



Eschweiler



Inden



Stolberg



Städteregion Aachen



Kreis Düren

Strukturwandel in der Innovationsregion Rheinisches Revier – eine regionale Aufgabe!

Masterplan für das Industriedreieck Weisweiler-Inden-Stolberg

- Stand 10.6.2016 -

Antrag auf Förderung eines „Masterplans Industriedreieck Weisweiler-Inden-Stolberg“ zur qualifizierten Entwicklung der bestehenden, brachen und potenziellen Gewerbe- und Industrieflächen am sowie im Umfeld des Kraftwerksstandortes Weisweiler unter Berücksichtigung möglicher Synergien durch eine Entwicklung des Flächenpotenzials am Stolberger Hauptbahnhof und der weiteren Region.

Ziel ist ein (Folge-)Nutzungskonzept mit differenzierten Profilen für die jeweiligen Standorte zur Schaffung neuer (im Strukturwandel zu kompensierender) Arbeitsplätze. Aufgrund der hohen Bedeutung der Um- bzw. Neunutzung für das Land NRW stellt die Innovationsregion Rheinisches Revier (IRR GmbH) den hier vorliegenden Antrag auf Förderung der Erarbeitung eines Masterplans zur Folgenutzung der in Rede stehenden Flächen. Der Masterplan wird als Leitbild für die gewerblich-industrielle Entwicklung der beteiligten Kommunen dienen. Sie werden ihn als Fachbeitrag in die Neuaufstellung des Regionalplans im Regierungsbezirk Köln einbringen.

Die Gesellschafter der IRR GmbH erkennen die überregionale Bedeutsamkeit der hier zu entwickelnden Standorte für die Aufgabe der Strukturentwicklung im Rheinischen Revier an und dokumentieren dies in einem regionalen Gewerbeflächen-Entwicklungskonzept (aufbauend auf kreisweiten- bzw. teilregionalen Konzepten). Innerhalb der IRR wird der vorliegende Antrag durch ein interkommunales Konsortium getragen, bestehend aus den Städten Eschweiler und Stolberg, der Gemeinde Inden sowie der Entwicklungsgesellschaft indeland GmbH, der Städteregion Aachen und dem Kreis Düren (sowie als nicht-kommunalen Partnern, die Industrie- und Handelskammer Aachen, die RWE Power AG und die EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH). Sie werden den Prozess politisch-fachlich in einer Lenkungsgruppe begleiten und die notwendigen Eigenanteile zur Förderung bereitstellen.

Die Erstellung des Masterplanes soll in einem „**Werkstattverfahren**“ erarbeitet werden. Dies integriert und synchronisiert unterschiedliche Planungsleistungen und Fachgutachten in einem mehrstufigen Workshop-Prozess (unter Beteiligung aller relevanten Akteure aus Verwaltung, Politik, Wirtschaft und sonst. Interessensvertretern) und verdichtet die Ergebnisse in einem gemeinschaftlich getragenen Nutzungskonzept zur Standortentwicklung (Masterplan).

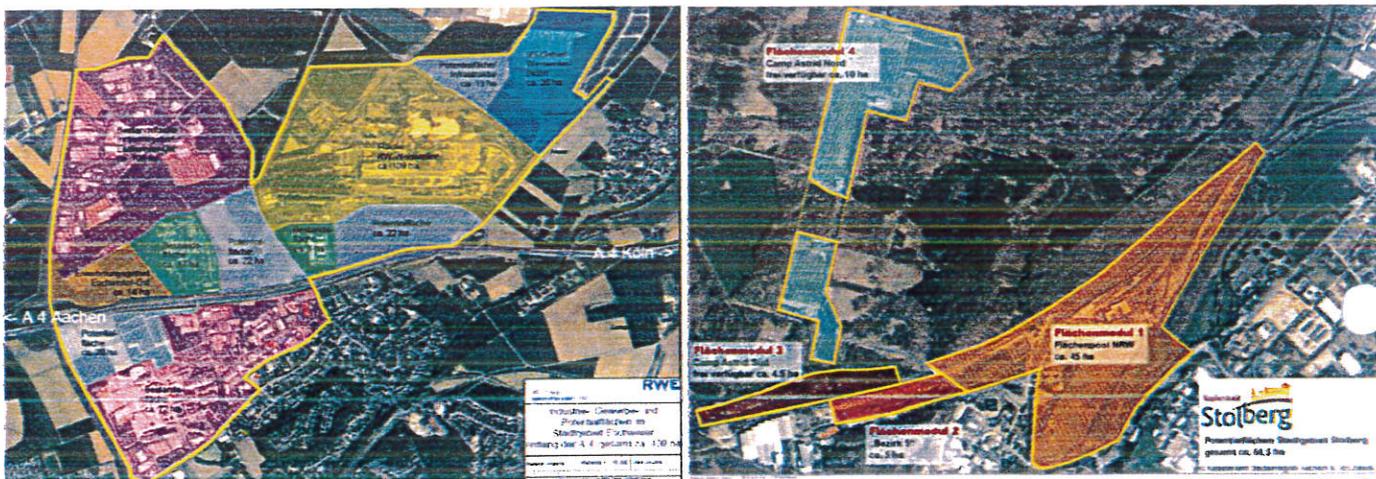
Mit der Durchführung des Werkstattverfahrens wird ein erfahrenes Planungsbüro beauftragt. Es steuert und begleitet den Prozess, erarbeitet eine gemeinsame Planungsgrundlage, holt mindestens zwei externe Fachgutachten ein und integriert diese ins Verfahren (Verkehrsplanung für Straße- und Schiene; Logistikkonzept zu spezifischen Anforderungen der Branche, Bedarfs- und Marktanalysen), organisiert und moderiert die Workshops zur (inner-)regionalen Abstimmung, dokumentiert den Prozess und führt ihn zu einem Ergebnis (Entwicklungskonzept / Masterplan). Für das Verfahren wird ein Durchführungszeitraum von ca. zwei Jahren avisiert.

Leistungsbild (Für die Auftragsvergabe wird noch ein detaillierteres Leistungsverzeichnis erstellt!)
 Folgende Meilensteine sind im Verfahren zu erreichen:

1. Zeit-Maßnahmen-Plan zur Flächenerschließung

Die Erstellung des Zeit-Maßnahmen-Planes zur Flächenerschließung wird auf der Zeitachse eine raumwirtschaftliche Entwicklungsperspektive für die betreffenden Standorte eröffnen. Das angestrebte Standortentwicklungskonzept sieht die Überplanung der Flächen für einen Betrachtungszeitraum von rund 20 Jahren vor, so dass die Planung in verschiedene Entwicklungsabschnitte gegliedert werden muss. Der Plan soll umsetzbar sein und als Arbeitsprogramm/Handlungsleitfaden zur Einleitung vorbereitender/investiver Maßnahmen dienen. Der lange Zeithorizont erfordert einen modularen Aufbau. Der Plan muss in einer rational begründbaren Abfolge die Möglichkeiten einer jeweils zeitnahen Realisierung der Teilschritte aufzeigen und anstreben („umsetzen, was man umsetzen kann“). Beispielsweise darf die Planung mögliche Entwicklungen am Grachtweg (einem bereits marktgängigen Teilstück) nicht hemmen.

In diesem ersten Meilenstein erfolgt also eine Festlegung auf die Flächen, die in die Gesamtplanung einbezogen werden, sowie auf den zeitlichen Horizont der Entwicklung. Im Zentrum der Untersuchung stehen die bestehenden, brachen und potenziellen Gewerbe- und Industrieflächen am sowie im Umfeld des Kraftwerks Weisweiler (Eschweiler, Inden). Des Weiteren werden die Flächen rund um den Stolberg Hauptbahnhof inkl. Camp Astrid in die Betrachtung einbezogen. Aus der Festlegung über den Untersuchungsraum und dem zeitlichen Entwicklungshorizont ergeben sich Sachfragen zu Verkehr, Umwelt, Wechselwirkungen zum Wohnen. Zunächst erfolgt eine technisch-räumliche Bestandsaufnahme und Bewertung der Flächen sowie der



vorhandenen Infrastruktur und Wegebeziehungen zwischen den Standorten. Daraus resultieren erste Grundannahmen für künftige Rahmenkonzepte, für die jeweils eine detaillierte Darstellung der Zeitplanung und notwendigen Schritte bis zur Realisierung erfolgen kann (Zeit-Maßnahmen-Plan). Geprüft wird, wann und zu welchen Konditionen die betreffenden Flächen zur Verfügung stehen, wie sie erschlossen werden können; wann sie marktgängig sein werden. Herausgearbeitet werden Restriktionen und Sollbruchstellen. Eine Kosten-Nutzen-Analyse zeigt, was grundsätzlich möglich ist – und was hierfür zu tun ist. Diese Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der notwendigen Maßnahmen, um die Flächen verfügbar zu machen, umfasst sowohl die planungsrechtlich gesicherten als auch ungesicherte Arrondierungsflächen (Flächensicherung, Planungsrecht, Altlastensanierung). Wichtig ist die Prüfung sinnvoller Erschließungs-Varianten/ -möglichkeiten, als Grundvoraussetzung für eine Entwicklung: Welche Infrastruktur ist vorhanden bzw. muss noch geschaffen werden? Straßen- und Schienenanbindung; Fahrbeziehungen zwischen den Standorten (Weisweiler / Stolberg); Zusammenspiel beider Standorte; potenzielle Belastungen für Anwohner und Ortskerne. Lösungsvorschläge zur Vermeidung von Konfliktpotenzial hinsichtlich der Emissionen und Verbesserungsmöglichkeiten zum Erhalt der Lebensqualität

sind zentrale Bestandteile der Untersuchung. Insofern ist für diesen Meilenstein die Integration eines verkehrstechnischen Fachgutachtens unbedingt erforderlich.

Die Bestandsaufnahme untersucht auch unter qualitativen Gesichtspunkte das Potenzial der Flächen und ihre Beziehung zueinander. Eine Stärken/Schwächen- Analyse soll die Entwicklungspotenziale bzw. Alleinstellungsmerkmale der Flächen im Umfeld des Kraftwerks und des Stolberger Bahnhofes untersuchen und daraus geeignete Folgenutzungen ableiten. Untersucht werden muss die bestehende Infrastruktur und in wie weit diese für verschiedene Nutzungsvarianten (Szenarien) dienlich sein könnte. Aufgrund des langen Betrachtungszeitraumes wird relevant, welche Pläne RWE für das Kraftwerk nach 2030 verfolgt. Welche kraftwerksrelevante Infrastruktur bleibt erhalten und für welche Nachnutzung wäre sie geeignet? Welche Chancen bietet der genehmigte (Energie-)Standort? Kann die Fläche weiterhin Energiestandort sein? Gibt es weitere besondere Standorteignungen, z.B. für Logistik? Welche Restriktionen liegen auf den Flächen? Durch welche Maßnahmen können Schwächen minimiert/umgangen werden?

Ziel der Zeit-Maßnahmen-Planung ist ein detaillierter Umsetzungsplan: Wer muss wann was einleiten oder beschließen, damit der Prozess in seiner Gesamtheit umgesetzt werden kann! Daher muss gewährleistet sein, dass von Beginn an alle relevanten Akteure (Verwaltung, Politik, RWE, Interessensvertreter, etc.) bei wesentlichen Schritten informiert bzw. am Verfahren beteiligt sind (Workshop). Es geht darum auszutarieren, was geht und was nicht! Bestandteil der mit allen Beteiligten zu führenden Abstimmung wird auch die Beschäftigung mit späteren Umsetzungsmodellen: In welcher Arbeitsteilung kann/sollte die Flächenerschließung vollzogen werden? Wie funktioniert das Zusammenspiel von Belegenheitskommunen, RWE Power und dem NRW-Flächenpool? Welche vertraglichen Vereinbarungen müssen insbesondere mit den Grundstückseigentümern geschlossen werden; Welche Umsetzungsmodelle sind denkbar (z.B. Gründung einer Projektgesellschaft)?

2. Inhaltliches Nutzungskonzept

Ein weiterer Meilenstein der im Verfahren erreicht werden soll, ist ein gemeinschaftlich getragenes, inhaltliches Nutzungskonzept für die Entwicklung der Standorte. Vor dem Hintergrund des Strukturwandels im Rheinischen Braunkohlerevier sind Entwicklungsszenarien zu definieren (kurz-, mittel- und langfristige Lösungsansätze). Das Ziel sind zukunftsfähige Industrie- und Gewerbearbeitsplätze. Für die Standorte bzw. deren Zusammenspiel muss eine planerische Vision/Konzeption entwickelt werden: z.B. eine Vision für modernen, logistischen Warenumschlag und innovationsorientierte Fertigungsverfahren (Logistik und Industrie 4.0).

Daher soll es mindestens einen begleitenden Workshop mit namhaften regionalen Industrieunternehmen, Forschungseinrichtungen und überregionalen Fachexperten (z.B. NRW.Invest / NRW.Bank) geben, der eine explizite Einschätzung und Bewertung der Standorte hinsichtlich ihrer Marktchancen herausarbeitet. Gefragt sind eine Bedarfsanalyse (vor dem Hintergrund industriepolitischer Trends) und Vorgaben zur Identifikation möglicher Zielbranchen (Chancen einer Clusterstruktur am Standort). Aus einer differenzierten Marktanalyse der branchenspezifischen Vorleistungs- und Wertschöpfungszusammenhänge können Ansiedlungsvorteile am Standort abgeleitet werden und Vermarktungsargumente zur Unternehmensakquisition definiert werden (Zulieferbeziehungen, Produktionsabsatzmärkte, etc.). Gemeint ist eine branchenbezogene Konkretisierung flächenbezogener Vorteile nach den Kriterien: Wertschöpfungskette (Zulieferer, Abnehmer); Versorgungsmöglichkeiten; Kostenvorteile; Flächenverfügbarkeit; Anbindung. Anzustreben ist eine konzeptionelle Neupositionierung durch mehrstufige Ansiedlungen (Welches Standortkonzept gibt es bereits für die bestehenden Vermarktungsflächen: z.B. Grachtweg?) - Ansiedlungsketten zu bereits ansässigen Unternehmen - Generierung von Investitions-Informationen bezogen auf die Erweiterungs-, Neuansiedlungs- und Marktsicherungsmotivation der Zielbranchen. Die hier avisierte Flächenplanung ist für die Ansiedlung neuer Unternehmen/Branchen genauso interessant, wie für die Stabilisierung/Investitionsplanung der lokalen

Bestandsunternehmen (absehbare Betriebserweiterungen, Auslagerungen, etc.). Durch die Einbindung regionaler Wirtschaftsförderungen und der IHK/HWK soll auch der „örtliche Bedarf“ kleinerer und mittlerer Unternehmen in die Betrachtung einbezogen werden, über den sich erfahrungsgemäß teilw. die größeren Beschäftigungseffekte erzielen lassen.

Es sind auch strukturräumliche Aspekte im Kontext des regionalen und überregionalen Industrieflächenangebotes einzubeziehen. Genauso wie bereits bestehende oder sich in der Entwicklung befindliche regionale Profilierungsstrategien (z.B. Ressourceneffizienz, Kreislaufwirtschaft, etc.). Regionale Arbeitsteilung: Wie profiliert sich der Standort im Zusammenspiel/ Wettbewerb des regionalen Strukturwandels? Klare Handlungsempfehlungen für das Ansiedlungsgeschäft: Welche Vermarktungsvorteile lassen sich aus den Besonderheiten des Standortes ableiten und gegen Spezifika anderer Standorte herausheben? Wie lassen sich bestehende Ankerpunkte für künftige Entwicklung nutzen (spezifische Synergiepotenziale für affine Branchen):

- das Kraftwerk mit seiner Infrastruktur (Genehmigungen, Leitungen, Gasvorschaltturbinen)
- das RWE Ausbildungszentrum (Integration neuer, spezialisierter Profile möglich?)
- die Müllverbrennungsanlage / MVA
- bestehende Schienenanbindung, Autobahnausfahrt, etc.

Zu den spezifischen regionalen Stärken zählt das in der Region vorhandene Potenzial an Technologiekompetenz, Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen, Industriestruktur und gut ausgebildeter Arbeitnehmerschaft. Es gilt diese Stärken für den Aufbau neuer Strukturen an den betreffenden Standorten zu nutzen und auszubauen.

Für das so entwickelte Szenario müssen durch das Planungsbüro – im Zusammenspiel durch ein weiteres externes Fachgutachten (siehe unten / Logistik) - attraktive Rahmenbedingungen entworfen werden: Von der leistungsfähigen Breitbandinfrastruktur und innovativen Energie- und Wärmeversorgung, über eine gemeinsame IKT-Sicherheitsinfrastruktur bis zu einem organisierten Lean-Management für die Materialströme, etc.

Ohne eine Vorfestlegung soll das inhaltliche Nutzungskonzept ergebnisoffen diskutiert werden. Die Flächen in Eschweiler und Stolberg liegen allerdings an der (noch wachsenden) Hauptgüterverkehrsachse zwischen Köln und Antwerpen. Zugleich sollen in Stolberg insbesondere Bahnhofsnahen Flächen untersucht werden – mit der Zielvorstellung den Bahnhof leistungsfähiger zu machen. In diesem Sinne gilt es einen besonderen Blick auf die Chancen einer logistischen Entwicklung der Standorte zu werfen. Dies setzt ein sehr fachspezifisches Wissen voraus, Kenntnisse über die anzusiedelnden Branchen, deren spezifischen Anforderungen an Standort, Erschließung und Nutzungen sowie die Kenntnis über bereits vorhandene Logistikknoten. Daher ist an dieser Stelle – neben den lokalen Kompetenzträgern, z.B. dem Cluster Smart Logistik der RWTH Aachen – ein externes Fachbüro einzubinden.

Logistikkonzept:

Logistikkonzept heißt, dass hier standortbezogen ein intelligentes System und Maßnahmen entwickelt werden, mit denen (bestehende und wachsende) Verkehre gebrochen, verlagert und organisiert werden können. Eine leistungsfähigere Abwicklung soll als Katalysator für wertschöpfende Logistik dienen. Da der Masterplan die Schaffung zukunftsfähiger Industrie- und Gewerbearbeitsplätze zum Ziel hat, ist eine Ausrichtung auf reine Lagerlogistik ausgeschlossen. Gesucht wird „Logistik in dienender Funktion“: Ein leistungsfähigerer Umschlag zur Generierung von Mehrwertlogistik, Veredelungsgewerbe, Konfektionierung, Kontraktlogistik, vor- und nachgelagerten Funktionsketten.

Wie könnte ein solches, standortbezogenes Logistikkonzept für das Industriedreieck - die jeweiligen Standorte (Weisweiler / Stolberg) - aussehen? Wie kann eine funktionsräumliche Verteilung angeboten werden.

Wo ist welche Funktion sinnvoll zu lokalisieren? Was wird gebraucht: Bestandsanlagen im Raum und deren Ausrichtung auf größere Knotenpunkte. Werden künftig Engpässe erwartet? Welches endogene Güteraufkommen kann für den Standort lokalisiert werden = Locoquote (regionaler Logistikbedarf / Grundlast aus Ziel- und Quellverkehr)? Wie verlaufen die Hauptrelationen produktionsaffiner Güter? Materialströme: Welche Mengen, in welchen Relationen? Gibt es Waren/Branchen/Unternehmen für die Weiterverarbeitung/Montage/Konfektionierung am Standort interessant ist? Welche Maßnahmen können der Optimierung von Werksverkehren dienen?

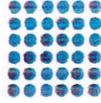
In Stolberg werden heute schon 1,5 Mio. Tonnen jährlich umgeschlagen. Das sind keine Container, sondern Schüttgut, Halbwertprodukte, Rohstoffe. Das endogene Aufkommen containerbarer Güter beläuft sich im Kammerbezirk Aachen auf 439 TEU. Ein Umschlag erfolgt mangels Anlagen in anderen Regionen. Bis 2030 wird das containerbare Aufkommen auf bis zu 600 TEU aufwachsen.

Daher muss/soll untersucht werden, ob mit den zur Verfügung stehenden Flächen der Bahnhof in Stolberg leistungsfähiger gemacht werden kann und durch welche Maßnahmen der Warenumsatz und der Modalsplit erhöht werden bzw. Mehrwertlogistik für die Region gewonnen werden kann. Wie kann der Standort in ein bestehendes (regionales) System von Anlagen eingebunden werden? Auf welche größeren Drehscheiben kann er ausgerichtet werden? Welches Potenzial für weitere Ansiedlungen besteht im Umfeld.

Eine solche Untersuchung muss neben den technischen Voraussetzungen (Abfertigungskapazität für Ganzzüge in Stolberg, Betrachtung der Zuwegung: An- und Abfahrt zum/vom Standort - Wohngebiete, Lärmschutzwände, Fahrplanstudie/Betriebskonzept, Aufnahmekapazität der Bahnstrecken) insbesondere einen Bezug zu den potentiellen Kunden, den Häfen, der verladenden Wirtschaft und der lokalen Industrie herstellen. Wohin liefert / woher bezieht die regionale Industrie ihre Waren/Grundstoffe? Wo ist Industrie die Werkslogistik auslagert? Gibt es lokale Betriebe, die aus wirtschaftlichen oder städtebaulichen Gründen verlagern müssen? Wie hoch ist das „verlagerbare“ Potenzial? (nicht alle Güter können auf die Schiene). Um valide Zahlen ermitteln zu können, müssen gezielt die Logistik-affinen Betriebe der Region angesprochen werden. Auch die Förderfähigkeit von Infrastrukturmaßnahmen muss überprüft werden.

3. Abschluss des Werkstattverfahrens – Entwicklungskonzept / Masterplan

Ziel des Werkstattprozesses ist eine gemeinschaftlich getragene Planung. Alle beteiligten Gutachter können auf mehrere (z.T. sehr aktuelle) Gutachten zurückgreifen, die zur räumlichen Wirtschaftsstruktur und Flächendisposition, regionalen Spezialisierungsstrategien, Verkehrsinfrastruktur und logistischen Potenzialabschätzungen durch unterschiedliche öffentliche Auftraggeber in den letzten Monaten und Jahren erstellt wurden. Diese müssen aufbereitet, ausgewertet und zusammengeführt werden. Die politischen und fachlichen Vorstellungen werden synchronisiert, versachlicht und transparent. Wie ein Trichter werden die Ideen von einem anfänglich breiten Ansatz in mehreren Workshops zu einem detaillierten Handlungskonzept zur Standortentwicklung verdichtet. Das Verfahren wird dokumentiert und alle Impulse aus Fachbeiträgen und Workshops zu einem Ergebnis (Masterplan) geführt. Ein entscheidender Vorteil des Werkstattverfahrens ist die Kommunikation: dass es hier – ob des langen Betrachtungszeitraums - um Generationenübergreifende Planung geht. Die Erarbeitung des Masterplans erfolgt unter Gegenüberstellung von Vor- und Nachteilen ggfls. in Szenarien, mit Aussagen zur Wirtschaftlichkeit, zeitlicher Realisierbarkeit, notwendigen Planungs- und Genehmigungsprozessen, Definition von Planungs- / Bauabschnitten, konkreten Umsetzungsempfehlungen, Handlungsempfehlungen etc. Alles begleitet durch Experten- und Strategieworkshops, um einen breiten politischen und unternehmerischen Konsens zum Masterplan zu erreichen. Schon zu Beginn der Planungen soll ein attraktives städtebauliches Ambiente, das neben einer effektiven Erschließung und Parzellierung auch Grünzüge, Lärm- und Anwohnerschutz mitdenkt, handlungsleitend sein.



Der Auftrag zur Durchführung des Werkstattverfahrens (Steuerung, Begleitung und Dokumentation des Prozesses; räumlich-technische Bestandsaufnahme und Erstellung eines Zeit-Maßnahme-Plans; eigenständige Beauftragung und Integration notwendiger externer Fachgutachten; Experten- und Strategieworkshops; Entwurf eines inhaltlichen Nutzungskonzeptes – auf Basis der eingeworbenen Impulse; Ergebnispräsentation in Form eines Masterplanes) ergeht an ein erfahrenes Planungsbüro. Den Zuschlag erhält das wirtschaftlichste Angebot. Der Kostenrahmen für den Gesamtprozess beträgt ca. 500.000 Euro. Den Zuschlag erhält das wirtschaftlichste Angebot. Die IRR GmbH beantragt eine Förderung in Höhe von 80 %. Der Eigenanteil in Höhe von max. 100.000 Euro, wird der IRR GmbH durch das oben genannte interkommunale Konsortium (plus nicht kommunale Partner) gestellt.