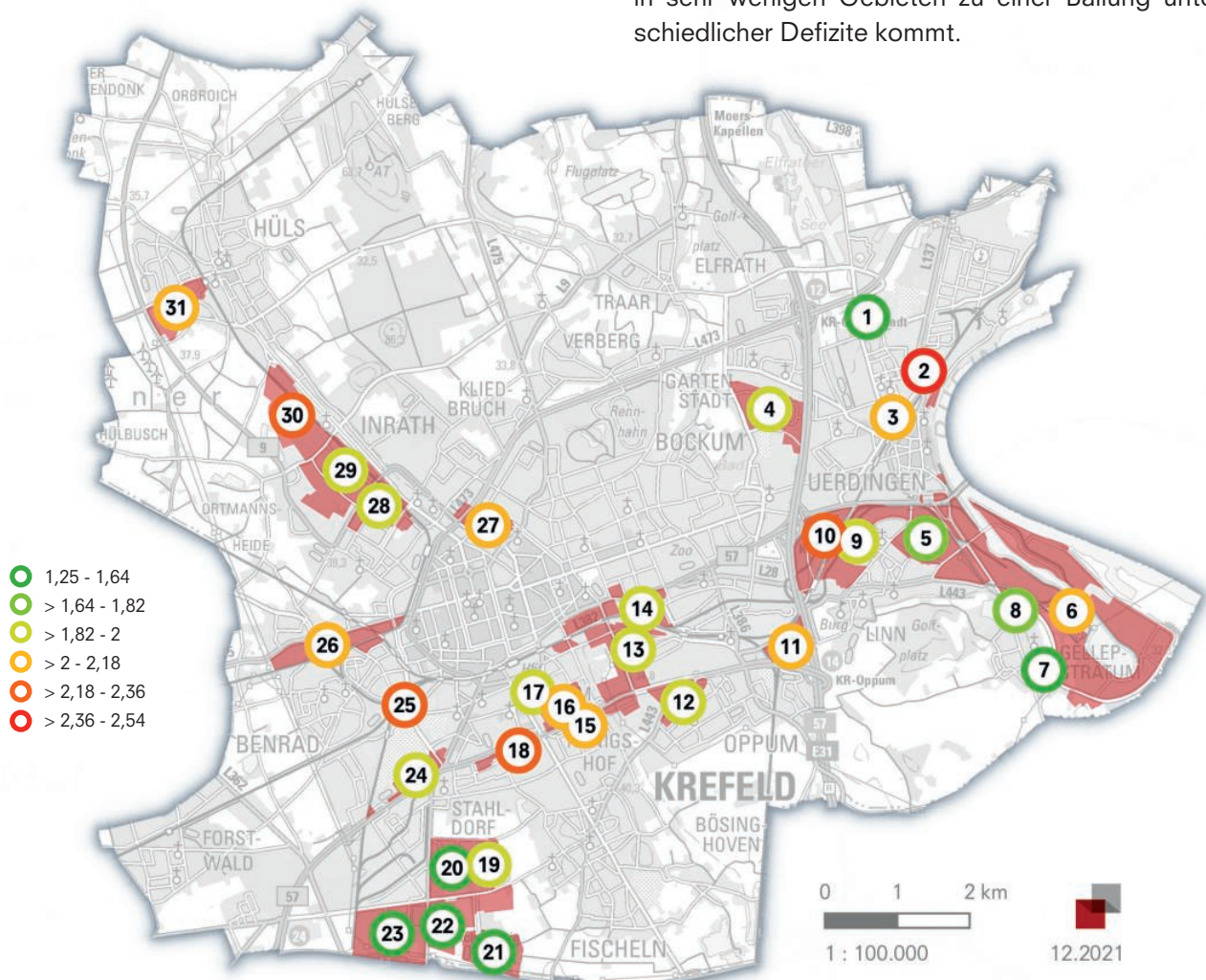
veflächen wurde im Siedlungsmonitoring die Verfügbarkeit als sofort oder kurzfristig (bis zwei Jahre) eingestuft. Es kann zudem davon ausgegangen werden, dass die Aktivierung eines gewissen Teils der Potenziale einer intensiven Auseinandersetzung und des Einsatzes informeller, zum Teil auch höherwertiger Instrumente bedarf.

Gesamtbewertung und Fazit

Optimierungsbedarf in den Gewerbe- und Industriegebieten ist durchaus vorhanden (vgl. auch das folgende Kapitel), aber grundsätzlich betrachtet präsentieren sich nahezu alle Gewerbe- und Industriegebiete innerhalb Krefelds als funktionsfähig. Erhebliche Missstände sind kaum erkennbar und nur wenige Gebiete wurden hinsichtlich einer Mehrzahl untersuchter Merkmale negativ bewertet.

Dies verdeutlicht auch die untenstehende Darstellung, in der die zuvor dargestellten Teilbewertungen zusammengeführt wurden. Eine grüne „Ampel“ entspricht dabei dem Wert 1, gelb einer 2 sowie rot

einer 3. Diese Werte wurden addiert und durch die Gesamtzahl der berücksichtigten Aspekte dividiert. Je höher der so berechnete Wert für ein einzelnes Gewerbe- oder Industriegebiet ausfällt, desto eher ist dieser Standort in Bezug auf einzelne Merkmale negativ bewertet worden. Es sei an dieser Stelle angemerkt, dass hier keine Gewichtung einzelner Aspekte vorgenommen wurde, die Grundversorgung wurde also beispielsweise genauso gewichtet wie die Voraussetzungen für den Individualverkehr. Weitere Analysen könnten hier anknüpfen und eine Priorisierung von Kriterien vornehmen. An dieser Stelle soll hingegen die Erkenntnis genügen, dass es nur in sehr wenigen Gebieten zu einer Ballung unterschiedlicher Defizite kommt.



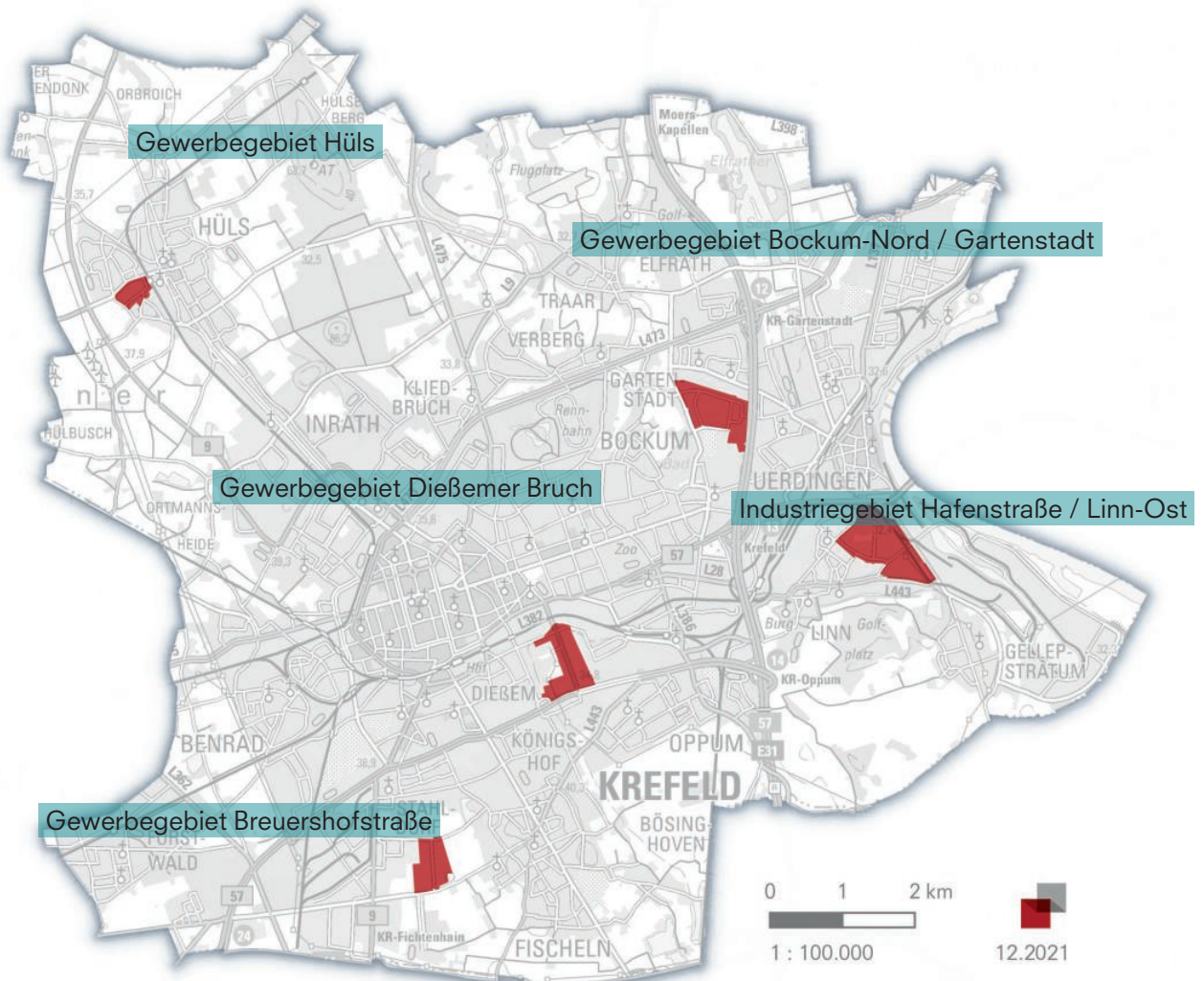
MASSNAHMENSKIZZEN FÜR AUSGEWÄHLTE GEWERBESTANDORTE

Für fünf Gewerbestandorte wurden im Rahmen dieses Projektes auf Grundlage der vorgenommenen Analysen Maßnahmen einer zukunftsfähigen Weiterentwicklung skizziert. Ausgewählt wurden dafür gemeinsam mit den Auftraggeberinnen nicht die Standorte, die in Bezug zu den betrachteten Aspekten am schlechtesten abgeschnitten haben. Vielmehr war es das Ziel, unterschiedlich strukturierte Standorte zu wählen, die jeder für sich gleichsam idealtypisch und stellvertretend für vergleichbare, vielerorts zu findende Standorte stehen können.

Folgende Standorte wurden näher betrachtet:

- Gewerbegebiet Bockum-Nord / Gartenstadt
- Industriegebiet Hafenstraße / Linn-Ost
- Gewerbegebiet Dießemer Bruch
- Gewerbegebiet Breuershofstraße
- Gewerbegebiet Hüls

Im Folgenden werden zunächst die Analyseergebnisse sowie spezifische Handlungsansätze für die einzelnen Gebiete dargestellt, bevor dann auf generelle Themen und Ansatzpunkte einer Erneuerung eingegangen wird, die für alle Standorte eine mehr oder weniger große Relevanz aufweisen.



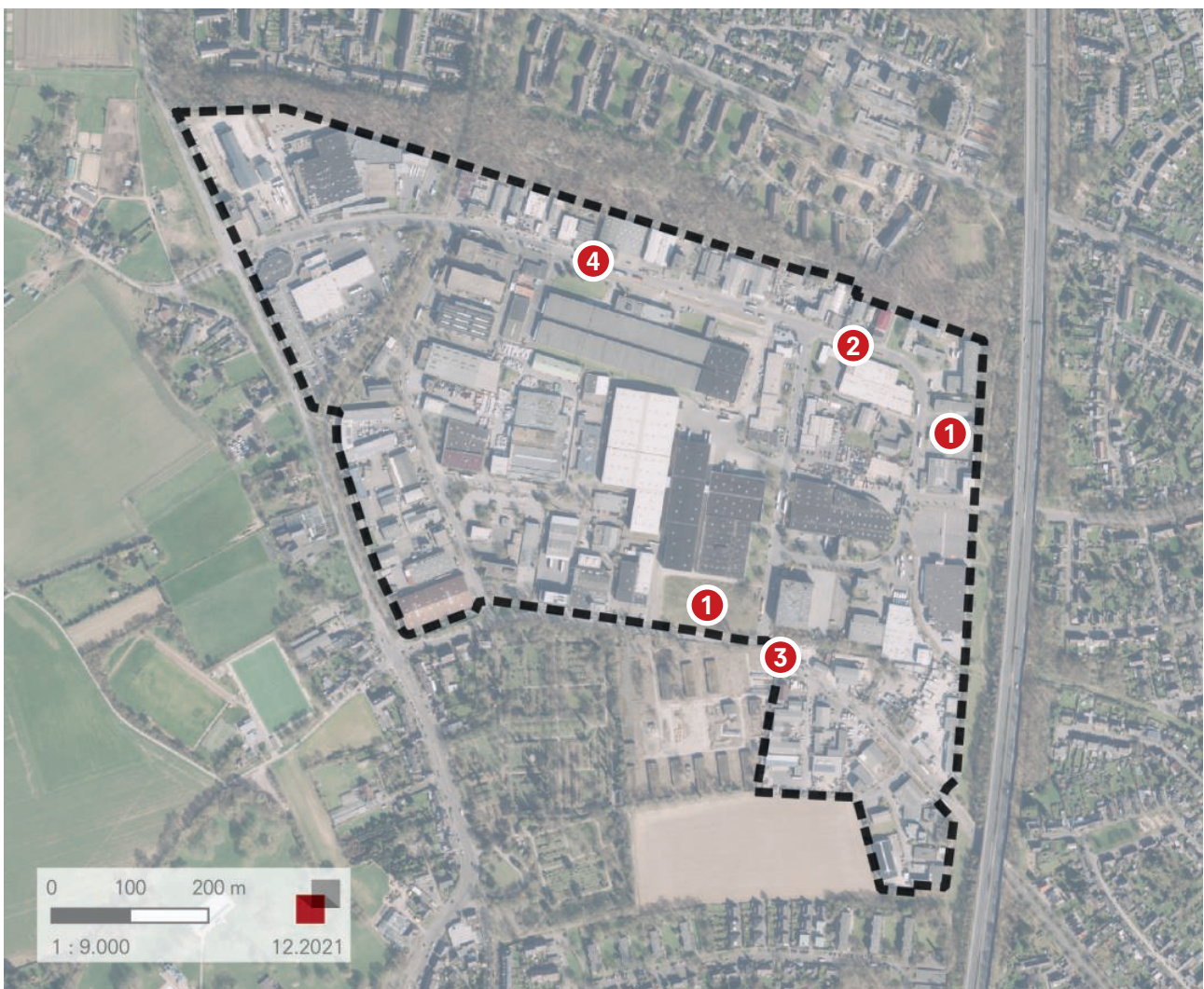
Analysen und gebietsspezifische Handlungsansätze

Im **Gewerbegebiet Bockum-Nord / Gartenstadt** (Steckbrief siehe S. 18 f.) haben sich auf 50,7 ha 178 Betriebe angesiedelt. Das Gebiet ist durch eine starke Nutzungsmischung gekennzeichnet und vorwiegend kleinteilig strukturiert, wobei es beispielsweise mit den Unternehmen RONDO FOOD, Feldsaaten Freudenberger sowie YAYLA auch einzelne größere Betriebe gibt.

Das Gebiet macht einen überwiegend guten Gesamteindruck, eklatante Missstände sind nicht ersichtlich. Allein aufgrund des Baualters ist für einen großen Teil der Gebäudesubstanz ein energetischer Modernisierungsbedarf anzunehmen, Potenziale der Photovoltaik werden bisher kaum genutzt. Neben einem Leerstand wurde lediglich eine ungenutzte Potenzialfläche identifiziert (1). Hier wäre eine Aktivierung anzustreben, wobei insbesondere die bereits im Gebiet ansässigen Unternehmen mit Erweiterungsbedarfen als Nachfrager in Betracht kommen können.

Nur wenige störsensible Nutzungen im Gebiet wie auch die vergleichsweise großen Abstände an den Gebietsrändern lassen auf ein eher geringes diesbezügliches Konfliktpotenzial schließen.

Die Anbindung des Gebietes an den überörtlichen Verkehr ist zufriedenstellend, auch für die innere Erschließung und den ruhenden Verkehr wurden keine größeren Defizite erkannt. Aus dem vergleichsweise geringen Straßenquerschnitt im Schleifenbereich der Magdeburger Straße in Verbindung mit beidseitigem Parken entstehen Engstellen für Begegnungsverkehr (2), wobei hier bereits im Kurvenbereich ein beidseitiges Halteverbot eingerichtet wurde. Das Verkehrsaufkommen in diesem Bereich erscheint jedoch eher gering zu sein, sodass zu überlegen wäre, ob eine Maßnahme wie etwa die Einrichtung eines weiterreichenden, evtl. einseitigen Halteverbotes in diesem Straßenabschnitt überhaupt erforderlich wäre.



Die Engstelle im Bereich des Knicks der Emil-Schäfer-Straße stellt sich gerade für den Fuß- und Radverkehr als unbefriedigend dar (3). Im Zuge der geplanten Wohnbauentwicklung auf dem südlich angrenzenden Kasernengelände besteht die Chance, den Straßenverlauf an dieser Stelle zu optimieren bzw. zu begradigen und damit auch mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen.

Die Straßen innerhalb sowie die Emil-Schäfer-Straße am Südrand des Gebietes erscheinen punktuell erneuerungsbedürftig.

Während der westliche Teil des Gebietes mit dem vorhandenen Stadtbahn-Haltepunkt auch hinsichtlich der Taktung und Bedienzeiten über eine sehr gute ÖPNV-Anbindung verfügt, ist der östliche Teil deutlich schlechter angebunden. Viele Unternehmen liegen hier in einer Distanz von teils deutlich mehr als 300 m zum nächsten ÖPNV-Haltepunkt. Die Voraussetzungen für den Rad- und Fußverkehr erscheinen stellenweise verbesserungswürdig, auch wenn keine wirklich großen Defizite erkannt wurden. So verfügt die Magdeburger Straße als Haupterschließungsstraße des Gebietes über keinen Radweg. Der Straßenraum ist durch beidseitig parkende Fahrzeuge und LKW-Verkehr relativ unattraktiv für den Radverkehr, auch wenn das Verkehrsaufkommen selbst im Rahmen bleibt (4). Eine Möglichkeit zur Verbesserung der Situation könnte darin liegen, den Bürgersteig für den Radverkehr freizugeben, wobei dies zusätzliche Maßnahmen wie die Absenkung von Bordsteinen erfordern würde.

Das Gebiet verfügt nur in den Randbereichen über nutzbare Grünbereiche und weist im Innern bei einer durchschnittlichen Versiegelung nur geringe Grünqualitäten auf. Gerade im Ostteil ist die Grundversorgung als gut einzuschätzen. Eine Anbindung an das Glasfasernetz ist gegeben.

Der Gewerbestandort Bockum-Nord / Gartenstadt hat nicht zuletzt aufgrund seiner städtebaulichen und betrieblichen Strukturen Potenziale zur stärkeren Herausbildung einer eigenen Identität. Insofern kann gerade hier die Initiierung eines Unternehmensnetzwerkes eine sinnvolle Möglichkeit sein, einen Erneuerungsprozess zu befördern, der eben weniger auf großmaßstäbigen, städtischen Eingriffen aufsetzt, sondern vielmehr auf dem Engagement der Eigentümer:innen und Unternehmen (etwa in Form der energetischen Sanierung oder der Auf-

wertung von Firmengrundstücken; siehe dazu auch die generellen Handlungsansätze S. 98 ff.).



Das **Industriegebiet Hafenstraße / Linn-Ost** (Steckbrief siehe S. 20 f.) beherbergt 106 Unternehmen auf 75,9 ha Grundfläche. Das Gebiet hinterlässt einen durchschnittlichen städtebaulichen Gesamteindruck, eklatante Missstände wurden auch hier nicht festgestellt. Ein Gebäudeleerstand sowie zwei mindergenutzte Grundstücke wurden im Gebiet erfasst, eine Aktivierung dieser Flächen wäre sicherlich wünschenswert. Darüber hinaus finden sich im Westen zwei größere, ungenutzte Teile von Betriebsgrundstücken (1).

Es gibt mit Ausnahme eines Bereiches an der südwestlichen Gebietsgrenze nur wenige störsensible Nutzungen im Gebiet sowie ausreichend Abstände zu angrenzenden Wohnnutzungen.

Die Infrastruktur für den motorisierten Verkehr stellt sich insgesamt als zufriedenstellend dar, auch wenn punktuell der Straßenquerschnitt unterdimensioniert ist (2). Dabei handelt es sich um die Haupterschlie-

ßung mehrerer Logistikbetriebe mit entsprechend starkem LKW-Verkehr. Ein geschützter Raum für den Fuß- und Radverkehr ist hier nicht vorhanden und kann aufgrund der baulichen Situation auch nicht geschaffen werden. Andernorts ist der Ausbau einer unbefestigten Straße noch erforderlich (3).

Die Anbindung des Gebietes an den ÖPNV ist als sehr gut zu bezeichnen. Zumindest die Haupterschließungsstraßen sind auch für den Fuß- und Radverkehr gut erschlossen, lediglich im Südosten besteht hier durch eine Unterbrechung deutlicher Verbesserungsbedarf (4).

Gerade der südöstliche Eingang in das Gebiet im Bereich der George-C.-Marshall-Straße / Düsseldorfstraße mit dem dort befindlichen Firmenparkplatz und dem nördlich angrenzenden Palettenlager erscheint mindergenutzt (5). Hier wird das Potenzial gesehen, im Zuge einer Zentralisierung von Parkplätzen, etwa durch die Errichtung eines von



mehreren Unternehmen gemeinsam genutzten Parkhauses und einer Mobilitätsstation auf der rückwärtigen Fläche, sowie einer attraktiven Neubebauung den Bereich städtebaulich aufzuwerten. Eine derartige Entwicklung hätte auch das Potenzial, die Aktivierung des angrenzenden Büroleerstandes zu erleichtern.

Für den Bereich südlich der Hafensstraße ist sicherlich eine intensivere Nutzung vorstellbar (6). Gleichwohl passen die dort ansässigen Betriebe grundsätzlich zum Charakter des Gebietes. Hier sollten Möglichkeiten geprüft bzw. geschaffen werden, etwa im Zuge einer Neubebauung von Grundstücken stärker in die Höhe zu gehen und Nutzungen zu stapeln.

Die Grünversorgung des Gebietes ist nicht zufriedenstellend, ebenso besteht für die Beschäftigten eines großen Teils der Unternehmen keine Möglichkeit der Grundversorgung. Eine Glasfaseranbindung besteht im Gebiet.



Das hier in den Fokus genommene **Gewerbegebiet Dießemer Bruch** bildet einen Teilbereich des im Steckbrief dargestellten Gewerbegebietes Neue Ritterstraße / Am Verschubbahnhof / Dießemer Bruch / Untergath (Steckbrief siehe S. 36 f.). Es umfasst die stark durch Handel geprägten Bereiche beidseits der B 57 / Dießemer Bruch sowie den Gebietsteil „Süd II“, der von der Straße Untergath aus erschlossen ist. Letzterer stellt strukturell eher einen eigenen Mikrostandort da und verfügt über relativ wenige Bezüge zum Gebietsteil am Dießemer Bruch. Mit dem dort vorhandenen größeren Leerstand der ehemaligen Lackfabrik sowie tendenziell vorhandenen Mindernutzungen wird hier durchaus die Gefahr eines Trading down gesehen (1), in dessen Folge sich weitere Leerstände oder Fehlnutzungen im Gebiet ausbreiten. Der Handlungsansatz hier wäre zunächst ein Dialog mit den Eigentümer:innen und Nutzer:innen des Gebietsteils über die Perspektiven des Standortes.

Das Gebiet weist aktuell zwei größere Leerstände auf (2). Die Bemühungen zur Aktivierung sind hier weiter zu verfolgen bzw. zu intensivieren. An der Schnittstelle zur im Osten angrenzenden Wohnbebauung findet sich noch ein bislang ungenutztes Flächenpotenzial (3).

Auffallend sind zudem die gerade im südlichen Teil des Dießemer Bruchs augenscheinlich vorhandenen Büroleerstände (4).

Der Bereich entlang des Dießemer Bruchs bietet einen Gewerbebesatz, wie er typisch ist für Gewerbestandorte, die sich entlang vielbefahrener Verkehrsachsen mit hoher Kund:innenfrequenz erstrecken. Der Standort ist klar auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet und für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen allein aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens eher unattraktiv, obwohl eine



entsprechende Infrastruktur vorhanden ist. Die B 57 bildet denn auch eine deutliche Barriere innerhalb des Gebietes.

Mittels öffentlicher Verkehrsmittel ist das Gebiet schlecht erreichbar, da die B 57 nicht durch den ÖPNV erschlossen ist.

Wohnnutzungen finden sich sowohl in das Gebiet eingestreut als auch insbesondere im Osten relativ dicht an das Gebiet angrenzend (5). Diese Schnittstellen sollten im Auge behalten werden, zumal der Erhalt der gewerblichen Nutzungsmöglichkeiten entlang der B 57 ein Ziel der weiteren Entwicklung sein sollte.

Das Gebiet ist stark versiegelt und weist keine öffentlichen, nutzbaren Grünbereiche auf. Der Dießemer Bruch (etwa durch Inanspruchnahme einzelner Parkbuchten) sowie die angrenzenden privaten Flächen vor den in der Regel zurückgesetzten Gebäuden bieten das Potenzial einer gestalterischen und ökologischen Aufwertung, wobei es sich hier lediglich um kleine Maßnahmen handelt, die gleichwohl einen Effekt auch auf die Wahrnehmung des Gebietes haben können.

Pluspunkte für das Gebiet sind das sehr gute Angebot an Grundversorgung sowie die vorhandene Glasfaserinfrastruktur.



Das **Gewerbegebiet Breuershofstraße** (Steckbrief siehe S. 48 f.) stellt sich als kleinteiliger, gemischter Standort mit 125 Unternehmen auf 26,5 ha Fläche dar. In das Gebiet ist vergleichsweise viel Wohnnutzung eingestreut. Der Gesamteindruck ist durchschnittlich bis gut, Missstände sind nicht ersichtlich, der Standort funktioniert offensichtlich. Drei mindergenutzte Flächen wurden erfasst, die aufgrund ihres Zuschnitts und ihrer Erschließung sicherlich das Potenzial für eine intensivere Nutzung bieten, sofern eine Aktivierung der privaten Flächen möglich ist (1).

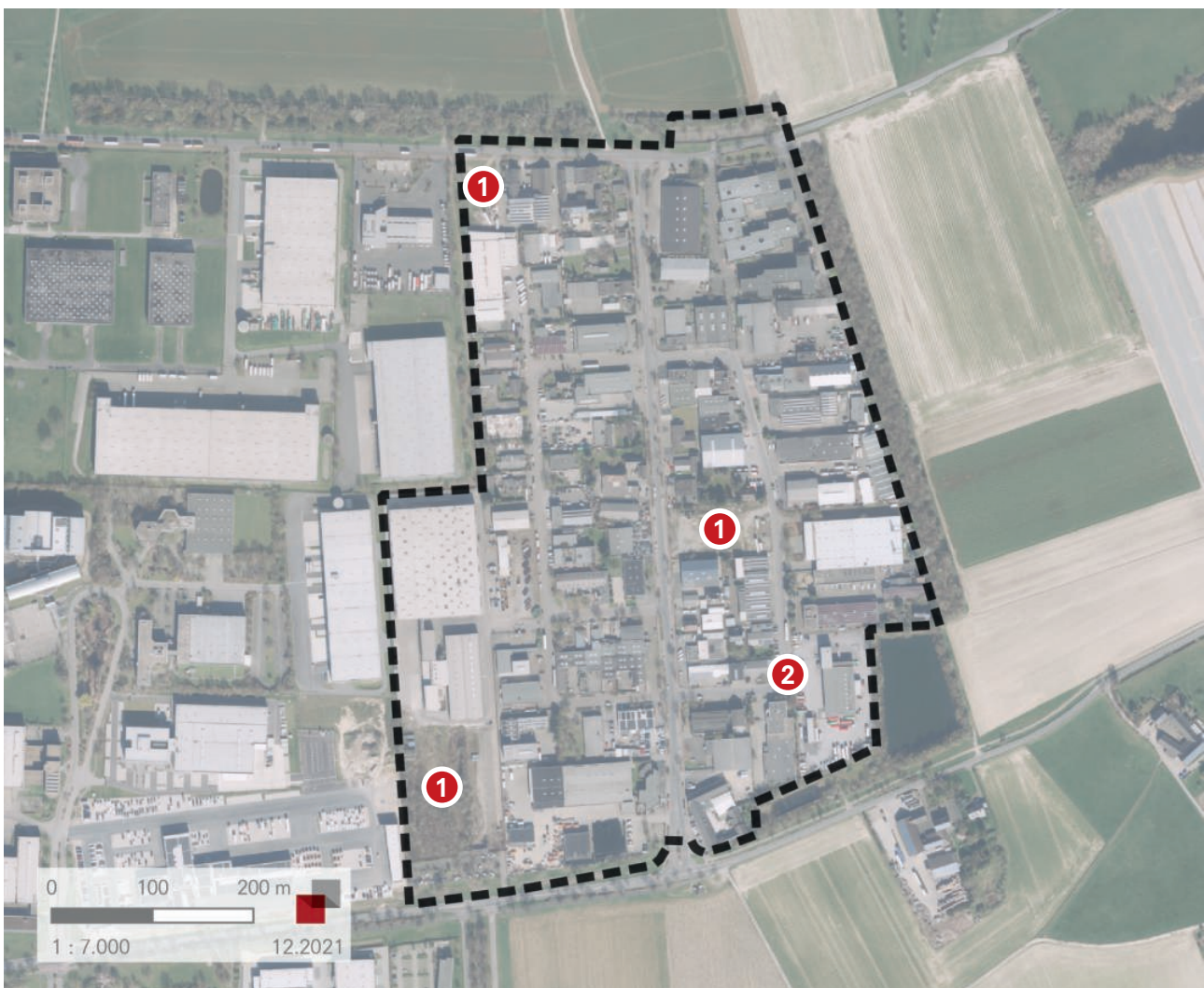
Das Gebiet ist sehr gut an den überörtlichen Verkehr angebunden, auch die innere Erschließung erscheint zweckmäßig, Probleme durch den ruhenden Verkehr zeigen sich nicht, lediglich punktuelle Erneuerungsbedarfe der Straßenoberflächen (2).

Das Gewerbegebiet ist zwar mit mehreren Haltepunkten gut durch den ÖPNV erschlossen, die

Taktung und Bedienzeiten sind allerdings als eher schlecht einzustufen (wobei letzterem kein Gewicht beigemessen wird, da sich hier vermutlich keine Betriebe mit Mehrschichtbetrieb finden). Der Radverkehr führt entlang der Breuershofstraße auf getrennten Fahrradwegen, im übrigen Gebiet ist die gemeinsame Führung mit dem motorisierten Verkehr aufgrund des sehr geringen Verkehrsaufkommens absolut ausreichend.

Auch dieses Gebiet ist als stark versiegelt einzustufen; attraktive, nutzbare Grünbereiche gibt es nicht. Potenziale der Aufwertung liegen hier ausschließlich im privaten Bereich. Angebote der Grundversorgung sind vorhanden, konzentrieren sich jedoch eher im südlichen Teil. Eine Anbindung an das Glasfasernetz ist gegeben.

Ähnlich wie in Bockum-Nord / Gartenstadt wird für den Standort Breuershofstraße die Chance gesehen, auf dem Wege einer Vernetzung der Unterneh-



men Identität zu schaffen bzw. zu stärken, darüber ein Profil zu entwickeln und dieses auch für die Außendarstellung des Gebietes und seiner Unternehmen zu nutzen.



Das **Gewerbegebiet Hüls** (Steckbrief siehe S. 72 f.) ist mit 39 Unternehmen der kleinste der hier betrachteten Standorte. Die Nutzungsstruktur ist eher kleinteilig, wobei mit der Firma Laufenberg auch ein Großbetrieb angesiedelt ist, der zahlreiche Grundstücke im Südteil des Gebietes belegt. Das Gebiet zeigt durchaus Alterungserscheinungen, ist insgesamt jedoch funktionsfähig, was sich auch im Fehlen von Leerständen zeigt. Lediglich eine ungenutzte Freifläche bzw. Gartenfläche findet sich derzeit im Gebiet (1). Die eingestreuten Wohnnutzungen stellen ein typisches Merkmal derartiger älterer Kleingewerbebestandorte dar.

Ist die äußere Anbindung des Gebietes als gut zu beurteilen, so ist die innere Erschließung mit z. T. sehr geringen Straßenquerschnitten nicht mehr zeitgemäß (2). So hat gerade der südwestliche Bereich des Mühlenwegs die Anmutung eines Werksgeländes der Firma Laufenberg. Es ist zu prüfen, ob hier durch eine Privatisierung der Straße bei gleichbleibender Erschließungsqualität für das Gesamtgebiet Vorteile für das ansässige Unternehmen zu erzielen sind, welche zur weiteren Nutzbarkeit des Standortes für die Zukunft beitragen.

Zum Teil wird der Straßenraum durch parkende Fahrzeuge zusätzlich verkleinert, auch stellen sich einige Straßenabschnitte als sanierungsbedürftig dar.

Die ÖPNV-Erreichbarkeit und -Taktung ist ausreichend, wobei auch hier keine Erreichbarkeit in den späten Abend- oder frühen Morgenstunden gegeben ist. Der Rad- und Fußverkehr teilt sich mit dem motorisierten Verkehr den Straßenraum, was aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens jedoch als unproblematisch angesehen wird.

Auch dieses Gebiet erscheint sehr stark versiegelt, was auch durch die hohe Bebauungsdichte dieses Altstandortes bedingt ist. Potenziale zur ökologisch-gestalterischen Aufwertung von Freiflächen zeigen sich daher kaum; u. U. wären jedoch im Gebäudebestand entsprechende Maßnahmen möglich.

Angebote der Grundversorgung finden sich am nördlichen Gebietsrand. Auch an diesem Standort ist eine Glasfaseranbindung verfügbar.

Eine besondere Herausforderung im Hinblick auf die weitere Entwicklung des Bestandes birgt die



Entwicklung des südwestlich angrenzenden Baugebietes Den Ham. So beabsichtigt etwa die Firma Laufenberg, in den neuen Gebietsteil zu verlagern oder zu erweitern. Der Umgang mit in diesem Zuge aufgegebenen Flächen im Altbestand kann sich u. U. schwierig gestalten, da diese häufig aufgrund der Charakteristika eines Altstandortes nur eine geringe Attraktivität für Neuansiedlungen aufweisen (3). Allerdings zeigt das Beispiel des Unternehmens Legno Tischlerei GmbH durchaus, dass an diesem Standort auch Investitionen in einen hochwertigen, attraktiven Gewerbebau erfolgen.



Es sollten daher frühzeitig im Dialog mit den Firmen und Flächeneigentümer:innen Strategien entwickelt werden, die ein Brachfallen der Immobilien verhindern und neue Nutzungsperspektiven eröffnen. Im Idealfall bieten diese Flächen selbst Erweiterungsmöglichkeiten für bereits im Gebiet ansässige Unternehmen und ermöglichen somit auch deren Wachstum.



Jürgen Brefort (2020)

Generelle Handlungsansätze

Bei den fünf näher betrachteten Gebieten zeigt sich, dass es nicht umfassender Neuplanungen bzw. tiefgreifender struktureller Veränderungen bedarf, um diese Standorte fit für die Zukunft zu machen. Eklatante Missstände finden sich nicht. Alle Gebiete erfüllen die ihnen zugedachte Rolle, sind im besten Sinne funktional und bieten den ansässigen Unternehmen eine solide Basis. Gleichwohl lassen sich neben einzelnen, eher punktuellen Optimierungsbedarfen (insbesondere im verkehrlichen Bereich) auch Herausforderungen identifizieren, denen alle diese Gebiete, aber darüber hinaus auch ein großer Teil der übrigen Gewerbe- und Industriestandorte begegnen muss.

Aktivierung der Flächenpotenziale, Leerstände und Mindernutzungen

Im Sinne eines effizienten Umgangs mit Fläche sind erschlossene Flächenpotenziale innerhalb bestehender Gewerbe- und Industriegebiete vorrangig zu nutzen. Ihre Aktivierung kann Trading Down-Prozesse im Umfeld verhindern, indem durch eine standortgerechte Nutzung der Flächen die Attraktivität des Standortes erhöht wird (etwa auch durch Verdrängung von Mindernutzungen). Einige der vielfältigen Gründe, warum Flächen ungenutzt bleiben, wurden zuvor bereits umrissen (siehe S. 85).

Allerdings gelingt die Aktivierung in aller Regel nur, sofern der:die Eigentümer:in selbst daran Interesse zeigt. In aller Regel werden die Voraussetzungen nicht vorliegen, die Aktivierung etwa durch Erlass eines Baugebotes zu erzwingen – ebenso wenig wie der politische Wille, dieses Instrument anzuwenden. Damit läuft es in aller Regel darauf hinaus, den:die Eigentümer:in soweit möglich durch Beratung oder Vermittlung von Nutzungsinteressent:innen dazu zu bewegen, die jeweilige Fläche in Nutzung zu bringen. Für einzelne Schlüsselgrundstücke kann u. U. auch ein Erwerb durch die Kommune neue Entwicklungsperspektiven eröffnen.

Grundsätzlich ist eine effiziente Nutzung der vorhandenen Gewerbeflächen anzustreben, um so zum einen weitere Entwicklungsmöglichkeiten für die Betriebe vor Ort zu schaffen, zum anderen aber auch eine Neuinanspruchnahme von Flächen zu verhindern. Dazu sollten Maßnahmen der Nachverdichtung, etwa auch durch eine Stapelung von Nutzungen, geprüft werden, was detaillierte,

grundstücks-, gebäude- und betriebsbezogene Konzepte erfordert. Natürlich muss auch das Planungsrecht entsprechende Möglichkeiten eröffnen. Im Sinne der sogenannte doppelten (oder unter Einbezug des Themas Mobilität dreifachen) Innenentwicklung sind die bauliche Nachverdichtung und die Qualifizierung des Grüns nicht als unvereinbare Widersprüche aufzufassen, sondern als Möglichkeit, gebietsangepasste bauliche und funktionale Dichten umzusetzen und gleichzeitig die Quantität und Qualität des Freiraums zu erhöhen.

Sanierung der Gebäudesubstanz, Nutzung regenerativer Energiequellen

Allein aufgrund des Entstehungsalters der hier betrachteten Gebiete, aber auch aufgrund der Beobachtungen vor Ort kann davon ausgegangen werden, dass die Gebäudesubstanz in großen Teilen der Gebiete zumindest mittel- bis langfristig erheblichen Sanierungsbedarf hat, insbesondere im Hinblick auf die Energieeffizienz. Der aktuell deutliche Anstieg der Energiepreise zusammen mit der fehlenden Aussicht auf einen kommenden deutlichen Preisrückgang der fossilen Energieträger hat vielen vor Augen geführt, dass hier deutlicher Handlungsbedarf besteht. Gefordert sind hierbei natürlich die Unternehmen selbst, wobei es auch hier zu den Aufgaben einer Wirtschaftsförderung gehört, etwa entsprechende Beratung anzubieten sowie Fördermöglichkeiten aufzuzeigen.

Gerade was die Nutzung von Photovoltaik angeht, sind in den Gewerbegebieten Potenziale zu sehen. In den untersuchten Gebieten sind bislang nur sehr wenige Anlagen auf den teils riesigen Dachflächen installiert. Gleichzeitig erlaubt die Statik vieler Gewerbebauten – u. U. nach einer baulichen Anpassung – durchaus die Installation von Photovoltaikmodulen. Eine individuelle Prüfung ist gleichwohl immer erforderlich.

Auch eine stärkere Nutzung anderer Formen der Energieerzeugung, etwa mittels Wärmepumpen oder KWK-Anlagen, ist anzustreben, erfordert zum Teil jedoch zunächst die Erarbeitung entsprechender Energiekonzepte.

Vorhandene Angebote, etwa die Initialberatung Energie und Energieeffizienz der IHK, bieten in diesem Handlungsfeld Anknüpfungspunkte.

Erhalt gewerblicher Nutzungsmöglichkeiten

Gewerblich oder industriell nutzbare Flächen sind ein knappes Gut. Die Möglichkeiten, diese neu zu schaffen, sind zunehmend eingeschränkt. Daher ist es wichtig, bestehende Gewerbe- und Industriestandorte langfristig zu sichern. So herrscht etwa gerade in integrierten, vielfach schon mischgenutzten Standorten oftmals ein hoher Druck in Richtung eines Nutzungswandels weg von der Produktion hin zu Dienstleistungen, Handel oder sogar Wohnen, der sich nicht zuletzt auch aus den Renditeerwartungen der Flächeneigentümer:innen speist.

Für andere Gebiete ergeben sich im Zuge einer immer näher heranrückenden Wohnbebauung zunehmende Einschränkungen, etwa im Hinblick auf die möglichen Schallemissionen der ansässigen Betriebe. Es bedarf hier einer auch politisch abgestimmten und beschlossenen Strategie, Nutzungsänderungen mit Relevanz für die bestehenden Gewerbegebiete restriktiv zu handhaben, um die Funktionsfähigkeit der Gewerbebestände zu erhalten.

Ökologische und gestalterische Aufwertung

Angesichts globaler Herausforderungen wie Klimawandel, Artenschwund sowie der weiter fortschreitenden Zunahme der Siedlungsflächen kommt der Weiterentwicklung des Siedlungsbestandes im Hinblick auf eine stärkere und qualitätvollere Durchgrünung eine besondere Bedeutung zu. Die Analyse hat gezeigt, dass ein Großteil der Gewerbe- und Industriegebiete in Krefeld diesbezüglich deutliche Defizite aufweist.

Die denkbaren Maßnahmen sind vielfältig und bieten oftmals Zielsynergien. So kann etwa durch die Entsiegelung von Flächen oder die Aufwertung von Grünflächen (z. B. durch Anlage von Blühwiesen) die Versickerungsfähigkeit erhöht, das Mikroklima verbessert, Lebensraum für Tier- und Pflanzenarten geschaffen und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Dach- und Fassadenbegrünungen sind weitere Beispiele für Maßnahmen, die vielfältigen Nutzen in gestalterischer, klimatischer und ökologischer Sicht bieten können.

Die Planung und Umsetzung der Maßnahmen liegt in den meisten Fällen in der Verantwortung der Unternehmen. Die Stadt kann jedoch durch Beratung, Förderung und nicht zuletzt auch durch die Umset-

zung entsprechender Maßnahmen auf öffentlichen Flächen hier einen wichtigen Beitrag leisten. Gerade im Kontext der Vergabe von Flächen sowie der Neuentwicklung von Standorten sind jedoch auch entsprechende Vorgaben sinnvoll und zeitgemäß.

Auch im Kontext der ökologischen und gestalterischen Aufwertung existieren bereits Angebote wie das IHK-Klimaschutzcoaching, das IHK-Biodiversitätscoaching, das IHK-Informationsangebot „#GewerbebestandortDerZukunft“ oder die IHK-Netzwerke „Planen und Bauen“ mit Austauschmöglichkeiten zum nachhaltigen Bauen und Betreiben von Gebäuden und Standorten, an die hier angeknüpft werden sollte.

Dialog mit den Unternehmen und Flächeneigentümer:innen

Die Weiterentwicklung der Bestandsgebiete kann nur in gemeinsamer Anstrengung von öffentlicher Hand und privaten Eigentümer:innen und Unternehmer:innen gelingen und bedarf einer intensiven Kommunikation aller relevanten Akteure. Es ist daher dringend anzuraten, frühzeitig in einen Dialog einzusteigen, um Bedarfe und Handlungsmöglichkeiten gemeinsam zu eruieren, Wissen zu vermitteln, Netzwerke zu initiieren und konkrete Umsetzungsschritte zu vereinbaren. Insbesondere für das Gewerbegebiet Hüls vor dem Hintergrund der dort bevorstehenden umfassenden Gebietserweiterung sowie für das Gebiet Süd II als Teil des Dießemer Bruchs und der dort bestehenden Gefahr des Trading down wird empfohlen, mit den Akteuren vor Ort Gespräche über die Perspektiven der Standorte zu führen.

Grundsätzlich sind hierbei von Einzelgesprächen bis hin zu größeren Dialogveranstaltungen in den Gebieten verschiedene Formate denkbar. Leitfragen für derartige Prozesse sind beispielsweise:

- Welche Potenziale und Defizite werden im jeweiligen Gebiet gesehen? Welche Probleme sind zu lösen?
- Stehen auf Seiten der Unternehmen Veränderungen an, z. B. Verlagerungen oder Erweiterungen? Welche Bedarfe sind damit verbunden? Welche Planungen existieren für die bisher genutzten Flächen?
- Gibt es spezifische Informationsbedarfe?
- Gibt es Interesse an einer verstärkten Koope-

ration der Unternehmen untereinander? Finden sich evtl. kooperative Lösungen für vorhandene Standortschwächen?

Die Dialoge bilden zudem einen geeigneten Rahmen, um oben dargestellte Themen wie die energetische Sanierung oder die Aufwertung von Freiflächen zu platzieren und die Eigentümer:innen hinsichtlich der Notwendigkeit von Investitionen in ihre Immobilien zu sensibilisieren.

Der Dialog bietet auch Chance, sehr konkret Aspekte zu thematisieren, die einer externen Analyse weniger zugänglich und eher mit den Erfahrungen und Wünschen der Nutzer:innen eines Gewerbegebietes verknüpft sind, die täglich vor Ort sind. Darunter fallen beispielsweise der Bedarf an Kinderbetreuungseinrichtungen oder anderen sozialen Infrastrukturen im Gebiet, das Sicherheitsgefühl (etwa mit Blick auf das Vorhandensein von Angsträumen) oder Fragen der individuellen Mobilität.

Sofern möglich, sollten die Veranstaltungen in den jeweiligen Gebieten stattfinden, etwa bei einem der ansässigen Unternehmen. Auf den Erfahrungen aus bestehenden Dialogformaten wie „IHK vor Ort“ sollte dabei aufgebaut werden.

Profilbildung und Standortimage

Der Dialog mit den Gebietsakteuren kann darüber hinaus Startpunkt eines Prozesses zur Formulierung eines Standortprofils sowie zur Schaffung oder Stärkung einer Standortidentität sein. Auf Grundlage vorhandener Schwerpunkte und Stärken des jeweiligen Gewerbe- oder Industriegebietes können gemeinsam Ziele für den Standort definiert werden, die dann wiederum Basis angepasster Strategien für die zukünftige Weiterentwicklung darstellen. Getragen wird ein derartiger Prozess idealerweise durch ein Netzwerk der Unternehmer:innen und Eigentümer:innen, die Stadt begleitet dies intensiv. Das Standortprofil kann letztlich auch eine wertvolle Grundlage im Kontext der Flächenaktivierung und -vermarktung darstellen und das Standortimage prägen oder beeinflussen.



Jürgen Brefort (2020)

