



# Abschied von der grünen Wiese

Immer mehr Menschen zieht es in Städte. Eine Wirtschaft, der die Fachkräfte ausgehen, muss darauf reagieren. Stadtplaner, Ökonomen und Unternehmen entwickeln Konzepte für eine **urbane Industrie**, die in die Zentren zurückkehrt.

TEXT BERT LOSSE

# W

enn die Unternehmer Peter Funke und Andreas Widl ihren Arbeitstag beginnen, müssen sie nicht in abgelegene Gewerbegebiete fahren. Funke ist Geschäftsführer des Umwelttechnikunternehmens Steinert in Köln, Widl lenkt den Frankfurter Ventilspezialisten Samson. Was die Manager verbindet: Sie produzieren mitten in der Stadt, Steinert an der Widdersdorfer Straße in Köln-Braunsfeld, Samson in Frankfurt-Fechenheim in der Nähe des Ostparks. „Wir könnten problemlos auf der grünen Wiese eine Produktion hochziehen, wollen aber lieber in der Stadt bleiben. Hier gibt es kurze Wege, eine gute Infrastruktur und die Nähe zu den Universitäten Köln und Aachen“, sagt Funke. „Unsere Fabrik gehört in die Stadt“, findet Widl.

Und nicht nur das, die Produktion soll sogar in beiden Firmen ausgebaut und modernisiert werden. Steinert-Chef Funke will die Produktionsfläche bis 2020 fast verdoppeln und rund 26 Millionen Euro investieren. Unternehmerkollege Widl plant, mit einem „hohen zweistelligen Millionenbetrag“ die gesamte Produktionslogistik von Samson auf mehr Effizienz zu trimmen.

Zumindest geografisch sind die Manager mit ihrer innerstädtischen Investitions-offensive eher die Ausnahme. Historisch war Industrie in Deutschland zwar in den Städten zu Hause. Doch die Massenproduktion erforderte immer größere Flächen, hinzu kamen Lärm- und Umweltschutzaufgaben. Beim Wiederaufbau nach dem Krieg wanderten viele Produktionsbetriebe daher in weniger dicht besiedelte Regionen und Gewerbegebiete ab.

## Weniger Massenproduktion

Doch jetzt bahnt sich ein erneutes Rollback an: Die Industrie will wieder stärker in die Zentren. Eine aktuelle Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) zeigt, dass die industrielle Gründungsintensität in Großstädten in den vergangenen Jahren stärker war als in ländlichen Regionen. Ein wichtiger Grund dafür: das Personal. In Zeiten des Fachkräftemangels gerade im industriellen Hightechbereich sind Betriebe geradezu gezwungen, den hoch Qualifizierten zu folgen. Und die Richtung ist klar: Nach Analysen des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung ist der Akademikeranteil bei den Beschäftigten in Großstädten von 6,4 Prozent (1980) auf aktuell rund 24 Prozent nach oben geschneit.

ILLUSTRATION: DANIEL STOLLE

Auch der technologische Wandel spielt eine Rolle. „Aus wachstumspolitischer Sicht kann die Stadt wieder mehr und mehr zum Inkubator für die Erneuerung der Industrie werden“, schreiben die Ökonomen Martin Gornig und Axel Werwatz in der DIW-Studie. Die Digitalisierung revolutioniert Produktionsprozesse und Wertschöpfungsketten, Fabriken stoßen vielfach weniger Schadstoffe aus, die Produktion wird leiser und effizienter. Zudem geht der Trend hin zu individualisierter Produktion mit kleineren Stückzahlen. „Die Digitalisierung ist ein starker Treiber der urbanen Fertigung, da diese kleinteiliger, dezentral und stadtvträglich wird“, so Jean Haefys, Geschäftsführer der Fachgesellschaft Produktion und Logistik des Vereins Deutscher Ingenieure. Die industrielle Avantgarde in den Städten sind dabei flexible kleine Manufakturen mit überwiegend lokaler Kundschaft – für das Frankfurter Zukunftsinstitut „Pioniere, die die städtischen Räume als Produktionsstandort zurückerobern“. Die Palette reicht von Kleidungs- und Schuhherstellern über Möbelproduzenten bis hin zu Kaffeeröstern und Schnapsbrennern.

In der Wirtschaftswissenschaft ist vor diesem Hintergrund eine Debatte über die „urbane Industrie“ der Zukunft entbrannt. Aktuell laufen mehrere Forschungsprojekte an Hochschulen und Fraunhofer-Instituten, die sich mit den Rahmenbedingungen beschäftigen, unter denen eine verstärkte Industrieansiedlung in Städten funktionieren könnte – und wer davon profitiert. „Urbane Produktion ist eine Chance für noch nicht überlaufene Mittel- und Großstädte, sich gegen den Sog der Metropolen zu wehren“, sagt Jan Schaaf, Professor für Immobilien- und Gebäudemanagement an der Hochschule Mittweida. Dort gebe es noch freie Flächen, „wo Investoren nicht nur bauen können, sondern auch die Möglichkeit der Expansion haben“. Prinzipiell geeignet für Ansiedlungen in der Stadt sind etwa die Branchen IT und Nanotech, aber auch Konsumgüter- und Lebensmittelproduktion sowie „kleinteiliger Maschinenbau“. Zu diesem Ergebnis kommt das Forschungsprojekt Future Urban Industries, das Schaaf gerade abgeschlossen hat.

Wie das neue Miteinander von Stadt und Schlot aussehen könnte, zeigt ein Pilotprojekt im baden-württembergischen Rheinfelden. Hier soll unter Leitung des Fraunhofer-Instituts für Produktionstechnik und Automatisierung in unmittelbarer Nachbarschaft zu Wohnhäusern das nach eigenen Angaben „weltweit erste stadtnahe ultraeffiziente Industriegebiet“ entstehen.

Das Land hat für das Projekt, bei dem Wissenschaftler, Stadt und Betriebe zusammenarbeiten, Fördermittel von 1,3 Millionen Euro bereitgestellt.

Allerdings ist das Comeback der innerstädtischen Industrie kein Selbstläufer. Viele Bürger assoziieren mit Industrie immer noch Schornsteine, Krach und Gestank, und wer will vom Balkon schon auf Produktionshallen schauen? Die Flächenkonkurrenz zum Wohnungsbau ist vielerorts so groß, dass sich kein Lokalpolitiker Meriten erwirbt, der in der City einen Industriebetrieb ansiedelt. In Köln etwa hat die Stadt im Deutzer Hafen eine Industriefläche gekauft und will dort eine neue Wohnstadt errichten. Produzierendes Gewerbe? Lieber nicht. Auf dem Areal könne „keine Verträglichkeit mit Wohnnutzung hergestellt werden“.

## Neues Planungsrecht

Es sei eine zentrale Aufgabe der Politik, Nutzungskonflikte zwischen Wohnen und Gewerbe aufzulösen, heißt es daher in der DIW-Studie. Helfen könnte dabei eine 2017 verabschiedete Novelle des Bauplanungsrechts. Dort wurde als neue Kategorie das „urbane Gebiet“ eingeführt, um in städtischen Lagen eine andere Nutzungsmischung zu ermöglichen; Gewerbebetriebe haben hier geringere Lärmauflagen.

Und was ist mit dem Verkehr? Bricht die innerstädtische Infrastruktur nicht zusammen, wenn noch mehr Laster übers Pflaster brettern? Protagonisten der urbanen Industrie sehen es genau anders herum. „Die Industriegebiete und die wachsenden Wohnstädte separieren Leben und Arbeiten. Die Konsequenz ist Pendlerverkehr zwischen Stadt und Stadträndern“, sagt Martin Schönheit, Chef der Kölner Consulting Firma Schönheit + Partner, die sich auf die Konzeption von Produktionsanlagen spezialisiert hat. Er findet: „Die saubere, smarte und ästhetische Fabrik gehört ins Stadtbild.“

Am Ende kann urbane Produktion aber nur funktionieren, wenn sie auf Akzeptanz in Bevölkerung und Politik stößt. Auch architektonisch seien die Unternehmen daher gefordert, mahnt Experte Schaaf: „Wer in der Stadt produzieren will, kann keine gesichtslosen 08/15-Kästen hochziehen.“

Und er muss marode alte Gebäude ersetzen, selbst wenn das ganz neue Probleme erzeugt: Als Steinert-Chef Funke unlängst eine Werkstatt abreißen wollte, glaubte ein Gutachter, dort Fledermauskot gesichtet zu haben. Funke musste fünf Fledermauskästen aufhängen, damit es mit seiner innerstädtischen Investitions-offensive weitergehen konnte.