

Texte

21/2019

# Regional konsolidierte Gewerbeflächenentwicklung (RekonGent)

Zwischenbericht AP II: Fallbeispiele



TEXTE 21/2019

## **Regional konsolidierte Gewerbeflächenentwicklung (RekonGent)**

### **Zwischenbericht AP II: Fallbeispiele**

von

Uwe Veres-Homm, Estella Cäsar  
Fraunhofer- Arbeitsgruppe für Supply-Chain-Services, Nürnberg

Dr. Alexander Nehm, Carsten Grashoff  
Loginvest Concept GmbH

Dr. Falk Richter, Prof. Dr. Udo J. Becker  
Professur für Verkehrsökologie / Technische Universität, Dresden

Im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt,  
Naturschutz und nukleare Sicherheit

Im Rahmen des Aktionsprogramms Klimaschutz 2020  
– Kabinettsbeschluss vom 03. Dezember 2014

## Impressum

### Herausgeber

Umweltbundesamt  
Wörlitzer Platz 1  
06844 Dessau-Roßlau  
Tel: +49 340-2103-0  
Fax: +49 340-2103-2285  
[info@umweltbundesamt.de](mailto:info@umweltbundesamt.de)  
Internet: [www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de)

 [umweltbundesamt.de](https://www.facebook.com/umweltbundesamt.de)

 [umweltbundesamt](https://twitter.com/umweltbundesamt)

### Durchführung der Studie:

Fraunhofer-Institut für Integrierte Schaltungen (IIS); Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services (SCS)  
Nordostpark 84  
90411 Nürnberg

### Abschlussdatum:

September 2018

### Redaktion:

Fachgebiet I 2.1 Umwelt und Verkehr  
Martyn M. J. Douglas

Publikationen als pdf:

<http://www.umweltbundesamt.de/publikationen>

ISSN 1862-4804

Dessau-Roßlau, März 2019

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

## Inhaltsverzeichnis

|  |     |
|--|-----|
| Abbildungsverzeichnis .....  | 4   |
| Tabellenverzeichnis .....  | 7   |
| 1 Ziele und Methodik von Arbeitspaket 2 .....                                | 8   |
| 2 Untersuchungsregion Niederrhein .....                                      | 13  |
| 2.1 Strukturpolitische Merkmale der Untersuchungsregion .....                | 13  |
| 2.2 Analyse der Verkehrs- und Gewerbeflächenstruktur .....                   | 17  |
| 2.2.1 Verkehrsanalyse .....  | 17  |
| 2.2.1.1 Status quo .....   | 17  |
| 2.2.1.2 Perspektivische Entwicklungen .....                                  | 23  |
| 2.2.2 Gewerbeflächeninanspruchnahme .....                                    | 30  |
| 2.2.2.1 Status quo der Logistiksiedlungen .....                              | 30  |
| 2.2.2.2 Perspektivische Entwicklungen .....                                  | 35  |
| 2.2.3 Regionalplanerische Rahmenbedingungen und Entwicklungsstrategien ..... | 42  |
| 2.3 Qualitative Analyse .....  | 43  |
| 2.3.1 Auswahl lokaler Akteure .....  | 43  |
| 2.3.2 Auswertung der Interviews .....  | 44  |
| 2.3.3 Auswertung des Round Table Gesprächs .....                             | 51  |
| 3 Untersuchungsregion Leipzig/Halle .....                                    | 62  |
| 3.1 Strukturpolitische Merkmale der Untersuchungsregion .....                | 62  |
| 3.2 Analyse der Verkehrs- und Gewerbeflächenstruktur .....                   | 65  |
| 3.2.1 Verkehrsanalyse .....  | 65  |
| 3.2.1.1 Status quo .....   | 65  |
| 3.2.1.2 Perspektivische Entwicklungen .....                                  | 71  |
| 3.2.2 Gewerbeflächeninanspruchnahme .....                                    | 76  |
| 3.2.2.1 Status quo .....   | 76  |
| 3.2.2.2 Perspektivische Entwicklungen .....                                  | 80  |
| 3.2.3 Regionalplanerische Rahmenbedingungen und Entwicklungsstrategien ..... | 87  |
| 3.3 Qualitative Analyse .....  | 88  |
| 3.3.1 Auswahl lokaler Akteure .....  | 88  |
| 3.3.2 Auswertung der Interviews .....  | 89  |
| 3.3.3 Auswertung des Round Table Gesprächs .....                             | 96  |
| 4 Zusammenfassung der Ergebnisse .....                                       | 104 |
| 5 Literaturverzeichnis .....   | 106 |
| 6 Anhang .....   | 107 |

|     |   |     |
|-----|---|-----|
| 6.1 | Interviewleitfaden.....   | 107 |
| 6.2 | Vorstellung der Instrumente als Diskussionsgrundlage für die Round Tables ..... | 111 |

## Abbildungsverzeichnis

|  |    |
|--|----|
| Abbildung 1: Vorschläge zur Wahl der Analyseräume .....  | 9  |
| Abbildung 2: Vorgehensweise in Arbeitspaket 2.....   | 11 |
| Abbildung 3: Lage und betrachtete Kreise der Untersuchungsregion Niederrhein.....  | 14 |
| Abbildung 4: Bevölkerungsdichte der Untersuchungsregion Niederrhein 2015 .....   | 15 |
| Abbildung 5: Kernbranchen der Untersuchungsregion Niederrhein .....  | 16 |
| Abbildung 6: Infrastruktureinrichtungen im Untersuchungsgebiet Niederrhein.....  | 18 |
| Abbildung 7: Güterverkehrsaufkommen in der Region Niederrhein 2010 .....   | 19 |
| Abbildung 8: Zielverkehrsaufkommen in der Region Niederrhein 2010.....   | 20 |
| Abbildung 9: Verkehrsaufkommen 2010 der Region Niederrhein nach KV-Terminals .....   | 21 |
| Abbildung 10: Verkehrsaufkommen 2010 der Region Niederrhein nach Gütergruppen .....  | 22 |
| Abbildung 11: Quellverkehrsaufkommen 2010 nach Kreis und Verkehrsmittel.....   | 23 |
| Abbildung 12: Ausbaustrecke Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen.....   | 26 |
| Abbildung 13: Entwicklung des Zielverkehrsaufkommens in der Region Niederrhein 2010<br>bis 2030.....   | 27 |
| Abbildung 14: Entwicklung des Quellverkehrsaufkommens in der Region Niederrhein<br>2010 bis 2030.....  | 28 |
| Abbildung 15: Entwicklung des Verkehrsaufkommens in der Region Niederrhein 2010 bis<br>2030 nach Gütergruppen.....                                       | 29 |
| Abbildung 16: Entwicklung der Verkehrsleistung in Verbindung mit Transporten nach<br>und aus der Region Niederrhein 2010 bis 2030 nach Gütergruppen..... | 30 |
| Abbildung 17: Standorte der Logistikimmobilien im Untersuchungsgebiet Niederrhein .....  | 31 |
| Abbildung 18: Logistikflächen nach Nutzerbranchen in der Region Niederrhein .....  | 32 |
| Abbildung 19: Logistikimmobilien nach Größenklassen und Logistikflächen nach<br>Altersklassen in der Region Niederrhein .....                            | 33 |
| Abbildung 20: Neubautentwicklungen in der Region Niederrhein .....   | 34 |
| Abbildung 21: Verfügbare Gewerbeflächen > 5.000 m <sup>2</sup> in der Region Niederrhein .....   | 35 |
| Abbildung 22: Verfügbare Parzellen nach Größenklassen in der Region Niederrhein .....  | 37 |
| Abbildung 23: Entwicklung des Neubauvolumens in der Region Niederrhein .....   | 38 |
| Abbildung 24: Methode zur Unterscheidung der Mikrolagen hinsichtlich ihrer<br>Attraktivität für die Region Niederrhein.....                              | 39 |
| Abbildung 25: Attraktivität der verfügbaren Mikrolagen für Logistikansiedlungen in der<br>Region Niederrhein.....  | 41 |
| Abbildung 26: Potentiale und Hemmnisse der konsolidierten<br>Gewerbeflächenentwicklung – Ergebnis Niederrhein.....                                       | 51 |
| Abbildung 27: Bewertung „informelle Abstimmungsformate“ – Ergebnis Niederrhein.....  | 52 |
| Abbildung 28: Bewertung „Finanzinstrumente“ – Ergebnis Niederrhein .....   | 53 |

|   |    |
|---|----|
| Abbildung 29: Bewertung „regionale Gewerbeflächenentwicklungskonzepte“ – Ergebnis<br>Niederrhein .....  | 55 |
| Abbildung 30: Bewertung „regionale Flächenkontingente“ – Ergebnis Niederrhein .....   | 57 |
| Abbildung 31: Bewertung „regionale Gewerbeflächenpools“ – Ergebnis Niederrhein .....  | 59 |
| Abbildung 32: Bewertung „interkommunale Gewerbegebiete“ – Ergebnis Niederrhein.....   | 60 |
| Abbildung 33: Lage und betrachtete Kreise der Untersuchungsregion Leipzig/Halle .....   | 62 |
| Abbildung 34: Bevölkerungsdichte der Untersuchungsregion Leipzig/Halle 2015 .....   | 63 |
| Abbildung 35: Kernbranchen der Untersuchungsregion Leipzig/Halle .....  | 65 |
| Abbildung 36: Infrastruktureinrichtungen in der Untersuchungsregion Leipzig/Halle .....   | 66 |
| Abbildung 37: Güterverkehrsaufkommen in der Region Leipzig/Halle 2010.....  | 67 |
| Abbildung 38: Zielverkehrsaufkommen in der Region Leipzig/Halle 2010 .....  | 68 |
| Abbildung 39: Verkehrsaufkommen 2010 der Region Leipzig/Halle nach KV-Terminals .....   | 69 |
| Abbildung 40: Verkehrsaufkommen 2010 der Region Leipzig/Halle nach Gütergruppen .....   | 70 |
| Abbildung 41: Quellverkehrsaufkommen 2010 nach Kreis und Verkehrsmittel.....  | 71 |
| Abbildung 42: Entwicklung des Zielverkehrsaufkommens in der Region Leipzig/Halle<br>2010 bis 2030.....  | 73 |
| Abbildung 43: Entwicklung des Quellverkehrsaufkommens in der Region Leipzig/Halle<br>2010 bis 2030.....   | 74 |
| Abbildung 44: Entwicklung des Verkehrsaufkommens in der Region Leipzig/Halle 2010<br>bis 2030 nach Gütergruppen .....                                       | 75 |
| Abbildung 45: Entwicklung der Verkehrsleistung in Verbindung mit Transporten nach<br>und aus der Region Leipzig/Halle 2010 bis 2030 nach Gütergruppen ..... | 76 |
| Abbildung 46: Standorte der Logistikimmobilien in der Region Leipzig/Halle .....  | 77 |
| Abbildung 47: Logistikflächen nach Nutzerbranchen in der Region Leipzig/Halle.....  | 78 |
| Abbildung 48: Logistikimmobilien nach Größenklassen und Logistikflächen nach<br>Altersklassen in der Region Leipzig/Halle .....                             | 79 |
| Abbildung 49: Neubauentwicklungen in der Region Leipzig/Halle .....   | 80 |
| Abbildung 50: Verfügbare Gewerbeflächen > 5.000 m <sup>2</sup> in der Region Leipzig/Halle.....   | 81 |
| Abbildung 51: Verfügbare Parzellen nach Größenklassen in der Region Leipzig/Halle .....   | 83 |
| Abbildung 52: Entwicklung des Neubauvolumens in der Region Leipzig/Halle .....  | 84 |
| Abbildung 53: Methode zur Unterscheidung der Mikrolagen hinsichtlich ihrer<br>Attraktivität für die Region Leipzig/Halle .....                              | 85 |
| Abbildung 54: Attraktivität der verfügbaren Mikrolagen für Logistikansiedlungen in<br>Leipzig/Halle .....   | 86 |
| Abbildung 55: Potentiale und Hemmnisse der konsolidierten<br>Gewerbeflächenentwicklung – Ergebnis Leipzig/Halle .....                                       | 96 |
| Abbildung 56: Bewertung „informelle Abstimmungsformate“ – Ergebnis Leipzig/Halle .....  | 98 |
| Abbildung 57: Bewertung „Finanzinstrumente“ – Ergebnis Leipzig/Halle.....   | 99 |

Abbildung 58: Bewertung „regionale Gewerbeflächenentwicklungskonzepte“ – Ergebnis  
Leipzig/Halle .....100

Abbildung 59: Bewertung „regionale Flächenkontingente“ – Ergebnis Leipzig/Halle .....101

Abbildung 60: Bewertung „regionale Gewerbeflächenpools“ – Ergebnis Leipzig/Halle .....102

Abbildung 61: Bewertung „interkommunale Gewerbegebiete“ – Ergebnis Leipzig/Halle .....103

## Tabellenverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| Tabelle 1: Gewerbegebiete mit den größten Flächenreserven in der Region Niederrhein .....                                       | 36 |
| Tabelle 2: Gewerbegebiete mit den größten Flächenreserven in der Region Leipzig/Halle.....                                      | 82 |
| Tabelle 3: Interviewergebnisse Vor- und Nachteile interkommunaler Zusammenarbeit in<br>Leipzig/Halle .....                      | 93 |
| Tabelle 4: Ergebnisse Round Table Gespräch Leipzig/Halle – Vor- und Nachteile<br>konsolidierter Gewerbeflächenentwicklung ..... | 97 |

## 1 Ziele und Methodik von Arbeitspaket 2

Ziel des ersten Arbeitspaketes war es, die ökologischen Entlastungspotentiale durch eine konsolidierte Gewerbeflächenentwicklung dazustellen. Dazu wurden zunächst Befunde zur Verkehrswirksamkeit aus übertragbaren Beispielen sowie relevanten Studien und Gutachten gesammelt. Anschließend wurden die Konsolidierungspotentiale von Ansiedlungen aus dem Bereich des verkehrintensiven Gewerbes qualitativ abgeleitet und anhand von belastbaren Sekundärstatistiken zum Verkehrsaufkommen im Güterverkehr sowie eigenen Datenbanken zum Logistiksiedlungsgeschehen in Deutschland validiert. Die gewonnenen Erkenntnisse wurden abschließend in eine Modellrechnung überführt, mit Hilfe derer es gelang, die verkehrlichen Einsparpotentiale durch eine zukünftig konsolidierte Ausweisung von Gewerbeflächen zu berechnen. Diese Berechnung kam zu dem Ergebnis, dass bei einer Konsolidierungsquote von 80% aller ab 2018 neu ausgewiesenen Gewerbegebiete für das Jahr 2030 CO<sub>2</sub>-Äquivalent-Emissionsminderungen zwischen 118.000 t und 355.000 t zu erwarten seien, was für den Straßengüterverkehr Deutschlands CO<sub>2</sub>-Äquivalent-Minderungen im Bereich von 0,15% bis 0,44% bedeutet. Für die Jahre 2018 bis 2030 ergab die Potentialabschätzung kumulierte CO<sub>2</sub>-Äquivalent-Emissionsminderungen in der Größenordnung von 0,9 bis 2,7 Millionen Tonnen.

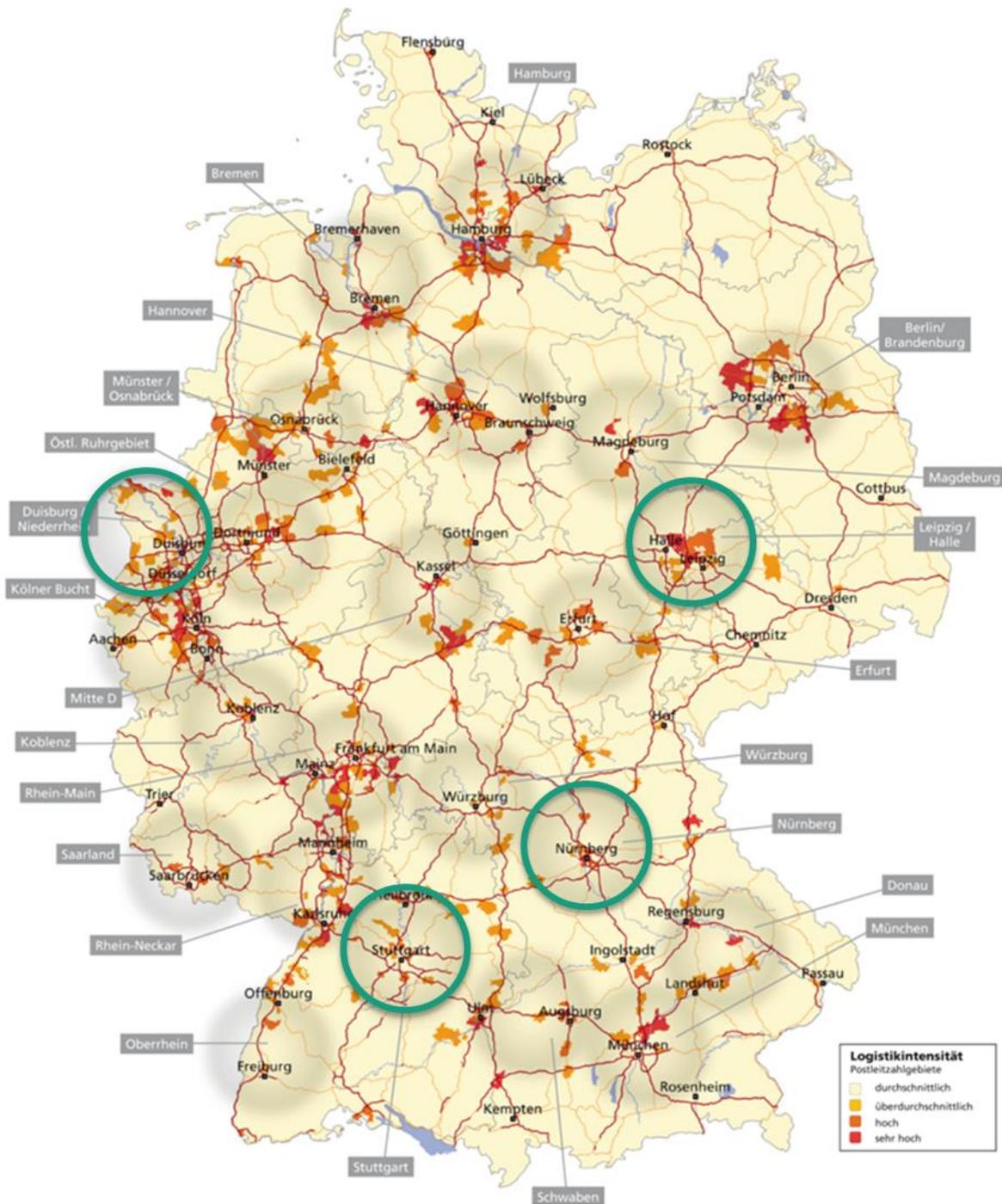
Die Berechnung verdeutlichte, dass die quantitativen, zu erwartenden verkehrlichen Effekte vergleichsweise gering ausfallen, da:

- ▶ nur der in Standard-Logistiksystemen transportierte Teil des Güterverkehrs betroffen sein kann, was lediglich etwa 40% der gesamten Güterverkehrsleistung deutscher Lkw entspricht
- ▶ nur zukünftige, neu zu errichtende Logistiksiedlungen betroffen sein können
- ▶ nur bei bestimmten Typen von Logistikstandorten ein Einsparpotential zu erwarten ist
- ▶ keine 100% Konsolidierungsquote aller neuen Gewerbeflächen zu erwarten ist
- ▶ selbst bei einem sofortigen Beginn der Maßnahmen in der Berechnung frühestens 2018 mit ersten Effekten gerechnet werden kann.

Unabhängig von den vergleichsweise geringen, zahlenmäßigen Einsparpotentialen auf volkswirtschaftlicher Ebene, war eine zentrale Erkenntnis aber vor allem, dass die konsolidierte Ausweisung ein Optimierungsproblem auslöst. Es gibt verschiedene Aspekte, wie beispielsweise die umweltseitige Tragfähigkeit, die Erreichbarkeit für den Güterverkehr, die Erreichbarkeit für Mitarbeiterverkehre oder die Vorbelastung der Flächen, zu berücksichtigen, die sich jedoch nicht immer in einem Optimum vereinen lassen. Dies schränkt die Quantifizierbarkeit auf einer übergeordneten Betrachtungsebene deutlich ein, da im Einzelfall eine individuelle Priorisierung der zu erwartenden Effekte notwendig ist.

Aus diesem Grund wurden im zweiten Arbeitspaket zwei Regionen in Deutschland qualitativ auf ihr Konsolidierungspotential untersucht. Als Entscheidungsgrundlage für die Wahl zweier geeigneter Untersuchungsräume wurden die 23 Logistikregionen der Fraunhofer SCS herangezogen. (Veres-Homm, Kübler, Weber, & Cäsar, 2015) Bereits im Zuge des Angebots wurden von den Auftragnehmern die Regionen Duisburg/Niederrhein und Leipzig/Halle als geeignete und gewinnbringende Analyseräume identifiziert. Die letztendliche Entscheidung wurde jedoch im Zuge der ersten Begleitkreissitzung am 23. Januar 2017 in Berlin getroffen. Hierfür wurden ergänzend zu Duisburg/Niederrhein und Leipzig/Halle auch die Regionen Stuttgart und Nürnberg vorgeschlagen bzw. diskutiert.

Abbildung 1: Vorschläge zur Wahl der Analyseräume



(Veres-Homm, Kübler, Weber, & Cäsar, 2015, S. 59)

Aufgrund folgender Aspekte wurden diese Regionen als vielversprechend erachtet:

- **Duisburg/Niederrhein:** Bei der Region Duisburg/Niederrhein handelt es sich um einer der Nachfragestärksten der 23 Logistikregionen. In den letzten Jahren konnte hier die deutschlandweit stärkste Neubaudynamik des Logistikimmobilienmarktes beobachtet werden, was zeigt, dass der Güterverkehr für die Region von herausragender Bedeutung ist. Gleichzeitig ist für die Region seit einiger Zeit eine stetig schwindende Reserve an güterverkehrsaffinen Flächen in den am stärksten

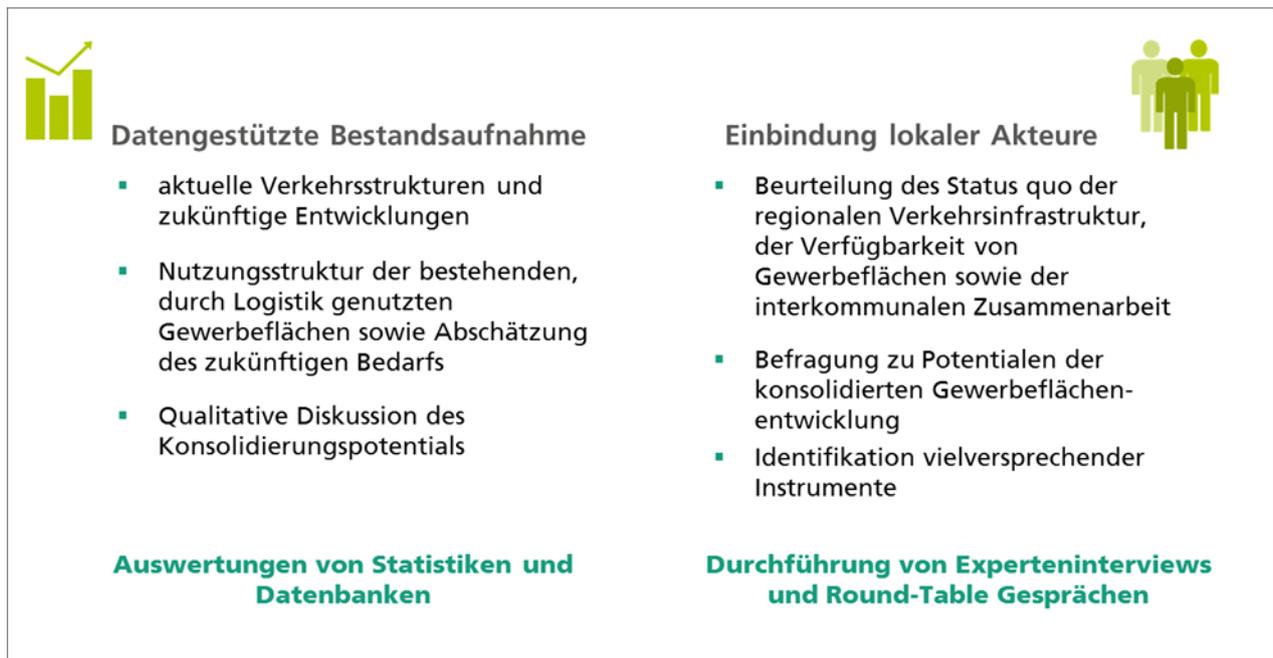
nachgefragten Mikrolagen zu beobachten, was dazu führte, dass sich das Logistiksiedlungsge-  
schehen zusehends in das weitere Umland verlagert hat. Dieser Nachfrageüberhang bei einer  
gleichzeitig stetig schwindenden „Spielmasse“ wurde für das Konzept der konsolidierten Gewerbe-  
flächenentwicklung als besonders erkenntnisreich eingestuft.

- ▶ **Leipzig/Halle:** Auch die Region Leipzig/Halle ist durch eine konstante Ansiedlungsdynamik von  
Logistiknutzungen gekennzeichnet, wenngleich diese sich auf einem deutlich geringeren Niveau  
bewegt als in der Region Duisburg/Niederrhein. Die Logistiksiedlungen sind in Leipzig/Halle  
sehr stark konzentriert auf wenige, infrastrukturell sehr gut ausgestattete Mikrolagen und nach  
wie vor verfügt die Region über großzügige Flächenreserven, auch im Umfeld dieser stark nachge-  
fragten Mikrolagen. Dieses Überangebot führt zu einem Konkurrenzkampf zwischen den Flä-  
chenanbietern um weitere Ansiedlungen. Diese Gegensätzlichkeit und vor allem auch die Heraus-  
forderung der Grenzlage der Region zwischen den Bundesländern Sachsen und Sachsen-Anhalt  
versprachen einen wertvollen Beitrag zum Untersuchungsgegenstand.
- ▶ **Stuttgart:** Auch in der Region Stuttgart herrscht eine sehr hohe Nachfrage nach Logistiksied-  
lungsmöglichkeiten aufgrund der äußerst starken und logistikaffinen Wirtschaftsstruktur. Aller-  
dings finden sich sowohl in den logistischen Hot-Spots als auch im weiteren Umland nahezu keine  
Flächen mehr in der Vermarktung, was die Dynamik in den vergangenen Jahren spürbar verlang-  
samt hat. Flächen werden in den meisten Fällen nur noch im Falle konkreter Anfragen ausgewie-  
sen und gelangen somit nicht mehr an den Markt. Zudem ist die Ansiedlungspolitik sehr restriktiv  
bezüglich der regionalökonomischen Effekte von Ansiedlungen. Flächen werden gegenwärtig na-  
hezu ausschließlich für die Bedarfe der ansässigen, traditionsreichen Produktionsbetriebe ausge-  
wiesen. Diese Kombination aus deutlichem Nachfrageüberhang bei einer restriktiven Flächenpoli-  
tik wurde als zielführend erachtet.
- ▶ **Nürnberg:** Ein Nachfrageüberhang ist auch in der Logistikregion Nürnberg zu beobachten, wenn-  
gleich nicht so stark ausgeprägt wie im Falle Stuttgarts. Nürnberg nimmt die Funktion einer Güter-  
drehscheibe ein, was in Verbindung mit der diversifizierten Wirtschaftsstruktur zu einer stetigen  
Nachfrage nach logistikaffinen Flächen führt. Nürnberg weist einen sehr konzentrierten Markt auf,  
dessen Ansiedlungsschwerpunkt vor allem im Hafen Nürnberg zu verorten ist, während sich im  
Umland nur einzelne, kleinere Ballungen finden. Damit kann der Hafen Nürnberg bereits gegen-  
wärtig als ein erfolgreicher, regional konsolidierter Standort bezeichnet werden. Dieser Aspekt in  
Kombination mit einer ebenfalls vergleichsweise restriktiven Ansiedlungspolitik abseits der Logis-  
tik-Hot-Spots hätte Nürnberg als Untersuchungsraum prädestiniert.

Im Zuge der Begleitkreissitzung wurden die Regionen Duisburg/Niederrhein und Leipzig/Halle aus-  
gewählt. Lediglich die Abgrenzung der Regionen wurde für die Untersuchung abgeändert. Zur besse-  
ren Vergleichbarkeit umfassen die Logistikregionen der Fraunhofer SCS einen Radius von 40 km um  
den logistischen Kern der jeweiligen Region. Für die Analyse erwies es sich jedoch als zielführender  
die Untersuchungsräume anhand administrativer Grenzen zu definieren. Wie die beiden Beispielregi-  
onen letztendlich abgegrenzt wurden, ist in den Kapiteln 2.1 bzw. 3.1 erläutert.

Von Beginn an war für das zweite Arbeitspaket eine zweistufige Vorgehensweise geplant. Neben einer  
datengestützten Bestandsaufnahme, für die es Statistiken, Datenbanken und Studien auszuwerten galt,  
war die Einbindung lokaler Akteure das zentrale Element.

Abbildung 2: Vorgehensweise in Arbeitspaket 2



Eigene Darstellung

### Datengestützte Bestandsaufnahme

Mithilfe einer datengestützten Bestandsaufnahme wurde die lokale Ist-Situation der Verkehrsstrukturen und des -aufkommens sowie der Flächennachfrage und des -angebots im Detail erfasst. Ziel dieser Vorgehensweise war es die qualitative Diskussion inhaltlich vorzubereiten und die gewonnenen Erkenntnisse zahlenmäßig belegen zu können. Unterschieden wurden für jeden Untersuchungsaspekt jeweils die gegenwärtige Situation vor Ort sowie die perspektivisch zu erwartenden Entwicklungen. Während die Infrastruktureinrichtungen und deren Umschlagsleistungen mittels Mikro-Recherche erhoben wurden, wurde für qualifizierte Aussagen bezüglich des Verkehrsaufkommens die Verflechtungsprognose 2030 (VVP) herangezogen. (BVU et al., 2014) Unterstützend wurde für die perspektivisch zu erwartenden Entwicklungen die aktuelle Fassung des Bundesverkehrswegeplans hinsichtlich der geplanten Maßnahmen ausgewertet. (BMVI, 2016)

Für die Analyse der Gewerbeflächensituation bzw. der Nachfrage durch das verkehrsentensive Gewerbe wurde maßgeblich die Logistikkimmobilienbank der Fraunhofer SCS herangezogen. Diese enthält derzeit mehr als 8.000 Einzelobjekte in Deutschland. Sofern vorhanden, wurden für jeden Datensatz Informationen, wie die Nutzer und Nutzerbranche (Industrie, Handel oder Logistikdienstleister), Kundenbranche (Wirtschaftszweig), Baujahr, Gebäudegröße, Größe des Gesamtgrundstücks oder die Anzahl der Beschäftigten, hinterlegt. Für die Beschaffung und Pflege der Daten werden unterschiedliche Datenquellen, wie Informationen aus der Tages- und Fachpresse oder Ausschreibungsplattformen, Marktberichte sowie durch Vor-Ort-Besuche und Kontakte zu lokalen Wirtschaftsförderern herangezogen. Die aktive Recherche beschränkt sich allerdings auf Neubauten ab einer Größe von 2.500 m<sup>2</sup>. Für die Abschätzung der verfügbaren Gewerbeflächen wurden die regionalen Standortinformationssysteme ausgewertet. Zwar muss bei dieser Vorgehensweise eine Erhebungsschwäche in Kauf genommen werden, da derartige Standortinformationssysteme aufgrund der Fluktuation von Gewerbegrundstücken niemals exakt den aktuellen Stand wiedergeben können. Allerdings bilden sie eine aktuellere Datengrundlage als beispielsweise die Ergebnisse regionaler Gewerbeflächenenerhebungen, die für die beiden Untersuchungsregionen mindestens zwei Jahre zurück lagen oder jeweils lediglich einen Teilraum der beiden Untersuchungsregionen abbildeten, was somit die

Vergleichbarkeit stark eingeschränkt hätte. Für allgemeine strukturpolitische Merkmale, wie der Einwohnerzahl oder der Beschäftigungsstruktur, wurden sekundärstatistische Quellen des Statistischen Bundesamts sowie der Bundesagentur für Arbeit verwendet.

### Einbindung lokaler Akteure

Zur Einbindung der regionalen Akteure wurden in einem ersten Schritt persönliche, leitfadengestützte Experteninterviews mit jeweils acht, relevanten Ansprechpartnern aus den Regionen durchgeführt. Inhaltlich beleuchteten die Interviews schwerpunktmäßig:

- ▶ die Situation der regionalen Verkehrsinfrastruktur
- ▶ die Verfügbarkeit und Qualität freier Gewerbeflächen
- ▶ die Bedeutung der interkommunalen Zusammenarbeit in der Region sowie regionale Beispiele
- ▶ die Chancen und Risiken einer konsolidierten Entwicklung von Gewerbeflächen
- ▶ geeignete Maßnahmen zur Erreichung konsolidierter Ausweisungen

Der Interviewleitfaden ist im Anhang beigelegt. Die Ergebnisse wurden stichpunktartig protokolliert und sind in den Kapiteln 2.3.2 und 3.3.2 zusammen gefasst. Originalzitate wurden mit Anführungszeichen gekennzeichnet.

Im Anschluss an die Interviews wurden die getroffenen Aussagen verwertet und in konkrete, geeignete Maßnahmenvorschläge überführt.

In einem zweiten Schritt wurden moderierte Gesprächsrunden mit ausgewählten regionalen Akteuren (Round Table Gespräche) durchgeführt. Hierfür war eine Teilnehmerzahl von maximal 15 Personen vorgesehen. Zunächst wurden die Interviewpartner für eine Teilnahme angefragt. Um die geplante Anzahl von 15 Teilnehmern zu erreichen und terminliche Konflikte der Interviewpartner auszugleichen, wurden insgesamt weitere 40 Personen für die Teilnahme am Round Table zunächst per E-Mail angefragt und anschließend sofern möglich telefonisch nachgefasst. Diese Veranstaltungen fanden Ende Juni 2017 in Krefeld bzw. Leipzig statt.

Im Zuge der Round Table Gespräche wurde zunächst der Forschungsansatz und einige Ergebnisse der datengestützten Bestandsaufnahme präsentiert. Anschließend wurde den Teilnehmern die Frage gestellt, ob sie die Notwendigkeit einer konsolidierten Entwicklung von Gewerbeflächen sehen und somit die Frage nach den Chancen und Risiken einer konsolidierten Gewerbeflächenentwicklung erneut aufgegriffen bzw. den Teilnehmern ergebnisoffen zur Diskussion gestellt. Im Anschluss daran wurden sechs ausgewählte Maßnahmen bzw. Instrumente durch den Auftragnehmer kurz vorgestellt. Zur Diskussion gestellt wurden:

- ▶ informelle Abstimmungsformate, sprich ein Zusammenschluss regionaler Akteure zur zielgerichteten Vermarktung der Region sowie zur Schärfung des Standortprofils
- ▶ Finanzinstrumente, wie z.B. der Bezug von EU-, Bund- oder Landesfördermitteln oder aber Steuer- und Kommunalhaushaltsreformen zur Begünstigung konsolidierter Vorranggebiete
- ▶ regionale Gewerbeflächenentwicklungskonzepte, zur Schaffung einer Datengrundlage hinsichtlich des Angebots- und der Nachfrage an Gewerbeflächen sowie zur Priorisierung der Flächenreserven

- ▶ regionale Flächenkontingente, also eine Mengenkongentierung der ausweisbaren Flächen einer Region sowie Aufteilung von Ausweisungsrechten auf die Kommunen nach einem definierten Verteilungsschlüssel
- ▶ regionale Gewerbeflächenpools, sprich die Zusammenführung bzw. Sammlung aller Gewerbeflächen in einer Region zur Planung und Steuerung des Ansiedlungsgeschehens
- ▶ interkommunale Gewerbegebiete, also ein Zusammenschluss von mindestens zwei Kommunen zur gemeinschaftlichen Ausweisung von Gewerbeflächen

Bei der Diskussion standen folgende Fragen im Vordergrund:

- ▶ Ist das Instrument geeignet um die Konsolidierung potentieller Standorte zukünftig zu stärken?
- ▶ Wird dieses Instrument bzw. werden vergleichbare Maßnahmen bereits in der Region angewandt?
- ▶ Wo liegen die jeweiligen Stärken bzw. Schwächen/ Fallstricke?
- ▶ Wer profitiert davon, wer nicht?
- ▶ Was müsste bei der Implementierung bzw. bei der Ausgestaltung in der Praxis berücksichtigt werden?

Im Anschluss an die Diskussion der einzelnen Maßnahmen wurden die Teilnehmer aufgefordert, das aus ihrer Sicht hinsichtlich des Untersuchungsgegenstands erfolgversprechendste und das am wenigsten geeignete Instrument zu benennen. Die Folien zur Vorstellung der Instrumente als Diskussionsgrundlage finden sich im Anhang.

Nachfolgend werden zunächst die erarbeiteten Ergebnisse für die Region Niederrhein (Kapitel 2) und anschließend die Resultate für den Untersuchungsraum Leipzig/Halle (Kapitel 3), bevor abschließend die wesentlichsten Gemeinsamkeiten und Unterschiede der beiden Regionen gegenübergestellt werden.

## 2 Untersuchungsregion Niederrhein

### 2.1 Strukturpolitische Merkmale der Untersuchungsregion

Die Untersuchungsregion Niederrhein liegt im äußersten Westen Deutschlands in Nordrhein-Westfalen und erstreckt sich entlang des Rheins von Emmerich bis nach Dormagen im Süden der Region. Zur exakten Abgrenzung des Untersuchungsgebietes wurde die Systematik der Raumordnungsregionen (ROR) herangezogen und im Falle Niederrheins die beiden ROR 507 Duisburg/Essen und 508 Düsseldorf gewählt. Somit wurden für die nachfolgenden Analysen die folgenden 15 Städte und Landkreise mit einbezogen:

- ▶ Kreis Kleve
- ▶ Kreis Wesel
- ▶ Oberhausen
- ▶ Duisburg
- ▶ Mülheim an der Ruhr
- ▶ Essen
- ▶ Krefeld
- ▶ Kreis Viersen
- ▶ Mönchengladbach
- ▶ Rhein-Kreis Neuss

- ▶ Düsseldorf
- ▶ Kreis Mettmann
- ▶ Wuppertal
- ▶ Remscheid
- ▶ Solingen

Abbildung 3: Lage und betrachtete Kreise der Untersuchungsregion Niederrhein

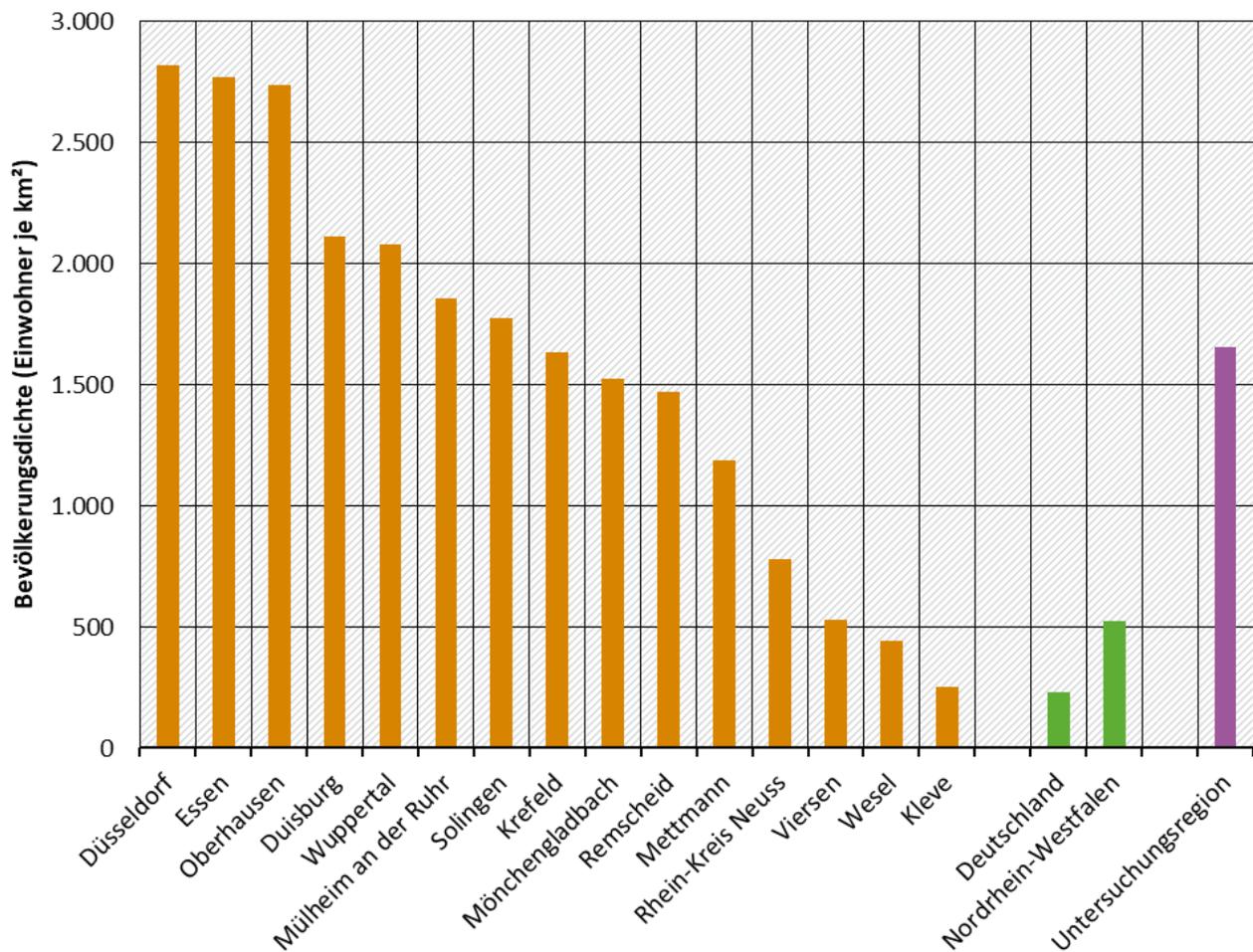


Eigene Darstellung

Bei der Festlegung der Regionsabgrenzung wurde vor allem darauf geachtet, dass das Gebiet in sich strukturell miteinander vergleichbar bleibt. Zwar wurden somit eine Vielzahl an Stadt- und Landkreisen in die Analysen miteinbezogen, allerdings kann dennoch von einer funktionell einheitlichen, wirtschaftlichen und vor allem logistischen Ausrichtung gesprochen werden.

Der Niederrhein stellt, wie der Westen Deutschlands ganz generell, eine äußerst bevölkerungsreiche Region innerhalb Deutschlands dar. Rund 5,2 Millionen Einwohner lebten 2015 in den untersuchten Stadt- und Landkreisen (Statistisches Bundesamt, 2015). Deutlich überdurchschnittlich fällt dabei vor allem die Bevölkerungsdichte, also die Anzahl der Einwohner je km<sup>2</sup>, aus. Während 2015 deutschlandweit 230 Einwohner pro km<sup>2</sup> zu verzeichnen waren, waren es in der Untersuchungsregion knapp 1.700 Einwohner pro km<sup>2</sup> (Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2015). Zurück zu führen ist dies sicherlich vor allem auf den hohen Verstädterungsgrad der Region.

Abbildung 4: Bevölkerungsdichte der Untersuchungsregion Niederrhein 2015



Eigene Darstellung, basierend auf (Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2015)

Die hohe Einwohnerdichte macht die Region Niederrhein zu einem attraktiven Absatzmarkt für schnelldrehende Konsumgüter und damit zu einem strategisch wichtigen Standort für ballungsraumversorgende Logistikstandorte. Dabei handelt es sich um eine kleinräumige Form der Distribution, die sich insbesondere bei zeitkritischen Gütern anbietet. Gerade Einzelhändler aus dem Konsumgüter- und Lebensmittelbereich sind auf diese kurzen Verteiltouren angewiesen, um eine zuverlässige Versorgung ihrer Filialen zu gewährleisten. Aber auch Logistikzentren zur regionalen Ersatzteilversorgung und auch immer mehr Online-Händler suchen die Nähe zu ihren Absatzgebieten, um stets kürzere Lieferzeitfenster anbieten zu können.

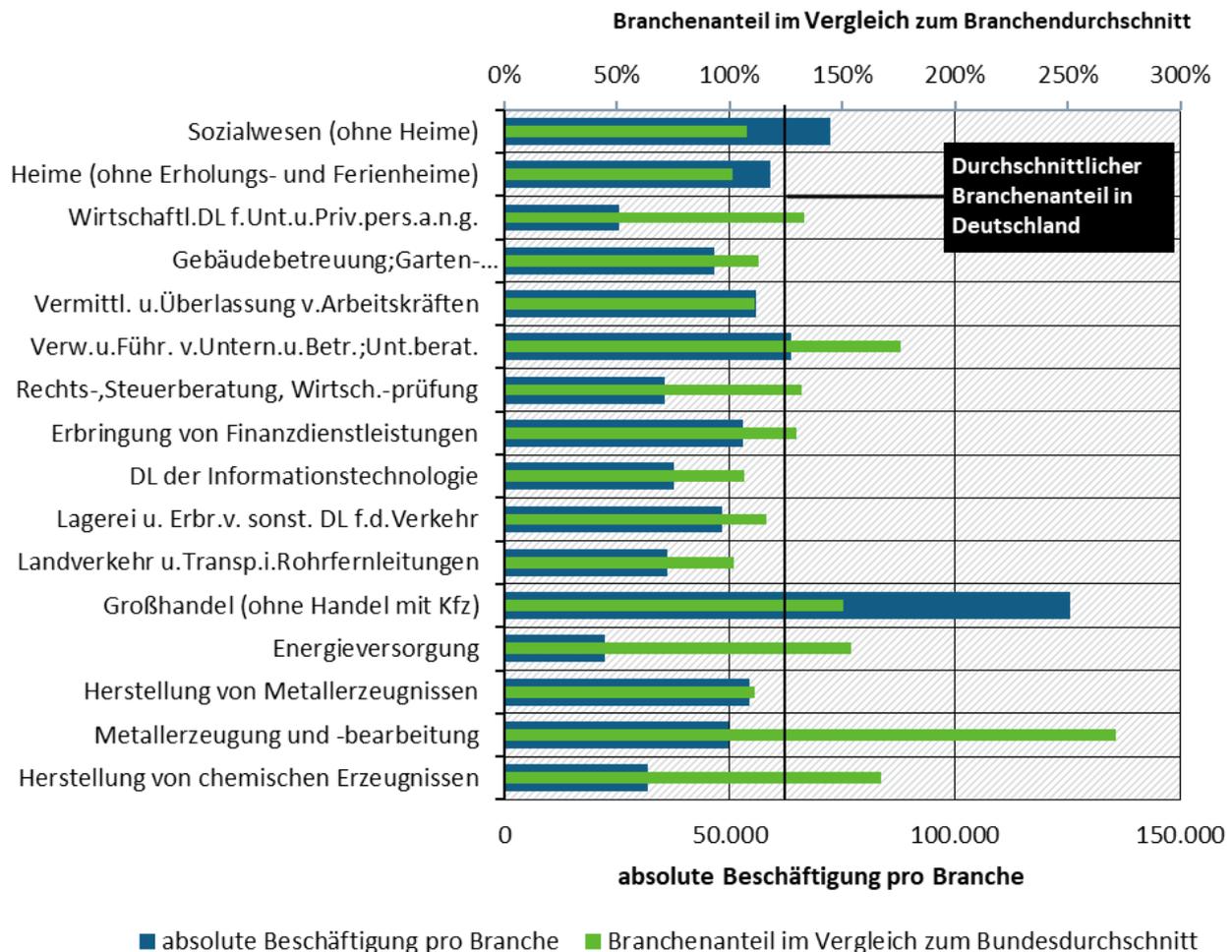
Die hohe Bevölkerungszahl der Untersuchungsregion bietet allerdings nicht nur ballungsraumversorgenden Logistikansiedlungen optimale Standortbedingungen, sondern auch für Netzwerk-Logistiker. Der Netzwerk-Ansiedlungstyp beschreibt die Suche nach strategischen Standorten in einem Transportnetzwerk.<sup>1</sup> Diese Standortentscheidung wird nicht für sich alleine getroffen, sondern im Kontext mehrerer bereits bestehender Niederlassungen, die durch einen zusätzlichen Standort ergänzt und erweitert werden sollen. Typische Investoren sind hier die System-Logistikdienstleister, die ein möglichst hohes und konstantes Service-Level für ihre Kunden gewährleisten wollen. Neben einer hohen

<sup>1</sup> Detailliertere Erläuterungen zu den Merkmalen der verschiedenen logistischen Ansiedlungstypen finden sich im Zwischenbericht zum ersten Arbeitspaket.

Zahl potentiell erreichbarer Endkunden spielt die infrastrukturelle Ausstattung einer Region und hier insbesondere reibungslose Zugang zu den nächstgelegenen Autobahnen bei der Standortentscheidung des Netzwerk-Typs eine entscheidende Rolle.

Die Region Niederrhein zeichnet sich ebenfalls durch ihre überdurchschnittliche Wirtschaftsstärke aus. Für die nachfolgende Darstellung wurden die Kernbranchen der Region ermittelt. Als Kernbranchen zeichnen sich diejenigen Wirtschaftsbereiche aus, die im Vergleich zum bundesdeutschen Durchschnitt einen überdurchschnittlich hohen regionalen Beschäftigungsanteil aufweisen und die mindestens 1% der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Region auf sich vereinen:

Abbildung 5: Kernbranchen der Untersuchungsregion Niederrhein



Eigene Darstellung, basierend auf (Bundesagentur für Arbeit, 2015)

Dabei fällt auf, dass sich zahlreiche Branchen aus dem Dienstleistungssektor unter den Kernbranchen wiederfinden. Das Dienstleistungsgewerbe spielt jedoch typischerweise eine untergeordnete Rolle als Nachfrager von logistischen Dienstleistungen, während das verarbeitende Gewerbe, der Handel und die Bauwirtschaft üblicherweise einen hohen Bedarf nach Transport-, Umschlags-, Lager- und Koordinationsdienstleistungen aufweisen. Zu den logistikaffinen Kernbranchen, die einen steten Bedarf an Logistikdienstleistungen generieren, zählen im Niederrhein die Herstellung von chemischen Erzeugnissen, die Metallindustrie sowie der Großhandel. Somit weist die Region ebenfalls gute Bedingungen für Ansiedlungen des produktionsversorgenden Typs auf, der für die Ver- bzw. Entsorgung eines oder mehrerer Industriestandorte zuständig ist und infolgedessen auf die räumliche Nähe zu diesen angewiesen ist.

In besonderem Maße zeichnet sich die Region auch durch ihre sehr gute infrastrukturelle Ausstattung für den kombinierten Verkehr aus. Durch die Lage am Rhein, als eine der bedeutendsten Güterachsen Deutschlands mit zahlreichen trimodalen Umschlagsmöglichkeiten und einer direkten Anbindung an die wichtigsten europäischen Seehäfen, nimmt der Niederrhein die logistische Funktion eines Hinterland-Gateways ein. Import-Logistikansiedlungen finden damit optimale Bedingungen vor. Ansiedlungen dieses Typs sorgen für die gebündelte Anlieferung und anschließende Feinverteilung von im Ausland, meist in Übersee, produzierter Waren. Die Distributionsausrichtung ist hier tendenziell am größten, da häufig mehrere Länder oder ganze Kontinente von diesem Standort aus mit Gütern versorgt werden. Hier finden sich häufig Unternehmen aus dem Technologie-, Elektronik- und Investitionsgüterbereich.

Im nachfolgenden Abschnitt werden die vorhandene Infrastruktur und das gegenwärtige Verkehrsaufkommen sowie perspektivische Entwicklungen in diesen Bereichen gesondert betrachtet.

## **2.2 Analyse der Verkehrs- und Gewerbeflächenstruktur**

### **2.2.1 Verkehrsanalyse**

#### **2.2.1.1 Status quo**

##### **Straßenverkehr:**

Die Region Niederrhein wird durch ein dichtes Autobahnnetz, bestehend aus den BAB A1, A2, A3, A40, A42, A44, A46, A52, A57, A59, A61, A516, A524, A535, A542, A540 erschlossen. Die Region wird außerdem durch ein dichtes Netz an Bundes- und Landesstraßen erschlossen.

##### **Eisenbahnverkehr:**

Die Region verfügt über ein dichtes Schienennetz. Als wichtige Umschlagpunkte für den Schienengüterverkehr dienen laut (BVU et al., 2014) die Terminals Duisburg-Ruhrort, Duisburg-DIT, Neuss-Hessentor, Krefeld, Wuppertal, Emmerich und Neuss-Contargo.

##### **Schiffsverkehr:**

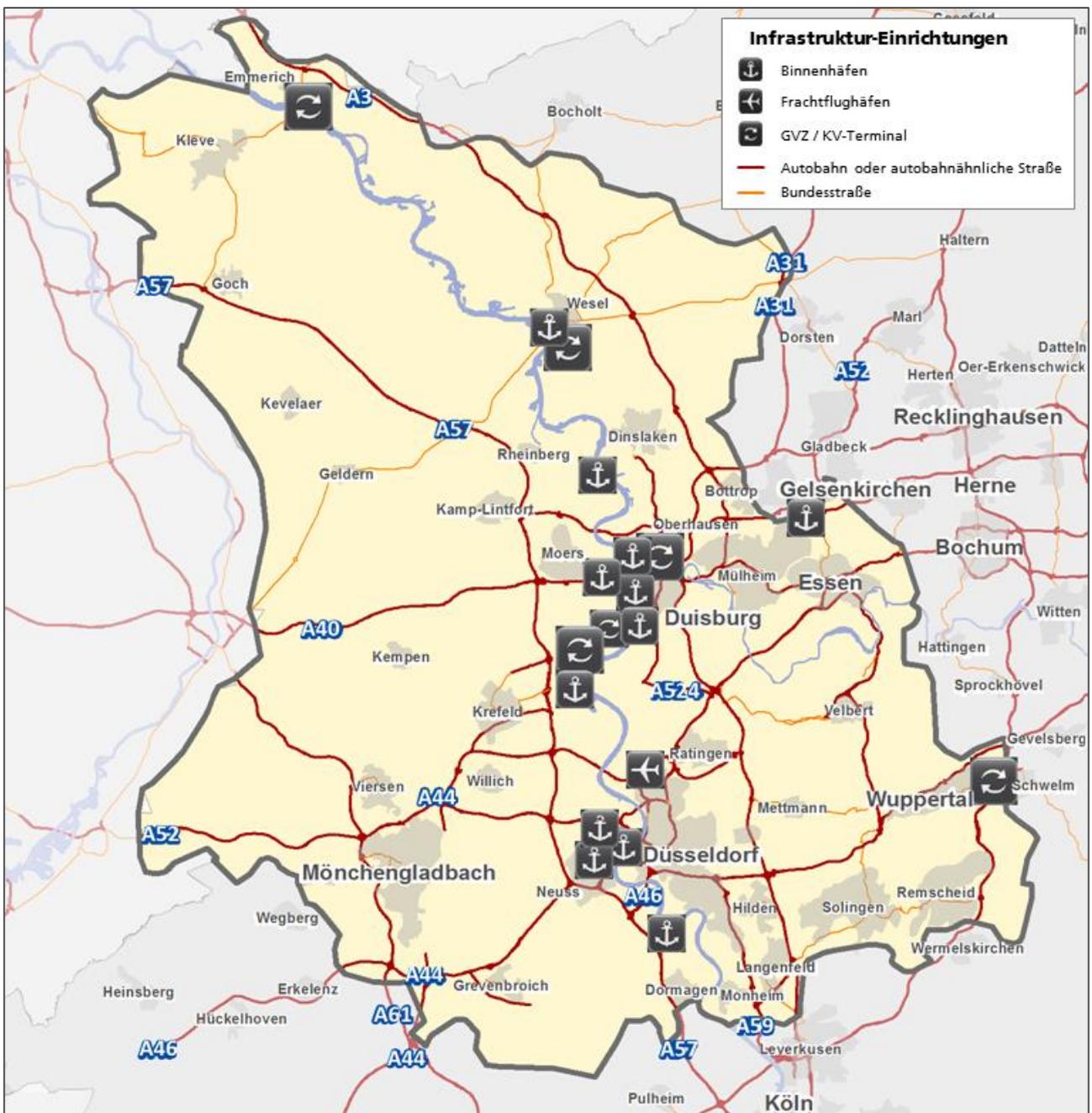
Für den Binnenschiffsverkehr können in der Region die Wasserstraßen Rhein und Ruhr sowie der Rhein-Herne-Kanal und der Schifffahrtsweg Rhein-Kleve genutzt werden. Folgende Häfen stehen zur Verfügung:

- Rhein: Duisburg, Krefeld, Neuss, Düsseldorf, Wesel (DeltaPort), Emmerich, Orsoy
- Ruhr: Mülheim a. d. Ruhr
- Rhein-Herne-Kanal: Essen
- Schifffahrtsweg Rhein-Kleve: Kleve

##### **Luftverkehr:**

Der Flughafen Düsseldorf ist mit seinem Luftfrachtumschlag von 94.000 Tonnen (2016) hinter Frankfurt a. Main, Leipzig/Halle, Köln/Bonn und München der fünftgrößte deutsche Luftfracht-Flughafen.

Abbildung 6: Infrastruktureinrichtungen im Untersuchungsgebiet Niederrhein

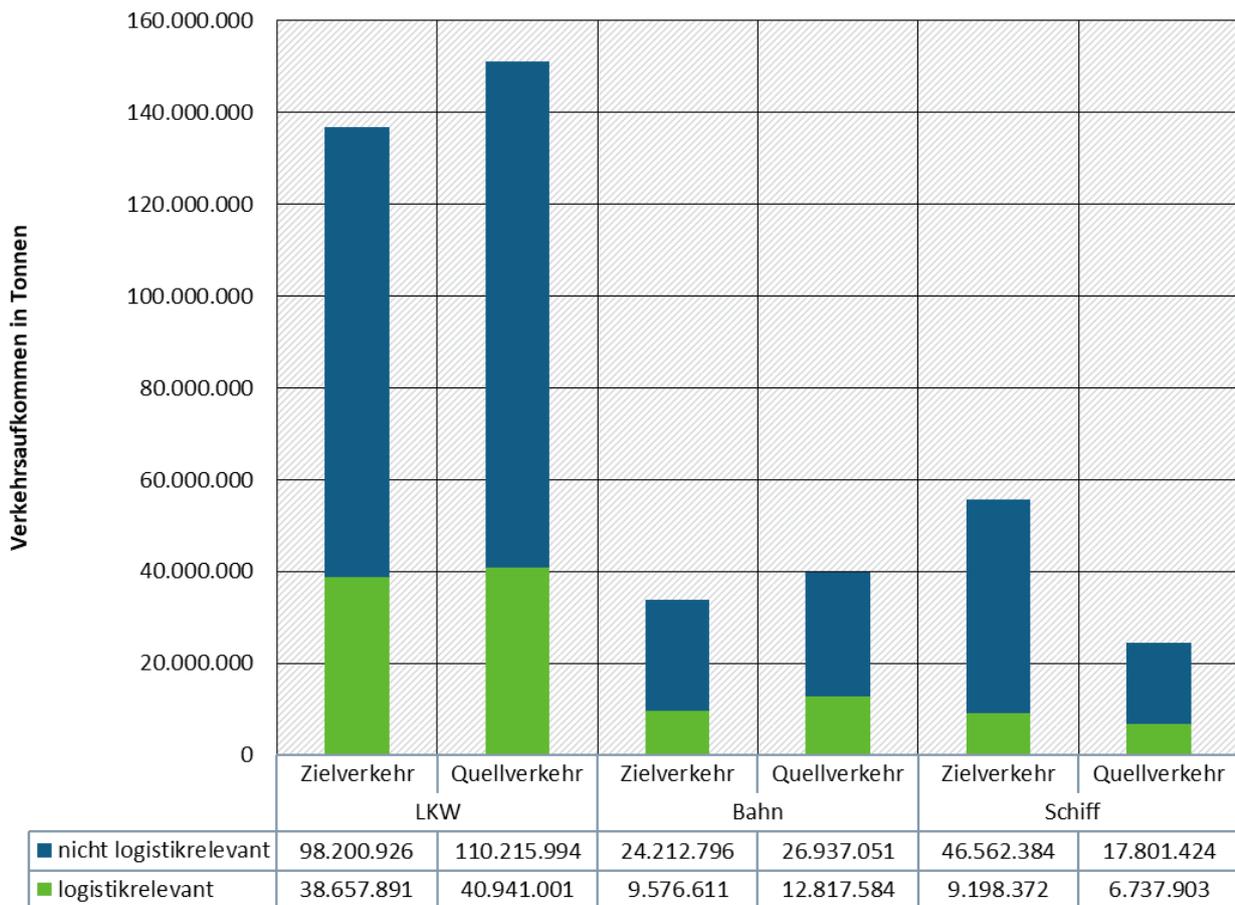


Eigene Darstellung

**Verkehrsaufkommen:**

Aus den Basisdaten der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 konnte das Güterverkehrsaufkommen der Region für das Analysejahr 2010 und das Prognosejahr 2030 ermittelt werden.

Abbildung 7: Güterverkehrsaufkommen in der Region Niederrhein 2010



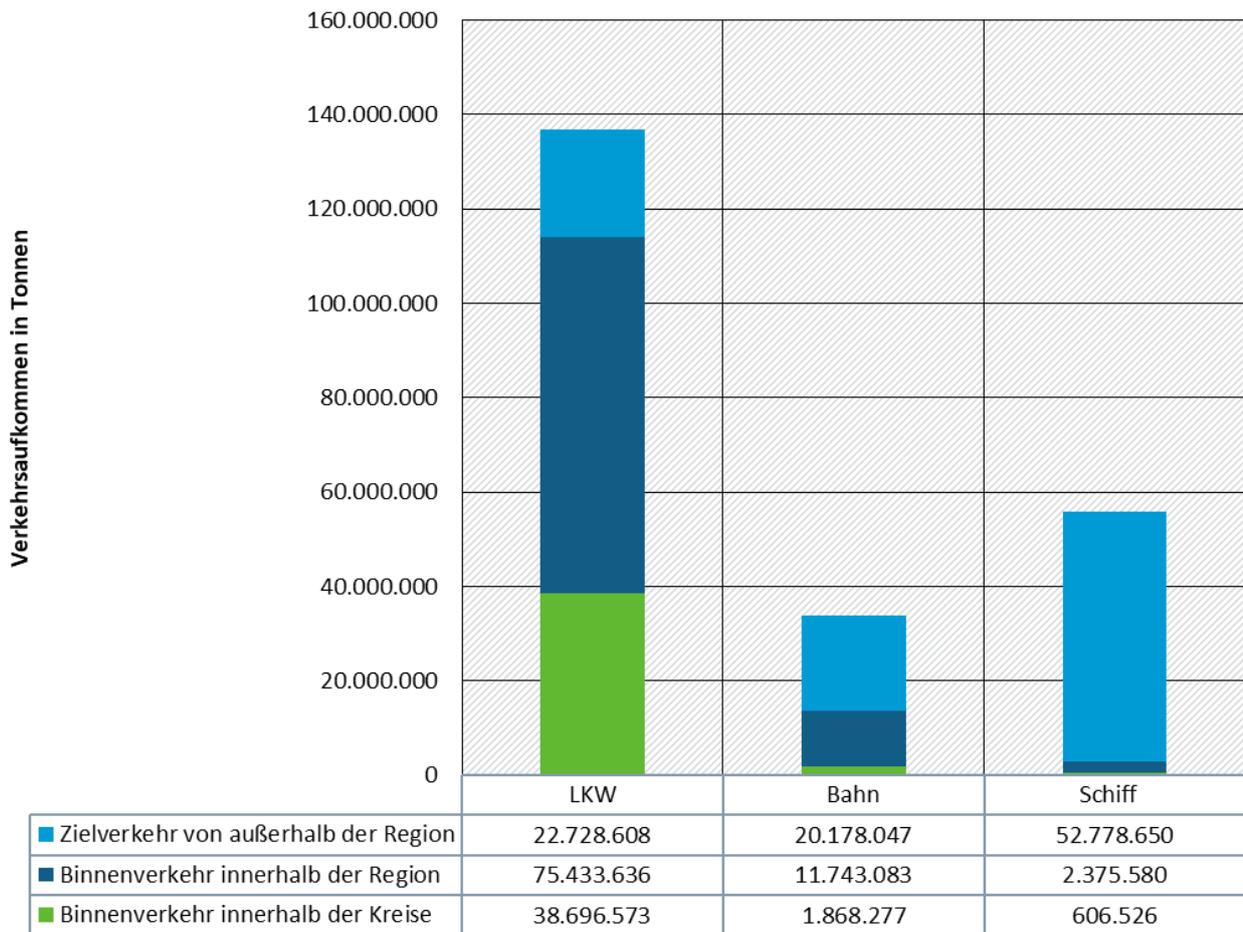
Eigene Darstellung, basierend auf Verkehrsverflechtungsprognose 2030

In Abbildung 7 ist das Güterverkehrsaufkommen der Region Niederrhein für das Jahr 2010 differenziert nach Quell- und Zielverkehr, Verkehrsmittel und Verkehrsart dargestellt. Von dem gesamten Güterverkehrsaufkommen von 442 Millionen Tonnen werden 65% im Hauptlauf mit dem LKW, 17% mit der Bahn und 18% mit dem Binnenschiff befördert. Beim LKW und bei der Bahn ist der Quellverkehr etwas höher als der Zielverkehr, beim Binnenschiff ist der Zielverkehr mehr als doppelt so hoch wie der Quellverkehr. Dies ist dadurch begründet, dass der Erztransport in die Region zum großen Teil per Schiff aus Rotterdam erfolgt, während die Fertigprodukte dann eher mit dem LKW transportiert werden.

Auf der Grundlage der Basisdaten der VVP kann das Verkehrsaufkommen den einzelnen Güterabteilungen nach NST 2007 zugeordnet werden. Auf der Basis der in AP1 definierten logistikrelevanten Anteile der einzelnen Güterabteilungen wurden die Transporte in logistikrelevant und nicht logistikrelevant unterschieden. Es wurde somit abgeschätzt, dass 28% der LKW-Transporte logistikrelevant sind, 30% der Bahntransporte und 20% der Schifftransporte.

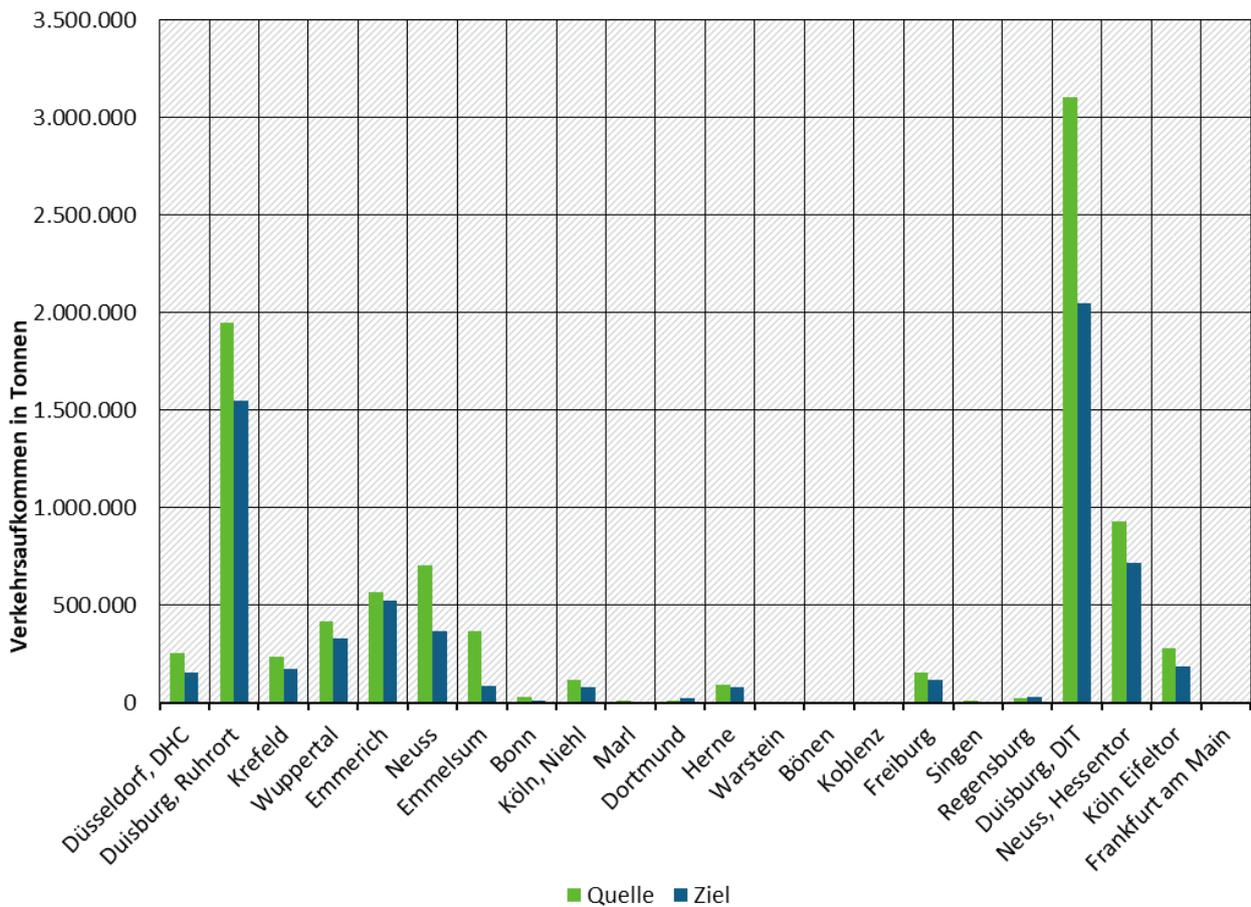
In Abbildung 8 wird dargestellt, wie sich das Zielverkehrsaufkommen der Region auf die verschiedenen Quellen verteilt. Beim LKW-Verkehr haben 28% der ankommenden Güter ihre Quelle auch im gleichen Landkreis, sind also Binnenverkehr. 55% der ankommenden Güter haben ihre Quelle in einem der anderen Landkreise der Region, sind also bezüglich der Region Binnenverkehr. 17% der ankommenden Tonnen stammen aus Quellen außerhalb der Region. Beim Zielverkehrsaufkommen der Bahn sind 6% Binnenverkehr im Kreis und 35% Binnenverkehr in der Region, 60% stammen aus Quellen außerhalb der Region. Die Quellen der Schifftransporte liegen zu 95% außerhalb der Region.

Abbildung 8: Zielverkehrsaufkommen in der Region Niederrhein 2010



Eigene Darstellung, basierend auf Verkehrsverflechtungsprognose 2030

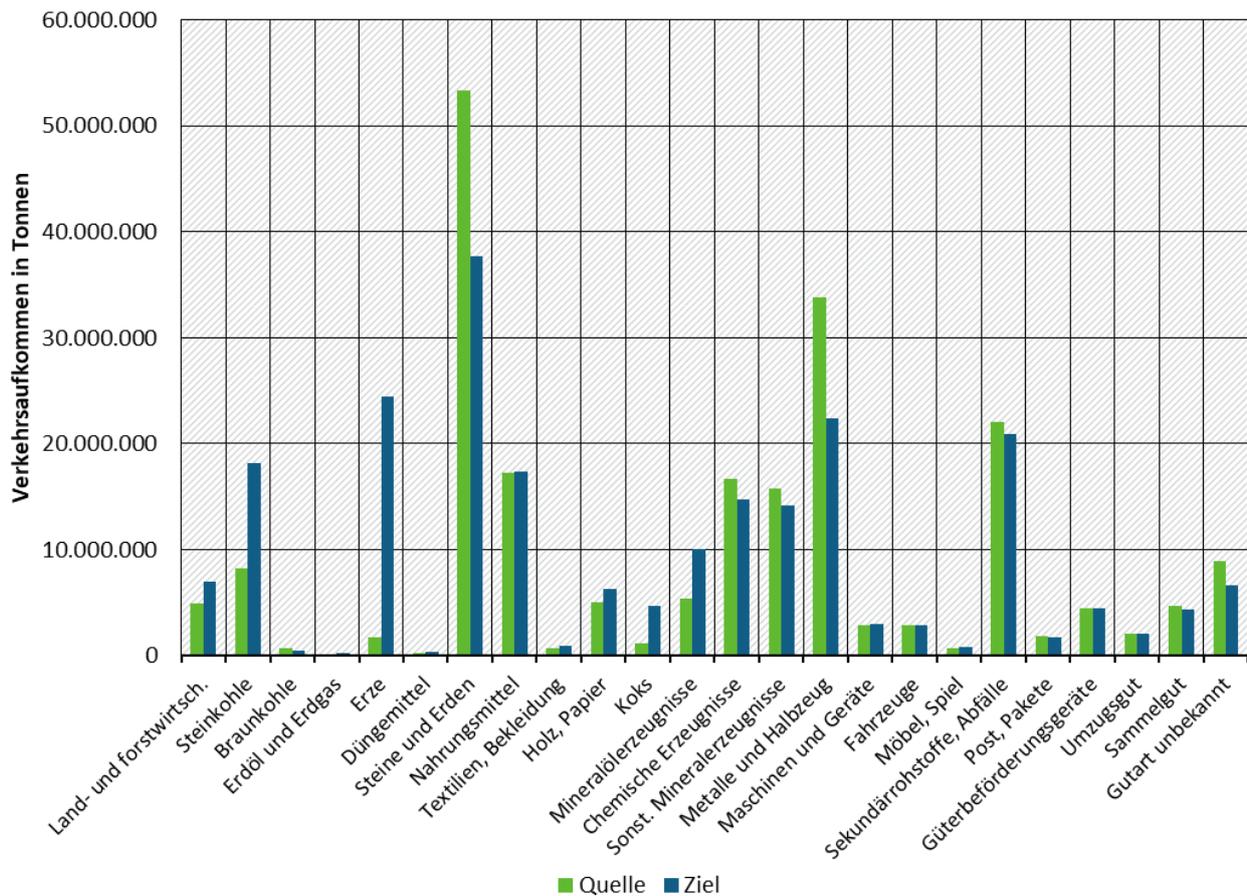
Abbildung 9: Verkehrsaufkommen 2010 der Region Niederrhein nach KV-Terminals



Eigene Darstellung, basierend auf Verkehrsverflechtungsprognose 2030

Abbildung 9 zeigt, wie sich das Verkehrsaufkommen im Quell- und Zielverkehr des Kombinierten Verkehrs auf die KV-Terminals der Region und der Umgebung der Region verteilen. Den größten Anteil haben dabei die Häfen in Duisburg und Neuss.

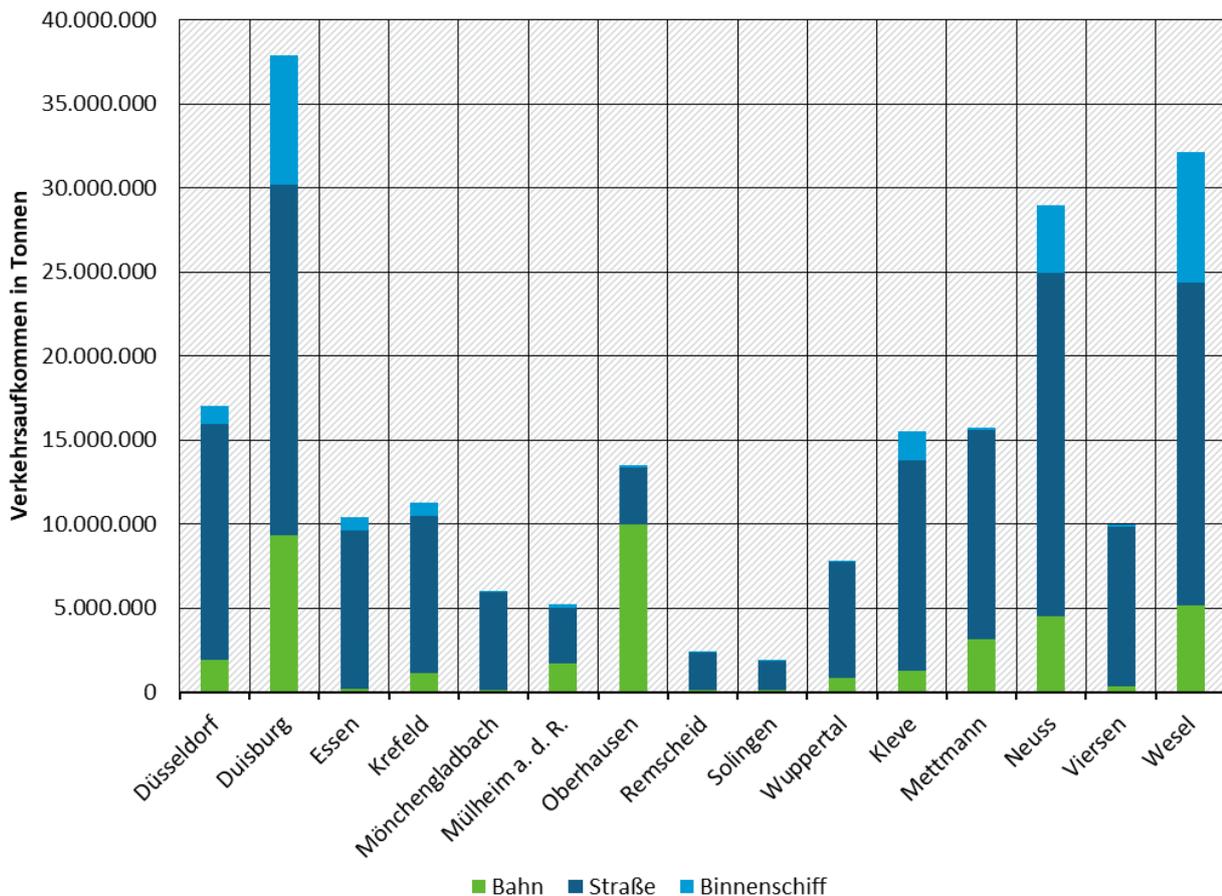
Abbildung 10: Verkehrsaufkommen 2010 der Region Niederrhein nach Gütergruppen



Eigene Darstellung, basierend auf Verkehrsverflechtungsprognose 2030

In Abbildung 10 ist dargestellt, wie sich das Güterverkehrsaufkommen der Region auf die einzelnen Gütergruppen verteilt. Die erheblichen Mengen an Steinen und Erden, die ihre Quelle in der Region haben, sind zum großen Teil in den Kreisen Wesel und Kleve abgebaute Sande und Kiese. Die Erze werden zum erheblichen Teil per Schiff angeliefert und in den Stahlwerken der Region verarbeitet.

Abbildung 11: Quellverkehrsaufkommen 2010 nach Kreis und Verkehrsmittel



Eigene Darstellung, basierend auf Verkehrsverflechtungsprognose 2030

Abbildung 11 zeigt die Verteilung des Quellverkehrsaufkommens auf die einzelnen Kreise der Region und auf die Verkehrsmittel. Das größte Verkehrsaufkommen entsteht in Duisburg. Der größte Posten in Duisburg sind dabei mit über 10 Millionen Tonnen Metalle und Halbzeuge, die mit LKW, Bahn und Schiff transportiert werden.

### 2.2.1.2 Perspektivische Entwicklungen

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan enthält für die Region folgende Maßnahmen (BMVI, 2016):

#### **Straße:**

##### **Laufende Projekte:**

A 044 Düsseldorf / Ratingen (A 3) Velbert (B 227) 4-streifiger Neubau

A 046 Westring AK Sonnborn (L 418) Erweiterung auf 6 Fahrspuren

A 524 B 8 Duisburg / Serm (B 8) AS Duisburg / Rahm mit B 8 OU Düsseldorf / Wittlaer (1.BA) Erweiterung auf 4 Fahrspuren

##### **Neu vordringlich:**

A 001 AD Erfttal (A 61) AK Köln West (A 4) Erweiterung auf 6 Fahrspuren

A 001 A 043 AK Wuppertal-N Ausbau eines Knotenpunktes

A 003 AK Hilden AK Ratingen-O Erweiterung auf 8 Fahrspuren

A 003 AK Ratingen-O AK Breitscheid (A 52) Erweiterung auf 8 Fahrspuren

A 003 AK Kaiserberg AK Oberhausen-W Erweiterung auf 8 Fahrspuren  
A 003 AK Kaiserberg (A 40) Ausbau eines Knotenpunktes  
A 003 AK Kaiserberg (A 40) AK Oberhausen / West (A 42) Erweiterung auf 8 Fahrspuren  
A 003 AK Oberhausen-West (A 42) AK Oberhausen (A 2 / A 516) Erweiterung auf 8 Fahrspuren  
A 003 AK Oberhausen-West (A 42) AS Oberhausen-Holten Erweiterung auf 8 Fahrspuren  
A 003 AS Oberhausen-Holten AK Oberhausen (A 2 / A 516) Erweiterung auf 8 Fahrspuren  
A 003 AK Oberhausen Ausbau eines Knotenpunktes  
A 003 AK Oberhausen (A 2 / A 516) AS Dinslaken-N Erweiterung auf 6 Fahrspuren  
A 040 AK Kaiserberg AS Mülheim-Dümpten Erweiterung auf 6 Fahrspuren  
A 040 AS Mülheim-Dümpten AS Mülheim-Heißen Erweiterung auf 6 Fahrspuren  
A 040 AS Mülheim-Heißen AS Essen-Frohnhausen Erweiterung auf 6 Fahrspuren  
A 042 AK Essen-N (A 52) AK Herne (A 43) Erweiterung auf 6 Fahrspuren  
A 042 AS Bottrop-S AK Essen-N (A 52) Erweiterung auf 6 Fahrspuren  
A 052 AK Breitscheid (A 3) AS Essen-Rüttenscheid (B 224) Erweiterung auf 6 Fahrspuren  
A 052 AK Essen / Gladbeck (A 2) AS Gelsenkirchen-Buer 4-streifiger Neubau  
A 052 AK Essen-N s AD Essen / Gladbeck Erweiterung auf 4 Fahrspuren  
A 052 s AD Essen / Gladbeck AD Essen / Gladbeck 4-streifiger Neubau  
A 057 A 052 AK Kaarst Ausbau eines Knotenpunktes  
A 057 A 040 AK Moers (A 40) Ausbau eines Knotenpunktes  
A 057 AK Moers AK Kamp-Lintfort (A 42) Erweiterung auf 6 Fahrspuren  
A 057 AK Meerbusch (A 44) AK Moers ( A 40) Erweiterung auf 6 Fahrspuren  
A 059 s AK Duisburg (A 40) AS Duisburg-Ruhrort Erweiterung auf 6 Fahrspuren  
A 059 AS Duisburg-Ruhrort AK Duisburg-N (A 42) Erweiterung auf 6 Fahrspuren  
A 059 AK Duisburg-N (A 42) Ausbau eines Knotenpunktes  
A 059 AK Duisburg-N (A 42) AS Duisburg-Marxloh Erweiterung auf 6 Fahrspuren  
B 008 Dinslaken (A 59) Wesel (B 58) 2/4-streifiger Neubau  
B 008 Dinslaken (A 59) Friedrichsfeld (K 12) 2-streifiger Neubau  
B 008 Friedrichsfeld (K 12) Wesel (B 58) 4-streifiger Neubau  
B 009 Westtangente Krefeld (B 57 - B 9) 2-streifiger Neubau  
B 051 OU Bergisch-Born (B 51) 2-streifiger Neubau  
B 057 OU Baal 2-streifiger Neubau  
B 057 OU Marienbaum 2-streifiger Neubau  
B 058 A 070 Alpen Brünen 2/4-streifiger Neubau  
B 058 OU Wesel (ö Rheinbrücke - B 8) 4-streifiger Neubau  
B 058 OU Wesel (B 8 - B 70) 4-streifiger Neubau

B 070 OU Brünen 2-streifiger Neubau

**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht:**

A 001 AK Bliesheim (A 61) AD Erfttal (A 61) Erweiterung auf 8 Fahrspuren

A 040 AK Moers (A 57) AK Duisburg (A 59) Erweiterung auf 8 Fahrspuren

A 040 AK Moers (A 57) AS Duisburg/Homberg Erweiterung auf 8 Fahrspuren

A 040 AS Duisburg/Homberg AK Duisburg (A 59) Erweiterung auf 8 Fahrspuren

A 040 AS Essen-Frohnhausen AD Essen-O Erweiterung auf 6 Fahrspuren

A 044 Essen-Ruhrallee (L 925 - AS E.-Bergerhausen(A 52)) 4-streifiger Neubau

A 046 AS Düsseldorf- Holthausen AK Hilden (A 3) Erweiterung auf 8 Fahrspuren

A 052 AD Essen-Ost (A 40) AK Essen-Nord (A 42) 6-streifiger Neubau

A 061 AD Erfttal (A 1) AK Kerpen (A 4) Erweiterung auf 6 Fahrspuren

A 061a AK Wanlo (A 46) AK Mönchengladbach (A 52) Erweiterung auf 4/6 Fahrspuren

A 524 B 288 OD Krefeld Duisburg-Serm Erweiterung auf 4 Fahrspuren

B 288 OD Krefeld w Duisburg-Mündelheim Erweiterung auf 4 Fahrspuren

A 524 w Duisburg-Mündelheim Duisburg-Serm Erweiterung auf 4 Fahrspuren

B 009 OU Kleve 2-streifiger Neubau

B 237 OU Bergisch-Born (B 237) 2-streifiger Neubau

**Weiterer Bedarf:**

A 046 AD Holz (A 44) AK Neuss-W (A 57) Erweiterung auf 6 Fahrspuren

A 059 AS Duisburg-Marxloh AS Duisburg-Fahrn Erweiterung auf 6 Fahrspuren

**Schiene:**

**Laufende Projekte:**

N09 u. I09 Ausbaustrecke (Amsterdam – ) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen (1. u. 2. Baustufe)

Abbildung 12: Ausbaustrecke Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen



(Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen)

Rhein-Ruhr- Express (RRX): Köln – Düsseldorf – Dortmund / Münster Ausbaumaßnahmen Köln-Mülheim – Langenfeld-Berghausen, Düsseldorf- Hellerhof – Düsseldorf-Wehrhahn, Düsseldorf-Zoo – Düsseldorf-Kalkum, Duisburg-Abzweig Kaiserberg, Mülheim- Styrum – Mülheim (Ruhr) Hbf, Essen-West – Bochum-Langendreer, Dortmund-Lütgendortmund – Dortmund Bbf, Dortmund Hbf

**Wasserstraßen:**

Wesel-Datteln-Kanal Ausbau bis Marl

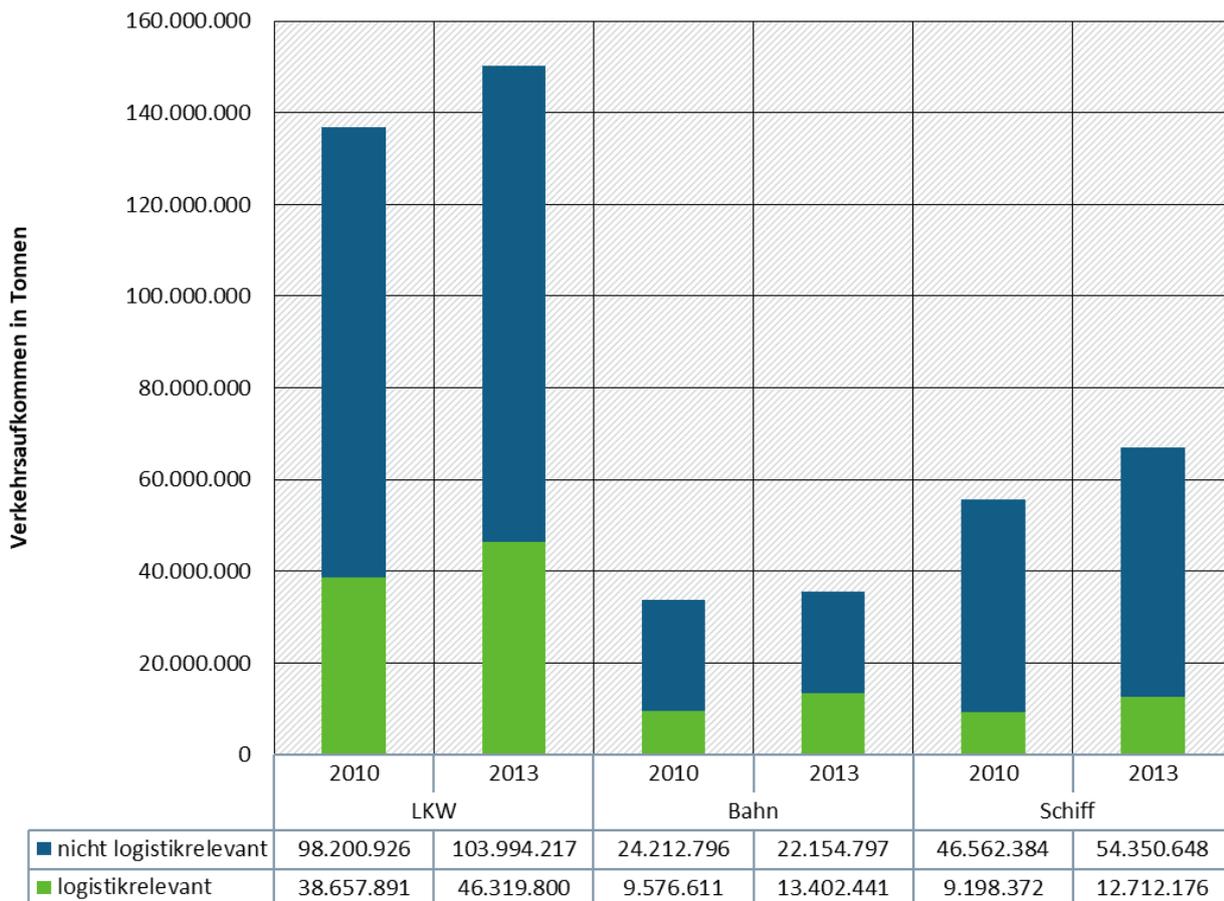
Rhein Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung zw. Duisburg und Stürzelberg

**Verkehrsentwicklung:**

Wie in Abbildung 13 bis Abbildung 16 zu erkennen, prognostiziert die VVP für 2030 für die Region Niederrhein im Bezug auf den Vergleich zum Stand 2010 Zuwächse im Verkehrsaufkommen im Bereich von 10% im LKW-Verkehr, 7% im Bahnverkehr und 21% im Binnenschiffsverkehr. Bedingt sind diese Zuwächse insbesondere durch ein prognostiziertes Wachstum beim Aufkommen von Erzen, Nahrungsmitteln, Metallen, Halbzeugen und unbekanntem Gutarten (i.d.R. Containertransporte).

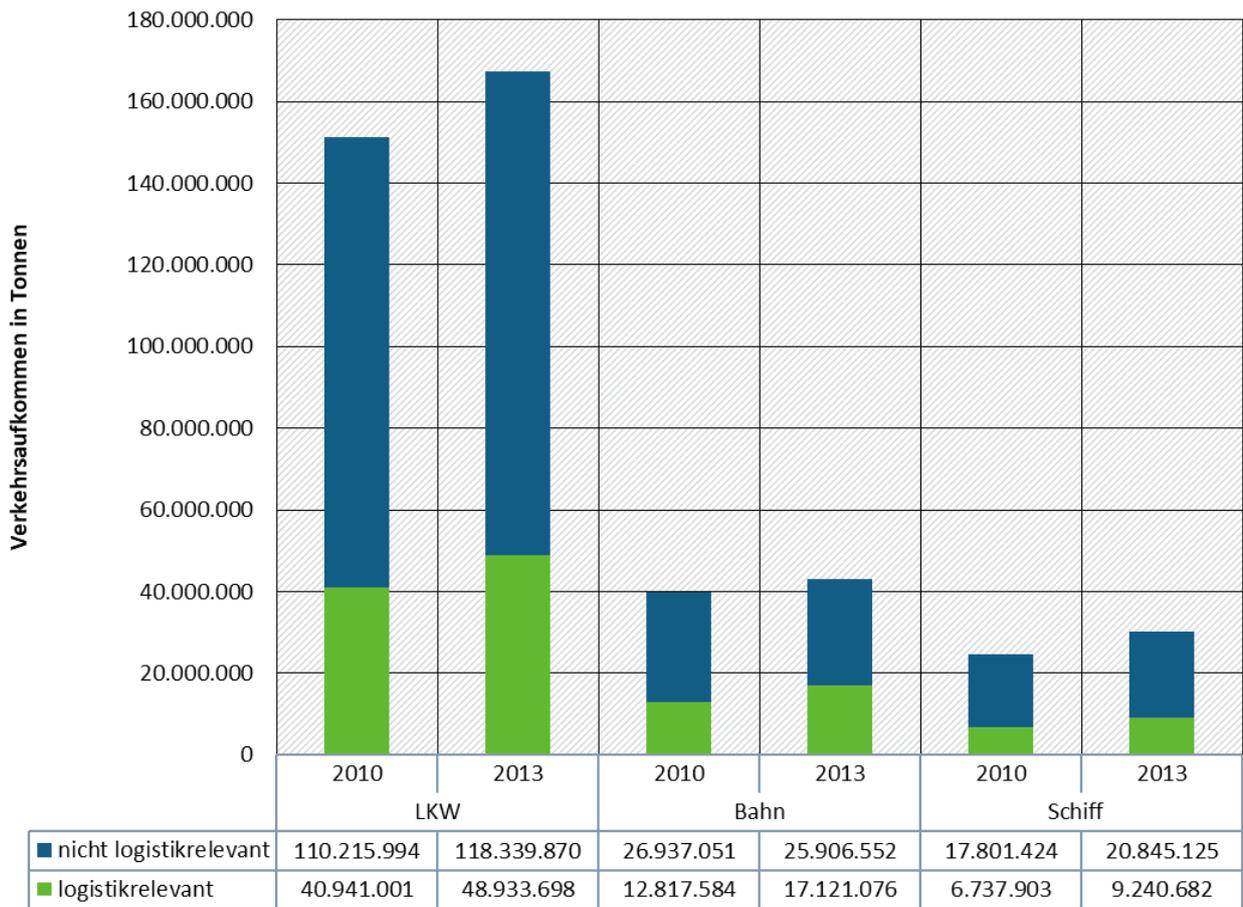
Bei der Verkehrsleistung geht die Prognose von einem Zuwachs um 29%, bedingt durch steigende Transportaufkommen und steigende Transportweiten aus.

Abbildung 13: Entwicklung des Zielverkehrsaufkommens in der Region Niederrhein 2010 bis 2030



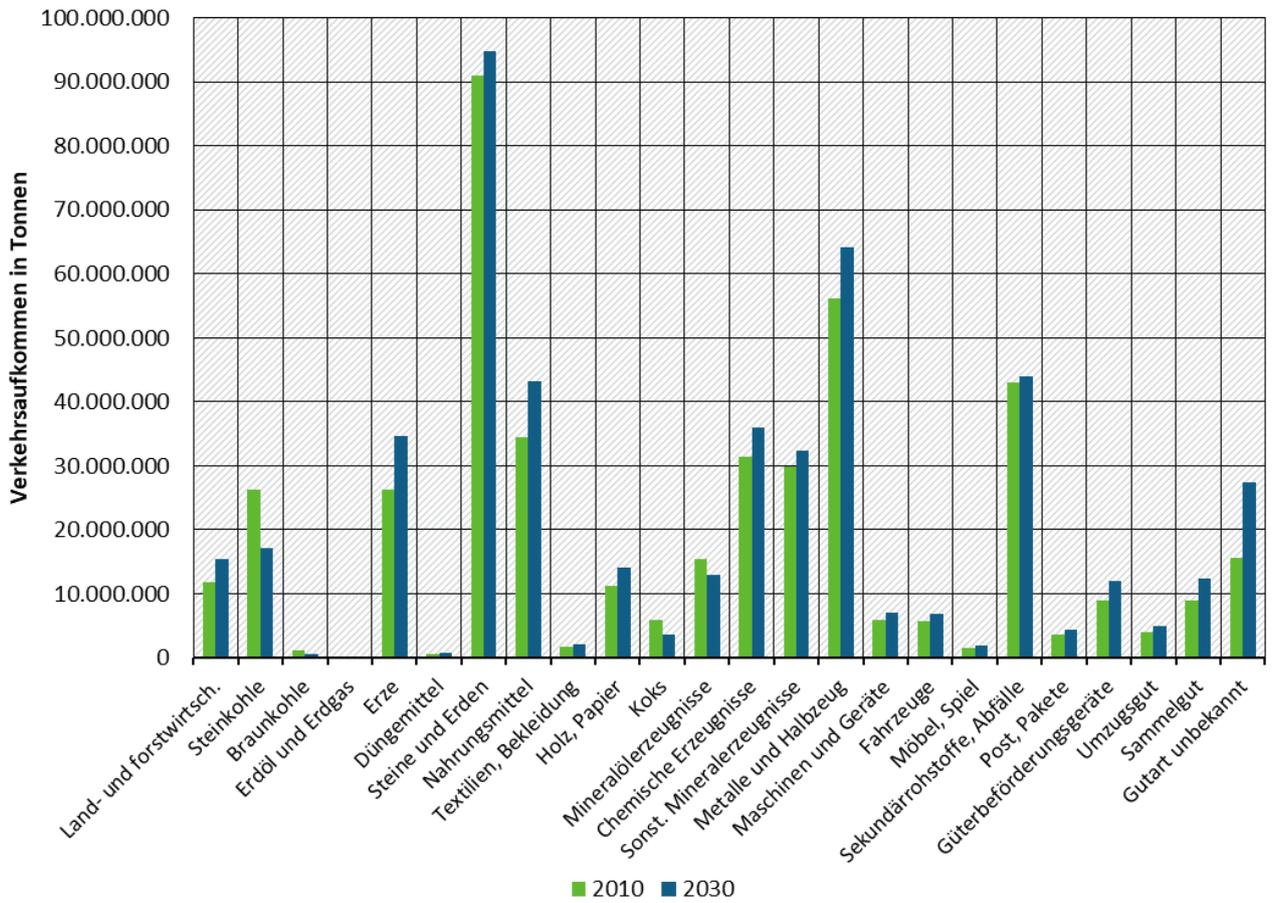
Eigene Darstellung, basierend auf Verkehrsverflechtungsprognose 2030

Abbildung 14: Entwicklung des Quellverkehrsaufkommens in der Region Niederrhein 2010 bis 2030



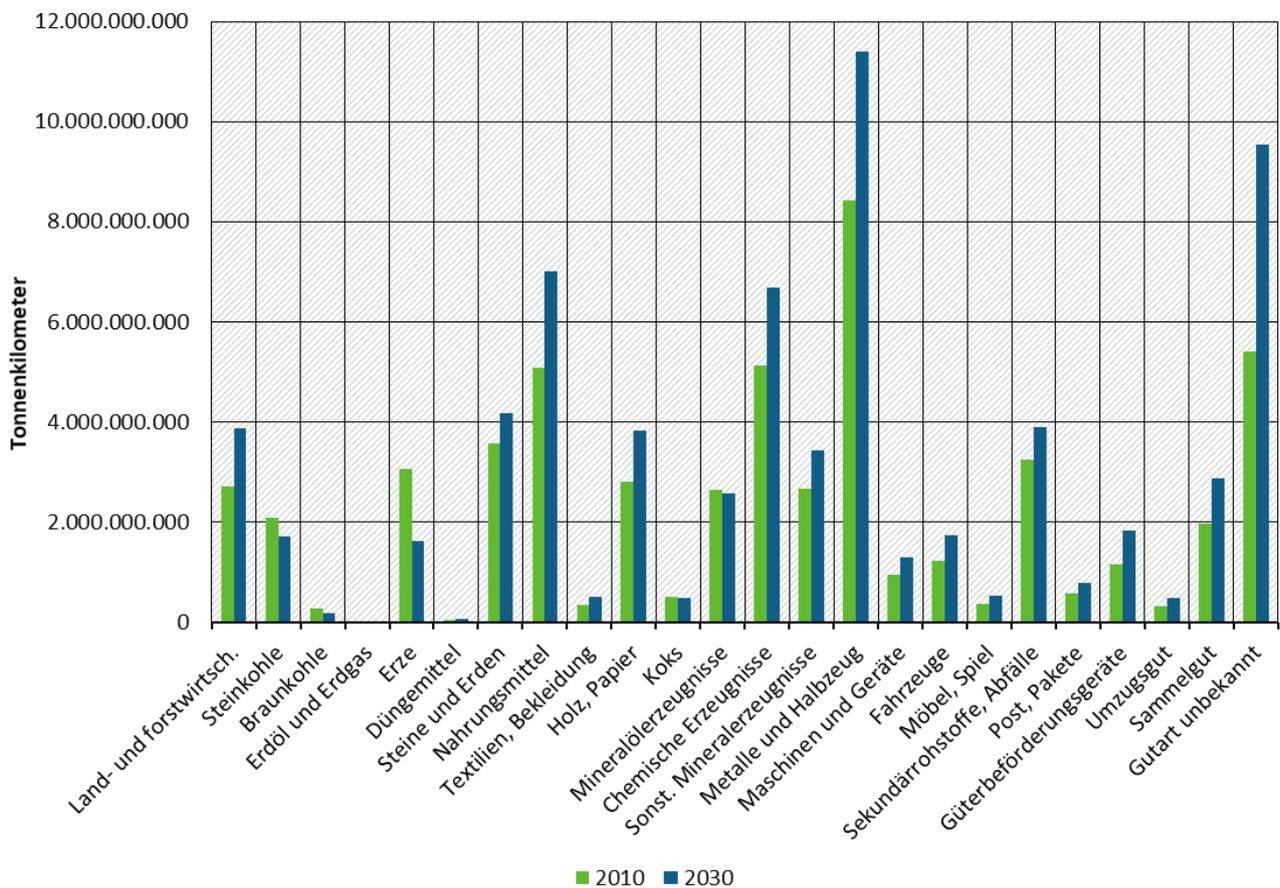
Eigene Darstellung, basierend auf Verkehrsverflechtungsprognose 2030

Abbildung 15: Entwicklung des Verkehrsaufkommens in der Region Niederrhein 2010 bis 2030 nach Gütergruppen



Eigene Darstellung, basierend auf Verkehrsverflechtungsprognose 2030

Abbildung 16: Entwicklung der Verkehrsleistung in Verbindung mit Transporten nach und aus der Region Niederrhein 2010 bis 2030 nach Gütergruppen



Eigene Darstellung, basierend auf Verkehrsverflechtungsprognose 2030

### Verkehrsanalyse in der Region Niederrhein

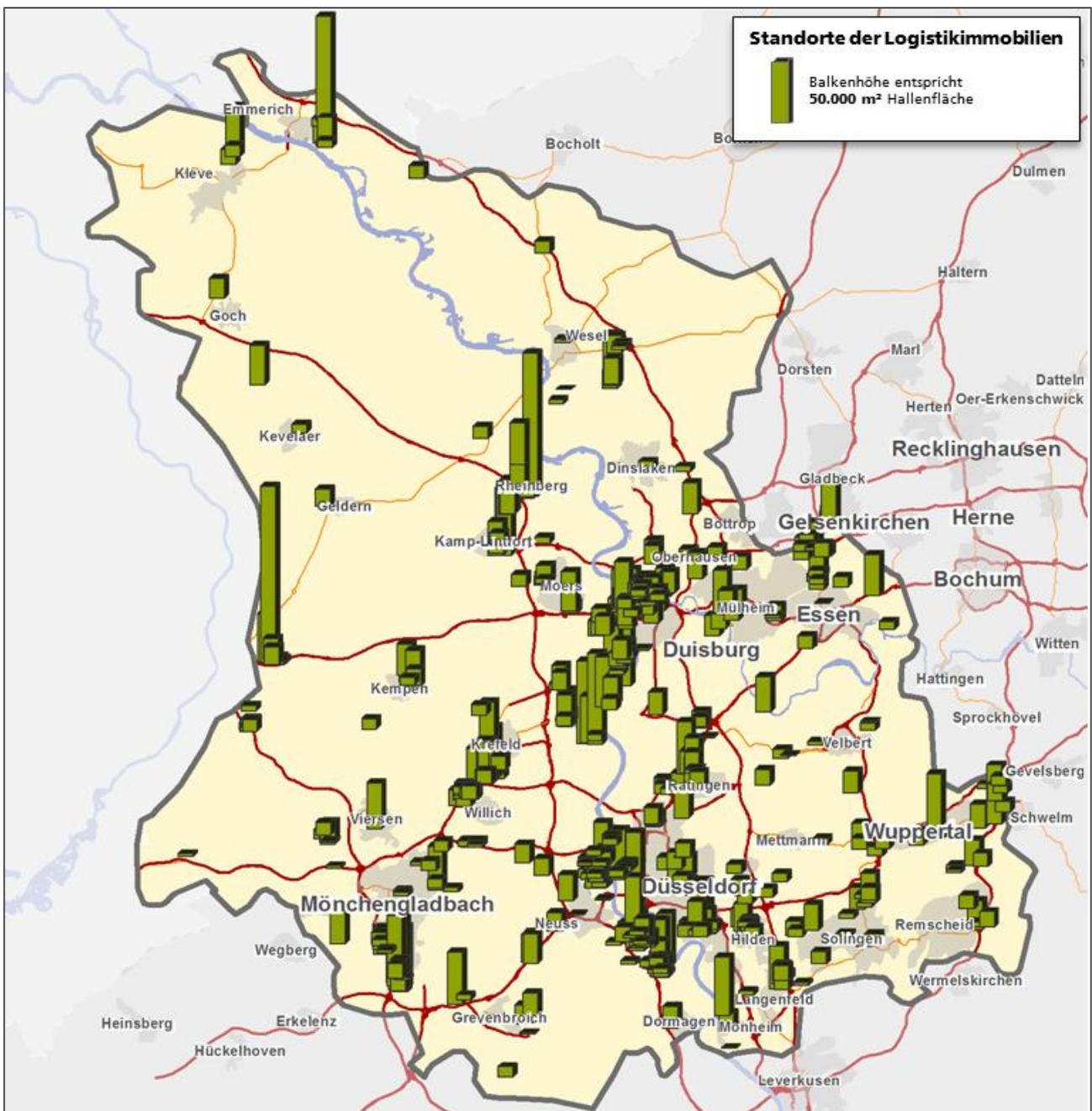
Das Untersuchungsgebiet Niederrhein ist verkehrlich durch die Verkehrsträger Straße, Schiene, Schifffahrt und Luftverkehr sehr gut erschlossen. Weitere Verbesserungen sind im Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt. Eine große Dichte an Binnenhäfen und KV-Terminals stellt die Verbindung der verschiedenen Verkehrsträger sicher. Von dem gesamten Güterverkehrsaufkommen von 442 Millionen Tonnen werden 65% im Hauptlauf mit dem LKW, 17% mit der Bahn und 18% mit dem Binnenschiff befördert. Auf der Basis der in AP1 definierten logistikrelevanten Anteile der einzelnen Güterabteilungen wurde abgeschätzt, dass 28% der LKW-Transporte logistikrelevant sind, 30% der Bahntransporte und 20% der Schifftransporte. Die VVP prognostiziert für 2030 für die Region Niederrhein im Bezug auf den Vergleich zum Stand 2010 Zuwächse im Verkehrsaufkommen im Bereich von 10% im LKW-Verkehr, 7% im Bahnverkehr und 21% im Binnenschiffsverkehr.

## 2.2.2 Gewerbeflächeninanspruchnahme

### 2.2.2.1 Status quo der Logistikansiedlungen

Wie bereits eingangs erläutert zählt die Region Niederrhein zu den bedeutendsten Logistikstandorten Deutschlands, der sich insbesondere durch die hervorragende infrastrukturelle Ausstattung, die hohe Zahl erreichbarer Einwohner sowie die starke Wirtschaftsstruktur auszeichnet.

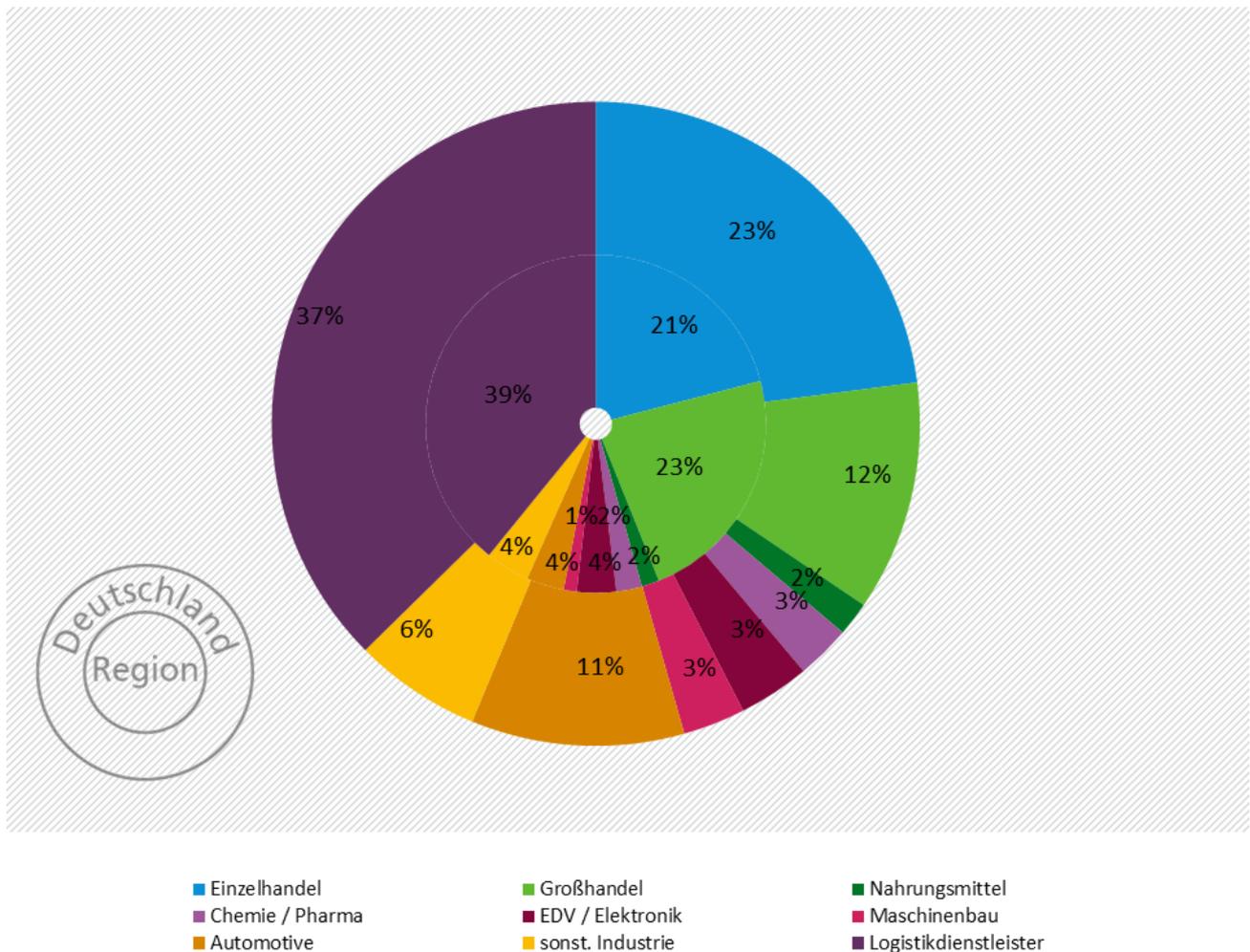
Abbildung 17: Standorte der Logistikimmobilien im Untersuchungsgebiet Niederrhein



Eigene Darstellung, basierend auf Logistikimmobiliendatenbank der Fraunhofer SCS

Insgesamt ist in der Logistikimmobiliendatenbank für die Region Niederrhein ein Bestand von 7,8 Millionen m<sup>2</sup> logistisch genutzte Immobilienfläche erfasst. Abbildung 17 zeigt die regionale Verteilung der Bestandsimmobilien. Dabei fällt auf, dass sich, im Gegensatz zu vielen anderen Logistikregionen in Deutschland, zahlreiche Mikrolagen durch eine hohe Dichte an Logistikansiedlungen auszeichnen. Die stärksten Konzentrationen finden sich vor allem entlang des Rheins in Duisburg, bei Krefeld, Düsseldorf und Neuss. Nennenswerte Ballungen an Logistikansiedlungen sind darüber hinaus in Mönchengladbach im Südwesten der Region sowie in Rheinberg und Kamp-Lintfort zu verorten. Insgesamt wird deutlich, dass die großflächigeren Ansiedlungen vor allem im Umland zu lokalisieren sind, was auf die höhere Flächenverfügbarkeit bzw. auf die tendenziell großzügigere Parzellierung der angebotenen Flächen zurück zu führen ist. In den klassischen Mikrolagen entlang der Rheinhäfen, insbesondere im Duisburger Hafen, konzentriert sich dagegen eine hohe absolute Zahl an Logistikzentren.

Abbildung 18: Logistikflächen nach Nutzerbranchen in der Region Niederrhein

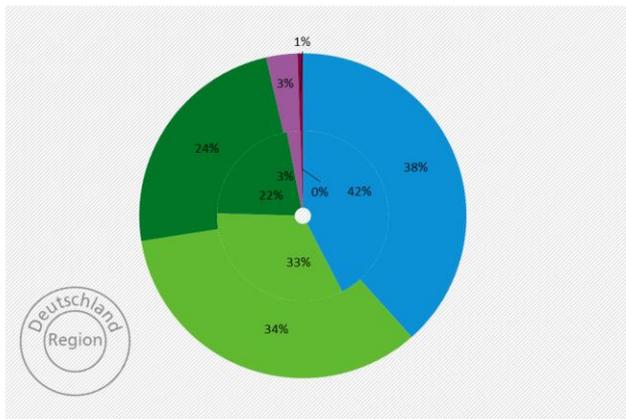


Eigene Darstellung, basierend auf Logistikimmobilienbank der Fraunhofer SCS

Abbildung 18 stellt dar, wie stark die unterschiedlichen Nutzergruppen Flächen in der Region Niederrhein nachfragen. Die Grafik zeigt dabei die prozentuale Verteilung der Nutzerbranchen gemessen an der Summe der in Anspruch genommenen Hallenflächen im Vergleich zu den bundesdeutschen Durchschnittswerten. Mit 23% ist der Großhandel im Vergleich zu Gesamtdeutschland ein auffällig starker Nutzer der niederrheinischen Logistikflächen. Während die Nutzung durch Einzelhändler und Logistikdienstleister sich auf einem mit den deutschlandweiten Werten etwa vergleichbarem Niveau bewegt, zeigt sich eine vergleichsweise geringe Bedeutung industriell genutzter Flächen. Nur gut 17% der Logistikflächen werden in der Region Niederrhein seitens der Industrie nachgefragt, während deutschlandweit in diesem Bereich ein Anteil von 28% verzeichnen ist. Insbesondere die Automobilindustrie und der Maschinenbau sind im Niederrhein deutlich unterrepräsentiert.

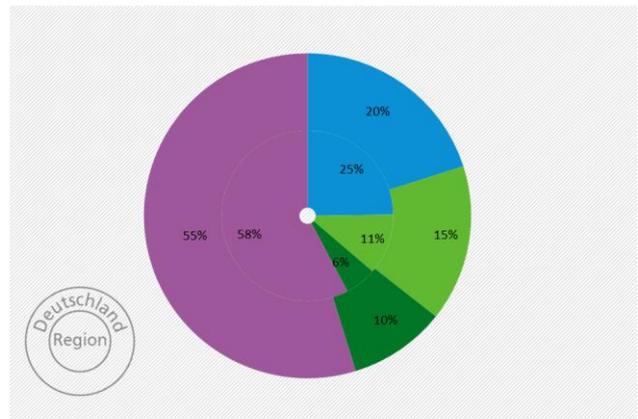
Abbildung 19: Logistikimmobilien nach Größenklassen und Logistikflächen nach Altersklassen in der Region Niederrhein

**Logistikimmobilien nach Größenklassen**



■ 5.000 - 10.000m<sup>2</sup> ■ 10.000 - 20.000m<sup>2</sup> ■ 20.000 - 50.000m<sup>2</sup>  
 ■ 50.000 - 100.000m<sup>2</sup> ■ > 100.000m<sup>2</sup>

**Logistikflächen nach Altersklassen**



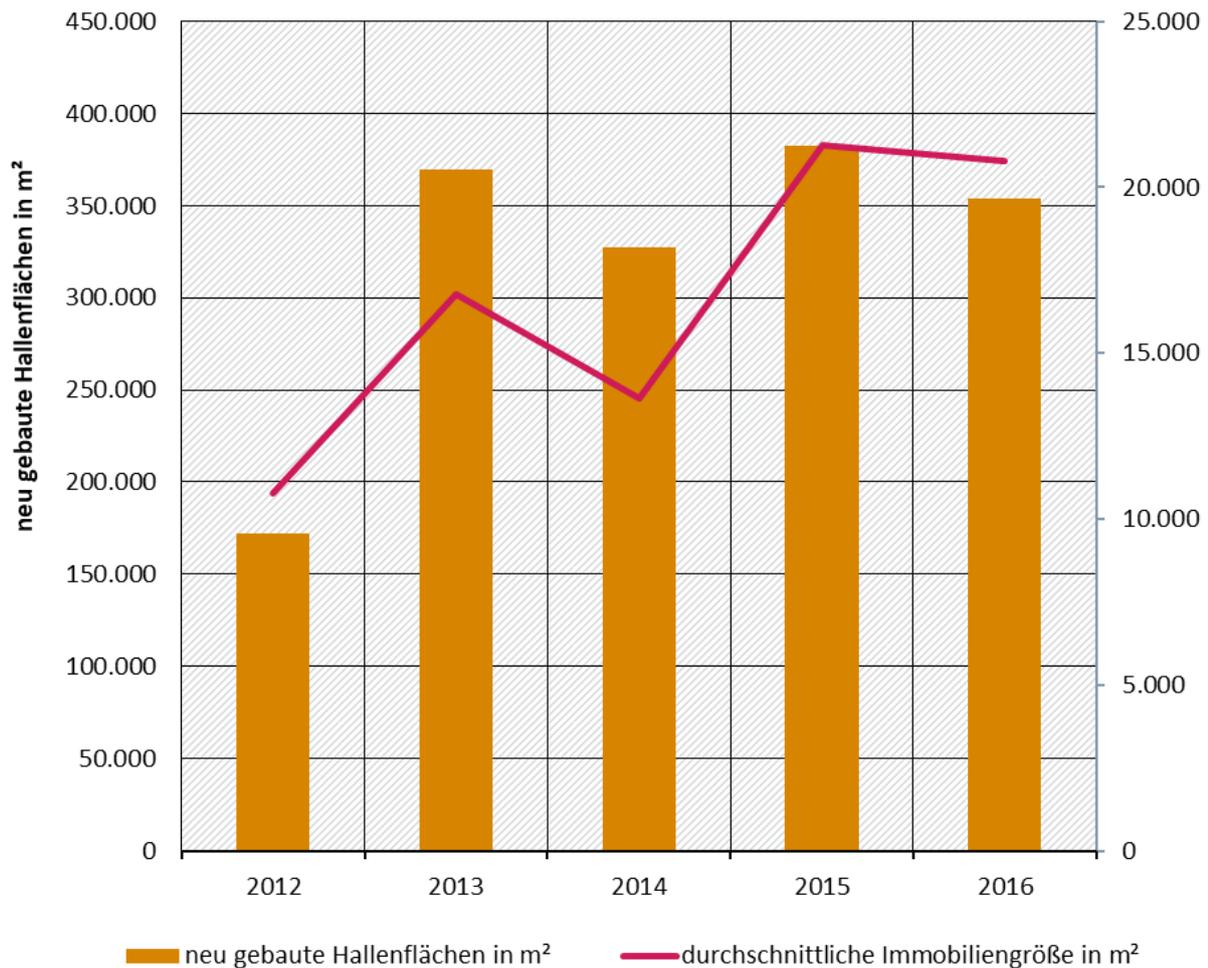
■ 2011-2016 ■ 2006-2010 ■ 2001-2005 ■ Älter

Eigene Darstellung, basierend auf Logistikimmobilienbank der Fraunhofer SCS

Für die obenstehenden Abbildungen wurde die Logistikimmobilienbank der Fraunhofer SCS hinsichtlich der Größen bzw. des Alters der Bestandsimmobilien ausgewertet. In Bezug auf die Größenklassen zeigt dich ein deutlicher Überhang bei Logistikimmobilien zwischen 5.000 und 10.000 m<sup>2</sup>. Rund 42% der niederrheinischen Immobilien bewegen sich in dieser Größenordnung, während sich der deutschlandweite Durchschnitt lediglich auf 38% beläuft. Als durchschnittlich ist hingegen die Nachfrage nach Immobilien mit 50.000 bis 100.000 m<sup>2</sup> einzustufen, auch wenn der Anteil insgesamt mit knapp 3% gering ist. Leicht unterdurchschnittlich im Vergleich zum Bundesdurchschnitt sind wiederum die Nachfrage nach mittleren Immobiliengrößen zwischen 10.000 und 50.000 sowie der Bedarf an sehr großen Objekten mit mehr als 100.000 m<sup>2</sup> Hallenfläche.

Ebenfalls deutliche Abweichungen zu den deutschlandweiten Kennzahlen offenbaren sich bei der Analyse der regionalen Altersstruktur von Logistikimmobilien: Der Anteil der Hallenflächen, die in den Jahren zwischen 2001 und 2010 gebaut wurden bewegt sich im Vergleich zu Deutschland auf einem deutlich geringeren Niveau. Im Niederrhein sind diesem Zeitraum knapp 18% der Flächen zuzuordnen, während der Anteil deutschlandweit bei mehr als 25% angesiedelt ist. Deutlich überrepräsentiert sind in der Region hingegen ältere Bestandsflächen die bereits vor 2001 errichtet wurden, mit knapp 58% (Deutschland: 55%) und moderne Flächen, die in den Jahren 2011 bis 2016 gebaut wurden mit einem Anteil von 25% (Deutschland: 20%).

Abbildung 20: Neubautwicklungen in der Region Niederrhein



Eigene Darstellung, basierend auf Logistikimmobiliendatenbank der Fraunhofer SCS

Abbildung 20 zeigt die Neubautwicklungen der vergangenen Jahre in der Region Niederrhein, dabei wurde einerseits das jährliche Neubauvolumen an Logistikflächen und andererseits die Entwicklung der durchschnittlichen Immobilienfläche berücksichtigt. Das Neubauvolumen bewegte sich abgesehen von der Entwicklung in 2012 in den vergangenen Jahren relativ konstant auf einem Niveau von rund 350.000 m<sup>2</sup> Hallenfläche. Mit durchschnittlich 320.000 m<sup>2</sup> neu entwickelter Logistikflächen in den letzten fünf Jahren kann die Region im deutschlandweiten Vergleich als äußerst dynamisch eingestuft werden. Die Anzahl neu gebauter Logistikimmobilien bewegte sich dabei zwischen 16 und 24 Hallen pro Jahr. Die durchschnittliche Hallenfläche hat sich in den vergangenen fünf Jahren beinahe verdoppelt. Belief sie sich im Jahr 2012 noch auf knapp 11.000 m<sup>2</sup>, lag sie im vergangenen Jahr bei rund 21.000 m<sup>2</sup>. Hinsichtlich der regionalen Verteilung des Neubauvolumens ist eine Tendenz zur Verlagerung ins Umland feststellbar. Insbesondere die großflächigen Ansiedlungen haben weniger in den klassischen Mikrolagen im Bereich der Häfen und Umschlagsterminals stattgefunden, sondern aufgrund der sich verschärfenden Flächenknappheit vor allem neue Bereiche erschlossen, wie etwa in Mönchengladbach, Krefeld oder Rheinberg. (Veres-Homm, Kübler, Weber, & Cäsar, 2015, S. 184) Somit werden attraktive Gewerbeflächen offenkundig zunehmend zu einem Engpassfaktor in der Untersuchungsregion. Dieser Aspekt soll im nachfolgenden Abschnitt beleuchtet werden.

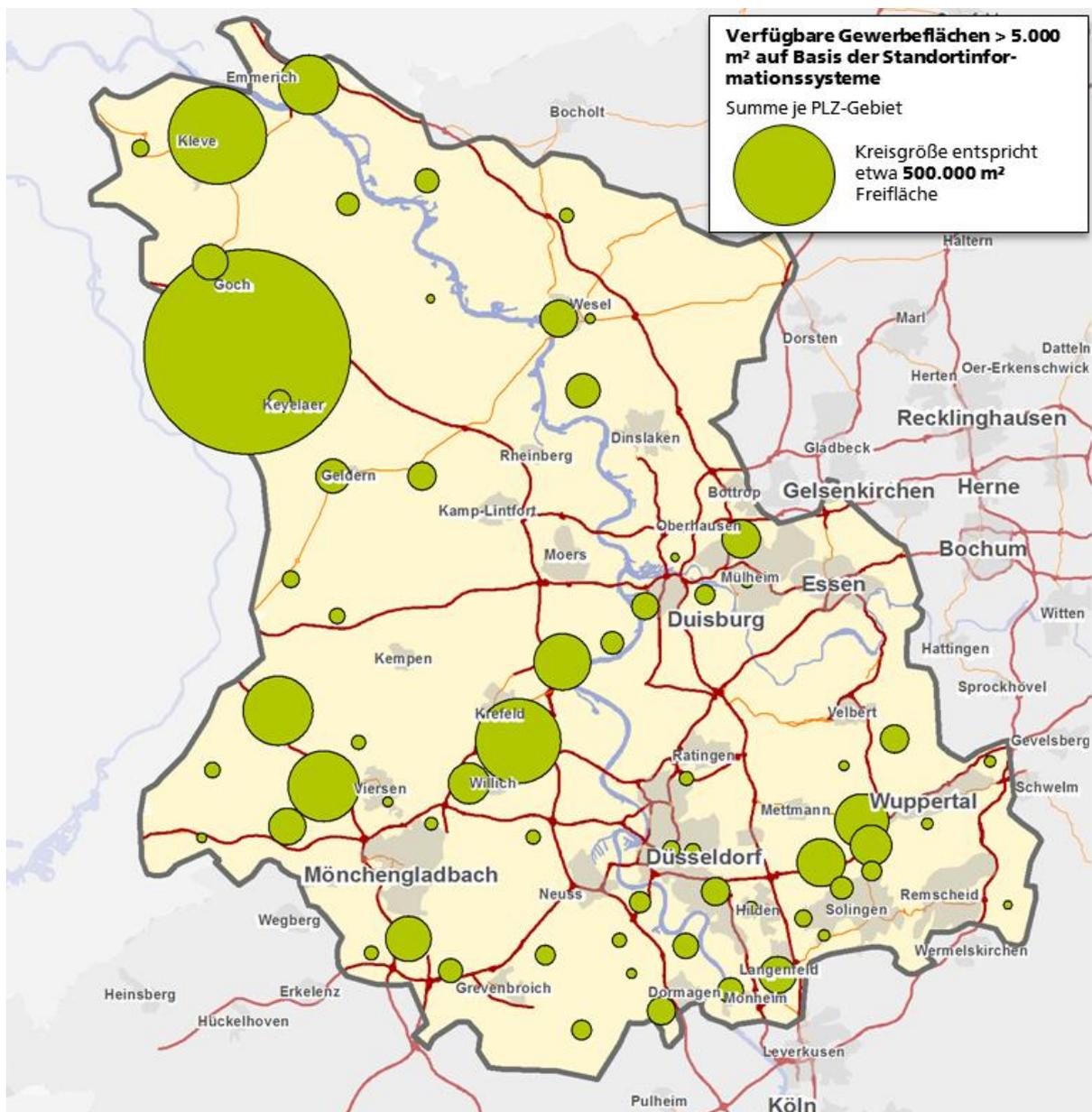
### 2.2.2.2 Perspektivische Entwicklungen

Um die Flächenverfügbarkeit für potentielle Gewerbeansiedlungen quantifizieren zu können wurden die regionalen Standortinformationssysteme für die Region Niederrhein systematisch gesichtet. Für die Erhebung wurden folgende Online-Plattformen ausgewertet:

- ▶ GERMAN.SITE Gewerbeflächen-Datenbank (<http://germansite.de>)
- ▶ ruhrsite Immobilienbörse (<http://business.metropoleruhr.de>)

Erfasst wurden alle Gewerbeflächen, die als Gewerbegebiete (GE), Industriegebiete (GI) oder Sondergebiete (SO) ausgewiesen sind und eine Flächenverfügbarkeit von mindestens 5.000 m<sup>2</sup> aufweisen. Kleinere verfügbare Gewerbeflächen wurden bei der Analyse ausgeblendet, da auf derart kleinen Parzellen kaum nennenswerte Ansiedlungen aus dem verkehrsintensiven Gewerbe denkbar sind. Die nachfolgende Abbildung visualisiert die gewonnen Ergebnisse:

Abbildung 21: Verfügbare Gewerbeflächen > 5.000 m<sup>2</sup> in der Region Niederrhein



Eigene Darstellung, basierend auf Auswertung lokaler Standortinformationssysteme (Stand: Juni 2017)

Insgesamt konnten dadurch für die gesamte Untersuchungsregion rund 630 ha an derzeit in der Vermarktung befindlichen Gewerbeflächen in 90 Gewerbegebieten ermittelt werden. Bei Betrachtung der regionalen Verteilung zeigen sich deutliche Diskrepanzen. In den traditionellen logistischen Mikrolagen wie Duisburg, Düsseldorf und Neuss, aber auch in den jüngst erschlossenen Bereichen bei Mönchengladbach und Rheinberg, werden aktuell nahezu keine Freiflächen über die Standortinformationssysteme vermarktet. Lediglich rund 14% der verfügbaren Ansiedlungsoptionen, also eine Fläche von rund 88 ha, sind diesen Kommunen zuzuordnen. Dabei zeigt sich, dass die verbleibenden Ansiedlungsoptionen häufig explizit bestimmten Nutzungsarten vorbehalten sind, wie z.B. der „CHEMPARK Krefeld-Uerdingen“ oder „Businesspark Fichtenhainer Allee“ ebenfalls in Krefeld mit zusammen 60 ha verfügbarer Gewerbefläche, die für eine Ansiedlung aus dem verkehrsintensiven Gewerbe gar nicht oder lediglich bedingt zur Verfügung stehen. Größere Areale finden sich in den Randlagen der Region an der Grenze zu den Niederlanden, westlich von Wuppertal und die eben erwähnten Flächen in Krefeld. Die nachfolgende Tabelle zeigt die fünf Gewerbegebiete mit den größten Flächenreserven in der Region Niederrhein:

Tabelle 1: Gewerbegebiete mit den größten Flächenreserven in der Region Niederrhein

| Landkreis      | Name Gewerbegebiet               | Ort         | Ausweisung | Branchenschwerpunkte                               | Gesamtfläche des Gewerbegebiets | verfügbare Fläche |
|----------------|----------------------------------|-------------|------------|--|---------------------------------|-------------------|
| Kleve          | Airport City Weeze               | Weeze, Goch | GE/GI      | Logistik, Luftfahrt und Freizeit                   | 2.500.000                       | 1.880.000         |
| Kleve          | Hammscher Hof                    | Kleve       | GE/GI      | alle Branchen mit Schwerpunkt auf Logistik         | 1.115.000                       | 490.000           |
| Krefeld, Stadt | Businesspark Fichtenhainer Allee | Krefeld     | GE         | Büronutzungen und nicht-störendes Gewerbe          | 850.000                         | 400.000           |
| Viersen        | Gewerbepark VeNeTe               | Nettetal    | GE/GI      | verarbeitendes Gewerbe und Dienstleistungen        | 770.000                         | 280.000           |
| Viersen        | Mackenstein                      | Viersen     | GE/GI      | Produktions-, Logistik- und Distributionsbetrieben | 1.400.000                       | 250.000           |

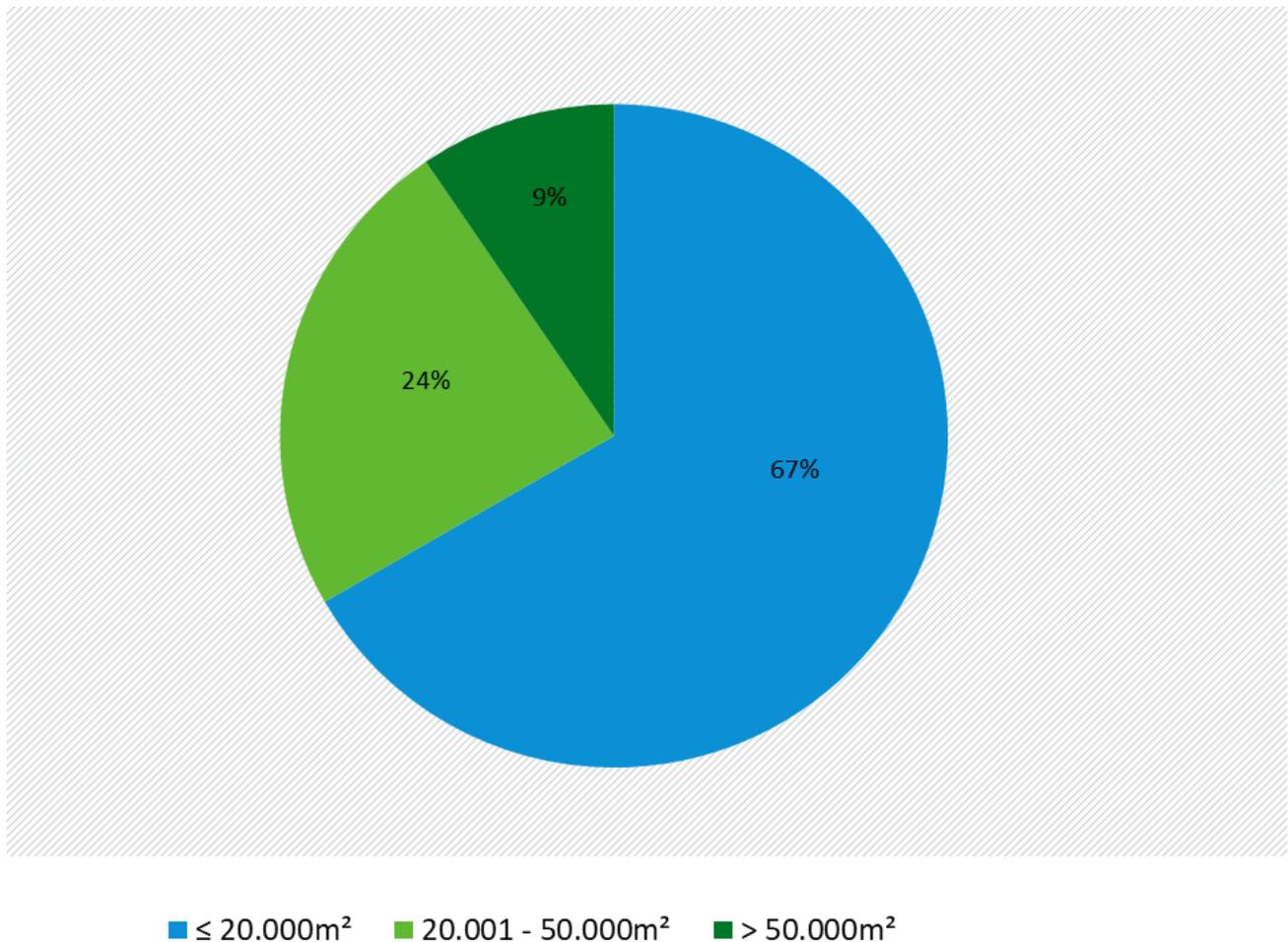
Auswertung lokaler Standortinformationssysteme (Stand: Juni 2017)

Spitzenreiter der größten Flächenreserven im Untersuchungsgebiet ist der „IK Airport City Weeze“. Das gesamte Gewerbegebiet, rund um den Flughafen Weeze, umfasst nach aktuellen Plänen eine Gesamtfläche von rund 250 ha. Mit rund 190 ha befinden sich aktuell noch 75% der Flächen in der Vermarktung, wovon allerdings nur ein kleiner Anteil sofort verfügbar wäre. Deutlich zeigt sich hier die flächenmäßige Diskrepanz zu den nächstgrößeren Freiflächenreserven. Die verfügbaren Flächen im zweitplatzierten Gewerbegebiet „Hammscher Hof“ belaufen sich lediglich auf knapp ein Viertel der Freiflächen der „Airport City Weeze“. Wie bereits zuvor erwähnt ist der „Businesspark Fichtenhainer Allee“ hingegen nicht für die Ansiedlung verkehrsintensiver Gewerbebestände vorgesehen, sondern Büronutzungen sowie nicht-störendem Gewerbe vorbehalten. Im Landkreis Viersen bieten sich aktuell noch zwei vergleichsweise großflächige Ansiedlungsmöglichkeiten mit dem „Gewerbe- und Industrie-

park VeNeTe“, einem grenzübergreifendem, interkommunalen Verbund der Kommunen Nettetal (D), Venlo (NL) und Tegelen (NL), sowie dem Gewerbegebiet „Mackenstein“.

Die Resultate der Standortinformationssysteme wurden auch hinsichtlich der Parzellengrößen der verfügbaren Freiflächen untersucht. Abbildung 22 zeigt die Ergebnisse hinsichtlich der Häufigkeiten der verfügbaren Grundstücke nach Größenklassen<sup>2</sup>:

Abbildung 22: Verfügbare Parzellen nach Größenklassen in der Region Niederrhein



Eigene Darstellung, basierend auf Auswertung lokaler Standortinformationssysteme (Stand: Juni 2017)

Die Darstellung zeigt deutlich, dass Grundstücke mit mehr als 50.000 m<sup>2</sup> in der Region Niederrhein selten zu finden sind. Lediglich vier Einträge in den lokalen Standortinformationssystemen mit Angaben zu den größten verfügbaren Freiflächen gaben an, eine Parzelle von 50.000 m<sup>2</sup> und mehr anbieten zu können. Ein deutlicher Überhang zeigt sich hingegen bei Grundstücken mit weniger als 20.000 m<sup>2</sup>. Mehr als zwei Drittel der Einträge vermarkten derzeit Grundstücke innerhalb dieser Größenklasse.

#### Analyse von Gewerbeflächenangebot und –nachfrage in der Region Niederrhein

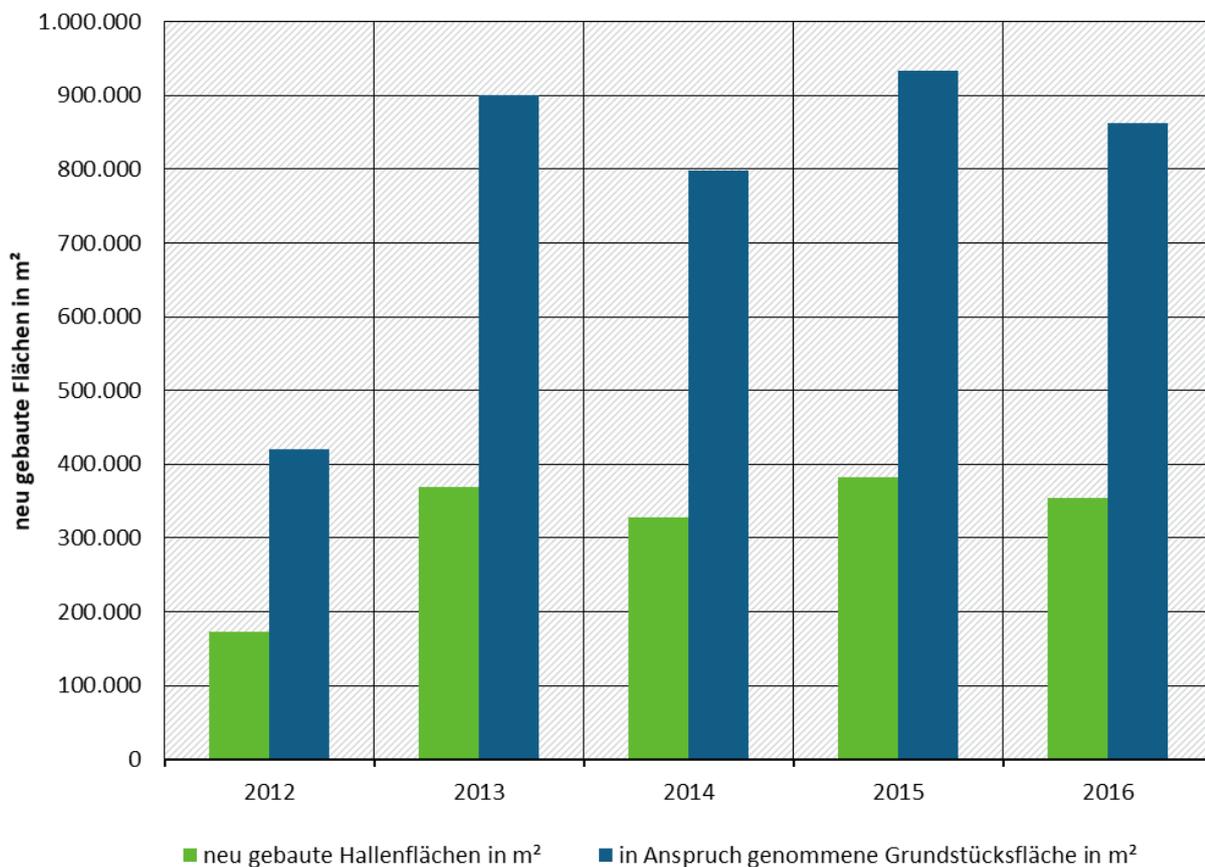
Die bisherigen Erkenntnisse zu der Untersuchungsregion Niederrhein verdeutlichen, dass sich zwischen der Nachfrage nach Ansiedlungsoptionen und dem Angebot an Gewerbeflächen eine Diskrepanz

<sup>2</sup> Nicht jeder Eintrag in den Standortinformationssystemen enthält Angaben zu den größtmöglichen verfügbaren Parzellen eines Gewerbegebiets. In diese Auswertung sind 42 der 90 Einträge eingeflossen.

abzeichnet: Wie bereits im Zuge von Abbildung 20 erläutert, hat die durchschnittliche Hallenfläche in den vergangenen Jahren tendenziell zugenommen und lag im Jahr 2016 bei knapp 21.000 m<sup>2</sup>. Der Grundstücksbedarf einer Immobilie von solcher Dimension liegt hingegen deutlich höher. Der Anteil der bebauten Immobilienfläche an der Grundstücksfläche liegt für Logistikimmobilien bei durchschnittlich 41% (Veres-Homm, Kübler, Weber, & Cäsar, 2015, S. 134). Eine Immobilie mit einer Hallenfläche von 21.000 m<sup>2</sup> benötigt demnach ein Grundstück von rund 51.000 m<sup>2</sup>. Die Analyse der verfügbaren Freiflächen zeigte allerdings, dass die gegenwärtig verfügbaren Parzellen kaum noch Neubauvorhaben dieser Größenordnung zulassen.

Die nachfolgende Abbildung fasst die Entwicklungen der neu errichteten Hallenflächen sowie der insgesamt in Anspruch genommenen Grundstücksflächen für die Region in den vergangenen fünf Jahren zusammen<sup>3</sup>:

Abbildung 23: Entwicklung des Neubauvolumens in der Region Niederrhein



Eigene Darstellung, basierend auf Logistikimmobiliendatenbank der Fraunhofer SCS

### Analyse des Neubauvolumens an Logistikflächen in der Region Niederrhein

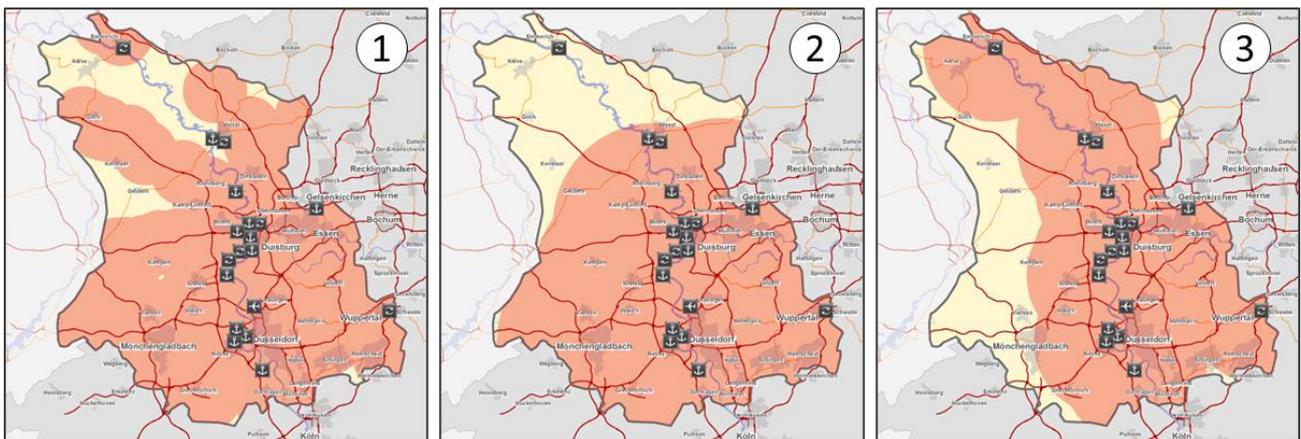
Die insgesamt entwickelte Grundstücksfläche schwankte demnach zwischen etwa 420.000 m<sup>2</sup> im Jahr 2012 und mehr als 930.000 m<sup>2</sup> in 2015. Durchschnittlich lag der jährliche Grundstücksbedarf für Logistikansiedlungen bei rund 780.000 m<sup>2</sup>, also 78 ha. Die Analyse der Standortinformationssysteme hat gezeigt, dass sich in der gesamten Region aktuell rund 630 ha Freiflächen in der Vermarktung befinden. Berücksichtigt man nun den Umstand, dass sich der angegebene jährliche Grundstücksflächenbedarf von

<sup>3</sup> Ebenfalls unter der Annahme des Immobilienflächenanteils von 41% an der Grundstücksfläche.

78 ha einzig auf die Bedürfnisse von Logistikansiedlungen bezieht und somit die Bedarfe anderer gewerblicher Nutzungen in dieser Summe noch nicht berücksichtigt wurden, wird die Brisanz der Gewerbeflächenverfügbarkeit deutlich.

Ebenso gilt es jedoch auch die regionalen Unterschiede in Bezug auf Angebot und Nachfrage von Ansiedlungsmöglichkeiten für verkehrsintensives Gewerbe zu berücksichtigen. Nachfolgend wurden diese beiden Faktoren gegenüber gestellt.

Abbildung 24: Methode zur Unterscheidung der Mikrolagen hinsichtlich ihrer Attraktivität für die Region Niederrhein



Eigene Darstellung

Um die regional unterschiedliche Nachfrage abbilden zu können wurden die für Logistik relevanten Standortfaktoren und ihr jeweiliges durchschnittliches Einzugsgebiet visualisiert. Die Vorgehensweise ist in Abbildung 24 dargestellt.

Folgende Standortfaktoren wurden berücksichtigt:

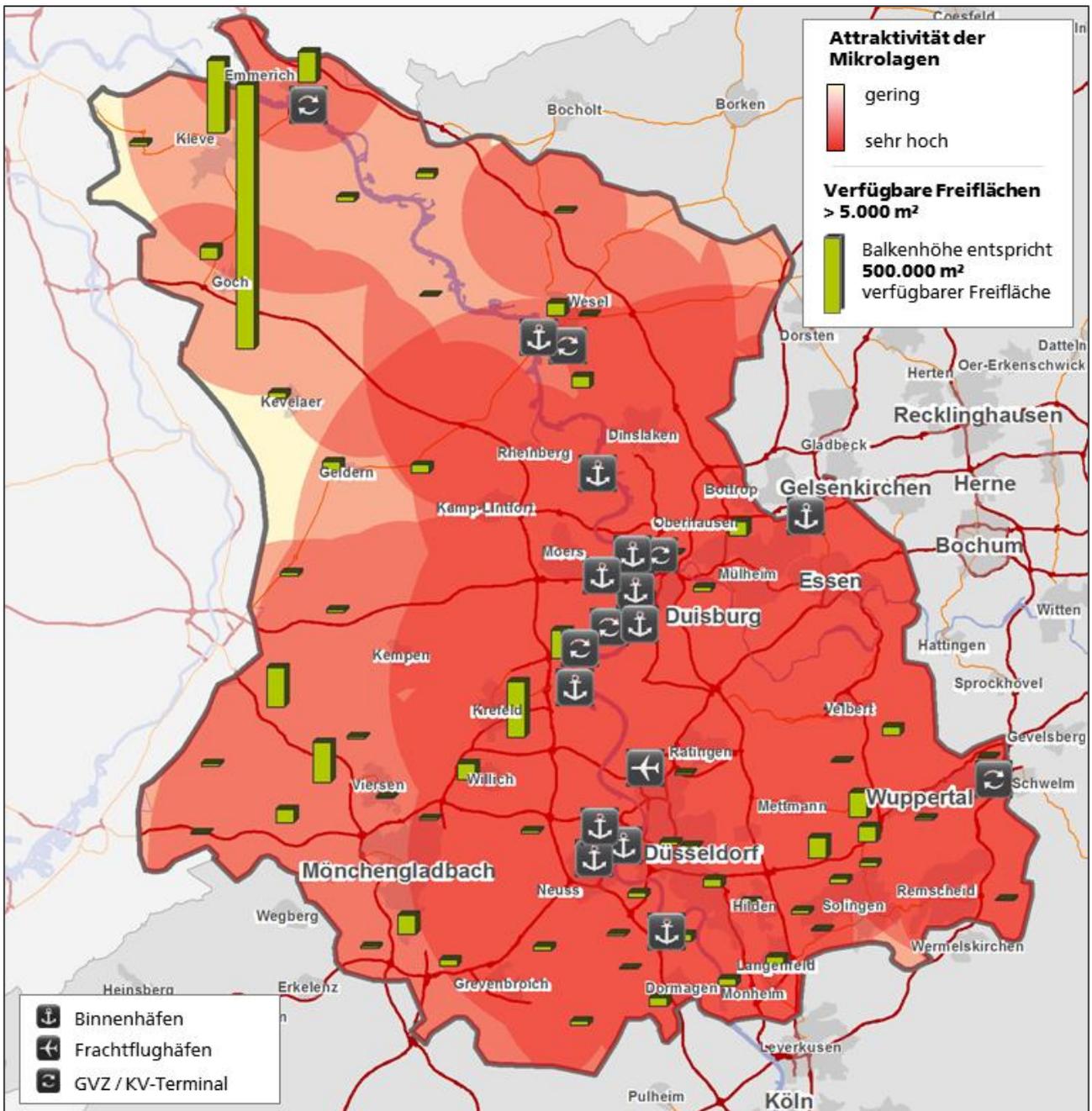
- ▶ **1. Autobahnverfügbarkeit:** Der Anschluss einer Region an das überregionale Autobahnnetz ist einer der wichtigsten Attraktivitätsfaktoren für Logistikunternehmen. Trotz zunehmender Verkehrsbelastung und steigender Transportkosten bleibt die Straße der mit Abstand flexibelste und deshalb meistgenutzte Verkehrsträger. Neben der reinen Verfügbarkeit von Autobahnen in einer Region ist auch deren schnelle und störungsfreie Erreichbarkeit von großer Bedeutung. Deswegen ist für Logistiker die Nähe zu den nächstgelegenen Autobahnanschlussstellen unerlässlich. Nur selten werden mehr als 10 km zur nächsten Auffahrt zu einer Autobahn oder autobahnähnlichen Straße in Kauf genommen. Aus diesem Grund wurden alle Anschlussstellen und deren Umkreis in einem Radius von 10 km als attraktiv gekennzeichnet. (siehe linke Grafik in Abbildung 24)
- ▶ **2. Nähe zum Ballungsraum:** Die Bevölkerung in einem Gebiet ist ein wichtiger Indikator für die örtliche Nachfrage nach Logistikdienstleistungen. Je größer die Einwohneranzahl in einem Gebiet, desto größer ist nicht nur der Markt für Anbieter von endkundenorientierten Paket- und Kurierdienstleistungen, sondern auch der Logistikbedarf für die Versorgung der Bevölkerung mit Gebrauchs- und Verbrauchsgütern. Großstädte und deren dichtbesiedeltes Umland weisen mengenmäßig einen deutlich höheren Bedarf an Versorgungsgütern auf als ländliche Gebiete und sind somit attraktive Standorte für Logistikansiedlungen. Deshalb wurden die Städte der Untersuchungsregion in denen 100.000 Einwohner und mehr leben mit einem Radius von 40 km versehen. Dies entspricht dem durchschnittlichen Radius für Verteilverkehre im Nahbereich, die für die regionale Versorgung von Filialen des Handels oder für Stationen der KEP-Dienstleister typisch sind (Schwemmer, 2016). (siehe mittlere Grafik in Abbildung 24)

- ▶ **3. Intermodale Umschlagmöglichkeiten:** Auch wenn es sich bei der Straße um den durch Logistiker am stärksten genutzten Verkehrsträger handelt, stellt das Vorhandensein anderweitiger Verkehrsträger einen wichtigen Standortfaktor dar. Je nach Funktion, die mit dem Betrieb einer Logistikimmobilie verfolgt wird, wirken Flughäfen, Häfen und Verladestellen des kombinierten Verkehrs durchaus als Anziehungspunkte für Logistikansiedlungen. Insbesondere für Gateway-Ansiedlungen sowie Produktionsversorger sind leistungsfähige Umschlagmöglichkeiten von essentieller Bedeutung. Um das Umfeld dieser Infrastruktureinrichtungen als attraktiv zu kennzeichnen wurde ein Radius von 20 km angesetzt, in diesen Bereichen sind regelmäßige Shuttleverkehre zu den Einrichtungen gut abbildbar. (siehe rechte Grafik in Abbildung 24)

Zwar gibt es durchaus noch eine viel größere Bandbreite an Standortfaktoren, die die Attraktivität einer Mikrolage für Logistik prägen, wie etwa die Flächenkosten oder das Image einer Region als Logistikstandort. Allerdings lassen sich derartige Indikatoren nur schwerlich lokalisieren oder werden als einmalige Invests als weniger relevant eingestuft als die oben genannten Standortfaktoren, die kontinuierlich im laufenden Betrieb eine elementare Rolle spielen.

Legt man die einzelnen Schritte zur Bewertung der Mikrolagen hinsichtlich ihrer Attraktivität nun zusammen und ergänzt darüber hinaus die Lokalisierung der verfügbaren Freiflächen, so erhält man folgendes Bild:

Abbildung 25: Attraktivität der verfügbaren Mikrolagen für Logistikansiedlungen in der Region Niederrhein



Eigene Darstellung

Dort wo sich zwei oder mehrere Einzugsgebiete der physischen Standortfaktoren überlappen, kann somit von einer gesteigerten Attraktivität gesprochen werden, da sie je nach Anzahl der Überlappungsbereiche für verschiedenste Logistikfunktionen gleichermaßen attraktive Ansiedlungsoptionen darstellen.

### Analyse der logistisch attraktiven Mikrolagen in der Region Niederrhein

Abbildung 25 macht deutlich, dass der Großteil der Mikrolagen in der Untersuchungsregion als überdurchschnittlich attraktiv eingestuft werden kann. Das dichte Autobahnnetz sowie das Vorhandensein zahlreicher bedeutender Ballungsräume in der Region selbst wie auch in angrenzenden Bereichen sorgen dafür, dass selbst die westlichen Randlagen überdurchschnittlich gute Bedingungen für den Betrieb eines Logistikzentrums aufweisen. Allerdings tragen in diesen Bereichen nur ein bis zwei der

betrachteten Standortfaktoren zu diesem Ergebnis bei. Unternehmen, die ausschließlich den Verkehrsträger Straße für ein- und ausgehende Verkehre nutzen und auf die kurz- oder weitläufige Versorgung von Endkunden ausgerichtet sind, finden dort gute Standortbedingungen vor. Die höchste Attraktivität ergibt sich demnach für die Bereiche rund um den Rhein von Wesel bis in den Süden der Region. Hier treffen alle drei der betrachteten Standortfaktoren zusammen und machen diese Einzugsbereiche zu attraktiven und flexibel nutzbaren Mikrolagen. Die Ausweisung eines konsolidierten Standorts sollte in eben jenen Bereichen mit einer sehr hohen Attraktivität für verschiedenste Arten des verkehrsintensiven Gewerbes stattfinden.

Betrachtet man jedoch die regionale Verteilung der verfügbaren Gewerbeflächen, so wird deutlich, dass das Angebot in jenen Mikrolagen, die als sehr attraktiv eingestuft werden können, besonders knapp ausgeprägt ist. Der Bereich mit den größeren Flächenreserven im Kreis Kleve im Norden der Region ist hingegen nicht für alle Logistikfunktionen gleichermaßen attraktiv. Die Implementierung eines regional konsolidierten Standortes wäre dort somit wenig zielführend.

Es zeigt sich somit, dass die Region Niederrhein, obwohl sie im überregionalen Vergleich als eine außerordentlich dynamische Region hinsichtlich des Logistiksiedlungsgeschehen bezeichnet werden kann, zunehmend in Not gerät, die Nachfrage auch bedienen zu können. Zwar weisen weite Teile des Untersuchungsgebietes, aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte und der außerordentlichen Infrastruktur, überdurchschnittlich attraktive Bedingungen für Logistiker auf, in den traditionellen logistischen Mikrolagen die die größte Flexibilität bieten, bestehen offenkundig jedoch kaum noch Potentiale für ansiedlungswillige Unternehmen.

### 2.2.3 Regionalplanerische Rahmenbedingungen und Entwicklungsstrategien

Der derzeit noch gültige Regionalplan für das Untersuchungsgebiet ist der Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf von 1999 (GEP 99) mit diversen zwischenzeitlichen Fortschreibungen. Auf Basis eines intensiven regionalen Diskussionsprozesses zwischen 2010 und 2014 erfolgte im September 2014 der formale Beschluss zur Erarbeitung eines neuen Regionalplans Düsseldorf (RPD). Neben der Anpassung des Regionalplans an zwischenzeitlich deutlich veränderte ökonomische, soziale und ökologische Anforderungen ist ein wichtiger Hintergrund auch die Anpassung an einen neuen räumlichen Zuschnitt des Planungsgebietes. So werden die Ruhrgebetsstädte und der Kreis Wesel künftig in den Regionalplan Ruhr (RPR) des Regionalverbandes Ruhr (RVR) übernommen, während das übrige Gebiet des Regierungsbezirks Düsseldorf durch den RPD abgedeckt wird.

Die hier gewählte Untersuchungsregion wird daher künftig durch zwei überkommunale Planwerke abgedeckt. Der RPD befindet sich bereits in einem weit fortgeschrittenen Verfahrensstadium, so dass auf Basis des letzten bekannten Entwurfs bereits fundierte Aussagen über die künftige Gewerbeflächenausweisung möglich sind. Für den RPR liegen dagegen noch keine öffentlich zugänglichen Entwürfe vor.

Im RPD werden zur Steuerung der Gewerbeflächenentwicklung Bereiche für Gewerbe und Industrie (GIB) ausgewiesen. Der quantitativen Ausweisung liegt eine Bedarfsberechnung für alle Kommunen vor („Regionaler Handlungsspielraumansatz“), so dass Standort und Größe der GIB bereits auf Ebene der Regionalplanung weitgehend festgelegt werden. Zusätzliche Ausweisungen durch Kommunen sind hier nicht mehr vorgesehen.

Neben allgemeinen GIB, die für Ansiedlungen gewerblicher Unternehmen aller Art in Frage kommen, werden auch GIB mit besonderer Zweckbindung ausgewiesen:

- ▶ GIB mit Zweckbindung Standorte des kombinierten Güterverkehrs, Hafennutzung, hafenaффines Gewerbe: Krefeld-Linn/Gellep, Düsseldorf-Hafen, Düsseldorf-Reisholz, Neuss-Hafen, Dormagen-Stürzelberg, Emmerich (vgl. RPD 3.3.2 Z 1)

- ▶ GIB mit Zweckbindung Standorte des kombinierten Güterverkehrs, Einrichtungen zum Güterumschlag und gewerbliche Betriebe im Güterverkehr: Wuppertal-Langerfeld, Jüchen (vgl. RDP 3.3.2 Z 1)
- ▶ GIB mit Zweckbindung Standorte für flächenintensive Vorhaben und Industrie: Niederkrüchten, Mönchengladbach/Viersen, Grevenbroich/Jüchen (vgl. RPD 3.3.2 Z 2)
- ▶ GIB mit Zweckbindung überregional bedeutsame Standorte für eine gewerbliche und industrielle Entwicklung: Mönchengladbach/Viersen, Krefeld/Meerbusch, Niederkrüchten, Grevenbroich/Jüchen, Nettetal-Kaldenkirchen (vgl. RPD, 3.3.2 Z 3)
- ▶ GIB mit sonstiger Zweckbindung: Weeze-Laarbruch (Zweckbindung flughafenaffine Gewerbe-, Industrie-, Dienstleistungs- und Logistikbetriebe), Kalkar-Appeldorn (Zweckbindung Verarbeitung landwirtschaftlicher Produkte; vgl. RPD 3.3.2 Z 6)

Darüber hinaus wird mit dem künftigen RPD das Modellvorhaben zum virtuellen Gewerbeflächenpool für das Gebiet des Kreises Kleve (vgl. Kap. 2.2.2.2 in Zwischenbericht zu AP 1) regionalplanerisch gesichert.

### **Informelle Instrumente**

Im Untersuchungsraum Niederrhein wurden in den letzten Jahren diverse Konzepte und Studien zur Gewerbeflächenentwicklung erarbeitet, um die formale Ausweisung von Gewerbeflächen in der Regional- und Bauleitplanung vorzubereiten und interkommunale Abstimmungen bei der Flächenentwicklung und -vermarktung herbeizuführen.

Beispielhaft können die folgenden Konzepte genannt werden:

- ▶ Masterplan Ruhr - Wirtschaftsflächenentwicklung in der Stadtregion Ruhr 2030 (2012)
- ▶ Gewerbe- und Industrieflächenkonzept Kreis Mettmann (2012)
- ▶ Regionales Gewerbeflächenkonzept Bergisches Städtedreieck Wuppertal - Remscheid - Solingen (2012)
- ▶ Untersuchung zur Flächen- (Re-)Aktivierung zur Ausweitung des Gewerbeflächenangebotes für eine logistische Nutzung (2014)
- ▶ Gewerbeflächengutachten Krefeld (2013)
- ▶ Gewerbeflächengutachten Mönchengladbach 2030 (2014)
- ▶ Stadt Neuss - Gewerbe- und Industrieflächen Kurzanalyse (2014)
- ▶ Gutachten zum Gewerbe- und Industrieflächenkonzept für den Kreis Wesel (2015)

Kennzeichnend für diese Konzepte ist, dass sie nur für Teilräume und nicht ausschließlich in Bezug auf Logistikflächen erstellt wurden.

## **2.3 Qualitative Analyse**

### **2.3.1 Auswahl lokaler Akteure**

Bei der Auswahl der potentiellen Interviewpartner war die Zielsetzung Personen zu identifizieren, die zum einen den Untersuchungsraum repräsentieren und zum anderen, durch die jeweilige Institution und Position, verschiedene Perspektiven auf die Thematik widerspiegeln. Letztlich sollte die Zusammensetzung der Teilnehmer in gewisser Weise ein gesamtheitliches Bild der regionalen Situation abdecken. Die Zielgruppen für die Interviewanfrage wurden demnach wie folgt zusammengefasst:

- ▶ Öffentliche Vertreter der Kommunen oder Stadt- bzw. Landkreise aus den Bereichen Stadt- bzw. Landesplanung oder Wirtschaftsförderung
- ▶ Vertreter von regional agierenden Unternehmen aus Industrie, Handel, Logistikdienstleistung und Projektentwicklung
- ▶ Vertreter der jeweiligen Industrie- und Handelskammern
- ▶ Vertreter von privaten oder öffentlichen Flächeneignern (z.B. Häfen, Zweckverbänden, etc.)

Dafür wurde eine Liste von mehr als 100 regionalen Kontakten aufgebaut. Eine Vorauswahl von Kontakten wurde über Mail bzw. telefonisch bzgl. einer Teilnahme angefragt. In der Region Niederrhein standen acht Institutionen/Unternehmen bzw. deren Vertreter für ein Experteninterview zur Verfügung. Die Dauer der Gespräche lag zwischen 60 und 100 Minuten.

Nachfolgend sollen zunächst die Ergebnisse der Interviews skizziert werden.

### 2.3.2 Auswertung der Interviews

In **Themenblock I** der Interviews wurden die jeweiligen Aufgabengebiete der Institutionen sowie die Zuständigkeitsbereiche der Gesprächspartner besprochen, um die Aussagen besser einordnen zu können.

## II. Einschätzung der regionalen Verkehrssituation

Grundsätzlich herrschte bei den befragten Personen Einigkeit, was die Einschätzung der regionalen Verkehrsinfrastruktur betrifft. Auf die Frage, wie die Interviewten die aktuelle (Güter-) Verkehrssituation beschreiben würden, war der Tenor zunächst eindeutig positiv. Mit dem dichten Autobahnnetz aber vor allem aufgrund ihrer Lage am Rhein, verfüge die Region über einen „absoluten USP“ (unique selling point). Genauso vorteilhaft erweise sich die Lage der Region zwischen den bedeutenden Absatzmärkten Ruhrgebiet und den Niederlanden. Sie sichere nicht nur eine stetige Nachfrage nach logistischen Dienstleistungen seitens der Wirtschaft, sondern vor allem aufgrund der hohen Zahl erreichbarer Bevölkerung.

Hier lägen die Stärken der Region. Mit der Vielzahl an leistungsstarken intermodalen Umschlagsmöglichkeiten biete der Niederrhein insbesondere Logistikunternehmen ein breites Angebot an Standortvorteilen. Bereits angesiedelte Unternehmen würden sich insgesamt auch sehr zufrieden mit der infrastrukturellen Ausstattung zeigen. Aufgrund der Flächenknappheit in den Kernräumen rund um die Infrastruktureinrichtungen seien viele Unternehmen sogar bereit weitere Distanzen zu den Umschlagspunkten in Kauf zu nehmen und tägliche Shuttle-Verkehre über Distanzen von bis zu 50 km durchzuführen. Beispiele hierfür seien die Ansiedlung von Esprit in Mönchengladbach oder der Chemiepark in Marl, die ihre Güterströme über den Duisburger Hafen abwickeln. Der Grund für die außerordentliche Stärke der Häfen sei die lange Tradition, auf die die Binnenschifffahrt in der Region zurück blicken kann sowie die hohe Akzeptanz des hafenauffinen Gewerbes, die in der Region lange Zeit vorherrschte. Außerdem bilde die Region nun mal eine äußerst leistungsfähige Hinterlandbindung an die bedeutenden internationalen Seehäfen, was nicht nur den regional gewachsenen Unternehmen zu Gute komme, sondern auch für eine gesteigerte exogene Nachfrage nach Ansiedlungsmöglichkeiten Sorge. Grund hierfür seien die starken Transitverkehrsströme die die Region tagtäglich passieren und sich gegebenenfalls dazu entschlossen die strategische Lage zu nutzen und neue Standorte in der Region zu errichten, um vor Ort Konfektionierungsarbeiten durchzuführen.

Doch auch wenn der allgemeine Tenor in Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur als überwiegend positiv bezeichnet werden kann, nannten die Interviewten dennoch einige regionale Schwächen. Am stärksten wurden dabei das hohe Verkehrsaufkommen bedingt durch den Güterverkehr aber vor allem durch die täglichen Pendlerverkehre und die daraus resultierende, sehr hohen Staubbelastung genannt.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sei in vielen Teilen nur unzureichend ausgebaut, was es Arbeitnehmern je nach Start- und Zielpunkt nahezu unmöglich mache, auf die Fahrt mit dem eigenen PKW zu verzichten. Fahrten im Individualverkehr würden trotz der häufig geringen Distanzen sehr lange dauern, die Fahrten im ÖPNV würden das jedoch häufig noch bei weitem übertreffen. Zudem würde die Nutzung des ÖPNV durch die Arbeitnehmer seitens der Unternehmen generell bislang sehr wenig unterstützt. Das hohe Verkehrsaufkommen würden auch die Logistiker in der Region spüren, was die Region geradezu „güterverkehrsfeindlich“ mache. Die Unternehmen kämen aber trotzdem, weil sie „keine andere Wahl“ hätten.

Ein weiterer Punkt, der von den meisten Interviewpartnern als Schwäche genannt wurde, ist die unzureichenden Verbindungsmöglichkeiten zwischen der rechts- und der linksrheinischen Seite. Grund hierfür seien die wenigen für den Schwerlastverkehr geeigneten und zudem häufig auffälligen Brücken. Während die Umschlagsknoten v.a. rechtsrheinisch angesiedelt seien, seien die industriellen Ballungen überwiegend linksrheinisch zu verorten. Das hemme den Güterverkehr trotz der an der Luftlinie gemessenen kurzen Distanzen enorm. Die Idee, zur Entlastung der innerstädtischen Brücken eine Ringbahn zu errichten, wurde aufgrund von Widerständen sowie der langwierigen Abstimmungen und Planungen wieder verworfen. Die Langwierigkeit von Prozessen zur Erneuerung von Infrastruktur wurde als generelles Problem genannt, was Unternehmen teilweise zwingt mit eigenen Mitteln Ausbaumaßnahmen voran zu treiben.

### III. Flächensituation

#### III.a. Allgemeine Situation der Flächenverfügbarkeit

Während die Einschätzung der regionalen Verkehrsinfrastruktur mit Ausnahme weniger Aspekte überwiegend positiv bewertet wurde, zeigten sich die interviewten Personen hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit beinahe durchweg kritisch. Die Flächensituation wurde gar als „dramatisch“ bezeichnet. Generell stünden gegenwärtig nahezu keine nennenswerten Gewerbeflächenreserven in der Vermarktung. Sofern es noch Freiflächen gäbe, würden sich diese vor allem in den Randlagen der Region befinden und/oder nicht für verkehrintensives Gewerbe vorgesehen sein bzw. auf Grund des Flächenzuchnitts nicht geeignet sein. Es seien vermutlich mehr als doppelt so viele Ausweisungen notwendig um die bestehende Nachfrage decken zu können.

Hinsichtlich der Stärken der Gewerbeflächen bezogen sich die befragten Personen überwiegend erneut auf die positiven Eigenschaften der Infrastruktur. Grundsätzlich wären die Gewerbeflächen, selbst die in den Randlagen im überregionalen Vergleich als äußerst attraktiv zu beurteilen. Das mache die Flächen für Ansiedlungen aus dem Bereich Logistik so wertvoll.

#### III.b Attraktive Gewerbeflächen und Nutzungsschwerpunkte

Bei der Frage, welche attraktiven Gewerbeflächen aktuell in der Region angeboten würden, nannten die Interviewten überwiegend Flächenpotentiale, die gegenwärtig noch kein gültiges Baurecht besitzen, sondern erst mittel- bis langfristig in die Vermarktung gelangen könnten. Genannt wurden:

- ▶ ein ehemaliger Tagebau zwischen Jüchen und Grevenbroich, welcher direkt im Kreuzungsbereich der A46 und der A61 liegt. Mittelfristig solle hier in einem ersten Schritt 48 ha Ansiedlungsfläche geschaffen werden und langfristig auch noch Erweiterungspotential bestehen. Die letztendliche Ausweisung solle mit dem neuen Landesentwicklungsplan erfolgen, der Anfang 2018 gültig werden solle. Bis zur tatsächlichen Baureife würden allerdings noch ein paar Jahre vergehen. Aktuelle Planungen sehen vor, dort ein Güterverkehrszentrum zu errichten und die Ansiedlungen auf Unternehmen mit einem Flächenbedarf von mehr als 5 ha zu beschränken.
- ▶ der ehemalige Flughafen Elmpt in der Gemeinde Niederkrüchten. Das ehemals durch das britische Militär genutzte Areal befindet sich rund drei Kilometer von der niederländischen Grenze entfernt und liegt direkt an der A52. 170 ha sollen hier mittelfristig entstehen. Auch hier ist die Ausweisung

mit dem nächsten Landesentwicklungsplan zu erwarten. Das Areal soll dann v.a. auf produzierende Betriebe und ihre Zulieferer mit einem Flächenbedarf von mehr als 10 ha ausgerichtet sein. Die Planung eines Schienenanschlusses würde immer wieder ins Stocken geraten. Diese Entwicklung macht eine zukünftige intermodale Anbindung unwahrscheinlich.

- ▶ die Erweiterung des Gewerbegebiets „Mackenstein“ in Viersen, nordwestlich der Stadt Mönchengladbach an der A52. (siehe auch Kapitel 2.2.2.2) Der Regionalplan hat diese Fläche zur Aufnahme in den Landesentwicklungsplan vorgeschlagen. 90 ha zusätzlich könnten dort perspektivisch geschaffen werden. Auch dort läge der Fokus auf Nutzungen mit einem Flächenbedarf von mehr als 5 ha. Aktuell würde das Vorhaben allerdings von Bürgerprotesten blockiert.
- ▶ das RWE-Areal an der Stadtgrenze zwischen Dormagen und Neuss. Auf dem ehemaligen Zinkhütten-Standort stünden insgesamt 100 ha Ansiedlungsfläche zur Verfügung, von denen allerdings nur knapp die Hälfte der Flächen in die Vermarktung gebracht werden soll, da RWE als momentaner Eigentümer den übrigen Teil einer eigenen Nutzung vorhalten möchte. Aktuell besteht allerdings noch kein Planungsrecht und die Erschließung würde mutmaßlich aufgrund von Altlasten vergleichsweise lange dauern.

Abgesehen von diesen potentiell entstehenden Flächen wiesen einige der Befragten darauf hin, dass sich viele der Freiflächen in privatem Besitz befinden würden, die häufig „unter dem Radar“ fliegen würden. Überwiegend handele es sich dabei jedoch um einzelne, kleinere Flächen.

### III.c Schwächen des Flächenangebots

Wie bereits eingangs erwähnt, wiesen alle Befragten auf den enormen Nachfrageüberhang in der Region hin. Attraktive Gewerbeflächen gäbe es nahezu keine mehr und vor allem seien die stark nachgefragten Grundstücksgrößen mit mehr als 5 ha rar. Spürbar ist dieser Missstand maßgeblich in den zentralen Lagen entlang des Rheins. Hier gäbe es auch keine Möglichkeiten mehr neue Gebiete zu erschließen, da die Bereiche entweder für Wohnbebauung vorgesehen, bereits gewerblich genutzt werden oder es sich um FFH-Flächen, also um Naturschutzgebiete nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie handele.

Häfen hätten zudem per se kaum mehr Möglichkeiten sich zu entwickeln, da die Wohnbebauung immer näher herangerückt sei. Früher galten die Häfen als schützenswert gegenüber anderen Nutzungsarten. Diese Sichtweise wäre nun aber viele Jahre lang nicht mehr spürbar gewesen und hätte zu sich verschärfenden Nutzungskonkurrenzen und Konflikten mit der Bürgerschaft geführt und auch zu immer stärkeren Vorbehalten seitens der Kommunen. Ein Fortschritt sei, dass Häfen im neuen Landesentwicklungsplan als schützenswerte Nutzungsart fixiert wurden und so vor herannahender Wohnbebauung geschützt werden soll.

Eingewandt wurde auch, dass vielleicht abseits der „Spitzen-Häfen“ Duisburg und Neuss in den übrigen Binnenhäfen noch vereinzelte Flächenpotentiale bestehen könnten bzw. womöglich zusätzliche Ausweisungen denkbar wären, allerdings mit Blick auf die Kapazitäten der kleineren Häfen eine Realisierung unrealistisch scheint. Sie könnten zusätzliche Umschlagsmengen zum jetzigen Stand vermutlich gar nicht abfedern. Vorab wäre demnach die Investition in die Infrastrukturanlagen nötig, was die ohnehin kleinen Flächenreserven zusätzlich verknappen würde.

Immer wieder wurde in den Gesprächen deutlich, dass die enormen Brownfield-Flächen, also ehemals gewerblich genutzte und mittlerweile brachgefallenen Flächen in der Region „Fluch und Segen zugleich“ seien. Sie würden zwar dafür sorgen, dass rein rechnerisch in der Untersuchungsregion zahlreiche Flächenreserven vorhanden seien und würden aufgrund ihrer häufig verkehrsgünstigen Lage auch geeignete Standorte für verkehrsintensives Gewerbe darstellen, die Kosten und der Planungsaufwand seien aber zu groß, als dass einzelne Kommunen diese Belastung stemmen könnten. Der

Druck sei scheinbar noch nicht groß genug, um dieses Thema zielgerichtet anzugehen. Wenn der Handlungsdruck bzw. die Flächennot irgendwann noch deutlicher würde, dann würden die langen Vorlaufzeiten das wirtschaftliche Wachstum über längere Zeiträume hemmen.

Insgesamt wurden die langen Vorlaufzeiten, die ein Unternehmen in Kauf nehmen muss, um in der Region eine Ansiedlung letztendlich realisieren zu können, äußerst kritisch bewertet. Nur wer tatsächlich räumlich gebunden sei, nehme dieses „Hick-Hack“ in Kauf. Wer nicht darauf angewiesen sei, würde die Region meiden. Das sei tatsächlich bei der Nachfrage durch Investoren schon deutlich zu spüren. Eine Alternative stelle dabei aber nicht etwa eine angrenzende Region auf deutscher Seite dar, sondern vor allem die angrenzenden Bereiche auf niederländischer Seite. Dort sei die Infrastruktur zwar schlechter, dafür bestünden enorme Flächenreserven, die Flächenkosten seien geringer als in den zentralen niederrheinischen Lagen und vor allem sei der Anbahnungsprozess um ein vielfaches kürzer.

#### IV. Interkommunale Zusammenarbeit

Rückblickend fällt auf, dass das Thema der interkommunalen Zusammenarbeit im Zuge der Interviews weniger stark diskutiert wurde als die übrigen Themenkomplexe. Vielmehr fokussierten sich die Teilnehmer auf den Aspekt, welche Beispiele interkommunaler Zusammenarbeit sie in der Region kennen. Lediglich einige einzelne Aspekte wurden hinsichtlich des regionalen Stellenwerts sowie der Vor- und Nachteile der interkommunalen Zusammenarbeit angesprochen. Eine interviewte Person meinte gar, dass das Thema im Niederrhein vergleichsweise wenig präsent sei.

Eine der befragten Personen prognostizierte, dass bald ein Umdenken zwangsläufig stattfinden würde und interkommunale Vorhaben in absehbarer Zeit stärker „kommen würden“. Die Gemeinden würden erkennen, dass es an der Zeit wäre das „Kirchturmdenken“ zu überwinden, um gemeinsam erfolgreiche Gewerbegebiete entwickeln zu können. Bislang seien interkommunale Vorhaben v.a. dann zustande gekommen, wenn eine einzelne Kommune nicht in der Lage gewesen wäre, ausreichend große Flächen auszuweisen oder den finanziellen Aufwand decken zu können. Einige der Befragten mutmaßten, dass der sich verstärkende Handlungsdruck in Region zwangsläufig vorantreiben würde. Um das Thema von vorne herein präsenter „in die Köpfe“ zu bringen, würde es allerdings helfen, den Nutzen interkommunaler Zusammenschlüsse stärker zu kommunizieren.

Der Tenor der befragten Personen war es, dass interkommunale Zusammenarbeit bislang an den unterschiedlichen Interessenslagen scheitere. Entweder weil Uneinigkeit hinsichtlich der forcierten Nutzung bestünde oder weil keine einheitlichen Ziele hinsichtlich des letztendlichen Nutzens formulierbar waren. Während eine Gemeinde womöglich aufgrund ihres defizitären Haushalts auf hohe Gewerbesteuerinnahmen angewiesen wäre, benötigt eine andere Gemeinde vielmehr aufgrund einer hohen Zahl an arbeitslosen Personen z.B. nach der Schließung eines großen Unternehmens, neue Arbeitsplätze. Bislang fehle es auch an geeigneten Konzepten wie die Umverteilung in interkommunalen Zusammenschlüssen gerecht geregelt werden kann, und zwar „nicht nur eine Verteilung des Profits, sondern auch eine Verteilung der Lasten“. Bisherige Ansätze seien zu theoretisch und praktisch nicht gangbar. Außerdem sei auch die optimale Größe der Zusammenschlüsse diskutabel. Es käme je nach Konzept auf den Maßstab an.

Nichtsdestotrotz wurden einige Beispiele interkommunaler Zusammenschlüsse genannt:

- ▶ der interkommunale Zusammenschluss zwischen Moers, Kamp-Lintfort, Neukirchen-Vluyn und Rheinberg. Er wurde von gleich mehreren Ansprechpartnern als ein Positiv-Beispiel hervorgehoben. Dort werden alle Gewerbeflächen der Städte gemeinschaftlich vermarktet und es wurden drei interkommunale Gewerbeflächen gemeinsam auf den Weg gebracht. Die Umverteilung der Kosten und Einnahmen erfolgt maßgeblich anhand der Einwohnerzahlen der beteiligten Kommunen.

- ▶ der Regiopark bei Mönchengladbach, bei dem es sich um eine interkommunale Vermarktungsinitiative von Mönchengladbach und Jüchen (zu etwa 20% beteiligt) handelt. Bereits seit 1999 befand sich das Industriegebiet im Regionalplan, aber erst um 2010 konnten Ansiedlungserfolge verzeichnet werden. Der ausbleibende Erfolg habe die interkommunale Zusammenarbeit gehemmt. Wären die Erfolge weiterhin ausgeblieben, hätte sich der Verbund aufgrund von wachsendem Misstrauen womöglich zerschlagen.
- ▶ der Gewerbeflächenpool Kreis Kleve (von den Interviewpartnern nicht weiter kommentiert)
- ▶ ein interkommunaler Zusammenschluss zwischen Bottrop und Essen (von der interviewten Person nicht weiter kommentiert)

## V. Potentiale und Hemmnisse konsolidierter Gewerbeflächenentwicklung

### V.a Chancen und Risiken konsolidierter Gewerbeflächenentwicklung

Für eine Einschätzung zu den Potentialen und Hemmnissen konsolidierter Gewerbeflächenentwicklung wurden die Interviewten mit einer hypothetischen Vision konfrontiert: Im Jahr 2030 ist die Ansiedlung von verkehrintensivem Gewerbe nur noch an wenigen konsolidierten Standorten in der Region Niederrhein möglich. Erörtern sollten sie, was das aus Ihrer Sicht für die Verkehrsinfrastruktur, die Flächenverfügbarkeit und die interkommunale Zusammenarbeit bedeuten würde. Die Reaktionen auf diese Frage waren bei den befragten Personen recht zweigeteilt.

Häufig kam in den Interviews zur Sprache, dass es in der Region Niederrhein zwangsläufig zu so einer derartigen Entwicklung kommen wird, da die Flächenverfügbarkeit gegenwärtig so begrenzt ist, dass sich die Anfragen im Falle einer Neuausweisung ohnehin zwangsläufig auf einen Standort bündeln würden. Für Unternehmen läge die Chance vor allem darin einen einheitlichen Ansprechpartner zu haben und somit die zeit- und kostenintensive Anbahnung von Ansiedlungsvorhaben minimieren zu können. Bestätigt wurde auch, dass es aus raumplanerischer Sicht ein sinnvoller Ansatz sei, Flächenversiegelung und Umweltbelastungen an gewissen tragfähigen Punkten zu bündeln, um Zersiedlungseffekte entgegen zu wirken.

Allerdings wurden der Vision auch zahlreiche Bedenken entgegen gebracht:

#### ▶ „In der Region gibt es keinen Raum für Bündelung“

Auch in Hinblick auf die Möglichkeiten der Flächenkonsolidierung wurde die grundsätzlich mangelnde Verfügbarkeit von Gewerbeflächen als größtes Hemmnis gesehen. Die „1A-Flächen“ seien nicht mehr verfügbar, was einer erfolgreichen Konsolidierung prinzipiell im Weg stehe.

#### ▶ „Es braucht eine gute Infrastruktur“

Die größten Vorbehalte hatten die Interviewten in Bezug auf die infrastrukturelle Ausstattung konsolidierter Standorte im Niederrhein. Aufgrund der Flächenknappheit in den Top-Lagen müssten neue, konsolidierte Standorte in die Randlagen ausweichen. Dort könne jedoch nicht das infrastrukturelle Niveau geschaffen werden, wie es die Unternehmen vom Standort Niederrhein erwarten würden. Für Ansiedlungen die ihr Geschäft lediglich straßenseitig abwickeln könne das womöglich funktionieren, aber nicht wenn ein Unternehmen auf intermodale Möglichkeiten angewiesen sei. Zweck des Vorhabens sollte es hingegen jedoch sein, insbesondere intermodale Unternehmensstrategien zu stärken, um die Verkehrsbelastung zu minimieren. Die Schaffung neuer Infrastruktur in der „Peripherie“ sei mit sehr hohen Aufwänden verbunden, die betroffene Gemeinden „unmöglich“ tragen könnten. Zudem würden dadurch zusätzliche Flächen versiegelt werden, was dem Ansatz entgegen wirke. Besser sei es zu prüfen, inwieweit bestehende Infrastruktur sinn-

voller ausgebaut werden könne bzw. ob es doch möglich sei, Flächenpotentiale im Umkreis dieser zu heben, als in neue Infrastruktur abseits der Hauptverkehrsachsen zu investieren.

► **„Wer wird ein konsolidierter Standort und wer nicht?“**

Bedenken wurden darüber hinaus dahingehend geäußert, dass ein solcher Ansatz das Potential berge interkommunale Konkurrenzen zu verstärken anstatt diese abzubauen. Es könne zu Uneinigigkeiten bezüglich der Wahl konsolidierter Standorte entstehen und so das Vorhaben langfristig blockieren. Direkt angrenzende Gemeinden könnten womöglich noch von Arbeitsplatzeffekten bzw. dem Zuzug von Wohnbevölkerung profitieren, aber in weiterer Entfernung seien positive Effekte nicht mehr spürbar. Aus diesem Grund dürfe das Einzugsgebiet eines konsolidierten Standortes nicht zu groß gewählt sein und es brauche Umverteilungsmöglichkeiten. Ein solcher Ausgleich sei aber schwer zu beziffern, da zu viele schwer kalkulierbare Faktoren zu berücksichtigen seien.

► **„Arbeitskräfte werden zum Engpass“**

Konsolidierte Standorte würden einen enormen Bedarf an lokalem Arbeitskräftebedarf nach sich ziehen. Im Niederrhein, wo es in vielen Teilen ohnehin schon schwierig sei geeignetes Personal zu finden, könnten nur wenige Standorte eine solch hohe Nachfrage decken. Berücksichtigt werden müsse dabei, dass die Pendelbereitschaft im Bereich des verkehrsintensiven Gewerbes aufgrund des vergleichsweise geringen Gehalts nicht sehr hoch sei. Auch hinsichtlich der Arbeitskräfteverfügbarkeit käme es somit darauf an, das Einzugsgebiet konsolidierter Standorte nicht zu groß zu wählen.

► **„Unternehmer kann man nicht zwingen“**

Die exogene Nachfrage nach Standorten könne man mit einem solchen Ansatz womöglich kanalisieren. Wobei auch hier die Gefahr bestünde, dass Unternehmen, die neu in die Region kämen entweder versuchen über private Grundstückskäufe an ihre favorisierte Mikrolage zu gelangen und für den Fall, dass ihnen das nicht gelinge, sich für einen Standort außerhalb der Region entscheiden. Schwierig sei es aber vor allem für Unternehmen, die bereits in der Region angesiedelt sind und sich für einen weiteren Standort entscheiden. Eine räumliche Trennung des alten und des neuen Standorts führe zwangsläufig zu einem gesteigerten Kommunikationsaufwand sowie zu höheren Personal- und Transportkosten. Hier könnten auch keine Anreizsysteme greifen, einen Unternehmer zu dieser Entscheidung zu bewegen. Das könne nur funktionieren, wenn er tatsächlich keine anderen Möglichkeiten hat. Allerdings bestehe auch dann die Gefahr der kompletten Standortverlagerung. Zudem stünde die Teilung von Standorten der Reduktion von Emissionen entgegen. Ebenso wie die sich vergrößernde Distanz zwischen Logistikunternehmen und Kunde. Ein Logistikunternehmen wähle seinen Standort ohnehin transportkostenoptimal und somit auch zwangsläufig „emissionsoptimal“. Die Kanalisierung des Ansiedlungsgeschehens auf wenige Standorte würde diesem Transportoptimum entgegen wirken und somit in einem gesteigerten Fahrtenaufkommen resultieren.

**V.b Anreize und Maßnahmen für Konsolidierung von Gewerbeflächen**

Insgesamt wurden in den geführten Interviews kaum konkrete Anreizsysteme oder Maßnahmen genannt, die das Potential bergen eine konsolidierte Gewerbeflächenentwicklung vorantreiben zu können. Der Großteil der interviewten Personen mutmaßte, dass es klare Regeln und Verordnungen bräuchte, um einen solchen Ansatz in die Umsetzung zu bringen. Eine Möglichkeit wäre es ganzheitliche, raumordnerische Handlungsansätze zu formulieren, dann bliebe aber das Planungsrecht ein bestehendes Hemmnis. Neben klaren Regeln bräuchte es zudem auch Fördermöglichkeiten. Wie diese zu gestalten seien, konnten die befragten Personen jedoch nicht skizzieren.

Wie bereits erwähnt, wurde die Forderung nach einem praktikablen Verteilungsschlüssel bei interkommunalen Vorhaben laut. Hier gäbe es bislang keine geeigneten Ansätze zur gerechten Bewertung der eingebrachten Ressourcen.

Uneinigkeit herrschte gegenüber dem Potential informeller Abstimmungsformate: Während ein großer Teil der Befragten insbesondere in derartigen Ansätzen die Chance sahen, das Konkurrenzdenken zwischen den Gemeinden abzubauen und das Ansiedlungsgeschehen lenken zu können, fanden einige wenige Interviewpartner solch „weiche“ Instrumente zu wenig verbindlich. Hier bestünde die Gefahr, dass der Ansatz nicht aktiv verfolgt sondern vielmehr „zerredet“ würde.

Ebenso uneinig waren sich die befragten Personen im Hinblick auf die Wirkung der Gewerbesteuer. Eine der befragten Personen vertrat die Meinung, die alleinige Umverteilung der Gewerbesteuer könne nicht der Schlüssel sein, Kommunen zur Zusammenarbeit zu bewegen, da sie nicht bei allen Kommunen die gleiche Priorität zugewiesen bekäme. Ein anderer Interviewpartner hingegen sah genau in diesem Schritt das größte Potential konsolidierte Gewerbeflächenentwicklung stärker zu forcieren und forderte gar eine Reform der kommunalen Finanzen, um die Bedeutung der Gewerbesteuer für die Gemeinden zu reduzieren. So könne das Konkurrenzdenken nachhaltig minimiert werden.

## Zusammenfassung der Interviews

### Verkehrssituation

Die regionale Verkehrssituation wird im Allgemeinen sehr positiv bewertet. Insbesondere die multimodale Infrastruktur würde die Region Niederrhein gegenüber anderen Standorten enorm begünstigen und zu einem der wichtigsten Hinterlandstandorte machen. Kritisiert wurden vor allem die hohe Verkehrsaufkommen und die daraus resultierende Staubbelastung sowie die Verbindung der beiden Rheinseiten.

### Flächensituation

Die Verfügbarkeit von Gewerbeflächen wird in der Region Niederrhein sorgenvoll betrachtet. Es gibt augenscheinlich kaum noch größere, erschlossene Flächenreserven und sind sie noch vorhanden, dann ist häufig der Flächenzuschnitt nicht für verkehrsintensives Gewerbe geeignet oder die Flächen sind einer anderen Nutzung vorbehalten. Die befragten Personen waren sich einig, dass das Fehlen attraktiver Gewerbeflächen, die regionale Dynamik deutlich schwäche.

### Interkommunale Zusammenarbeit

Die Befragten, die bereits Berührungspunkte mit interkommunalen Zusammenschlüssen hatten, äußerten sich nahezu ausschließlich positiv. Allerdings wurde das Thema in den Interviews von den Interviewpartnern vergleichsweise zügig erläutert. Insgesamt entstand der Eindruck, dass das Thema in der Region bislang keine außerordentliche Relevanz hat.

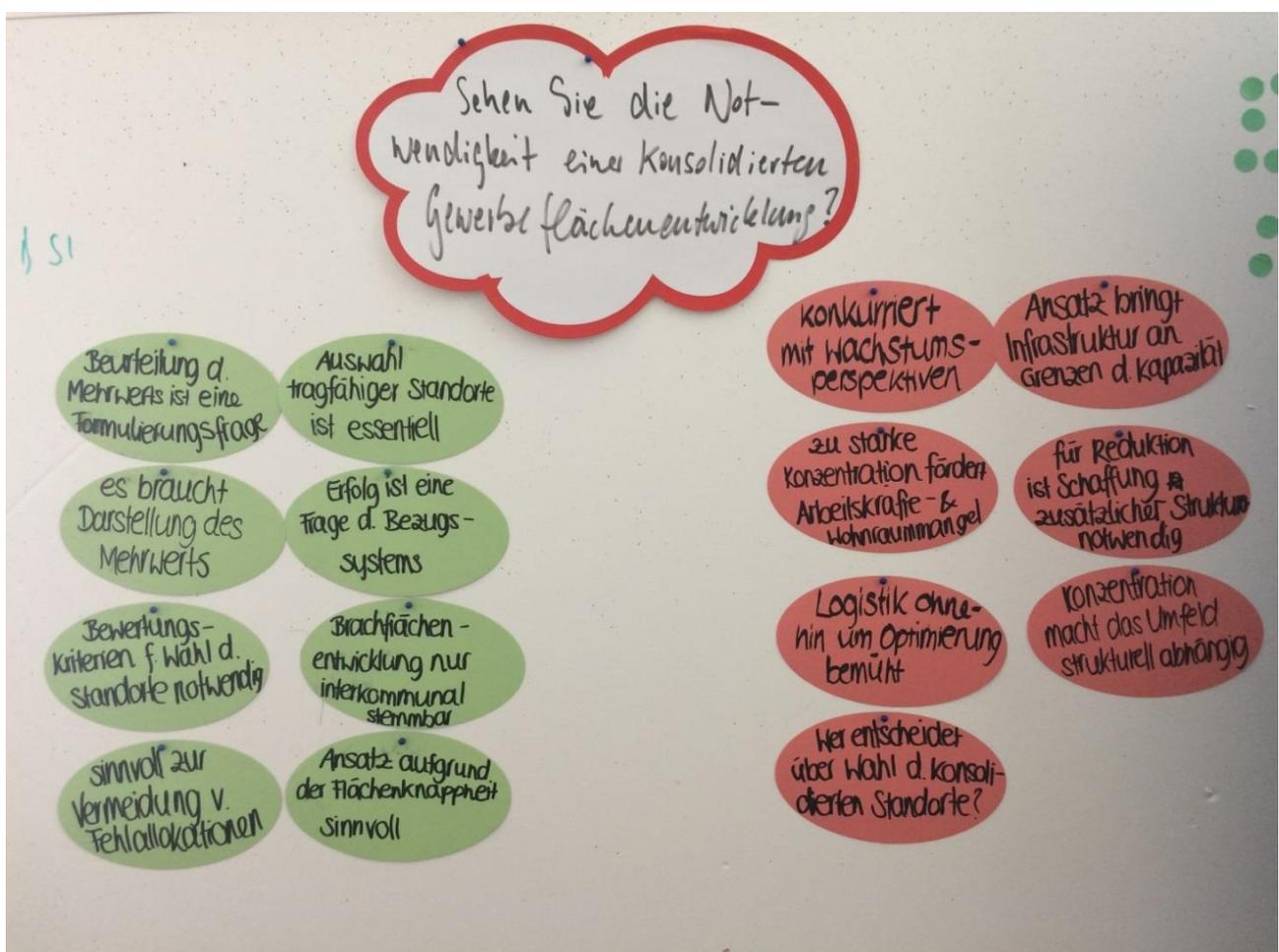
### Maßnahmen bzgl. konsolidierter Gewerbeflächenentwicklung

Dem Konsolidierungsansatz von Gewerbeflächen standen die befragten Personen in der Region Niederrhein überwiegend offen gegenüber. Zurückzuführen ist diese aufgeschlossene Einstellung vor allem auf die regionale Flächennot. Die Interviewpartner machten deutlich, dass es in der Region zwangsläufig auf eine Form konsolidierter Gewerbeflächenausweisung hinaus liefe. Dennoch bestanden einige Vorbehalte bezüglich der praktischen Umsetzung einer solchen Vision. Hinsichtlich potentiell geeigneter Instrumente bzw. Maßnahmen existierten kaum konkrete Vorstellungen.

### 2.3.3 Auswertung des Round Table Gesprächs

Die Round Table-Veranstaltung fand am 27. Juni 2017 in der IHK Mittlerer Niederrhein in Krefeld statt. Leider konnten es lediglich drei der interviewten Ansprechpartner zeitlich einrichten an dem Round Table Gespräch teilzunehmen, so dass vier der anwesenden Personen zuvor nicht in die Ergebnisfindung eingebunden waren. Nachdem jedoch die bisherigen Schritte und Ergebnisse zunächst vorgestellt wurden, ist dieser Umstand als unkritisch zu beurteilen. Auch aufgrund der neu eingebundenen Teilnehmer wurde der Aspekt der Potentiale und Hemmnisse des Untersuchungsgegenstandes in Ergänzung zu dem letzten Themenblock der Einzelinterviews erneut aufgegriffen. Hierzu diskutierten die Teilnehmer ca. 30 Minuten. Folgende Aspekte wurden hinsichtlich dessen von den Teilnehmern aufgeführt:

Abbildung 26: Potentiale und Hemmnisse der konsolidierten Gewerbeflächenentwicklung – Ergebnis Niederrhein



Grundsätzlich zeigten sich die Teilnehmer hinsichtlich der Frage nach der Sinnhaftigkeit sehr offen und positiv. Der Ansatz, der mit dem Forschungsvorhaben verfolgt wird, wurde von den Teilnehmern verstanden und in einigen Punkten auch bestätigt. Insbesondere mit dem starken Nachfragehintergrund bei dem gleichzeitig äußerst knappen Angebot an freien Gewerbeflächen in der Region, sei ein Ansatz mit dem es gelingen kann Bedarfe abzuschätzen und Fehlallokationen vorzubeugen, generell als sinnvoll zu bewerten. Auch mit Blick auf die großen Brachflächenreserven, deren Instandsetzung für eine Kommune alleine nur selten handhabbar wäre, könnten interkommunale Ansätze Abhilfe schaffen. Für eine langfristig erfolgreiche Umsetzung der Idee in die Praxis sei es allerdings notwendig

den Nutzen bzw. den Mehrwert akteursgerecht zu kommunizieren. Wichtig wäre es darüber hinaus vor allem auch, verbindliche Auswahlkriterien zur Identifizierung der tragfähigsten Standorte zu formulieren und festzulegen, wie groß das Bezugssystem (im Sinne eines Einzugssystems) der konsolidierten Standorte sein müsste. Bezüglich der Vorbehalte wurden die Aussagen der Interviews erneut aufgegriffen, wie die Arbeitskräfteproblematik oder die zentrale Bedeutung geeigneter Infrastruktur. Neu war hingegen der Einwand, dass durch die Schaffung großer, einseitig ausgerichteter Standorte, eine strukturelle Abhängigkeit des Umlands herbeigeführt werden könne, womit die Region in der Vergangenheit bereits schlechte Erfahrungen gemacht habe.

### Bewertung der Maßnahmen bzw. möglicher Formen der Zusammenarbeit

Im zweiten Block der Veranstaltung wurden unterschiedliche Maßnahmen der kommunalen Zusammenarbeit vorgestellt und deren Umsetzbarkeit diskutiert.

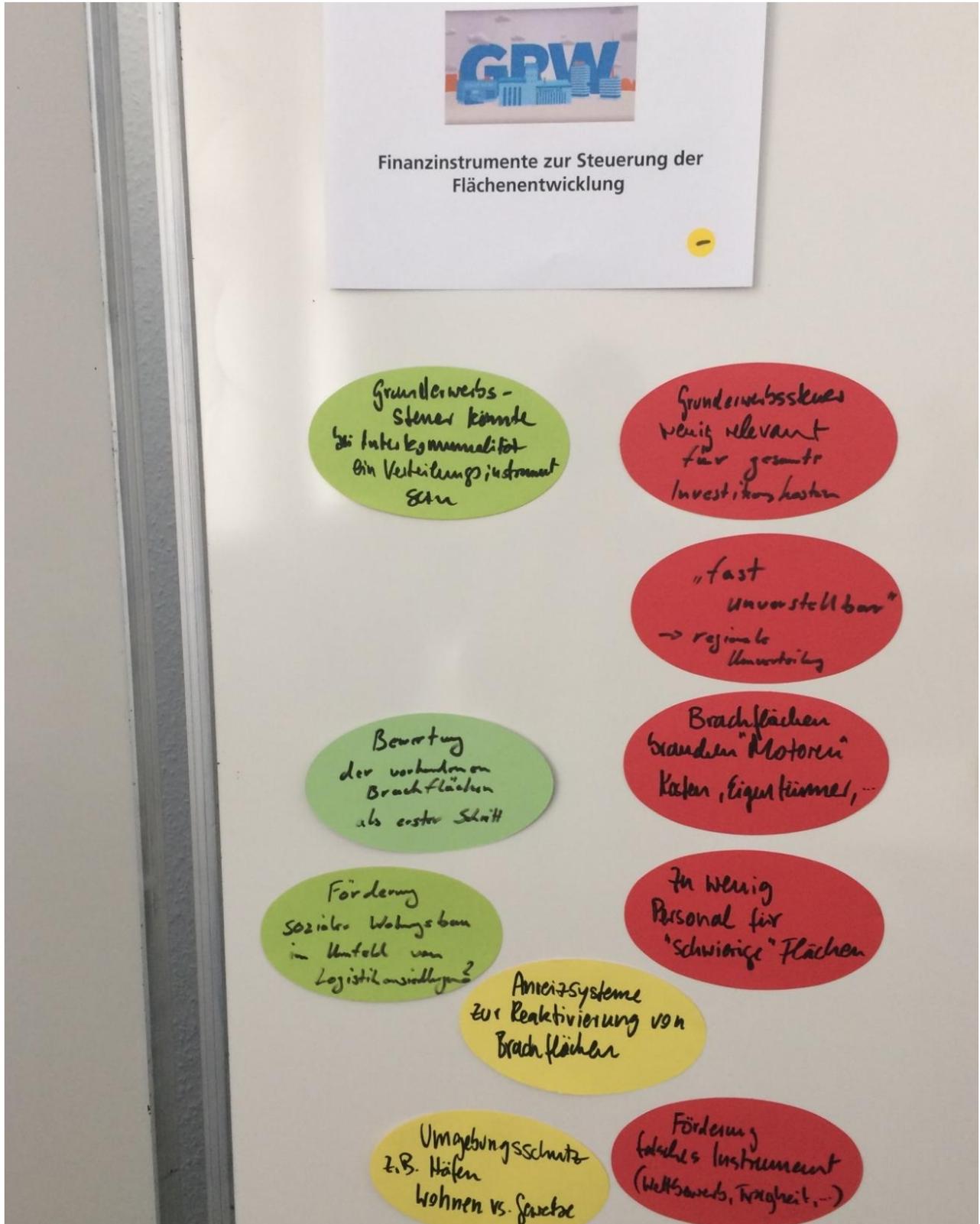
Abbildung 27: Bewertung „informelle Abstimmungsformate“ – Ergebnis Niederrhein



Informellen Abstimmungsformaten standen die Teilnehmer grundsätzlich sehr aufgeschlossen gegenüber, da es durch derartige Regionalinitiativen nicht nur gelingen kann, die Akteure einer Region zusammen zu bringen und auf einem Informationsstand zu halten, sondern auch eine einheitliche Außenwahrnehmung zu schaffen und eine zentrale Anlaufstelle zu implementieren. Mit dem „Logistikregion Rheinland e.V.“ und der „Standort Niederrhein GmbH“ gäbe es auch bereits zwei erfolgreiche re-

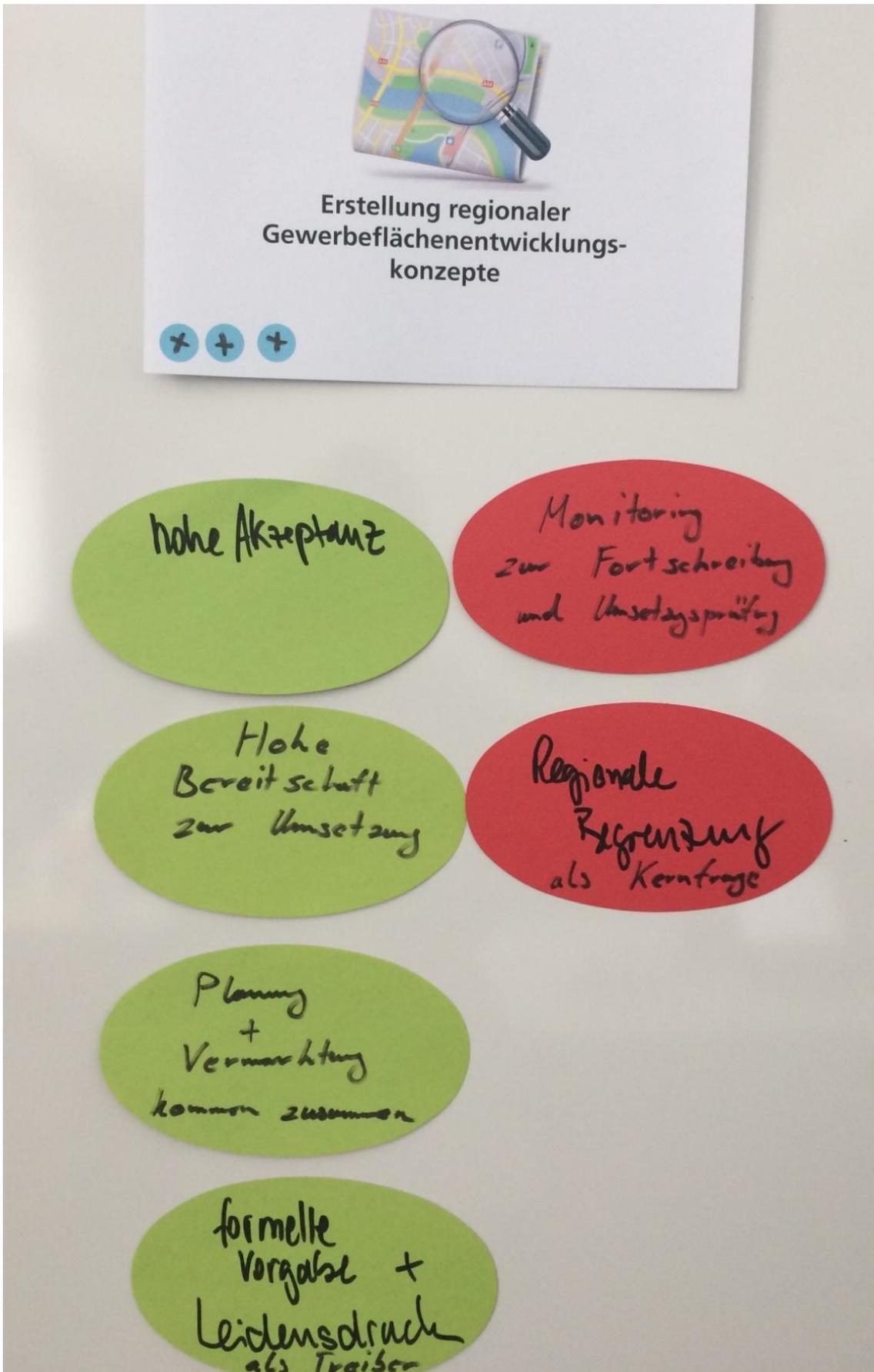
gionale Initiativen. Aus Sicht der Teilnehmer bräuchte es allerdings ein noch tieferes bzw. regional differenziertes Verständnis dieser „Anlaufstellen“, die sich derzeit eher als Regionalmarketing verstehen. Außerdem wäre zu beobachten, dass interkommunale Konkurrenzen eine tatsächliche Kooperation bislang hemmen.

Abbildung 28: Bewertung „Finanzinstrumente“ – Ergebnis Niederrhein



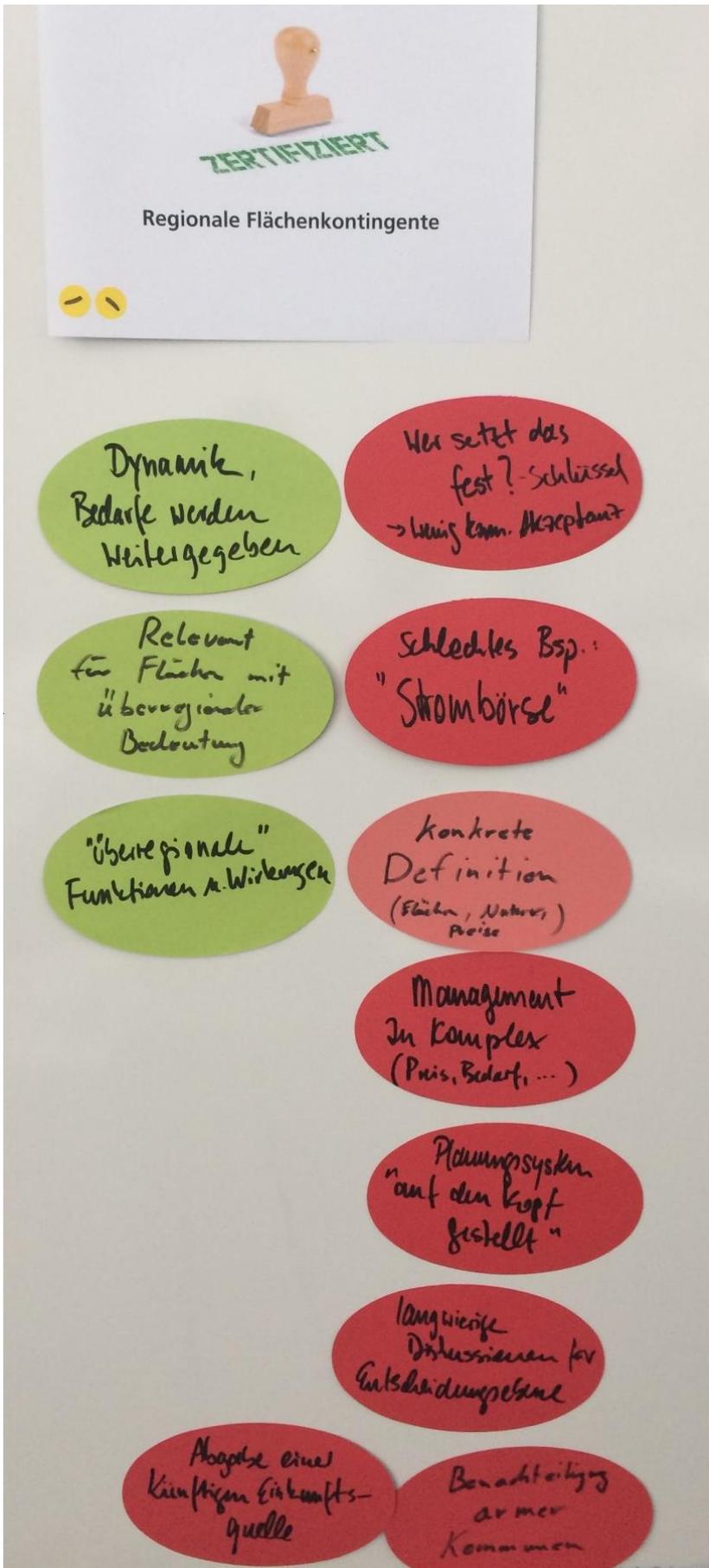
Die Möglichkeit mithilfe von Finanzmitteln den Ansatz voran zu treiben wurde hingegen etwas kritischer gesehen. Der Vorschlag, die Grunderwerbssteuer zugunsten der konsolidierten Standorte zu reformieren könne ein Ansatz sein, jedoch mache dieser Betrag nur einen kleinen Teil der gesamten Investitionskosten aus, weshalb der Anreiz womöglich zu gering wäre. Insgesamt waren sich die Teilnehmer einig, dass eine Reformation des Steuersystems oder der kommunalen Finanzen nicht realisierbar sei, da die Systeme zu „starr“ seien. Außerdem würden Begehrlichkeiten und Unzufriedenheit durch regionale Umverteilungssysteme eher befeuert werden. Einig waren sich die Teilnehmer hingegen, dass es finanzielle Anreize bräuchte um die Brachflächenreserven in der Region zu erschließen, da durch diese ein enormes Flächenpotential, in Form von infrastrukturell in der Regel gut angebundenen und vor allem bereits versiegelten Flächen, gehoben werden könnte. Bislang würde dieses Thema sowohl seitens der Unternehmer als auch durch die Kommunen nur in wenigen Ausnahmen angegangen, da die notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen deutlich höher lägen, als bei Entwicklungen auf „der grünen Wiese“.

Abbildung 29: Bewertung „regionale Gewerbeflächenentwicklungskonzepte“ – Ergebnis Niederrhein



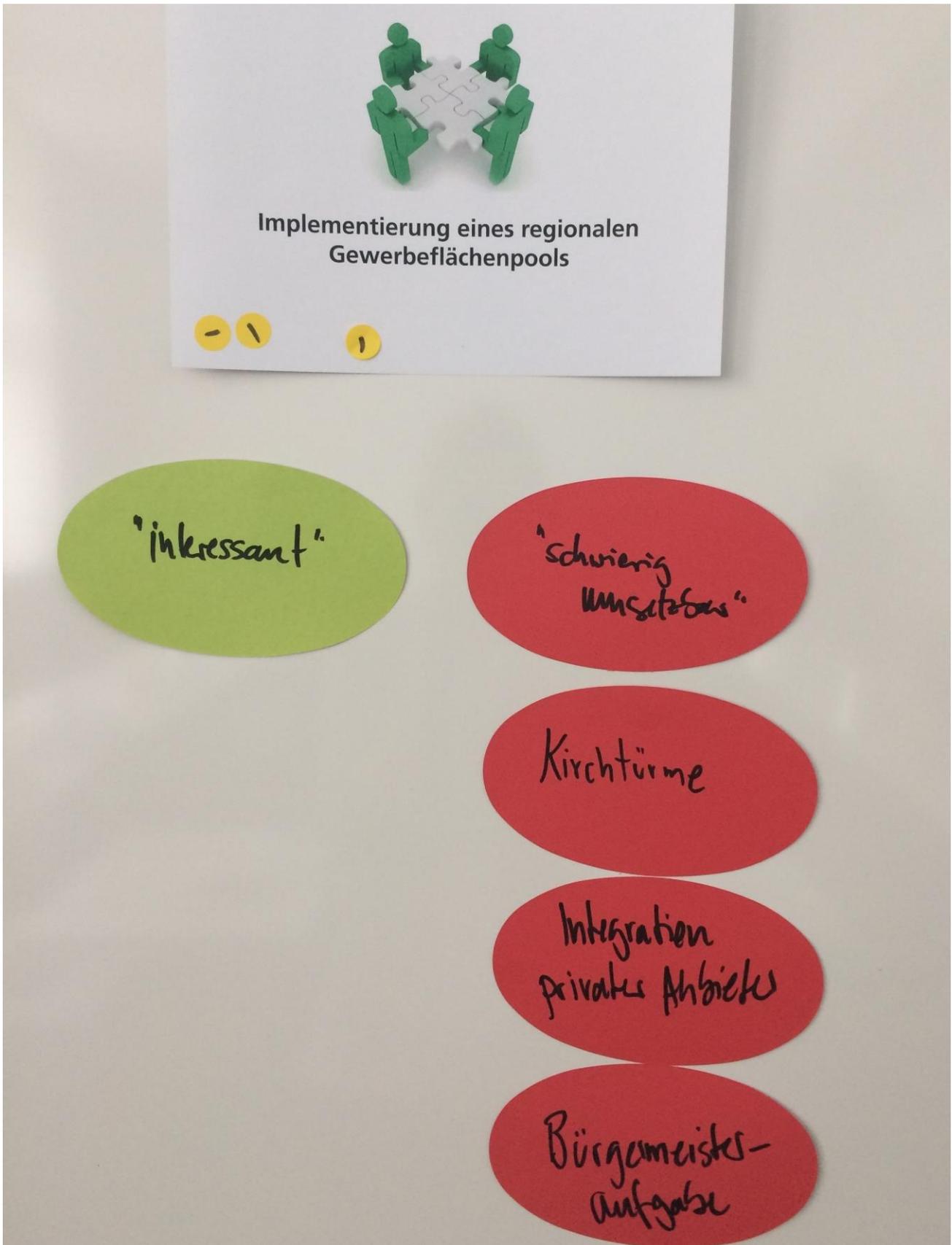
Den Ansatz, durch regionale Gewerbeflächenentwicklungskonzepte eine flächendeckende Bestandsaufnahme zu schaffen sowie Nutzungsprioritäten zu formulieren, bewerteten die Teilnehmer überwiegend positiv. Hiermit seien in der Region auch schon gute Erfahrungen gemacht worden. Besonders positiv sei, dass im Zuge der Erstellung nahezu alle involvierten Akteure miteinander vernetzt würden. Die Formulierung von Vorranggebieten könne vor allem vor dem Hintergrund der akuten Flächenknappheit helfen, zügig und zielgerichtet die geeignetsten Flächen in die Planung zu bringen. Problematisch stuften die Teilnehmer hingegen die Frage nach der regionalen Abgrenzung der Untersuchungsräume ein. Hier bräuchte es konkrete Ansätze und Empfehlungen, um ein einheitliches Vorgehen zu implementieren. Außerdem sei es notwendig derartige Analysen nicht nur punktuell, anlassbezogen durchzuführen, sondern die Bestandszu- und -abgänge anschließend kontinuierlich zu dokumentieren.

Abbildung 30: Bewertung „regionale Flächenkontingente“ – Ergebnis Niederrhein



Das vorrangigste Problem, das bei der Einführung regionaler Flächenkontingente gesehen wird, ist die Komplexität des Systems und der maßgebliche Eingriff in die Entscheidungshoheit der Kommunen. Zwar könnte durchaus eine neue, bedarfsgerechte Dynamik in den Markt gebracht werden, die insbesondere konsolidierte Standorte mit einer überregionalen Bedeutung begünstigen würde, allerdings drohe auch hier der Vorwurf der Ungerechtigkeit. Es bräuchte einen nicht-anfechtbaren Verteilungsschlüssel, um keine Gemeinde zu übervorteilen. Insbesondere finanzschwächere Kommunen könnten durch ein solches System allerdings ins Hintertreffen geraten, da sie beinahe zwangsläufig ihre Ausweisungsrechte verkaufen müssten und damit auf eine langfristige Einnahmequelle verzichten würden. Diese langfristigen Einnahmen ließen sich generell sehr schwierig quantifizieren, da sie immer abhängig von der konkreten Ansiedlung seien. Dadurch wäre die Preisfindung für Ausweisungsrechte nahezu unlösbar.

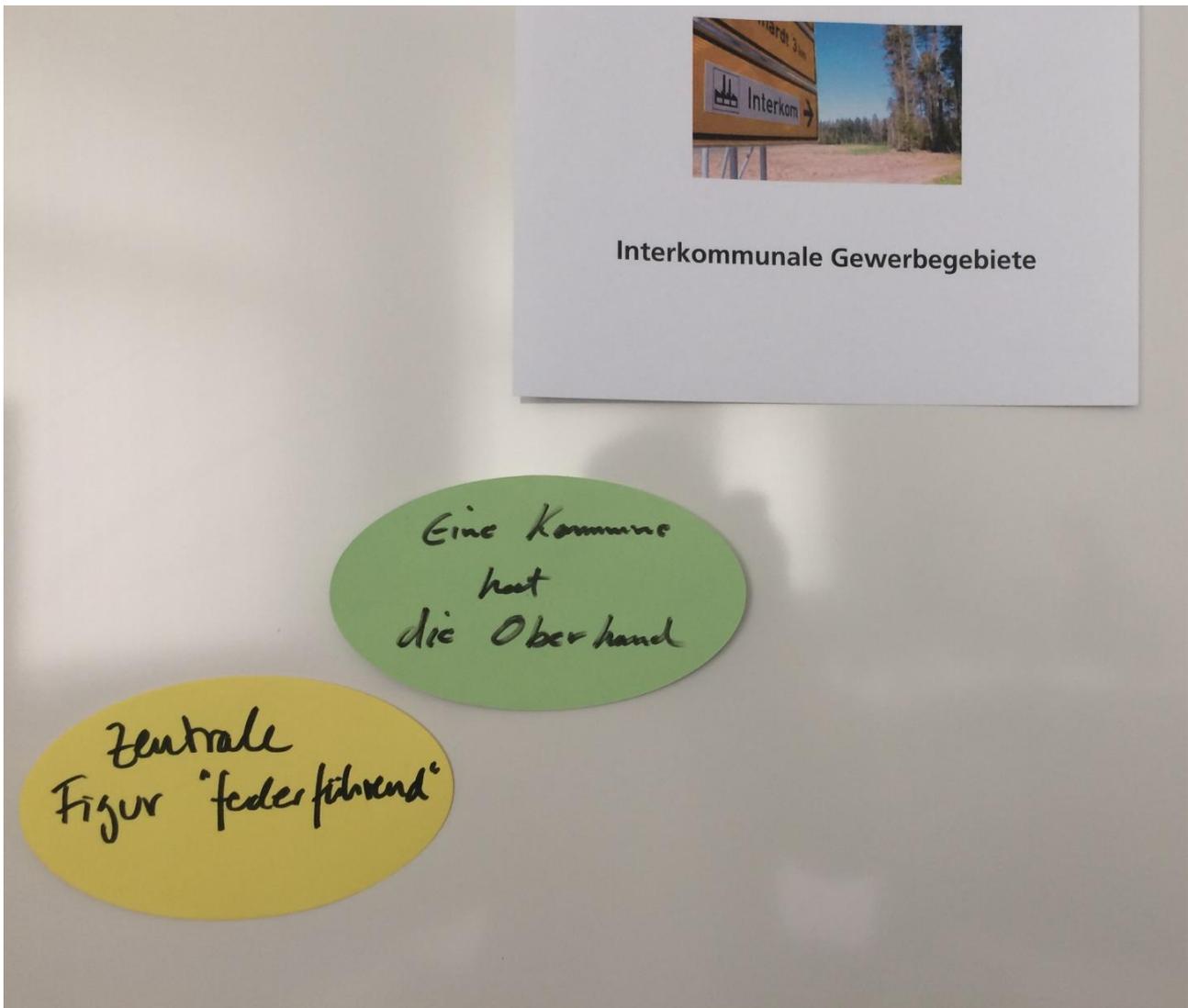
Abbildung 31: Bewertung „regionale Gewerbeflächenpools“ – Ergebnis Niederrhein



Auch die Idee der regionalen Gewerbeflächenpools beurteilten die Teilnehmer als zu theoretisch, da auch in diesem Fall die Abstimmung eines Umverteilungsschlüssels als zu komplex und langwierig

eingestuft wurde. Die Teilnehmer waren der Meinung, dass es bereits für Kommunen schwierig wäre ihr „Kirchturmdenken“ für ein solches Konzept zu überwinden, die Einbindung privater Flächenanbieter aber nahezu undenkbar wäre. Blieben diese aber in einem derartigen Konzept außen vor, würden sie jeden Lenkungsversuch konterkarieren.

Abbildung 32: Bewertung „interkommunale Gewerbegebiete“ – Ergebnis Niederrhein



Im Bereich „interkommunale Gewerbegebiete“ wurden einzelne Aspekte bereits im Zuge der regionalen Gewerbeflächenpools angedacht. Grundsätzlich standen die Teilnehmer der Idee, dass mehrere Gemeinden ein gemeinsames Gewerbegebiet ausweisen und sich Ausgaben und Einnahmen aufteilen, sehr offen gegenüber. Wie auch bereits in den Interviews, wurde betont, dass bereits einige erfolgreiche Praxisbeispiele zeigen würden, dass eine erfolgreiche Umsetzung möglich wäre. Essentiell wäre es jedoch, einer Kommune die Hauptverantwortlichkeit zu übertragen, um das Projekt voran zu treiben. Negativ-Beispiele hätten gezeigt, dass andernfalls der Erfolg zu lange ausbleiben würde. Die Gefahr wäre groß, dass Verbünde daran scheitern.

#### Abschließende Priorisierung der Maßnahmen

Abschließend wurden die Teilnehmer aufgefordert, die jeweils aus ihrer Sicht am besten (blaue Klebepunkte) und die am schlechtesten geeignete Maßnahme (gelbe Klebepunkte) zu identifizieren. Dabei wurde erneut deutlich, dass die Maßnahmen, die stark in die Entscheidungshoheit der Kommunen

eingreifen, wie die regionalen Flächenkontingente und die Idee eines Gewerbeflächenpools, für die Ansprechpartner wenig geeignete Maßnahmen darstellen. Die Findungsphase würde sich zu komplex gestalten und würde zu viel Angriffsfläche bieten, um eine Realisierung und Überführung in den laufenden Betrieb langfristig zu hemmen. Die größten Potentiale wurden hingegen den informellen Abstimmungsformaten sowie den regionalen Gewerbeflächenentwicklungskonzepten beigemessen. In beiden Fällen könne die Region bereits Erfahrungen vorweisen, die mit einigen organisatorischen Anpassungen bzw. Folgeprojekten, das Potential bieten würde, die Gewerbeflächennachfrage regional zu steuern.

### 3 Untersuchungsregion Leipzig/Halle

#### 3.1 Strukturpolitische Merkmale der Untersuchungsregion

Bei der Region Leipzig/Halle handelt es sich um eine bundeslandübergreifende Untersuchungsregion, die sich über Teile Sachsens und Sachsen-Anhalts erstreckt. Im Zentrum des Untersuchungsgebiets liegen die beiden namensgebenden Städte Leipzig und Halle. Zur exakten Abgrenzung des Untersuchungsgebietes wurde wie bereits im Falle der Region Niederrhein die Systematik der Raumordnungsregionen (ROR) herangezogen. Ausgewählt wurden die beiden ROR 1404 Westsachsen sowie 1503 Halle/Saale. Somit wurden für die nachfolgenden Analysen die folgenden sieben Stadt- und Landkreise zugrunde gelegt (siehe auch Abbildung 33):

- ▶ Landkreis Mansfeld-Südharz
- ▶ Saalekreis
- ▶ Halle
- ▶ Landkreis Nordsachsen
- ▶ Leipzig (Stadt)
- ▶ Landkreis Leipzig
- ▶ Burgenlandkreis

Abbildung 33: Lage und betrachtete Kreise der Untersuchungsregion Leipzig/Halle



Eigene Darstellung

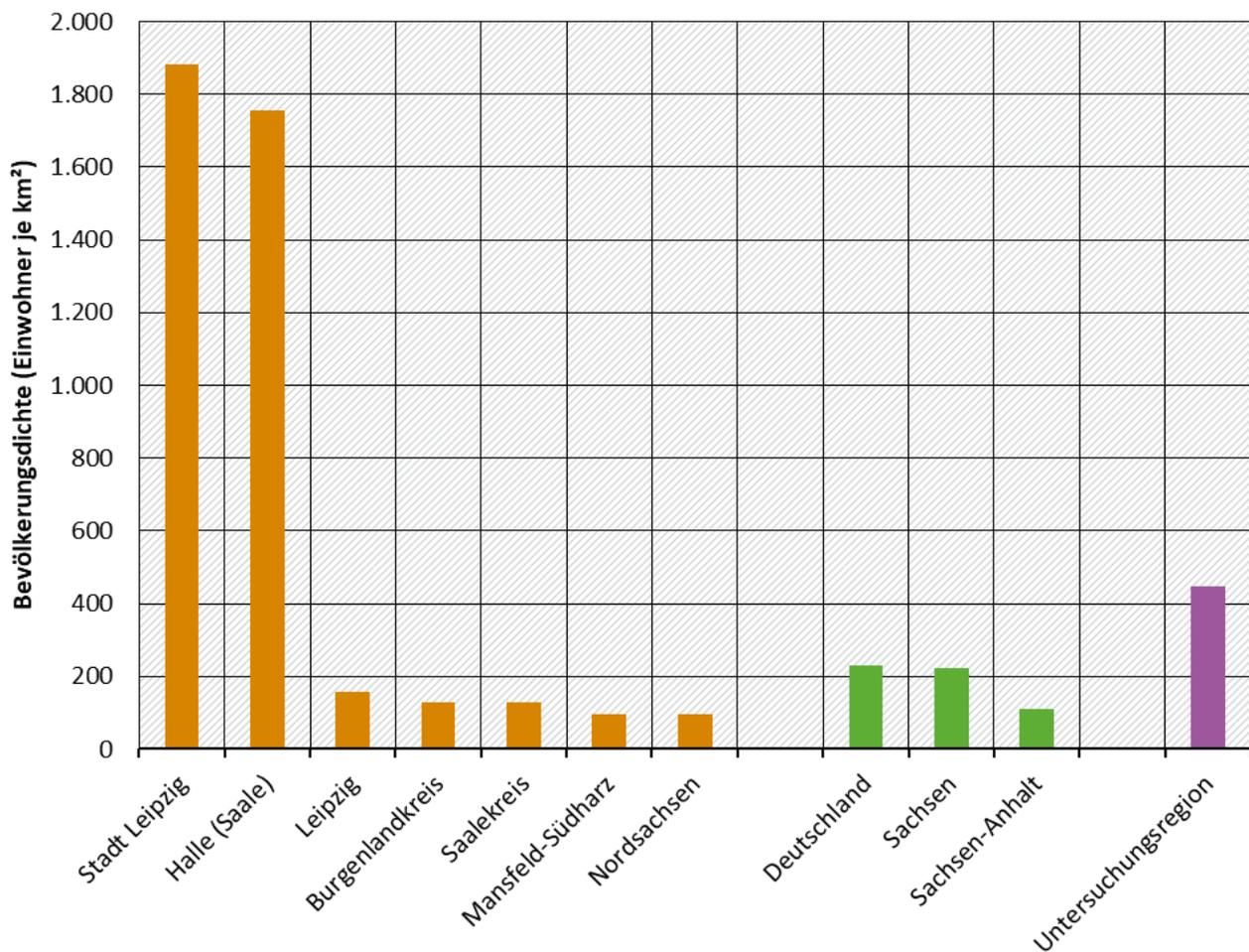
Für die nachfolgende Untersuchung wurde bewusst die Abgrenzung über die Bundeslandgrenzen hinaus gewählt, da zwischen den beiden Städten und ihrem Umland seit jeher eine enge Verbindung besteht. Auch in der überregionalen Wahrnehmung wird die Region häufig als ein strukturell gemeinschaftlich ausgerichteter Raum wahrgenommen. Trotz der unterschiedlichen regionalplanerischen

Gegebenheiten (siehe Kapitel 3.2.3) wird die Region für die quantitative Analyse als ein funktional relativ homogener Raum angenommen.

Die Untersuchungsregion zählt im überregionalen Vergleich sicherlich nicht zu den größten Ballungen Deutschlands, bei den beiden Städten Leipzig und Halle handelt es sich allerdings jeweils um die bevölkerungsreichsten Städte ihres jeweiligen Bundeslandes mit 560.000 bzw. knapp 240.000 Einwohner im Jahr 2015. Insgesamt leben im Untersuchungsgebiet knapp 1,8 Millionen Einwohner.

(Statistisches Bundesamt, 2015) Während Leipzig und Halle eine hohe Bevölkerungsdichte aufweisen mit jeweils mehr als 1.700 Einwohner je km<sup>2</sup>, sind die umgebenden Landkreise deutlich dünner besiedelt und mit jeweils weniger als 160 Einwohnern pro km<sup>2</sup> auch unterhalb des bundesdeutschen Durchschnitts angesiedelt. (vgl. Abbildung 34) Zwar muss der eigene Ballungsraum dennoch mit Ge- und Verbrauchsgütern versorgt werden, für den Betrieb eines ballungsraumversorgenden Logistikstandortes, der ausschließlich auf die Agglomeration Leipzig/Halle ausgerichtet ist, ist die Bevölkerungszahl tendenziell allerdings nicht ausreichend einzustufen. Zwar finden sich sicherlich einige Ansiedlungsbeispiele regionaler Verteilzentren, die jedoch häufig die strategisch günstige Lage nutzen, um angrenzende Gebiete mit zu versorgen.

Abbildung 34: Bevölkerungsdichte der Untersuchungsregion Leipzig/Halle 2015



Eigene Darstellung, basierend auf (Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2015)

Deutlich günstiger erweisen sich die Rahmenbedingungen für zentralversorgende Logistikstandorte in der Region Leipzig/Halle. Denn während Größe und Bevölkerungsdichte der eigenen Region nicht überdurchschnittlich stark ausgeprägt sind und damit keine Argumente für die Ansiedlung von regionalen Verteilzentren liefern, ist die Lage der Region Leipzig/Halle vielmehr im europäischen Kontext

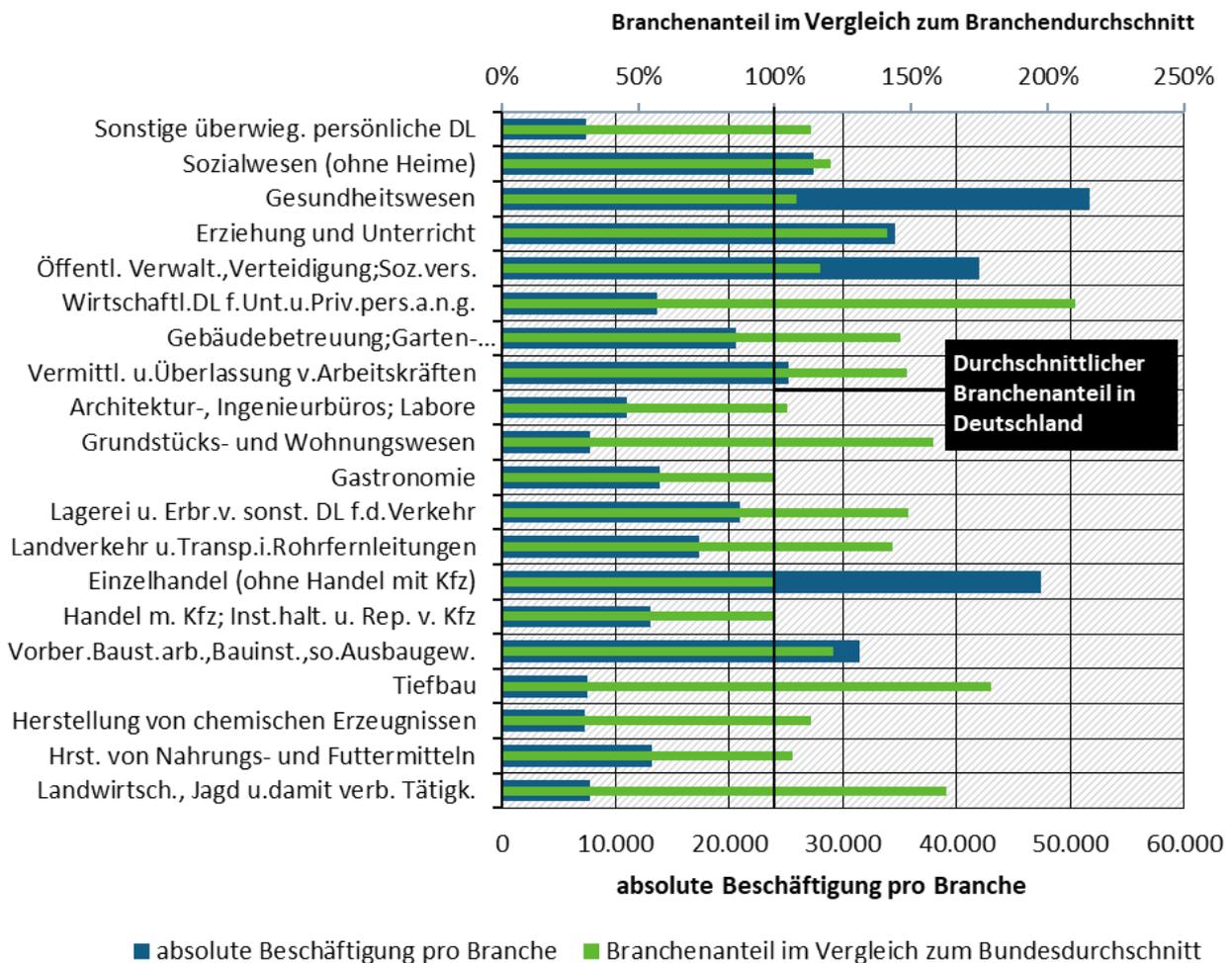
attraktiv für Unternehmen aus dem Bereich Logistik. Von hier aus lassen sich alle wichtigen mitteleuropäischen Wirtschaftszentren binnen eines Tages per LKW erreichen, was den Standort äußerst attraktiv macht für Logistikzentren mit nationalem oder gar europäischem Fokus. An einem zentralen Outbound-Standort wird ein großräumiges Gebiet, das meist mehrere Ballungszentren oder gar ganze Länder umfasst, zentral von einem Punkt aus beliefert. Dieser aufgrund seiner Kosteneffizienz sehr typische Ansiedlungstyp wird, wenn möglich, von nahezu allen Branchen genutzt. Häufige Vertreter sind Groß- und Einzelhandelsunternehmen im Non-Food-Bereich sowie Industrieunternehmen, die von einem Standort aus alle ihre Kunden mit Fertigwaren bedienen.

Auch für Netzwerk-Logistiker ist die Region in hohem Maße als attraktiv einzustufen. Ausschlaggebend ist in diesem Fall weniger die lokale Bevölkerung, als vielmehr die günstige Lage an bedeutenden Verkehrsachsen sowohl in Nord-Süd- als auch in West-Ost-Richtung und das nicht nur in Bezug auf die Bundesrepublik sondern auch hinsichtlich der Verbindung in Richtung Osteuropa. Zudem hat sich Leipzig/Halle in den vergangenen Jahren auch in der überregionalen Wahrnehmung zu einem bedeutenden und etablierten Logistikstandort entwickelt. Die Ansiedlung für System-Logistiker ist somit zur Vervollständigung ihrer Transportnetze obligatorisch.

Die Region Leipzig/Halle bietet auch Gateway-Logistikstandorten optimale Rahmenbedingungen. Vor allem die für diesen Typ so wichtige Infrastruktur ist mit den zahlreichen Autobahnen und dem leistungsfähigen Frachtflughafen sehr gut ausgebildet und auch die multimodalen Umschlagsmöglichkeiten insgesamt als gut zu beurteilen, wenn auch mit Blick auf die Optionen für die Binnenschifffahrt noch verbesserungswürdig. (siehe auch Kapitel 3.2.1)

Auch für die Untersuchungsregion Leipzig/Halle erfolgte eine Analyse der Kernbranchen. (siehe dazu Kapitel 2.1) Die Ergebnisse sind in der nachfolgenden Grafik dargestellt:

Abbildung 35: Kernbranchen der Untersuchungsregion Leipzig/Halle



Eigene Darstellung, basierend auf (Bundesagentur für Arbeit, 2015)

Es zeigt sich, dass es zwar einige logistikaffine Kernbranchen in der Region gibt, wie bspw. die Herstellung von Nahrungsmitteln, die chemische Industrie und der Einzelhandel, der größere Teil aber auf Dienstleistungen entfällt, die kaum Logistikaufkommen generieren, so z.B. das Grundstücks- und Wohnungswesen oder die öffentliche Verwaltung. Zwei weitere regional bedeutsame Branchen, deren Branchenanteil im Vergleich zum Bundesdurchschnitt allerdings nicht hervorsteicht, sind die High-Tech Branche sowie die Automobilproduktion, die sich um die Jahrtausendwende in der Region niederließ.

Im nachfolgenden Abschnitt sollen die Infrastruktur und das regionale Verkehrsaufkommen der Region Leipzig/Halle veranschaulicht werden.

### 3.2 Analyse der Verkehrs- und Gewerbeflächenstruktur

#### 3.2.1 Verkehrsanalyse

##### 3.2.1.1 Status quo

###### Straßenverkehr:

Im Zentrum der Region schneiden sich die ost-westlich ausgerichtete BAB 14 mit der nord-südlich ausgerichteten BAB9. Ebenfalls in ost-westlicher Richtung verläuft die BAB 38 in der Region. Im Landkreis Mansfeld-Südharz trifft die BAB 71 auf die BAB 38. Die BAB 143 verbindet die BAB 38 mit der Bundesstraße 80. Die Region wird außerdem durch ein dichtes Netz an Bundes- und Staatsstraßen erschlossen (B2, B6, B80, B87, B91, B100, B181, B184).

### Eisenbahnverkehr:

Leipzig und Halle sind seit dem Aufkommen der Eisenbahn bedeutende Knotenpunkte. Die Region verfügt über ein dichtes Schienennetz. Als wichtige Umschlagpunkte für den Schienenverkehr dienen die Terminals Leipzig-Wahren, Halle-Hafen und Schkopau.

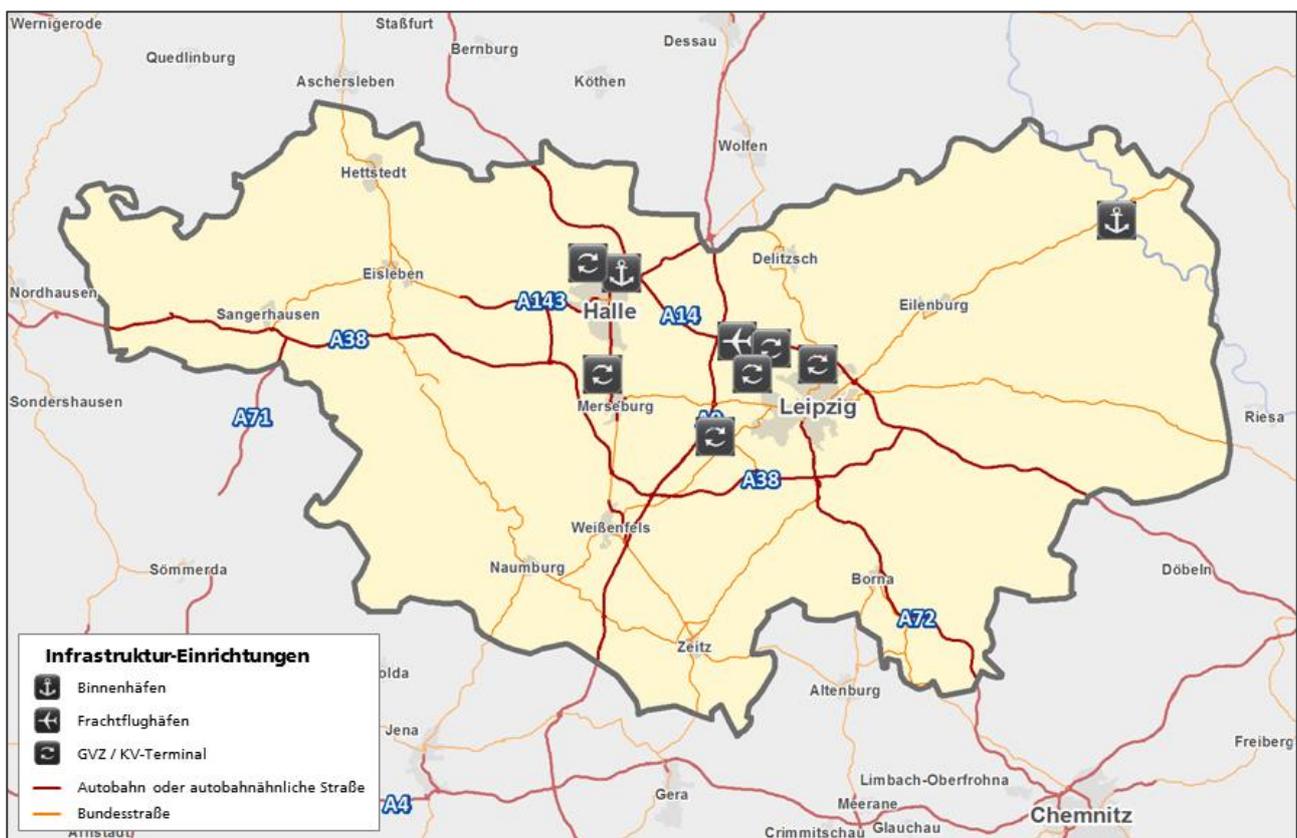
### Schiffsverkehr:

In der Region gibt es nur die Häfen Torgau und Halle, welcher jedoch nur sehr selten von Frachtschiffen angelaufen wird. Das überwiegende Tätigkeitsfeld der Hafen Halle GmbH ist der Güterumschlag zwischen Straße und Schiene. Die wenigen Schiffstransporte, die im Zusammenhang mit der Region stehen, werden in den außerhalb der Region liegenden Häfen Riesa, Aken, Magdeburg und Haldensleben umgeschlagen.

### Luftverkehr:

Der Flughafen Leipzig/Halle liegt zwischen den Großstädten Leipzig und Halle auf dem Gebiet der Stadt Schkeuditz. Der Flughafen hat im Bereich des Luftfrachtverkehrs internationale Bedeutung. Im Frachtbereich belegt er mit einem Umschlag von 1.000.000 Tonnen (2016) in Deutschland den zweiten Platz nach Frankfurt am Main, in Europa den fünften und weltweit den 26. Platz (Stand 2013). Der Flughafen ist die Heimatbasis der Frachtfluggesellschaften Aerologic und des DHL Hub Leipzig samt European Air Transport Leipzig. Außerdem ist er Heimatflughafen des Dachverbands für DHL-Frachtfluggesellschaften DHL Aviation.

Abbildung 36: Infrastruktureinrichtungen in der Untersuchungsregion Leipzig/Halle

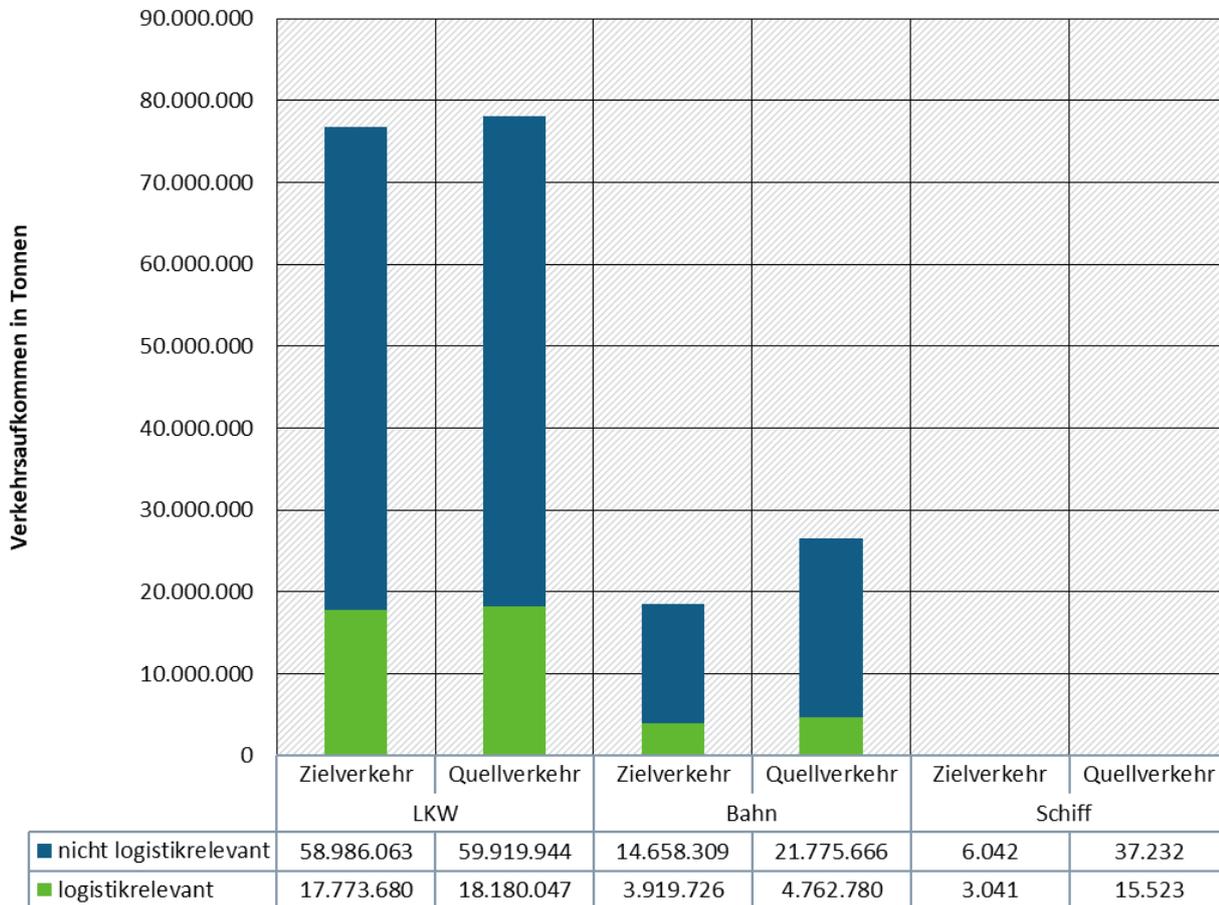


Eigene Darstellung

**Verkehrsaufkommen:**

Aus den Basisdaten der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 konnte das Güterverkehrsaufkommen der Region für das Analysejahr 2010 und das Prognosejahr 2030 ermittelt werden.

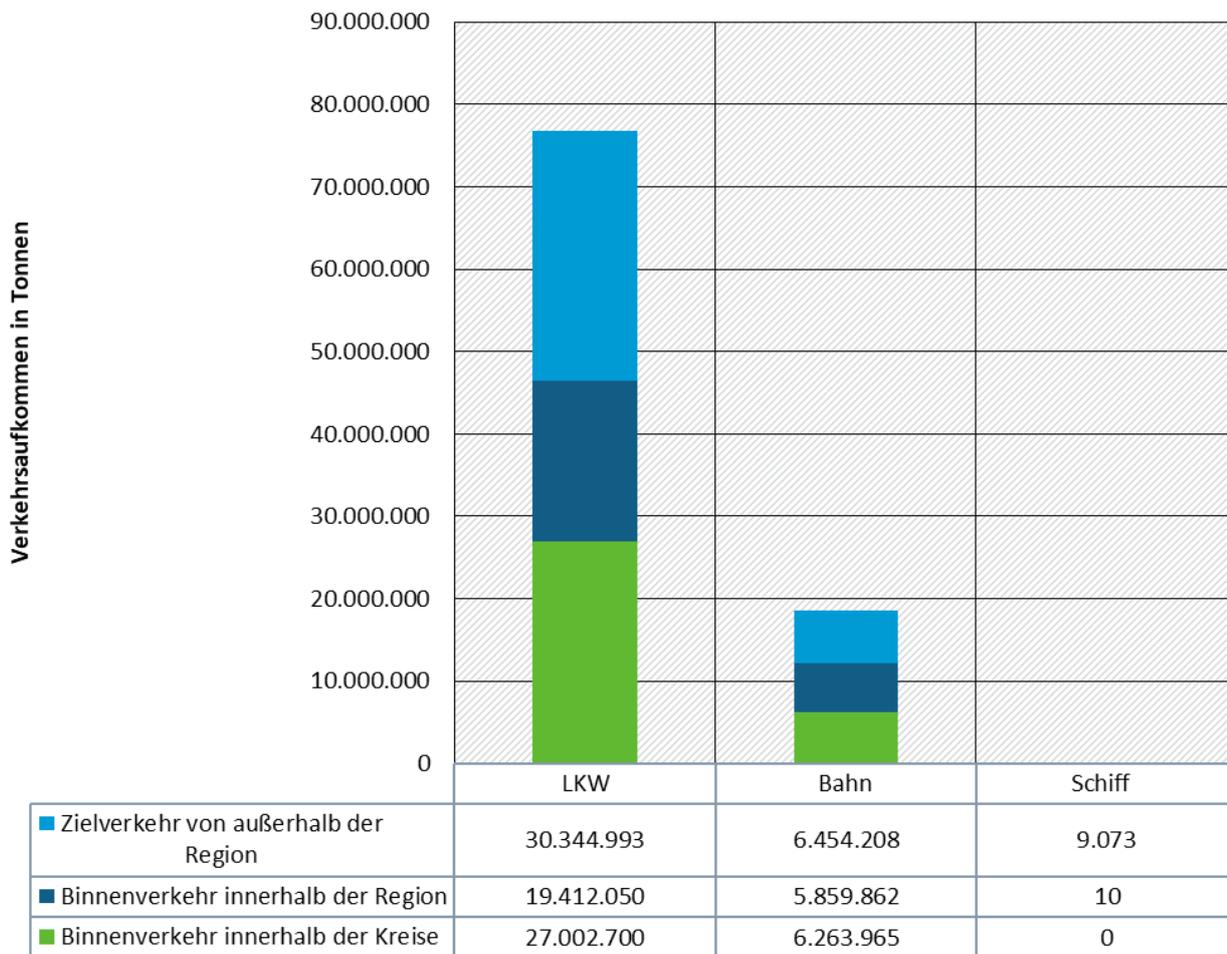
Abbildung 37: Güterverkehrsaufkommen in der Region Leipzig/Halle 2010



Eigene Darstellung, basierend auf Verkehrsverflechtungsprognose 2030

In Abbildung 37 ist das Güterverkehrsaufkommen der Region Leipzig/Halle für das Jahr 2010 differenziert nach Quell- und Zielverkehr, Verkehrsmittel und Verkehrsart dargestellt. Von dem gesamten Güterverkehrsaufkommen von 200 Millionen Tonnen werden 77% im Hauptlauf mit dem LKW befördert und 23% mit der Bahn. Nur 0,03% werden mit dem Binnenschiff transportiert. Beim LKW halten sich Quell- und Zielverkehr etwa die Waage, beim Bahnverkehr ist der Quellverkehr deutlich höher, was durch die Transporte von Braunkohle und Mineralölerzeugnissen aus den Raffinerien bedingt ist. Auf der Grundlage der Basisdaten der VVP kann das Verkehrsaufkommen den einzelnen Güterabteilungen nach NST 2007 zugeordnet werden. Auf der Basis der in AP1 definierten logistikrelevanten Anteile der einzelnen Gütergruppen wurden die konventionellen Transporte in logistikrelevant und nicht logistikrelevant unterschieden. Es wurde somit abgeschätzt, dass 23% der konventionellen LKW-Transporte logistikrelevant sind und 19% der Bahntransporte.

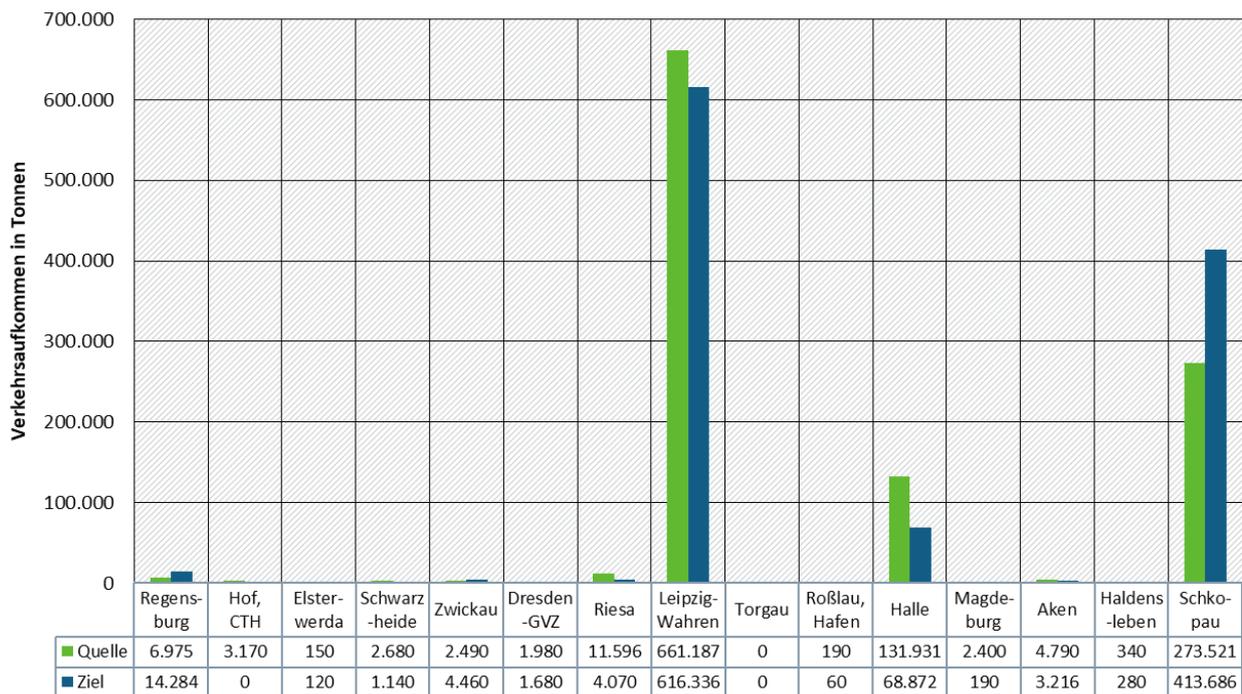
Abbildung 38: Zielverkehrsaufkommen in der Region Leipzig/Halle 2010



Eigene Darstellung, basierend auf Verkehrsverflechtungsprognose 2030

In Abbildung 38 wird dargestellt, wie sich das Zielverkehrsaufkommen der Region auf die verschiedenen Quellen verteilt. Beim LKW-Verkehr haben 35% der ankommenden Güter ihre Quelle auch im gleichen Landkreis, sind also Binnenverkehr. 25% der ankommenden Güter haben ihre Quelle in einem der anderen Landkreise der Region, sind also bezüglich der Region Binnenverkehr. 40% der ankommenden Tonnen stammen aus Quellen außerhalb der Region. Das Zielverkehrsaufkommen der Bahn verteilt sich annähernd zu je einem Drittel auf den Binnenverkehr, den regionalen Binnenverkehr und den überregionalen Verkehr. Die Quellen der Schiffstransporte liegen außerhalb der Region.

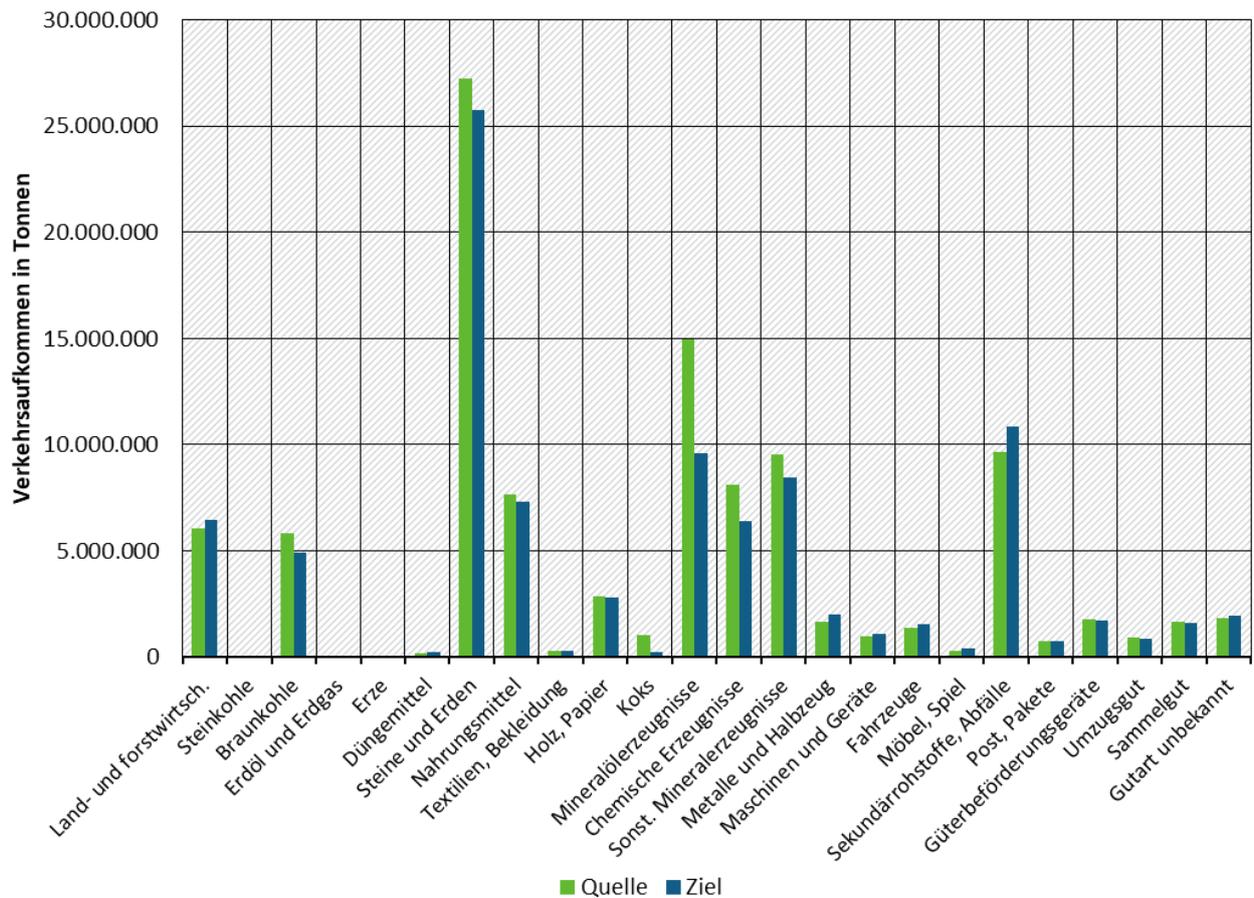
Abbildung 39: Verkehrsaufkommen 2010 der Region Leipzig/Halle nach KV-Terminals



Eigene Darstellung, basierend auf Verkehrsverflechtungsprognose 2030

In Abbildung 39 ist dargestellt, wie sich das Verkehrsaufkommen im Quell- und Zielverkehr des kombinierten Verkehrs auf die KV-Terminals der Region und der Umgebung der Region verteilen. Den größten Anteil haben dabei die innerhalb der Region gelegenen KV-Terminals Leipzig-Wahren, Schkopau und Halle. Aber auch das 300 km außerhalb der Region gelegene Terminal Regensburg wird mit dem entsprechenden LKW-Vor- bzw. Nachlauf genutzt.

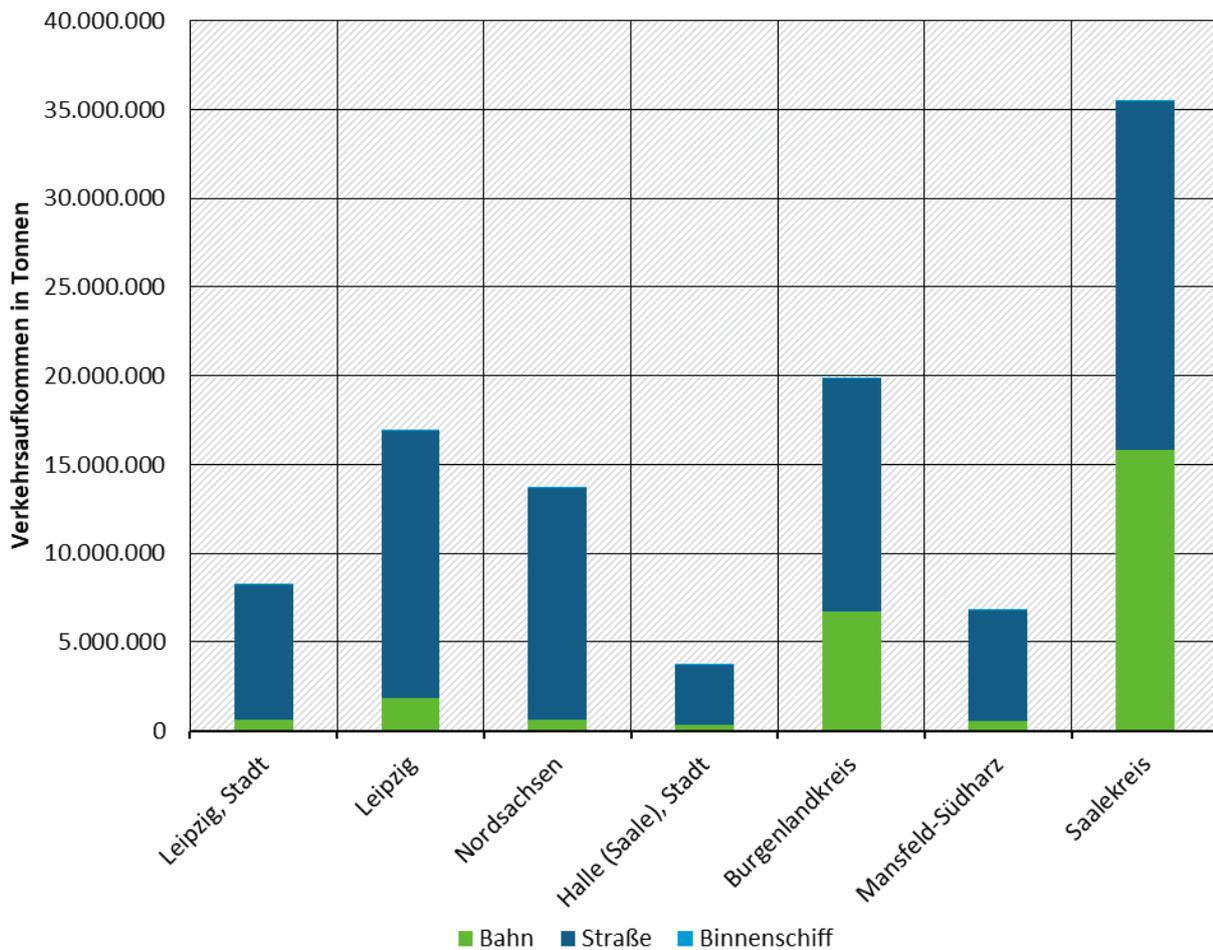
Abbildung 40: Verkehrsaufkommen 2010 der Region Leipzig/Halle nach Gütergruppen



Eigene Darstellung, basierend auf Verkehrsverflechtungsprognose 2030

In Abbildung 40 ist dargestellt, wie sich das Güterverkehrsaufkommen der Region auf die einzelnen Gütergruppen verteilt. Es ist zu erkennen, dass Massengüter wie Braunkohle, Steine und Erden, Mineralerzeugnisse, chemische Erzeugnisse und Sekundärrohstoffe einen sehr großen Anteil stellen.

Abbildung 41: Quellverkehrsaufkommen 2010 nach Kreis und Verkehrsmittel



Eigene Darstellung, basierend auf Verkehrsverflechtungsprognose 2030

Abbildung 41 zeigt die Verteilung des Quellverkehrsaufkommens auf die einzelnen Landkreise der Region und auf die Verkehrsmittel. Das mit Abstand größte Verkehrsaufkommen entsteht im Saalekreis. Es wird dominiert von Steinen und Erden im LKW-Bereich und Mineralölerzeugnissen im Bahnbereich.

### 3.2.1.2 Perspektivische Entwicklungen

#### Infrastrukturvorhaben

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan enthält für die Region folgende Maßnahmen:

#### Straße:

##### Laufende Projekte:

A14 AS Leipzig-Ost-AD Parthenaue, Erweiterung auf 6 Fahrstreifen

A 072 Borna-Nord AD A 38 / A 72, 4-streifiger Neubau

B 107 OU Grimma (3. BA), 2-streifiger Neubau

##### Neue Vorhaben – Vordringlicher Bedarf:

B 002 OU Groitzsch / Audigast, 2-streifiger Neubau

B 002 OU Hohenossig, 2-streifiger Neubau

B 002 OU Wellaune, 2-streifiger Neubau

B 169 Salbitz B 6, 3-streifiger Neubau

B 181 w Leipzig AS Leipzig-W (A 9), 4-streifiger Neubau + Erweiterung auf 4 Fahrstreifen

B 183 OU Bad Dübren, 2-streifiger Neubau

B 186 Verlegung westl. Markranstädt, 2-streifiger Neubau

**Neue Vorhaben- Weiterer Bedarf mit Planungsrecht:**

B 087n Leipzig (A 14) Löhsten (Lgr. SN / BB), 2/4-streifiger Neubau

B 087n Leipzig (A 14) Eilenburg (Variante Nord), 4-streifiger Neubau

B 087n Eilenburg w Torgau, 3-streifiger Neubau

B 087n OU Torgau, 3-streifiger Neubau

**Neu Weiterer Bedarf**

B 002 OU Krensitz, 2-streifiger Neubau

B 002 Verlegung bei Zwenkau, 2-streifiger Neubau

B 006 OU Kühren, 2-streifiger Neubau

B 107 TOU Colditz mit Neubau Muldebrücke, 2-streifiger Neubau

B 107 OU Trebsen, 2-streifiger Neubau

**Schiene:**

**Laufende Projekte:**

L10 Neubaustrecke/Ausbaustrecke Erfurt -Leipzig / Halle

L11 Ausbaustrecke Leipzig -Dresden

L13 Ausbaustrecke Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig / Dresden

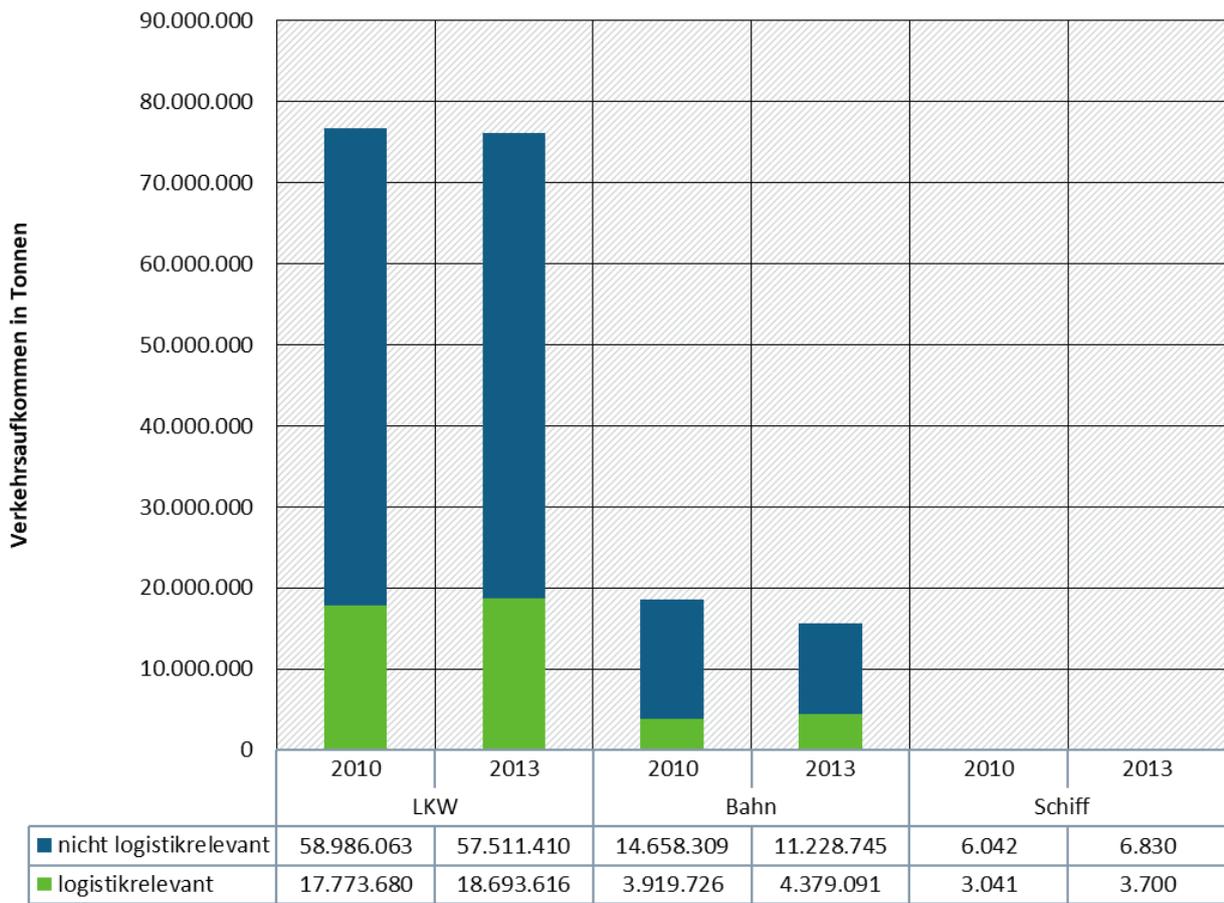
**Wasserstraßen:**

Keine Maßnahmen

**Verkehrsentwicklung:**

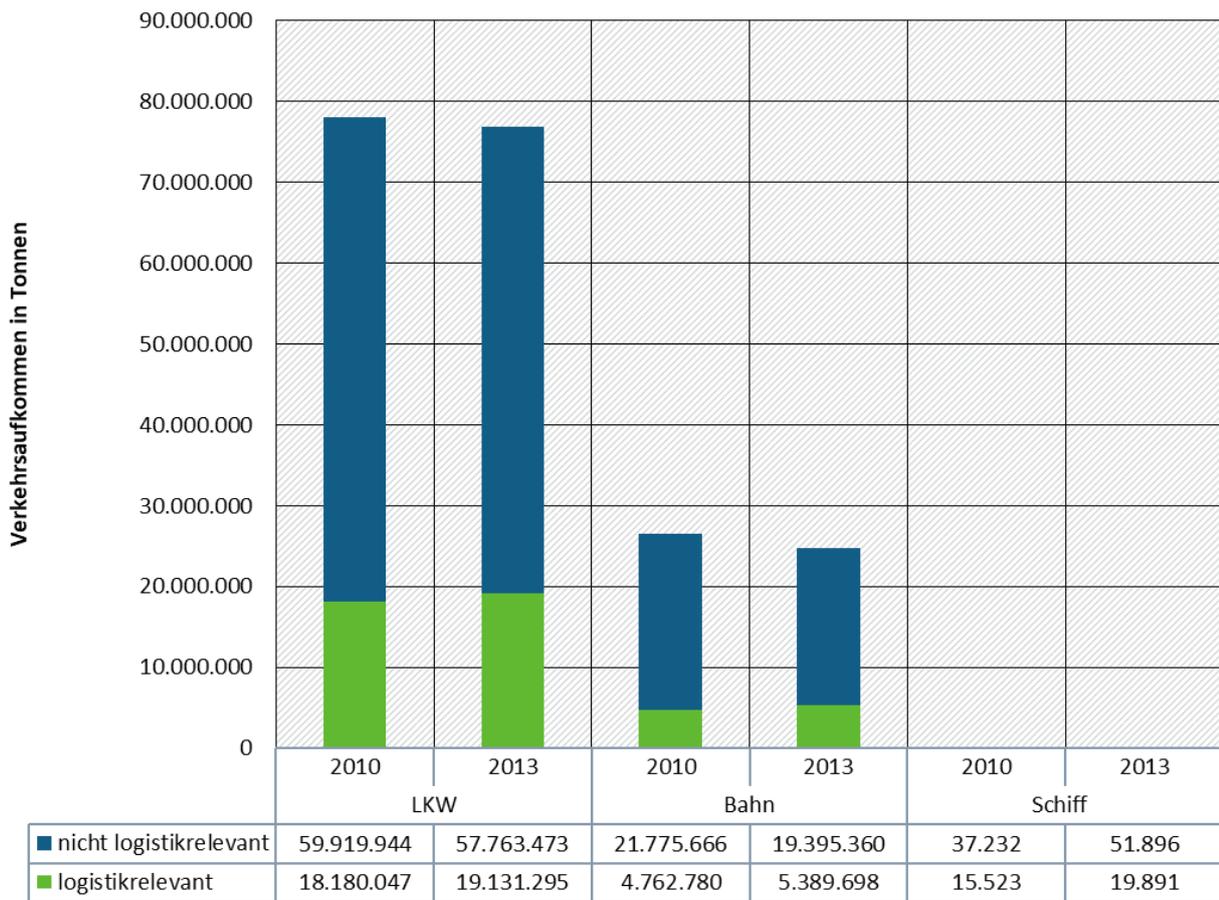
Wie in Abbildung 42 bis Abbildung 45 zu erkennen, prognostiziert die VVP für 2030 für die Region Leipzig/Halle leichte Rückgänge im Verkehrsaufkommen, bedingt durch Rückgänge bei Braunkohle, Mineralölerzeugnissen, sonstige Mineralerzeugnissen und Sekundärrohstoffen. Bei den Verkehrsleistungen werden dagegen leichte Zuwächse prognostiziert, bedingt durch steigende Transportweiten und ein Wachstum bei den weitlaufenden Transporten.

Abbildung 42: Entwicklung des Zielverkehrsaufkommens in der Region Leipzig/Halle 2010 bis 2030



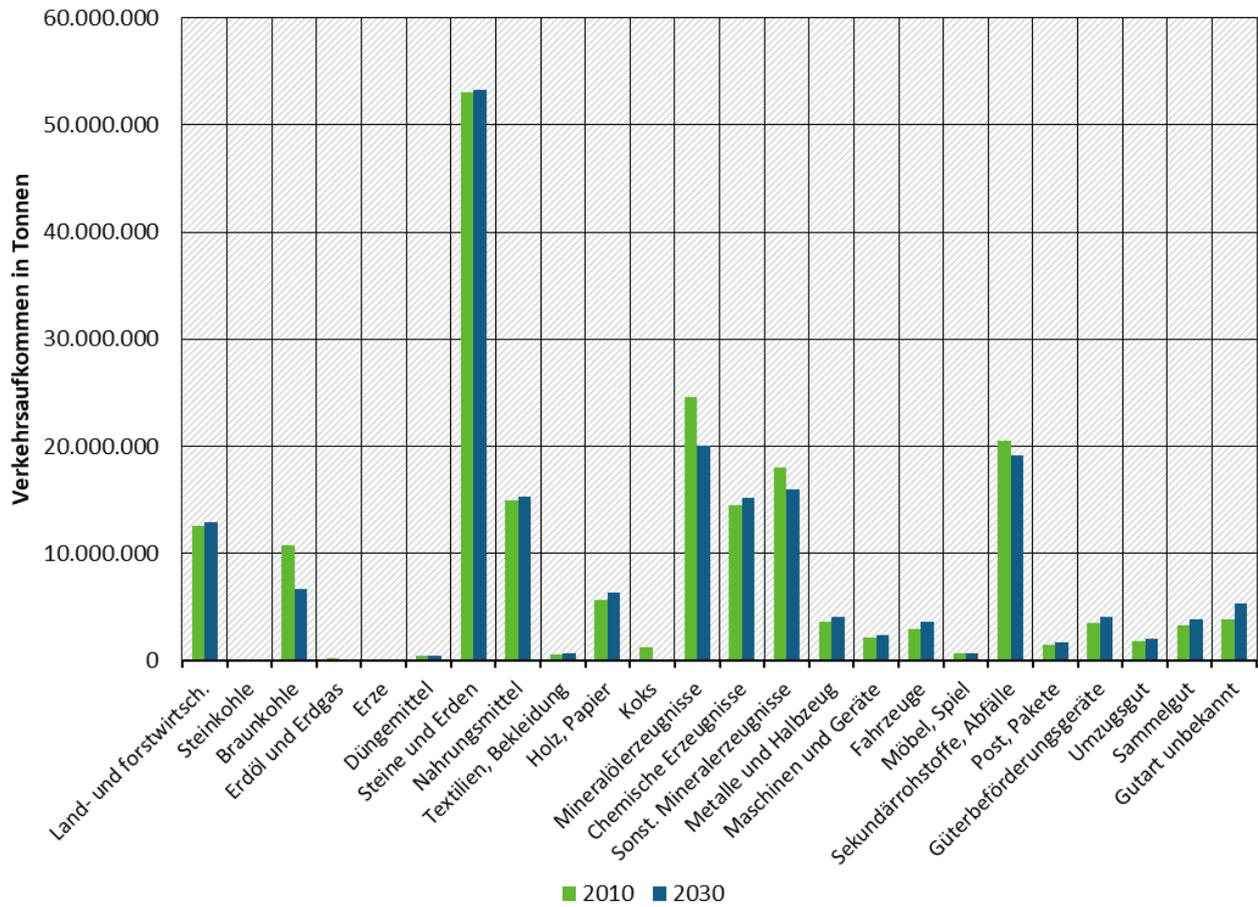
Eigene Darstellung, basierend auf Verkehrsverflechtungsprognose 2030

Abbildung 43: Entwicklung des Quellverkehrsauflommens in der Region Leipzig/Halle 2010 bis 2030



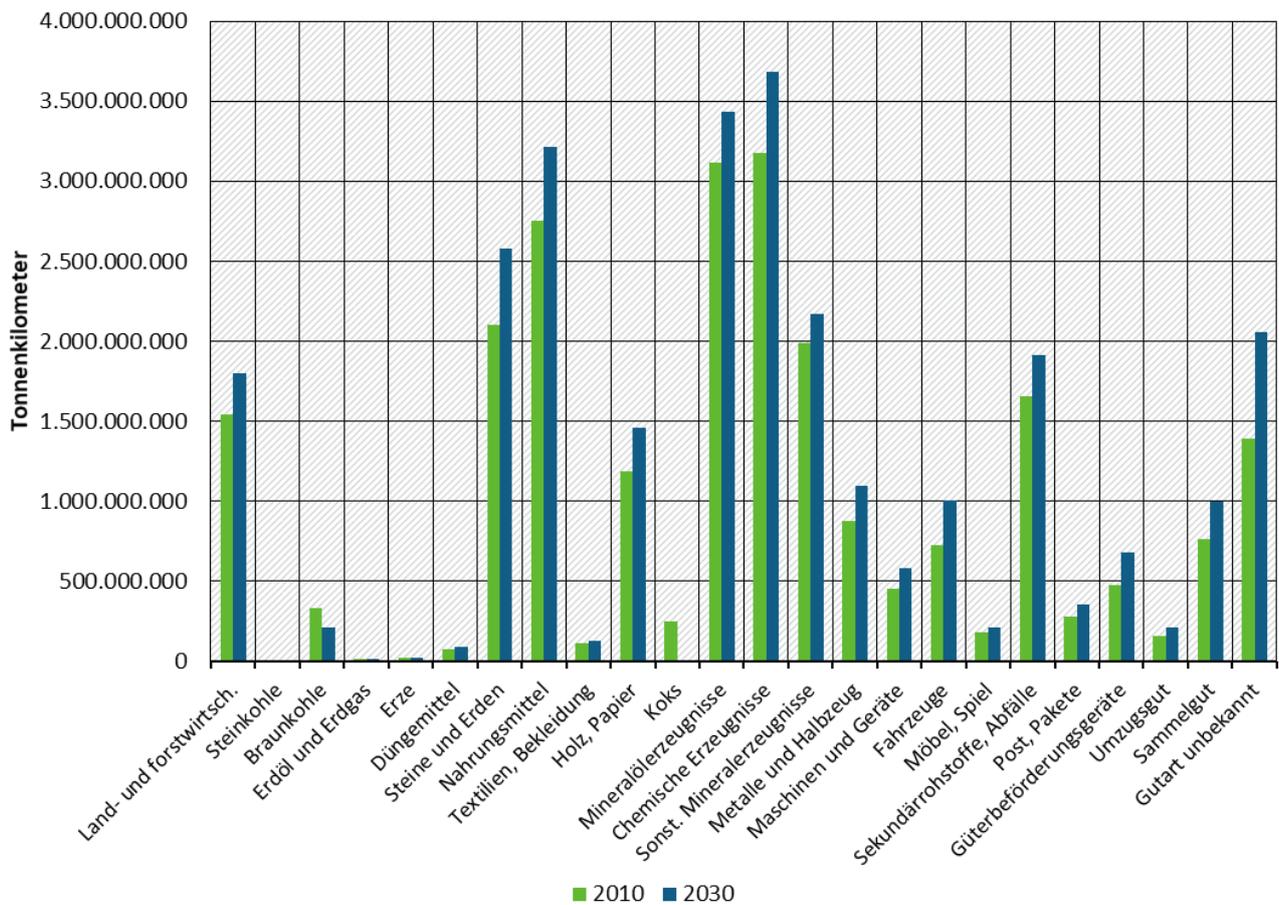
Eigene Darstellung, basierend auf Verkehrsverflechtungsprognose 2030

Abbildung 44: Entwicklung des Verkehrsaufkommens in der Region Leipzig/Halle 2010 bis 2030 nach Gütergruppen



Eigene Darstellung, basierend auf Verkehrsverflechtungsprognose 2030

Abbildung 45: Entwicklung der Verkehrsleistung in Verbindung mit Transporten nach und aus der Region Leipzig/Halle 2010 bis 2030 nach Gütergruppen



Eigene Darstellung, basierend auf Verkehrsverflechtungsprognose 2030

### Verkehrsanalyse in der Region Leipzig/Halle

Das Untersuchungsgebiet Leipzig/Halle ist verkehrlich durch die Verkehrsträger Straße, Schiene und Luftverkehr sehr gut erschlossen. Auch hier sind weitere Verbesserungen im Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt, wobei der kapazitätsengpassbedingte Handlungsdruck geringer ist als z. B. in der Region Niederrhein. KV-Terminals von erheblicher Bedeutung befinden sich in Leipzig Wahren und Schkopau. Von dem gesamten Güterverkehrsaufkommen von 200 Millionen Tonnen werden 77% im Hauptlauf mit dem LKW befördert und 23% mit der Bahn. Auf der Basis der in AP1 definierten logistikrelevanten Anteile der einzelnen Güterabteilungen wurde abgeschätzt, dass 23% der konventionellen LKW-Transporte logistikrelevant sind und 19% der Bahntransporte.

Die VVP prognostiziert für 2030 für die Region Leipzig/Halle im Bezug auf den Vergleich zum Stand 2010 leichte Rückgänge im Verkehrsaufkommen, bedingt durch Rückgänge bei Braunkohle, Mineralerzeugnissen, sonstigen Mineralerzeugnisse und Sekundärrohstoffen. Bei den Verkehrsleistungen werden dagegen leichte Zuwächse prognostiziert, bedingt durch steigende Transportweiten und ein Wachstum bei den weitlaufenden Transporten.

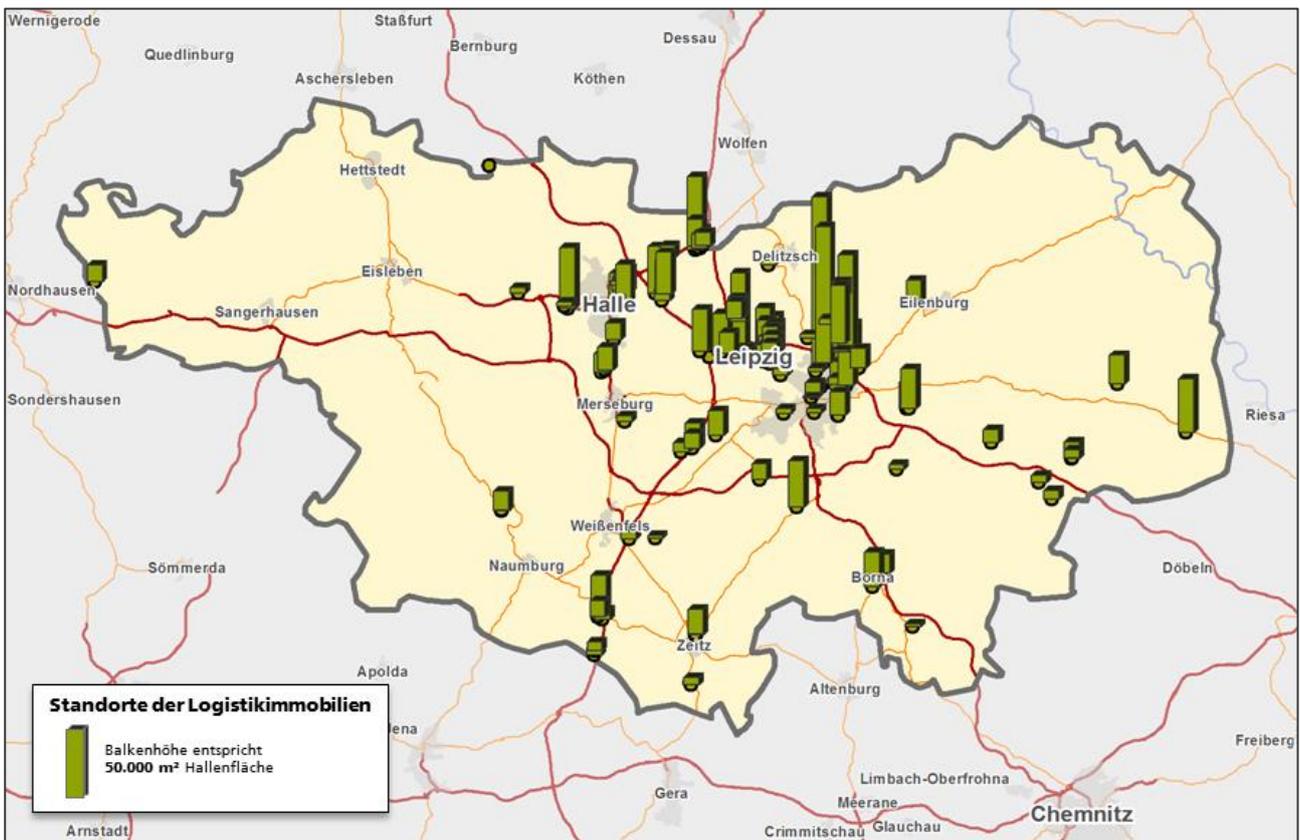
## 3.2.2 Gewerbeflächeninanspruchnahme

### 3.2.2.1 Status quo

Wie bereits zuvor erwähnt, konnte sich die Region Leipzig/Halle in den vergangenen Jahren zu einem etablierten und bedeutenden Logistikstandort in Deutschland entwickeln. Den Standort zeichnet vor

allem eine sehr gute infrastrukturelle Ausstattung aus sowie die strategisch günstige Lage in Mitteleuropa bzw. in Richtung Osteuropa.

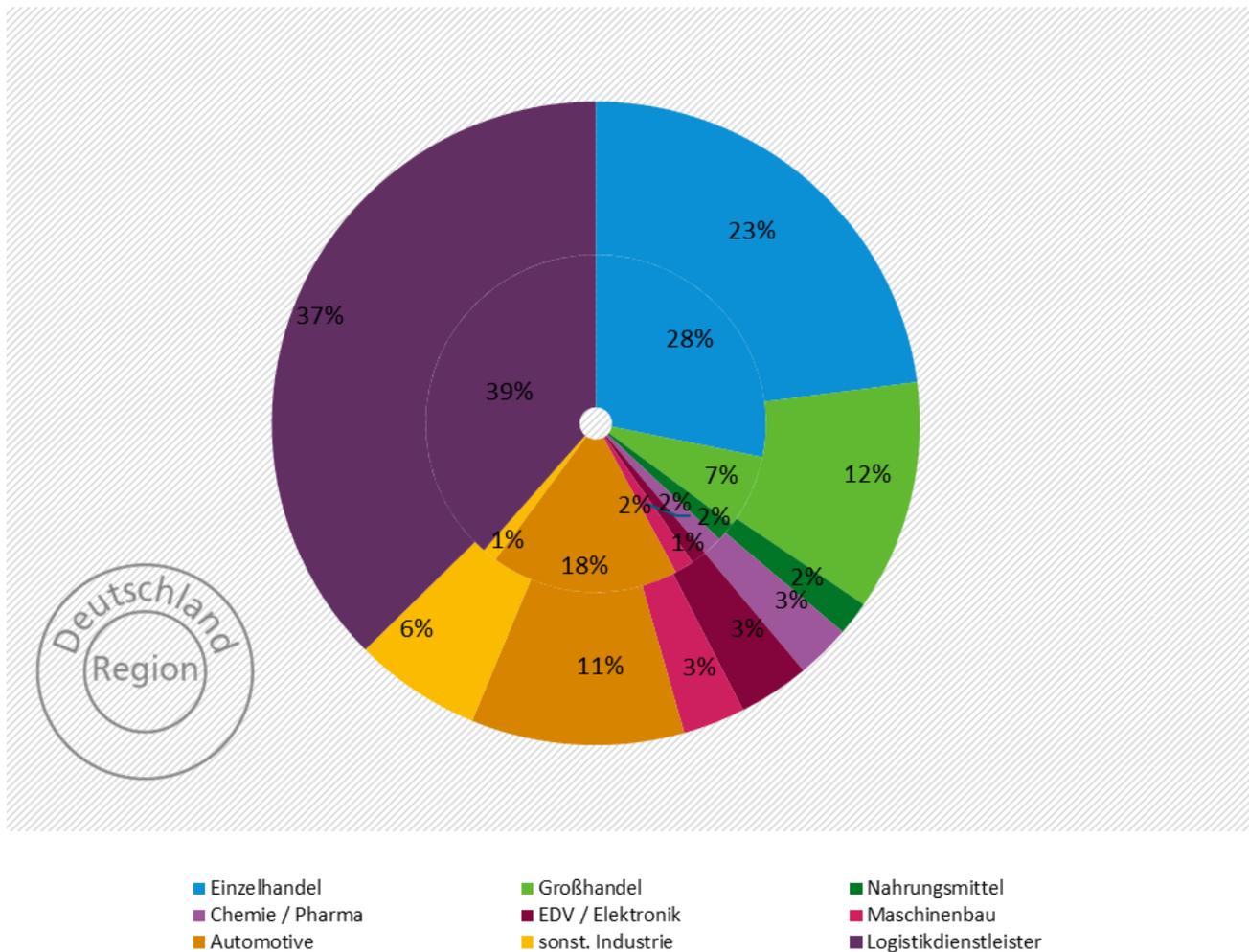
Abbildung 46: Standorte der Logistikimmobilien in der Region Leipzig/Halle



Eigene Darstellung

In der Logistikimmobiliendatenbank der Fraunhofer SCS ist insgesamt ein Bestand von knapp 2,1 Millionen m<sup>2</sup> logistisch genutzter Immobilienfläche gelistet. Die obenstehende Abbildung visualisiert die regionale Verteilung der Bestandsimmobilien. Deutlich zeigt sich hier eine Ballung der Logistikansiedlungen entlang des Korridors zwischen den Städten Leipzig und Halle. Im weiteren Umland finden sich hingegen nur einzelne, tendenziell kleinere Logistikzentren. Die frequentiertesten Mikrolagen sind dabei am Schkeuditzer Kreuz in der Nähe des Flughafens, bei Landsberg östlich von Halle sowie am GVZ Leipzig zu verorten. Überdurchschnittlich hohe Verdichtungen zeigen sich ebenso an anderen Standorten entlang der gut ausgebauten Autobahnen, insbesondere im GVZ Leipzig sowie der nördlichen Stadtrandlage Leipzigs. Insgesamt zeigt sich in der Region eine auffallend starke Ballung des Logistikansiedlungsgeschehens rund um die Industriestandorte sowie die multimodalen Infrastruktureinrichtungen.

Abbildung 47: Logistikflächen nach Nutzerbranchen in der Region Leipzig/Halle

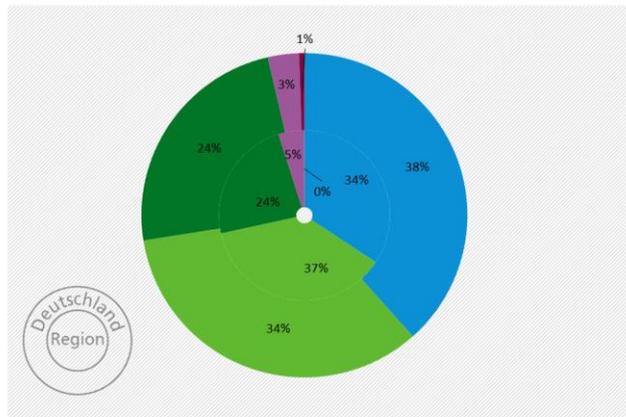


Eigene Darstellung, basierend auf Logistikimmobiliendatenbank der Fraunhofer SCS

Abbildung 47 verdeutlicht die regionale Bedeutung verschiedener Nutzergruppen in Leipzig/Halle. Dargestellt ist dabei die prozentuale Verteilung der Nutzerbranchen gemessen an der Summe der in Anspruch genommenen Hallenflächen in der Region im Vergleich zu den deutschlandweiten Anteilen. Hierbei zeigt sich, dass insbesondere der Einzelhandel eine sehr hohe regionale Relevanz für die Logistiktachfrage aufweist. Beinahe 30% der Flächen werden in Leipzig/Halle durch den Einzelhandel genutzt, während der deutschlandweite Anteil bei gerade einmal rund 23% liegt. Noch deutlicher zeigt sich allerdings der hohe Logistikflächenbedarf der Automobilindustrie. Während der deutschlandweite Anteil bei gerade einmal nicht ganz 11% liegt, nimmt der Automotive-Bereich in der Untersuchungsregion rund 18% der vorhandenen Logistikflächen ein. Abgesehen von der Nahrungsmittelin- dustrie sind die übrigen Industriebereiche wie auch der Großhandel deutlich unterrepräsentiert.

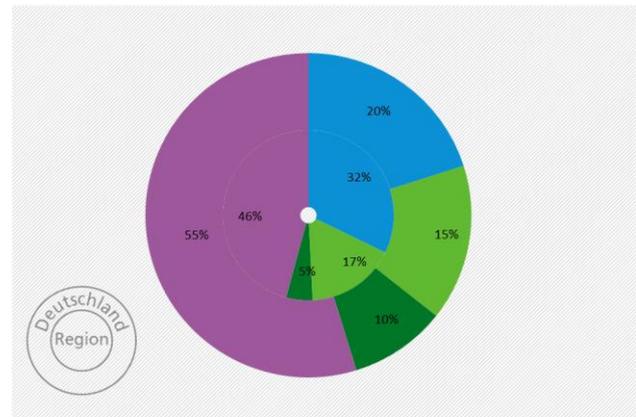
Abbildung 48: Logistikimmobilien nach Größenklassen und Logistikflächen nach Altersklassen in der Region Leipzig/Halle

**Logistikimmobilien nach Größenklassen**



■ 5.000 - 10.000m² ■ 10.000 - 20.000m² ■ 20.000 - 50.000m²  
■ 50.000 - 100.000m² ■ > 100.000m²

**Logistikflächen nach Altersklassen**



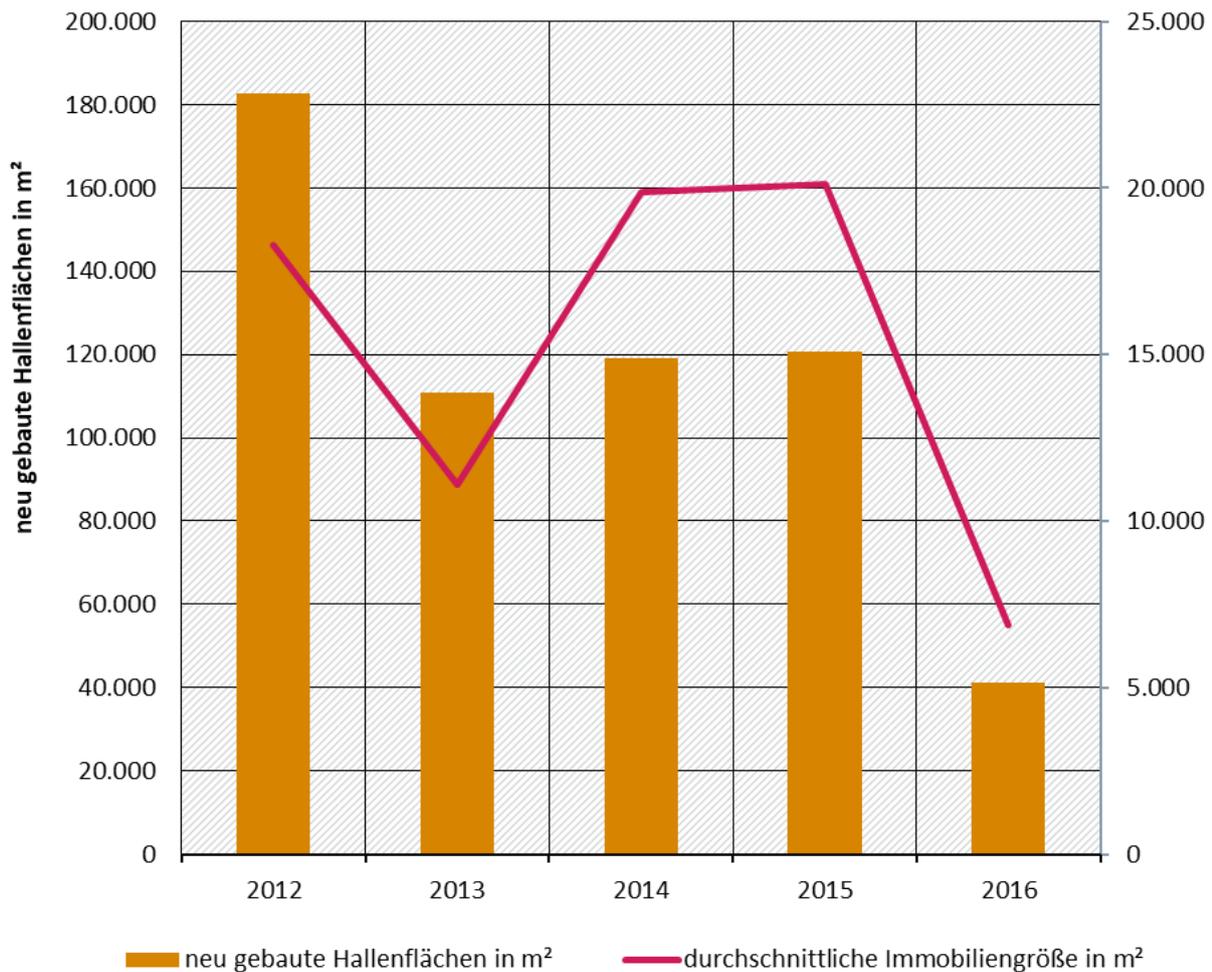
■ 2011-2016 ■ 2006-2010 ■ 2001-2005 ■ Älter

Eigene Darstellung, basierend auf Logistikimmobilienbank der Fraunhofer SCS

Für die obenstehenden Abbildungen wurde das Datenmaterial in Bezug auf die Größen bzw. das Alter der Logistikimmobilien in der Region sowie für Deutschland ausgewertet. Die Nachfrage nach den unterschiedlichen Größenklassen, dargestellt in der linken Grafik gestaltet sich äußerst heterogen. Im Vergleich zu Deutschland werden Objekte mit einer Größe zwischen 10.000 und 20.000 m<sup>2</sup> deutlich stärker nachgefragt. Rund 37% der Logistikimmobilien in der Region sind dieser Größenklasse zuzuordnen, während der Bundesdurchschnitt bei knapp 34% liegt. Ebenfalls auffallend stark werden mit einem Anteil von 5% Logistikimmobilien mit einer Immobilienfläche zwischen 50.000 und 100.000 m<sup>2</sup> nachgefragt. Deutschlandweit liegt der Anteil hingegen bei lediglich bei 3%. Weniger relevant sind hingegen kleine Objekte zwischen 5.000 und 10.000 m<sup>2</sup> sowie Immobilien mit einer Fläche von mehr als 100.000 m<sup>2</sup>.

Noch deutlichere Abweichungen zum Bundesdurchschnitt zeigen sich bei der Verteilung der Logistikimmobilien der Region auf die unterschiedlichen Altersklassen. Der Logistikimmobilienmarkt ist durch einen sehr hohen Anteil moderner Objekte geprägt. Gerade einmal 51% der Objekte wurden bis 2005 errichtet. Deutschlandweit ist dieser Altersklasse ein Anteil von 65% zuzuweisen. Hingegen finden sich auffallend viele moderne Objekte am Markt, die nach 2005 errichtet wurden. Insgesamt wurden in den Jahren 2006 bis 2016 49% aller Logistikflächen geschaffen. Der deutschlandweite Anteil bewegt sich mit knapp 36% auf einem deutlich geringeren Niveau.

Abbildung 49: Neubautentwicklungen in der Region Leipzig/Halle



Eigene Darstellung

Abbildung 49 stellt die Neubautentwicklungen der vergangenen Jahre in der Region Leipzig/Halle dar. Berücksichtigt wurde einerseits das jährliche Neubauvolumen an Logistikflächen (Grundstücksflächen) und andererseits die Entwicklung der durchschnittlichen Immobilienfläche. Dabei zeigt sich, dass das Ansiedlungsgeschehen und die Flächeninanspruchnahme in der Untersuchungsregion keinen einheitlichen Trend erkennen lässt. Während im Jahr 2012 mit insgesamt mehr als 180.000 m<sup>2</sup> entgegen dem deutschlandweiten Entwicklungen ein absoluter Spitzenwert verzeichnet werden konnte, bewegte sich das Neubauvolumen in den Jahren 2013 bis 2015 im überregionalen Vergleich auf einem durchschnittlichen Niveau. Im Jahr 2016 wurden lediglich 41.000 m<sup>2</sup> Logistikflächen realisiert. Durchschnittlich wurden in den vergangenen fünf Jahren jährlich 115.000 m<sup>2</sup> entwickelt. Die Anzahl neu gebauter Logistikimmobilien bewegte sich dabei zwischen sechs und zehn Objekten. Hinsichtlich der durchschnittlichen Immobiliengröße ist kein klarer Trend erkennbar. Diese variierte sehr stark und lag in den vergangenen Jahren bei durchschnittlich 15.000 m<sup>2</sup>.

### 3.2.2.2 Perspektivische Entwicklungen

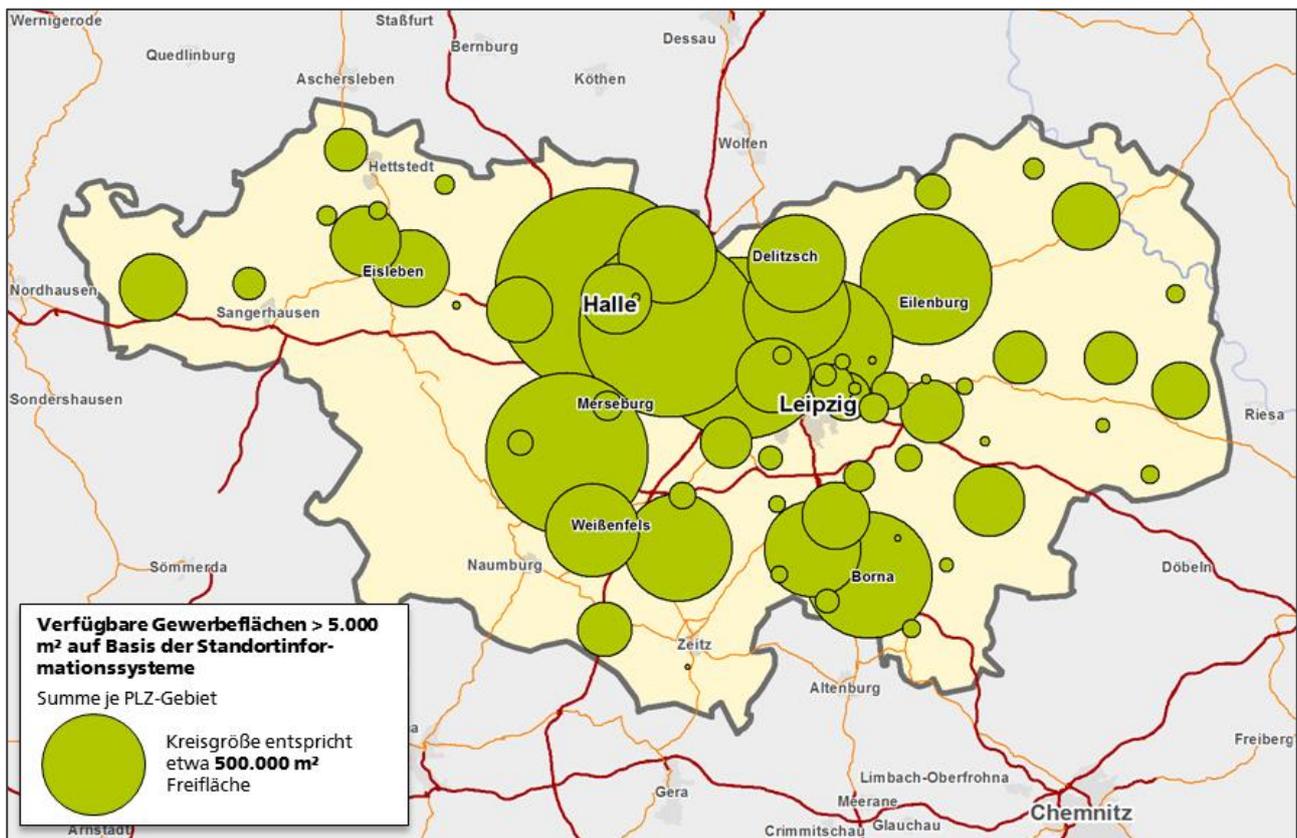
Um die Flächenverfügbarkeit für potentielle Gewerbeansiedlungen quantifizieren zu können wurden die regionalen Standortinformationssysteme für die Region Leipzig/Halle ausgewertet. Für die Erhebung wurden folgende Online-Plattformen ausgewertet:

- immoSIS – Immobilienservice der Region Leipzig (<https://www.invest-region-leipzig.de/>)
- Investieren in Sachsen-Anhalt (<http://www.investieren-in-sachsen-anhalt.de>)

- KWIS Saxony (<http://kwisnet.saxony.de>)
- Standortdatenbank Sachsen-Anhalt (<http://www.standort-datenbank.de>)
- Wirtschafts atlas Sachsen (<http://www.wirtschaftsatlas-sachsen.de>)

Erfasst wurden alle Gewerbeflächen, die als GE, GI oder SO ausgewiesen sind und die eine Flächenverfügbarkeit von mindestens 5.000 m<sup>2</sup> aufweisen. Abbildung 50 zeigt die Ergebnisse:

Abbildung 50: Verfügbare Gewerbeflächen > 5.000 m<sup>2</sup> in der Region Leipzig/Halle



Eigene Darstellung, basierend auf Auswertung lokaler Standortinformationssysteme (Stand: Juni 2017)

Für die Region Leipzig/Halle konnte über die Standortinformationssysteme insgesamt freie Gewerbeflächen in Höhe von rund 1.650 ha ermittelt werden, verteilt auf knapp 160 Gewerbegebiete. Mit Blick auf Abbildung 50 zeigt sich eine deutliche Ballung der in der Vermarktung befindlichen Flächen rund um die Städte Leipzig und Halle sowie von dort ausgehend in Richtung Süden bei Braunsbedra südlich von Merseburg und rund um Borna. Deutlich wird dabei, dass nicht nur in Summe außerordentlich viel Fläche über die Standortinformationssysteme vermarktet wird, sondern auch nach wie vor größere Flächenreserven rund um die bisher logistisch relevanten Mikrolagen Schkeuditzer Kreuz, Flughafen Halle-Leipzig und GVZ Leipzig zu bestehen scheinen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die fünf Gewerbegebiete mit den größten Flächenreserven in der Region Leipzig/Halle:

Tabelle 2: Gewerbegebiete mit den größten Flächenreserven in der Region Leipzig/Halle

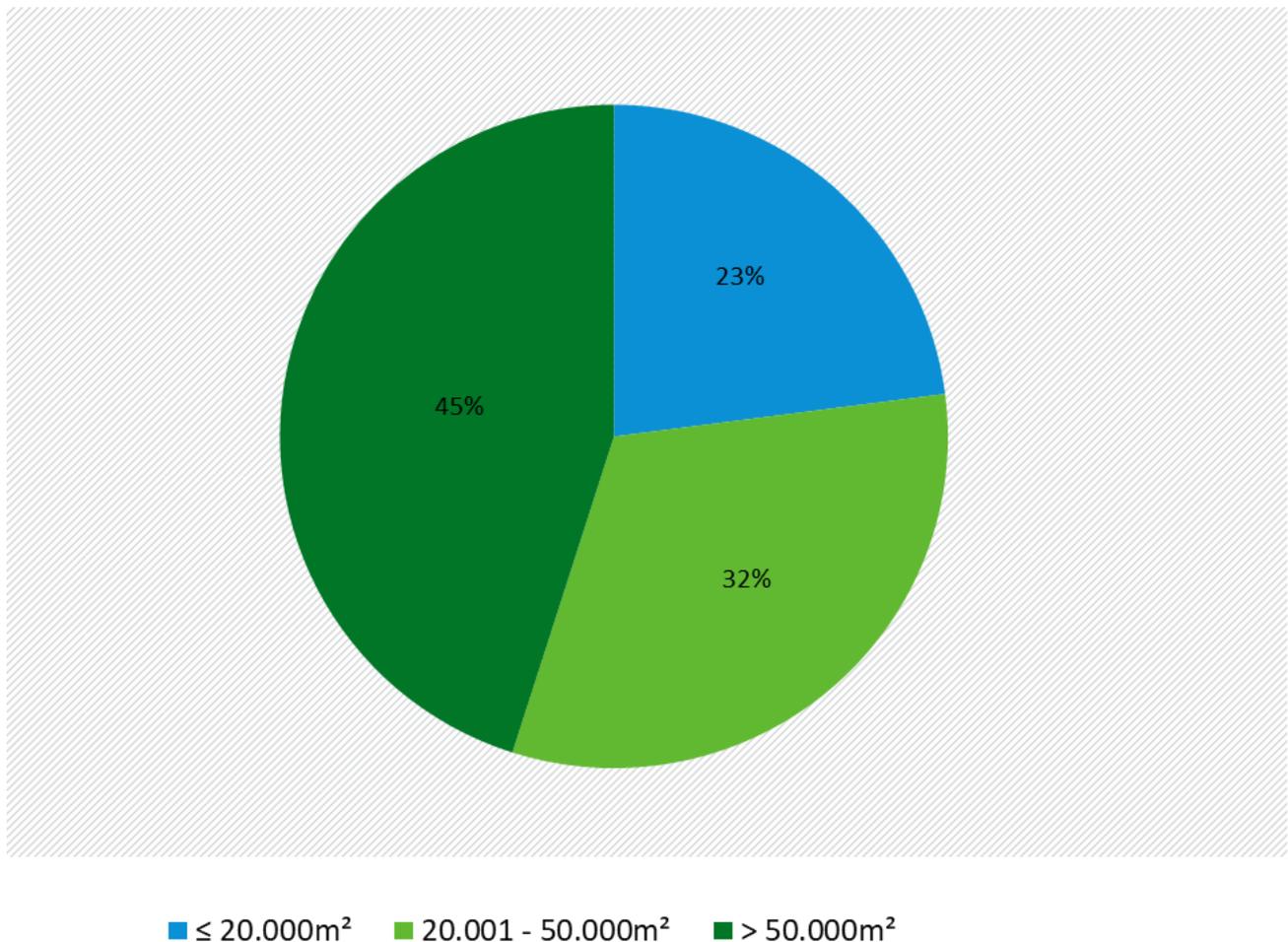
| Landkreis       | Name Gewerbegebiet                      | Ort         | Ausweisung | Branchenschwerpunkte                   | Gesamtfläche des Gewerbegebiets | verfügbare Fläche |
|-----------------|---|-------------|------------|--|---------------------------------|-------------------|
| Saalekreis      | Industriegebiet Star Park A14           | Halle       | GI         | Produktions- und ihre Zulieferbetriebe | 2.240.000                       | 1.610.000         |
| Saalekreis      | Industrie- und Gewerbepark Geiseltalsee | Braunsbedra | GE/GI      | Chemieindustrie                        | 1.600.000                       | 900.000           |
| Saalekreis      | Gewerbegebiet Großkugel                 | Kabelsketal | GE         | Verarbeitendes Gewerbe, Logistik       | 850.000                         | 740.000           |
| Burgenlandkreis | Chemie- und Industriepark Zeitz         | Zeitz       | GE/GI      | Chemie, Papier und Biomasse            | 2.320.000                       | 650.000           |
| Saalekreis      | Gewerbegebiet Gröbers                   | Kabelsketal | GE/GI      | Verarbeitendes Gewerbe, Logistik       | 1.100.000                       | 620.000           |

Auswertung lokaler Standortinformationssysteme (Stand: Juni 2017)

Den Standortinformationssystemen zufolge bietet das Industriegebiet „Star Park A14“ aktuell die größten verbleibenden Flächenreserven in der Region. Das Gebiet östlich von Halle umfasst mittlerweile eine Gesamtfläche von 224 ha. Es wurde ursprünglich für die BMW-Ansiedlung geschaffen. Der Industrie- und Gewerbepark „Braunsbedra“ bietet aktuell 900.000 m<sup>2</sup> verfügbarer Freifläche, ist allerdings hauptsächlich für Unternehmen aus der Chemiebranche vorgesehen. Unter den Top-5 Flächenreserven befinden sich zwei Gewerbegebiete in der Gemeinde Kabelsketal südöstlich von Halle. Die Grundstücksgrößen sind dort zwischen 5.000 und 200.000 m<sup>2</sup> sehr flexibel wählbar. Der „Chemie- und Industriepark Zeitz“ in Zeitz südlich von Leipzig verfügt gegenwärtig über ein Flächenpotential von 65 ha. Die Ansiedlung ist dabei allerdings für Unternehmen der wasserintensiven Industrie aus den Bereichen Chemie, Papier und Biomasse vorbehalten.

Auch für Leipzig/Halle wurden die Freiflächen hinsichtlich der maximalen Parzellengröße ausgewertet:

Abbildung 51: Verfügbare Parzellen nach Größenklassen in der Region Leipzig/Halle



Eigene Darstellung, basierend auf Auswertung lokaler Standortinformationssysteme (Stand: Juni 2017)

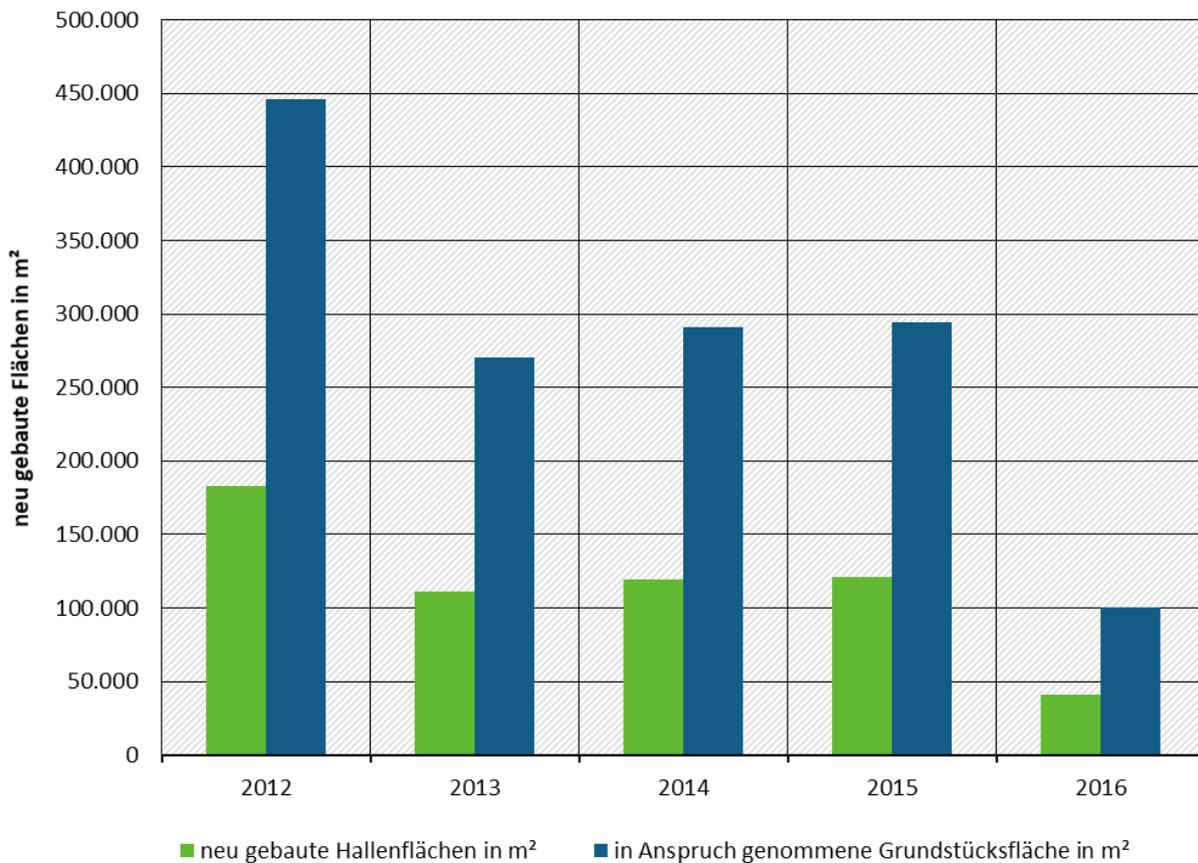
Die Verteilung der Grundstücksgrößen auf die einzelnen Größenklassen zeigt einen deutlichen Überhang an freien Grundstücken mit einer Größe von 50.000 m<sup>2</sup> und mehr. Insgesamt 55 Einträge fanden sich in den Standortinformationssystemen, die Grundstücke einer solchen Dimension anbieten können. Die größtmögliche Parzelle wird im „Stark Park A14“ vermarktet mit einer Größe von knapp 1 Million m<sup>2</sup>. Den geringsten Anteil nehmen Flächen mit weniger als 20.000 m<sup>2</sup> ein. Hierzu fanden sich 21 Einträge in den Standortinformationssystemen.

#### Analyse von Gewerbeflächenangebot und –nachfrage in der Region Leipzig/Halle

Wie bereits erwähnt lag die durchschnittliche Größe der realisierten Logistikimmobilien in den vergangenen fünf Jahren bei 15.000 m<sup>2</sup>. Unter der Annahme, dass der Anteil der Immobilienfläche an der Grundstücksfläche bei 41% liegt (für Erläuterungen siehe Kapitel 2.2.2.2) benötigt eine Logistikimmobilie dieser Größenordnung ein Grundstück von knapp 37.000 m<sup>2</sup>. Die Nachfrage kann hinsichtlich der Grundstücksgrößen aktuell offenkundig sehr gut bedient werden. Vor allem unter Berücksichtigung, dass größere Parzellen bei entsprechender Nachfrage in der Regel individuell geteilt werden können.

Nachfolgend sind die Entwicklungen neuer Hallenflächen sowie der dadurch in Anspruch genommenen Grundstücksflächen für die letzten fünf Jahre dargestellt:

Abbildung 52: Entwicklung des Neubauvolumens in der Region Leipzig/Halle



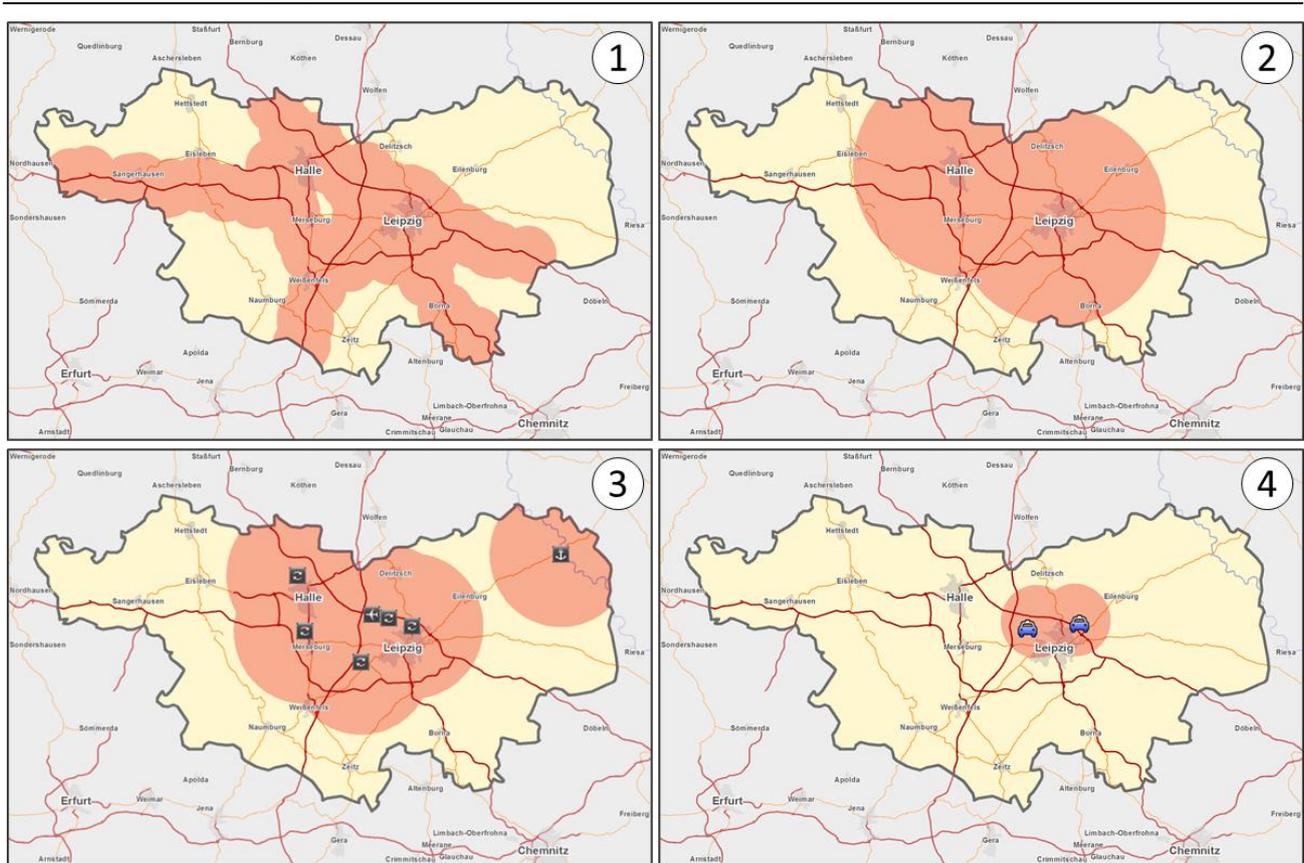
Eigene Darstellung, basierend auf Auswertung lokaler Standortinformationssysteme (Stand: Juni 2017)

### Analyse des Neubauvolumens an Logistikflächen in der Region Leipzig/Halle

Die insgesamt in Anspruch genommene Grundstücksfläche schwankte demnach zwischen rund 100.000 m<sup>2</sup> in 2016 und knapp 550.000 m<sup>2</sup> im Jahr 2012. Durchschnittlich lag der jährliche Grundstücksbedarf für Logistikansiedlungen bei rund 280.000 m<sup>2</sup>. Den regionalen Standortinformationssystemen zufolge stehen aktuell mehr als 16 Millionen m<sup>2</sup> Ansiedlungsflächen zur Verfügung. Selbst unter Berücksichtigung der Tatsache, dass hinter dem ermittelten Grundstücksflächenbedarf lediglich die Logistikanfrage steckt, zeigt sich eine vergleichsweise entspannte Situation hinsichtlich der Verfügbarkeit gewerblich nutzbarer Flächen. Der jährliche Bedarf an Flächen durch die Logistik ließe sich demzufolge in der Untersuchungsregion knapp 60 Mal realisieren.

Wie in Kapitel 2.2.2.2 erläutert wurde auch im Falle Leipzig/Halles der Versuch unternommen, die zukünftig zu erwartende Nachfrage nach logistikaffinen Flächen zu regionalisieren und mit dem vorhandenen Angebot an Freiflächen abzugleichen.

Abbildung 53: Methode zur Unterscheidung der Mikrolagen hinsichtlich ihrer Attraktivität für die Region Leipzig/Halle



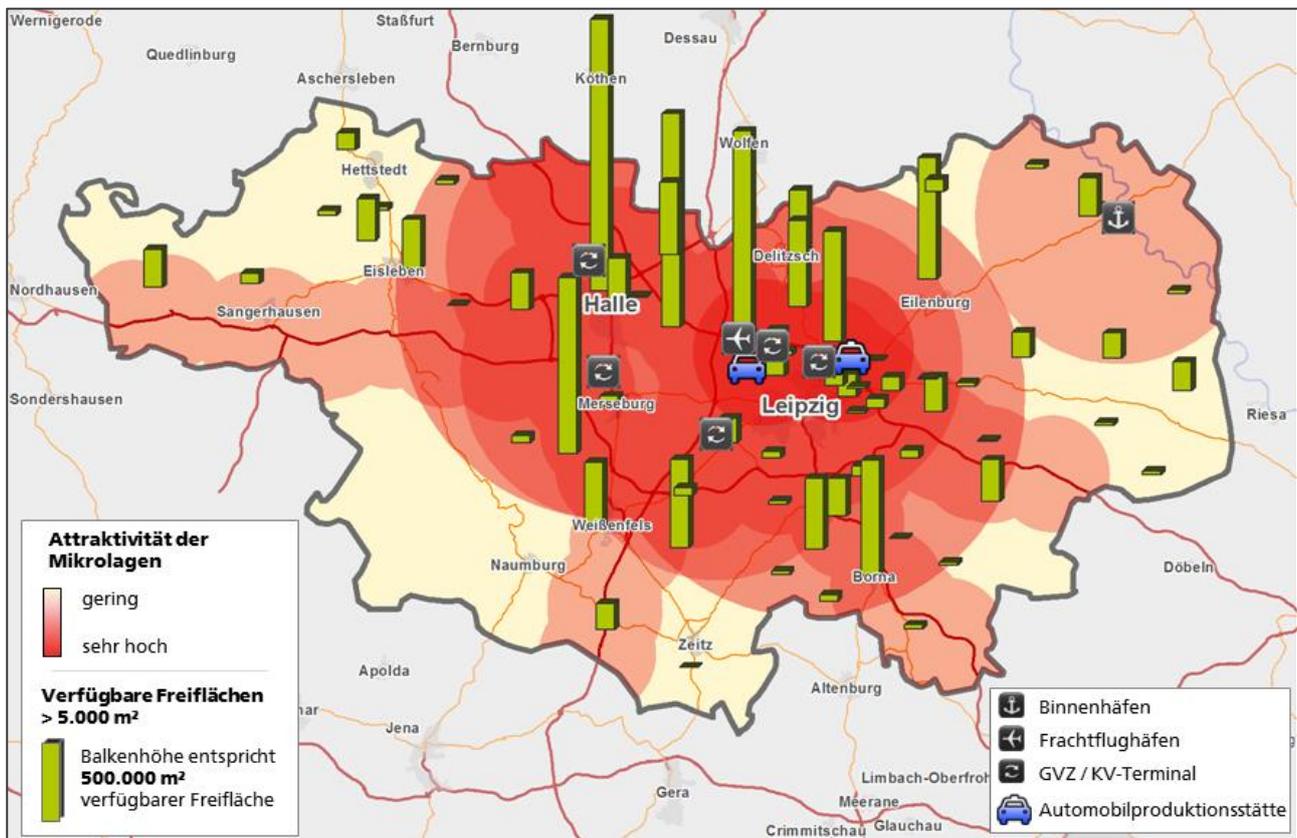
Eigene Darstellung

Zur Abbildung der regionalen Nachfrageunterschiede wurden, wie auch für die Untersuchungsregion Niederrhein, die für Logistiksiedlungen relevanten physischen Standortfaktoren mit ihrem jeweiligen Einzugsgebiet versehen. Neben den Gunstfaktoren Autobahnverfügbarkeit (Einzugsgebiet 10 km, Karte 1 oben links in Abbildung 53), Ballungsraumnähe (Einzugsgebiet 40 km, Karte 2 oben rechts in Abbildung 53) und intermodale Umschlagsmöglichkeiten (Einzugsgebiet 20 km, Karte 3 unten links in Abbildung 53), wurden für die Untersuchungsregion Leipzig/Halle, aufgrund ihrer hohen Relevanz für die regionale Wirtschaft sowie ihrer spezifischen Anforderungen an Zulieferbetriebe, die produzierenden Standorte der Automobilindustrie als relevanter Standortfaktor ergänzt.

- **4. Nähe zu den Automobilwerken:** Im Industriebereich spielt die räumliche Nähe der Betriebsstätten von Produktionsunternehmen und den liefernden Unternehmen eine entscheidende Rolle. Insbesondere die Automobilbranche stellt hierbei hohe Ansprüche an die vor- und nachgelagerten Stufen des Wertschöpfungsprozesses. Die Automobilhersteller, die in starkem Maße von Effizienz- und Kostendruck getrieben sind, sind bezüglich der Umsetzung moderner logistischer Konzepte am weitesten fortgeschritten. Zu diesen Konzepten zählen beispielsweise Produktionsmethoden wie »Just-in-Time« oder »Just-in-Sequence«, welche die zeitgenaue Anlieferung von Modulen und Komponenten durch den Logistikdienstleister am richtigen Montageband des Automobilherstellers vorsehen. Um die zeitgenaue und pünktliche Anlieferung zu garantieren, verlangen die Automobilhersteller, dass sich die Zulieferindustrie in enger räumlicher Nähe um das Produktionswerk ansiedelt. Für die Durchführung kontinuierlicher Shuttle-Verkehre sollte die Entfernung zum Stammwerk im besten Fall eine Distanz von 10 km nicht überschreiten. (Blöcker, Jürgens, & Meißner, 2009, S. 168) Aus diesem Grund wurde das Umfeld der Automobilwerke in einem Radius von 10 km als überdurchschnittlich attraktiv gekennzeichnet. (siehe Abbildung 53 unten rechts)

Legt man nun die Bewertungen der jeweiligen Standortfaktoren zusammen, lässt sich folgendes Bild für die Region Leipzig/Halle skizzieren:

Abbildung 54: Attraktivität der verfügbaren Mikrolagen für Logistikansiedlungen in Leipzig/Halle



Eigene Darstellung

Dort wo sich zwei oder mehrere Einzugsgebiete der physischen Standortfaktoren überlappen kann somit von einer gesteigerten Attraktivität gesprochen werden, da sie je nach Anzahl der Überlappungsbereiche für verschiedenste Logistikfunktionen gleichermaßen attraktive Ansiedlungsoptionen darstellen.

### Analyse der logistisch attraktiven Mikrolagen in der Region Leipzig/Halle

Es zeigt sich deutlich, dass zahlreiche Mikrolagen in der Untersuchungsregion eine gesteigerte Attraktivität aufweisen. Lediglich in den Randlagen der Region, abseits der Autobahnen treffen keine der logistischen Gunstfaktoren zusammen. Deswegen kann dort von einer geringen Attraktivität der Mikrolagen für die Implementierung konsolidierter Standorte gesprochen werden. Generell wird deutlich, dass die Außenbereiche der Region Leipzig/Halle lediglich für Unternehmen, die ausschließlich den Verkehrsträger Straße nutzen, eine überdurchschnittliche Attraktivität aufweisen. Unternehmen, die hingegen auf das Vorhandensein von intermodaler Infrastruktur oder auf die Ver- und Entsorgung der Automobilproduktion bzw. der Ballungsräume angewiesen sind, finden in diesen Randlagen keine geeigneten Ansiedlungsmöglichkeiten. Allerdings fallen rund um die bisherigen Ansiedlungszentren Leipzig und Halle sämtliche der bewerteten Standortfaktoren zusammen. Somit kann dort von einer sehr hohen Eignung für das verkehrsintensive Gewerbe gesprochen werden, was diese Bereiche für die Planung konsolidierter Standorte prädestiniert.

Und auch die regionale Verteilung gegenwärtig bestehender Flächenkapazitäten steht einer solchen Planung nicht im Weg: Der absolut überwiegende Teil der aktuell in der Vermarktung befindlichen

Freiflächen ist innerhalb der Einzugsgebiete der logistischen Anziehungspunkte zu verorten und insbesondere in den Bereichen, die für sämtliche Logistikfunktionen als gleichermaßen attraktiv eingestuft werden können. Dort stehen große Flächenreserven zur Verfügung, die die Implementierung großflächiger, konsolidierter Standorte zumindest nachfrageseitig zuließen.

Die Bestandsaufnahme der gegenwärtigen Gewerbeflächensituation in der Region Leipzig/Halle hat gezeigt, dass eine bislang im überregionalen Vergleich durchschnittliche Nachfrage nach logistischen Ansiedlungsmöglichkeiten vor Ort auf ein sehr großes Flächenpotential trifft. Das Untersuchungsgebiet, welches insbesondere für Gateway-Logistikstandorte, für strategische Netzwerk-Standorte und für die weiträumige Distribution überdurchschnittlich gute Bedingungen aufweist, scheint die Nachfrage nach attraktiven Mikrolagen noch lange Zeit bedienen zu können. Sowohl hinsichtlich Flächensummen insgesamt als auch hinsichtlich der Qualität in Bezug auf die infrastrukturelle Anbindung und die Parzellierung der Flächenreserven zeichnet sich offenkundig auch langfristig kein Mangel ab.

### 3.2.3 Regionalplanerische Rahmenbedingungen und Entwicklungsstrategien

#### Regionalplanung

Bedingt durch die bundeslandübergreifende Ausdehnung sind für die Untersuchungsregion zwei Regionalpläne relevant:

- ▶ in Sachsen: Regionalplan (RP) Westsachsen für die Stadt Leipzig, den Landkreis Sachsen und den Landkreis Nordsachsen; aufgestellt vom Regionalen Planungsverband Westsachsen, in Kraft getreten 2008. Zum Zeitpunkt der vorliegenden Untersuchung wird der Regionalplan Westsachsen fortgeschrieben, um ihn an den 2013 in Kraft getretenen Landesentwicklungsplan Sachsen anzupassen.
- ▶ in Sachsen-Anhalt: Regionaler Entwicklungsplan (REP) für die Planungsregion Halle, aufgestellt von der Regionalen Planungsgemeinschaft Halle, in Kraft getreten 2010.

Zentrales Planungsinstrument in Bezug auf die Gewerbeflächenentwicklung in beiden Planungsregionen sind Vorranggebiete bzw. -standorte. Hierdurch sollen Nutzungsansprüche bestimmter Funktionen, die besonderer Standortbedingungen bedürfen, langfristig gesichert werden, während entgegenstehende Nutzungen ausgeschlossen werden. Die Darstellung als Vorranggebiet bzw. -standort basiert auf einer abgeschlossenen Abwägung unterschiedlicher Belange und stellt ein Ziel der Raumordnung dar, das eine starke Bindungswirkung gegenüber den Gemeinden und Fachplanungsträgern entfaltet.

Im **REP Halle** wird differenziert zwischen landesbedeutsamen, großflächigen Industrieanlagen (insgesamt sechs infrastrukturell gut erschlossenen Gebiete, die aus dem Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt übernommen wurden; vgl. REP 5.4.1.1 Z) sowie Industrie- und Gewerbestandorten mit regionaler Bedeutung. Hier werden insgesamt 19 Standorte (sowohl Bestandsflächen als auch solche mit abgestimmter Planung), die aufgrund ihrer Größenordnung über den örtlichen Bereich hinausreichen und sich außerhalb der Mittel- und Oberzentren befinden festgelegt (vgl. REP 5.5.1.3 Z). Daneben wird der Binnenhafen Halle-Trotha als Binnenhafen mit Landesbedeutung dargestellt, der eine wichtige Schnittstelle verschiedener Verkehrsträger darstellt und zu einem leistungsfähigen Verkehrs- und Gewerbestandort in interkommunaler Zusammenarbeit entwickelt werden soll (vgl. REP 5.9.5.3 Z).

Im **RP Westsachsen** wird bisher nur die Erweiterungsfläche für den Industriestandort Böhlen-Lippendorf als Vorranggebiet für Industrie und Gewerbe ausgewiesen (vgl. RP Z 6.1.6). Nach Aussage des Regionalen Planungsverbands wird in der Fortschreibung des Regionalplans dieses Instrument deutlich ausgeweitet und der RP mit der Ausweisung von etwa 10 Standorten deutlich verbindlicher werden. Im Gegensatz zum REP Halle wird im RP Westsachsen auch ein Vorbehaltsgebiet Industrie und Gewerbe ausgewiesen (Gebiet zur Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben mit überre-

gionaler Bedeutung Zinna; vgl. RP Z 6.1.4). Vorbehaltsgebiete sind im Gegensatz zu Vorranggebieten noch nicht endgültig abgewogen; die vorgesehene Nutzung genießt in der Abwägung aber besonderes Gewicht und kann nur durch triftige Argumente geändert werden.

Im RP Westsachsen wird zudem auch von dem Instrument Gebrauch gemacht, einzelnen Gemeinden außerhalb der Zentralen Orte eine besondere Gemeindefunktion zuzuordnen, wenn eine bestimmte Funktion hier besonders ausgeprägt ist bzw. gesichert werden soll. Als Gemeinden mit der besonderen Gemeindefunktion Gewerbe sind Böhlen und Espenhain ausgewiesen (vgl. RP Z 2.4.3). In der Fortschreibung des Regionalplans sollen gemäß Entwurf fünf weitere Gemeinden diese Funktionszuweisung erhalten.

### **Informelle Instrumente**

Neben dem oben beschriebenen formalen Instrument der Regionalplanung besteht in der Region Leipzig/Halle seit dem Jahr 2009 eine interkommunale Kooperation zur Gewerbeflächenentwicklung mit dem Ziel einer engeren Abstimmung der Planung und Entwicklung von Gewerbeflächen.<sup>4</sup> In diesem Rahmen wurde u. a. ein Strategiepapier zur Gewerbeflächenentwicklung in der Region Halle/Leipzig<sup>5</sup> entwickelt. Dieses bezieht sich auf einen Kooperationsraum, der die beiden Oberzentren Halle und Leipzig sowie die unmittelbar verflochtenen Umlandgemeinden umfasst. Der räumliche Wirkungsbereich ist damit deutlich kleiner und stärker auf den Verflechtungsbereich fokussiert als die Regionalpläne.

Im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit werden folgende Maßnahmen durchgeführt:

- ▶ Verständigung der Partner auf gemeinsame Ziele der Zusammenarbeit (Gemeinsame Erklärung 2010)
- ▶ Aufbau einer regionalen Datenbasis zur Flächenverfügbarkeit als Grundlage für ein Gewerbeflächenmonitoring
- ▶ gemeinsame Vermarktung der Flächenpotentiale und regionales Standortmarketing
- ▶ Einrichtung effizienter Arbeits- und Organisationsstrukturen

Die interkommunale Kooperation stellt eine freiwillige Zusammenarbeit zwischen den Kommunen dar. Die getroffenen Vereinbarungen entfalten daher keine rechtlichen bzw. formalen Verbindlichkeiten, sondern unterliegen einer gewissen Selbstbindung bzw. Selbstverpflichtung der Partner zur Mitwirkung an bzw. Umsetzung der gemeinsam verabredeten Ziele und Maßnahmen.

## **3.3 Qualitative Analyse**

### **3.3.1 Auswahl lokaler Akteure**

Grundlage für die Auswahl der Interviewpartner bildeten über 100 Kontakte. Eine Vorauswahl von Kontakten wurde über Mail bzw. telefonisch bzgl. einer Teilnahme angefragt. Im Raum Leipzig/Halle erklärten sich acht Institutionen/Unternehmen bzw. deren Vertreter für ein Tiefeninterview bereit. Die Dauer der Gespräche lag zwischen 60 und 120 Minuten.

---

<sup>4</sup> vgl. Stadt Leipzig (Hrsg.): Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige Gewerbeflächenentwicklung – interkommunale Gewerbeflächenentwicklung in der Region Halle/Leipzig, Leipzig, Dezember 2014

<sup>5</sup> Stadt Leipzig (Hrsg.): Strategiepapier zur Gewerbeflächenentwicklung in der Region Halle/Leipzig, Leipzig, November 2014

Für die Teilnahme am Round Table wurden zunächst die Interviewpartner für eine Teilnahme angefragt und durch weitere Vertreter ergänzt. Diese hatten beispielsweise keine Zeit für die Interviews, aber dennoch großes Interesse am Thema.

Nachfolgend werden zunächst die Ergebnisse der Interviews skizziert.

### 3.3.2 Auswertung der Interviews

In **Themenblock I** der Interviews wurden die jeweiligen Aufgabengebiete der Institutionen sowie die Zuständigkeitsbereiche der Gesprächspartner besprochen, um die Aussagen besser einordnen zu können.

## II. Einschätzung der regionalen Verkehrssituation

Die interviewten Vertreter waren sich einig, dass das **Autobahnnetz** (ins. A9, A14, A72) sehr gut ausgebaut, weitgehend staufrei und ohne größere Engpässe ist. Lediglich eine Lücke der A72 in Richtung Leipzig sei noch nicht geschlossen. Durch die Anbindung der A72 sei der Landkreis Leipziger Land mittlerweile auch in Richtung Chemnitz gut angebunden. Problematisch sei der allerdings weniger stark frequentierte Osten des Landkreises. Hier existiere viel Durchgangsverkehr auf der B87 in Richtung Cottbus, die Ortsdurchfahrt Taucha sei ein Engpass, um A14 zu erreichen.

In Bezug auf das Straßennetz sahen einige Vertreter den fehlenden Lückenschluss der A143 – (Westumfahrung Halle) kritisch. Auch der Verkehr durch die Stadt sei nicht optimal. Der Ausbau der Osttangente in Halle würde eine Anbindung an die Autobahn ohne Ortsdurchfahrten ermöglichen.

Auch die anderen Verkehrsträger, wie Schiene und Flughafen (insb. 24h-Betriebserlaubnis für Fracht) wurden fast durchgängig positiv eingeschätzt.

Der Flughafen habe sich hervorragend entwickelt und werde als wesentlicher, wichtiger Bestandteil der multimodalen Infrastruktur der Region wahrgenommen. Besonders im Norden Leipzigs erzeuge er verkehrlich – aber auch hinsichtlich der Flächennachfrage – eine hohe Dynamik.

Die Region sei bestens an überregionale Ost-West und Nord-Süd-Verkehrsachsen, sowohl über die Autobahnen als auch über die **Schiene** (Fertigstellung der ICE Trasse), angeschlossen. Auch intermodale Umschlagmöglichkeiten der Terminals im GVZ Leipzig sowie in Schkopau wurden positiv herausgestellt. Die diesbezüglichen Volumina hätten sich gut entwickelt. Zudem errichte Halle aktuell ein GVZ mit Zugbildungsanlage (DB Netz investiert), was den Verkehrsträger Schiene in der Region zusätzlich aufwerte. Dadurch könne die Region die Funktion als Hinterland-Hub für Hamburg und Rotterdam ausüben. Der Fokus der schienenseitigen Fracht läge auf dem Containerumschlag. Auch am Flughafenbahnhof werden mittlerweile Container umgeschlagen, wenngleich der Bahnhof für eine andere Nutzung geplant war. Bis auf die genannten Standorte seien aber nur wenige Schienenangebote in der Region vorhanden, da viele Ladegleise zurückgebaut wurden.

In Leipzig empfand man die S-Bahn Infrastruktur, insbesondere die Anbindung im Norden als nicht gut erschlossen. Um hier die Arbeitnehmer zu ihren Arbeitsplätzen zu bringen, werden teilweise Betriebsbusse eingesetzt. Linienbusse seien mit vielen Haltestellen auf der Strecke zu unattraktiv. Außer Porsche würden die Unternehmen zudem nicht über das Flächenangebot verfügen, um ausreichend Parkplätze ausweisen zu können.

**Wasserseitig** gäbe es vor allem auf der Saale Schwierigkeiten. Diese sei nicht ausreichend schiffbar (schwer zu befahren und problematischer Wasserstand), weshalb der Hafen in Halle diesbzgl. nicht gut genutzt sei. Bis 2030 sei diesbezüglich keine Änderung in Sicht. Dem Binnenhafen in Torgau wurde Potential zugeschrieben, allerdings sei die Erreichbarkeit auf der Elbe eingeschränkt (Wasserstand) und die landseitige Anbindung ungünstig (weite Entfernung zur Autobahn).

In der Leipziger Innenstadt wurde eine Überlastung prognostiziert (Studie für Wirtschaftsverkehr vorhanden), folglich würde Leipzig mit bestehender Struktur zukünftig nicht mehr klarkommen.

### III. Flächensituation

#### III.a. Allgemeine Situation der Flächenverfügbarkeit

Der allgemeine Tenor war, dass ausreichend Flächen für ansiedlungswillige Unternehmen in der Region vorhanden seien – auch für die nächsten Jahre. Auch können gegenwärtig noch Anfragen für über 50 ha recht gut bedient werden. Die flache Topographie begünstigt die Region im Vergleich zu anderen.

Die Rahmenbedingungen für diese Situation wären in den 90er Jahren für die Ausweisung von Gewerbegebieten sehr gut gewesen. Dementsprechend gäbe es eine hohe Flächenverfügbarkeit. Auch die Standortqualität wurde im Allgemeinen sehr positiv eingeschätzt.

Allerdings gelte dies nicht für alle Zuständigkeitsbereiche in der Region. Die Stadt Leipzig selbst habe kaum noch Flächen für größere Ansiedlungen; aber durchaus Nachfrage vor allem im Norden entlang A14 und aus der Logistik, wenngleich die Konditionen in anderen Umlandregionen günstiger seien. Innerhalb der Leipziger Stadtgrenze seien lediglich noch vereinzelte „Filet-Stücke“ vorhanden, bei denen die Stadt Leipzig allerdings auch genaue Vorstellungen habe, wie diese Fläche genutzt werden sollen. Weitere Flächenausweisungen würden hier an Grenzen stoßen, da Konflikte mit der Landwirtschaft, dem Naturschutz (Tagebaurekultivierung) und fehlender Möglichkeiten für A+E-Maßnahmen (Ausgleichs- & Entwicklungsmaßnahmen) bestehen.

Die Nachfrage in der Region (auf sächsischer Seite) sei allerdings durch deutliche Unterschiede geprägt: Hier wurde eine deutliche Ansiedlungs- und Nachfragekonzentration im Nordraum Leipzigs und an den jeweiligen Autobahn-Achsen festgestellt, die nicht repräsentativ für den Gesamttraum sei. Die Flächenverfügbarkeit selbst an den stärker nachgefragten Standorten, wie dem Schkeuditzer Kreuz, im GVZ (voll vermarktet) oder am Flughafen (noch Teilflächen vorhanden) sei unterschiedlich. Der Nordosten hingegen habe deutlich weniger Dynamik aufzuweisen. Leipzig (und Umgebung) habe bei Flächenverkäufen mittlerweile Mindestanforderungen an Arbeitsplatzdichte. Für viele Logistiker sei das ein K.O.-Kriterium, weshalb diese dann auf andere Standorte bspw. in Sachsen-Anhalt ausweichen.

Seit einigen Jahren bediene man sich bei Flächenanfragen an den Flächen im Umland. Man versuche gemeinsam in den Landkreisen Investoren in der Region zu halten. Auch zwischen Halle und Leipzig bestehe diesbezüglich ein kurzer Draht. Da in Sachsen-Anhalt Neuansiedlungen nach wie vor gefördert werden können, was in Sachsen seit 2015 nicht mehr möglich ist, sei kurzfristig mit Investitionsverschiebungen zu rechnen. Ende 2019 habe sich diese Thematik jedoch erledigt, da die Fördermaßnahmen auslaufen werden.

In Sachsen-Anhalt, insbesondere im Raum Halle ist die Situation scheinbar eine andere. Kommunen im Umkreis haben kaum mehr Flächen zur Verfügung, wodurch vermehrt Anfragen an die Stadt herangetragen werden. Im Osten von Halle seien Gebiete vollgelaufen. Von diesen Ansiedlungen habe Halle lange Zeit kaum Vorteile davongetragen (keine Arbeitsmarkteffekte), da der Pendelverkehr sehr ausgiebig zu beobachten war. Die Stadt Halle habe jedoch innerstädtisch viele Brachflächen. Diese seien allerdings schwer zu vermarkten und erschließen. Sehr großes Flächenangebot existiere in Sachsen-Anhalt noch entlang der A9.

Gemeinsame Vermarktungsportale werden betrieben, um Transparenz zu schaffen und auf Investorenanfragen schnell reagieren zu können.

#### III.b Attraktive Gewerbeflächen und Nutzungsschwerpunkte

Ausreichender Platz sei demzufolge für Neuansiedlungen vorhanden. Die Frage sei eher, welche davon auch die Unternehmen interessieren. Beispielsweise werden alleine vom Landkreis Leipzig aktuell etwa 35 Gewerbegebiete vermarktet. Zwölf dieser Gewerbegebiete haben mehr als 5 ha inkl. Baurecht zur Verfügung. Bei besonderen Anfragen sei zudem nicht ausgeschlossen auch „andere Wege“ zu ge-

hen, d.h. sogar auch neue Flächen anzubieten. In diesem Landkreis seien Anfragen seit der Autobahnfertigstellung (A72) verstärkt zu beobachten (u.a. Logistik und Rechenzentren). Lekkerland hat 2015 ein Regionalverteilzentrum in Borna eröffnet. Dieser Raum sei zudem perspektivisch interessant. Die „alte“ Bergbau- und Industrieregion sei nach der Wende weitgehend de-industrialisiert worden. Durch die neue Autobahninfrastruktur sei hier eine Chance zur Re-Industrialisierung. Diese altindustriellen Standorte gewinnen zunehmend an Bedeutung, da sie sich oft in zentralen Lagen befinden und Vorteile für Arbeitnehmer bieten (meist ÖPNV angebunden).

Nutzungsschwerpunkte:

Der Wunsch nach Ansiedlungen aus dem produzierenden Gewerbe mit vielen Arbeitskräften ist auch im Raum Leipzig/Halle gegeben. Die Automotivebranche sei nach wie vor am stärksten priorisiert, da BMW und Porsche bereits vor Ort sind. Flächen in der Nähe dieser Ansiedlungen sind nur noch als Teilflächen verfügbar. Das benachbarte Gewerbegebiet Seehausen II sei noch Ackerland.

Generell sei die Region auch durch eine hohe Logistikkaffinität gekennzeichnet. Diese sei jedoch räumlich stark konzentriert rund um das Schkeuditzer Kreuz und entlang der A14. Auch der Starpark bei Halle hätte sich in den letzten Jahren stark durch Logistikansiedlungen entwickelt.

Auch die Chemiebranche sei ein starker Flächennachfrager in der Region.

„Investregion Leipzig“ ist eine der Vermarktungseinrichtungen im Untersuchungsraum, die landkreisübergreifend Vermarktung und Akquise betreibt. „Immosis“ ist eine Internetplattform, über die ebenfalls kommunal- und kreisübergreifend Flächen angeboten werden.

### **III.c Schwächen des Flächenangebots**

Teilweise fehle es in den Kommunen oder in manchen Wirtschaftsförderungen an Fachkenntnis bzgl. branchenspezifischer Anforderungen. Es werden folglich teilweise die falschen Flächen angeboten. Ebenso wurde mancherorts kritisiert, dass Flächen ohne Bedarfsorientierung versiegelt wurden oder nach Fertigstellung die notwendigen Vermarktungsmaßnahmen ausgeblieben sind.

Ein weiterer Nachteil sei das Überangebot an Flächen (u.a. in Sachsen-Anhalt) in Teilräumen, was zu einem Preisverfall führen kann. Dies sei vor allem bei schlechter geeigneten Flächen, die beispielsweise schlechter angebunden seien, zu beobachten, die lediglich durch den Preis „punkten“ würden. Hier entstehen dann unnötige Transportentfernungen. Historisch, nach der Wende entstandene Gewerbegebiete, hätten häufig den Nachteil, zu weit weg von Autobahnen oder den Ballungszentren zu liegen. Einige, auch größere (GE-) Flächen seien nun mal da, inkl. Bebauungsplan und kein Bürgermeister hätte Interesse diese aus dem FNP herauszunehmen. Daher existiere eine ganze Reihe an „beleuchteten Kuhwiesen“.

Die hohe Nachfrage im Norden Leipzigs hat den Standort teurer werden lassen (Grundstückspreise im Durchschnitt 25 - 50 €/qm). Da die Logistikbranche sehr preissensibel sei, würden daher viele Unternehmen nach Sachsen-Anhalt ausweichen, da dort große Flächen zu günstigeren Preisen verfügbar sind.

Bei „Grüne Wiese“-Entwicklungen werde im Raum Halle sehr stark das Thema Bodenschutz betrachtet. Zunehmend werde es für Halle in diesem Zusammenhang schwieriger Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen vor Ort durchzuführen. Man wünscht sich, dass neue Modelle gesucht werden sollten – auch in Hinblick auf das Thema Ökobilanz. Die Bauernschaft dränge darauf Flächen wieder zu bekommen. Erschließungskosten würden weiter steigen, da die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Netze an vielen Stellen erschöpft sei. Neue Gebiete werden bei der Erschließung deutlich teurer sein, als bisher. Das Problem läge bei der Entwässerung und bei Restriktionen durch ein dichtes Siedlungsnetz. Demzufolge wurde die Gesetzgebung kritisiert: Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen seien nicht so ökologisch, wie sie sein sollten. Bauern würden sich zunehmend gegen den Landentzug wehren. Fraglich sei, ob der Umfang der Ersatzmaßnahmen wirklich notwendig ist.

Die Problematik einer Zersiedelung aufgrund eines Überangebotes an Flächen wurde nicht von allen Interviewpartnern gesehen, eher die adäquate Vermarktung und Organisation dieser.

Andere Interviewpartner sahen durch die hohe Flächenverfügbarkeit Schwierigkeiten mit der Vermarktung und deren Möglichkeiten. Das kommunale Informationssystem biete die Möglichkeit, Flächen transparent anbieten zu können.

#### **IV. Interkommunale Zusammenarbeit**

##### **IV.a Interkommunale Zusammenarbeit**

In der Region Leipzig/Halle gebe es bereits zahlreiche diesbezügliche Ansätze (u. a. auch Logistik-Cluster, Metropolregion Mitteldeutschland, Stadt-Umland-Konzept Nordraum Leipzig). Diese sollten stärker ausgebaut werden, auch um sicherzugehen, dass Flächen dort entstehen, wo sie gebraucht werden, nämlich industrienahe. Insgesamt sei man der Meinung, dass das Thema weiterhin gefördert werden sollte. Man sei der Ansicht, dass die Bedeutung interkommunaler Zusammenarbeit und der diesbezügliche Druck dafür zunehmen werden. Die Regionalplanung in Sachsen sei kommunal organisiert. Planungsverbände seien daher eine wichtige Institution der regionalen Kooperation. Gegenwärtig laufe die Neuaufstellung des Regionalplans. In diesem Rahmen werde ein Fachkonzept zur Gewerbeflächenvorsorge erarbeitet. Die gegenwärtige Beteiligung seitens der Kommunen sei intensiv. Eine diesbzgl. Veröffentlichung erscheint voraussichtlich Ende 2017. Man gehe davon aus, dass ein neuer Regionalplan in Hinblick auf Gewerbestandorte verbindlicher sein wird als der Vorgänger. Das Instrument der Vorsorgegebiete für Industrie und Gewerbe werde deutlich ausgeweitet. Die Intention und Methodik dabei kämen dem Gedanken einer regional konsolidierten Flächenentwicklung durchaus nahe - ein Kriterium z. B. sei eine maximale Entfernung zur Autobahn von 5 km.

Das bestehende Projekt „Interkommunale Gewerbeflächenentwicklung“ hätte die Zielsetzung verfolgt, eine Bestandsaufnahme zu betreiben. Kommunen selber hätten wenig Know-How und Ressourcen, um Gewerbegebiete zu vermarkten, insbesondere beim Thema Logistik. Nach der Bestandsaufnahme hätte man Nutzungen bzw. Entwicklungsmöglichkeiten für einzelne Gebiete vorgeschlagen, was gut aufgenommen wurde. Als Ergebnis entstand eine gemeinsame Vermarktungsplattform. Für diese stelle die Stadt Leipzig die technische Basis zur Vermarktung bereit. Die Metropolregion Mitteldeutschland agiere nun länderübergreifend noch größer als zuvor mit der Vermarktung der Region Leipzig/Halle. Allgemeine Vorteile dieser Zusammenarbeit werden hinsichtlich, Transparenz, Wettbewerbssituation, Branchenfokus erkannt. Allerdings existieren kaum konkrete Ansätze in der Umsetzung, eher in der losen Zusammenarbeit bzgl. der Vermarktung und der Transparenz.

Ein Problem sei die besondere Konstellation in der Region. Es gäbe ein großes Zentrum Leipzig und kleine umliegenden Gemeinden, denen müsse man „etwas anbieten“, um sie zur Kooperation zu bewegen. Fragen der Gewerbeflächenentwicklung bzw. der Wunsch nach Baulandausweisung würden von Umlandgemeinden schnell mit anderen Themen verknüpft. Diese würden im Gegenzug bspw. die Finanzierung von sozialer Infrastruktur erwarten.

##### **IV.b Vor- und Nachteile interkommunaler Zusammenarbeit**

Halle habe gute Erfahrungen mit der Errichtung eines Planungsverbands zur Entwicklung des Gewerbegebietes „Star Park“ gemacht. Hier arbeiteten Kommunen, die Stadt Halle eine Entwicklungsgesellschaft und die Dienstleistungsgesellschaft Wirtschaft und Wissenschaft zusammen. Aufgrund der Antwortstruktur wurden die zentralen Aussagen bzgl. der Vor- und Nachteile interkommunaler Zusammenarbeit tabellarisch gegenüber gestellt.

Tabelle 3: Interviewergebnisse Vor- und Nachteile interkommunaler Zusammenarbeit in Leipzig/Halle

| Vorteile   | Nachteile   |
|--|---|
| Bsp. Star Park: Die Kommunen haben die Planungshoheit an den Planungsverband übergeben, dadurch bedürfte es nicht mehr einem Stadtrats- oder Gemeinderatsbeschluss   | Bsp. Star Park: kaum finanzielle Mittel, Erschließungsgesellschaft (Stadt Halle) hat Finanzen (Erschließungskosten) übernehmen müssen   |
|  | es gebe in der Region kein abgestimmtes regionales Gewerbeflächenkonzept, viel laufe über informelle Steuerungsgruppen, an denen auch die Ministerien der beiden Bundesländer beteiligt seien.                |
| Gemeinsame Vermarktungsmöglichkeiten (z.B. ExpoReal-Messe)   | auch im Regionalplan gebe es nur wenige konkrete Standorte; darauf werde bewusst verzichtet, da mit Standortausweisung auch im Regionalplan bereits eine gewisse Bodenpreisspekulation angeheizt werden würde |
| Erfolgsrezept: Zeit dafür müsse reif sein, Handlungsdruck müsse da sein, es müsse konkrete Aufgaben und Aussicht auf Erfolg geben und die Kommunen und Gemeinden bringen eigene Flächen ein<br>Positive Beispiele: Leipzig/Taucha, BMW Zulieferpark oder Böhma/Lippendorf, Neukieritzsch | weniger gute Beispiele: in Delitzsch und Oschatz  |
| Planungsleistungen können von Kommunen alleine häufig nicht bezahlt werden   | Bedeutungsunterschied zwischen Oberzentrum und kleinen Gemeinden im Umland → Vertrauen zwischen Personen müsse da sein  |
|  | Problematik/Grenzen der Regionalplanung, wenn zwei Bundesländer beteiligt sind  |
|  | Auch die Bundeslandgrenze sei in vielerlei Hinsicht problematisch: anderes Raumordnungsrecht, andere Förderkulisse etc.   |
|  | Vertragsoptionen über Einnahmen und Verteilung, Kostenübernahme   |
|  | In der Region Leipzig/Halle scheint nur wenig Druck zu existieren, freie Flächen zu vermarkten  |
|  | Viele Ansätze seien zu theoretisch  |

## V. Potentiale und Hemmnisse konsolidierter Gewerbeflächenentwicklung

### V.1 Chancen und Risiken konsolidierter Gewerbeflächenentwicklung

Eine Konsolidierung und Konzentration mache durchaus Sinn. Derartige Standorte müssten dann entweder an den Hubs (Straße-Schiene-Umschlag) sein oder in der Nähe von großen Industriewerken als Empfänger und Versender von Waren. Siedlungsbereiche sollten auch weit weg sein. Es gebe vergleichbare Beispiele in der Region: Industriestandorte in Leipzig und Bitterfeld, GVZ. Diverse Möglichkeiten, an denen der Gleisanschluss das Unterscheidungsmerkmal sein kann (jedoch solle man das diesbezügliche Verlagerungspotential nicht überschätzen). Zudem stünden tatsächlich viele Flächen an ungeeigneten Standorten zur Verfügung, die lediglich mit Preisargumenten überzeugen können. Dies sei der „wahllosen“ GRW-Förderung zu verdanken. Eine solche Konzentration mache vor allem im Nordraum Leipzigs und im Flughafenumfeld Sinn.

Bis 2030 werde entlang der A9 im Osten von Halle mit den Nachbarkommunen eine diesbezügliche Entwicklung erwartet durch den Standortvorteil Autobahn. Andere Teile in und um Halle hätten dann vermutlich das Nachsehen. Ein zusätzliches Problem sei der Fachkräftemangel. Der Nachteil in der Regionalplanung sei, dass ländliche Räume weiter „ausbluten“ würden und daher benachteiligt seien.

Die Frage nach den Kosten stelle sich unweigerlich, da Kommunen nicht in der Lage seien, in Eigenleistung voran zu gehen (Star Park ist mit 90%iger Landesförderung unterstützt worden). Auch der Spielraum aufgrund der Umweltgesetzgebung und Flächenersatzforderungen werde kleiner und daher sei auch eine Zunahme der Flächenknappheit zu erwarten. Aus den genannten Gründen würde eine interkommunale Zusammenarbeit Sinn ergeben.

Allerdings sei eine Konsolidierung bis auf einige wenige Branchen hinsichtlich Marktstabilität und Nachhaltigkeit kritisch zu sehen. Ein Branchenmix sei diesbezüglich immer von Vorteil.

Eine regionale Konsolidierung auf einen oder sehr wenige Standorte wurde von anderen Gesprächspartnern ebenfalls als praxisfern eingestuft. Durch eine dabei zu erwartende Zunahme von Transportwegen würde eben kein CO<sub>2</sub> eingespart werden. Auch die Wege der Arbeitnehmer würden eher länger werden. Eine Konsolidierung würde nur greifen, wenn der Gesetzgeber den Handlungsspielraum der Kommunen entzieht.

Aber auch hier wurde die schlechte Haushaltslage vieler Kommunen erwähnt, die zwangsläufig zur Einsicht kommen muss, es nur gemeinsam zu schaffen. Der Vorteil neuer Konzepte solle sein, die Kosten zu teilen, aber auch den Profit.

Um interkommunale Gewerbegebiete erfolgreich zu gestalten hänge viel von den handelnden Personen ab. Diese müssten Engagement zeigen, Vertrauen aufbauen etc., da solche Projekte von extrem langer Laufzeit geprägt sind.

Eine Frage sei auch, was die geeignete Ebene ist und an welche Institution man andocken könnte. Das Konstrukt „Metropolregion“ wäre eigentlich gut aufgestellt und sei auch etabliert, geografisch für solche Ansätze aber eigentlich schon zu groß.

Auch die Rolle des Bundes wurde kritisch erachtet. Man sei dort von Raumordnung und Regionalplanung weit weg. Änderungen an bestehenden Strukturen seien nicht erwünscht, wenn es darum ginge, Kompetenzen auf Bundesebene zu verlagern.

### V.2 Anreize und Maßnahmen für Konsolidierung von Gewerbeflächen

Insgesamt sei nicht viel zu regulieren und reglementieren, da Unternehmen sich ihre eigenen Standorte und Güter ihre eigenen Wege suchen würden. Auch an Einsparpotentiale sollte die Erwartungshaltung nicht zu hoch sein.

Verbindliche Planungsinstrumente wären Voraussetzung. Der regionale FNP könnte ein Ansatz sein, der allerdings sehr viel Aufwand bedeuten würde, da dieser nicht allein auf Gewerbeflächen fokussiert sei.

Auch ein Förderprogramm des Bundes könnte interessant sein, wenn es gelingen würde, zwischen EU-Förderung (sehr kompliziert) und Landesebene (GRW-Förderung – funktioniert nicht bei grenzüberschreitenden Projekten) angesiedelt zu sein. Förderungen wäre beispielsweise für Gutachten, Konzeptentwicklung, Moderation und Durchführung der Beteiligungsprozesse (sehr aufwändig, Bevölkerung muss mitgenommen werden) sinnvoll. Diesen Punkt sahen allerdings nicht alle Gesprächspartner so. Hier wurde bereits genug Geld investiert.

Insgesamt schienen finanzielle Anreize für die meisten Interviewpartner realistisch. Ein Gesprächspartner äußerte die Forderung von 100% Förderung für Kommunen bei der Erschließung und eine zusätzliche Förderung der Unternehmen, die sich dann auch in den konsolidierten Gebieten niederlassen.

## Zusammenfassung der Interviews

### Verkehrssituation

Die regionale Verkehrssituation wird im Allgemeinen als sehr positiv wahrgenommen. Insbesondere die Autobahnanbindungen seien weitgehend staufrei und gut ausgebaut. Auch die Schiene sowie zugehörige Umschlagsmöglichkeiten stellen einen wichtigen Verkehrsträger dar. Beide Bereiche wurden und werden weiter ausgebaut, wie die Zugbildungsanlage in Halle oder die A 72 zwischen Leipzig und Chemnitz. Auch der Flughafen hat sich hervorragend entwickelt und ist wichtiger Bestandteil der regionalen Infrastruktur.

### Flächensituation

Nach Meinung der Interviewpartner sind gewerbliche Flächen in der Region in großer Zahl verfügbar. Allerdings würden einige Flächen nur bedingt den Anforderungen des Marktes (z.B. Autobahnanbindung) entsprechen. Die größte Nachfrage existiere für die Region nördlich von Leipzig rund um das Schkeuditzer Kreuz und entlang der A14, wo der Flughafen und das GVZ liegen. Auch der Starpark in Halle erfahre in den letzten Jahren eine massive Ansiedlungsdynamik.

### Interkommunale Zusammenarbeit

Bzgl. neuer bedarfsbedingter Flächenausweisungen fehlen den Kommunen häufig die finanziellen Mittel, sowohl bei der Erschließung als auch bei der anschließenden Vermarktung.

Generell sind die Befragten offen hinsichtlich verschiedener Formen der interkommunalen Zusammenarbeit. Im Bereich der gemeinsamen Vermarktung existiert eine Reihe von Portalen, die über die Vermarktung hinaus auch für mehr Flächentransparenz sorgen. Dieser Mehrwert wird bei fast allen Gesprächspartnern gesehen. Der Starpark in Halle sei zudem ein positives Beispiel für interkommunale Zusammenarbeit.

### Maßnahmen bzgl. konsolidierter Gewerbeflächenentwicklung

Dem Konsolidierungsansatz von Gewerbeflächen stehen die meisten Gesprächspartner eher skeptisch gegenüber. Die Idee ist zwar verstanden, eine konkrete Umsetzung scheint unrealistisch. Verkehrliche und rechtliche Probleme werden hier genannt. Aber auch die Akzeptanz seitens der Unternehmen und Kommunen scheinen schwierige Hürden darzustellen.

Aufgrund der hohen Flächenverfügbarkeit und der Einzelinteressen der Kommunen diese zu vermarkten, existiere kaum Handlungsdruck in diese Richtung.

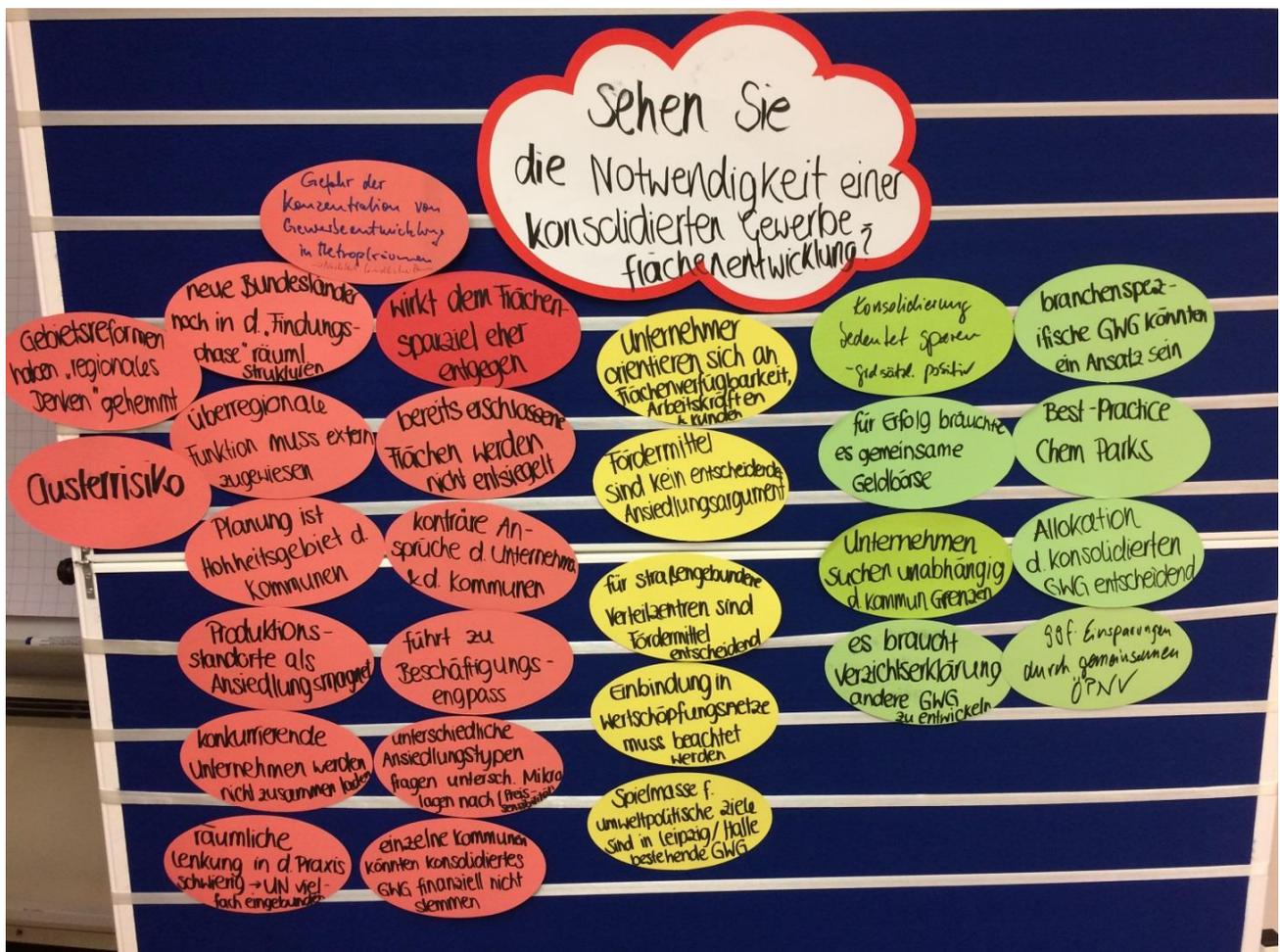
Maßnahmen zur Umsetzung werden hauptsächlich im Bereich finanzieller Förderung und Anreize gesehen.

### 3.3.3 Auswertung des Round Table Gesprächs

In Ergänzung zu dem letzten Themenblock der Einzelinterviews wurden nochmals die Argumente gesammelt, die für oder gegen eine konsolidierte Gewerbeflächenentwicklung sprechen.

Nachfolgend werden die einzelnen Maßnahmen sowie die positiven als auch die negativen Argumente aufgeführt:

Abbildung 55: Potentiale und Hemmnisse der konsolidierten Gewerbeflächenentwicklung – Ergebnis Leipzig/Halle



Die wichtigsten Vor- und Nachteile einer konsolidierten Gewerbeflächenentwicklung, sind im Folgenden tabellarisch gegenüber gestellt:

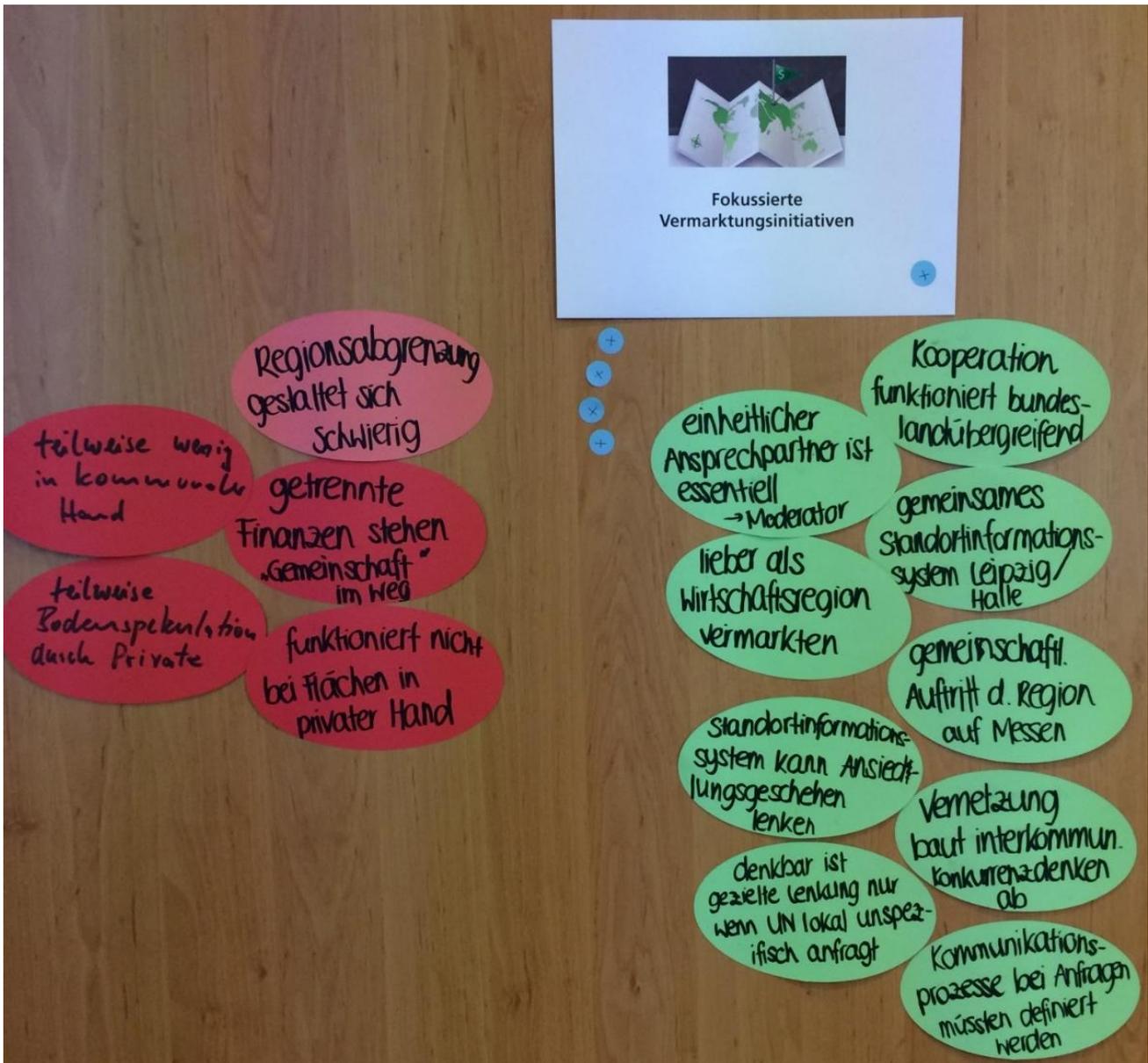
Tabelle 4: Ergebnisse Round Table Gespräch Leipzig/Halle – Vor- und Nachteile konsolidierter Gewerbeflächenentwicklung

| Vorteile   | Nachteile  |
|--|--|
| Konsolidierung heißt sparen  | Führt zu Beschäftigungsengpässen   |
| Teilung der Kosten   | Planung ist Hoheitsgebiet der Kommunen   |
| Branchenspezifische Gewerbegebiete (z.B. Chempark)                         | Clusterrisiko, also die Gefahr einer strukturellen Abhängigkeit der Region von einem konsolidierten Standort           |
| Ggf. Einsparungen durch gemeinsamen ÖPNV                                   | Wenig bedarfsgerecht für Flächensucher   |
| Planungsleistungen können von Kommunen alleine häufig nicht bezahlt werden | Bedeutungsunterschied zwischen Oberzentrum und kleinen Gemeinden im Umland → Vertrauen zwischen Personen müsse da sein |

**Bewertung der Maßnahmen bzw. möglicher Formen der Zusammenarbeit**

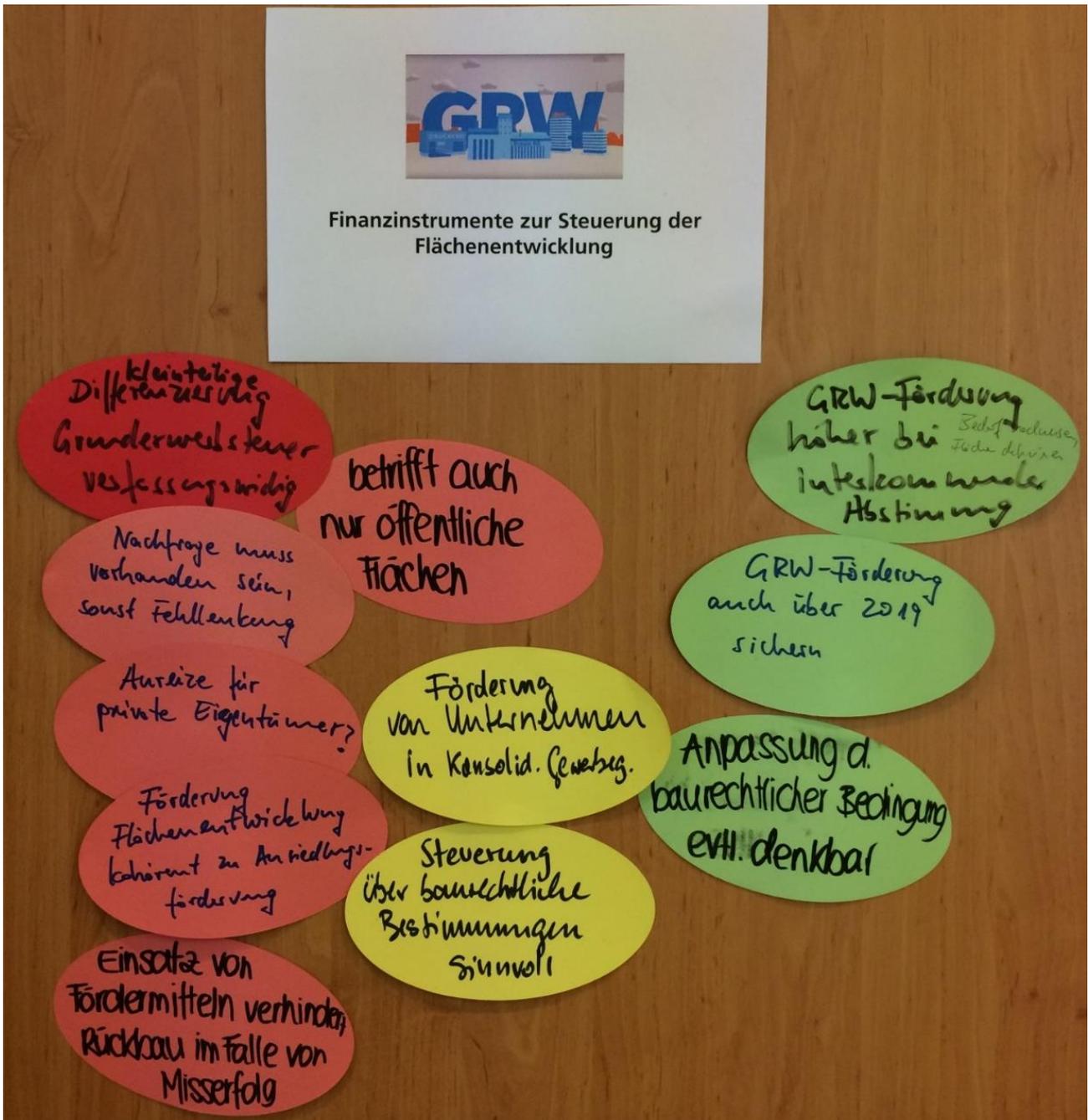
Im zweiten Block der Veranstaltung wurden unterschiedliche Maßnahmen der kommunalen Zusammenarbeit vorgestellt und deren Umsetzbarkeit diskutiert.

Abbildung 56: Bewertung „informelle Abstimmungsformate“ – Ergebnis Leipzig/Halle



Diese, vglw. informelle Zusammenarbeit fand den bei Weitem größten Zuspruch. Das gemeinsame Marketing macht u.a. Sinn, da eine Einzelvermarktung teuer und wenig wirksam sei. Die Wirtschaftsregion müsse vermarktet werden, wenngleich es dabei wiederum schwierig sei, eine sinnhafte (geografische) Grenze zu ziehen.

Abbildung 57: Bewertung „Finanzinstrumente“ – Ergebnis Leipzig/Halle



Dieses Instrument wurde sehr differenziert diskutiert, hinsichtlich des Empfängers, der Höhe und der Zuwendungsbestimmungen der finanziellen Förderung. Dies bedeutet aber zunächst, dass nicht das Instrument per se abgelehnt wurde, sondern eher die Ausgestaltung einen gewissen „Spielraum“ besitzt.

Die Teilnehmer befürchten, dass eine solche Maßnahme zu Entwicklungen führt, die nicht Bedarfsgerecht seien.

Finanzielle Förderungen könnten Unternehmen erfahren, die sich in konsolidierten Gewerbegebieten ansiedeln. Ebenso wäre eine Idee über baurechtliche Bestimmungen zu fördern.

Die Höhe der Förderung könnte davon abhängig gemacht werden, sofern eine interkommunale Abstimmung geschieht.

Abbildung 58: Bewertung „regionale Gewerbeflächenentwicklungskonzepte“ – Ergebnis Leipzig/Halle

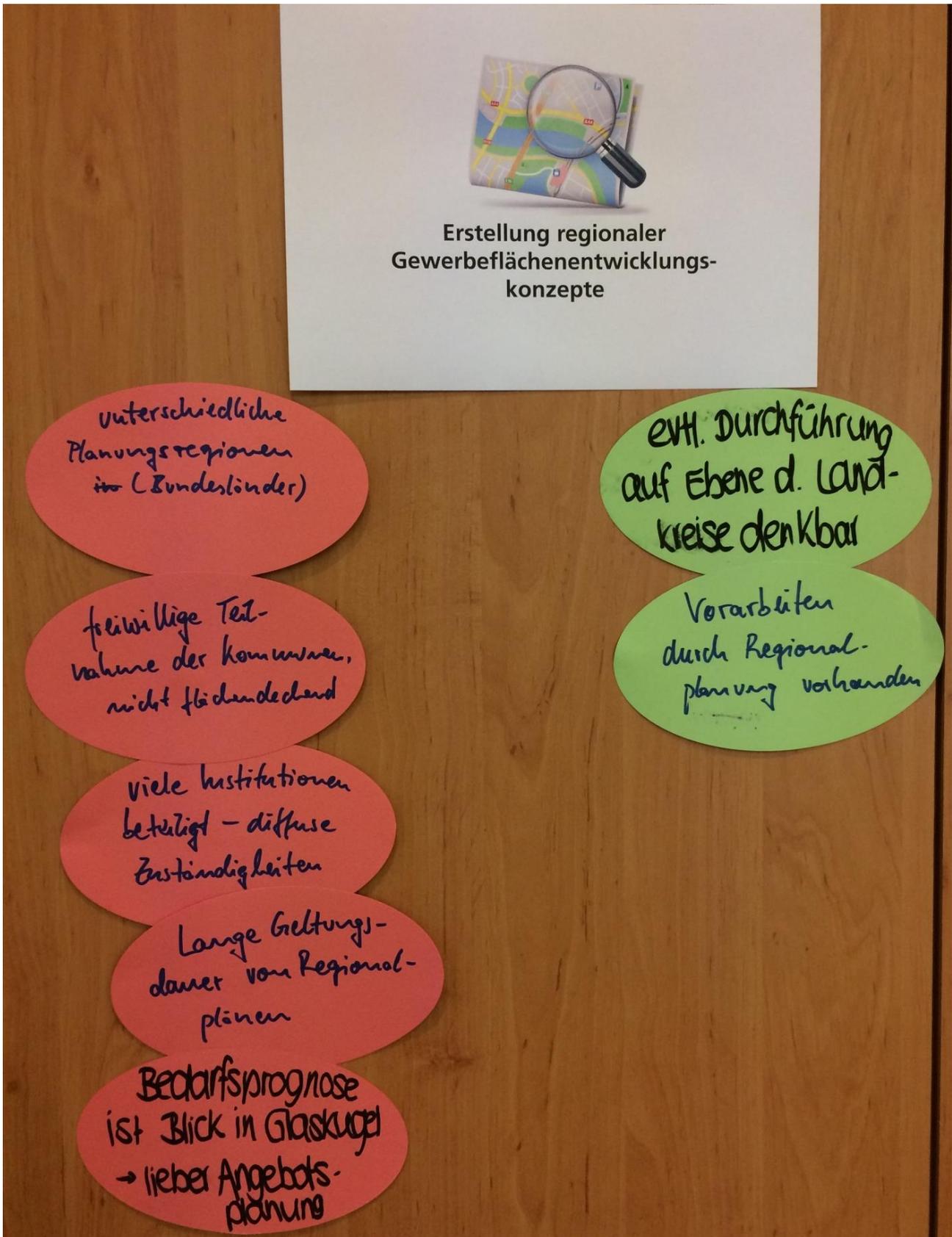


Abbildung 59: Bewertung „regionale Flächenkontingente“ – Ergebnis Leipzig/Halle

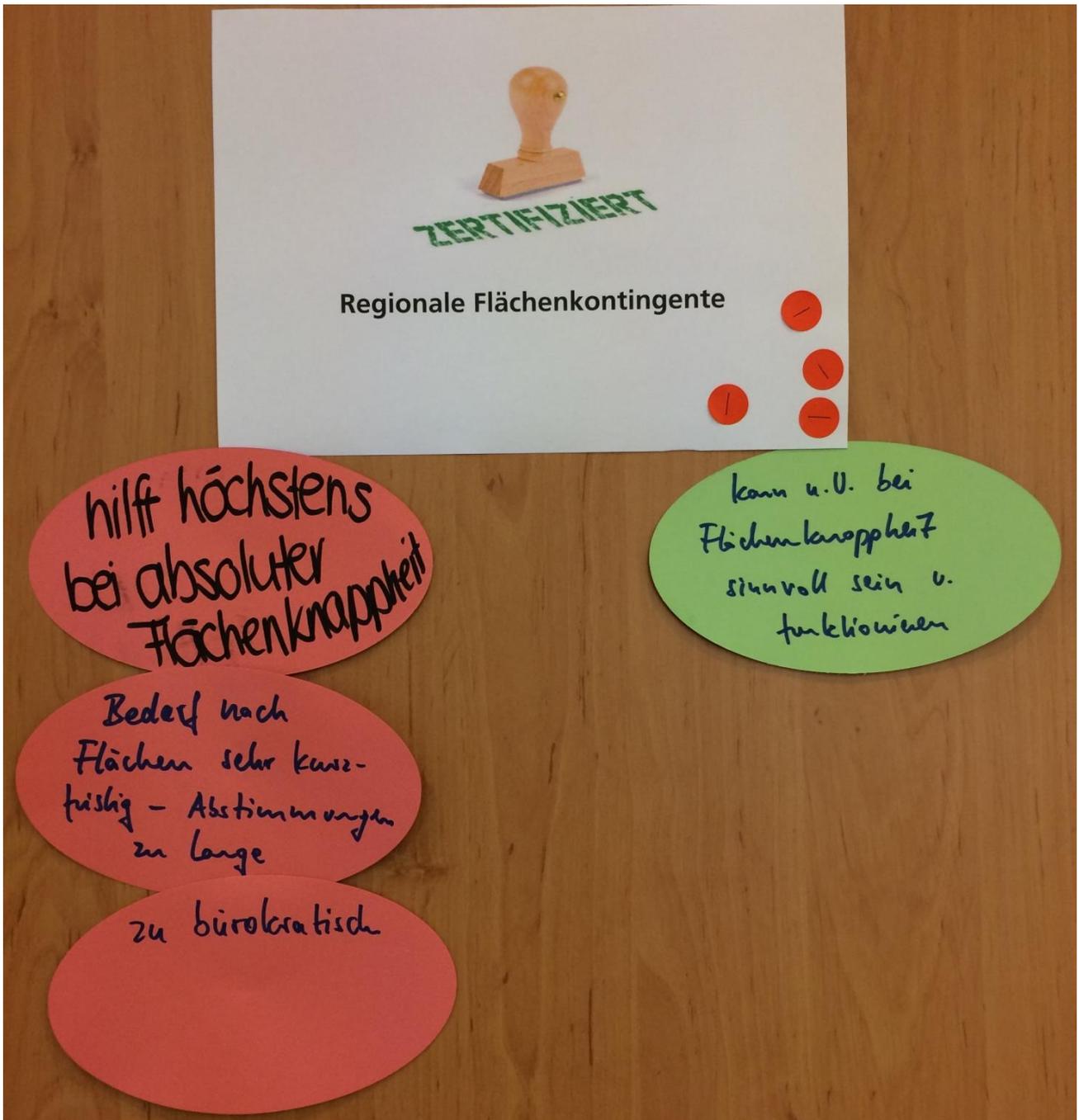


Abbildung 60: Bewertung „regionale Gewerbeflächenpools“ – Ergebnis Leipzig/Halle

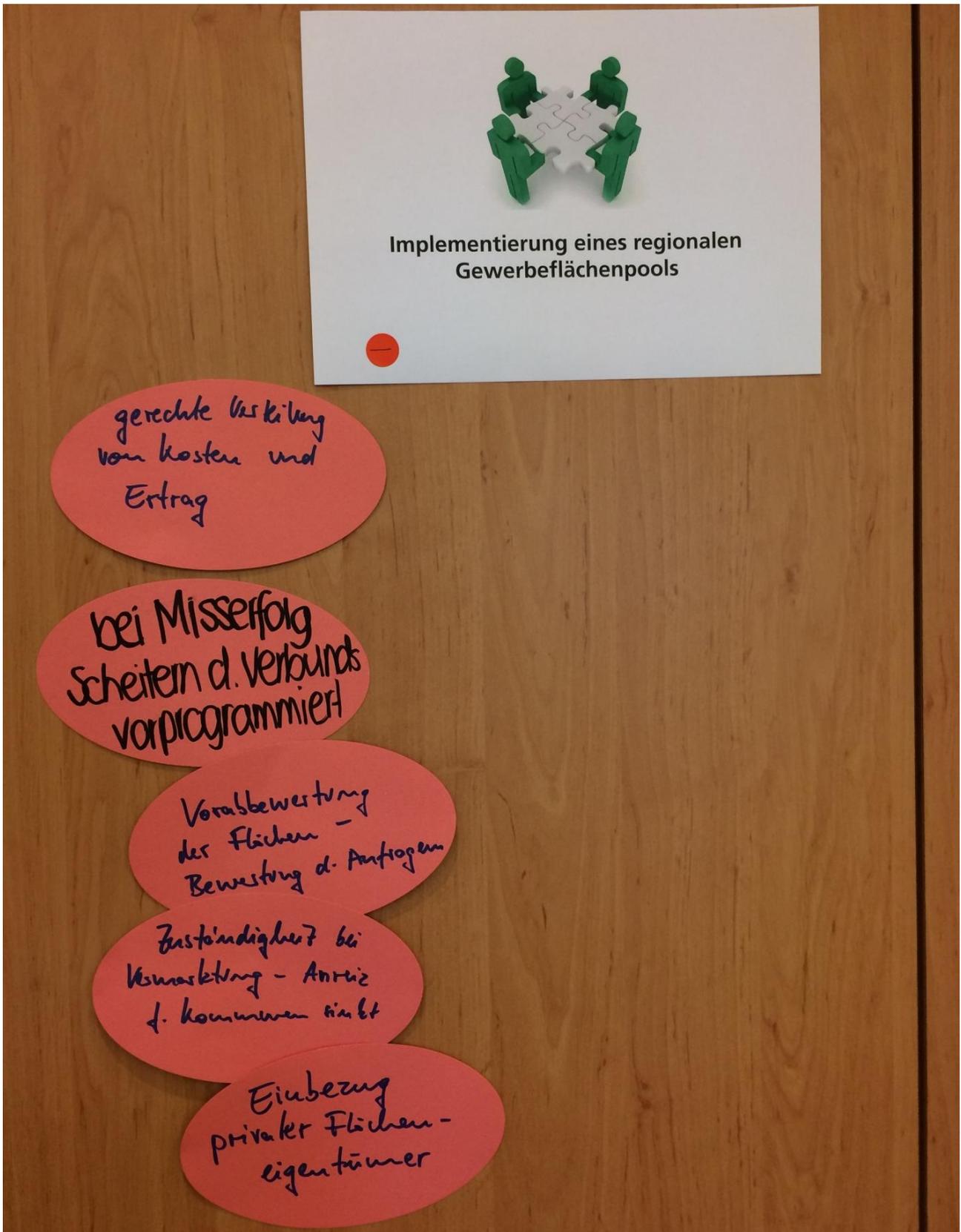
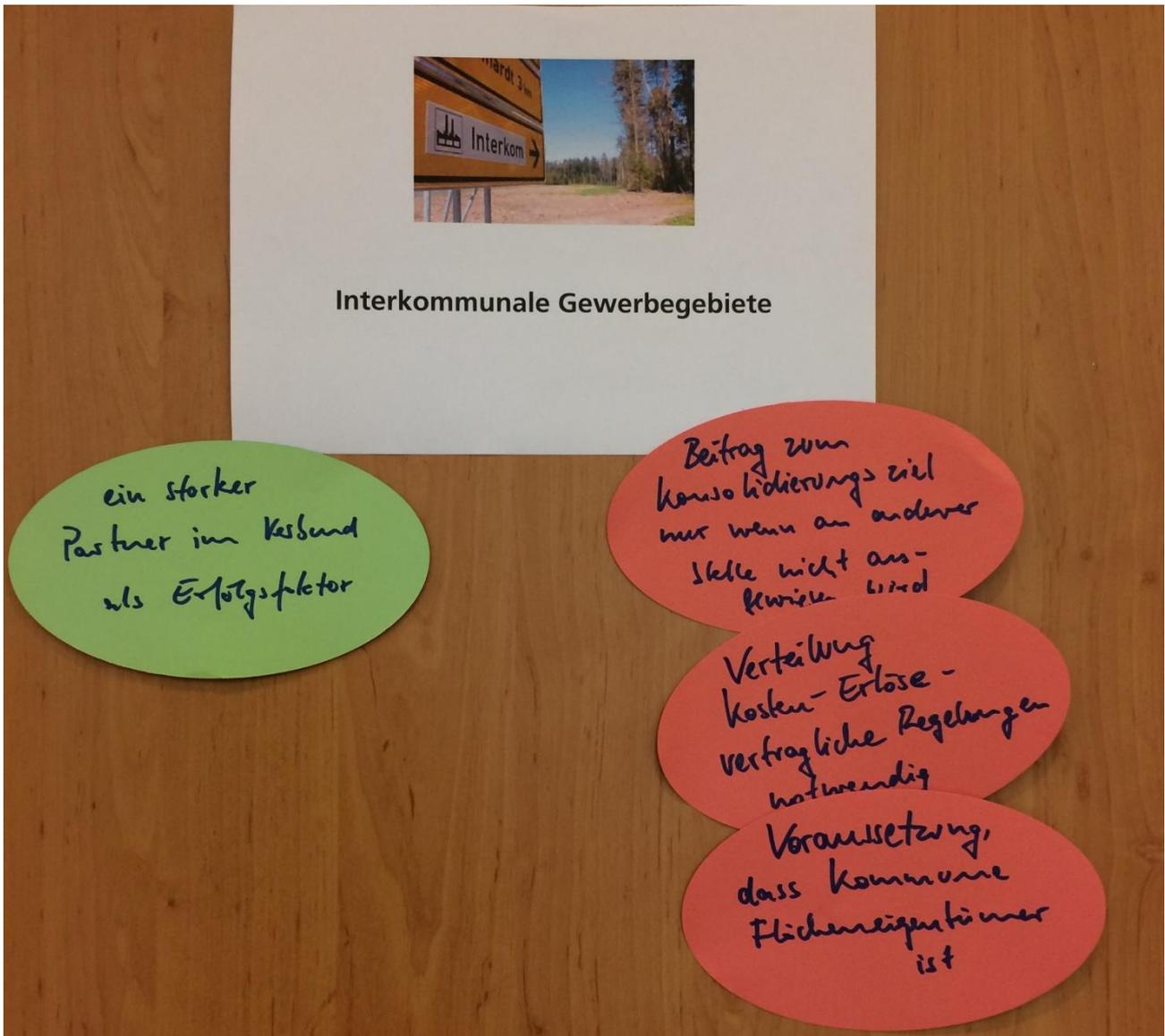


Abbildung 61: Bewertung „interkommunale Gewerbegebiete“ – Ergebnis Leipzig/Halle



Die letzten vier Maßnahmen wurden allesamt als wenig geeignet erachtet. „Zu theoretisch“ oder „zu komplex in der Umsetzung“ waren dabei die häufigsten Aussagen. Die Bewertung von Gewerbeflächen, Zuständigkeiten bei der Regionalplanung und der Vermarktung, rechtliche Hindernisse oder langwierige Verfahren sind genannte Beispiele, die verdeutlichen, dass den Teilnehmern die letzten vier vorgestellten Maßnahmen nicht realistisch erscheinen.

#### Abschließende Priorisierung der Maßnahmen

Es zeigte sich deutlich, dass je „informeller“ die Maßnahme bzw. Zusammenarbeit ist, desto positiver wurde die jeweilige Einschätzung vorgenommen. Dies betrifft vor allem den Punkt der gemeinsamen Vermarktungsinitiativen. In der Region seien bereits verschiedene vergleichbare Plattformen aufgesetzt und die Teilnehmer haben damit größtenteils sehr positive Erfahrungen gemacht.

Maßnahmen die einen Eingriff in das kommunale „Hoheits-“ bzw. Planungsrecht betreffen wurden allgemein sehr kritisch beurteilt.

## 4 Zusammenfassung der Ergebnisse

Die beiden Untersuchungsregionen Niederrhein und Leipzig/Halle lieferten zwei unterschiedliche Ausgangslagen, die jedoch jede für sich eine ausgesprochen große Relevanz hinsichtlich des Untersuchungsgegenstands bergen:

Die Ergebnisse haben bestätigt, dass es sich bei der Region Niederrhein um eine äußerst attraktive Region für das verkehrsintensive Gewerbe handelt. Eine ganze Reihe an günstigen Standortfaktoren, die dort zusammenkommen, sorgt dafür, dass die Region für verschiedenste Logistikfunktionen sehr flexibel nutzbar ist. Dementsprechend groß ist die Nachfrage nach Ansiedlungsmöglichkeiten, was sich in der im überregionalen Vergleich sehr hohen jährlichen Neubaudynamik widerspiegelt. Allerdings hat sich das Angebot an attraktiven Gewerbeflächen in jüngster Vergangenheit deutlich verknappt. Ansiedlungswillige Unternehmen sind in ihrer Standortwahl dadurch perspektivisch sehr stark eingeschränkt. Potentiell größere Flächenreserven bieten vor allem brachgefallene, altindustrielle Standorte, deren Baureifmachung sich allerdings sehr kosten- und zeitintensiv sowohl für die Unternehmen mit Ansiedlungsabsicht, als auch auf Seiten der Kommunen erweist. Deswegen wird es gegenwärtig überwiegend noch vermieden, diese Flächen in die Vermarktung zu bringen.

Auch bei der Region Leipzig/Halle handelt es sich um eine im deutschlandweiten Vergleich bedeutende Logistikregion, die allerdings erst seit wenigen Jahren eine stärkere Neubaudynamik verzeichnen kann. Das Niveau des jährlichen Ansiedlungsgeschehens bewegt sich allerdings deutlich unter dem der Region Niederrhein. Im Gegensatz zur westdeutschen Vergleichsregion stehen in Leipzig/Halle noch sehr große Flächenreserven zur Verfügung, was maßgeblich auf die rege Gewerbeflächenentwicklung infolge der gezielten Förderung in die Wirtschaftsstrukturentwicklung in den neuen Bundesländern zurück zu führen ist. So befindet sich Leipzig/Halle gegenwärtig in der Situation, dass, sofern sich die Nachfrage nach Gewerbeflächen nicht deutlich erhöhen wird, noch langfristig ausreichend Freifläche zur Deckung der Nachfrage geboten werden kann.

Auch hinsichtlich der Potentiale, die die lokalen Akteure, der konsolidierten Entwicklung von Gewerbeflächen beimessen, zeigen sich einige Unterschiede:

Die eingebundenen Personen aus dem Niederrhein wirkten insgesamt dem Forschungsansatz gegenüber recht aufgeschlossen. Der Tenor lautete, dass die Region zwangsläufig in absehbarer Zeit in die Lage versetzt werden wird, sich über neue, großflächige Ansiedlungsmöglichkeiten Gedanken zu machen. Aufgrund der hohen Flächennachfrage genüge es nicht mehr vereinzelt kleine Gewerbegebiete auszuweisen, sondern es brauche Flächen, die insbesondere die Nachfrage nach größeren Grundstücken decken und dabei eine gute, möglichst trimodale Anbindung bieten können. Hierin wird auch die größte Schwäche des Ansatzes für die Region Niederrhein gesehen. Die potentiell zu hebenden Flächenreserven befinden sich abseits der bedeutenden niederrheinischen Infrastrukturlinien und können ansiedlungswilligen Unternehmern, sofern diese nicht auf die Abwicklung ausschließlich straßenseitiger Verkehre ausgerichtet sind, eine nur bedingt attraktive Standortalternative bieten. Um die Idee der konsolidierten Gewerbeflächenentwicklung in der Region Niederrhein voran treiben zu können, wird deshalb der Unterstützung von Brachflächenentwicklung das größte Potential zugesprochen, unabhängig davon, welche Instrumente implementiert bzw. welche Maßnahmen zur Förderung ergriffen werden.

Auch die eingebundenen Akteure der Region Leipzig/Halle zeigten sich durchaus interessiert an dem Forschungsansatz. Die interkommunale Zusammenarbeit besitzt dort auch bereits eine längere Tradition. Allerdings fehlt es bislang an einem abgestimmten Gewerbeflächenkonzept, das nicht faktisch an der Bundeslandgrenze endet. Die Vielzahl sowie die insgesamt hohe Summe an freien Gewerbeflächen sorgt für einen anderen Handlungsdruck als im Falle der Region Niederrhein: In Leipzig/Halle gilt es Unternehmensanfragen an den eigenen Standort zu holen, um konstante Einnahmen zur Deckung der Unterhaltskosten des Gewerbegebiets verzeichnen zu können. Die Folgen, nämlich ein in Teilen der

Region ausgeprägtes „Kirchturmdenken“ sowie der Verfall der Bodenpreise aufgrund des Überangebots seien bereits spürbar. Insgesamt zeigten sich die involvierten Akteure einer konkreten Umsetzung gegenüber eher skeptisch. Hierfür müssten zunächst bestehende planungs- und förderrechtliche Hürden abgebaut sowie der Fokus auf Einzelinteressen in der Region minimiert werden. Finanzielle Anreize könnten dabei helfen, müssten jedoch auf die regionalspezifischen Bedingungen zugeschnitten sein.

Einig sind sich die beiden Regionen jedoch dahingehend, dass es zur Erreichung des Ziels der konsolidierten Gewerbeflächenentwicklung zunächst notwendig ist, alle involvierten Akteure an einen Tisch zu holen, um interkommunale Konkurrenzen nach und nach ab- und eine Vertrauensbasis aufbauen zu können und davon ausgehend gemeinschaftlich eine an die spezifische Ausgangslage angepasste Strategie entwickeln zu können.

## 5 Literaturverzeichnis

- Bezirksregierung Düsseldorf. (2016). *Evaluation des Gewerbeflächenpools Kreis Kleve*. Düsseldorf.
- Blöcker, A., Jürgens, U., & Meißner, H.-R. (2009). *Innovationsnetzwerke und Clusterpolitik in europäischen Automobilregionen*. Münster: LIT Verlag.
- BMUB (Hrsg.). (03. 12 2014). *Aktionsprogramm Klimaschutz 2020*. Von [http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Download\\_PDF/Aktionsprogramm\\_Klimaschutz/aktionsprogramm\\_klimaschutz\\_2020\\_broschuere\\_bf.pdf](http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Aktionsprogramm_Klimaschutz/aktionsprogramm_klimaschutz_2020_broschuere_bf.pdf) abgerufen
- BMVI. (2016). *Bundesverkehrswegeplan 2030*. Berlin: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.
- Bundesagentur für Arbeit. (2015). *Beschäftigungsstatistik: jährliche Sonderauswertung sozialversicherungspflichtig Beschäftigter für die Kreise und kreisfreien Städte*. Nürnberg.
- BVU et al. (2014). *Verflechtungsprognose 2030*. Berlin: BMVI - Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.
- Difu. (2008). *Wege zum nachhaltigen Flächenmanagement-Themen und Projekte des Förderschwerpunktes REFINA*. Berlin.
- Ewers, H.-J., Wittenbrink, P., Lehmann, C., & Gerwens, S. (1997). *Kooperation von Speditionen im Güterverkehr*. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.
- Greiving, S., & Höweler, M. (2008). *Virtueller Gewerbeflächenpool Kreis Kleve*. Von [http://www.brd.nrw.de/planen\\_bauen/regionalentwicklung/pdf/Endbericht\\_GEPool.pdf](http://www.brd.nrw.de/planen_bauen/regionalentwicklung/pdf/Endbericht_GEPool.pdf) abgerufen
- Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. (kein Datum). Von <http://www.mbwsv.nrw.de/verkehr/Betuwe/index.php> abgerufen
- Schwemmer, M. (2016). *Top 100 der Logistik 2016/2017. Marktgrößen, Marktsegmente und Marktführer*. Hamburg: DVV Media Group.
- Statistische Ämter des Bundes und der Länder. (2015). *Bevölkerungsdichte (Einwohner je qkm)*. Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt. (2015). *Fortschreibung des Bevölkerungsstandes*. Wiesbaden.
- Veres-Homm, U., Kübler, A., Weber, N., & Cäsar, E. (2015). *Logistikimmobilien - Markt und Standorte 2015*. Stuttgart: Fraunhofer Verlag.
- Zaspel, B. (2012). *Regionale Gewerbeflächenpolitik - eine Wirkungsabschätzung regionalplanerischer Instrumente*. Bonn.

## 6 Anhang

### 6.1 Interviewleitfaden

# »POTENTIALE EINER KONSOLIDIERTEN GEWERBEFLÄCHENENTWICKLUNG IN DER REGION NIEDERRHEIN«

Interview-Leitfaden für die  
Expertengespräche

#### EXPERTENINTERVIEWS

Dauer: 60 Minuten

Art: Teil-standardisiertes Leitfaden-Interview mit Protokoll

## Herzlich Willkommen zur Befragung

### »Potentiale einer konsolidierten Gewerbeflächenentwicklung in der Region Niederrhein«

Herzlichen Dank zunächst, dass Sie sich die Zeit für dieses Interview nehmen!

Im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit führen wir im Rahmen des **Forschungsprojekts »ReKonGent - Regional konsolidierte Gewerbeflächenentwicklung«** eine Interviewstudie durch.

Ziel des Vorhabens ist es, zu prüfen, inwiefern der Güterverkehr einen aktiven Beitrag zu den Zielen der Bundesregierung zum Klimaschutz, der Verbesserung der Luftqualität sowie der Vermeidung von Lärm und Flächenverbrauch leisten kann. Im Rahmen des Auftrages werden hierzu gleichermaßen die ökologischen Entlastungspotenziale, der kommunale Handlungsdruck wie auch die unternehmerischen Bedarfe systematisch ermittelt. Darauf aufbauend sollen Instrumente erarbeitet werden, die das Zusammenfügen regional fragmentierter Gewerbeflächen an logistisch geeigneten und umweltverträglichen Standorten – eine regional konsolidierte Gewerbeflächenentwicklung – erleichtern.

Die Region Niederrhein wurde neben Leipzig/Halle als Modellregion zur Untersuchung dieser Potentiale ausgewählt. Um möglichst realitätsnahe Einschätzungen zu generieren und die Instrumente bestmöglich zu konzipieren, ist der Austausch von und mit Vertretern der kommunalen und planerischen Seite wie auch mit den Unternehmensvertretern vor Ort essentiell.

Das Interview beleuchtet schwerpunktmäßig die gegenwärtige **Situation der regionalen Verkehrsinfrastruktur** und der **Verfügbarkeit von Ansiedlungsmöglichkeiten** für verkehrsintensives Gewerbe sowie die gegenwärtige **Bedeutung interkommunaler Zusammenarbeit** in Ihrer Region. Ziel ist es jeweils die bestehenden Stärken und Schwächen dieser Bereiche auszuloten. Darüber hinaus möchten wir von Ihnen wissen, welche **Chancen und Risiken** Sie einer zukünftig **konsolidierten Entwicklung von Gewerbeflächen** zusprechen würden und welche **Maßnahmen** aus Ihrer Sicht notwendig sind, um dieses Ziel attraktiv zu gestalten.

Selbstverständlich unterliegen Ihre Äußerungen dem Datenschutz und werden nur in vollständig anonymisierter Form ausgewertet. Es kann dann nicht mehr auf Sie als Person oder das Unternehmen zurückgeschlossen werden.

Haben Sie vorab noch Fragen?

Wenn Sie damit einverstanden sind, beginnen wir jetzt mit dem Interview.

## **1. Allgemeine Informationen zur Branche / zum Unternehmen**

1.1. Bitte beschreiben Sie uns kurz Ihr Unternehmen bzw. Ihre Geschäftsaktivitäten.

1.2. Bitte beschreiben Sie uns kurz Ihre Position/Ihre Tätigkeit.

## **2. Einschätzung der regionalen Verkehrssituation (inkl. intermodaler Lösungen)**

2.1 Wie würden Sie die gegenwärtige (Güter-)Verkehrssituation in Ihrer Region beschreiben?

2.2 Welche Stärken bietet die lokale (Güter-)Verkehrsinfrastruktur aus Ihrer Sicht?

2.3. Welche standortspezifischen Schwächen gibt es hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur bzw. der Verkehrssituation in Ihrer Region?

## **3. Einschätzung der Flächenverfügbarkeit**

3.1. Wie würden Sie gegenwärtig die Verfügbarkeit von Ansiedlungsmöglichkeiten für Unternehmen aus dem verkehrsintensiven Gewerbe in Ihrer Region beschreiben?

3.2. Welche attraktiven Gewerbeflächen werden ansiedlungswilligen Unternehmen angeboten? Was macht diese besonders attraktiv? Für welche Nutzungsschwerpunkte stehen attraktive Ansiedlungsmöglichkeiten zur Verfügung?

3.3. Welche standortspezifischen Schwächen sehen Sie hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit? Gibt es Nutzungsschwerpunkte, die aktuell keine attraktiven Flächen vorfinden?

## **4. Bedeutung interkommunaler Zusammenarbeit**

4.1. Welchen Stellenwert besitzt die interkommunale Zusammenarbeit aus Ihrer Sicht in Ihrer Region? Wie würden Sie die interkommunale Zusammenarbeit beschreiben?

4.2. Welche Vorteile bietet die interkommunale Zusammenarbeit allgemein und für die Region explizit?

4.3. Welche guten Beispiele interkommunaler Gewerbegebiete in ihrer Region sind Ihnen bekannt?

4.4. Welche standortspezifischen Schwächen oder Handlungsfelder sehen Sie hinsichtlich der interkommunalen Zusammenarbeit? Welche schlechten Beispiele interkommunaler Gewerbegebiete in ihrer Region sind Ihnen bekannt? In welchen Bereichen gibt es ggf. Hemmnisse oder Schwierigkeiten?

## 5. Potentiale und Hemmnisse konsolidierter Gewerbeflächenentwicklung

5.1. Stellen Sie sich vor, im Jahr 2030 wäre die Ansiedlung von verkehrsintensivem Gewerbe nur noch an wenigen konsolidierten Standorten in Ihrer Region möglich? Welche Chancen und Risiken sehen Sie hinsichtlich

- der Verkehrsinfrastruktur
- der Flächenverfügbarkeit
- der interkommunalen Zusammenarbeit

5.2. Welche Maßnahmen müssten aus Ihrer Sicht ergriffen werden, um die Konsolidierung von Gewerbeflächen voranzutreiben? Welche Anreize müssten aus Ihrer Perspektive geschaffen werden, um das Ziel der konsolidierten Gewerbeflächenentwicklung attraktiver zu gestalten?

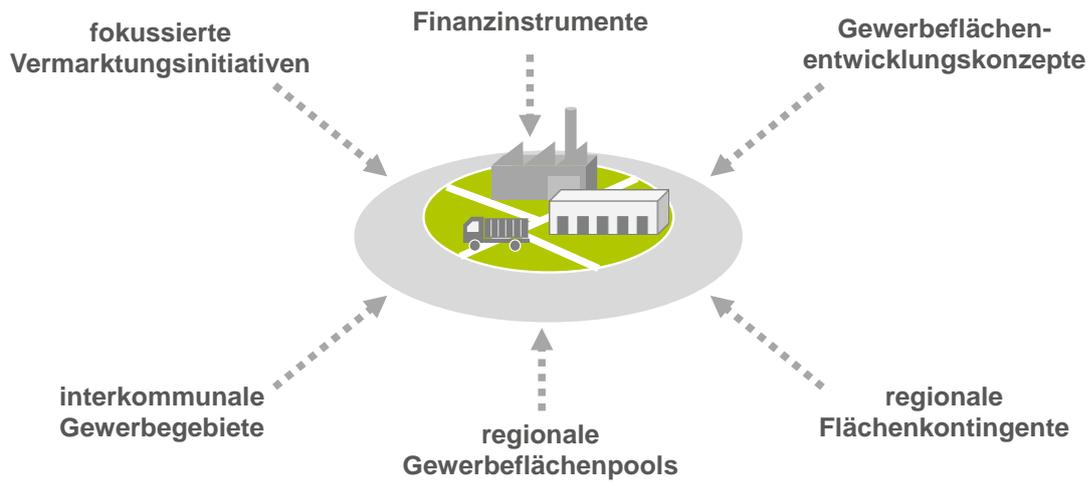
### **Optional:**

Welchen Maßnahmen/Instrumente könnten aus Ihrer Sicht vom Bund angeboten werden, um eine regional konsolidierte Gewerbeflächenentwicklung zu unterstützen? Kennen Sie bereits bestehende Förderprogramme, die in diese Richtung wirken? Oder ggf. dem Ziel einer konsolidierten Flächenentwicklung entgegenstehen?

## 6.2 Vorstellung der Instrumente als Diskussionsgrundlage für die Round Tables

### Ausgewählte Instrumente möchten wir mit Ihnen diskutieren

#### Instrumente zur Förderung der kooperativen Gewerbeflächenentwicklung



1

