



Interkommunales Gewerbegebiet A44

Städtebauliches Strukturkonzept

Stand: 01.02.2016

Drees & Sommer Infra Consult
und Entwicklungsmanagement GmbH
Niederlassung Rhein-Ruhr
Habsburgerring 2, 50674 Köln



Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Ziel	1
2	Akteure und kommunalpolitische Vorstellungen der beteiligten Städte	2
3	Rahmenbedingungen und Planungsstand IKG A44	3
4	Raumstrukturelle Analyse	4
4.1	Standortprofil.....	4
4.2	Gewerbeflächenbedarfsanalyse.....	5
4.3	Stadtstrukturelle Analyse.....	6
4.3.1	Örtliche Gegebenheiten des Untersuchungsraums	6
4.3.2	Einbindung in die Siedlungs- und Verkehrsstruktur	7
4.3.3	Planungsrechtliche Vorgaben	7
4.4	Stärken/Schwächen-Analyse.....	10
4.5	Rahmenbedingungen der Entwicklung	13
4.6	Abgrenzung Entwicklungsfläche	13
5	Räumliches Strukturkonzept	15
5.1	Methodik: Definition von Strukturtypologien.....	15
5.2	Erläuterung Gewerbetypologien.....	15
5.3	Strukturvarianten	19
5.3.1	Flächenstrukturen A-D	19
5.3.2	Strukturvariante I-1.....	20
5.3.3	Strukturvariante I-2.....	21
5.3.4	Strukturvariante II	22
5.3.5	Strukturvariante III	23
5.4	Empfehlung Vorzugsvariante	24
5.5	Flächenbilanzierung Vorzugsvariante (Strukturvariante III).....	25
6	Verkehrsuntersuchung.....	27
6.1	Ermittlung des Verkehrsaufkommens.....	27
6.2	Verkehrsbelastungen im Straßennetz	29
6.3	Anforderungen an die Infrastruktur.....	33
7	Baustufenplan.....	34
8	Zusammenfassung	38

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Luftbild Untersuchungsraum	1
Abbildung 2: Übergeordnete Ziele	2
Abbildung 3: Leitbild Variante A.....	3
Abbildung 4: Leitbild Variante B.....	3
Abbildung 5: Beschäftigtenstruktur Krefeld, Meerbusch.....	4
Abbildung 6: Übersicht Flächenbedarf.....	5
Abbildung 7: Hochspannungsleitung parallel A44	6
Abbildung 8: Übergang Business-Park Mollsfeld	6
Abbildung 9: Ausschnitt GEP 1999	8
Abbildung 10: Ausschnitt Entwurf Regionalplan Düsseldorf.....	8
Abbildung 11: Ausschnitt FNP Krefeld.....	9
Abbildung 12: Ausschnitt FNP Meerbusch.....	9
Abbildung 13: Planungsrechtliche Vorhaben	10
Abbildung 14: Analyse-Plan.....	11
Abbildung 15: Übersicht Standorteigenschaften	13
Abbildung 16: Abgrenzung Entwicklungsfläche	14
Abbildung 17: Flächengrößen der Teilflächen	14
Abbildung 18: Strukturtypologien	15
Abbildung 19: Kleinstruktur: Büro.....	16
Abbildung 20: Kleinstruktur: Gewerbe und Handwerk.....	16
Abbildung 21: Mittelstruktur: Industrie/Produktion.....	17
Abbildung 22: Großstruktur: Industrie/Produktion	17
Abbildung 23: Megastruktur: Transportgewerbe	18
Abbildung 24: Abgrenzung Strukturbereiche A-D.....	19
Abbildung 25: Strukturvariante I-1.....	20
Abbildung 26: Strukturvariante I-2.....	21
Abbildung 27: Strukturvariante II.....	22
Abbildung 28: Strukturvariante III.....	23
Abbildung 29: Bewertung Strukturvarianten	24
Abbildung 30: Flächenbilanzierung nach Strukturbereichen Vorzugsvariante	26
Abbildung 31: Berechnung Beschäftigtenzahl Vorzugsvariante	28
Abbildung 32: Berechnung Verkehrsaufkommen Vorzugsvariante	29
Abbildung 33: Orientierung und Herkunft des Quell- und Zielverkehrs	30
Abbildung 34: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) in der Variante III	31
Abbildung 35: Veränderung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) in der Variante III gegenüber dem Prognose-Nullfall ohne das Interkommunale Gewerbegebiet.....	32
Abbildung 36: Entwicklungsstufe 1a	34
Abbildung 37: Entwicklungsstufe 1b	35
Abbildung 38: Entwicklungsstufe 2	35
Abbildung 39: Entwicklungsstufe 3	36
Abbildung 40: Zusammenfassung Entwicklungsstufen.....	37

Städtebauliches Strukturkonzept Interkommunales Gewerbegebiet A44

Ergebnisbericht

**DREES &
SOMMER**

Auftraggeber	Stadt Krefeld und Stadt Meerbusch
Ansprechpartner	Herr Michael Assenmacher, Stadt Meerbusch Herr Martin Linne, Stadt Krefeld
Bearbeiter Strukturkonzept	Drees & Sommer Infra Consult und Entwicklungsmanagement GmbH Habsburgerring 2 50674 Köln Herr Martin Altmann Herr Björn Sommer
Bearbeiter Verkehrsuntersuchung	BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH Hanbrucher Straße 9 52064 Aachen Herr Dr. Michael M. Baier Herr Wolfgang Schuckließ
Bearbeitungszeitraum	November 2015 bis Januar 2016
Bearbeitungsstand	29.01.2016

Köln, Januar 2016

Drees & Sommer Infra Consult und
Entwicklungsmanagement GmbH

Martin Altmann

Björn Sommer

1 Anlass und Ziel

Die Städte Krefeld und Meerbusch streben an, im Rahmen der Fortschreibung des Regionalplans ein interkommunales Gewerbegebiet an der A44 zu entwickeln. Der aktuelle Entwurf des Regionalplans sieht an der Krefelder Straße auf Meerbuscher Seite einen Entwicklungsbereich ASB für gewerbliche Nutzungen und Dienstleistungen vor. Westlich hiervon ist eine Entwicklungsfläche GIB Z als regional bedeutsamer Standort dargestellt.

Durch die Kooperation zwischen beiden Städten und eine Erweiterung der Flächen soll ein Industrie- und Gewerbebestandort von überregionaler Bedeutung etabliert werden. Ziel ist die Entwicklung eines interkommunalen Gewerbegebietes.

Drees & Sommer wurde gemeinsam von den Städten Krefeld und Meerbusch mit der Erarbeitung eines Strukturkonzeptes und der Abschätzung der möglichen verkehrlichen Auswirkungen beauftragt.



Abbildung 1: Luftbild Untersuchungsraum

2 Akteure und kommunalpolitische Vorstellungen der beteiligten Städte

Das Interkommunale Gewerbegebiet A44 besitzt eine überregionale und landesweite Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Region. Durch die Kooperation der beiden Städte Krefeld und Meerbusch soll die Gesamtentwicklung angestoßen werden.

Auf Basis der Beschlussfassung der Räte der Städte Krefeld und Meerbusch vom 28.02.2013 haben die Kommunen ihren Willen zur Umsetzung eines Interkommunalen Gewerbegebiets bezeugt. Im Rahmen der Projektgruppen haben sich verschiedene Schwerpunkte für Branchencluster und Quartierstypologien als Zielstellungen herauskristallisiert. Während die Stadt Krefeld die Ansiedlung Gewerbe- und Industriebetriebe sowie Logistikbetriebe anstrebt, sieht die Stadt Meerbusch ihr Standortprofil in wissensbasierten, höherwertigen Dienstleistungen und im lokalen Gewerbe und Handwerk. Ein besonderes Augenmerk der Stadt Meerbusch liegt auf der Vermeidung einer Erhöhung der Verkehrsbelastung auf der Krefelder Straße und der Vermeidung von Schwerlastverkehren.

Zur gemeinsamen Aufgabenerfüllung wird angestrebt eine gemeinsame Entwicklungsgesellschaft, z.B. ein gemeinsames Kommunalunternehmen (gKU), zu gründen.

Nachfolgende Auflistung fasst die kommunalen Ziele zusammen:

Stadt Krefeld	Stadt Meerbusch
Deckung des prognostizierten Industrie- und Gewerbeflächenbedarfs	Sicherung des Standortprofils als hochwertiger Dienstleistungsstandort
Ansiedlung und mögliche Verlagerung von mittleren und größeren Industrie- und Gewerbebetrieben	Anknüpfung der Nutzungsstrukturen an den Gewerbepark Mollsfeld
Schaffung eines Angebotes für industrienaher Logistikunternehmen	Ansiedlung von hochwertiger kleiner und mittlerer Gewerbe- und Handwerksunternehmen
Stärkere Nutzung des regionalen Standortvorteils	Angebote für lokale Handwerks- und Gewerbeunternehmen
Nutzung der Erschließungsoptionen aus der neuen Umgehungsstraße	Vermeidung zusätzlicher Verkehrsbelastungen
Deckung des regionalen und eines regionalen und landesweiten Bedarfs an Industrie- und Gewerbeflächen.	

Abbildung 2: Übergeordnete Ziele

Die Zielsetzungen beider Kommunen werden berücksichtigt und finden nachfolgend Eingang in die Konzeption.

3 Rahmenbedingungen und Planungsstand IKG A44

Durch das Büro Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH wurden in einem Standortgutachten zur Entwicklung des Interkommunalen Gewerbegebiets erste Erschließungsvarianten und Branchenstrukturen festgelegt. In beiden Erschließungsvarianten wird von einer Querung der A44 ausgegangen. In den Erschließungsvarianten wird durch eine Querung der A44 die Anknüpfung der südlich gelegenen GIB-Flächen sichergestellt. Variante I sieht eine östliche Anbindung an die neue Umgehungsstraße vor. Variante II bildet einen zentralen Knotenpunkt im Bereich Kölner Straße aus. Die wissensbasierten Dienstleistungen werden dabei im Bereich des Autobahnanschlusses und des Gewerbeparks Mollsfeld platziert. Mögliche emittierende Industrie- und Gewerbebetriebe werden räumlich hierdurch abgegrenzt.

Als Basis für das Strukturkonzept werden die groben planerischen Zielaussagen gemäß nachfolgender varianten zugrunde gelegt. Die Abgrenzung des interkommunalen Gewerbegebietes ist darin grob festgelegt. Maßgeblich sind die alternativen Lösungen zur Nord-Süd-Anbindung der GIB Z – Flächen.

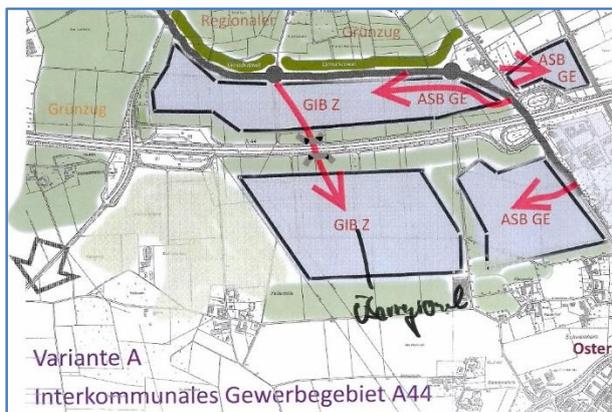


Abbildung 3: Leitbild Variante A

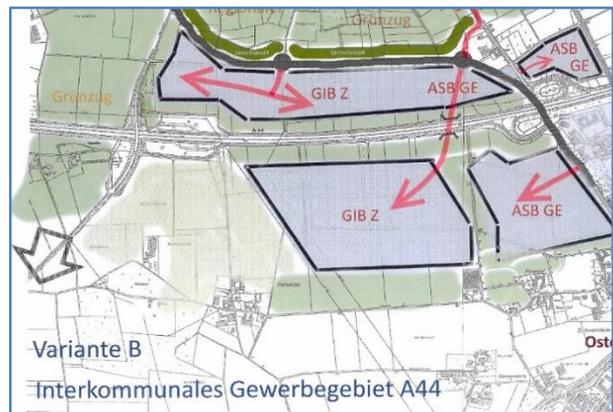


Abbildung 4: Leitbild Variante B

4 Raumstrukturelle Analyse

Im Rahmen der Entwicklung des städtebaulichen Strukturkonzepts für das interkommunale Gewerbegebiet erfolgte eine grobe Analyse der wirtschaftsstrukturellen Situation sowie der räumlichen Gegebenheiten. Drees & Sommer hat dazu auf der Grundlage einer Ortsbesichtigung und der Prüfung von Sekundärinformationen die wesentlichen beeinflussenden Merkmale des Standorts zusammengeführt und bewertet.

Die Zielaussagen und Eckpunkte liegen der Erarbeitung des Strukturkonzeptes zugrunde.

4.1 Standortprofil

Die Städte Krefeld (ca. 234.000 Einwohner) und Meerbusch (ca. 55.000 Einwohner) liegen linksrheinisch in der Metropolregion Rheinland. Krefeld nimmt die Funktion eines Oberzentrums ein, Meerbusch ist Mittelzentrum.

Die Städte sind über die A44 und A57 hervorragend regional und überregional verkehrlich vernetzt. Die Nähe zur Rheinmetropole und Landeshauptstadt Düsseldorf ist wesentliches Merkmal des Standorts. Der Standort ist Teil des Euro-Deltas, einem der stärksten Wirtschaftsräume Europas, und liegt an einer bedeutenden Personen- und Güterverkehrsstrasse.

Die wirtschaftsstrukturellen Rahmenbedingungen beider Städte stellen sich wie folgt dar:

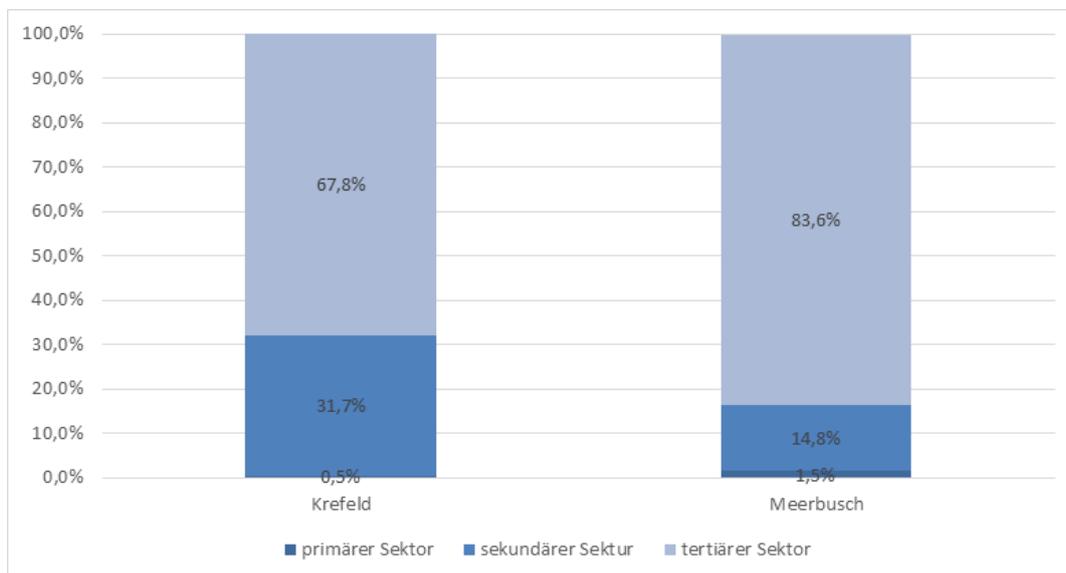


Abbildung 5: Beschäftigtenstruktur Krefeld, Meerbusch

(Quelle: Dr. Jansen, Stand 2013)

Die Standortprofile der beiden Städte sind wie folgt zu charakterisieren:

Krefeld

Der Standort Krefeld befindet sich wirtschaftsstrukturell in einem Wandlungsprozess. Der Industrie- und Gewerbesektor ist überdurchschnittlich stark ausgeprägt. Das wissensintensive Gewerbe entwickelt sich positiv, ebenso der Dienstleistungssektor.

Mit der Entwicklung des Standorts Krefeld-Fichtenhain konnte in der Vergangenheit ein hochwertiger Gewerbestandort entwickelt werden. Branchenschwerpunkte in Krefeld stellen Chemie, Metallerzeugung und Maschinenbau dar. Eine Weiterentwicklung des Gewerbe- und Industriestandortes und die Nutzung der Standortpotentiale zwecks Wachstum des Logistikbereichs werden weiterhin u.a. von der Bereitstellung großer Gewerbegrundstücke abhängen. (Quelle: Georg Consulting)

Meerbusch

Der Standort Meerbusch ist ein Handels- und Dienstleistungsstandort. Die Basis-Stärken des Gewerbestandortes Meerbusch sind die räumliche Lage und die Verkehrsinfrastruktur, die wiederum eine positive Entwicklung sowohl im gewerblichen Bereich insgesamt als auch im Bereich höher-/ hochwertiger Ansiedlungen mit ermöglicht haben. Auf Grund des begrenzten Flächenangebotes - ohne Berücksichtigung des Interkommunalen Gewerbegebietes - lassen sich zwei grundsätzliche Szenarien der zukünftigen Gewerbeentwicklung in Meerbusch ableiten:

Eine kleinteilige und bestandspflege-orientierte Entwicklung oder eine aktive bestandsmehrende Entwicklung, wobei einer Entwicklung des Interkommunalen Gewerbegebietes die Schlüsselrolle zukommt. (Quelle: Gutachten Acocella 2015)

4.2 Gewerbeflächenbedarfsanalyse

Das von Georg Consulting erstellte Gewerbeflächengutachten für die Stadt Krefeld aus dem Jahr 2013 beziffert den Gewerbeflächenbedarf bis 2030 auf **ca. 240 ha (Brutto-)Fläche**. Es stehen zum Zeitpunkt der Erhebung lediglich 40 ha freies Flächenpotential zur Verfügung.

Das Gutachten des Büros Acocella für die Stadt Meerbusch geht von einem Gewerbeflächenbedarf bis 2030 zwischen **17,5 ha und bis zu 28,5 ha** aus.

Der Regionalplanentwurf der Bezirksregierung Düsseldorf beziffert die Flächenbedarfe für GE/GI bzw. GIB der kommenden 20 Jahre auf insgesamt 237 ha (Krefeld: 198 ha; Meerbusch: 39 ha).

Die Gewerbeflächenbedarfe lassen sich wie folgt zusammenfassen:

	Krefeld	Meerbusch	Summe
Gewerbeflächenbedarf nach Standortgutachten	240 ha	28,5 ha	ca. 270 ha
Gewerbeflächenbedarf nach Begründung Entwurf Regionalplan Düsseldorf	198 ha	39 ha	ca. 237 ha

Abbildung 6: Übersicht Flächenbedarf

Insgesamt lässt sich ein regionaler und überregionaler Flächenbedarf von bis zu 270 ha bis 2030 ausmachen. Das interkommunale Gewerbegebiet kann bei der Deckung des überregionalen und landesweiten Flächenbedarfs eine wesentliche Rolle einnehmen. Aufgrund deutlich geringerer Gewerbebaulandpreise im Vergleich zum Ballungszentrum Rhein-Ruhr lassen sich Überschwappeffekte beobachten. Die Entwicklungen verdeutlichen die Potentiale des Standorts.

4.3 Stadtstrukturelle Analyse

Die Entwicklung eines städtebaulichen Strukturkonzepts wird von Standort und Standortumfeld bestimmt. Nachfolgende stadtstrukturelle Analyse zeigt die Gegebenheiten des Untersuchungsraums, die Einbindung in Siedlungs- und Verkehrsstruktur sowie die maßgeblichen planungsrechtlichen Vorgaben auf.

4.3.1 Örtliche Gegebenheiten des Untersuchungsraums

Der Untersuchungsraum umfasst die Flächen zwischen den Siedlungsbereichen Krefeld-Fischeln und Meerbusch-Osterath. Die A44 stellt die Grenze zwischen den Städten Krefeld und Meerbusch dar. Die Grenze zwischen Willich und Meerbusch verläuft im Südwesten des Untersuchungsraums.

Die Flächennutzung wird – abgesehen von Verkehrswegen – überwiegend durch Acker- und Landwirtschaftsflächen geprägt. Auf Krefelder Gemarkung befindet sich ein Gartenbaubetrieb mit umliegenden Pflanzflächen. Im Südwesten befindet sich weiterhin der Rastplatz Hoxhöfe, der sich bereits auf Willicher Gemarkung befindet.

Die Topographie ist als überwiegend eben zu kennzeichnen. Es ist eine leichte Steigung in Richtung Osten festzuhalten.

Die Fläche wird von mehreren Hochspannungsleitungen gequert. Eine 380 kV-Leitung verläuft östlich des Rastplatzes Hoxhöfe parallel zur A44 auf Krefelder Gemarkung. Westlich des Rastplatzes verläuft eine 220 kV-Leitung in entgegengesetzter Richtung. Auf Meerbuscher Gemarkung verläuft die 380 kV-Leitung parallel zur Gemarkungsgrenze zwischen Meerbusch und Willich.



Abbildung 7: Hochspannungsleitung parallel A44

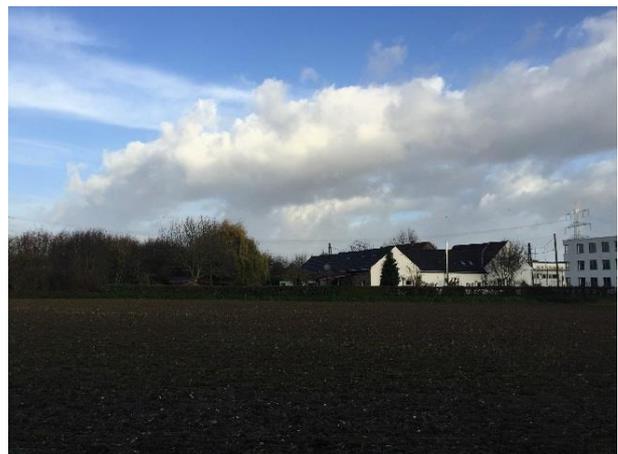


Abbildung 8: Übergang Business-Park Mollsfeld

Im Umfeld des Untersuchungsraums befinden sich hochwertige Gewerbebestandorte. Mit dem Business-Park Mollsfeld an der Anschlussstelle Osterath hat sich zuletzt ein bedeutender Bürostandort entwickelt,

der mit den Deutschland-Zentralen von Epson und Kyocera am Standort internationale Unternehmen beheimatet. Mit dem Europark Fichtenhain, dem Logistikzentrum Am Südpark und dem Businesspark Fichtenhainer Allee an der Anschlussstelle Krefeld Fichtenhain hat sich ein hochwertiger Büro- und Logistikstandort entwickelt. Firmen wie XCMG, Okuma und Kuwai, Canon und Asics haben sich hier angesiedelt. Das IKG A44 stellt an dieser Stelle eine räumliche Verknüpfung beider Standorte dar.

4.3.2 Einbindung in die Siedlungs- und Verkehrsstruktur

Der Standort befindet sich zwischen den Siedlungsbereichen von Krefeld-Fischeln und Meerbusch-Osterath inmitten im Regionalplan dargestellten regionalen Grünzugs auf Krefelder Gemarkung. Anknüpfungspunkte an die bestehenden Siedlungsbereich bestehen auf Meerbuscher Gemarkung an das Gewerbegebiet Mollsfeld.

Mit der Anschlussstelle Osterath verfügt der Standort über einen hochqualitativen Zugang zum überregionalen IV-Verkehrsnetz und einen bedeutenden lokalen Verkehrsknotenpunkt. Die Anschlussstelle Osterath dient als Verteiler der Verkehrsströme sowohl in Richtung Krefeld im Norden und Richtung Meerbusch-Osterath im Süden.

4.3.3 Planungsrechtliche Vorgaben

Auf Ebene der Landes- und Regionalplanung befinden sich die jeweiligen Planwerke in der Neuaufstellung. Der derzeit gültige Landesentwicklungsplan stammt aus dem Jahr 1995. Der Entwurf des Landesentwicklungsplans befand sich bis Mitte Januar 2016 in der öffentlichen Auslegung. Er befürwortet grundsätzlich die interkommunale Zusammenarbeit und regt die Festlegung neuer GIB-Flächen an vorhandene ASB-Flächen und die Bündelung kommunaler Finanz- und Verwaltungskraft an. Die Chancen zur Clusterbildung sollen genutzt werden. Aussagen zum konkreten Standort Krefeld/Meerbusch trifft er nicht.

Der aktuelle LEP-Entwurf äußert sich in seinen Grundsätzen und Zielen wie folgt:

- Der LEP legt im Bereich Siedlungsentwicklung grundsätzlich fest, dass mit der Entwicklung des Gesamttraums von NRW und seiner Teilräume auf Kooperationen innerhalb von Regionen hinzuwirken ist. Mit der Entwicklung des IKG Krefeld/Meerbusch wird diesem Ansinnen des LEP nachhaltig Rechnung getragen. Dies dient auch dem Anliegen des LEP, dass die einzelnen Räume in NRW im Hinblick auf eine langfristig wettbewerbsfähige und räumlich ausgewogene Wirtschaftsstruktur und wirtschaftsnahe Infrastruktur sowie auf ein ausreichendes und vielfältiges Angebot an Arbeits- und Ausbildungsplätzen zu entwickeln ist. Die für das zukünftige IKG Krefeld/Meerbusch vorgesehene spezielle Struktur des Gewerbe- und Industriegebietes wird gerade diesem Ansatz des LEP in besonderer Weise gerecht.
- Auf Grund der vorgesehenen räumlichen Verortung des IKG Krefeld/Meerbusch entspricht dieses der grundsätzlichen Festlegung aus dem LEP, dass prioritär eine interkommunale Zusammenarbeit an Standorten in einer Gemeinde zu suchen ist, die unmittelbar an vorhandene Allgemeine Siedlungsbereiche oder Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen anschließt, wie dies im Bereich Meerbusch-Osterath mit dem dort bereits vorhandenen ASB-GE der Fall ist.

Durch die konkrete Zusammenarbeit der Kommunen Krefeld und Meerbusch wird, ebenfalls dem Anliegen des LEP entsprechend, für das IKG Krefeld/Meerbusch ein regionales Profil entwickelt, das sich auf die regionalen, und in diesem speziellen Fall ebenfalls auf die überregional bedeutsamen, Stärken konzentriert und somit die Standortvermarktung des IKG Krefeld/Meerbusch verbessert.

Bereits der Gebietsentwicklungsplan 1999 für den Regierungsbezirk Düsseldorf enthält den „Sondierungsbereich“ für eine künftige GIB-Entwicklung. Nördlich der Autobahn bildet die Fläche einen Teil eines regionalen Grünzugs. Der GEP wird in absehbarer Zeit durch den Regionalplan Düsseldorf (RPD) ersetzt. Das Planungsverfahren läuft seit dem Jahr 2010. Die Auslegung und Öffentlichkeitsbeteiligung eines ersten Entwurfs sind abgeschlossen.

Nachfolgende Darstellungen zeigen die betreffenden Ausschnitte aus den regionalplanerischen Planwerken:

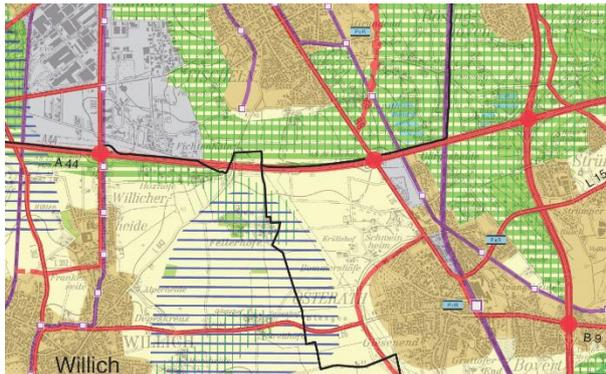


Abbildung 9: Ausschnitt GEP 1999

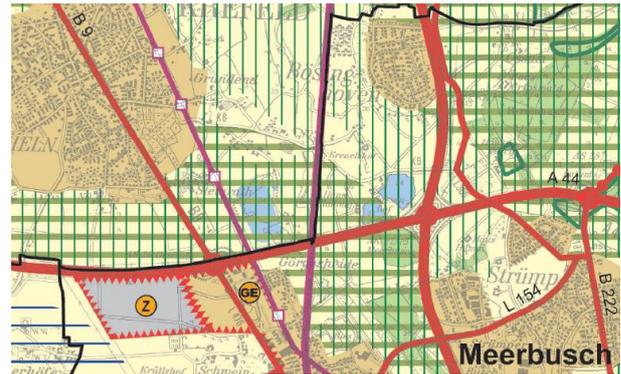


Abbildung 10: Ausschnitt Entwurf Regionalplan Düsseldorf 2014

Der Entwurf des RPD weist die Flächen auf Meerbuscher Gemarkung als ASB GE- (allgemeiner Siedlungsbereich mit Zweckbindung für Gewerbe) bzw. GIB Z- (Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen mit Zweckbindung gemäß textlichen Zielen) Flächen aus. In der Begründung zum RPD wird die Ausweisung als GIB Z3 (GIB mit Zweckbindung überregional bedeutsame Standorte) konkretisiert.

Die Flächen auf Krefelder Gemarkung sind weiterhin als regionaler Grünzug gekennzeichnet. Bezüglich der Ausweisung als regionaler Grünzug kommt ein Gutachten des Büros Smeets Landschaftsarchitekten aus dem Jahr 2014 zu dem Ergebnis, dass bei einer Umsetzung des interkommunalen Gewerbegebiets trotz Flächenverlusten die „herausragende Funktion des derzeitigen Grünzugs [...] jedoch in ihrer erhalten bleiben kann und zusätzlich weitere Funktionen des Grünzugs [...] geschaffen und entwickelt werden können.“ Die regionalplanerischen Zielsetzungen können damit erfüllt werden.

Auf lokaler Planungsebene war die Entwicklungsfläche auf Krefelder Gebiet im ersten Entwurf als GE-Fläche dargestellt. Aufgrund der fehlenden abschließenden Abstimmungen zum Regionalplan wurde diese Darstellung zunächst wieder herausgenommen. Derzeit sind die Flächen im Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Krefeld als auch der Stadt Meerbusch als landwirtschaftliche Fläche dargestellt. Nördlich der A44 ist eine Umgehungsstraße des Krefelder Stadtteils Fischeln projektiert. Sie ist im Flächennutzungsplan und in Bebauungsplan Nr. 660 der Stadt Krefeld ausgewiesen. Als möglicher Umsetzungszeitpunkt kann derzeit grob ab 2018/2019 genannt werden.

Die Umgehungsstraße wird als äußerer Anknüpfungspunkt nachfolgend vorausgesetzt.

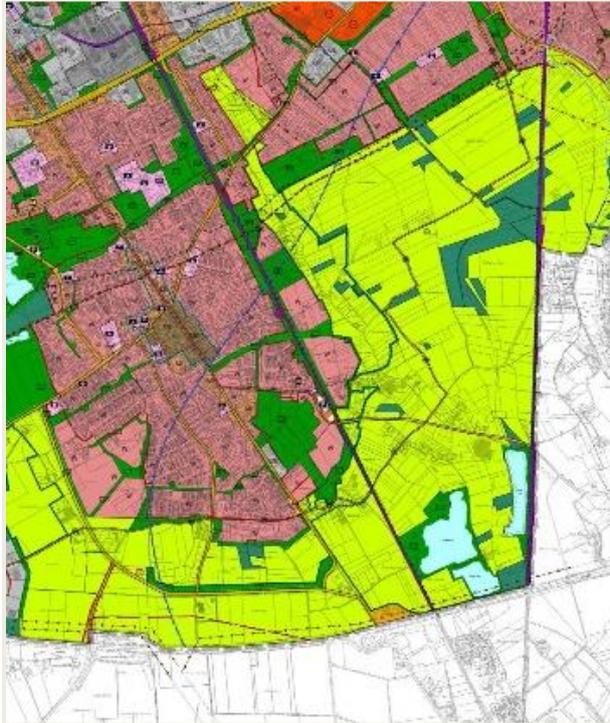


Abbildung 11: Ausschnitt FNP Krefeld

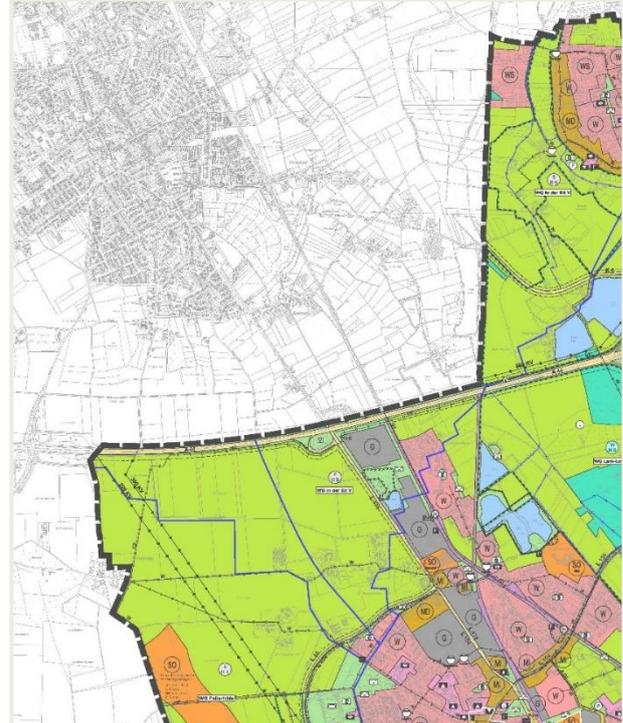


Abbildung 12: Ausschnitt FNP Meerbusch

Die planungsrechtlichen Vorgaben lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Planungsebene	Planwerk	Stand	Aussage
Landesplanung	Landesentwicklungsplan	1995	Anbindung GIB-Flächen an ASB-Flächen
Regionalplanung	Gebietsentwicklungsplan	1999	Darstellung als Freiraum
Bauleitplanung	Flächennutzungsplan Meerbusch	2013	Ausweisung der Fläche als Fläche für die Landwirtschaft
Regionalplanung	Regionalplan Düsseldorf	2014 (Entwurf)	Ausweisung als ASB-GE- bzw. GIB Z3-Fläche auf Meerbuscher Gemarkung. Ausweisung als regionaler Grünzug auf Krefelder Gemarkung
Bauleitplanung	Flächennutzungsplan Krefeld	2014	Ausweisung der Fläche als Fläche für Landwirtschaft. Festsetzung der Umgehungsstraße Krefeld-Fischeln. Bebauungsplan Nr. 660

Landesplanung	Landesentwicklungs- plan Entwurf	2015	Prioritär interkommunale Zusammenarbeit und Anschluss an vorhandene Siedlungsbe- reiche
---------------	-------------------------------------	------	---

Abbildung 13: Planungsrechtliche Vorhaben

4.4 Stärken/Schwächen-Analyse

Ausgehend von den zusammengetragenen Analysepunkten werden nachfolgend die wesentlichen räumlichen, entwicklungsbeeinflussenden Standortmerkmale in einem Stärken/Schwächen-Plan dargestellt. Dabei soll vordergründig hervorgehoben werden, welche wesentlichen Rahmenbedingungen die Entwicklung des IKG A44 beeinflussen.

Zusammenfassend beeinflussen die Entwicklung des IKG A44 folgende Merkmale:

Merkmal	Erläuterung
Querung Hochspannungsfreileitung 380 kV	<p>Nach Abstandserlass NRW bedürfen Hochspannungsfreileitungen der Spannungsstärke 380 kV eines Schutzabstandes von 40 m zu jeder Seite. Netzbetreiber der Hochspannungsleitung ist die Firma Amprion.</p> <p>Eine Bebauung im näheren Umfeld und unterhalb von Hochspannungsfreileitung bedarf einer Erkundigung bei den Betreibern und Nutzern der Leitungen bzgl. der zulässigen Unterbauungshöhe.</p>
Planungsrechtliches Verfahren	<p>Die Umgehungsstraße ist bauplanungsrechtlich (FNP, B-Plan) festgesetzt. Im Falle einer bauplanungsrechtlichen Umsetzung des IKG ist aufgrund des gesteigerten Verkehrsaufkommens und notwendiger Abbiegespuren mit Anpassungen dieser Festsetzungen zu rechnen.</p>
regionalplanerisch dargestellte ASB GE/GIB Z	<p>Im Entwurf zum Regionalplan Düsseldorf von 2014 sind auf Meerbuscher Gemarkung ASB-GE bzw. GIB Z-Flächen ausgewiesen.</p>
Umgehungsstraße	<p>Der Realisierungszeitpunkt der planungsrechtlich festgesetzten Umgehungsstraße wird auf 2018/2019 terminiert. Sie wird in den Planungen vorausgesetzt. Als Trassenführung wurde die im FNP der Stadt Krefeld festgelegte Trasse festgesetzt.</p>
Abstandsflächen A44	<p>Nach Bundesfernstraßengesetz (FStrG) bedarf es eines Abstandes von 40 m zu jeder Seite.</p>
Landschaftsbezug	<p>Die Flächen des IKG auf Krefelder Gemarkung sind zu einem großen Teil als regionaler Grünzug dargestellt. Die Flächen auf Meerbuscher Seite sind nicht als regionaler Grünzug dargestellt. Das Büro Smeets Landschaftsarchitekten kommt zu dem Ergebnis, dass bei einer Umsetzung des IKG die Funktionen eines regionalen Grünzugs erhalten bleiben können.</p>
Rastplatz	<p>Der Rastplatz Hoxhöfe befindet sich auf Willicher Gemarkung. Eine Einbindung des Rastplatzes in die Planungen bzgl. Autobahnanschluss des IKG über den Rastplatz wurde in den Projektgruppensitzungen diskutiert. Dies ist ggf. im Weiteren zu prüfen.</p>
Eigentumssituation	<p>Bis auf vorhandene Wirtschaftswege sind alle Flächen in privatem Eigentum.</p>

Umsiedlung erforderlicher Drittflächen	Im Bereich der Entwicklungsfläche sind bestehende Betriebe, u.a. ein Gartenbaubetrieb, angesiedelt. Die ggf. erforderlichen Verfahren sind zu prüfen.
Anschlussstelle Osterath	Die Anschlussstelle Osterath ist wesentlich für den überregionalen Verkehr am Standort. Im Falle einer Realisierung des IKG ist die Erfordernis einer Aufweitung der Straßen und einer Neuordnung der Verkehrssituation zu prüfen.

Abbildung 15: Übersicht Standorteigenschaften

4.5 Rahmenbedingungen der Entwicklung

Der Entwurf zum aktuellen Regionalplan sieht zwei Teilflächen auf Meerbuscher Gemarkung vor (ASB-GE und GIB-Z3).

Ziel der weiteren Entwicklung ist die Schaffung eine überregional bedeutsamen Industrie- und Gewerbestandortes. Eine geordnete Entwicklungsstrategie für die Flächen kann in Form eines Interkommunalen Gewerbegebiets entwickelt werden. Für die Entwicklung wird als Grundsatz eine marktgerechte und abgestimmte Aufsiedlung unterstellt. Dieser Grundsatz führt auch in der zeitlichen Entwicklung von Erschließung und Vermarktung zu einer entsprechenden Einordnung der erforderlichen Querung der Autobahn A44.

Die Entwicklung soll auf beiden Gemarkungen möglichst gleichzeitig begonnen werden, wobei keine Konkurrenzen entstehen sollen, sondern durch eine gezielte Strukturierung der Nutzungsarten ein marktgerechtes Angebot geschaffen werden. Dabei werden die angestrebten Ziele der beiden Städte bzgl. Nutzungen und Qualitäten berücksichtigt.

In den Varianten wird unterstellt, dass die neue Umgehungsstraße in Krefeld, sowie Knoten Kölner Straße frühzeitig umgesetzt werden. Der rechtskräftige Bebauungsplan sieht auf der kompletten Länge einen zweispurigen Ausbau vor. In Abhängigkeit der Nutzungsstruktur und des Verkehrsaufkommens können teilweise vierspurige und signalisierte Kreuzungsbereiche und Straßenabschnitte entstehen.

Es besteht Einigkeit, dass das Interkommunale Gewerbegebiet gemeinschaftlich und orientiert an der überregionalen Bedeutung entwickelt werden soll.

4.6 Abgrenzung Entwicklungsfläche

Auf Basis der Analyse kann nachfolgend die Entwicklungsfläche definiert werden. Sie umfasst eine Fläche von insgesamt ca. 121 ha Bruttofläche. Ihr Zuschnitt wird maßgeblich durch Abstandsflächen zur A44, der bauplanungsrechtlich festgesetzten Umgehungsstraße auf Krefelder Gemarkung sowie der Gemarkungsgrenze zur Stadt Willich definiert. Die südliche Grenze auf Meerbuscher Gemarkung ergibt sich aus den bisher abgegrenzten Flächen des Regionalplans.

Als Abstandsfläche zur A44 wurde ein Wert von 40 m entsprechend Bundesfernstraßengesetz (FStrG) angenommen. Bezüglich der querenden Hochspannungsleitung wurden an dieser Stelle keine restriktiven Abstandsannahmen getroffen. Eine Unterbauung ist unter Beachtung der Bauhöhen möglich und mit dem Netzbetreiber abzustimmen.

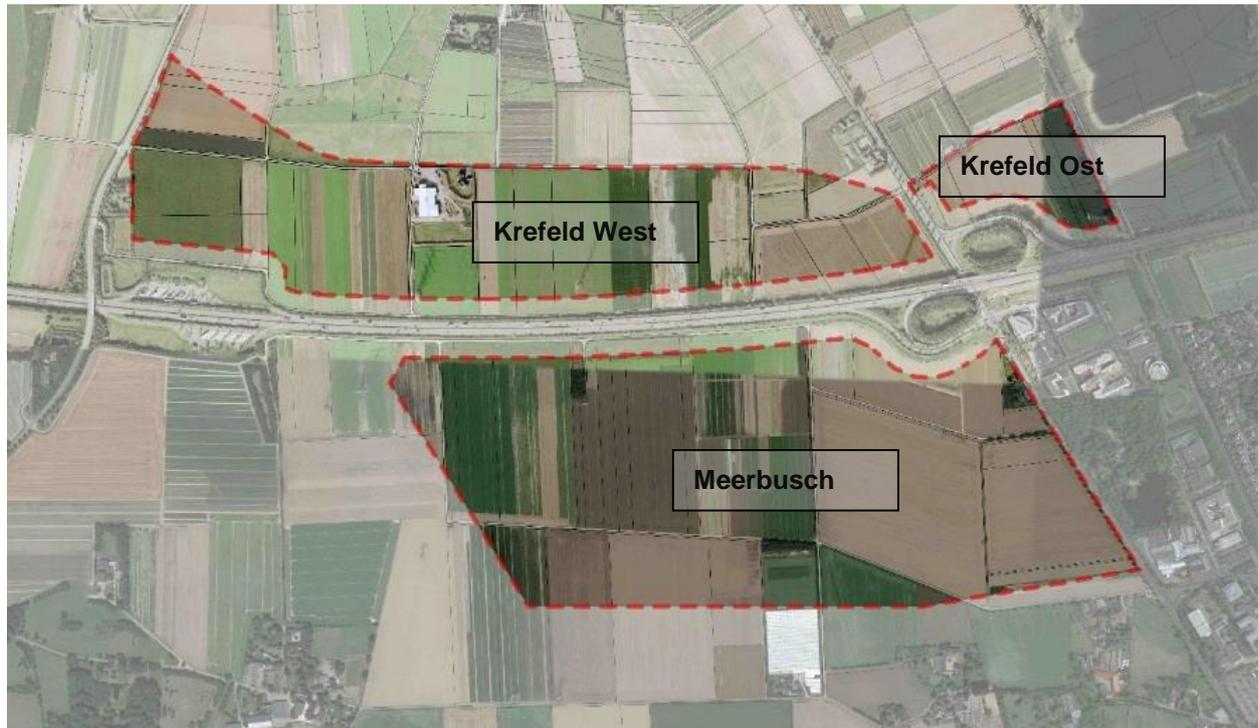


Abbildung 16: Abgrenzung Entwicklungsfläche

Die Entwicklungsfläche befindet sich nördlich und südlich der A44 und gliedert sich in drei zusammenhängende Flächen. Die nördlich der A44 gelegenen Flächen befinden sich auf Krefelder Gemarkung, die südlichen Flächen auf Meerbuscher Gemarkung. Mit der Anschlussstelle Osterath befindet sich ein Zugang zum überregionalen Verkehrsnetz in direkter Nähe der Entwicklungsfläche.

Die Teilflächen umfassen folgende Flächengrößen:

Teilfläche	Flächengröße
Krefeld West	45 ha
Krefeld Ost	6 ha
Meerbusch	70 ha
Summe	121 ha

Abbildung 17: Flächengrößen der Teilflächen

5 Räumliches Strukturkonzept

Im Rahmen der Projektgruppensitzungen wurden mehrere Strukturvarianten auf Vorlage von Drees & Sommer diskutiert. In den nachfolgenden Ausführungen werden die wesentlichen Varianten in Kürze dargestellt, erläutert und die Abwägungsergebnisse der Projektgruppe festgehalten. Eine detaillierte Auseinandersetzung wird anschließend für die konsensual begründete Vorzugsvariante dokumentiert.

5.1 Methodik: Definition von Strukturtypologien

Zur Erarbeitung des Strukturkonzepts werden Grundstückscluster definiert, die sowohl Nutzungen als auch städtebauliche Strukturen widerspiegeln. Wesentliches Unterscheidungskriterium ist die Gliederung in Grundstücksgrößen (Parzellierung).

Unterschieden wird zwischen folgenden Strukturtypologien:

	Kleinstruktur (< 1ha)	Mittelstruktur (1-2,5 ha)	Großstruktur (2,5-10 ha)	Megastruktur (>10 ha)
Büro/wissensbasierte Dienstleistungen	X	X		
Handwerk u. Gewerbe	X	X		
Industriebetriebe/Produktion		X	X	
Logistik				X
Soziale Infrastrukturen	X			

Abbildung 18: Strukturtypologien

An dieser Stelle aufgeführt, in den Strukturvarianten jedoch nicht explizit verortet, werden soziale Infrastrukturen. Sie sind als Bestandteil einer nachhaltigen Gewerbegebietsentwicklung einzuordnen und stellen ein Qualitätskriterium dar. Der Punkt wurde in der Projektgruppensitzung angesprochen. Allen Beteiligten ist bewusst, dass im Rahmen einer Fortschreibung der städtebaulichen Planungen dieser Aspekt einbezogen werden sollte.

5.2 Erläuterung Gewerbetypologien

Zur städtebaulichen Erläuterung der Strukturtypologien wurden durch Drees & Sommer Typologie-Steckbriefe angelegt. Diese stellen die Parameter und beispielhafte Bautypen dar.

Folgende Steckbriefe fassen die Zielsetzungen und Kennwerte für die Erarbeitung des Strukturkonzeptes zusammen.

Typologie-Steckbrief

Kleinstruktur: Büro (Dienstleistung/Verwaltung)



- Ausweisung: ASB GE
- Strukturtyp: Kleinstruktur
- Grundstücksgröße: < 1ha
- Nutzungen: Büro
- Beschäftigtendichte: 120 Beschäftigte/ha Nettobauland

- hochwertige Büronutzungen
- Ansiedlung von Verwaltungseinheiten und hochqualifizierten Dienstleistern
- hohe städtebauliche und architektonische Qualität
- besondere Anforderungen
 - hoher Stellplatzbedarf
 - Abwicklung Kundenverkehre
 - Bedarf an Gastronomieangeboten/sozialen Infrastrukturen durch hohe Beschäftigtendichte



Bildquelle: Drees & Sommer

DREES & SOMMER

Abbildung 19: Kleinstruktur: Büro

Typologie-Steckbrief

Kleinstruktur: Gewerbe und Handwerk



- Ausweisung: ASB GE
- Strukturtyp: Kleinstruktur
- Grundstücksgröße: < 1 ha
- Nutzungen: Handwerk/Produktion/Gewerbe
- Beschäftigtendichte: 60 Beschäftigte/ha Nettobauland

- Ansiedlung von Gewerbehöfen für Handwerksunternehmen
- Fokussierung auf lokale Unternehmen (Expansion, Standortgründung, Unternehmensgründung)
- besondere Anforderungen
 - Abwicklung Kunden- und Transportverkehre



Bildquelle: Wiekowski Architekten, Moser Architekten

DREES & SOMMER

Abbildung 20: Kleinstruktur: Gewerbe und Handwerk

Typologie-Steckbrief

Mittelstruktur: Industrie/Produktion



- Ansiedlung von KMUs
- Bildung von Clusterstrukturen
- Angebot an die regionale Nachfragesituation
- besondere Anforderungen
 - Abwicklung Kunden- und Transportverkehre

- Ausweisung: GIB Z
- Strukturtyp: Mittelstruktur
- Grundstücksgröße: 1 – 2,5 ha
- Nutzungen: Industrie/Produktion
- Beschäftigtendichte: 40 Beschäftigte/ha Nettobauland



Bildquelle: Drees & Sommer, Europa-Center

**DREES &
SOMMER**

Abbildung 21: Mittelstruktur: Industrie/Produktion

Typologie-Steckbrief

Großstruktur: Industrie/Produktion



- Ansiedlung von Produktionsunternehmen
- Expansionsmöglichkeiten lokaler Großunternehmen und Neuansiedlung nationaler Unternehmen
- besondere Anforderungen
 - Abwicklung Transportverkehre

- Ausweisung: GIB Z
- Strukturtyp: Großstruktur
- Grundstücksgröße: 5-10 ha
- Nutzungen: Industrie/Produktion
- Beschäftigtendichte: 40 Beschäftigte/ha Nettobauland



Bildquelle: Heinze , Donges Steeltec

**DREES &
SOMMER**

Abbildung 22: Großstruktur: Industrie/Produktion

Typologie-Steckbrief

Megastruktur: Transportgewerbe (Logistik)



- Ausweisung: GIB Z
- Strukturtyp: Megastruktur
- Grundstücksgröße: ca. 10 ha
- Nutzungen: Logistik
- Beschäftigtendichte: 20 Beschäftigte /ha Nettobauland

- Ansiedlung von großflächigen Logistikbetrieben
- hohe städtebauliche und architektonische Qualität aufgrund hoher Bedeutung für das interkommunale Gewerbegebiet vorzusehen
- Deckung des Bedarfs an bislang nicht realisierbaren großflächigen Ansiedlungen
- besondere Anforderungen
 - hohes Verkehrsaufkommen erfordert direkte Anbindung an überörtlichen Verkehr

Bildquelle: Heinze, Binderholz



**DREES &
SOMMER**

Abbildung 23: Megastruktur: Transportgewerbe

5.3 Strukturvarianten

Als Planungsansatz wurde auf die erarbeiteten Leitbilder zurückgegriffen. Diese wurden gemäß der Abstimmung in den Projektgruppensitzungen in vier Strukturvarianten (I-1, I-2, II, III) ausgearbeitet. Die Varianten unterscheiden sich zum einen in der inneren Erschließung, zum anderen in der Nutzungsverteilung.

5.3.1 Flächenstrukturen A-D

Die Erarbeitung der Strukturvarianten erfolgt anhand folgender Flächenstrukturen:

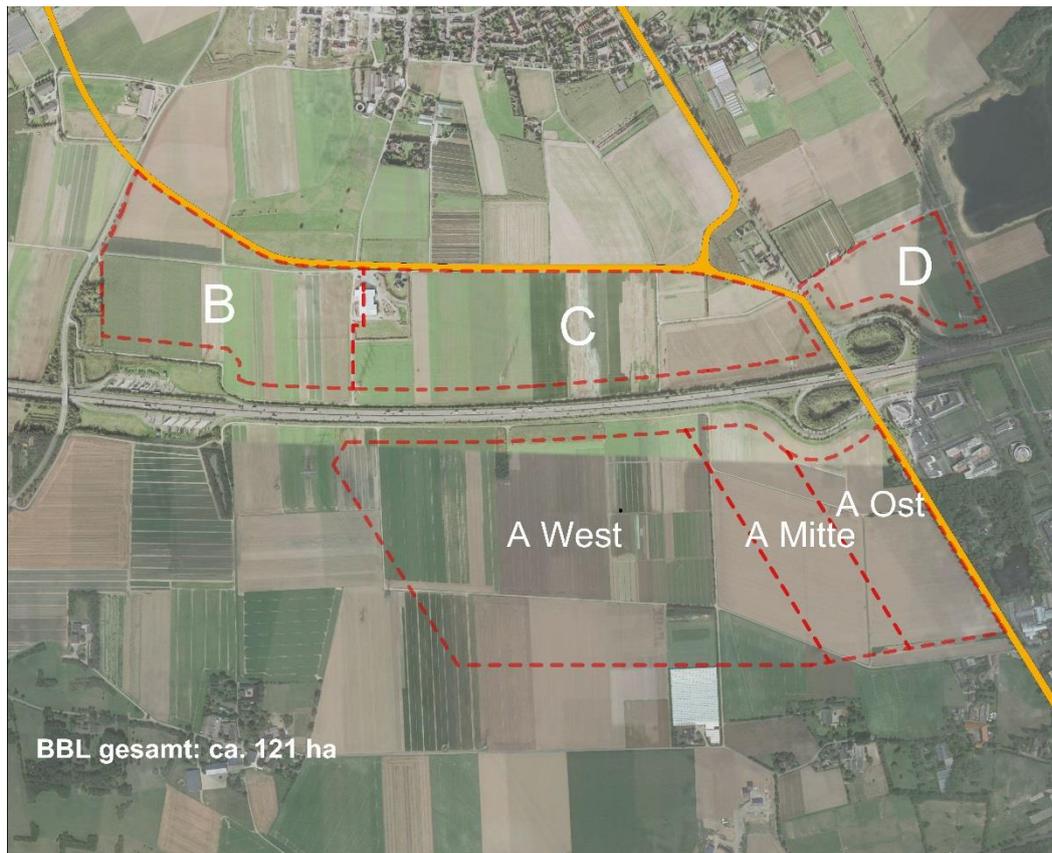


Abbildung 24: Abgrenzung Strukturbereiche A-D

5.3.2 Strukturvariante I-1

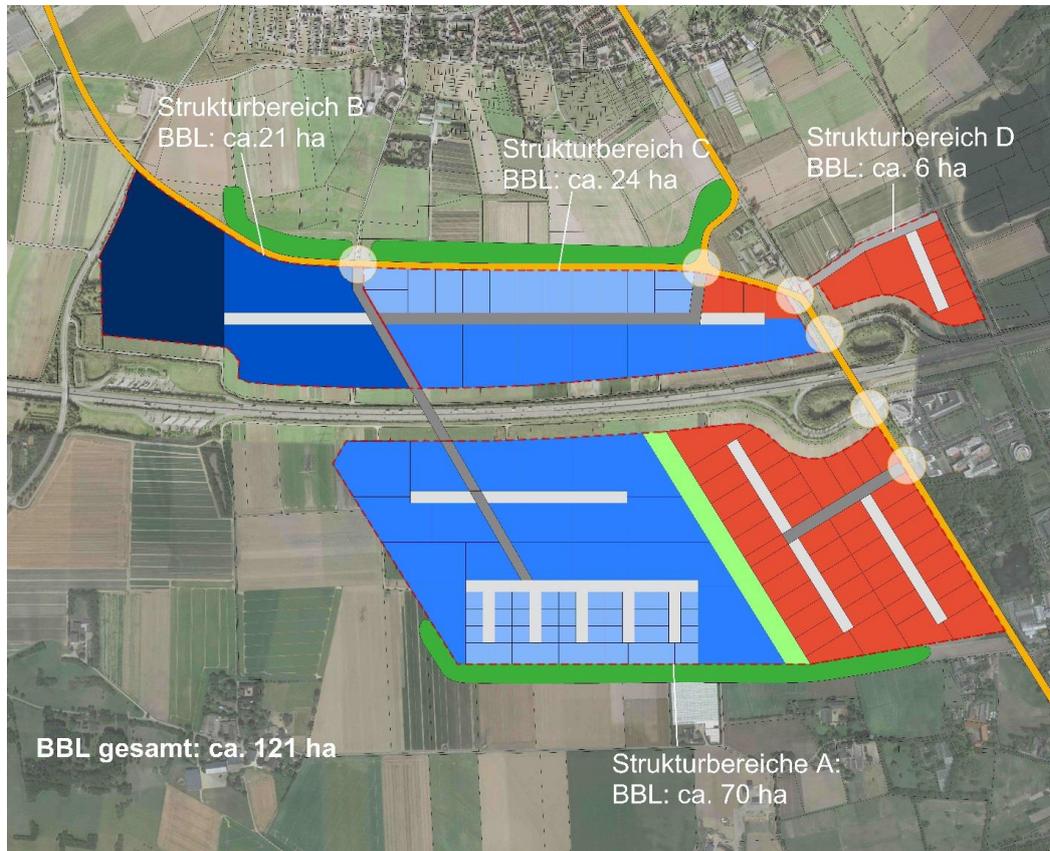


Abbildung 25: Strukturvariante I-1

Die wesentlichen Merkmale lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Merkmale	
<ul style="list-style-type: none"> • Hoher Anteil Büro / Dienstleitung analog des Business-Parks Mollsfeld an der Krefelder Straße (A Ost) • Fokussierung auf Klein- und Mittelstrukturen sowie Büronutzungen auf Meerbuscher Gemarkung • Erschließung des Strukturbereichs A West über eine Überbrückung der A44 (A West) • Ansiedlung Logistikunternehmen auf Krefelder Gemarkung (B) • Schaffung Verkehrsknotenpunkt an der Kreuzung Umgehungsstraße/Dohmenstraße • Grünzug zwischen den Büronutzungen und den Gewerbe- und Handwerksnutzungen auf Meerbuscher Gemarkung /Trennung A West und A Ost) • Beschäftigtenanzahl insgesamt rund 6.100 Beschäftigte, davon rund 3.300 Beschäftigte im Dienstleistungsbereich (54 %) • Verkehrsaufkommen insgesamt rund 18.200 Kfz-Fahrten/Tag (Quell- und Zielverkehr zusammen), davon rund 1.300 Lkw-Fahrten/Tag (7 %) 	
+	-
<ul style="list-style-type: none"> - Entzerrung des Verkehrs auf der Umgehungsstraße durch westlichen Verkehrsknotenpunkt Überbrückung der A44 topographisch möglich 	<ul style="list-style-type: none"> - hoher Büroanteil mit ungewisser Vermarktungsfähigkeit - lange Anfahrtsweg zur Erreichung der Gewerbe- und Handwerksnutzungen auf Meerbuscher Gemarkung

5.3.3 Strukturvariante I-2

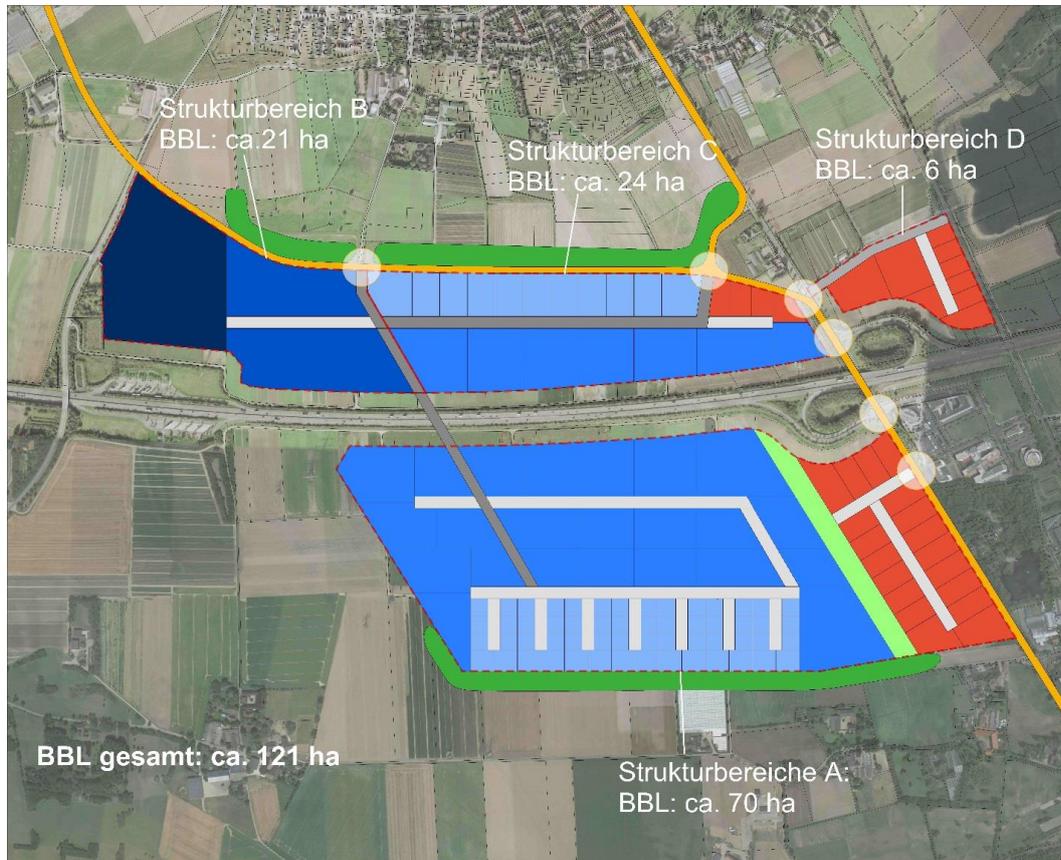


Abbildung 26: Strukturvariante I-2

Die wesentlichen Unterschiede zu Strukturvariante I-1 sind folgende Merkmale:

Merkmale	
<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des Büroanteils • Ausweitung des Gewerbe- und Handwerksanteils • Verlegung des Grünzugs ostwärts, Beibehaltung der Trennung zwischen Gewerbe- und Handwerks- sowie Büronutzungen • Beschäftigtenanzahl insgesamt rund 5.100 Beschäftigte, davon rund 1.800 Beschäftigte im Dienstleistungsbereich (36 %) • Verkehrsaufkommen insgesamt rund 15.600 Kfz-Fahrten/Tag (Quell- und Zielverkehr zusammen), davon rund 1.300 Lkw-Fahrten/Tag (8 %) 	
+	-
- angemessene Dimensionierung des Büroflächenanteils	- lange Anfahrtsweg zur Erreichung der Gewerbe- und Handwerksnutzungen auf Meerbuscher Gemarkung

5.3.4 Strukturvariante II

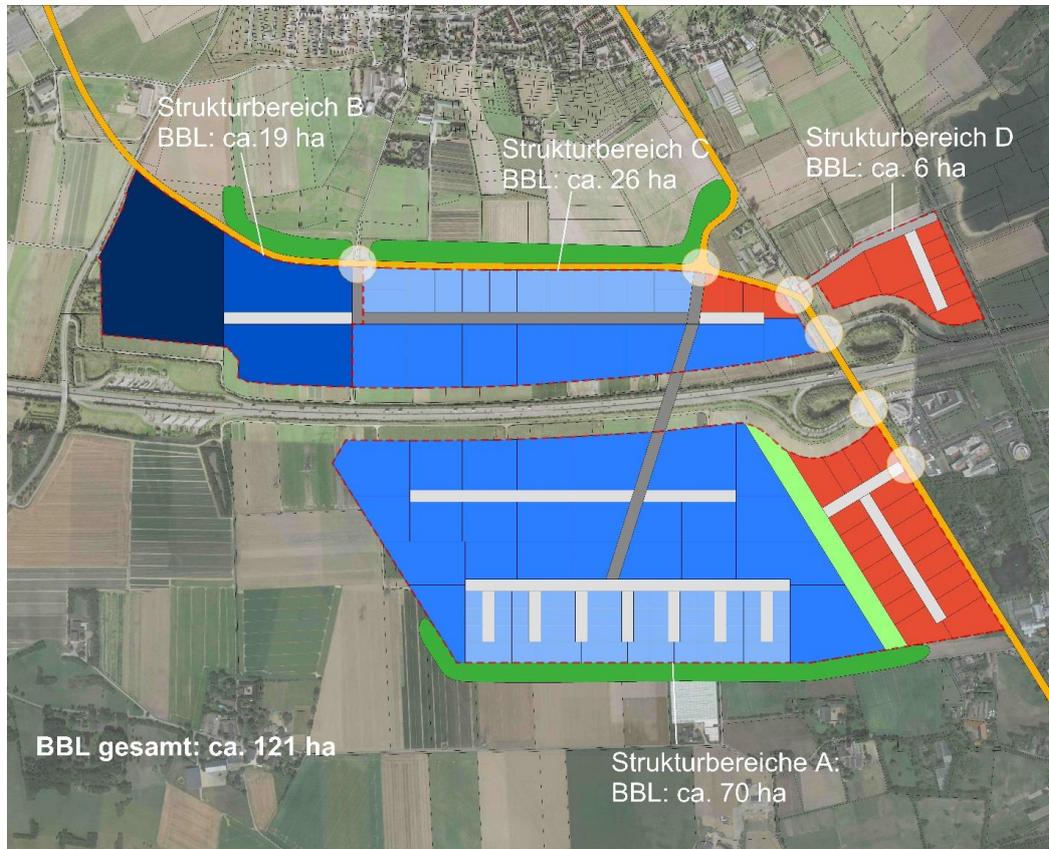


Abbildung 27: Strukturvariante II

Die wesentlichen Merkmale lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Merkmale	
<ul style="list-style-type: none"> • Erschließung des westlichen Teil des Strukturbereichs A über eine Unterführung der A44; eine Überbrückung der Autobahn ist an dieser Stelle aufgrund der topographischen Gegebenheiten unter den räumlichen Rahmenbedingungen der Entwicklung nicht möglich • Bildung einer Eingangssituation für das interkommunale Gewerbegebiet am Verkehrsknotenpunkt Haupterschließung Strukturbereich A (Unterführung)/Umgehungsstraße • Beibehaltung des verringerten Büroanteils aus Strukturvariante I-2 und der ausgedehnten Flächen für Gewerbe- und Handwerk • Beschäftigtenanzahl insgesamt rund 5.200 Beschäftigte, davon rund 1.800 Beschäftigte im Dienstleistungsbereich (35 %) • Verkehrsaufkommen insgesamt rund 15.700 Kfz-Fahrten/Tag (Quell- und Zielverkehr zusammen), davon rund 1.300 Lkw-Fahrten/Tag (8 %) 	
+	-
<ul style="list-style-type: none"> - eindeutige städtebauliche Eingangssituation des Gewerbegebiets auf Krefelder Gemarkung - verkürzte Anbindung von A West 	<ul style="list-style-type: none"> - Unterführung ggf. kostenintensiver als Überbrückung

5.3.5 Strukturvariante III

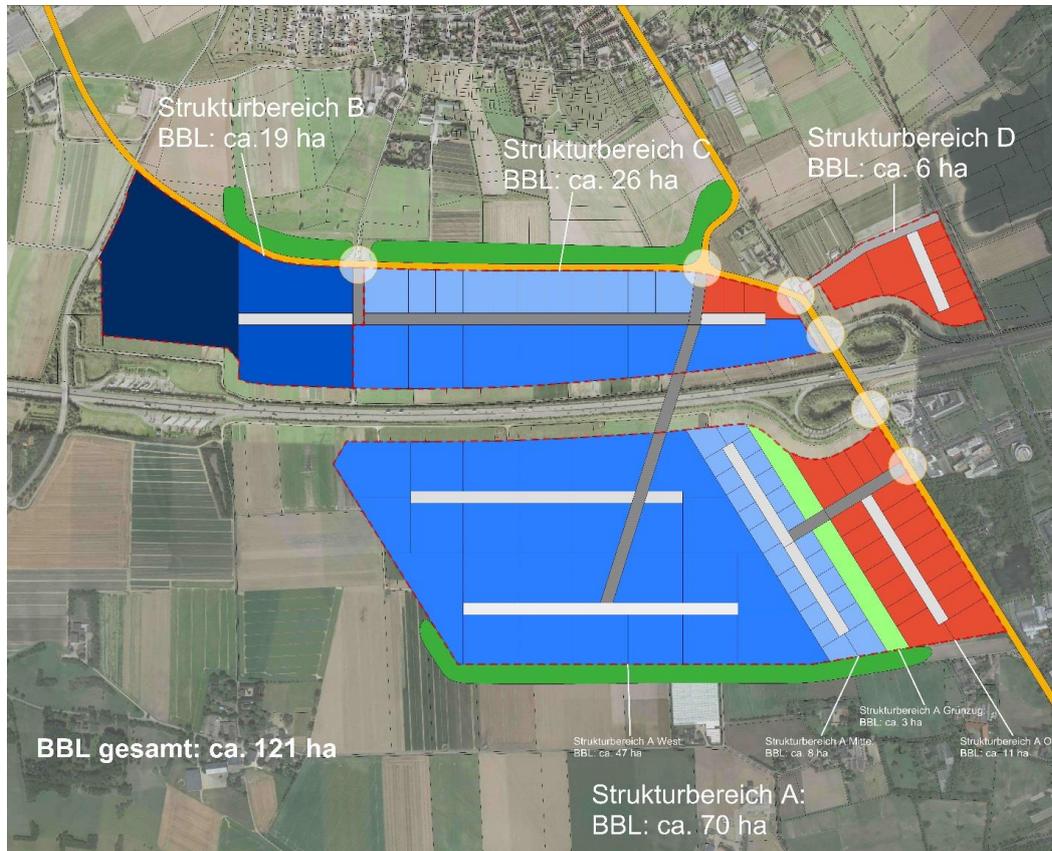


Abbildung 28: Strukturvariante III

Die wesentlichen Merkmale lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Merkmale	
<ul style="list-style-type: none"> • Erschließung des westlichen Teils des Strukturbereichs A über eine Unterführung der A44 • Beibehaltung der grundsätzlichen Nutzungsverteilung aus der Strukturvariante II • Neuordnung des Strukturbereichs A: Trennung von Klein- und Mittelstrukturen; Lokalisierung der Kleinstrukturen zwischen Mittelstrukturen und Büronutzungen (A Mitte); erschließungstechnische Trennung von Kleinstrukturen/Büronutzungen und Mittelstrukturen; Trennung der Nutzungen bzw. Gewerbe- und Handwerk durch einen Grünzug • Erschließung der Kleinstrukturen und der Büronutzungen über die Krefelder Straße unter Querung des Grünzugs; Erschließung der Mittelstrukturen über die Unterführung A44 • Beschäftigtenanzahl insgesamt rund 5.100 Beschäftigte, davon rund 1.800 Beschäftigte im Dienstleistungsbereich (36 %) • Verkehrsaufkommen insgesamt rund 15.500 Kfz-Fahrten/Tag (Quell- und Zielverkehr zusammen), davon rund 1.300 Lkw-Fahrten/Tag (9 %) 	
+	-
<ul style="list-style-type: none"> - eindeutige städtebauliche Eingangssituation des Gewerbegebiets auf Krefelder Gemarkung - optimierte Erschließungswege der Gewerbe- und Handwerksnutzungen auf Meerbuscher Gemarkung - verkürzte Anbindung von A West 	<ul style="list-style-type: none"> - Unterführung mutmaßlich kostenintensiver als Überbrückung

5.4 Empfehlung Vorzugsvariante

Im Rahmen der Projektgruppensitzungen wurden alle Strukturvarianten diskutiert und in einem iterativen Prozess unter intensiver Beteiligung aller Akteure fortgeschrieben. Folgende zusammenfassende Darstellung fasst die Varianz der Strukturvarianten zusammen:

<p>Strukturvariante III</p>		<ul style="list-style-type: none"> - eindeutige städtebauliche Eingangssituation des Gewerbegebiets auf Krefelder Gemarkung - optimierte Erschließungswege der Gewerbe- und Handwerksnutzungen auf Meerbuscher Gemarkung (lokales Klientel) - verkürzte Anbindung von A West 	<ul style="list-style-type: none"> - Unterführung mutmaßlich kostenintensiver als Überbrückung
<p>Strukturvariante II</p>		<ul style="list-style-type: none"> - eindeutige städtebauliche Eingangssituation des Gewerbegebiets auf Krefelder Gemarkung - verkürzte Anbindung von A West 	<ul style="list-style-type: none"> - Unterführung mutmaßlich kostenintensiver als Überbrückung
<p>Strukturvariante I-2</p>		<ul style="list-style-type: none"> - angemessene Dimensionierung des Büroflächenanteils 	<ul style="list-style-type: none"> - lange Anfahrtsweg zur Erreichung der Gewerbe- und Handwerksnutzungen auf Meerbuscher Gemarkung
<p>Strukturvariante I-1</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Entzerrung des Verkehrs auf der Umgehungsstraße durch westlichen Verkehrsknotenpunkt - Überbrückung der A44 topographisch möglich 	<ul style="list-style-type: none"> - hoher Büroanteil mit ungewisser Vermarktungsfähigkeit - lange Anfahrtsweg zur Erreichung der Gewerbe- und Handwerksnutzungen Meerbuscher Gemarkung

Abbildung 29: Bewertung Strukturvarianten

Nachfolgend wird eine Empfehlung für die Strukturvariante III ausgesprochen. Folgende Gründe sprechen für diese Strukturvariante:

- Etablierung eines interkommunalen Gewerbegebietes mit landesweiter Bedeutung
- Verkürzte Anbindung der GIB-Flächen in A durch Unterführung A44
- Flexibilität in Umfang und Ausweisung sowie Entwicklungszeitpunkt für die Fläche B (Option Anbindung an den Rastplatz Willich) aufgrund der direkten Anbindung an die Umgehungsstraße
- Bildung eines eindeutigen Eingangs zum Interkommunalen Gewerbegebiet am Knoten Kölner Strasse
- Zusammenlegung der Verwaltungs-/Dienstleistungsnutzungen mit den lokalen Handwerks- und Gewerbestrukturen (A Ost und A Mitte) im Sinne der ASB GE - Darstellung
- Städtebaulich klar erkennbare Trennung zwischen hochwertigeren Nutzungen sowie städtebaulichen und architektonischen Ansprüchen von den klassischen Industrie- und Gewerbestrukturen
- Erschließung und Ergänzung des Angebots Büro / Dienstleistungen auf Fläche D
- Schärfung des Standortprofils für das Interkommunale Gewerbegebiet

5.5 Flächenbilanzierung Vorzugsvariante (Strukturvariante III)

Zur Bilanzierung der Flächen wurde nachfolgende Gliederung verwendet:

- Nettobauland (NBL)
- Infrastruktur
 - o Haupterschließung
 - o Nebenerschließung
 - o zus. Infrastrukturflächen (u.a. öffentliche Retention)

Die Summen für NBL sowie die verkehrliche Erschließung ergeben sich aus der flächenhaften Darstellung der Strukturvarianten. Als Ansatz für die Dimensionierung der zus. Infrastrukturflächen (z.B. Regenwasserbewirtschaftung) wurden in einzelnen Baufeldern Abschläge vom NBL vorgenommen. In Summe wird ein Abschlag von ca. 2% des BBL veranschlagt. Im Rahmen einer Fortschreibung der Planung müssen diese Ansätze verifiziert werden.

Aus der vorgeschlagenen städtebaulichen Struktur des IKG A44 ergibt sich für die Vorzugsvariante (Strukturvariante III) folgende flächenhafte Bilanzierung nach Strukturbereichen:

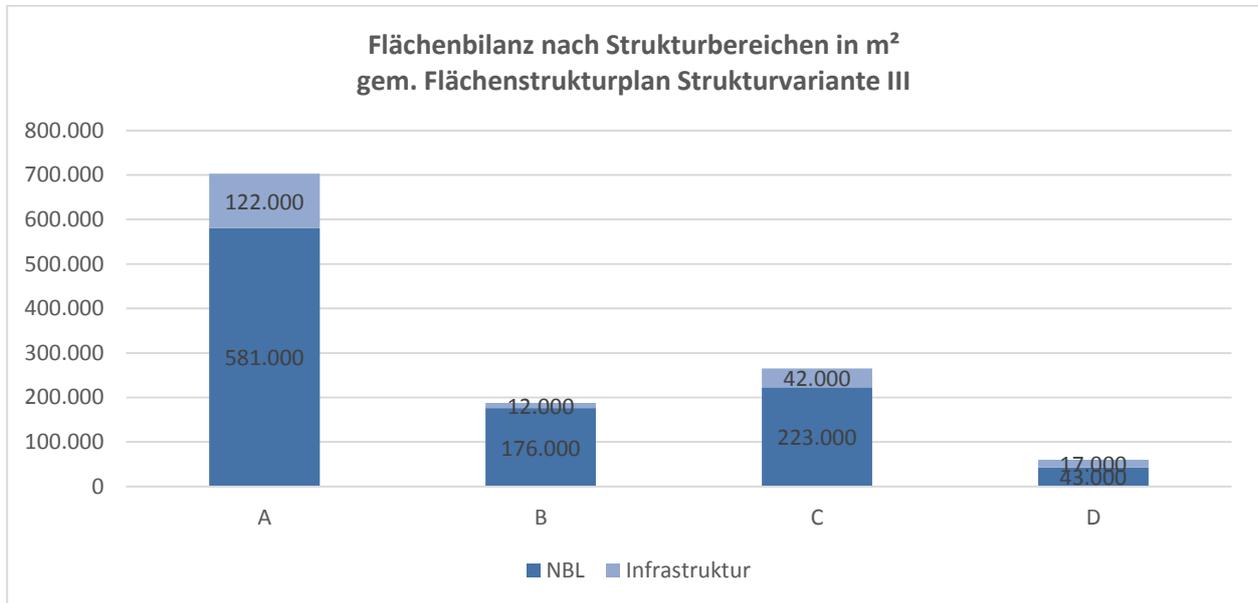


Abbildung 30: Flächenbilanzierung nach Strukturbereichen Vorzugsvariante

Insgesamt summiert sich das NBL auf eine Fläche von ca. 102,3 ha (84% d. BBL) und die öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen auf ca. 19,3 ha (16%).

6 Verkehrsuntersuchung

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurden für die entwickelten Struktur- und Erschließungskonzepte (Varianten I-1, I-2, II und III) das jeweils zu erwartende Verkehrsaufkommen und die daraus resultierenden Verkehrsbelastungen im übergeordneten Straßennetz ermittelt.

6.1 Ermittlung des Verkehrsaufkommens

Die Ermittlung des werktäglichen Verkehrsaufkommens für das Interkommunale Gewerbegebiet erfolgte für alle Varianten der Struktur- und Erschließungskonzepte jeweils differenziert nach Beschäftigten, Besuchern und Wirtschaftsverkehr.

Für die Ermittlung der Beschäftigtenzahl wurden in Abstimmung mit der Projektgruppe folgende Annahmen zu Grunde gelegt:

- 120 Beschäftigte pro ha NBL bei Dienstleistung,
- 60 Beschäftigte pro ha NBL bei Gewerbe/Handwerk (Kleinstruktur),
- 40 Beschäftigte pro ha NBL bei Industrie/Produktion (Mittelstruktur),
- 20 Beschäftigte pro ha NBL bei Industrie/Produktion (Großstruktur),
- 10 Beschäftigte pro ha NBL bei Transportgewerbe (Megastruktur).

Mit den Flächenangaben zu den einzelnen Varianten wurden somit die Beschäftigten je Strukturbereich bestimmt.

Die Anzahl der Besucher und das Wirtschaftsverkehrsaufkommen (z.B. Ver- und Entsorgung) wurden mit üblichen Kennwerten in Bezug zur Beschäftigtenanzahl (z.B. Besucher pro Beschäftigtem und Tag) aus der Literatur (u.a. Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2006) und Projekten mit ähnlich gelagerten Fragestellungen ermittelt. Das Lkw-Aufkommen für die vorgesehene Transportgewerbefläche (Megastruktur) wurde mit speziellen Ansätzen für Speditionen und Betriebe der Warendistribution nach Wagner (Verkehrsentwicklung von Logistiksiedlungen, Abschätzung und regionalplanerische Bewertung, Hamburger Berichte zur Verkehrsplanung und Logistik, 2009) ermittelt.

Für den MIV-Anteil wurden (auch unter Berücksichtigung der räumlichen Lage zur Haltestelle Görgesheide der U74 und U76) folgende Annahmen angesetzt:

- 80 % für Beschäftigte im Dienstleistungssektor,
- 95 % für Beschäftigte bei übrigen Nutzungen.

Weitere Kennwerte wie Anwesenheitsfaktor und Pkw-Besetzungsgrad wurden ebenfalls aus der Literatur und Projekten mit ähnlich gelagerten Fragestellungen herangezogen.

Für die betrachteten Varianten ergeben sich mit den vorgegebenen NBL-Flächen für die einzelnen Strukturbereiche und Nutzungen insgesamt 5.145 Beschäftigte bis 6.088 Beschäftigte.

Strukturbereich	Nutzung	Variante I-1		Variante I-2		Variante II		Variante III	
		NBL [ha]	Beschäftigte [-]	NBL [ha]	Beschäftigte [-]	NBL [ha]	Beschäftigte [-]	NBL [ha]	Beschäftigte [-]
A	Dienstleistung	21,7	2.608	9,5	1.140	9,5	1.140	9,5	1.140
	Handwerk/Gewerbe	7,7	470	10,8	658	10,8	658	6,6	397
	Industrie/Produktion	27,5	1.102	36,0	1.439	36,5	1.459	41,9	1.680
B	Transport	9,4	94	9,4	94	9,4	94	10,3	103
	Industrie/Produktion	9,6	192	9,6	192	8,1	163	7,3	146
C	Dienstleistung	1,5	181	1,5	181	1,5	181	1,5	181
	Handwerk/Gewerbe	7,9	472	7,9	472	7,9	475	7,9	475
	Industrie/Produktion	11,4	457	11,4	457	12,9	515	12,9	515
D	Dienstleistung	4,3	512	4,3	512	4,3	512	4,3	512
Gesamt		101,0	6.088	100,3	5.145	100,8	5.197	102,2	5.149

Abbildung 31: Berechnung Beschäftigtenzahl Vorzugsvariante

Das Kfz-Verkehrsaufkommen an Normalwerktagen (Ziel- und Quellverkehr zusammen) liegt je nach Variante zwischen 14.409 Pkw-Fahrten/Tag und 16.876 Pkw-Fahrten/Tag sowie rund 1.300 Lkw-Fahrten/Tag in allen Varianten. In der Vorzugsvariante III beträgt das gesamte werktägliche Kfz-Verkehrsaufkommen 15.532 Kfz-Fahrten/Tag.

Strukturbereich	Nutzung	Variante I-1		Variante I-2		Variante II		Variante III	
		Pkw/Tag (Normalwerktag)	Lkw/Tag (Normalwerktag)						
A	Dienstleistung	7.242	159	3.167	70	3.167	70	3.167	70
	Handwerk/ Gewerbe	1.350	90	1.890	126	1.890	126	1.111	55
	Industrie/ Produktion	3.035	199	3.964	261	4.018	263	4.616	302
B	Transport	202	609	202	609	202	609	221	669
	Industrie/ Produktion	549	43	549	43	467	37	417	33
C	Dienstleistung	503	11	503	11	503	11	503	11
	Handwerk/ Gewerbe	1.315	71	1.315	71	1.323	72	1.323	72
	Industrie/ Produktion	1.258	81	1.258	81	1.417	91	1.417	91
D	Dienstleistung	1.422	32	1.422	32	1.422	32	1.422	32
Gesamt		16.876	1.295	14.270	1.304	14.409	1.311	14.197	1.335

Abbildung 32: Berechnung Verkehrsaufkommen Vorzugsvariante

6.2 Verkehrsbelastungen im Straßennetz

Für die richtungsbezogene Umlegung des Quell- und Zielverkehrs wurde aus dem Kfz-Verkehrsaufkommen an einem Normalwerktag zunächst die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage eines Jahres (DTV) bestimmt. Zudem wurde auf Grundlage der Pendlerstatistik (Pendlerquoten aller Gemeinden und Städte, IT.NRW, 2014) die räumliche Verteilung der Verkehre abgeleitet.

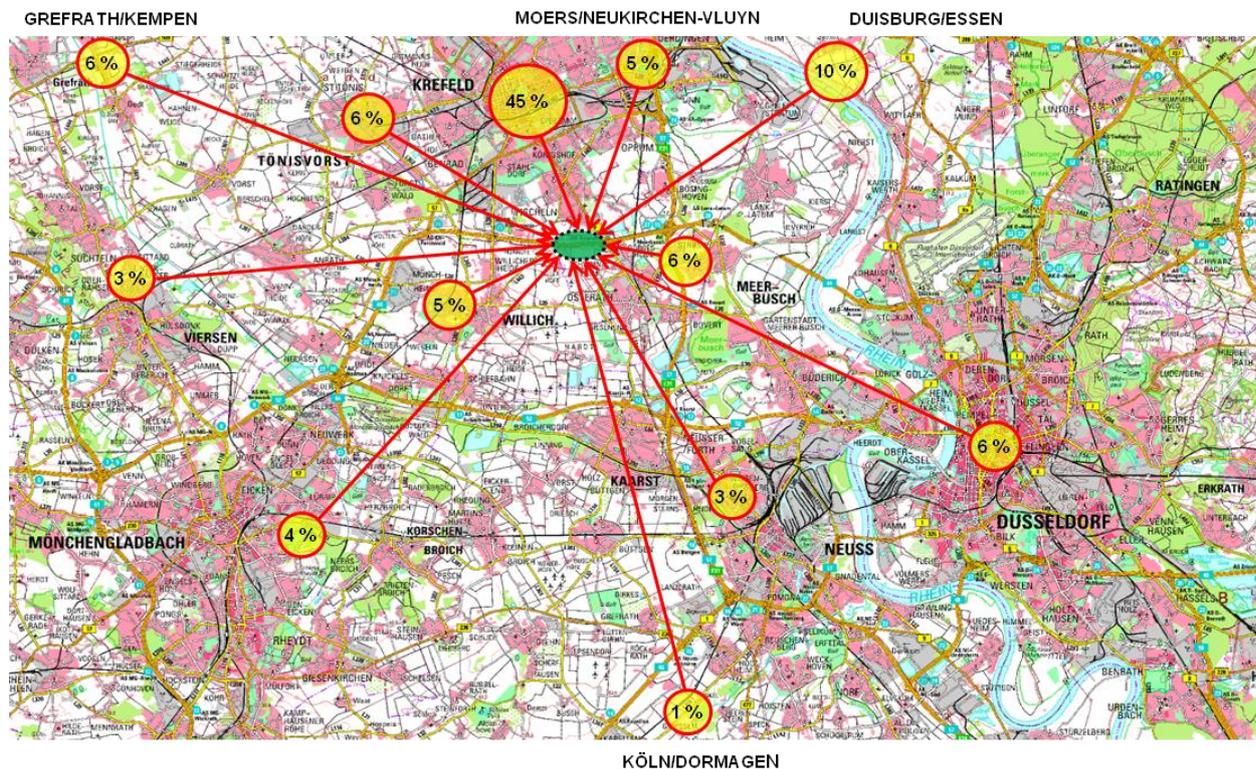


Abbildung 33: Orientierung und Herkunft des Quell- und Zielverkehrs

(Grundlage: Pendlerstatistik, IT.NRW, 2014)

Für die Verkehrsumlegung wurden letztendlich folgende Verteilungen für den Quell- und Zielverkehr zu Grunde gelegt:

- 5 % über Krefelder Straße (vor allem Verkehre von/nach Meerbusch),
- 25 % über die neue Ortsumgehung (u.a. Verkehre von/nach Krefeld, Greifrath, ...),
- 30 % über AS Osterath auf A44 in Richtung Westen (u.a. Verkehre von/nach Mönchengladbach, Krefeld, Viersen, Willich, Tönisvorst, ...),
- 40 % über AS Osterath auf A44 in Richtung Osten (u.a. Verkehre von/nach Düsseldorf, Neuss, Krefeld, Moers, Neukirchen-Vluyn, Duisburg, Essen, Köln, Dormagen, ...).

Als zukünftige Verkehrsbelastung im Straßennetz ohne das Interkommunale Gewerbegebiet (Prognose-Nullfall) wurden auf Grundlage der Straßenverkehrszählungen 2005 und 2010 sowie der Angaben aus dem Bebauungsplan Nr. 660 „Westumgehung Fischeln: Teilabschnitt von der südlichen Kölner Straße bis zur Anrather Straße“ der Stadt Krefeld aus dem Jahr 2006 folgende durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) angenommen:

- 12.000 Kfz/24h auf der Krefelder Straße bis zum Knotenpunkt mit der Otto-Hahn-Straße (Anbindung des Gewerbegebiets Mollsfeld) und der südlichen Rampe der Anschlussstelle Osterrath,
- 15.000 Kfz/24h auf der Krefelder Straße zwischen den beiden Rampen der Anschlussstelle Osterrath,
- 17.000 Kfz/24h auf der Ortsumgehung Fischeln ab der nördlichen Rampe der Anschlussstelle Osterrath.

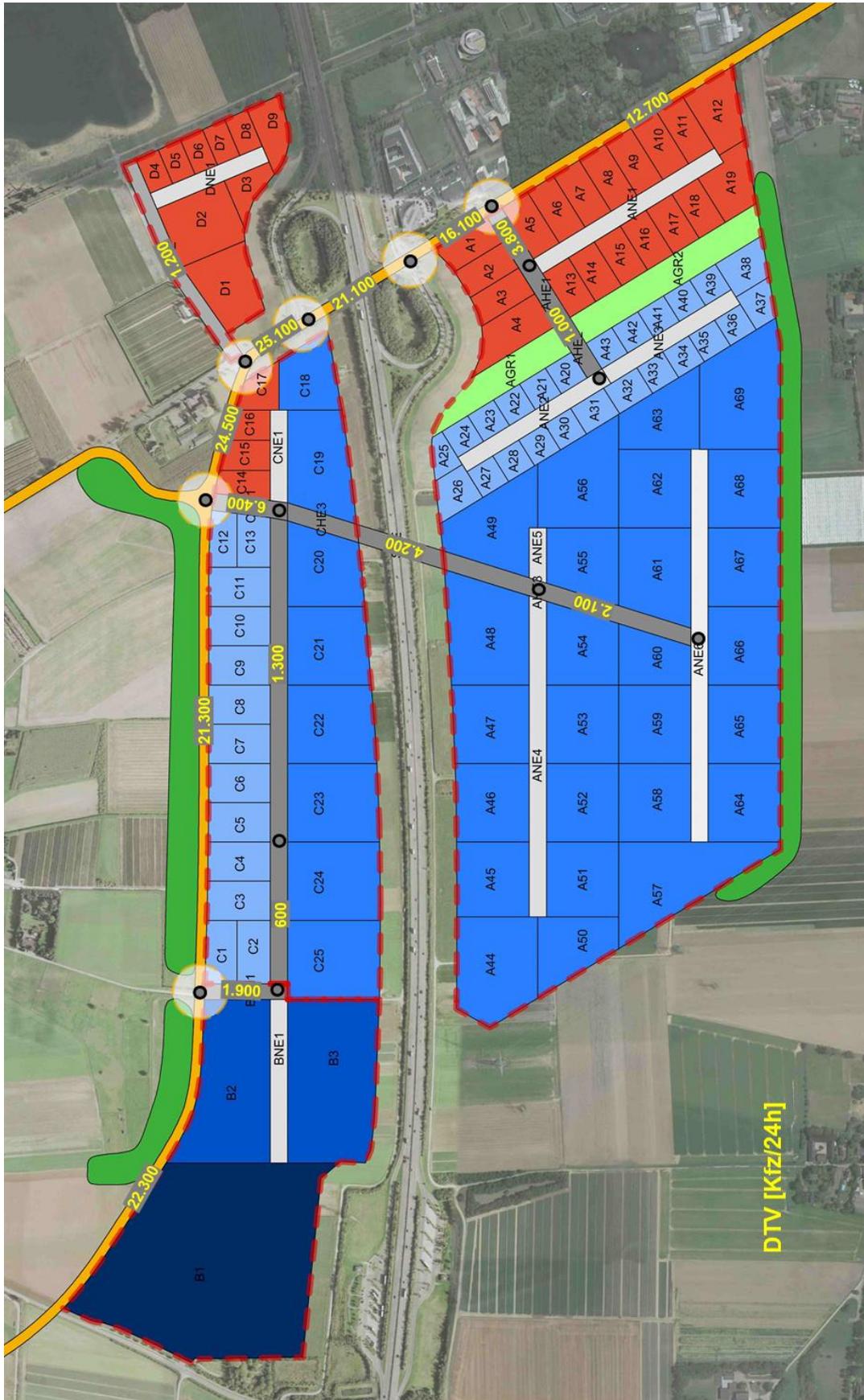


Abbildung 34: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) in der Variante III

Städtebauliches Strukturkonzept Interkommunales Gewerbegebiet A44

Ergebnisbericht

Im Bebauungsplan Nr. 660 der Stadt Krefeld wird für die Ortsumgebung Fischeln eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 15.000 Kfz/Tag bis 20.000 Kfz/Tag angenommen. Für den Prognose-Nullfall ohne das Interkommunale Gewerbegebiet wurde hier daraus abgeleitet eine mittlere Verkehrsbelastung von 17.000 Kfz/Tag angenommen. Diese Verkehrsbelastung wird sich jedoch nur bei Realisierung der gesamten Ortsumgebung einstellen, bei der ausschließlichen Realisierung des Teilabschnitts bis zur Anrather Straße, der im Bebauungsplan Nr. 660 der Stadt Krefeld festgesetzt ist, wird die Verkehrsbelastung geringer sein.

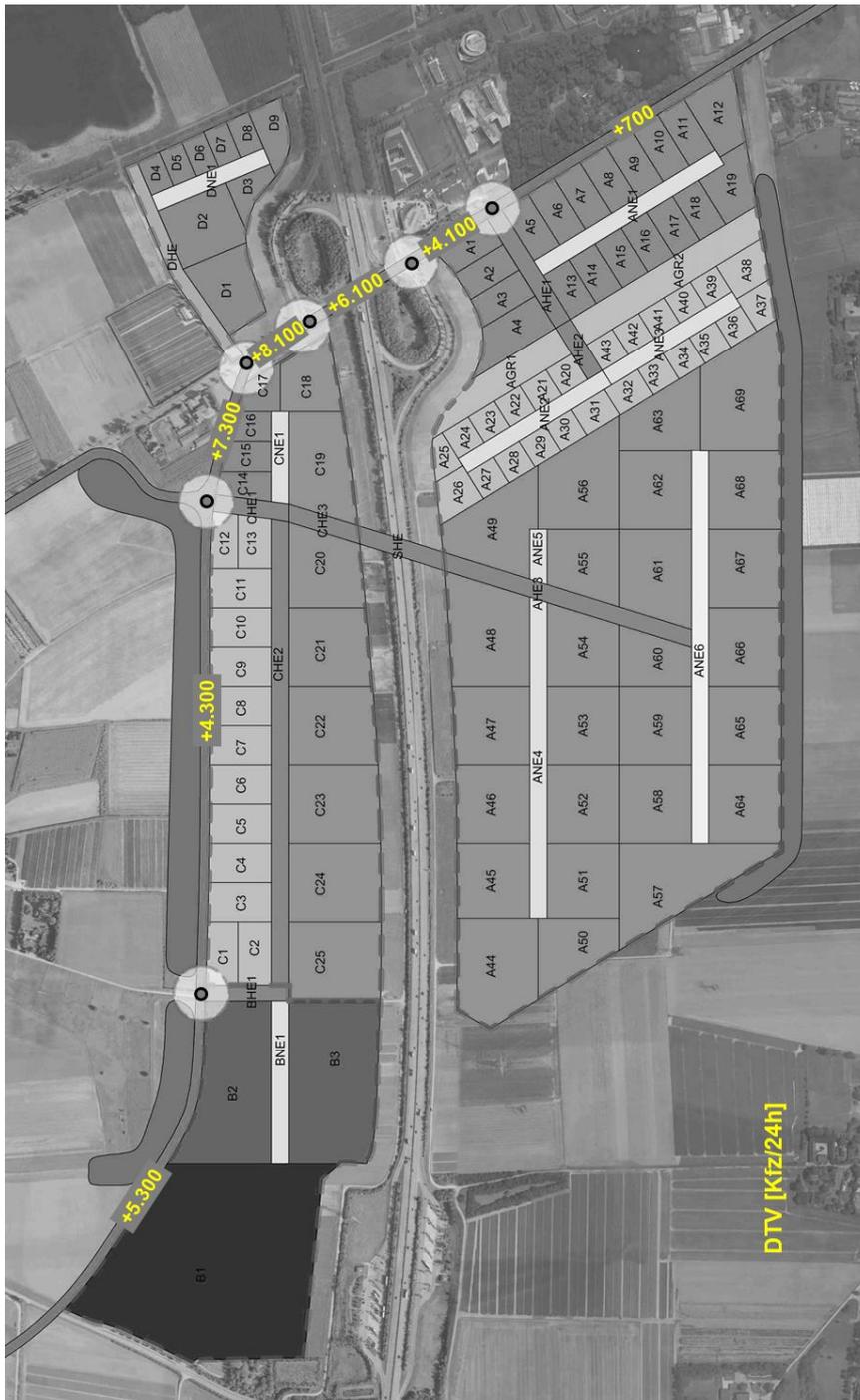


Abbildung 35: Veränderung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) in der Variante III gegenüber dem Prognose-Nullfall ohne das Interkommunale Gewerbegebiet

Bei Umsetzung der Vorzugsvariante III steigt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) auf der Krefelder Straße um rund 700 Kfz/24h (südlich der neuen Anbindung des Gewerbegebiets) bis 4.100 Kfz/24h (zwischen der südlichen Rampe der Anschlussstelle Osterrath und der neuen Anbindung des Gewerbegebiets an der Krefelder Straße). Der Abschnitt zwischen den beiden Rampen der Anschlussstelle Osterrath wird mit zusätzlich 6.100 Kfz/24h belastet. Auf der Ortsumfahrung Fischeln liegt die zusätzliche Verkehrsbelastung zwischen 4.300 Kfz/h und 8.100 Kfz/24h. Die höchste Verkehrsbelastung ist mit rund 25.100 Kfz/24h auf dem Abschnitt zwischen dem neuen Anschluss des Strukturbereichs D und der nördlichen Rampe der Anschlussstelle Osterrath zu erwarten.

6.3 Anforderungen an die Infrastruktur

In der Vorzugsvariante III ist sowohl für die Krefelder Straße bis zur Anschlussstelle Osterrath als auch für die neue Ortsumgehung Fischeln ein zweistreifiger Ausbau (ein durchgehender Fahrstreifen je Richtung) ausreichend. Die Kfz-Verkehrsbelastungen (DTV) im übergeordneten Straßennetz erfordern zwischen der östlichen Anbindung des Strukturbereichs C an der Ortsumgehung Fischeln und dem Knotenpunkt mit der Otto-Hahn-Straße und der südlichen Rampe der Anschlussstelle Osterrath zusätzlich zu den beiden durchgehenden Fahrstreifen jedoch entsprechende Abbiegestreifen, insbesondere für Linksabbieger. Alle sechs Knotenpunkte im Zuge des übergeordneten Straßennetzes sind mit Lichtsignalanlagen auszuführen.

7 Baustufenplan

Im Rahmen der Projektgruppensitzung wurden die wesentlichen Vorgaben zu einer zeitlich geordneten Umsetzung des IKG A44 besprochen. Dabei wurden folgende übergeordnete Festlegungen getroffen:

- gleichzeitiger Beginn der Entwicklung und Vermarktung der Gewerbeflächen auf Gebiet beider Kommunen
- die Erschließung und Vermarktung von ersten Flächen erfolgt stufenweise im westlichen Bereich des Strukturbereichs A auf Meerbuscher Gemarkung
- stufenweise Entwicklung von Teilflächen in Strukturbereich B und C entlang der Umgehungsstraße
- Querung A44 gem. Variante III als Erschließungsachse
- in den einzelnen Entwicklungsstufen sollen jeweils unterschiedliche Strukturtypologien angeboten werden, um den Vermarktungsprozess nachhaltig zu gestalten

Drees & Sommer hat unter den genannten Rahmenbedingungen die folgenden Entwicklungsstufen für die Vorzugsvariante erarbeitet. Eine zeitliche Abschätzung ist damit nicht verbunden.

Folgende Darstellungen kennzeichnen die möglichen Entwicklungsstufen:

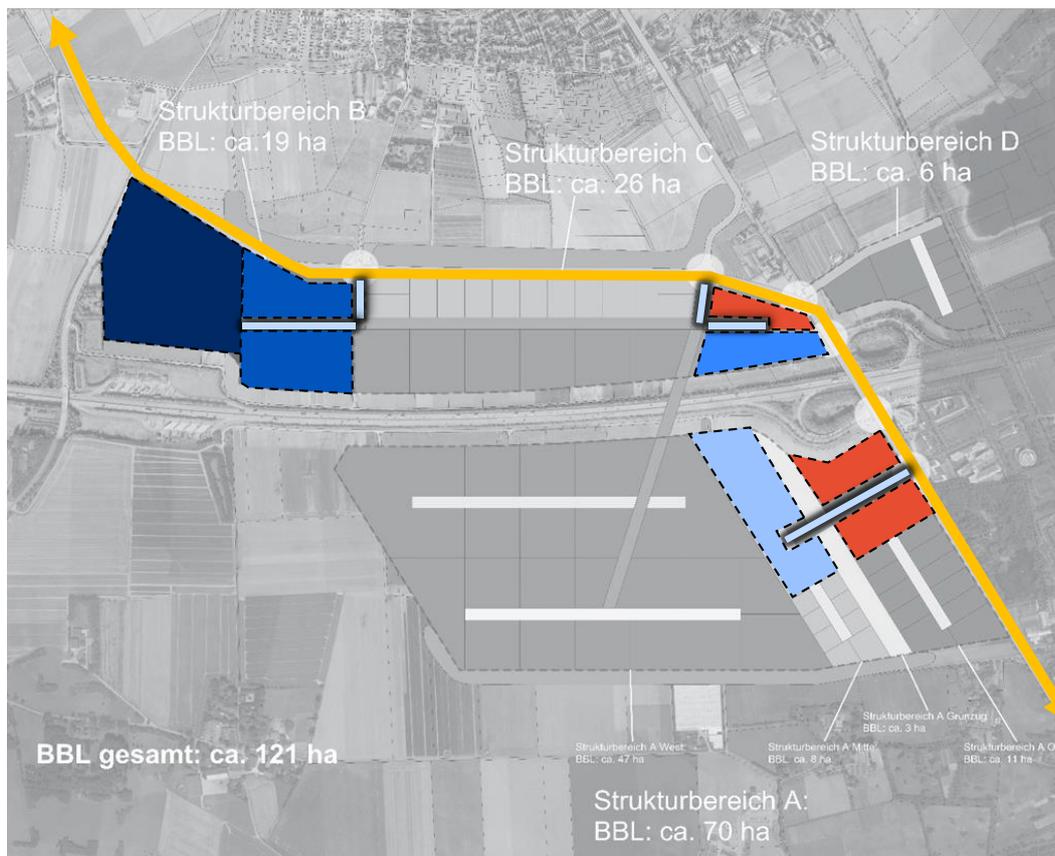


Abbildung 36: Entwicklungsstufe 1a

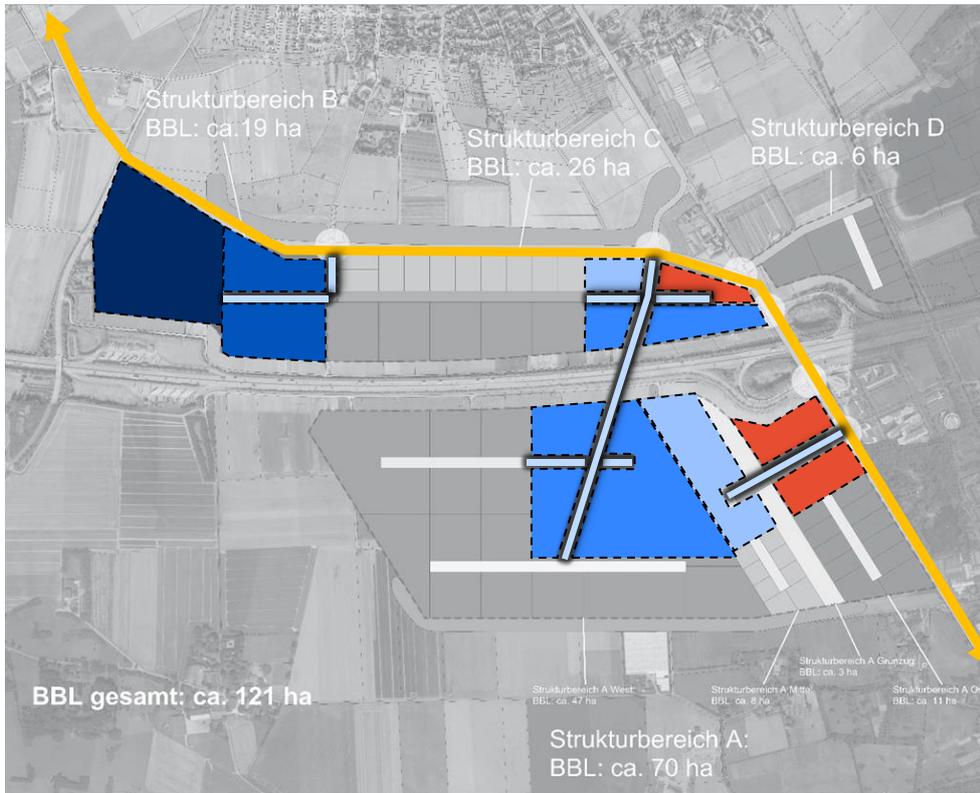


Abbildung 37: Entwicklungsstufe 1b

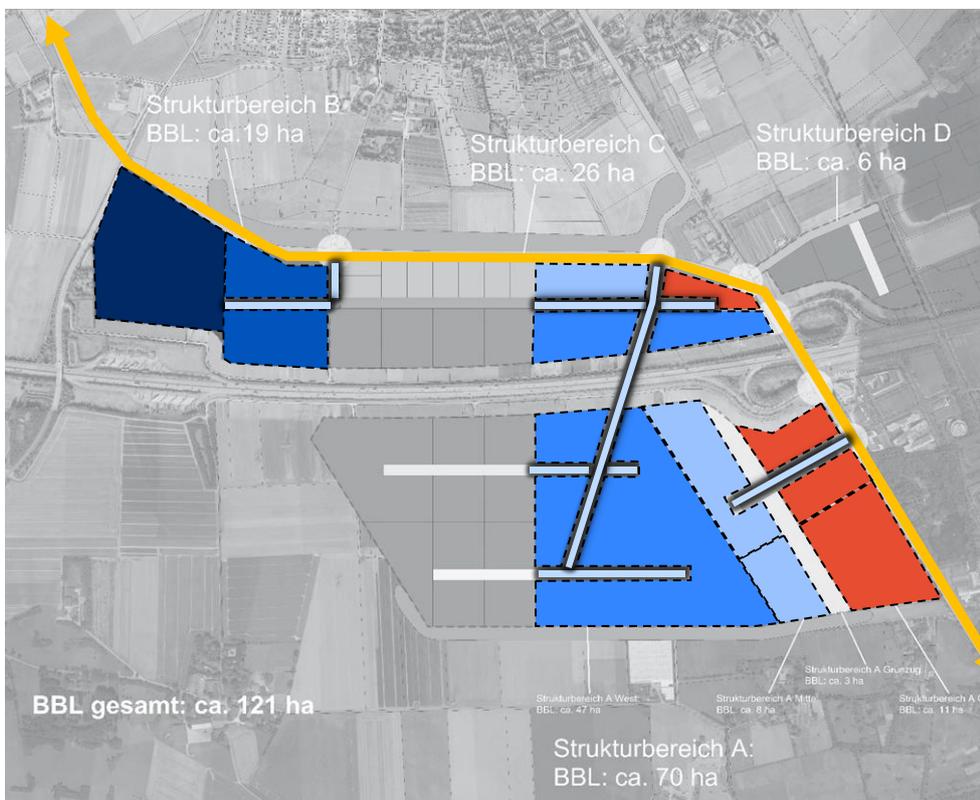


Abbildung 38: Entwicklungsstufe 2

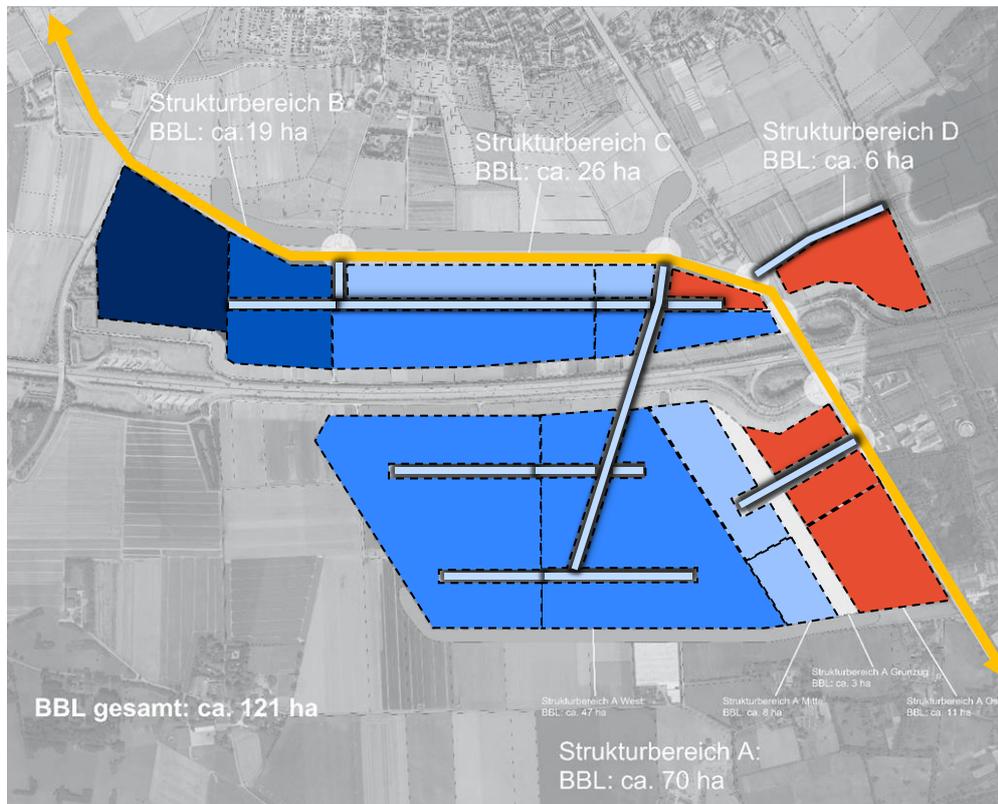


Abbildung 39: Entwicklungsstufe 3

Entwicklungsstufe 1a	Entwicklungsstufe 1b	Entwicklungsstufe 2	Entwicklungsstufe 3
 <p>Strukturbereich B BBL ca. 19 ha Strukturbereich C BBL ca. 20 ha Strukturbereich D BBL ca. 16 ha BBL gesamt ca. 221 ha Strukturbereich A BBL ca. 70 ha</p> <ul style="list-style-type: none"> - A - B - C 	 <p>Strukturbereich B BBL ca. 19 ha Strukturbereich C BBL ca. 26 ha Strukturbereich D BBL ca. 6 ha BBL gesamt ca. 221 ha Strukturbereich A BBL ca. 70 ha</p> <ul style="list-style-type: none"> - A - B - C 	 <p>Strukturbereich B BBL ca. 19 ha Strukturbereich C BBL ca. 20 ha Strukturbereich D BBL ca. 16 ha BBL gesamt ca. 221 ha Strukturbereich A BBL ca. 70 ha</p> <ul style="list-style-type: none"> - A - B - C 	 <p>Strukturbereich B BBL ca. 19 ha Strukturbereich C BBL ca. 20 ha Strukturbereich D BBL ca. 16 ha BBL gesamt ca. 221 ha Strukturbereich A BBL ca. 70 ha</p> <ul style="list-style-type: none"> - C - D
<ul style="list-style-type: none"> - ASB GE: Kleinstruktur (Büro) - AB GE: Kleinstruktur (Handwerk u. Gewerbe) - GIB Z: Mittelstruktur (Industrie/Produktion) - GIB Z: Großstruktur (Industrie/Produktion) - GIB Z: Megastruktur (Transportgewerbe) 	<ul style="list-style-type: none"> - ASB GE: Kleinstruktur (Büro) - AB GE: Kleinstruktur (Handwerk u. Gewerbe) - GIB Z: Kleinstruktur (Handwerk u. Gewerbe) - GIB Z: Mittelstruktur (Industrie/Produktion) 	<ul style="list-style-type: none"> - ASB GE: Kleinstruktur (Büro) - AB GE: Kleinstruktur (Handwerk u. Gewerbe) - GIB Z: Kleinstruktur (Handwerk u. Gewerbe) - GIB Z: Mittelstruktur (Industrie/Produktion) 	<ul style="list-style-type: none"> - ASB GE: Kleinstruktur (Büro) - GIB Z: Kleinstruktur (Handwerk u. Gewerbe) - GIB Z: Mittelstruktur (Industrie/Produktion)
<ul style="list-style-type: none"> - Bedingung: Umgehungsstraße, Ausbau Knotenpunkt, Anschluss Krefelder Straße - innere Erschließung d. jew. Flächenangebote 	<ul style="list-style-type: none"> - Unterführung A44 - Anbindung Strukturbereich A West - innere Erschließung d. jew. Flächenangebote 	<ul style="list-style-type: none"> - innere Erschließung d. jew. Flächenangebote 	<ul style="list-style-type: none"> - innere Erschließung d. jew. Flächenangebote

Abbildung 40: Zusammenfassung Entwicklungsstufen

8 Zusammenfassung

Die Erarbeitung der Varianten zum Strukturkonzept erfolgte in enger Abstimmung mit den Städten Krefeld und Meerbusch. Ausgangssituation sind die vorliegenden Beschlüsse zur Prüfung eines Interkommunalen Gewerbegebiets und die Vorgespräche mit der Bezirksregierung Düsseldorf. In einem iterativen Prozess erfolgten im Dezember 2015 und Januar 2016 die Abstimmungen der Vorgaben, der Rahmenbedingungen und der konzeptionellen Darstellung.

Der Standort an der A44 ist landes- und regionalplanerisch von übergeordneter Bedeutung und spielt als zukünftiges interkommunales Gewerbegebiet eine wichtige Rolle für die Gesamtentwicklung. Zudem ergeben sich aufgrund der Nachfragestrukturen und der wirtschaftsstrukturellen Rahmenbedingungen aus Sicht beider Städte Anknüpfungspunkte und Synergien für die weitere Standortsicherung und -entwicklung.

Das Strukturkonzept sieht vor, dass die bisherigen im Entwurf zum Regionalplan dargestellten Flächenpotentiale für GIB Z – Flächen auf die nördliche Seite der A44 ausgeweitet werden kann. Die landschaftsplanerische Untersuchung zeigt, dass ein Teil des bestehenden Grünzugs zugunsten der Entwicklung aufgegeben werden kann. Damit verbunden ist der übergeordnete Ansatz eine entsprechende Verkehrerschließung von Norden zu den südlichen GIB Z – Flächen sicher zu stellen. Mit der A44-Querung als Unterführung vom neuen Knoten Kölner Straße aus ist dies möglich. Damit werden gleichzeitig die Verkehrsströme der Industrie- und Gewerbeflächen gelenkt. Die bereits mit Bebauungsplan festgesetzte Umgehungsstraße mit dem entsprechenden Ausbau des Knotenpunkts Kölner Straße, eröffnet zudem aus regionalplanerischer Sicht eine sinnvolle und aus verkehrlicher Sicht machbare Entwicklung des Standortes.

Das angestrebte Standortprofil des überregional bedeutsamen interkommunalen Gewerbegebietes kann durch die gestufte Entwicklung und die möglichst gleichzeitige Entwicklung marktgerechter Angebote erreicht werden. Damit kann eine große Flexibilität für die zukünftige Ansiedlung geschaffen werden.

Die Vorüberlegungen zur Entwicklung eines Interkommunalen Gewerbegebietes unter Federführung eines Gemeinsamen Kommunalunternehmens (gKU) bietet auch mit Blick auf die wirtschaftliche und gestufte Umsetzung eine große Chance den Standort mittel- und langfristig zu etablieren.

- Überregionaler Bedarf zur Ansiedlung kann bedient werden
- Ein gemeinsamer Auftakt zum interkommunalen Gebiet kann erreicht werden
- Mit der Konzeption können die erforderlichen Angebotsstrukturen geschaffen werden und die verkehrliche Belastung kanalisiert werden.
- Kurz- und mittelfristige Flächennachfragen können bedient werden.
- Die angestrebten Qualitäten und Zielsetzungen können realisiert werden.

Anlagenverzeichnis

Erläuterung zum Vorgehen
Analyse-Plan
Abgrenzung Strukturbereiche
Strukturvariante I-1
Strukturvariante I-2
Strukturvariante II
Strukturvariante III

Anlage Erläuterungen zum Vorgehen

Bearbeitungsteam

Zur Bearbeitung der Leistungsbausteine hat Drees & Sommer die Firma BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH Aachen für den Bereich der verkehrlichen Prognosen eingebunden.

Projektgruppe

Die Bearbeitung des Projekts erfolgte in enger Abstimmung mit den Akteuren der Verwaltung beider Städte.

Nachfolgende Personen wurden in der Projektgruppe IKG A44 eingebunden:

Name	Institution/Unternehmen
Herr Michael Assenmacher	Stadt Meerbusch
Herr Dr. Karl-Werner Böttges	Stadt Krefeld
Herr Ekkehard Deußen	Stadt Meerbusch
Frau Silke Hauser	Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein
Herr Norbert Hudde	Stadt Krefeld
Herr Harald Kirsten	Stadt Meerbusch
Herr Eckart Preen	Wirtschaftsförderung Krefeld
Herr Elmar Klein-Hessling	Wirtschaftsförderung Krefeld
Herr Bernd Neffgen	Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein
Herr Eckart Preen	Wirtschaftsförderung Krefeld
Frau Heike Reiß	Stadt Meerbusch
Herr Matthias Simons	Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein
Frau Kirsten Steffens	Stadt Meerbusch
Herr Martin Altmann	Drees & Sommer Infra Consult und Entwicklungsmanagement GmbH
Herr Björn Sommer	Drees & Sommer Infra Consult und Entwicklungsmanagement GmbH
Herr Dr. Michael Baier	BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH

Terminlicher Ablauf

Drees & Sommer wurde am 10.11.2015 von den beiden Städten Krefeld und Meerbusch zur Erarbeitung eines Strukturkonzepts für das geplante interkommunale Gewerbegebiet an der A44 beauftragt. Die Bearbeitung des Projekts durch Drees & Sommer erfolgte zwischen November 2015 und Januar 2016. In regelmäßigen Abständen wurden dazu Projektgruppensitzungen mit den genannten Vertretern abgehalten.

Die wesentlichen Termine im Rahmen der Bearbeitung des Projekts waren:

Termin	Inhalt
19.11.2015	Projektgruppensitzung / Kick-Off
08.12.2015	Projektgruppensitzung / Zwischenergebnisse und Konzept
07.01.2016	Projektgruppensitzung / Abstimmung Ergebnisse
22.01.2016	Abschließende Projektgruppensitzung / Endbericht

Verwendete Unterlagen

Im Vorfeld der Bearbeitung durch Drees & Sommer wurden bereits mehrere Studien zur Entwicklung des Interkommunalen Gewerbegebiets durchgeführt. Die Erarbeitung der Strukturkonzepte baut auf den gewonnen Erkenntnissen und grundsätzlichen konzeptionellen Vorgaben auf.

Zu den wesentlichen, verwendeten Unterlagen zur Erarbeitung der Projektstudie gehören folgende Studien und Planwerke:

Quelle	Titel
Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH	Interkommunales Gewerbegebiet A44
Georg Consulting	Gewerbeflächengutachten Krefeld
Städte Krefeld und Meerbusch	Grobes Leitbild IKG A44 (Varianten) zur Abgrenzung von ASB GE und GIB - Flächen
IHK Mittlerer Niederrhein	Standortgutachten Krefeld
IHK Mittlerer Niederrhein	Standortgutachten Meerbusch
Dr. Donato Acocella	Gewerbeflächenentwicklungsplan für die Stadt Meerbusch 2030
Smeets Landschaftsarchitekten Planungsgesellschaft mbH	Interkommunales Gewerbegebiet A44: Möglichkeiten zur Sicherung und Entwicklung des Regionalen Grünzugs im Rahmen der Planvorhabens
Weiteres	Amtliche Statistik, Ermittlungsgrundlagen Verkehrsprognosen

Ergebnisbericht

Der hiermit vorgelegte Ergebnisbericht führt die Ergebnisse der Bearbeitungsphase zwischen den Projektpartnern Drees & Sommer Infra Consult und Entwicklungsmanagement GmbH und BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing Reinhold Baier GmbH zusammen.

Er umfasst neben den analytischen und konzeptionellen Aussagen zur städtebaulichen Struktur (Drees & Sommer) auch eine Verkehrsuntersuchung (BSV) für das Interkommunale Gewerbegebiet.