

Texte

21/2019

# Regional konsolidierte Gewerbeflächenentwicklung (RekonGent)

Zwischenbericht AP IV: Entwicklung einer Förderkulisse



TEXTE 21/2019

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

### **Zwischenbericht AP IV: Entwicklung einer Förderkulisse**

von

Uwe Veres-Homm, Annemarie Wojtech  
Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply-Chain-Services, Nürnberg

Dr. Alexander Nehm, Carsten Grashoff  
Loginvest Concept GmbH, München

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 .....	3
Tabellenverzeichnis .....	3
Abkürzungsverzeichnis .....	3
1 Einleitung zum Arbeitspaket 4.....	4
1.1 Einbindung des Arbeitspakets in das Forschungsvorhaben .....	4
1.2 Ziele und Methodik.....	4
2 Übersicht der bestehenden Förderkulisse.....	6
2.1 Vorbemerkung zur Methodik .....	6
2.2 Programme der Europäischen Union .....	7
2.2.1 Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE).....	7
2.2.2 Weitere Programme der EU.....	9
2.3 Programme des Bundes.....	9
2.3.1 Förderung von privaten Gleisanschlüssen .....	10
2.3.2 Förderung von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs.....	11
2.4 Bund-Länder-Programme .....	12
2.4.1 Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur – Gewerbe .....	12
2.4.2 Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur – wirtschaftsnahe Infrastruktur.....	17
2.5 Programme in den Bundesländern .....	20
2.6 Fazit der Analyse der bestehenden Förderkulisse.....	21
3 Förderung einer regional konsolidierten Gewerbeflächenentwicklung.....	22
3.1 Rahmenbedingungen für eine Förderung .....	22
3.2 Fördergegenstände.....	22
3.3 Einordnung in bestehende Förderkulisse und Förderstrategie .....	26
3.4 Eckpunkte eines neuen Programms .....	27
3.5 Weiterentwicklung bestehender Förderprogramme .....	31
4 Zusammenfassende Bewertung und Empfehlungen.....	33
5 Literatur- und Quellenverzeichnis .....	35
6 Anhang.....	40

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: GRW-Fördergebiete 2014 – 2020 .....	14
Abbildung 2: Kleinteilige Differenzierung der Fördergebiete am Beispiel der Region Niederrhein.....	20

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Räumliche Differenzierung der Förderung in der GRW-Gewerbe in den Bundesländern.....	15
Tabelle 2: Räumliche Differenzierung der Förderung in der GRW-Infra in den Bundesländern.....	17
Tabelle 3: Instrumente und Förderansätze im Überblick.....	26
Tabelle 4: Mögliche Datengrundlagen zur kriterienbasierten Abgrenzung von Logistikregionen.....	29

## Abkürzungsverzeichnis

<b>EFRE</b>	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
<b>F&amp;E</b>	Forschung und Entwicklung
<b>GRW</b>	Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur
<b>GVZ</b>	Güterverkehrszentrum
<b>KMU</b>	Kleine und mittlere Unternehmen
<b>KV</b>	Kombinierter Verkehr
<b>LNG</b>	liquified natural gas (Flüssigerdgas)
<b>OP</b>	Operationelles Programm

## 1 Einleitung zum Arbeitspaket 4

### 1.1 Einbindung des Arbeitspakets in das Forschungsvorhaben

Übergeordnetes Ziel des Projekts „Regional konsolidierte Gewerbeflächenentwicklung“ ist die Gestaltung einer ressourcenschonenden Gewerbeflächenentwicklung in Bezug auf den Flächenverbrauch und die Verkehrserzeugung sowie die Ermittlung der damit verbundenen Effekte im Umwelt- und Klimaschutz. Hierfür wurden in den Arbeitspaketen 2 und 3 (AP 2 und AP 3) relevante Handlungsoptionen und Umsetzungsinstrumente identifiziert, mit denen vor allem öffentliche Akteure eine regional konsolidierte, verkehrsvermeidende Gewerbeflächenentwicklung umsetzen können. Diese Instrumente, die im Leitfaden ausführlich beschrieben wurden, umfassen ein breites Spektrum aus

- ▶ kommunikativen Instrumenten (z. B. abgestimmte Vermarktungsinitiativen),
- ▶ kooperativen Instrumenten (z. B. Gewerbeflächenpools, interkommunale Gewerbegebiete),
- ▶ formalen planerischen Instrumenten (z. B. Regionalplanung, Raumordnungsverträge),
- ▶ informellen planerischen Instrumenten (z. B. Gewerbeflächenentwicklungskonzepte),
- ▶ ökonomisch-fiskalischen Instrumenten (z. B. Handel mit Ausweisungszertifikaten).

Dabei wurde deutlich, dass eine regionale Konsolidierung u. U. mit einem Mehraufwand bei der Realisierung verbunden sein kann, der sowohl personell-organisatorisch (z. B. erhöhter Abstimmungsaufwand zwischen Kommunen in einer Region) als auch finanziell (z. B. erhöhter Entwicklungsaufwand für Aktivierung von Brachflächen in günstiger Lage, höhere Planungskosten für regionale Flächenanalysen und -konzepte, u. U. Ausgleichszahlungen für Kommunen, die auf eigene Flächenausweisungen verzichten) sein kann bzw. der Aufwand zwischen den beteiligten Kommunen ungleich verteilt ist. In diesen Fällen kann die Motivation zur Umsetzung einer regional konsolidierten Flächenentwicklung teilweise nur gering ausgeprägt sein, insbesondere wenn aufgrund der regionalen Flächenverfügbarkeit eine nicht-konsolidierte Entwicklung einfacher (und damit in der Regel finanziell günstiger) zu realisieren ist.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob durch neue bzw. ergänzte Förderprogramme ein Anreiz für Kommunen bzw. kommunale Verbände geschaffen werden kann, künftig eine stärker konsolidierte Flächenentwicklung umzusetzen.

### 1.2 Ziele und Methodik

Ziel des AP 4 ist, basierend auf den bisherigen Untersuchungsergebnissen ein Spektrum an geeigneten Fördermaßnahmen aufzuzeigen und zu priorisieren. Es soll zudem untersucht werden, welche dieser Maßnahmen sich u. U. für eine Förderung anbieten und inwieweit durch eine neue bzw. erweiterte Förderkulisse ein Mehrwert gegenüber der bestehenden Förderlandschaft erreicht werden kann und Einstiegshürden für eine regional konsolidierte Entwicklung gesenkt werden können. Dabei geht es zum einen um die konkret zu fördernden Maßnahmen, d. h. die in den vorangegangenen Arbeitspaketen aufgezeigten Handlungsoptionen und Instrumente sind hinsichtlich der Praxisrelevanz und Wirkung zu bewerten; zum anderen sind Hinweise zu Fördervoraussetzungen und Förderabwicklung zu geben.

Basis hierfür ist in Kapitel 2 dieses Berichts zunächst ein Überblick über die bestehende Förderlandschaft in Deutschland. Im Bereich der Gewerbeflächenentwicklung sowie des Güterverkehrs bestehen bereits diverse Förderprogramme auf Ebene der EU, des Bundes und der Bundesländer. Die relevan-

ten Programme werden in einer Übersicht zusammengestellt und hinsichtlich wesentlicher Eckpunkte (Fördergegenstand, Zielgruppen, Art und Höhe der Förderung, Fördervoraussetzungen etc.) analysiert. Neben den jeweiligen Förderrichtlinien wurden hierfür auch – wenn vorliegend – Evaluationen zur Wirksamkeit der Programme ausgewertet. Dieser Schritt dient dazu, mögliche Defizite bzw. Lücken in der gegenwärtigen Förderkulisse aufzuzeigen und ggf. sogar Fehlanreize zu identifizieren, d. h. Fördertatbestände aufzuzeigen, die dem Ziel einer regional konsolidierten Gewerbeflächenentwicklung möglicherweise entgegenwirken können.

Darauf aufbauend werden in Kapitel 3 Möglichkeiten aufgezeigt, wie mit Hilfe von Fördermitteln bzw. -programmen eine regional konsolidierte Entwicklung von Gewerbeflächen forciert werden könnte. Hierzu bieten sich grundsätzlich zwei Strategien an: die Modifikation bestehender Programme und die Entwicklung eines neuen Programms. Für beide Fälle werden Eckpunkte bzgl. Zielgruppen der Förderung, Fördervoraussetzungen, Fördergegenstände sowie Abwicklung der Förderung skizziert. Konkrete Ausführungen über Förderrichtlinien sowie Art und Höhe einer möglichen Förderung bleiben allerdings weitergehenden Sondierungen vorbehalten.

Die in diesem Arbeitspaket entwickelten Vorschläge für Strategien und Empfehlungen für eine Förderkulisse beziehen sich auf denkbare Handlungsoptionen zur Unterstützung einer regional konsolidierten Gewerbeflächenentwicklung. Die Entwicklung eines konkreten Förderprogramms ist nicht Gegenstand der Untersuchungen.

## 2 Übersicht der bestehenden Förderkulisse

### 2.1 Vorbemerkung zur Methodik

Der in diesem Kapitel beschriebene Arbeitsschritt basiert im Wesentlichen auf der Analyse von Richtlinien der bestehenden Förderprogramme. Um ein vollständiges Bild der aktuellen Förderlandschaft zu erhalten, wurde die Förderdatenbank des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie ausgewertet ([www.foerderdatenbank.de](http://www.foerderdatenbank.de); mehrfache Einsicht zwischen Oktober 2017 und Januar 2018, letztmals am 15.01.2018). Zusätzlich erfolgte eine Sichtung der Internetseiten der für Wirtschaft, Verkehr und Stadt-/Regionalplanung zuständigen Ministerien in den Bundesländern, um ggf. kleinere landesspezifische Programme zu erfassen. Weiterhin wurden die Internetseiten der für die Förderabwicklung zuständigen Institutionen im Bund und in den Bundesländern<sup>1</sup> genutzt, um hierüber den jeweils aktuellen Stand der Förderrichtlinien abzurufen.<sup>2</sup>

Betrachtet werden im Folgenden solche Förderprogramme, die der jeweiligen Zielgruppe (z. B. Unternehmen aus der Logistikbranche, Infrastrukturbetreiber, Kommunen) grundsätzlich allgemein zugänglich sind und die Fördermittel in einem standardisierten Antragsverfahren nach definierten Kriterien vergeben. Dies erfolgt in Abgrenzung zu ausgewiesenen Modellprojekten und Pilotvorhaben, die zwar auch gefördert werden, in der Regel aber einen starken Experimentier- oder Erprobungscharakter haben und daher keine oder nur eine geringe Breitenwirkung entfalten, wie z. B. die Projekte im Rahmen des Förderschwerpunktes REFINA.<sup>3</sup>

Im folgenden Überblick werden alle Förderprogramme dargestellt, die einen Bezug zur Verkehrs-, Logistik- oder Flächenentwicklung haben und damit auf eine regional konsolidierte Gewerbeflächenentwicklung einwirken können. Dies kann sowohl positiv (d. h. das Förderprogramm unterstützt die Konsolidierung) als auch negativ sein (d. h. das Förderprogramm blockiert eine Konsolidierung bzw. wirkt ihr entgegen). Der Vollständigkeit halber werden auch die Programme, bei denen ein möglicher Bezug angenommen werden kann, dieser aber nach genauerer Betrachtung nicht gegeben ist, kurz benannt.

<sup>1</sup> Landeskreditbank Förderbank Baden-Württemberg, LfA Förderbank Bayern, Investitionsbank des Landes Brandenburg, Wirtschafts- und Infrastrukturbank Hessen, Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern, Investitions- und Förderbank Niedersachsen, NRW.Bank, Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz, Wirtschaftsministerium des Saarlandes, Sächsische Aufbaubank, Investitionsbank Sachsen-Anhalt, Investitionsbank Schleswig-Holstein, Thüringer Aufbaubank

<sup>2</sup> Die ausgewerteten Förderprogramme sind im Quellenverzeichnis aufgeführt. Da der Untersuchungsgegenstand eine regionale Perspektive aufweist und sich Logistikansiedlungen schwerpunktmäßig im Umland der Städte abspielen (vgl. Zwischenbericht zu AP 1 des Projekts), werden die Förderprogramme der Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg nicht weiter betrachtet.

<sup>3</sup> REFINA = Forschung für die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und ein nachhaltiges Flächenmanagement des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) von 2006 bis 2010

## 2.2 Programme der Europäischen Union

Die wirtschaftliche, soziale und territoriale Kohäsion zwischen den Regionen in der Europäischen Union (EU) ist ein zentrales Anliegen der europäischen Struktur- und Regionalpolitik. Hierfür wurden die Europäischen Struktur- und Investitionsfonds aufgelegt, von denen der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) für die Wirtschaftsförderung und Infrastrukturentwicklung die größte Bedeutung hat.<sup>4</sup>

### 2.2.1 Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)

#### Ziele der Förderung

Übergeordnetes Ziel des EFRE ist, durch Beseitigung von Ungleichheiten zwischen den verschiedenen Regionen der EU den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt zu stärken. Die Schwerpunkte und Investitionsprioritäten werden für jeweils siebjährige Förderperioden (aktuell 2014–2020) EU-weit durch eine entsprechende Verordnung einheitlich formuliert (vgl. EU-Kommission, 2013). Die Schwerpunkte in der aktuellen Förderperiode sind Forschung und Innovation, Wettbewerbsfähigkeit von KMU, Ressourceneffizienz und CO<sub>2</sub>-Reduzierung sowie nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung. Hierfür erhält Deutschland aus dem EFRE rund 11 Mrd. Euro (vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, 2017).

Durch eine sog. Partnerschaftvereinbarung zwischen der Europäischen Kommission und der Bundesregierung werden nationale thematische Schwerpunkt ausgewählt und Grundsätze in der Förderabwicklung definiert. Diese Vereinbarung stellt somit ein wichtiges Bindeglied zwischen der europäischen Ebene und den einzelnen Bundesländern dar, in denen die konkrete Umsetzung des EFRE erfolgt. In den Operationellen Programmen (OP) der Bundesländer werden in Abhängigkeit der Regionalkategorie die konkret geförderten Maßnahmen sowie Kriterien und Verfahren der Projektauswahl definiert.

#### Fördergegenstände und -voraussetzungen

Mit dem im europaweiten Vergleich hohen Entwicklungsstand deutscher Regionen hat sich der Fokus der EFRE-Förderung in den vergangenen Förderperioden verschoben. So hat die Infrastrukturförderung tendenziell an Bedeutung verloren, während Maßnahmen zur Förderung von Forschung und Entwicklung (F&E), Ressourcen- und Energieeffizienz, Wettbewerbsfähigkeit von KMU und Digitalisierung an Bedeutung gewinnen. Besonderes Gewicht legt der EFRE auch auf die nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung.

In Hinblick auf die Entwicklung des Güterverkehrs, der Logistikwirtschaft und Flächenentwicklung finden sich in den OPs der Bundesländer die folgenden Fördertatbestände:

- ▶ In fast allen Bundesländern wird die **Sanierung von Industrie- und Infrastrukturbrachen sowie Konversionsflächen** gefördert. Damit werden sowohl ökologische Ziele (Abwendung von Gefährdungspotenzialen durch Schadstoffe im Boden, Vermeidung der Inanspruchnahme von Freiflächen) als auch stadtplanerische (strukturelle Stärkung der Zentren) und wirtschaftliche (Schaffung von Voraussetzungen zur Ansiedlung von Gewerbebetrieben) verfolgt. Die konkrete Art der Nachnutzung wird in der Regel nicht definiert, kann also sowohl Gewerbe als auch Grün-/Freiflächen, Wohnraum oder Freizeit- und Versorgungseinrichtungen umfassen. Unterschiede zwischen den OPs liegen im Umfang der geförderten Maßnahmen. Teilweise wird nur die eigentliche Sanierung

<sup>4</sup> Die weiteren Fonds sind der Europäische Sozialfonds (ESF), der Kohäsionsfonds, der Europäische Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) und der Europäische Meeres- und Fischereifonds (EMFF).

der Fläche (d. h. Beseitigung von Altlasten oder Kampfmitteln, Beräumung von alten Bauwerken und Leitungen, Entsiegelungen etc.) gefördert, um private und kommunale Investitionen vorzubereiten (z. B. in Thüringen). In einigen anderen Bundesländern (z. B. Nordrhein-Westfalen) werden auch Studien und Konzepte für die Nachnutzung gefördert. Andere Bundesländer (z. B. Brandenburg) gehen noch einen Schritt weiter und fördern auch die Erschließung der Fläche (Verkehr, Ver-/Entsorgung) für die angestrebte Nachnutzung.

- ▶ Einzelne Bundesländer fördern Vorhaben zur **Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene oder Wasserstraße** sowie die Verbesserung des **Zugangs zu klimafreundlichen Verkehrsträgern**. Konkrete Förderansätze sind dabei der Ausbau der entsprechenden Infrastrukturen (z. B. Sachsen: Ausbau der Infrastruktur in Binnenhäfen), die Entwicklung innovativer Transportsysteme (z. B. Sachsen-Anhalt: Entwicklung einer Elbe-Container-Barge oder Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Frachtmanagement) oder die Weiterentwicklung intermodaler Knoten (z. B. Niedersachsen: Förderung der Weiterentwicklung von GVZ und Binnenhäfen).
- ▶ Bundesländer, in denen die Bereiche Verkehr, Mobilität und Logistik wichtige Wirtschaftszweige darstellen, fördern über den EFRE teilweise den **Aufbau und die Weiterentwicklung von Netzwerk- und Clusterstrukturen** zur intensiveren Vernetzung von Akteuren aus Politik, Verwaltung, Verbänden, Wirtschaft und Wissenschaft (u. a. in Brandenburg und Sachsen-Anhalt).
- ▶ In mehreren Bundesländern erfolgt auch die Förderung von **anwendungsbezogener Forschung, Entwicklung und Innovation im Bereich Mobilität und Logistik**. Konkret benannte Vorhaben sind u. a. ein Logistik-Scout (Software-Tool zur Bündelung von Transporten) und klimafreundliche Antriebstechnologien (LNG im bodengebundenen Güterverkehr; beide Beispiele aus Niedersachsen) oder innovative Umschlagtechnologien und logistische Informations-/Steuerungssysteme (Sachsen-Anhalt).
- ▶ Nur sehr vereinzelt und mit nachgeordneter Bedeutung erfolgt auch eine Förderung der **Erschließung von Standorten für die Ansiedlung und Erweiterung von Unternehmen**. In größerem Umfang ist dies nur im Saarland vorgesehen, wo mit dem expliziten Ziel der Konkurrenzfähigkeit im überregionalen Standortwettbewerb auch größere zusammenhängende Industriegebiete entwickelt bzw. wiederhergestellt werden sollen. Mecklenburg-Vorpommern und Rheinland-Pfalz ermöglichen eine Förderung, wenn ein besonderer Bedarf nachgewiesen wird, wobei in begründeten Ausnahmen in strukturschwachen Gebieten auch eine Neuerschließung „auf der grünen Wiese“ möglich sein kann.

Die Förderung von flächenbezogenen Maßnahmen (z. B. Brachflächensanierung oder Erschließung) ist in der Regel an integrierte Stadtentwicklungskonzepte (u. a. Mecklenburg-Vorpommern, Saarland, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen) gebunden und muss sich aus diesen ableiten. Teilweise ist auch die Erarbeitung von abgestimmten überörtlichen Konzepten oder ein übergeordneter Masterplan Voraussetzung für die Förderung (z. B. Brandenburg: Stadt-Umland-Konzepte, Bayern: integrierte interkommunale Entwicklungskonzepte, Saarland: Masterplan Industrieflächen).

Eine räumliche Differenzierung bzw. Lenkung der Förderung erfolgt in vielen Bundesländern dahingehend, dass die Förderung auf Mittel- und Oberzentren (z. B. in Mecklenburg-Vorpommern, Thüringen), teilweise in Verbindung mit deren unmittelbarem Umland (z. B. in Sachsen-Anhalt, Brandenburg) beschränkt wird.

Antrags- und zuwendungsberechtigt sind in der Regel Kommunen (für Flächenentwicklungen), Wirtschaftsförderungseinrichtungen (für Cluster-/Netzwerkförderung) sowie öffentliche Einrichtungen und Infrastrukturbetreiber (z. B. bei Ausbau GVZ oder Binnenhäfen). Die Logistikwirtschaft kann direkt im Rahmen von F&E-Projekten von einer EFRE-Förderung profitieren. Die Beteiligung des Fonds

an den Projekten beträgt maximal 50 % in stärker entwickelten Regionen und maximal 60 % in Übergangsregionen, wobei der Fördersatz durch das Land aufgestockt werden kann.

### **Bewertung in Hinblick auf Konsolidierung**

Entsprechend der übergeordneten EU-Ziele finden sich in vielen EFRE-OPs der Bundesländer Erkenntnisse zum Flächensparen und zur Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrsbereich. Konkret umgesetzt wird dies über den häufig zu findenden Förderansatz zur Revitalisierung von Brachflächen. Dieser kann einen wichtigen Beitrag leisten, Flächenreserven zu erschließen, die bisher wegen des hohen Aufwandes nicht entwickelt worden sind. Entsprechende Auswahlkriterien vorausgesetzt, kann hiermit auch eine Lenkung der Mittel auf logistisch und planerisch vorteilhafte Standorte erfolgen. Allerdings sieht kein OP eine ausschließliche gewerbliche (oder gar logistische) Nutzung der Standorte vor, so dass die tatsächlichen Wirkungen offen bleiben.

In Hinblick auf eine regional konsolidierte Flächenentwicklung wäre wünschenswert, dass regional abgestimmte Konzepte (z. B. Stadt-Umland-Konzepte) gegenüber individuellen, rein durch einzelne Kommunen aufgestellten Entwicklungskonzepten eine stärkere Rolle als Voraussetzung für eine Förderung spielen würden.

Grundsätzlich ist bei der EFRE-Förderung darauf hinzuweisen, dass die OPs immer nur eine Laufzeit von sieben Jahren haben. Inwieweit die hier aufgezeigten Fördermöglichkeiten auch in der nächsten Förderperiode zur Verfügung stehen oder sich möglicherweise andere Schwerpunkte ergeben, ist gegenwärtig noch nicht absehbar.

### **2.2.2 Weitere Programme der EU**

Der EFRE mit einer starken Ausrichtung auf städtische Regionen wird durch den **Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung ländlicher Räume** (ELER) ergänzt. Schwerpunkte dieses Fonds sind u. a. die Unterstützung und Diversifizierung der Wirtschaft in ländlichen Räumen, wozu auch infrastrukturelle Maßnahmen gehören, z. B. Wegebau oder Breitbandausbau. Eine Förderung des Neubaus von Gewerbegebieten ist im Rahmen des ELER aber nicht vorgesehen (vgl. Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft, 2017), so dass dieses Programm nicht weiter betrachtet wird.

Mit der **Fazilität „Connecting Europe“** (CEF) wird die Errichtung und der Ausbau von Infrastrukturen in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation unterstützt. Im Verkehrsbereich werden u. a. der Ausbau der Interoperabilität sowie die Optimierung von Integration und Interkonnektivität verschiedener Verkehrsträger gefördert. Bei den Projekten der CEF handelt es sich in der Regel um großräumige Vorhaben zur Realisierung der transeuropäischen Netze. Antragsberechtigt sind auch nur die EU-Mitgliedsstaaten, nicht aber Länder und Kommunen (vgl. Förderdatenbank des BMWi). Daher hat dieses Programm keine Relevanz für die regionale Flächenentwicklung und wird hier ebenfalls nicht weiter betrachtet.

### **2.3 Programme des Bundes**

Durch die Bundesregierung werden zwei Förderprogramme im Bereich des Güterverkehrs mit Bundesmitteln finanziert. Sowohl die Förderung von privaten Gleisanschlüssen als auch von Umschlaganlagen im kombinierten Verkehr verfolgen das Ziel, Gütertransporte von der Straße auf umweltverträglichere Verkehrsmittel zu verlagern.

### 2.3.1 Förderung von privaten Gleisanschlüssen

#### Ziele der Förderung

Ziel der Gleisanschlussförderrichtlinie<sup>5</sup> ist die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene, wofür naturgemäß an beiden Enden der Transportkette entsprechende Gleisanschlüsse bei den Versendern und Empfängern vorhanden sein müssen. Der Neu- und Ausbau sowie die Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen einschl. deren Anbindung an das öffentliche Netz werden daher vom Bund gefördert. Eine entsprechende Richtlinie wurde 2004 erstmals eingeführt und im Januar 2017 mit leichten Novellierungen für weitere vier Jahre neu aufgelegt.

#### Fördergegenstände und -voraussetzungen

Zielgruppe und Antragberechtigte sind ausschließlich Privatunternehmen. Der zu fördernde Gleisanschluss muss sich im Eigentum des Unternehmens befinden und die Anbindung an das öffentliche Netz der Deutschen Bahn herstellen. Mit bis zu 50 % Zuschuss gefördert werden Investitionen zum Neubau, zum Ausbau oder zur Reaktivierung von Gleisanschlüssen. Hierzu zählen neben den eisenbahntechnischen Anlagen (Gleise, Signale, Energieversorgung etc.) auch Anlagen und Geräte zur Be- und Entladung der Züge.

Der Antragsteller muss sicherstellen, dass in einem Nachweiszeitraum von zehn Jahren ein bestimmtes Aufkommen an Gütern über die Schiene transportiert wird, was ohne den Gleisanschluss nicht erfolgen würde. Hierfür ist die Erklärung eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, das den Anschluss bedienen wird, vorzulegen.

Zur Sicherstellung einer effizienten Verwendung der Fördermittel wird ein Höchstwert von 8 Euro Förderung je Tonne erzieltm Güterverkehrsaufkommen pro Jahr oder 32 Euro je 1.000 Tonnenkilometer Güterverkehrsleistung festgelegt. Bei leichten Gütern wird die Zuwendung auf 220 Euro je Güterwagen (bei Zugrundelegung des Transportaufkommens) oder 90 Euro je 100 Güterwagenkilometer (bei Zugrundelegung der Transportleistung) begrenzt.

#### Bewertung in Hinblick auf Konsolidierung

Die Gleisanschlussförderung leistet durchaus einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung. Gemäß der letzten Evaluierungsstudie des Förderprogramms aus dem Jahr 2012 wurden in dem für die Evaluierung gewählten Referenzjahr 10 Mio. Tonnen Güter oder 3 Mrd. Tonnenkilometer verlagert. Der hierdurch erreichte Entlastungseffekt vom Straßengüterfernverkehr wird mit jährlich knapp 500.000 Lkw-Fahrten beziffert. Basis hierfür sind 117 geförderte Gleisanschlüsse zwischen 2005 und 2012 (vgl. Deutscher Bundestag, 2016).

Mit der Gleisanschlussförderrichtlinie werden ausschließlich private Akteure angesprochen, wobei der Antragsteller und damit der Errichter bzw. Eigentümer des Gleisanschlusses nicht zwangsläufig auch das verladende Unternehmen sein muss. Grundsätzlich wäre es daher auch möglich, dass beispielsweise ein Logistikdienstleister oder der Betreiber eines Gewerbegebietes als Antragsteller auftritt. Dies kann u. U. ein Anreiz sein, dass sich weitere verladende Unternehmen in der nahen Umgebung eines solchen logistisch vorteilhaften Standortes ansiedeln. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass der Betreiber des Gleisanschlusses bei einer Nutzung durch Dritte selbst zu einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) wird.

Entscheidend für einen Beitrag zu einer regionalen Konsolidierung ist jedoch, ob der entstehende Gleisanschluss für mehrere Nutzer zugänglich ist und entsprechende Flächen für die Ansiedlung von Logistikimmobilien zur Lagerung und zum Umschlag der Güter im direkten Umfeld verfügbar sind.

---

<sup>5</sup> Vollständige Bezeichnung: Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen

Diese Aspekte spielen bei der Gleisanschlussförderung aktuell jedoch keine Rolle, so dass ein kombinierter Einsatz mit einer flächenbezogenen Förderung erforderlich wäre.

### **2.3.2 Förderung von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs**

#### **Ziele der Förderung**

Mit der Förderung des Aus- und Neubaus von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV)<sup>6</sup> verfolgt der Bund das Ziel, Gütertransporte von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene oder Wasserstraße zu verlagern. Hierfür sollen insbesondere die technischen Umschlagkapazitäten erweitert werden, wobei ein Ziel von gut 830.000 Ladeeinheiten angestrebt wird.<sup>7</sup> Eine entsprechende Förderung wurde 1998 erstmals eingeführt und zuletzt Anfang 2017 für weitere fünf Jahre neu aufgelegt.

#### **Fördergegenstände und -voraussetzungen**

Antrags- und Zuwendungsberechtigt sind Privatunternehmen – wobei die Deutsche Bahn explizit ausgenommen ist –, die die geförderten Anlagen an das öffentliche Netz anbinden und allen Nutzern diskriminierungsfrei zugänglich machen müssen. Zur Förderung muss dargelegt werden, welche Verlagerungseffekte durch die neuen bzw. erweiterten Anlagen erwartet werden und auf welche Relationen sich diese Verkehrsverlagerung auswirkt. Hierdurch soll eine mögliche „Kannibalisierung“ in der Nähe befindlicher Umschlaganlagen vermieden werden.

Außerdem ist nachzuweisen, dass eine Finanzierung allein durch privates Kapital nicht zur Wirtschaftlichkeit der KV-Umschlaganlage führen würde, das Terminal diskriminierungsfrei zugänglich ist und die KV-Umschlaganlage an das öffentliche Schienennetz angebunden ist. Um den Wettbewerb nicht zu verzerren, dürfen die durchschnittlichen Umschlagkosten pro Ladeeinheit in Folge der Förderung höchstens um 33 Euro sinken.

Konkret mit bis zu 80 % der Kosten gefördert werden: Erwerb oder Pacht von Grundstücken, Erd-, Tief- und Hochbaumaßnahmen, Gleis- und Straßenanlagen (ausschließlich für den Kombinierten Verkehr), Umschlaganlagen und -anlagen sowie erforderliche Ausrüstungen und Nebenanlagen (u. a. Beleuchtung, Signaltechnik, Tankanlagen, Betriebsfunk, Schallschutz etc.). Die geförderten Umschlaganlagen sind für mindestens 20 Jahre (bei einer Förderung unter 50 % mindestens zehn Jahre) betriebsbereit vorzuhalten.

#### **Bewertung in Hinblick auf Konsolidierung**

Wie bei der Gleisanschlussförderrichtlinie liegt auch hier die Wirkung in erster Linie bei der Verlagerung von LKW-Fahrten auf die Schiene oder Wasserstraße. Damit einher gehen Verringerungen von CO<sub>2</sub>-Emissionen, die pro Jahr auf gut 2 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> quantifiziert werden (vgl. Arbeitsgruppe Spending Review, 2017). Durch die geförderten Umschlaganlagen können pro Jahr ca. 28 Mrd. tkm Verkehrsleistung von der Straße verlagert werden (ebd.).

Im Rahmen des Antragsverfahrens ist zwar eine Standortprüfung vorgesehen, diese bezieht sich aber auf Aspekte wie Einzugsbereich der Anlage, Umschlagerwartungen und verkehrliche Anbindung. Flächenangebote für Ansiedlungen in der unmittelbaren Umgebung der Anlage spielen bei der Förderung keine Rolle, so dass durch die KV-Richtlinie alleine keine unmittelbaren Wirkungen auf die regionale

---

<sup>6</sup> Vollständige Bezeichnung: Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen

<sup>7</sup> Diese Zielgröße ergibt sich daraus, dass das Förderprogramm gemäß Pressemitteilung 001/2017 des BMVI vom 06.01.2017 mit 93 Mio. EUR ausgestattet ist und gemäß Förderrichtlinie pro Million Euro eingesetzter Fördermittel eine durchschnittliche Erweiterung von 9.000 Ladeeinheiten erreicht werden soll.

Flächenkonsolidierung ausgehen. Voraussetzung hierfür wäre, dass sich im unmittelbaren Umfeld der KV-Anlage ausreichend Flächen zur Ansiedlung von Unternehmen befinden, so dass ein höheres Potenzial für die Auslastung der Züge oder Binnenschiffe erreicht werden kann. Einen Beitrag zu einer regional konsolidierten Flächenentwicklung kann die KV-Förderung daher nur leisten, wenn sie in Verbindung mit einer Förderung der Flächenentwicklung eingesetzt wird.

## 2.4 Bund-Länder-Programme

Für zentrale Politikfelder haben der Bund und die Bundesländer gemeinsame Förderprogramme eingeführt. Im Bereich der Wirtschaftsförderung und Strukturpolitik ist die **Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW)** das wichtigste nationale Instrument. Das Programm wurde 1969 mit dem Ziel eingeführt, den Strukturwandel in altindustriellen Regionen und die Stabilisierung ländlicher Räume zu unterstützen. Nach der Wiedervereinigung wurde die Förderung des Aufholprozesses in den neuen Ländern eine weitere zentrale Intention. Die GRW weist zwei zentrale Ausrichtungen auf, zum einen die gewerbliche Förderung (ca.  $\frac{2}{3}$  der Mittel) zur Unterstützung privatwirtschaftlicher Investitionen, zum anderen die Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur (ca.  $\frac{1}{3}$  der Mittel) zur Unterstützung von öffentlichen bzw. kommunalen Investitionen (vgl. Koordinierungsausschuss der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur GRW, 2016). Seit einigen Jahren ergänzen auch nicht-investive Aktivitäten die GRW, z. B. Clusterbildung und Regionalmanagement. Diese werden im Folgenden nicht analysiert, da hier keine infrastrukturelle Förderung erfolgt.<sup>8</sup>

Die Zusammenarbeit zwischen dem Bund und den Ländern bei der GRW ist derart organisiert, dass in einem bundesweiten Koordinierungsrahmen einheitliche Regelungen zu Förderbedingungen, Förderhöchstsätze, Abgrenzung der Regionen, Mittelverteilung und Evaluation festgelegt werden. Die Länder sind zuständig für die Definition regionaler und inhaltlicher Prioritäten, die Auswahl der zu fördernden Projekte, Detailregelungen zu Fördervoraussetzungen sowie ggf. die räumliche und inhaltliche Differenzierung der Fördersätze.

Ein weiteres Bund-Länder-Programm ist die **Städtebauförderung**. Mit Förderschwerpunkten in den Bereichen Soziale Stadt, Stadtumbau, Aktive Stadt- und Ortszentren und Städtebaulicher Denkmalschutz zielt die Städtebauförderung vor allem auf die Bestandsentwicklung ab (vgl. [www.staedtebaufoerderung.info](http://www.staedtebaufoerderung.info)). Eine Förderung im Bereich der Neubautätigkeit und damit eine Relevanz für die regionale Flächenkonsolidierung ist hier aber nicht gegeben, so dass das Programm nicht weiter betrachtet wird.

### 2.4.1 Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur – Gewerbe

#### Ziele der Förderung

Ziel des gewerblichen Förderbereichs der GRW (nachfolgend GRW-Gewerbe) ist die Förderung der Investitionstätigkeit privater Unternehmen und damit die Schaffung bzw. Sicherung von Beschäftigung in strukturschwachen Regionen. Durch die Förderung sollen Anreize für die Ansiedlung oder den Verbleib von Unternehmen in entwicklungsschwachen Räumen gegeben werden. Damit sollen die Wettbewerbs- und Anpassungsfähigkeit der Wirtschaft gestärkt und Arbeitsplätze geschaffen bzw. dauerhaft gesichert werden.

<sup>8</sup> Gleichwohl kann eine informelle Abstimmung zur Gewerbeflächenentwicklung und -vermarktung Bestandteil eines GRW-geförderten Regionalmanagements sein; der Fokus liegt aber auf übergeordneten regionalen Kommunikations- und Kooperationsprozessen.

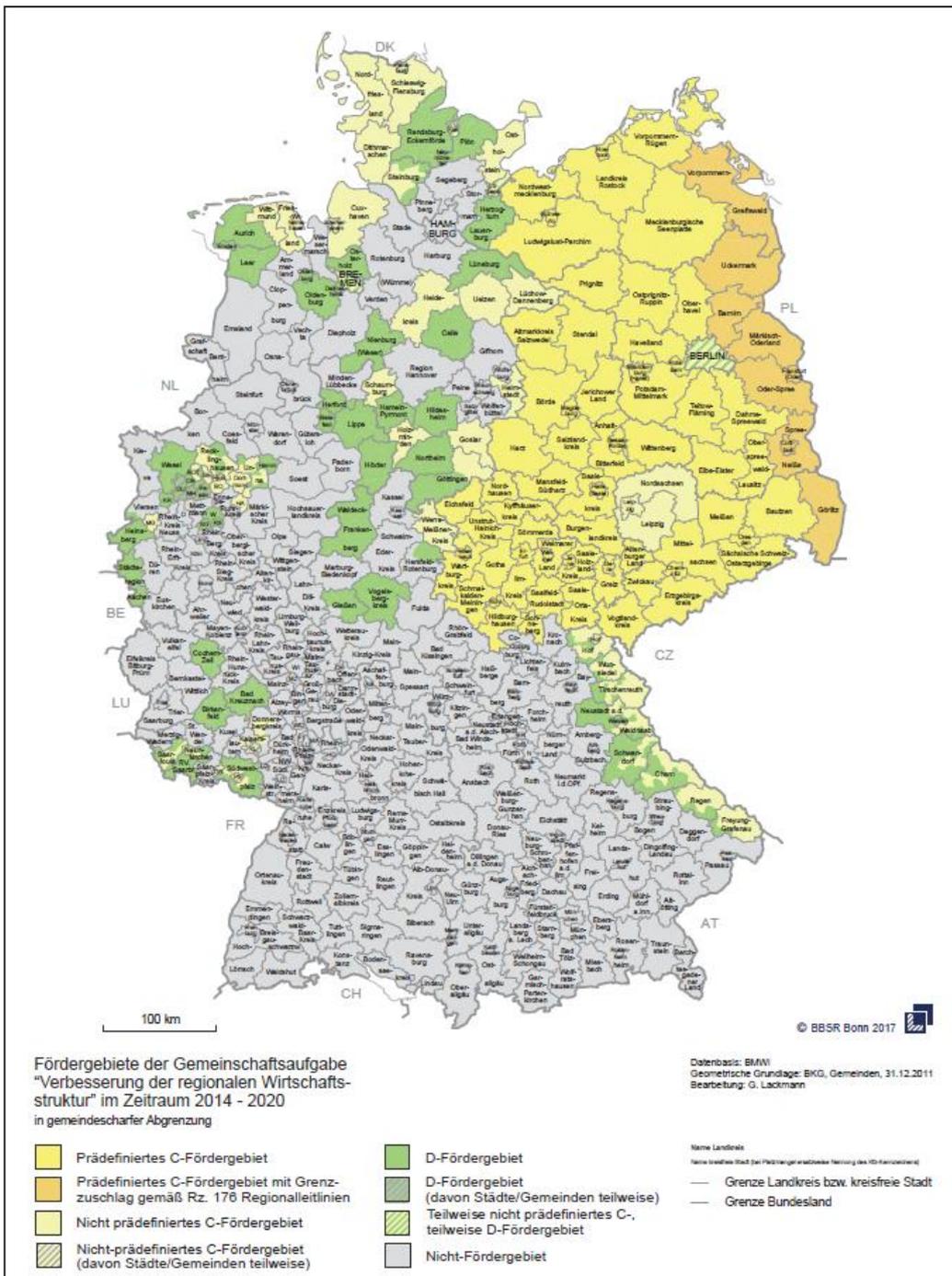
## **Fördergestände und -voraussetzungen**

Gefördert werden Investitionen der gewerblichen Wirtschaft in die Errichtung neuer Betriebsstätten, den Ausbau oder den Umbau bestehender Betriebsstätten zum Ausbau der Kapazitäten oder zur Diversifizierung der Produktion sowie Investitionen zur grundlegenden Änderung von Produktionsanlagen und -prozessen. Förderfähig sind Anschaffungs- und Herstellungskosten für Gebäude, Anlagen, Maschinen und andere erforderliche Wirtschaftsgüter.

Im Gegensatz zu vielen anderen Förderprogrammen, insbesondere der EU, ist über die GRW auch die Förderung von Großbetrieben möglich. Dies erfolgt in der Annahme, dass von diesen Wachstums- und Strukturimpulse für die gesamte Region ausgehen, wovon indirekt auch andere Betriebe profitieren. Allerdings werden bei den Fördersätzen Abschläge gegenüber KMU gemacht.

Eine Förderung mit GRW-Mitteln ist ausschließlich in definierten Fördergebieten möglich, die differenziert nach dem Ausmaß der Strukturprobleme kleinteilig auf kommunaler Ebene in verschiedene Kategorien eingeteilt werden (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: GRW-Fördergebiete 2014 – 2020



QUELLE: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie: Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“, Anhang 10, 2017

Der maximale Fördersatz in den sog. C-Fördergebieten beträgt ab 1. Januar 2018 30 % für kleine Unternehmen, 20 % für mittlere Unternehmen und 10 % für große Unternehmen. In den Grenzregionen zu Polen liegt der Fördersatz etwas höher, um das Fördergefälle zu den angrenzenden Regionen abzumildern. In den sog. D-Fördergebieten liegt der Fördersatz bei 20 % für kleine Unternehmen und 10 % für mittlere Unternehmen; Großunternehmen werden pauschal mit maximal 200.000 Euro innerhalb von drei Jahren gefördert.

Bei der Auswahl förderfähiger Unternehmen bzw. Branchen wird auf den sog. Primäreffekt abgestellt, d. h. die Investitionen müssen geeignet sein, durch die Schaffung von zusätzlichen Einkommensquellen das Gesamteinkommen in der jeweiligen Region nachhaltig zu erhöhen. Dies wird als gegeben angesehen, wenn in den geförderten Betrieben überwiegend Güter und Leistungen erbracht werden, die überregional abgesetzt werden. Die Branchen bzw. Unternehmenstätigkeiten, bei denen dies in der Regel als gegeben angesehen wird, sind in der sog. Positivliste festgelegt, die damit die förderfähigen Branchen definiert. Hierzu zählen viele Wirtschaftszweige des Verarbeitenden Gewerbes, Versand- und Import-/Export, Großhandel sowie logistische Dienstleistungen. Ausgeschlossen werden dagegen das Transport- und Lagergewerbe sowie der Einzelhandel, sofern es kein Versandhandel ist.<sup>9</sup>

Die durch die Förderung angestrebten Arbeitplatzeffekte sind in einem Überwachungszeitraum von mindestens fünf Jahren tatsächlich zu besetzen oder zumindest dauerhaft auf dem Arbeitsmarkt anzubieten. Bei Unternehmen, bei denen eine Erweiterung gefördert wird, soll die Zahl der Dauerarbeitsplätze um mindestens 10 % erhöht werden.

Wie eingangs erläutert sind die einzelnen Bundesländer für die Durchführung des Programms zuständig und können eigene Schwerpunkte entsprechend der regionalen Problemlagen setzen und Fördermittel auf bestimmte Projekte, Branchen oder Standorte konzentrieren. Bezüglich der räumlichen Lenkungswirkung, die für eine regionale Konsolidierung wichtig wäre, sind in den Bundesländern beispielhaft folgende Regelungen in den jeweiligen Richtlinien verankert (Differenzierungen hinsichtlich Art des Vorhabens oder Branchen bzw. Größe des antragstellenden Unternehmens bleiben unberücksichtigt):

Tabelle 1: Räumliche Differenzierung der Förderung in der GRW-Gewerbe in den Bundesländern

Bundesland	Ansätze zur Lenkung bzw. räumlichen Differenzierung
Baden-Württemberg	landesweit kein Einsatz von GRW-Fördermitteln
Bayern	keine weitere Differenzierung über die Unterteilung nach C- und D-Fördergebieten gem. GRW-Koordinierungsrahmen hinaus
Brandenburg*	Förderzuschlag von 5 Prozentpunkten für Vorhaben in einem der 15 Regionalen Wachstumskerne  Förderzuschlag von 5 Prozentpunkten für Vorhaben in Kreisen und kreisfreien Städten an der Grenze zu Polen
Hessen	keine weitere Differenzierung über die Unterteilung nach C- und D-Fördergebieten gem. GRW-Koordinierungsrahmen hinaus  Förderhöchstsätze werden nur bei Vorliegen besonderer Struktureffekte gewährt, wozu auch eine besonders ressourceneffiziente Produktion und die Vermeidung von CO <sub>2</sub> -Emissionen zählt
Mecklenburg-Vorpommern*	Förderzuschlag von 5 Prozentpunkten für Ansiedlungen/Erweiterungen in besonders strukturschwachen Regionen  Förderzuschlag von 5 Prozentpunkten für Vorhaben in Kreisen und kreisfreien Städten an der Grenze zu Polen

<sup>9</sup> Die vollständige Positivliste befindet sich im Anhang.

Niedersachsen	keine weitere Differenzierung über die Unterteilung nach C- und D-Fördergebieten gem. GRW-Koordinierungsrahmen hinaus
Nordrhein-Westfalen	Förderzuschlag von 5 Prozentpunkten für Ansiedlungen auf einer ehemaligen Industrie- oder Gewerbebrache oder Konversionsfläche
Rheinland-Pfalz	keine weitere Differenzierung über die Unterteilung nach C- und D-Fördergebieten gem. GRW-Koordinierungsrahmen hinaus
Saarland	keine weitere Differenzierung über die Unterteilung nach C- und D-Fördergebieten gem. GRW-Koordinierungsrahmen hinaus
Sachsen	Förderzuschlag von 5 Prozentpunkten für Vorhaben in Kreisen und kreisfreien Städten an der Grenze zu Polen
Sachsen-Anhalt	keine räumliche Differenzierung innerhalb des Bundeslandes
Schleswig-Holstein	keine weitere Differenzierung über die Unterteilung nach C- und D-Fördergebieten gem. GRW-Koordinierungsrahmen hinaus
Thüringen	keine räumliche Differenzierung innerhalb des Bundeslandes

\* Die Förderrichtlinie ist zum 31.12.2017 außer Kraft getreten. Eine neue Förderrichtlinie lag zum Zeitpunkt der Analyse im Januar 2018 noch nicht vor.

Quelle: Förderrichtlinien der Bundesländer zur GRW-G, Stand Januar 2018

### Bewertung in Hinblick auf Konsolidierung

Intention der GRW-Gewerbe ist die Förderung von Investitionen und die Schaffung von Arbeitsplätzen in strukturschwachen Gebieten. Das Programm steht damit dem Ansatz einer Konsolidierung und Konzentration von Unternehmen (und damit Verkehren) an zentralen Orten und logistisch vorteilhaften Standorten tendenziell eher entgegen, da Ansiedlungen gerade auch außerhalb dieser zentralen Orte gefördert werden sollen. Auf den ersten Blick werden durch die GRW-Gewerbe statt Konzentrations- also Zersiedelungseffekte von Wirtschaftsansiedlungen gefördert.

Die Detailregelungen in einzelnen Bundesländern zeigen aber, dass es durchaus möglich ist, in dem Programm Anreize für Ansiedlungen an planerisch oder verkehrlich vorteilhaften Standorten zu verankern, wie z. B. in Nordrhein-Westfalen, wo Ansiedlungen auf Industriebrachen mit einem höheren Fördersatz honoriert werden. Daher wäre es durchaus denkbar, beispielsweise auch Ansiedlungen im Umfeld von KV-Anlagen bevorzugt zu fördern, um eine stärkere Verknüpfung von verkehrs- und wirtschaftspolitischen Förderansätzen zu erreichen.

Angesichts der insgesamt eher geringen Fördersätze für mittlere und große Unternehmen, von denen eine signifikante Verkehrswirkung ausgeht, dürfte nach Einschätzung der Gutachter die Lenkungswirkung in der Summe relativ niedrig sein und Fördermittel nur für einige Unternehmen ein relevanter Faktor bei der Standortentscheidung darstellen.

## 2.4.2 Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur – wirtschaftsnahe Infrastruktur

### Ziele der Förderung

Während die GRW-Gewerbe auf die Nachfrageseite (d. h. Ansiedlung und Investitionen von Unternehmen) abzielt, adressiert die infrastrukturelle Ausrichtung der GRW (nachfolgend GRW-Infra) die Angebotsseite, d. h. Bereitstellung von Flächen. Hauptziel der GRW ist, dauerhafte und hochwertige Arbeitsplätze zu schaffen und zu sichern, um Wachstum und Beschäftigung in den Regionen zu verankern. In der GRW-Infra wird eine Stärkung der wirtschaftlichen Standortbedingungen durch Verbesserung der regionalen Infrastrukturausstattung angestrebt. Hierdurch sollen die Rahmenbedingungen für die Ansiedlung neuer Unternehmen oder die Expansion bereits angesiedelter Unternehmen in strukturschwachen Regionen verbessert werden.

### Fördergegenstände und -voraussetzungen

Im Rahmen der GRW-Infra erfolgt eine Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur, soweit sie für die Entwicklung der regionalen Wirtschaft erforderlich ist. Mit einem Zuschuss gefördert werden sowohl investive (Erschließung, Ausbau und Revitalisierung von Gewerbegebieten sowie deren Anbindung an überörtliche Verkehrsnetze, touristische Infrastruktur, Technologie- und Gewerbezentren, Breitbandausbau) als auch nicht-investive Maßnahmen (Planungs- und Beratungsleistungen, Kooperationsnetzwerke, Regionalmanagement). Dem Thema des Projekts entsprechend wird im Folgenden vor allem auf die Entwicklung von Gewerbegebieten abgestellt. Dieser Fördergegenstand nimmt auch den höchsten Anteil an der Infrastrukturförderung in der GRW ein.

Antragsberechtigt und Fördermittelempfänger sind in erster Linie Kommunen bzw. Gemeindeverbände. Eine Förderung erfolgt in der Regel nur, wenn der Bedarf für zusätzliche Flächen nachgewiesen wird und das Vorhaben in Einklang mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung steht. Geförderte Projekte unterliegen einem Zweckbindungszeitraum von mindestens 15 Jahren.

Der Fördersatz beträgt in der Regel 60 % der förderfähigen Kosten, kann unter bestimmten Bedingungen auf bis zu 90 % steigen (u. a. interkommunale Kooperation, Einbindung in regionale Entwicklungsstrategie, Revitalisierung von Altstandorten). Hinsichtlich der räumlichen Differenzierung der Förderhöhe oder Bindung der Förderung an bestimmte Voraussetzungen bestehen in den Bundesländern wie bei der GRW-Gewerbe unterschiedliche Regelungen, die in der nachfolgenden Tabelle beispielhaft benannt werden.

Tabelle 2: Räumliche Differenzierung der Förderung in der GRW-Infra in den Bundesländern

Bundesland	Ansätze zur Lenkung bzw. räumlichen Differenzierung
Baden-Württemberg	landesweit kein Einsatz von GRW-Fördermitteln
Bayern	landesweit kein Einsatz von GRW-Fördermitteln für die Erschließung von Gewerbe- und Industriegebieten
Brandenburg	Förderzuschlag von 30 Prozentpunkten für Vorhaben in einem der 15 Regionalen Wachstumskerne  Höchstförderung nur für Vorhaben, die im Rahmen einer interkommunalen Kooperation durchgeführt werden, sich aus einer regionalen Entwicklungsstrategie ableiten oder der Revitalisierung von Industriebranchen dienen  Förderung von Neuerschließung oder Erweiterung nur bei konkret vorliegenden Ansiedlungsanfragen

Hessen	Förderung wird nur gewährt, wenn gegen die Vorhaben keine planungsrechtlichen, raumordnerischen oder städtebaulichen Bedenken bestehen
Mecklenburg-Vorpommern	keine räumliche Differenzierung der Förderhöhe innerhalb des Landes  Höchstförderung nur für Vorhaben, die im Rahmen einer interkommunalen Kooperation durchgeführt werden, sich aus einer regionalen Entwicklungsstrategie ableiten oder der Revitalisierung eines Altstandortes dienen
Niedersachsen	regionales Gewerbeflächenkonzept, Revitalisierung von Altstandorten, kooperativer Ansatz und Lage der Maßnahme in Kommunen mit besonderem Unterstützungsbedarf als Qualitätskriterium bei Beurteilung der Förderfähigkeit  Förderzuschlag, wenn Maßnahmen im Rahmen einer interkommunalen Kooperation umgesetzt oder Altstandorte revitalisiert werden
Nordrhein-Westfalen	Förderzuschlag von 20 Prozentpunkten, wenn Vorhaben im Rahmen einer interkommunalen Kooperation durchgeführt werden, Vorhaben aus einer regionalen Entwicklungsstrategie abgeleitet werden oder Altstandorte revitalisiert werden
Rheinland-Pfalz	kein Landesprogramm zur Infrastrukturförderung bekannt
Saarland	landesweit kein Einsatz von GRW-Fördermitteln für die Erschließung von Gewerbe- und Industriegebieten
Sachsen	Förderhöchstsätze zwischen 70 und 90 % gestaffelt je nach Entwicklungsstand eines Kreises oder kreisfreien Stadt  gegen die Vorhaben dürfen keine Bedenken in planungsrechtlicher, kommunalwirtschaftlicher, raumordnerischer, städtebaulicher und umweltschützerischer Hinsicht bestehen  Vorhaben, die sich aus integrierten Entwicklungskonzepten ableiten, werden vorrangig gefördert
Sachsen-Anhalt	keine räumliche Differenzierung der Förderhöhe innerhalb des Landes  Förderung von Neuerschließung oder Erweiterung nur bei konkret vorliegenden Ansiedlungsanfragen  regionales Konzept und Priorisierung der Gewerbeflächenentwicklung Voraussetzung zur Förderung
Schleswig-Holstein	Förderung nur in den von der Landesplanung festgelegten zentralen Orten und Stadtrandkernen  Förderzuschlag von jeweils 10 Prozentpunkten, wenn Vorhaben im Rahmen einer interkommunalen Kooperation durchgeführt werden, Vorhaben aus einer regionalen Entwicklungsstrategie abgeleitet werden, Altstandorte revitalisiert werden oder innovative Konzepte zur Versorgung mit erneuer-

	baren Energien umgesetzt werden
Thüringen	Förderzuschlag, wenn Vorhaben im Rahmen einer interkommunalen Kooperation durchgeführt werden, Vorhaben aus einer regionalen Entwicklungsstrategie abgeleitet werden oder Altstandorte revitalisiert werden

Quelle: Förderrichtlinien der Bundesländer zur GRW-Infra, Stand Januar 2018

### Bewertung in Hinblick auf Konsolidierung

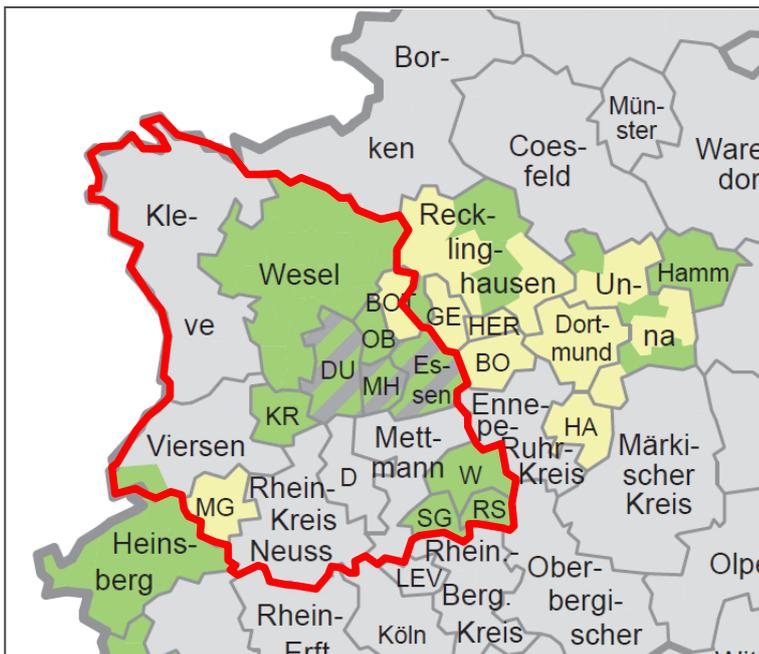
Für die Entwicklung neuer Gewerbegebiete ist die GRW-Infra in vielen Regionen ein zentrales Förderinstrument, auch wenn die eingesetzten Mittel für Infrastrukturausgaben aus dem GRW-Programm rückläufig sind (vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, 2016). Dies ist zum einen mit der insgesamt guten Infrastrukturausstattung in Deutschland zu erklären. Zum anderen zeigen die in den aktuellen Förderrichtlinien verankerten Regelungen zur Fördermittelvergabe, dass die Bundesländer auf die in der Vergangenheit geäußerte Kritik, dass eine teilweise recht großzügige und undifferenzierte Förderung auch zu dem in einigen Regionen bestehenden Überangebot an Flächen sowie dem Flächenverbrauch beigetragen hat (vgl. u. a. Umweltbundesamt, 2016; Sachverständigenrat für Umweltfragen, 2016), reagiert haben.

Im Fokus der GRW-Infra stehen vornehmlich strukturschwache und periphere Regionen. Damit sind viele wichtige Logistikregionen und Aufkommensschwerpunkte des Güterverkehrs in der GRW-Fördergebietskulisse entweder gar nicht (Hamburg, Köln, Nürnberg, München) oder nur teilweise (Niederrhein, Bremen, Nordhessen) abgebildet. Lediglich für die Logistikregionen Östliches Ruhrgebiet und alle ostdeutschen Logistikregionen spielt die GRW-Förderung eine Rolle (vgl. Abbildung 1).

Grundsätzlich bietet die GRW-Infra die Möglichkeit zu einer recht kleinräumigen Steuerung durch räumliche Differenzierung der Förderhöhe oder Bindung der Förderfähigkeit an gewisse Voraussetzungen, wie z. B. interkommunale Kooperationen, Lage in zentralen Orten oder Vorliegen eines regionalen Gewerbeflächenkonzepts. Im Sinne einer regionalen Konsolidierung der Flächenentwicklung ist dies zu begrüßen.

Diese kleinräumige Ausgestaltung kann u. U. aber auch nachteilig wirken. So werden beispielsweise in der Logistikregion Duisburg/Niederrhein (wie in AP 2 abgegrenzt und analysiert) einzelne Gemeinden als C-Fördergebiet, andere als D-Fördergebiet ausgewiesen. Duisburg, Mülheim und Essen sind teilweise Fördergebiet, andere Kommunen überhaupt nicht (vgl. Abbildung 2). Dies erschwert einen abgestimmten Einsatz und schränkt evtl. die Steuerungswirkung ein.

Abbildung 2: Kleinteilige Differenzierung der Fördergebiete am Beispiel der Region Niederrhein



Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie: Koordinierungsrahmen zur GRW, 2017 (Regionsabgrenzung durch die Verfasser eingefügt)

Auch wenn in den aktuellen Richtlinien verstärkt wichtige Aspekte zur Konsolidierung aufgegriffen werden (z. B. interkommunale Kooperation, regionale Entwicklungsstrategie, Revitalisierung von Brachflächen), sind keine expliziten Ansätze enthalten, die zu einer Reduzierung von Verkehrsaufkommen oder Flächeninanspruchnahme beitragen könnten. Hier wäre eine stärkere Abstimmung mit verkehrsorientierten Förderansätzen, wie z. B. der KV-Förderung, hilfreich.

Schließlich ist noch darauf hinzuweisen, dass sich in Hinblick auf eine Konsolidierung die lange Zweckbindungsfrist von mind. 15 Jahren u. U. als hinderlich erweisen kann. Hierdurch wird in Regionen mit einem Flächenüberangebot verhindert, dass Gewerbegebiete an nicht-marktgängigen und nicht-konsolidierten Standorten aufgegeben oder umgenutzt werden können.

## 2.5 Programme in den Bundesländern

Im Rahmen der Recherchen konnte kein Programm identifiziert werden, mit dem einzelne Landesregierungen ausschließlich mit Landesmitteln Projekte im jeweiligen Bundesland unterstützen. Als Grund kann angenommen werden, dass verfügbare Landesmittel in Bund-Ländern-Programmen eingesetzt oder zur Kofinanzierung von europäischen Programmen genutzt werden. In beiden Fällen haben die Bundesländer recht hohen Spielraum bei der Ausgestaltung der Förderprogramme, so dass ein Einsatz der Mittel nahe an den jeweiligen Bedarfen erfolgen kann.

Als Einzelfall wurde auch auf der Ebene unterhalb von Bundesländern ein Förderprogramm angeboten. So bestand in der Region Stuttgart im Zeitraum von 1997 bis 2012 ein „Programm zur Förderung interkommunaler Gewerbegebiete und zur Wiedernutzung regional bedeutsamer Gewerbebrachen“. Dieses Programm wurde allerdings eingestellt und in ein breiter aufgestelltes und deutlich geringer ausgestattetes Nachfolgeprogramm überführt (vgl. Zwicker-Schwarm, 2017).

## 2.6 Fazit der Analyse der bestehenden Förderkulisse

Bei einer abschließenden Betrachtung der gegenwärtigen Förderkulisse lassen sich in Hinsicht auf eine stärkere regionale Konsolidierung der Gewerbeflächenentwicklung folgende Punkte festhalten:

- ▶ Bei der Ausgestaltung der Förderprogramme, auch den europaweiten Programmen oder Bundesländer-Programmen, spielen die Bundesländer eine herausragende Rolle. Daher weichen Fördergegenstände, -voraussetzungen und -bedingungen teilweise deutlich voneinander ab. Es existiert kein bundesweit einheitliches und anwendbares Programm zur Flächenentwicklung. Viele relevante Förderprogramme, wie z. B. EFRE und GRW, gelten darüber hinaus nur in definierten Teilräumen, meist in strukturschwachen Regionen.
- ▶ Gleichwohl werden zentrale strategische Rahmenbedingungen für die Förderung in den Bundesländern durch den Bund mitgestaltet, wie die Partnerschaftsvereinbarung zum Einsatz des EFRE oder den Koordinierungsrahmen für den Einsatz der GRW. Hierdurch ergeben sich zumindest gewisse Möglichkeiten zur Einflussnahme auf die Fördergegenstände und -voraussetzungen.
- ▶ Bei den bestehenden Förderprogrammen zeigt sich deutlich die fachliche Zuständigkeit der Ressorts. Die bestehenden Förderprogramme zielen entweder auf Verkehrsaspekte (Förderung von KV-Anlagen und Gleisanschlüsse) oder auf Unternehmensförderung (GRW-Gewerbe) oder auf Flächenaspekte (GRW-Infra, z. T. EFRE). In Hinblick auf eine regionale Flächen- und Verkehrskonsolidierung wäre ein abgestimmter und kombinierter Einsatz hilfreich, der beispielsweise ermöglicht, Ansiedlungsflächen im Umfeld von KV-Anlagen oder anderen logistisch vorteilhaften Standorten zu entwickeln.
- ▶ Die bestehenden Programme verfolgen überwiegend das Ziel, bereits definierte bzw. planerisch ausgewählte Standorte umzusetzen, z. B. in Form von Machbarkeitsstudien, Detailplanungen zur Erschließung und Herstellung der Erschließung. Förderprogramme, die explizit auf eine regionale Standortfindung abzielen, z. B. durch regionale Gewerbeflächenkonzepte, konnten im Rahmen der Analyse allerdings nicht identifiziert werden.
- ▶ Allerdings werden solche regionalen Konzepte, wie auch fundierte Nachweise für den Bedarf, von den Landesministerien bzw. Förderstellen immer häufiger zur Voraussetzung für die Förderung von Gewerbegebietserschließungen gemacht. In Hinblick auf einen effizienten Einsatz öffentlicher Finanzmittel und sparsamem Umgang mit Flächen ist dies zu begrüßen.

## 3 Förderung einer regional konsolidierten Gewerbeflächenentwicklung

### 3.1 Rahmenbedingungen für eine Förderung

Wie die vorangegangenen Arbeitspakete und das obige Kapitel aufgezeigt haben, ist das Thema regional konsolidierte Gewerbeflächenentwicklung durch Komplexitäten in unterschiedlichen Bereichen gekennzeichnet:

- ▶ komplexe Problemlagen (in Abhängigkeit der regionalen Angebots- und Nachfragesituation)
- ▶ komplexe Akteursstrukturen (Politik und Verwaltung auf unterschiedlichen Ebenen, Privatwirtschaft, intermediäre Einrichtungen)
- ▶ komplexes Instrumentenset (formelle, informelle, kommunikative, koordinierende, fiskalische Instrumente)
- ▶ komplexe Förderlandschaft (Programme der EU, des Bundes und der Länder).

Unter diesen Rahmenbedingungen gilt es in diesem Kapitel, Strategien und Maßnahmen aufzuzeigen, wie die Förderung einer regional konsolidierten Gewerbeflächenentwicklung gezielt unterstützt werden kann. Dazu werden im ersten Abschnitt relevante Fördergegenstände und mögliche förderwürdige Maßnahmen diskutiert. Darauf aufbauend werden anschließend mögliche Handlungsstrategien erläutert und Eckpunkte für evtl. neue Förderansätze aufgezeigt.

Dabei ist zu bedenken, dass sich diese in die bestehende Förderlandschaft und das politische System in Deutschland einpassen müssen, d. h.:

- ▶ keine Doppelförderung von Inhalten, die bereits in etablierten Programmen gefördert werden
- ▶ Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips, d. h. Intervention des Bundes nur in den Bereichen und in dem Ausmaß, in dem eine Behandlung durch die Bundesländer an Grenzen stößt
- ▶ Berücksichtigung der kommunalen Selbstverwaltung, insbesondere im Bereich der Bauleitplanung
- ▶ kein Ersatz für und keine Beeinflussung von staatlichen Pflichtaufgaben (z. B. Regionalplanung)

### 3.2 Fördergegenstände

Im Folgenden werden die in den vorangegangenen Arbeitspaketen erläuterten Instrumente sowie die im Rahmen der Fachgespräche und Round-Table-Diskussionen von den Akteuren in den Beispielregionen eingebrachten Ansätze hinsichtlich ihrer Fördereignung und -würdigkeit diskutiert. Neben den im Rahmen der Workshops aus AP 2 erörterten Instrumente werden hier ergänzend auch noch die vereinzelt genannten Flächenankäufe sowie der Vollständigkeit halber auch formale Planungsinstrumente betrachtet.

#### 1. Studien, Konzepte und informelle Planwerke zur regionalen Gewerbeflächenentwicklung

Durch finanzielle Zuwendungen könnten Planungs-, Beratungs- und Moderationsleistungen gefördert werden, die dabei unterstützen, dass in einer Region ein abgestimmtes Konzept zur Gewerbeflächenentwicklung erarbeitet wird. Insbesondere stellen die Beteiligungsverfahren zur Einbindung der regionalen Akteure einen hohen Aufwand dar, der nicht immer mit den Ressourcen in der Region (personell und finanziell) geleistet werden kann. Derartige Konzepte werden zudem zunehmend Voraussetzung zur Förderung baulicher Erschließungsmaßnahmen, liegen bisher aber nicht in allen Regionen

vor. Ebenso könnte durch die Förderung von Beratungsleistungen die Vorbereitung informeller regionalplanerischer Instrumente, wie z. B. Raumordnungsverträgen, unterstützt werden.

Von den bestehenden Förderprogrammen wird diese wichtige strategische Maßnahme gegenwärtig nur unzureichend abgedeckt. Fördermöglichkeiten im Bereich der Planung und Beratung beziehen sich bisher entweder auf übergeordnete Regionalmanagementvorhaben oder auf Machbarkeitsstudien und Erschließungsplanungen für konkrete Standorte (vgl. Ausführungen zur GRW-Infra in Kap. 2).

Die Akteure in den Untersuchungsräumen beurteilen diesen Ansatz kontrovers. Einerseits werden informelle regionale Konzepte als wichtiges Instrument angesehen und stoßen in den Regionen auch auf entsprechende Akzeptanz (vgl. Dokumentation der Round-Table-Gespräche in AP 2). Chancen könnten demnach vor allem darin liegen, wenn die entwickelten Konzepte über bestehende administrative Grenzen hinausreichen, z. B. bundeslandübergreifend aufgestellt werden. Andererseits wurde auch darauf hingewiesen, dass es häufig an planerischen und konzeptionellen Grundlagen nicht mangle, sondern das Defizit in der Umsetzung liege. Somit bestehe die Gefahr, dass bei einer Förderung noch mehr Gutachten „für die Schublade“ produziert würden.

Nach Einschätzung der Gutachter bieten informelle Planungen eine gute Chance, um Kommunikations- und Kooperationsprozesse in den Regionen zu fördern. Fördermittel könnten hier u. U. auch einen Anreiz darstellen, eine Zusammenarbeit (neu) anzustoßen. Die dabei entwickelten Konzepte alleine bewirken allerdings noch keine Konsolidierung. Um eine höhere Wirkung zu erzeugen, müsste dieser Förderansatz in Verbindung mit der tatsächlichen Erschließung gebracht werden oder zumindest verbindlich in die Regional- und Bauleitplanung übernommen werden.

## **2. Formelle planerische Instrumente**

Gemäß Raumordnungsgesetz (§ 13 Abs. 1) sind in den Bundesländern Raumordnungspläne für die Teilräume der Länder (Regionalpläne) aufzustellen. Es handelt sich somit um eine staatliche Pflichtaufgabe, die nicht Gegenstand einer Förderung des Bundes sein kann. Zudem wurden durch die Akteure in den Regionen auch deutlich Vorbehalte gegen eine zu starke Einmischung des Bundes in regionalen Angelegenheiten bzw. Beeinflussung regionaler Abwägungsprozesse geäußert. Somit ergibt sich in diesem Bereich kein Förderansatz. Auch andere Instrumente, die sich aus dem Raumordnungsgesetz ergeben, wie z.B. Raumordnungsverträge oder regionale Flächennutzungspläne, kommen als hoheitliche Leistungen für eine Förderung nicht in Frage.

## **3. Interkommunale Gewerbegebiete**

Interkommunale Gewerbegebiete sind bereits heute ein Instrument, das in diversen Regionen, insbesondere solchen mit Flächenengpässen oder anderen Restriktionen, vermehrt eingesetzt wird. Bei den regionalen und lokalen Akteuren ist eine hohe Akzeptanz vorhanden. Auch werden interkommunale Projekte in den bestehenden Förderprogrammen bereits vielfach zur Voraussetzung für eine Förderung der Erschließung gemacht.

Aus Gutachtersicht ist es daher fraglich, ob ein spezifischer Förderansatz hier einen Mehrwert bringen würde, d. h. zu mehr interkommunalen Kooperationen und Projekten führen würde, oder ob diese bei entsprechenden Gegebenheiten nicht auch eigenständig von den Akteuren vor Ort umgesetzt werden. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass interkommunale Gewerbegebiete nicht per se auch an einem verkehrlich und logistisch geeigneten Standort erschlossen werden müssen. Eine evtl. Förderung müsste daher dezidiert standortbezogene Qualitätskriterien definieren, unter denen eine Förderung erfolgen kann.

## **4. Informelle Abstimmungsformate und Initiativen, z.B. Logistikagentur**

Eine Logistikagentur oder ein/e Logistikbeauftragte/r könnte nach Einschätzung der Akteure in den untersuchten Regionen ein wirksamer Ansatz sein, um z. B. die Kommunikation zwischen den beteiligten Kommunen und Institutionen zu verbessern, informelle Abstimmungsformate einzurichten, ge-

meinsame fokussierte Vermarktungsinitiativen zu starten und die Markttransparenz zu erhöhen. Die Akzeptanz derartiger Initiativen bzw. Einrichtungen ist durchweg hoch.

Allerdings bestehen in wichtigen Logistikregionen bereits entsprechende Initiativen, entweder auf Länder- oder Regionalebene (vgl. Arbeitsgemeinschaft Logistik-Initiativen Deutschlands, 2017), oft unter Beteiligung der Logistikwirtschaft und gemeinschaftlicher öffentlicher und privater Finanzierung. In den Regionen, in denen keine eigenständige Logistikaagentur oder -netzwerk tätig ist, stellt die Logistik häufig einen Arbeitsschwerpunkt von Standort- oder Regionalmarketingagenturen dar, wie z. B. bei der Standort Niederrhein GmbH. Die Bundesländer, in denen die Logistik einen wichtigen Wirtschaftszweig darstellt, fördern zudem ein entsprechendes Clustermanagement aus dem Etat des Wirtschaftsministeriums und/oder mit EFRE-Mitteln.

Vor diesem Hintergrund erscheint es aus Sicht der Gutachter schwierig, einen Bereich zu identifizieren, in dem sich keine Doppelförderungen ergeben oder in dem schnell Mitnahmeeffekte auftreten, da eine Finanzierung auch mit anderen Mitteln erfolgen könnte. Da die bisher eingerichteten Agenturen stark wirtschaftsgetrieben sind, könnte eine Agentur bzw. ein Beauftragter, die bzw. der eher planungs- und flächenfokussiert arbeitet, eine mögliche Ergänzung sein. Allerdings hat sich in der Vergangenheit auch gezeigt, dass bei geförderten Initiativen oder Projekten, insbesondere wenn mit den Fördermitteln Personalstellen finanziert werden, die Wirkungen mit Ablauf der Förderung verpuffen, da oftmals keine Anschlussfinanzierung gegeben ist.

## 5. Flächenankäufe

Von den Akteuren in den Regionen wurde als ein gravierendes Hindernis bei der Flächenkonsolidierung die Bodenspekulation durch private Eigentümer genannt. Teilweise hätten Projektentwickler oder Immobilienunternehmen in größerem Maße Flächen aufgekauft und damit einem Zugriff durch die öffentliche Hand entzogen. Hier liegt die Gefahr, dass Flächenerschließungen an Standorten erfolgen, die zwar im Interesse dieser Unternehmen liegen, nicht aber an planerisch erwünschten Standorten, oder umgekehrt eine Erschließung an vorteilhaften Standorten blockiert wird. Gleichzeitig sind in vielen Fällen die finanziellen Möglichkeiten der Kommunen begrenzt, diese Flächen anzukaufen, insbesondere vor dem Hintergrund der in den letzten Jahren in vielen Ballungsräumen stark gestiegenen Bodenpreise.

Eine Unterstützung der Kommunen beim Ankauf dieser Flächen wird daher von einzelnen betroffenen kommunalen und regionalen Akteuren als hilfreicher Ansatz angesehen und ist in den bestehenden Förderprogrammen bisher nicht vorgesehen.

Die Gutachter teilen die Einschätzung, dass es für eine Flächenkonsolidierung vorteilhaft wäre, wenn die Kommunen oder öffentlich getragene Entwicklungsgesellschaften Eigentümer der Flächen sind. Insofern könnte ein öffentlich gefördertes Ankaufprogramm tatsächlich eine konsolidierte Entwicklung unterstützen. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass ein derartiges Programm erhebliche Finanzmittel erfordern würde und damit auch ein nicht zu unterschätzender Eingriff in den Bodenmarkt erfolgt und als unerwünschte Nebenwirkung die Bodenpreise weiter ansteigen könnten.

## 6. Flächenumwidmung und -umnutzung

Als weiteres Hindernis für die Konsolidierung wird in einigen Regionen das Überangebot an Flächen genannt, welches dazu beiträgt, dass Ansiedlungen aus Kostengründen an peripheren Standorten erfolgen. Dem könnte (theoretisch) entgegengewirkt werden, indem diese Flächen – sofern noch keine Ansiedlungen stattgefunden haben – einer anderen Nutzung zugeführt werden. Sofern es sich bisher nur um eine planerische Ausweisung ohne tatsächliche Erschließung handelt, wäre hierzu eine Umwidmung im Flächennutzungsplan oder Bebauungsplan erforderlich. Bei einer bereits erfolgten Erschließung mit Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur (den sog. „beleuchteten Kuhwiesen“) müsste

bei einer konsequenten Verfolgung dieses Ansatzes eine Anpassung der Infrastruktur an eine andere Nutzung oder gar ein Rückbau erfolgen.

Dem stehen in erster Linie fiskalische Argumente, im Fall eines evtl. Rückbaus z. T. auch förderrechtliche Aspekte entgegen. Zum einen würden in den betroffenen Kommunen perspektivisch Einnahmen aus Gewerbesteuern ausbleiben, falls doch noch eine Ansiedlung erfolgen sollte. Eine bauliche Umnutzung oder Rückbau wäre zudem mit erheblichen Kosten verbunden. Hier könnte (theoretisch) eine finanzielle Zuwendung durch den Bund einen Anreiz darstellen, nicht genutzte und nicht nachgefragte Flächen aufzugeben.<sup>10</sup> Im Fall geförderter Infrastruktur, z. B. aus der GRW-Richtlinie, steht allerdings eine Zweckbindungsfrist von mindestens 15 Jahren einer Anpassung oder einem Rückbau entgegen.

Unabhängig von diesen rechtlichen Restriktionen sehen die Gutachter auch erhebliche Akzeptanzprobleme, wenn ein Gewerbegebiet erst durch öffentliche Mittel erschlossen wird und nach gewisser Zeit wiederum mit öffentlichen Mittel umgebaut oder gar zurückgebaut wird. Ein sinnvoller Förderansatz könnte daher nur sein, bei noch nicht erschlossenen Gewerbegebieten durch eine finanzielle Kompensation für möglicherweise entgangene Ansiedlungen die Kommunen zu motivieren, nicht marktgängige Gewerbegebiete planerisch aufzugeben.

### **7. Regionale Flächenkontingente und Handel mit Ausweisungszertifikaten**

Bei diesen Instrumenten handelt es sich um junge und innovative Ansätze, die bisher nur vereinzelt und im Rahmen von Modellvorhaben oder Experimentierklauseln angewendet wurden. Aus wissenschaftlicher Sicht handelt es sich aber durchaus um interessante Wege, die zu einer effektiveren Standort- und Mengensteuerung führen können (vgl. u. a. Sachverständigenrat für Umweltfragen, 2016).

Allerdings wirken alle Ansätze nur in enger Verzahnung mit der Regional- und Bauleitplanung, um die Verbindlichkeit sicherzustellen. Damit sind auch Grenzen der Einflussnahme durch den Bund gegeben. Zudem haben die Akteure in der Region deutliche Vorbehalte geäußert, die sich u. a. auf die Komplexität der Verfahren, mögliche Eingriffe in die kommunale Selbstverwaltung sowie methodische Probleme hinsichtlich Verteilungsschlüssel und Ausgleichszahlungen beziehen.

Vor diesem Hintergrund empfehlen die Gutachter, in diesem Bereich kein Förderprogramm mit Breitenwirkung zu verfolgen, sondern im Rahmen von Modellvorhaben die Praxistauglichkeit weiter zu verbessern und ggf. rechtliche Rahmenbedingungen auf Bundes- und Landesebene so auszugestalten, dass diese Instrumente leichter eingesetzt werden können.

### **Zusammenfassung und Fazit**

In Tabelle 3 werden die oben erläuterten Instrumente noch einmal im Überblick mit einer Bewertung der Wirksamkeit in Hinblick auf eine regionale Konsolidierung, die Akzeptanz bei lokalen und regionalen Akteuren sowie der Kohärenz zur bestehenden Förderlandschaft dargestellt.

---

<sup>10</sup> Nach ähnlichem Prinzip wurden in den 2000er-Jahren im Rahmen des Stadtumbaus-Ost große Wohnungsbestände aufgegeben und zurückgebaut, da zu der damaligen Zeit kein Bedarf bestand bzw. gesehen wurde.

Tabelle 3: Instrumente und Förderansätze im Überblick

Instrument	Wirksamkeit	Akzeptanz	Kohärenz
informelle Planungsinstrumente, z.B. regionale Gewerbeflächenentwicklungskonzepte	●●●○	●●●○	●●●○
formelle Planungsinstrumente (Regionalplanung, Raumordnungsverträge, regionale Flächennutzungspläne)	●●●●	●●●●	○○○○
interkommunale Gewerbegebiete	●●○○	●●●●	●●●○
Informelle Abstimmungsformate, z.B. Logistikagentur, Vermarktungsinitiativen	●●○○	●●●○	●●○○
Flächenankäufe	●●●○	●●○○	●●○○
Flächenumwidmung/-umnutzung	●●●●	●○○○	●●○○
Flächenkontingente/Gewerbeflächenpools/ Ausweisungszertifikate	●●●○	●○○○	●●●○

○○○○ = nicht gegeben   ●○○○ = niedrig   ●●○○ = mittel   ●●●○ = hoch   ●●●● = sehr hoch  
eigene Darstellung

Nischen in der bestehenden Förderkulisse bei gleichzeitig hoher Akzeptanz der regionalen Akteure und Wirksamkeit in Hinblick auf eine Konsolidierung zeigen sich vor allem im Bereich der informellen Planungsinstrumente, hier insbesondere bei regionalen Gewerbeflächenentwicklungskonzepten. Damit ergibt sich hier auch ein entsprechender Förderansatz, der im Vergleich zu anderen Instrumenten einen überschaubaren Mittelaufwand bedeutet. Mit Einschränkungen hinsichtlich der Wirksamkeit gilt dies auch für Konzepte für eine interkommunale Gewerbeflächenentwicklung, bei denen zudem die Gefahr von Mitnahmeeffekten als relativ hoch anzusehen ist.

Logistikagenturen oder -beauftragte sind häufig schon Gegenstand von Förderprogrammen, so dass hier schnell Doppelförderungen auftreten können. Flächenankäufe, -umwidmungen und -umnutzungen lassen sich hingegen nur mit einem sehr hohen Mitteleinsatz zielführend umsetzen. Evtl. Nebenwirkungen, die mit diesen Eingriffen in den Bodenmarkt verbunden sein können, sind umfassend abzuwägen und ihren Wirkungen gegenüberzustellen.

### 3.3 Einordnung in bestehende Förderkulisse und Förderstrategie

Für die Umsetzung von Fördermaßnahmen, die die oben diskutierten Instrumente und Förderansätze aufgreifen, ergeben sich grundsätzlich zwei mögliche Strategien:

1. Entwicklung eines neuen, eigenständigen Förderprogramms, das gezielt auf eine regional konsolidierte Flächenentwicklung hinwirkt
2. Weiterentwicklung bestehender Förderprogramme, um Aspekte einer regional konsolidierten Flächenentwicklung stärker zu berücksichtigen

Bei den Überlegungen über ein evtl. neues Förderprogramm gilt es, Aufwand und Wirkung gründlich abzuwägen, dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass es sich bei einer regional konsolidierten Flächenentwicklung um ein sehr spezifisches Ziel handelt, das für sich alleine genommen nur begrenzt zum Ziel der Ressourceneinsparung und Klimaschutz beitragen kann (vgl. Berechnung der Effekte in AP 1). Die Vor- und Nachteile, die mit einem eigenständigen Förderprogramm verbunden sind, stellen sich im Überblick wie folgt dar:

**Vorteile und Chancen eines eigenständigen Förderprogramms:**

- ▶ Ausgestaltung entsprechend der spezifischen Fragestellung möglich, daher hohe Zielorientierung gegeben und Ausrichtung an ökologischen Aspekten im Gegensatz zu den eher wirtschaftlich orientierten anderen Förderprogrammen
- ▶ grundsätzliches Ziel der Konsolidierung wird von Akteuren in den Regionen nicht infrage gestellt
- ▶ nicht an Bundeslandgrenzen gebunden, so dass Verkehrs- und Infrastrukturaspekte in funktionaler Abgrenzung berücksichtigt werden können

**Nachteile und Schwierigkeiten eines eigenständigen Förderprogramms:**

- ▶ würde dazu beitragen, die Förderlandschaft noch komplexer und unübersichtlicher zu machen
- ▶ sehr spezifisches Förderthema, das u. U. relativ starke Einflussnahme auf Regional- und Bauleitplanung oder Eingriffe in den Bodenmarkt und damit Wettbewerbsverzerrungen mit sich bringen kann; Akzeptanz bei regionalen und kommunalen Akteuren daher fraglich
- ▶ Schwierigkeit, ein für alle Regionen, Konstellationen bzw. Problemlagen adäquates Programm zu formulieren und geeignete Maßnahmen zu identifizieren sowie klare Qualitätskriterien für Konsolidierung zu definieren
- ▶ Schwierigkeiten bei der Festlegung eines räumlichen Anwendungsbereichs (bundesweit anwendbar? oder nur in ausgewiesenen Logistikregionen?)
- ▶ zusätzlicher administrativer Aufwand bei der Abwicklung (Beratung der Antragsteller, Bearbeitung der Anträge, Bearbeitung von Verwendungsnachweisen, Berichtswesen etc.); hierfür mutmaßlich Einbindung eines Projektträgers erforderlich

Im Ergebnis der Abwägung für und wider eines eigenständigen Programms zur Förderung einer regional konsolidierten Gewerbeflächenentwicklung überwiegen Argumente, die gegen ein eigenständiges Programm sprechen.

Als Alternative zu einem rein auf Flächenkonsolidierung abzielenden Programm empfehlen die Gutachter die Prüfung eines breiter aufgestellten Programms, das Anreize für verschiedene Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Ressourcenschonung in der Logistik bietet, von denen eine regional konsolidierte Entwicklung ein Aspekt unter mehreren ist. Im Folgenden werden die Eckpunkte eines solchen Programms skizziert, bevor anschließend Ansatzpunkte aufgezeigt werden, wie bestehende Förderprogramme weiterentwickelt werden können.

### **3.4 Eckpunkte eines neuen Programms**

Wie oben erläutert, sehen die Gutachter die Einführung eines eigenständigen Programms bzw. Richtlinie ausschließlich zur Förderung einer regional konsolidierten Gewerbeflächenentwicklung eher kritisch. Als Alternative wird deshalb angeregt, ein evtl. neues Förderprogramm inhaltlich breiter aufzustellen, um die Akzeptanz und die Wirkungen zu erhöhen.

Übergeordnetes Thema bzw. Zielstellung eines solchen Programmes könnte **Ressourcenschutz und Klimaschutz im Transport von Gütern** oder **Nachhaltige Entwicklung des Güterverkehrs** sein.

Fördergegenstände bzw. -inhalte könnten sein:

- ▶ Erarbeitung eines regionalen integrierten Infrastrukturentwicklungskonzepts, in dem Flächen-, Umschlag- und Verkehrsaspekte gleichermaßen berücksichtigt werden. Hierdurch kann die bisher gegebene Trennung bzw. das Nebeneinander zwischen einer eher verkehrsorientierten Förderung von Logistikeinrichtungen (KV-Richtlinie, Gleisanschlussförderung) und einer eher flächenorientierten Förderung von Gewerbeflächen (GRW-Infra. z. T. EFRE) überwunden werden. Ein derartiges Konzept könnte künftig zur Voraussetzung für beide Förderschienen gemacht werden, um eine abgestimmte regionale Entwicklung zu forcieren und Ansiedlungen an verkehrlich besonders relevanten Standorten zu ermöglichen. Dieser Aspekt könnte darüber hinaus um weitere Maßnahmen, z.B. einem Lkw-Führungsnetz oder einer funktionalen Gliederung der Netze für den Güterverkehr in Anlehnung an die „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN 08) ergänzt werden. Zielgruppe wären hierfür in erster Linie überörtliche Gemeindeverbände, wobei deren Abgrenzung genauer zu definieren wäre.
- ▶ Neben dieser übergeordneten regionalen Gesamtplanung können an ausgewählten Standorten, die besonderen planerischen und ökologischen Kriterien entsprechen, zudem Maßnahmen für eine ressourcenschonende Erschließung gefördert werden. Dies könnten z. B. Systeme zur Energieversorgung, Förderung der Kreislaufwirtschaft im Gebiet und insbesondere alternative Verkehrs- und Mobilitätskonzepte einschließlich Infrastrukturen zur Förderung der Elektromobilität sein. Zielgruppe wäre hierfür der jeweilige Erschließungsträger für die Gewerbegebiete, in der Regel also die Kommunen, ggf. auch Versorgungsträger. Um eine eindeutige Abgrenzung zur GRW-Infra sicherzustellen, sollte sich eine Förderung ausschließlich auf den Mehraufwand bzw. zusätzlichen Aufwände und Anlagen, die über eine konventionelle Erschließung hinausgehen, konzentrieren.
- ▶ Ergänzend zur GRW-Gewerbe könnten aus einem solchen Programm auch flächen- und energieeffiziente Ansiedlungen von logistikorientierten Betrieben und ökologisch orientierte Betriebsprozesse gefördert werden. Beispiele sind z. B. mehrgeschossige Logistikimmobilien, Gebäude mit besonders hohem energetischen Standard oder betriebliches Mobilitätsmanagement zur Reduzierung des Individualverkehrs. Der Vorteil gegenüber der GRW würde darin liegen, dass alle logistikorientierten Unternehmen gefördert werden könnten, auch solche, die nicht in der Positivliste der GRW genannt sind (z. B. Transport- und Lagergewerbe), und dass die Förderung energie-/ flächeneffizienter Ansiedlungen auch außerhalb der definierten Fördergebiete möglich wäre. Zielgruppe wären hierfür Unternehmen aus der Transport- und Logistikbranche sowie Unternehmen aus dem Handel und Verarbeitenden Gewerbe mit hohem Transportaufkommen; ggf. auch Immobilienunternehmen und Projektentwickler, um die Gebäude mit höheren Standards dennoch zu marktüblichen Konditionen anbieten zu können.
- ▶ Wie in Kap. 3.2 dargelegt, befinden sich einige innovative Ansätze zur regionalen Flächenplanung, wie z. B. Gewerbeflächenpools, Ausweisungszertifikate oder der Flächenhandel, noch in einem Erprobungsstadium. Um weitere Anwendungserfahrungen mit diesen Instrumenten zu sammeln oder ggf. weitere Ansätze zu entwickeln, sollte ein Förderprogramm eine Experimentierklausel enthalten, mit der regionale Akteure bei der Entwicklung und Umsetzung unterstützt werden. Konkrete Fördergegenstände wären hier z. B. ein Zuschuss für die konzeptionelle Begleitung und Moderation, Maßnahmen zur Akzeptanzsteigerungen bei den Kommunen sowie die juristische Beratung bei der Ausgestaltung entsprechender Verträge zwischen den Kommunen und der Überführung der erzielten Ergebnisse in formale Planwerke.

Neben den Fördergegenständen ist der **Anwendungs- bzw. Geltungsbereich** eines Förderprogramms ein entscheidender Faktor für die Wirksamkeit. Um die zur Verfügung stehenden Mittel in die Regionen zu lenken, in denen signifikante Wirkungen erreicht werden können, empfiehlt sich eine Konzentration auf die Regionen, in denen die Logistik einen hohen Stellenwert hat und damit auch eine entsprechende Dynamik bei Flächenangebot und -nachfrage besteht sowie Räume mit hohem Aufkommen an Quell- und Zielverkehren.

Diese Bedingungen können bestehende administrative Abgrenzungen (Kreise und kreisfreie Städte, Raumordnungsregionen) oder Zuschnitte vorhandener Institutionen (Metropolregionen, Regionalplanung, IHK-Bezirke) nur eingeschränkt erfüllen. Es wären daher losgelöst von Bundesländer- oder Landkreisgrenzen funktionale Logistikregionen zu definieren, in denen die Fördermittel zum Einsatz kommen können.

Eine methodisch fundierte Ermittlung geeigneter Regionen kann im Rahmen der vorliegenden Studie nicht geleistet werden. Gleichwohl sollen nachfolgend Kriterien diskutiert werden, die auf öffentlich verfügbaren Daten basieren und anhand derer eine Abgrenzung vorgenommen werden könnte. Eine entsprechende Auswahl (ggf. auch in Kombination mehrerer Indikatoren) sowie die Festlegung von Schwellenwerten wären daher in nachfolgenden Schritten vorzunehmen, insofern ein (politischer) Wille zur Umsetzung eines entsprechenden Förderprogramms gegeben ist.

Tabelle 4: Mögliche Datengrundlagen zur kriterienbasierten Abgrenzung von Logistikregionen

Indikator mit Datenquelle	Erläuterung
Zahl/Anteil der Logistikbeschäftigten in einer Region (Bundesagentur für Arbeit) <sup>11</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- valider Hinweis auf grundsätzliche Bedeutung der Logistik in einer Region im Verhältnis zu anderen Wirtschaftsbereichen</li> <li>- hohe statistische Qualität (Basis ist die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten)</li> <li>- erlaubt über die Auswertung nach Berufen auch die Berücksichtigung von „insourced“ Logistikbeschäftigten in Industrie und Handel und somit eine ganzheitliche Erfassung der Branche</li> <li>- liegt grundsätzlich flächendeckend auf der Ebene der Kreise und kreisfreien Städte vor; allerdings können aufgrund von Datenschutzbestimmungen Lücken auftreten („Dominanzregel“)</li> <li>- nicht sozialversicherungspflichtige Erwerbstätige (Beamte, Soldaten, Selbstständige, Mithelfende Familienangehörige, geringfügig Beschäftigte) und damit 15-20% der eigentlichen Bemessungsgrundlage bleiben unberücksichtigt</li> </ul>
Raumtypen (BBSR)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zeigt Unterschiede bzgl. Siedlungsdichte und Lage und somit der strukturellen Situation sowie indirekt des logistischen Versorgungsbedarfs von Regionen</li> <li>- dient als Analyseraster für Raumordnung und Raumbearbeitung</li> </ul>

<sup>11</sup> Für genauere Ausführungen zur Messung der Logistikbeschäftigung (Kübler, et al., 2015)

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- liegt flächendeckend auf Gemeindeebene vor</li> <li>- sinnvolle Ergänzung zum Beschäftigungsindikator</li> </ul>
Standorträume des Güterverkehrs (BBSR)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Übertragung des Systems der Zentralen Orte auf den Güterverkehr</li> <li>- Kleinräumige funktionale Gliederung auf Ebene der Gemeinden bzw. Gemeindeverbände</li> <li>- Laufendes Projekt des BBSR, Ergebnisse stehen noch nicht zur Verfügung</li> </ul>
Jährlicher Güterverkehr nach Be- und Entladeregionen (Eurostat)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zeigt Quell- und Senkenregionen des Güterverkehrs mit entsprechenden Mengen auf</li> <li>- lässt sich nach Verkehrsträgern (Straße, Schiene, Binnenschiff) differenzieren</li> <li>- liegt abhängig vom Verkehrsträger flächendeckend auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte oder Bundesländer vor</li> <li>- basiert (für den Verkehrsträger Straße) auf der Hochrechnung von Stichproben und ist damit als Größe zur Allokation von Fördermitteln nur bedingt valide</li> </ul>
Verkehrsaufkommen (Kraftfahrtbundesamt)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zeigt Quell- und Senkenregionen des Straßengüterverkehrs mit entsprechenden Mengen auf</li> <li>- liegt flächendeckend auf Ebene der Bundesländer vor, kann aber durch Sonderauswertungen detailliert werden</li> <li>- Erlaubt die Unterscheidung von Werk- und gewerblichen Verkehren</li> <li>- basiert auf der Hochrechnung von Stichproben und ist damit als Größe zur Allokation von Fördermitteln nur bedingt valide</li> </ul>
Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (BMVI)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- weist Regionen mit erwartetem Wachstum der (Güter-) Verkehrsmenge aus</li> <li>- bezieht zukünftige Entwicklungen mit ein</li> <li>- lässt sich nach Verkehrsträgern (Straße, Schiene, Wasserstraße) sowie nach Vor-, Nach- und Hauptläufen differenzieren</li> <li>- dient als Grundlage für die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans</li> <li>- liegt flächendeckend auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte vor</li> <li>- basiert auf der Hochrechnung eines bestimmten Basisjahres und ist damit nicht immer auf dem neuesten Entwicklungsstand</li> </ul>
Baufertigstellungen, Errichtung neuer Nichtwohngebäude nach Gebäudearten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- liefert Hinweise auf die Ansiedlungsdynamik in einer Region</li> <li>- lässt sich nach Fabrik-/Handels- und Warenlagergebäuden differenzieren</li> </ul>

(Statistisches Bundesamt)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- liegt flächendeckend auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte vor</li> <li>- basiert auf regelmäßig erhobenen Prozessdaten und liefert eine valide Datengrundlage</li> <li>- ist aktuell nur für ein Jahr (2015) verfügbar</li> </ul>
Grundstücksverkäufe (Statistisches Bundesamt)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- liefert Hinweise auf die Ansiedlungsdynamik in einer Region</li> <li>- liegt flächendeckend auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte vor lässt keine Unterscheidung nach der Nutzung des Baulands zu</li> <li>- teilweise treten Unschärfen in den Daten auf (Doppelverkäufe desselben Grundstücks)</li> </ul>
Bodenrichtwerte (Gutachter- ausschüsse der Kreise und kreisfreien Städte)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liefert einen Indikator für den regionalspezifischen Flächendruck</li> <li>- liegt flächendeckend auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte vor</li> <li>- lässt sich nicht nach Art der Flächennutzung unterscheiden</li> </ul>

### 3.5 Weiterentwicklung bestehender Förderprogramme

Abgeleitet aus der Analyse in Kapitel 2 sehen die Gutachter in den untersuchten Programmen diverse Möglichkeiten, durch eine Nachjustierung der Förderbedingungen und -voraussetzungen einen stärkeren Beitrag zu einer regional konsolidierten Flächenentwicklung zu erzielen. Einige davon werden bereits in einzelnen Bundesländern umgesetzt, so dass eine Übertragung auf andere Bundesländer zumindest nicht an förderrechtlichen Problemen scheitern sollte.

#### Im EFRE:

- ▶ Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur und Flächenentwicklung sollten sich künftig standardmäßig aus überörtlichen integrierten Entwicklungskonzepten, bevorzugt Stadt-Umland-Entwicklungskonzepten ableiten. Dies wird gegenwärtig bereits in Bayern und Brandenburg gefordert, während viele andere Bundesländer eine Herleitung aus einem integrierten kommunalen Entwicklungskonzept vorsehen. Hierbei fehlt naturgemäß eine regionale Abstimmung über den Bedarf und geeignete Standorte.
- ▶ Bereits heute spielt die reine Flächenentwicklung im EFRE nur noch eine untergeordnete Rolle. Es wäre daher zu prüfen, ob dieser Fördergegenstand überhaupt noch weitergeführt werden sollte oder zumindest auf Standorte beschränkt wird, an denen ein Anschluss an die Schiene oder Wasserstraße möglich ist.

Da die Ausgestaltung der OPs Länderangelegenheit ist, sind die Einflussmöglichkeiten des Bundes auf operativer Ebene eher beschränkt und würden vermutlich als nicht erwünschte Einmischung in Länderangelegenheiten angesehen werden. Die Möglichkeiten liegen eher auf einer strategischen Ebene mittels Ausgestaltung der Partnerschaftsvereinbarung. Hier könnte z. B. das strategische Ziel der Reduzierung der Flächeninanspruchnahme oder der Verlagerung des Straßengüterverkehrs in der nächsten Förderperiode stärker betont werden.

#### In der GRW:

- ▶ Auch bei Maßnahmen, die über die GRW-Infra gefördert werden, sollten künftig alle Neuerschließungen von Gewerbegebieten standardmäßig und zwingend aus einem regionalen Gewerbeflächenkonzept abgeleitet werden. Dies alleine ist zwar noch keine Garantie für eine Entwicklung an einem konsolidierten Standort; jedoch kann zumindest eine regionale Abstimmung über Bedarfe und Standorte vorausgesetzt werden, was Alleingänge einzelner Kommunen unterbindet.
- ▶ Es könnte zudem überlegt werden, derartige Konzepte als neuen Fördergegenstand in den nicht-investiven Teil der GRW-Infra aufzunehmen. Hierüber lassen sich bisher zum einen übergeordnete Regionalmanagementvorhaben oder regionale, branchenbezogene Netzwerkitiativen, zum anderen auf einen konkreten Standort bezogene Studien und Planungsleistungen (Machbarkeitsstudien, Erschließungsplanung) fördern. Die Förderung regionaler Infrastrukturkonzepte (um neben Gewerbeflächen auch andere GRW-geförderte Infrastrukturen wie Technologiezentren o. ä. abzudecken) würde diese Lücke schließen.
- ▶ Im Bereich der GRW-Gewerbe setzt Nordrhein-Westfalen bereits heute Anreize für eine Ansiedlung von Betrieben auf ehemaligen Brachflächen, indem ein Förderzuschlag gewährt wird. Analog zu dieser Regelung könnte überlegt werden, ob durch einen Förderzuschlag auch die Ansiedlung an logistisch vorteilhaften Standorten, wie z. B. GVZ oder im Umfeld von KV-Anlagen, besonders gefördert werden kann.
- ▶ Auch wenn vom theoretischen Ansatz unterschiedlich, steht eine regionale Flächenkonsolidierung in enger Beziehung zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme. Um Anreize für eine flächensparende Entwicklung von Gewerbegebieten zu geben, könnte die Entwicklung von flächensparenden Gewerbegebieten (z. B. solchen, die eine mehrgeschossige Bauweise im Bebauungsplan vorsehen) in der GRW-Infra durch einen Förderzuschlag honoriert werden. In der GRW-Gewerbe könnte eine besonders hohe Flächeneffizienz bei der Ansiedlung bzw. Bebauung eines Grundstücks ebenfalls durch einen Förderzuschlag belohnt werden, so wie in einzelnen Bundesländern heute bereits besonders energieeffiziente Ansiedlungen höher gefördert werden.

Im Vergleich zum EFRE sind die Einflussmöglichkeiten des Bundes in der GRW höher. So können neue Fördertatbestände und Regelungen zur Förderhöhe nach Verhandlungen mit den Ländern in den Koordinierungsrahmen aufgenommen werden. Gleichwohl wird die konkrete Ausgestaltung der Förder Richtlinien auch künftig in der Zuständigkeit der Länder liegen.

## 4 Zusammenfassende Bewertung und Empfehlungen

Im Rahmen der Studie wurde deutlich, dass eine konsolidierte, regional abgestimmte Entwicklung von Gewerbeflächen für die beteiligten Kommunen teilweise mit einem höheren Aufwand verbunden sein kann und u. U. finanzielle Nachteile mit sich bringen kann. In einer solchen Situation können Förderprogramme einen Anreiz darstellen und bei der Umsetzung von Konsolidierung unterstützen.

Es zeigt sich aber auch, dass hierfür ein integrierter und interdisziplinärer Ansatz erforderlich ist, der sowohl über Ressortgrenzen als auch über Bundeslandgrenzen hinausreicht. Damit ist ein Engagement des Bundes nicht nur gerechtfertigt, sondern auch notwendig, um ein bundesländerübergreifendes Handeln sicherzustellen, das bei Logistikregionen erforderlich ist. Die Analyse hat gezeigt, dass dies in der bestehenden Förderkulisse, die wesentlich durch die einzelnen Bundesländer bestimmt wird und eine starke Ausrichtung auf die Unterstützung strukturschwacher Regionen aufweist, nur eingeschränkt möglich ist. Hierauf kann zum einen durch eine Modifikation bestehender Förderprogramme reagiert werden, zum anderen durch ein neues Programm in der Regie des Bundes. Diese beiden Strategien schließen sich dabei nicht aus, sondern ergänzen einander.

Als zentrales Instrument und damit möglicher Fördergegenstand wurden regional abgestimmte Gewerbeflächen- und Infrastrukturkonzepte ermittelt, welche durch die vorhandenen Förderprogramme nur eingeschränkt abgedeckt werden. Als Ergänzung zu den formalen Instrumenten der Regionalplanung stellen Instrumente wie Gewerbeflächenpools, Ausweisungszertifikate und Flächenhandel viel versprechende Ansätze dar, die allerdings noch weiter erprobt werden müssen und für deren Akzeptanz verstärkt geworben werden muss.

Aus den Analysen und Diskussionen mit regionalen Akteuren erscheinen allerdings Förderansätze, die ausschließlich oder zumindest schwerpunktmäßig das Ziel einer konsolidierten Flächenentwicklung verfolgen, nicht sinnvoll. Problematisch erscheinen hier vor allem die insgesamt relativ geringen Wirkungen hinsichtlich der Verkehrsreduzierung, eine (zumindest gegenwärtig noch) geringe Akzeptanz auf der lokalen und regionalen Ebene sowie die Schwierigkeit, für alle regionalen Konstellationen passenden und eindeutigen Kriterien für eine erfolgreiche Konsolidierung zu definieren.

Daraus wurde die Empfehlung abgeleitet, ein inhaltlich breiter aufgestelltes Förderprogramm zu prüfen, das neben der Flächenkonsolidierung auch andere Ziele in Bezug auf Ressourceneffizienz und Klimaschutz im Güterverkehr und Transportbereich verfolgt. Inhaltliche Klammer bzw. Titel könnte dabei „Nachhaltige Entwicklung von Logistikregionen und -standorten“ sein.

Mit einem solchen Programm könnte insbesondere dieser Mehrwert erreicht werden:

- ▶ Überwindung des Nebeneinanders von verkehrs- und flächenorientierter Förderung
- ▶ Förderung aller logistikrelevanter Branchen (im Gegensatz zur Positivliste der GRW)
- ▶ Förderung in funktional abgegrenzten Regionen mit explizit bundesländerübergreifendem Ansatz
- ▶ durch Kombination von Standort-, Immobilien- und Verkehrsaspekten deutlich höhere Wirkung im Vergleich zu einer reinen Konsolidierung

### Weiteres Vorgehen

Zur weiteren Sondierung und ggf. Umsetzung der beschriebenen Förderansätze sind u. a. die folgenden Schritte erforderlich, die nicht Auftragsgegenstand waren und daher im Rahmen der vorliegenden Studie nicht behandelt werden konnten:

- ▶ Untersuchung der ergänzenden Fördertatbestände auf Kohärenz zu bestehenden Programmen (beispielsweise hinsichtlich der Förderung energieeffizienter Logistikimmobilien oder kleinräumigen Klimaschutzkonzepten durch die KfW) sowie Kohärenz zum Europäischen Beihilferecht

- ▶ Festlegung von Kriterien bzw. Indikatoren für die Abgrenzung der Fördergebiete und Definition förderfähiger Logistikregionen
- ▶ Ermittlung des Finanzbedarfs, Klärung der finanziellen Ausstattung des Förderprogramms und Beantragung der Haushaltsmittel
- ▶ für Modifikationen bei bestehenden Förderprogrammen Kontaktaufnahme mit den zuständigen Referaten im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, um auf Modifikationen im nächsten GRW-Koordinierungsrahmen bzw. Partnerschaftsvereinbarung mit der EU hinzuwirken

## 5 Literatur- und Quellenverzeichnis

### Verzeichnis der relevanten Förderprogramme und -richtlinien:

#### Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE)

Verordnung (EU) Nr. 1301/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und mit besonderen Bestimmungen hinsichtlich des Ziels "Investitionen in Wachstum und Beschäftigung". Download unter <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1301&from=DE>

Operationelles Programm des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung in Baden-Württemberg 2014 – 2020 „Innovation und Energiewende“. Genehmigt von der Europäischen Kommission am 16.10.2014. Download unter <https://efre-bw.de/operationelles-programm/>

Operationelles Programm des EFRE im Ziel „Investitionen in Wachstum und Beschäftigung“ Bayern 2014–2020. Genehmigt von der Europäischen Kommission am 14.10.2017. Download unter <https://www.efre-bayern.de/investitionen-in-wachstum-und-beschaefteung/programmdokumente/index.php>

Operationelles Programm des Landes Brandenburg für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung in der Förderperiode 2014 – 2020. Genehmigt von der Europäischen Kommission am 12.12.2014. Download unter [http://www.efre.brandenburg.de/media\\_fast/4055/OP\\_EFRE\\_2014\\_2020.pdf](http://www.efre.brandenburg.de/media_fast/4055/OP_EFRE_2014_2020.pdf)

Operationelles Programm Hessen für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung 2014 – 2020. Genehmigt von der Europäischen Kommission am 08.12.2014. Download unter <https://wirtschaft.hessen.de/landesentwicklung/efre/eu-regionalfoerderung-2014-bis-2020>

Europäischer Fonds für regionale Entwicklung - Operationelles Programm des Landes Mecklenburg-Vorpommern - Förderperiode 2014 – 2020. Genehmigt von der Europäischen Kommission am 29.10.2014. Download unter [http://www.europa-mv.de/foerderinstrumente/fonds\\_mv/efre/](http://www.europa-mv.de/foerderinstrumente/fonds_mv/efre/)

Niedersächsisches fonds- und zielgebietsübergreifendes Operationelles Programm für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und den Europäischen Sozialfonds. Genehmigt von der Europäischen Kommission am 22.12.2014. Download unter [https://www.europa-fuer-niedersachsen.niedersachsen.de/startseite/regionen\\_und\\_foerderung/efre\\_und\\_esf/das-multifondsprogramm-151599.html](https://www.europa-fuer-niedersachsen.niedersachsen.de/startseite/regionen_und_foerderung/efre_und_esf/das-multifondsprogramm-151599.html)

Operationelles Programm NRW 2014 – 2020 für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung „Investition in Wachstum und Beschäftigung“. Genehmigt von der Europäischen Kommission am 17.10.2014. Download unter <https://www.efre.nrw.de/efre-programm/programmtexte/>

Operationelles Programm Rheinland-Pfalz für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung 2014 – 2020. Genehmigt von der Europäischen Kommission am 23.10.2014. Download unter <http://efre.rlp.de/operationelles-programm/>

Operationelles Programm des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung im Saarland 2014 – 2020 im Ziel „Investitionen in Wachstum und Beschäftigung“. Genehmigt von der Europäischen Kommission am 19.12.2014. Download unter [https://www.saarland.de/dokumente/thema\\_strukturfondsfoerderung/EFRE\\_OP\\_SL\\_2014-202019122015.pdf](https://www.saarland.de/dokumente/thema_strukturfondsfoerderung/EFRE_OP_SL_2014-202019122015.pdf)

Operationelles Programm des Freistaates Sachsen für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung in der Förderperiode 2014 – 2020. Genehmigt von der Europäischen Kommission am 17.11.2014. Download unter [http://www.strukturfonds.sachsen.de/download/OP\\_EFRE\\_Sachsen\\_2014-2020.pdf](http://www.strukturfonds.sachsen.de/download/OP_EFRE_Sachsen_2014-2020.pdf)

Operationelles Programm für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung des Landes Sachsen-Anhalt 2014 – 2020. Genehmigt von der Europäischen Kommission am 19.12.2014. Download unter <https://europa.sachsen-anhalt.de/esi-fonds-in-sachsen-anhalt/ueber-die-europaeischen-struktur-und-investitionsfonds/efre/operationelles-programm-efre/>

Operationelles Programm des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung in Schleswig-Holstein 2014 – 2020. Genehmigt von der Europäischen Kommission am 11.09.2014. Download unter [http://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/F/foerderprogramme/MWAVT/EFRE/efre\\_inSH\\_2014\\_2020.html](http://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/F/foerderprogramme/MWAVT/EFRE/efre_inSH_2014_2020.html)

Operationelles Programm des Freistaats Thüringen für den Einsatz des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung in der Förderperiode 2014 – 2020. Genehmigt von der Europäischen Kommission am 03.12.2014. Download unter <http://www.efre-thueringen.de/efre2017/efre/op/index.aspx>

### **Bundesprogramme**

Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen vom 21.12.2016. Download unter [http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/gleisanschlussfoerderrichtlinie.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/gleisanschlussfoerderrichtlinie.pdf?__blob=publicationFile)

Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen vom 04.01.2017. Download unter [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/foerderrichtlinie-von-umschlaganlagen-des-kombinierten-verkehrs.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/foerderrichtlinie-von-umschlaganlagen-des-kombinierten-verkehrs.pdf?__blob=publicationFile)

### **Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW)**

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie: Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“, gültig ab 25.08.2017. Download unter <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/J-L/koordinierungsrahmen-gemeinschaftsaufgabe-verbesserung-regionale-wirtschaftsstruktur-ab-25082017.pdf>

Ministeriums für Wirtschaft und Energie des Landes Brandenburg: Richtlinie zur Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur (GRW-I) vom 9.10.2015. Download unter <https://www.ilb.de/de/infrastruktur/zuschuesse/grw-ausbau-der-wirtschaftsnahen-kommunalen-infrastruktur/>

Ministeriums für Wirtschaft und Energie des Landes Brandenburg: Richtlinie zur Förderung der gewerblichen Wirtschaft (GRW-G) - Große Richtlinie vom 26.02.2015. Download unter <https://www.ilb.de/de/wirtschaft/zuschuesse/grw-g-grosse-richtlinie/>

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung: Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der regionalen Entwicklung vom 08.12.2016. Download unter <https://www.wibank.de/wibank/erschliessung-industrie-und-gewerbegebiete-efre/erschliessung-von-industrie--und-gewerbegebieten/435906> (Förderung betrieblicher Investitionen und wirtschaftsnaher Infrastruktur in einer Richtlinie zusammengefasst)

Ministerium für Wirtschaft, Bau und Tourismus des Landes Mecklenburg-Vorpommern: Richtlinie zur Förderung der gewerblichen Wirtschaft aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ vom 30.09.2014. Download unter <https://www.lfi-mv.de/foerderungen/gemeinschaftsaufgabe-verbesserung-der-regionalen-wirtschaftsstruktur-gewerbliche-wirtschaft/index.html>

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit des Landes Mecklenburg-Vorpommern: Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für den Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur (Infrastrukturrichtli-

nie) vom 31.05.2017. Download unter <https://www.lfi-mv.de/foerderungen/gemeinschaftsaufgabe-verbesserung-der-regionalen-wirtschaftsstruktur-infrastruktur/index.html>

NBank: Produktinformation zur einzelbetrieblichen Investitionsförderung aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) vom 01.12.2017. Download unter <http://www.nbank.de/Unternehmen/Investition-Wachstum/Einzelbetriebliche-Investitionsfoerderung/index.jsp>

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr: Fördergrundsätze für die Förderung hochwertiger wirtschaftsnaher Infrastrukturen vom 08.11.2017. Download unter <https://www.nbank.de/Öffentliche-Einrichtungen/Infrastruktur/Hochwertige-wirtschaftsnahe-Infrastruktur/index.jsp>

Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes NRW: Regionales Wirtschaftsförderungsprogramm NRW 2017 - Gewährung von Finanzierungshilfen zur Förderung der gewerblichen Wirtschaft vom 07.08.2017. Download unter <https://www.wirtschaft.nrw/foerderung-von-unternehmen-rwp>

Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes NRW: Regionales Wirtschaftsförderungsprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen – Infrastrukturrichtlinie – vom 10.08.2017. Download unter <https://www.wirtschaft.nrw/foerderung-von-regionen>

Ministerium für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung des Landes Rheinland-Pfalz: Gewährung von Zuwendungen an gewerbliche Unternehmen einschließlich Beherbergungsbetrieben in dem Fördergebiet der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ vom 26.11.2014. Download unter <https://isb.rlp.de/foerderung/153.html>

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehrs des Saarlandes: Ergänzende Regelungen des Saarlandes zur Förderung der gewerblichen Wirtschaft im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) vom 20.10.2017. Download unter <https://www.saarland.de/92351.htm>

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr: Richtlinie zur Förderung der gewerblichen Wirtschaft einschließlich der Tourismuswirtschaft im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ vom 27.10.2017. Download unter [https://www.sab.sachsen.de/unternehmen/foerderprogramme/investitionszuschuss-gemeinschaftsaufgabe-\(grw\).jsp?topicID=73030](https://www.sab.sachsen.de/unternehmen/foerderprogramme/investitionszuschuss-gemeinschaftsaufgabe-(grw).jsp?topicID=73030)

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr: Richtlinie zur Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ vom 27.10.2017. Download unter [https://www.ids.sachsen.de/foerderung/index.asp?ID=4455&art\\_param=337](https://www.ids.sachsen.de/foerderung/index.asp?ID=4455&art_param=337)

Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung Sachsen-Anhalt: Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ vom 11.02.2017. Download unter <https://www.ib-sachsen-anhalt.de/firmenkunden/investieren/grw-unternehmensfoerderung.html>

Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung Sachsen-Anhalt: Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ vom 11.02.2017. Download unter <https://www.ib-sachsen-anhalt.de/oeffentliche-kunden/investieren-ausgleichen/grw-infrastrukturfoerderung/industrie-und-gewerbegelaende.html>

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie Schleswig-Holstein: Richtlinie für die Förderung einzelbetrieblicher Investitionen von Unternehmen im Rahmen des Landesprogramms Wirtschaft (LPW) vom 10.08.2015. Download unter <https://www.ib-sh.de/wirtschaft-technologie/unternehmen->

erweitern-oder-festigen/landesprogramm-wirtschaft-2014-2020-einzelbetriebliche-investitionsfoerderung-sowie-energetische-optimierung-kmu/

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie Schleswig-Holstein: Richtlinie des Landes Schleswig-Holstein für die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur vom 11.11.2015. Download unter <https://www.ib-sh.de/kommunen-infrastruktur/kommunale-infrastruktur-schaffen-erhalten-oder-modernisieren/landesprogramm-wirtschaft-2014-2020-infrastrukturfoerderung/>

Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft des Freistaats Thüringen: Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) Teil I: Gewerbliche Wirtschaft einschließlich Tourismusgewerbe vom 01.10.2016. Download unter <https://www.aufbaubank.de/Foerderprogramme/Gemeinschaftsaufgabe-GRW#download>

Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft des Freistaats Thüringen: Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) Teil II: Förderung von wirtschaftsnahen Infrastrukturvorhaben und sonstigen Maßnahmen zur Unterstützung der Regionalentwicklung vom 30.03.2015. Download unter <http://www.thueringen.de/th3/tlvwa/wirtschaft/infrastrukturfoerderung/index.aspx>

#### **Weitere Literaturquellen:**

Arbeitsgemeinschaft Logistik-Initiativen Deutschlands: Mitgliederliste, abgerufen unter [www.logistik-initiativen.de](http://www.logistik-initiativen.de), 22.01.2018

Arbeitsgruppe Spending Review im Bundesministerium der Finanzen: Abschlussbericht der Arbeitsgruppe Spending Review (Zyklus 2015/2016) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen. Berlin, 2017

Bornemann, Holger et. al.: Ansätze für ein verbessertes Monitoring und eine verbesserte Erfolgskontrolle der Infrastrukturförderung innerhalb der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“, Endbericht. Berlin/Bremen/Dortmund, 2012

Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft: Nationale Rahmenregelung der Bundesrepublik Deutschland (NRR) zum ELER 2014 – 2020, zuletzt geändert 15.06.2017. Berlin, 2017

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie: Die Europäischen Struktur- und Investitionsfonds in Deutschland. Berlin, 2017

Deutscher Bundestag: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zum Aktionsplan Güterverkehr und Logistik. Drucksache 18/7805 vom 07.03.2015

Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (Hrsg.) (2008): Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Köln.

Institut für Wirtschaftsforschung Halle (IWH): Evaluation der Fördermaßnahme Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“, Gutachten im Auftrag des Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit des Freistaates Sachsen. Halle (Salle), 2012

Koordinierungsausschuss der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie: Regionalpolitischer Bericht der Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ 2016. Berlin, 2016

Kübler et al (2015): Kübler, Annemarie; Distel, Stefan; Veres-Homm, Uwe: Logistikbeschäftigung in Deutschland – Vermessung, Bedeutung und Struktur, Fraunhofer Verlag, Stuttgart, 2015

Sachverständigenrat für Umweltfragen SRU: Umweltgutachten 2016 – Impulse für eine integrative Umweltpolitik. Berlin, 2016

Umweltbundesamt: Umweltschädliche Subventionen in Deutschland, aktualisierte Ausgabe. Dessau, 2016

Zwicker-Schwarm, Daniel: Gewerbe- und Industrieflächen Region Stuttgart. Studie der Universität St. Gallen im Auftrag der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH. Stuttgart, 2017

## 6 Anhang

### Positivliste der GRW (Auszug aus dem Koordinierungsrahmen)

Der Primäreffekt ist in der Regel gegeben, wenn in der Betriebsstätte überwiegend eine oder mehrere der in der folgenden Liste aufgeführten Güter (Nummer 1 bis 35) hergestellt/bearbeitet oder Leistungen (Nummer 36 bis 51) erbracht werden:

1. Chemische Produkte (einschließlich von Produkten der Kohlenwerkstoffindustrie)
2. Pharmazeutische Erzeugnisse
3. Kunststoffe und Kunststoffserzeugnisse
4. Gummi und Gummierzeugnisse
5. Grob- und Feinkeramik
6. Kalk, Gips, Zement und deren Erzeugnisse
7. Steine, Steinerzeugnisse und Bauelemente
8. Glas, Glaswaren und Erzeugnisse der Glasveredelung
9. Schilder und Lichtreklame
10. Eisen, Stahl und deren Erzeugnisse, soweit nicht nach Teil II A Ziffer 3.1 b) ausgeschlossen
11. NE-Metalle
12. Eisen-, Stahl- und Temperguss, soweit nicht nach Teil II A Ziffer 3.1 b) ausgeschlossen
13. NE-Metallguss und Galvanotechnik
14. Maschinen und technische Geräte
15. Büromaschinen, Datenverarbeitungsgeräte und -einrichtungen
16. Fahrzeuge aller Art und Zubehör
17. Schiffe, Boote und technische Schiffsausrüstung
18. Erzeugnisse der Elektrotechnik, Elektronik, Rundfunk-Fernseh- und Nachrichtentechnik
19. Feinmechanische, orthopädiemechanische und optische Erzeugnisse, Chirurgiegeräte
20. Uhren
21. EBM-Waren
22. Möbel, Musikinstrumente, Sportgeräte, Spiel- und Schmuckwaren
23. Holzerzeugnisse
24. Formen, Modelle und Werkzeuge
25. Zellstoff, Holzschliff, Papier und Pappe und die entsprechenden Erzeugnisse
26. Druckerzeugnisse
27. Leder und Ledererzeugnisse
28. Schuhe
29. Textilien

30. Bekleidung
31. Polstereierzeugnisse
32. Nahrungs- und Genussmittel, soweit sie für den überregionalen Versand bestimmt und geeignet sind
33. Futtermittel
34. Recycling
35. Herstellung von Bausätzen für Fertigbauteile aus Beton im Hochbau sowie Herstellung von Bausätzen für Fertigbauteile aus Holz
36. Versandhandel
37. Import-/Exportgroßhandel
38. Datenbe- und -verarbeitung (einschließlich Datenbanken und Herstellung von DV-Programmen)
39. Hauptverwaltungen von Industriebetrieben und von überregional tätigen Dienstleistungsunternehmen
40. Veranstaltung von Kongressen
41. Verlage
42. Forschungs- und Entwicklungsleistungen für die Wirtschaft
43. Technische Unternehmensberatung
44. Markt- und Meinungsforschung
45. Laborleistungen für die gewerbliche Wirtschaft
46. Werbeleistungen für die gewerbliche Wirtschaft
47. Ausstellungs- und Messen-Einrichtungen als Unternehmen
48. Logistische Dienstleistungen
49. Tourismusbetriebsstätten, die mindestens 30 % des Umsatzes mit eigenen Beherbergungsgästen erreichen
50. Film-, Fernseh-, Video- und Audioproduktion
51. Informations- und Kommunikationsdienstleistungen

Betriebsstätten des Handwerks, in denen überwiegend die in den Nummern 1 bis 51 aufgeführten Güter hergestellt oder Dienstleistungen erbracht werden, sind grundsätzlich förderfähig.

QUELLE: Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ ab 25. August 2017, Anhang 8