



ILS - Forschung 1/11

Interkommunale Gewerbegebiete in Deutschland

Grundlagen und Empfehlungen zur
Planung, Förderung und Finanzierung,
Organisation, Vermarktung -
146 Projektbeschreibungen und
abgeleitete Erkenntnisse

Inhalt

Vorwort	4
Interkommunale Gewerbegebiete als zukunftsgerichtete Strategie	6
Raumordnerische Grundlagen - Forderungen von Politik, Verbänden und Wissenschaft	20
Rechts- und Organisationsformen	28
Finanzielle Förderung	50
Finanzielle Auswirkungen eines Gewerbegebietes auf den Kommunalhaushalt	57
Handlungsempfehlungen für die Entwicklung Interkommunaler Gewerbegebiete	63
Analyse der untersuchten Interkommunalen Gewerbegebiete	73
Betrachtung der Bundesländer	84
Baden-Württemberg	84
Aachtal	84
Ahmatten / Faulmatten	85
Baden Airpark	86
Böblingen / Sindelfingen	89
Breisgau	92
Dauerwang	95
DYNA5	96
Egelsee	98
Engstingen-Haid	100
Gassenäcker	102
Geiselharz - Schauwies	104
Giengen / Herbrechtingen	105
Göppingen / Voralb	107
Hohenlohe	110
Laiern	111
Lerchenäcker	113
Oberkochen-Königsbronn	115
Odenwald	118
Osterburken RIO	120
Perfekter Standort / Ensingens Süd	122
Reutlingen Nord / Kirchentellinsfurt	125
Reutlingen West / Kusterdingen	127
Seedorf-Waldmössingen	129
Take-Off-Gewerbepark	131
TECH-N-O	133
Vogelherd / Längenfeld	135
Bayern	137
Augsburg	137
Gollhofen / Ippesheim	139
Kehlheim-Saal a. d. Donau	141
Nürnberg-Feucht-Wendelstein	143
Brandenburg	147
Eberswalde	147
Industriegebiet Süd	150
Lönnewitz-Falkenberg	151
Hessen	154
Birkenhain	154
Kassel Güterverkehrszentrum	156
Knüll / A 7	159
LOG-SERVE	161
Mecklar-Meckbach	163
Mittleres Fuldataal	164
Wabern West	166
Mecklenburg-Vorpommern	168
Valluhn / Gallin	168
Niedersachsen	170
c-Port / Küstenkanal	170
ecopark	172
Hildesheim-Giesen-Harsum	175
Ilseder Hütte	177
Langen / Lengerich (BW-Depot)	179
Leuchtenburg	180
Niedersachsenpark	182
Wallersee	185
Wesertunnel / Hiddingen-Weserquerung	188

Nordrhein-Westfalen	190
Aachener Kreuz Merzbrück	190
Ahlen / Beckum	191
Air-Park Schwarze Heide	191
Airportpark Flughafen Münster / Osnabrück	192
Ascheberg / Münster	194
Auf der Hardt bei Spitze	194
AVANTIS	195
Berendonk	196
Bergen-Gennep-Goch	196
BergischBorn-to-WINterhagen	197
Bonn / Sankt Augustin	198
Borgholzhausen / Versmold	199
Borken / Heiden / Reken	199
Brilon-Olsberg	200
Dorsten / Marl	201
Düsseldorf / Neuss	202
Düsseldorf-Rath / Ratingen-Süd	202
Emmerich-Bergh	203
Emsdetten-Greven	203
Ennepe-Ruhr-Kreis	204
Enningerloh-Süd	204
Essen / Mülheim	205
Flughafen Siegerland	206
Flughafen Weeze-Laarbruch	207
Genend	208
Geseke-Salzhausen	209
Glesch / Pfaffendorf	209
Grevenbroich-Kapellen	210
Groppenbruch Dortmund - Lünen	211
Grünwald	211
Hamm / Bönen	212
Hemer	213
Herreshagen-Sonnenberg	213
Horpe-Klause	214
Hückelhoven-Wassenberg	215
Hörstel / Ibbenbüren-Uffeln	216
Jackerather Kreuz	216
Kall-Schleiden	217
Kamen / Unna	217
Kiebitzpohl	218
Krefeld-Fichtenhain / Meerbusch-Osterath	218
Ladbergen	219
Last Mile Logistik Park	219
Lippe-Mündungsraum	220
Lippe-Süd	220
Lotte-Osnabrück	221
Lügde / Bad Pyrmont	221
Marburg	222
Mettmann-Ost / Haan	223
Mönchengladbach / Viersen /	
Korschenbroich	223
Monheim	224
Morsbach-Nümbrecht-Waldbröl	225
newPark	225
Niederkassel-Troisdorf	226
Oberbehme	227

OWL	228
Regiopark	229
Rheine / Salzbergen	230
Rommerskirchen / Grevenbroich Neurath	230
Rosmart	231
Rurbenden-Talbenden	232
Senden-Bösensell Bahnhof	232
Siegerland-Truppach	233
Soest-Bad Sassendorf	233
Stockheimer Landstraße	234
Stolberg	234
Südwestfalen	235
Sümmern / Menden	236
Unna-Fröndenberg	236
VeNeTe	237
Vorgebirge	238
Warstein-Belecke	239
Wehnath-Sinspert	239
Wittgenstein	240

Rheinland-Pfalz	242
Badem	242
Bitburg Flugplatz	244
Hellerwald II	247
Hillesheim	249
Hunsrück-Mosel	251
Plütscheid-Feuerscheid	252
Region Trier	254
Waldlaubersheim	257
Zweibrücken	259

Sachsen	262
Delitzsch Südwest	262
Plauen-Neuensalz / Nord	264
Reichenbach / Vogtland	265
Sachsenring II	268
Sächsische Schweiz	269

Sachsen-Anhalt	271
Heideloh	271

Schleswig-Holstein	273
Bredenbek-Bovenau-Felde	273
Flensburg / Handewitt	275
Rendsburg-Osterrönfeld	277
Tükesli	279

Thüringen	281
Friedberg	281
Goldene Aue-Nordhausen	283
Waltershausen-Nord	285

Endnoten	286
-----------------	------------

Prof. Dr. Rainer Danielzyk
Direktor des
Instituts für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung
und Bauwesen
des Landes NRW (ILS NRW)



Vorwort

Städte und Gemeinden in Deutschland stehen vor großen Herausforderungen. Sie müssen mit immer knapper werdenden personellen und finanziellen Ressourcen stetig steigende Handlungsanforderungen bewältigen. Viele Kommunen haben aus dieser Situation heraus begonnen, sich mit ihren Nachbargemeinden zusammenzutun, um die anfallenden Aufgaben im regionalen Verbund gemeinsam zu bewältigen. Durch die Bündelung der Kräfte und Ressourcen wird so die gemeindliche Handlungsfähigkeit erhalten und die globale Wettbewerbsfähigkeit vergrößert.

Interkommunale Kooperationen sind nichts Neues. Sie werden in den unterschiedlichsten Formen schon seit vielen Jahren praktiziert, beispielsweise im Bereich der Abwasser- und Abfallbeseitigung oder des Gesundheits- und Schulwesens. In letzter Zeit haben sich diese Kooperationsbestrebungen aber deutlich verstärkt und auch thematisch ausgeweitet.

Die Städte und Gemeinden reagieren damit auf die veränderten Rahmenbedingungen: Die Globalisierung der Wirtschaft, die Verschärfung des Wettbewerbs, den demographischen Wandel, die Suburbanisierung und vielfältige andere Wanderungsprozesse.

Eine wichtige und zwischenzeitlich bewährte Kooperationsform ist die interkommunale Zusammenarbeit bei der Planung, Realisierung und Vermarktung von Gewerbegebieten. Durch die Bereitstellung eines hochwertigen und damit für potenzielle Investoren attraktiven Gewerbeflächenangebotes nutzen die Städte und Gemeinden vor allem ihre Möglichkeiten, die räumlichen Voraussetzungen für die Sicherung der vorhandenen und die Schaffung neuer Arbeitsplätze zu schaffen.

Waren es zu Beginn der 1990er Jahre vor allem topographisch bedingte Flächenengpässe, die Kommunen

veranlassten, Gewerbegebiete gemeinsam mit einem oder mehreren Nachbarn zu entwickeln, so führen heute insbesondere struktur-, arbeitsmarkt- und haushaltspolitische Überlegungen zu den Zusammenschlüssen. Die Ausrichtung der Region auf den globalen Wettbewerb, die Bewältigung des Strukturwandels und die Stärkung des Arbeitsmarkts rücken in den Mittelpunkt des gemeinsamen Interesses. Die Zusammenarbeit baut interkommunale Konkurrenzen ab, begrenzt die weiterhin hohe Flächen- und Freirauminanspruchnahme, entlastet die kommunalen Haushalte, entwickelt zukunftsfähige gemeindliche Stärken und schafft Vorteile für die gesamte Region, insbesondere dann, wenn die interkommunalen Gewerbegebiete eingebunden werden in ein regionales Gewerbeflächenmanagement und ein umfassendes Regionalmarketing.

Im Rahmen einer groß angelegten Untersuchung hat das ILS NRW

mehr als 250 gewerbliche Kooperationsprojekte in Deutschland nach Einzelheiten zum Stand ihrer Entwicklung, Verwirklichung und Vermarktung befragt und um verwertbare Unterlagen gebeten. Auf der Grundlage der dem ILS NRW in den letzten Monaten zugegangenen Materialien und unter aktiver Mithilfe und mit ausdrücklicher Billigung der betroffenen Städte und Gemeinden werden in der vorliegenden Schrift fast 150 ausgewählte Projekte im Detail beschrieben.

Wie sich die Interkommunalen Gewerbegebiete in Deutschland zur Zeit darstellen, welche wesentlichen Erkenntnisse zur Anzahl der Partnerstädte, Flächengröße, Rechtsform, Vornutzung der Flächen usw. es gibt, zeigen die in der Schrift detailliert dargestellten Ergebnisse der zusammenfassenden und vergleichenden Analyse aller ausgewerteten Gewerbeflächenprojekte.

Um die Zielsetzungen und Beweggründe für die regionale Zusammenarbeit der Beispielkommunen insbesondere für kooperationswillige, aber noch zweifelnde oder unentschlossene Kommunen nachvollziehbar zu machen, werden die wesentlichen Herausforderungen erläutert,

denen die Kommunen mit Hilfe der kommunalen gewerblichen Kooperationsprojekte zielorientiert zu begegnen versuchen.

Sehr hilfreich und praxisnah für an einer Zusammenarbeit interessierte Kommunen sind die detaillierten Darstellungen der landesspezifischen Förderprogramme, der landes- und regionalplanerischen Grundlagen, der möglichen Organisationsformen und insbesondere auch der finanziellen Auswirkungen und notwendigen Ausgleichsregelungen der Interkommunalen Gewerbegebiete.

Damit kooperationswillige Städte und Gemeinden das Rad nicht immer neu erfinden müssen und um ihnen die Wege für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zu erleichtern, werden in der Schrift praxiserprobte Handlungsempfehlungen zur Planung, Realisierung und Vermarktung von gewerblichen Kooperationsprojekten genannt. Eine zentrale Empfehlung soll auch an dieser Stelle noch einmal wiederholt werden: Ein interkommunales Gewerbeflächenprojekt kann langfristig nur erfolgreich sein, wenn es eingebunden ist in ein strategisches Gewerbeflächenmanagement und ein umfassendes Regionalmarketing.

Das ILS NRW möchte mit der vorliegenden Arbeit die guten Erfahrungen, die in Deutschland bisher mit Interkommunalen Gewerbegebieten gemacht worden sind, bundesweit verbreiten. Das ILS NRW knüpft damit an die Veröffentlichung von 2002 (Interkommunale Gewerbegebiete NRW, ILS Schrift 182) an, die über die nordrhein-westfälischen Landesgrenzen hinaus bei den Kommunen als wertvolle Arbeitshilfe eine sehr positive Resonanz gefunden hat.

Das ILS NRW hofft, mit der vorliegenden Schrift dazu beizutragen, interkommunale Kooperationsprojekte zu initiieren, damit so einige der großen Herausforderungen zukunftsorientiert angegangen und bewältigt werden können, die in den nächsten Jahren auf unsere Städte und Gemeinden zukommen.



Prof. Dr. Rainer Danielzyk

Interkommunale Gewerbegebiete als zukunftsgerichtete Strategie

Darstellung und Analyse der interkommunalen Gewerbegebiete in Deutschland

Untersuchungsgegenstand

Im Rahmen einer groß angelegten Untersuchung hat das ILS NRW deutlich mehr als 250 gewerbliche Kooperationsprojekte in Deutschland nach Einzelheiten zum Stand ihrer Entwicklung, Planung, Verwirklichung und Vermarktung schriftlich befragt. In die zusammenfassende Analyse konnten exakt 110 dieser Projekte einbezogen werden: zum einem waren sie so weit fortgeschritten, dass sie alle Fragen befriedigend und im Untersuchungssinn gut verwertbar beantworten konnten, zum anderen sicherten die Ansprechpartner auch ihre weitere Mitarbeit an der Darstellung ihrer Projekte zu.

In der vorliegenden Schrift werden 72 dieser Projekte ausführlich dargestellt. Die Beschreibungen der 38 nordrhein-westfälischen Kooperationsprojekte fallen etwas kürzer aus,

da sie weniger als grundlegende Darstellung, sondern vielmehr als Aktualisierung der Projektbeschreibungen in der Veröffentlichung „Interkommunale Gewerbegebiete - Public-Public-Partnership“ (Wuschansky, Bernd und Holtel, Ulrike 2002, ILS NRW Bd. 182) zu verstehen sind. Die genannte Schrift beinhaltet bereits eine grundlegende und ausführliche Darstellung der nordrhein-westfälischen Projekte.

Alle 110 Projektbeschreibungen der vorliegenden Veröffentlichung sind unter aktiver Mithilfe und ausdrücklicher Billigung der kooperierenden Städte und Gemeinden entstanden.

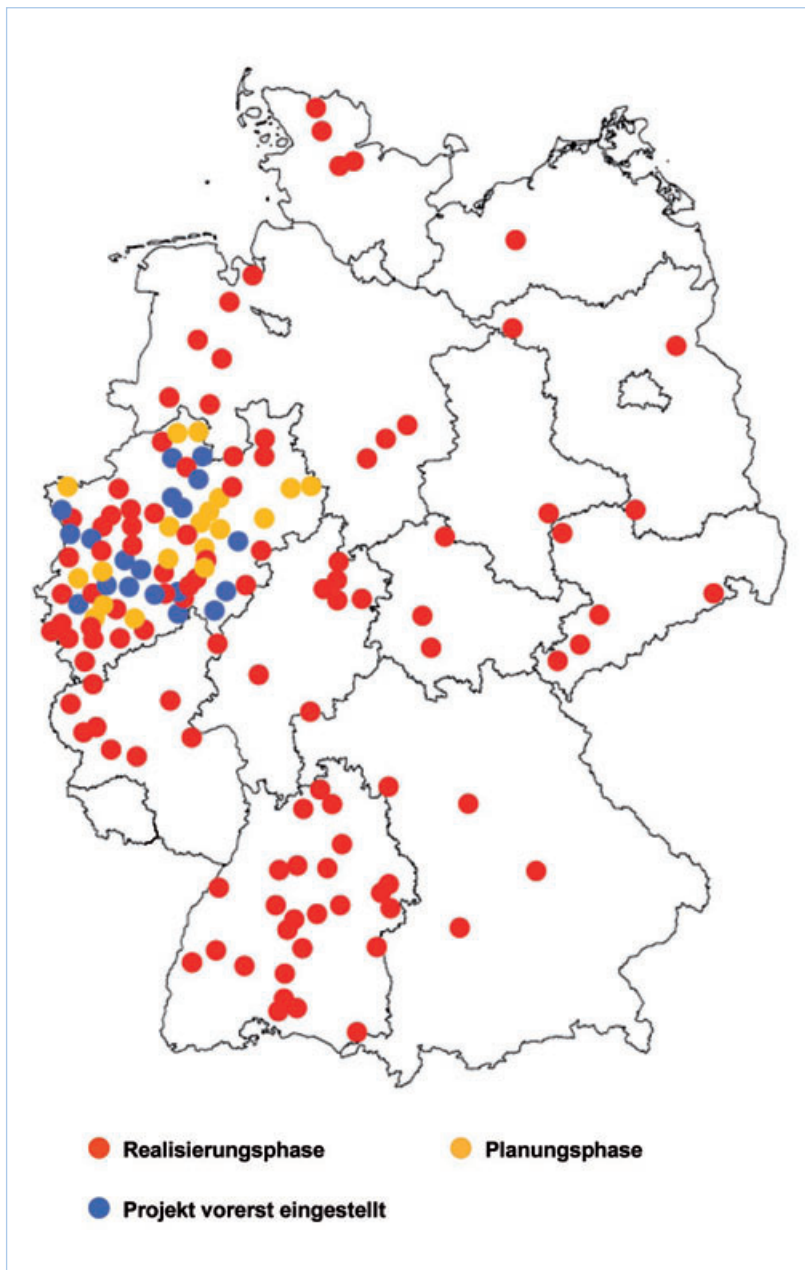
Über diese 110 Projekte hinaus werden zusätzlich 36 weitere interkommunale Gewerbegebietsprojekte in Nordrhein-Westfalen beschrieben. Da sie sich entweder erst im Anfangsstadium befinden oder aber aus den unterschiedlichsten Gründen nicht mehr weitergeführt werden,

können sie in die zusammenfassende Analyse zwar nicht eingehen; sie sind aber trotzdem in die Schrift aufgenommen, weil sie zum einen in der Vorläuferveröffentlichung auch dargestellt sind und die Fachinteressierten natürlich wissen wollen und sollen, wie die Entwicklung weitergegangen ist; und weil zum anderen gerade von gescheiterten oder auf Eis gelegten Projekten abgeleitet werden kann, welche Hemmnisse und Fehler bei gemeindlichen Kooperationen auftreten und wie diese ggf. vermieden werden können.

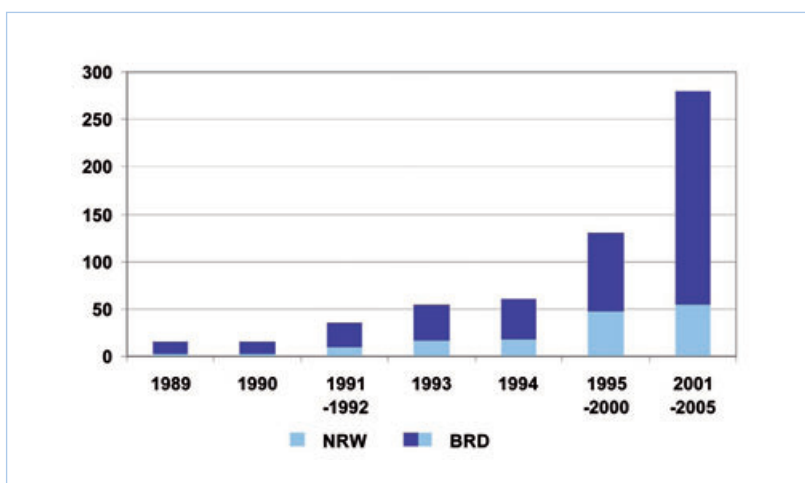
Insgesamt werden also 146 Interkommunale Gewerbeflächenprojekte in der vorliegenden Schrift dargestellt. In die zusammenfassende Analyse gehen 110 Projekte ein.

Interkommunale Gewerbegebiete in Deutschland - die wichtigsten Erkenntnisse

Nachfolgend werden die wichtigsten Erkenntnisse zu den interkommuna-



Übersichtskarte Deutschland



Entwicklung der geplanten oder realisierten Interkommunalen Gewerbegebiete in Deutschland

len Gewerbegebieten in Deutschland in aller Kürze dargestellt. Eine detaillierte Darstellung findet sich im Kapitel **Analyse der untersuchten Interkommunalen Gewerbegebiete in Deutschland**.

- Die interkommunalen Gewerbegebiete verteilen sich sehr ungleichmäßig auf die einzelnen Bundesländer. Die größte Anzahl liegt in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg.
- Von der Flächengröße her sind sie sehr unterschiedlich ausgestaltet. Das Spektrum reicht von relativ kleinen (unter 20 ha) bis zu großen Gebieten (über 400 ha). Das arithmetische Mittel beträgt - wegen der vielen großen Flächen - 96 ha, der Median liegt bei 65 ha.
- In über 60 % der Fälle kooperieren nur zwei Städte/Gemeinden miteinander; bei ca. 20 % sind es drei und bei knapp 10 % vier Kooperationspartner.
- Erwartungsgemäß sind es eher die Klein- und Mittelstädte, die sich bisher zur Entwicklung eines gemeinsamen Gewerbegebietes zusammengesetzt haben.
- Bei der realen Vornutzung der Flächen überwiegen mit über 60 % die zuvor agrarwirtschaftlich genutzten Flächen; bei 13 % handelt es sich um - zuvor meist militärisch genutzte - Konversionsflächen.
- Etwa 35 % der interkommunalen Gewerbegebiete grenzen unmittelbar an ein bestehendes Gewerbegebiet. 65 % bilden einen neuen Siedlungsansatz.
- Fast 90 % der Projekte verfügen in einem Radius von 5 km über eine Anbindung an eine Bundesstraße, 60 % an eine Autobahn. Bei 32 % ist eine Gleisanbindung in einer Entfernung von unter 5 km vorhanden.
- Die Bauleitplanung ist bei etwa drei Viertel der interkommunalen Gewerbegebietsprojekte abgeschlossen; die Erschließungsanlagen sind erstellt. In etwa 70 % der Gebiete läuft die Vermarktung der Flächen schon auf vollen Touren.

- 38 % der Projekte haben sich für den Zweckverband als Organisationsform entschieden; mit 9 % folgt die öffentlich-rechtliche Vereinbarung vor der privatrechtlichen GmbH mit 7 %. Kombinationen verschiedener Organisationsformen werden von 28 % der Kooperationsprojekte bevorzugt.
- Bei 91 % der Projekte ist die besondere Lagegunst der Fläche ein wichtiger Grund der Kooperation; bei 91 % sind es wirtschaftsstrukturelle Überlegungen; bei 66 % Flächenengpässe; bei 60 % „besondere Anreize“ (z.B. Fördermittel) und bei ca. 50 % finanzielle Engpässe der Kommunen.
- Zur Vermarktung der Kooperationsflächen werden in 80 % der Fälle sehr spezifische, einzelorganisatorische Vorgehensweisen gewählt; bei 20 % wird auf zum Teil sehr ausgeklügelte Kombinationszusammenstellungen gesetzt.
- Bei knapp 30 % der Kooperationsprojekte werden zusätzlich Übereinkünfte zum Umgang mit den weiteren Gewerbeflächen der beteiligten Kommunen getroffen.
- In 45 % der interkommunalen Gewerbegebiete bestehen Vorgaben bezüglich der vorrangigen Ansiedlung bestimmter Branchen. Besonders begehrt sind die Branchen Logistik und produzierendes Gewerbe.
- In 38 % der befragten Projekte werden bestimmte Branchen von der Ansiedlung im Gewerbegebiet ausgeschlossen; hierbei steht der Einzelhandel in jedweder Form an oberster Stelle.
- Bei knapp der Hälfte der Projekte sind im Laufe der Zusammenarbeit Probleme aufgetreten, die sich als ausgesprochen vielfältig darstellen aber häufig in gleicher Weise auch in kommunalen Gewerbegebieten auftreten können.
- Eine Mehrheit von 84 % der Befragten gibt an, ein Gewerbegebiet erneut in interkommunaler Kooperation mit einer Nachbarkommune zu entwickeln, sollte sich dazu die Möglichkeit bieten. Lediglich 4 %

würden explizit von einer erneuten Zusammenarbeit absehen.

Interkommunale Kooperationen gewinnen an Bedeutung

„Die Kommunen in Deutschland stehen vor großen Herausforderungen. Einer steigenden Aufgabenlast stehen immer knappere Haushaltsmittel gegenüber. Vor diesem Hintergrund gewinnt die seit langem in vielen Tätigkeitsfeldern praktizierte interkommunale Zusammenarbeit zusätzlich an Bedeutung.“¹ Interkommunale Kooperationsprojekte zielen in erster Linie darauf ab, die Funktionsfähigkeit eines Raumes durch die gemeinsame Lösung von Problemen bzw. die gemeinschaftliche Erledigung anfallender Aufgaben zu erhöhen. Durch die Bündelung von Kräften und Kompetenzen vergrößern sich die Möglichkeiten, den eigenen Handlungsraum zu erweitern, insgesamt handlungsfähiger zu werden und die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber konkurrierenden Regionen zu erhöhen.²

Interkommunale Kooperationen sind nichts Neues. Sie werden in den unterschiedlichsten Formen schon seit vielen Jahren praktiziert, beispielsweise im Bereich der Abwasser- und Abfallbeseitigung, des Öffentlichen Personenverkehrs, des Gesundheits- und Schulwesens oder des Tourismus und Fremdenverkehrs. Seit einiger Zeit haben sich diese Kooperationsbestrebungen aber deutlich verstärkt und auch thematisch ausgeweitet. Die Ursachen dafür liegen in den veränderten Rahmenbedingungen, denen sich die Städte und Gemeinden gegenübersehen: Der Globalisierung der Weltmärkte, der Verschärfung des Wettbewerbs, der wachsenden Bedeutung überstaatlicher Institutionen (wie der Europäischen Union), der gleichzeitig abnehmenden Rolle der Nationalstaaten, der Knappheit der öffentlichen Haushalte, dem Rückgang der personellen Ressourcen, dem demographischen Wandel, den anhaltenden Subur-

banisierungs- und Wanderungsprozessen, den erweiterten öffentlichen Aufgabenstellungen. Auch die Kommunen können sich diesen Tendenzen nicht entziehen. Sie müssen bei schwindenden Handlungsmöglichkeiten mit wachsenden Handlungsanforderungen umgehen. „Damit gewinnen Strategien an Bedeutung, die Vernetzung, Kooperation, weiche Instrumente von Verhandlung, Kompromiss und Konsens in den Vordergrund stellen.“³

Interkommunale Gewerbegebiete - eine bewährte Kooperationsform

Eine der bekanntesten und zwischenzeitlich in der Praxis bewährten Kooperationsformen sind die interkommunalen Gewerbegebiete. Bei interkommunalen Gewerbegebieten werden Planung, Entwicklung, Nutzung und Vermarktung des Areals/der Areale von mehreren Kommunen gemeinsam und gegebenenfalls mit Dritten betrieben. Dabei können auch Kommunen mitwirken, die selber über keine eigenen Flächenanteile verfügen; in andere Projekte bringen die Partnerkommunen jeweils separate Einzelflächen ein. Primäre Intention und gemeinsamer Nenner dieser Kooperationen ist immer, durch die Bereitstellung eines entsprechend hochwertigen - und damit für potenzielle Investoren attraktiven - Flächenangebotes Arbeitsplätze in der Region zu sichern bzw. neue zu schaffen. Die Städte und Gemeinden leisten damit einen aktiven Beitrag zur Sicherung und Stabilisierung der regionalen Wirtschafts- und Arbeitsmarktstruktur. Gleichzeitig bündeln sie in mehrfacher Hinsicht Kräfte und schöpfen Ressourcen effizienter aus.

Interkommunale Gewerbegebiete sind von Bund und Bundesländern gewollt: Die Raumordnungspläne der meisten Länder fordern sogar aktiv deren Errichtung; in den Programmen zu Stadterneuerung und regionaler Wirtschaftsförderung wird ihnen häufig Förderpriorität eingeräumt. Dabei wird jedoch darauf geachtet, dass

die regionalpolitischen Wachstumsziele mit jenen der Umweltverträglichkeit vereinbar bleiben.

Herausforderungen für Städte und Gemeinden **Beweggründe für interkommunale Zusammenarbeit**

Waren es zu Beginn der neunziger Jahre vor allem topographisch bedingte Flächenengpässe, die Kommunen veranlassten, Gewerbegebiete gemeinsam mit einem oder mehreren Nachbarn zu entwickeln, so führen heute insbesondere strukturpolitische, regionalökonomische, arbeitsmarkt- und haushaltspolitische Überlegungen zu den Zusammenschlüssen. Die Ausrichtung der Region im globalen Wettbewerb, die Bewältigung des Strukturwandels und die Stärkung des Arbeitsmarkts rücken in den Mittelpunkt des gemeinsamen Interesses. Die Zusammenarbeit baut kommunale Konkurrenzen ab, begrenzt die weiterhin hohe Flächeninanspruchnahme, entwickelt gemeinsame Stärken und schafft Vorteile für die gesamte Region.

Es gibt eine ganze Anzahl von neuen Herausforderungen, mit denen sich die Städte und Gemeinden auseinandersetzen müssen und denen sie mit Hilfe der interkommunalen Kooperation zu begegnen versuchen: Kommunale und regionale Konkurrenz, wirtschaftlicher Strukturwandel, Freiraum- und Flächeninanspruchnahme, gemeindliche Finanzsituation, gemeinsames Flächenmanagement, Regionalmarketing... Nachfolgend werden die diesbezüglichen wesentlichen Herausforderungen für Städte und Gemeinden näher erläutert. Es wird dargelegt, wie die Kommunen diesen Herausforderungen mit Hilfe der kommunalen gewerblichen Kooperationen strategisch richtig und angemessen begegnen können.

Herausforderung: **Konkurrenzsituation zwischen den Kommunen**

In aller Regel ist jede Gemeinde bemüht, auf ihrer eigenen Gemarkung

genügend Gewerbeflächen bereitzustellen. Aus stadtplanerischer und regionalökonomischer Sicht soll damit zum einen dem Flächenbedarf expansionswilliger, ortsansässiger Unternehmen Rechnung getragen werden, zum anderen die Ansiedlung neuer Betriebe ermöglicht werden.

Diese Vorgehensweise ist nicht ohne Problematik: „In der Konkurrenz der Wirtschaftsstandorte um Arbeitsplätze und Steuereinnahmen besteht oft die Bereitschaft der Kommunen, die letzten verfügbaren Flächen auf der eigenen Gemarkung zu erschließen. Dies führt in wachsendem Maße dazu, dass schlecht angebundene oder ökologisch sensible und wertvolle Standorte in Anspruch genommen werden, obwohl andere Kommunen Flächen bereitstellen könnten, die solche Probleme nicht haben.“

Es ist eine vielschichtige Konkurrenzsituation erkennbar, die sich in kommunalpolitischen Diskussionen innerhalb der Gemeinde und auch im Verhältnis zu anderen Gemeinden dokumentiert...“⁴

Die Fokussierung auf das eigene Gemeindegebiet birgt die Gefahr, dass die ruinöse Konkurrenz zwischen Gemeinden noch verstärkt wird, weil potenzielle Investoren gleichzeitig mit mehreren Kommunen verhandeln und sie über die Baulandpreise gegeneinander „ausspielen“. Gerade kleinere Einheiten sind im nationalen und globalen Wettbewerb immer weniger in der Lage, allein konkurrenzfähig zu sein. „Innerregionale Konkurrenz schwächt die ohnehin begrenzte Ressourceneffizienz zusätzlich.“⁵

Die Zusammenarbeit der Kommunen kann diesen Gefahren wirkungsvoll begegnen. Durch strategische Allianzen können künftig ausreichende Handlungsspielräume für die Städte und Gemeinden geschaffen werden, die den Anschluss an die gesamtwirtschaftliche Entwicklung gewährleisten.

Herausforderung: **Wirtschaftlicher Strukturwandel - unternehmerische Standortanforderungen**

Der internationale Standortwettbewerb verschärft sich insbesondere durch die schnelle Entwicklung in der Kommunikationstechnik, die eine weltumspannende kommunikative Vernetzung erst ermöglichte und zur Globalisierung und Internationalisierung des Wirtschaftslebens geführt hat. Nicht rückholbare Veränderungen sind die Folge: Rückgang der Arbeitsplätze im sekundären Sektor, fortschreitender technologischer Umbruch, Rationalisierungsbestrebungen, weltweite Verlagerung von Arbeitsplätzen, Bedeutungsverlust des produzierenden Gewerbes in den westeuropäischen Ländern, kontinuierliche Weiterentwicklung zur Dienstleistungsgesellschaft.

Mit der zunehmenden Internationalisierung stellen Unternehmen veränderte Standortanforderungen. Nicht nur bei Großunternehmen, sondern auch in der mittelständischen Wirtschaft geht damit eine stärker werdende Zentralisierung von Entscheidungsebenen einher. Insbesondere für die kommunalen Entscheidungsträger aus Politik und Wirtschaftsförderung gehen lokale und persönliche Beziehungen zu den Unternehmern verloren. Anonyme Entscheidungen bei Standortwahl und auch bei Standortveränderungen sind die Folge.

Diese überörtlichen Standortentscheidungen, beispielsweise bei der Ansiedlung aber auch Stilllegung größerer Dienstleistungs- oder Gewerbebetriebe, wirken sich oft über die kommunalen Grenzen auf die Entwicklung der gesamten Region aus: Die Akteure vor Ort - auch die betroffenen Wirtschaftsförderer und Kommunalverwaltungen - haben nur sehr begrenzt Einfluss auf solche Entscheidungen. Angesichts der zunehmenden Markttransparenz und der Standardisierung der Standortfaktoren ist die Standortauswahl letzt-

lich ein Ergebnis des internationalen Vergleichs der besten Standorte.⁶

Die wirtschaftliche Entwicklung wird neben der Internationalisierung vor allem durch den Strukturwandel bestimmt. Im Rahmen des Strukturwandels führen innovative Ideen, Entwicklungen und Märkte zur Ausbildung von neuen Branchen. Diese können sich insbesondere in der Informations- und Kommunikationstechnologie zum Teil zu zukunfts-trächtigen Wachstumsbranchen entwickeln, wenn dauerhaft gesicherte Märkte geschaffen werden können.⁷

Gleichwohl darf das produzierende Gewerbe nicht vernachlässigt werden, auch wenn sein Anteil am Sozialprodukt abnehmen und das Wachstum des Dienstleistungssektors fortschreiten wird.

Ebenso wichtig wie das Bemühen um gewerbliche Neuansiedlungen ist die Bestandspflege der vorhandenen Unternehmen. Unabhängig von der Sektorenzugehörigkeit wird ein großer Teil der nachgefragten Gewerbefläche nicht von Neuansiedlungen, sondern von intrakommunalen oder intraregionalen Betriebsverlagerungen und -erweiterungen in Anspruch genommen werden.

Wenngleich die betrieblichen Standortbedürfnisse nach Sektoren differieren, so sind die Anforderungen an die Qualitäten der Standortfaktoren insgesamt erheblich gestiegen. Den Standortansprüchen der Unternehmen kann deswegen nur noch auf regionaler Ebene Rechnung getragen werden. Nur mit einem entsprechend hochwertigen Flächenangebot sind die Grundvoraussetzungen zu schaffen, sich als Region am nationalen und internationalen Wettbewerb um Unternehmensansiedlungen erfolgreich zu beteiligen.

Herausforderung:

Kommunale Finanzsituation

Viele deutsche Städte und Gemeinden haben erhebliche finanzielle

Probleme. Auch wenn es deutliche Unterschiede in der Finanzlage einzelner Kommunen gleicher Funktion und Größe gibt, wird sich die generell schwierige Situation in den nächsten Jahren nicht grundlegend verbessern.

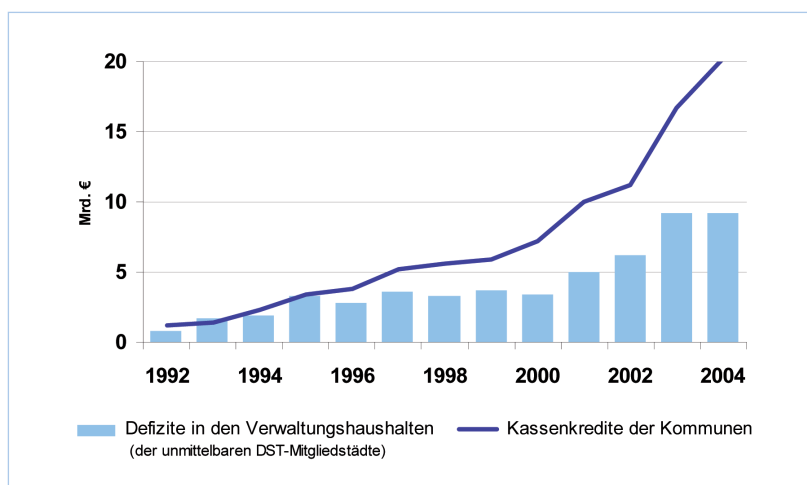
Die prekäre finanzielle Situation spiegelt sich seit längerem in der zunehmenden Inanspruchnahme der Kassenkredite wider, die sich mehr und mehr zu einem dauerhaften Finanzierungsinstrument der laufenden Ausgaben im Verwaltungshaushalt entwickeln. „Ein Indiz für die Lage der öffentlichen Haushalte ist der Schuldenstand. Anders als bei Bund und Ländern ist eine angespannte kommunale Finanzlage nicht primär an der Netto-Neuverschuldung am Kapitalmarkt zu erkennen. Es sind vielmehr die Kassenkredite, deren Anstieg ein alarmierendes Zeichen für die fehlende finanzielle Leistungsfähigkeit der Kommunen ist.“⁸

Trotz der Mehreinnahmen aus der Gewerbesteuer sind die Kassenkredite der Städte und Gemeinden im Jahr 2005 auf ein Rekordhoch von 23,7 Milliarden Euro gestiegen. Die Summe liegt fast 23 % höher als im Vorjahr. „Das gigantische Loch in den Kassen führt dazu, dass immer mehr Kommunen selbst ihre Personalkosten nur noch aus Krediten finanzieren können.“⁹

Wie schwierig die finanzielle Situation vieler Kommunen beispielsweise in Nordrhein-Westfalen ist, macht folgender Sachverhalt deutlich: Im Herbst 2005 befanden sich mit 194 fast die Hälfte der Kommunen (20 kreisfreie Städte, 167 kreisangehörige Städte oder Gemeinden und 7 Kreise) in der Haushaltssicherung.¹⁰ Im Jahr 2000 waren es nur 99 Kommunen. Die konjunkturell und mit dem Einbruch der kommunalen Steuereinnahmen belasteten Haushaltsjahre 2001 bis 2003 führten dann zu einem sprunghaften Anstieg der Kommunen in der Haushaltssicherung von 107 in 2002 auf 194 in 2005.¹¹

Wie die Tabelle der Kommunal Finanzen 2003 bis 2005 zeigt, hat sich 2004 aber das Defizit der kommunalen Gesamthaushalte, das im Jahre 2003 noch bei 8,5 Mrd. € gelegen hatte, auf 3,8 Mrd. € reduziert. Dazu haben neben dem starken Wachstum der Gewerbesteuererinnahmen das Einfrieren der laufenden Personal- und Sachaufgaben auf Vorjahresniveau, aber auch die erneute starke Rückführung der kommunalen Investitionen beigetragen.¹²

2004 lagen die Einnahmen der Kommunen mit 145,3 Mrd. € nur geringfügig über denen des Jahres 2003 mit 141,4 Mrd. €. Sie haben sich 2005 voraussichtlich leicht um 1,2 % verbessert.



Defizitäre städtische Verwaltungshaushalte. Quelle: Karrenberg, Hanns; Münstermann, Engelbert: Gemeindefinanzbericht 2005. In: Der Städtetag. 5/2005. S. 10

Kommunalfinanzen 2003 bis 2005 in den Ländern der Bundesrepublik Deutschland ¹

Einnahmen/ Ausgaben (in Mrd. €)	2003	2004	2005
Einnahmen	141,4	145,3	147,2
Darunter			
-Steuern	46,8	51,2	51,7
Darunter			
- Gewerbesteuererinnahmen	15,2	20,6	21,3
- Einkommensteueranteil	19,8	18,6	18,0
- Umsatzsteueranteil	2,6	2,6	2,6
Gebühren	16,2	16,1	15,9
Laufende Zuweisungen von Land/Bund	38,0	38,8	41,1
Investitionszuweisungen von Land/Bund	8,0	8,0	8,3
Sonstige Einnahmen	32,4	31,3	30,3
Ausgaben	149,8	149,2	152,9
Darunter			
-Personal	40,5	40,5	40,5
-Sachaufwand	29,1	29,1	29,3
-Soziale Leistungen	30,4	31,9	35,8
-Zinsen	5,1	4,8	4,8
-Sachinvestitionen	21,4	19,7	19,7
Davon			
-Baumaßnahmen	16,8	15,4	15,4
Sonstige Ausgaben	23,3	23,1	23,0
Finanzierungssaldo	- 8,5	- 3,8	- 5,8

¹ Für 2005 Schätzung

Kommunale Finanzsituation. Quelle: Karrenberg, Hanns; Münstermann, Engelbert; (2005): Gemeindefinanzbericht 2005. In: Der Städtetag. 5/2005. S. 6

2004 betragen die Ausgaben dagegen 149,2 Mrd. €. Für 2005 wird vor allem durch die Auswirkungen von „Hartz IV“ ein Ausgabenanstieg um 2,5 % erwartet. (Im Jahre 1994 lagen die Ausgaben der Kommunen noch bei 150,4 Mrd. €.)

2004 beliefen sich die Investitionen in den Kommunalhaushalten auf 19,7 Mrd. €. Sie liegen damit inzwischen um über 40 % niedriger als 1992 als es noch 33,5 Mrd. € waren. 2005 ist eine Stagnation zu erwarten - eine erwünschte Trendwende bleibt aus.¹³

Darüber hinaus stiegen seit 1992 die Sozialausgaben - trotz der Entlastungen durch die Einführung der Pflege-

versicherung - um mehr als 45 %. Allein in den vergangenen vier Jahren erhöhten sie sich um fast 5,7 Mrd. € auf 31,9 Mrd. €. Für die Kommunalhaushalte sind das gewaltige Lasten, die kaum noch zu schultern sind.

Für die aktuelle Situation läßt sich zusammenfassend sagen: Die Einnahmen der Kommunen sind 2004 um 2,8 % gestiegen, auch für 2005 wird ein leichter Zuwachs von 1,2 % erwartet. Nachdem 2004 ein starkes Plus bei der Gewerbesteuer zu verzeichnen war - die Kommunen mussten auch erstmals seit dem Jahr 2000 nicht mehr als 20 % von der Gewerbesteuer an Bund und Länder abfüh-

ren (Gewerbsteuerumlage) - wird 2005 nur noch mit einem leichten Anstieg des Gewerbesteueraufkommens um 3,7 % gerechnet. Der Anteil der Gemeinden an der Einkommensteuer ging dagegen 2004 um 6,3 % zurück und wird auch 2005 im fünften Jahr in Folge sinken, diesmal um voraussichtlich 3,1 %. Seit dem Jahr 2000 sind somit die Einnahmen aus dem Gemeindeanteil an der Einkommensteuer um über 3,3 Mrd. € auf 18 Mrd. € gesunken.¹⁴

Insbesondere aus dem „Gemeindefinanzbericht 2005“ des Deutschen Städtetages und dem „Datenreport Kommunalfinanzen 2005“ des Deutschen Städte- und Gemeindebundes, aber auch aus Veröffentlichungen des Deutschen Landkreistages lässt sich das Fazit ableiten, dass weder jahrelange strikte Haushaltskonsolidierung noch gestiegene Einnahmen aus der Gewerbesteuer die Stadthaushalte sanieren können. Die Entwicklung der Kommunalfinanzen im vergangenen Jahrzehnt zeige, so Oberbürgermeister Christian Ude: „Die neue Bundesregierung muss endlich eine Gemeindefinanzreform verwirklichen, die die Finanzkraft der Städte stärkt und ihre Einnahmen verstetigt.“¹⁵

Hinsichtlich der Einbeziehung der kommunalen Steuern in eine grundlegende Steuerreform hält der Deutsche Landkreistag an den gemeinsam mit den anderen kommunalen Spitzenverbänden seit Jahren formulierten „vier Zielsetzungen der Verbesserung, der Verstetigung, der Erhöhung der Gestaltbarkeit der Kommunalbesteuerung - bei Aufrechterhaltung eines spezifischen Bandes zwischen Wirtschaft und Kommunen - fest.“¹⁶

Bis es zu dieser grundlegenden Steuerreform kommt, sind die Städte und Gemeinden darauf angewiesen, ihre Haushalte auf andere Weise zu entlasten und auch durch eine Aufgabenverteilung auf mehrere Schultern finanzielle Synergieeffekte zu

erzielen. Gerade die Kooperation mehrerer Kommunen bei der Gewerbeflächenentwicklung kann dazu beitragen, kommunale Gelder zu schonen und den Einsatz von Haushaltsmitteln zu optimieren.

Herausforderung:

Inanspruchnahme von Flächen

Die stetige Flächeninanspruchnahme hat über die direkten und indirekten Umweltfolgen (beispielsweise Bodenversiegelung, Verkehrserzeugung) hinaus auch ökonomisch und sozial bedenkliche Konsequenzen:

- ökonomische, weil mit dem Ausbau der Siedlungs- und Verkehrsflächen sowohl die private Wirtschaft als auch die öffentlichen und privaten Haushalte mit ständig wachsenden Kosten für die Instandhaltung und den Betrieb dieser Infrastruktur belastet werden;
- soziale, weil das Wachstum der Siedlungsflächen mit sozialer Entmischung einhergehen kann.¹⁷

Was die Inanspruchnahme von zuvor meist land- oder forstwirtschaftlich genutzten Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke anbetrifft, so schreitet diese weitgehend ungebremst voran, obwohl das planerische Instrumentarium zu ihrer Steuerung insbesondere durch die 1998 und 2004 erfolgten Novellierungen des Baugesetzbuches und des Raumordnungsgesetzes erheblich erweitert und verbessert worden ist. Die Steigerungsraten sind in den letzten Jahren aber kleiner geworden; vor allem die Gebäude- und Freiflächenzunahme entwickelte sich rückläufig und halbierte sich etwa innerhalb weniger Jahre.¹⁸

Insgesamt hat sich in den letzten fünfzig Jahren die Siedlungsfläche aber fast verdoppelt, während die Bevölkerung nur um etwa ein Fünftel zunahm.¹⁹ So betrug der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche 1950 in der alten Bundesrepublik Deutschland ca. 7,1%.²⁰ Im Jahre 1993 wurden schon 11,3% und Ende 2004

12,8% der Bodenfläche Deutschlands für Siedlungs- und Verkehrszwecke in Anspruch genommen.²¹ Anteilsmäßig entfallen davon aktuell knapp 8% auf die Siedlungs- und 5% auf die Verkehrsfläche.

„Siedlungs- und Verkehrsfläche“ und „versiegelte Fläche“ dürfen aber nicht gleichgesetzt werden. Die Siedlungs- und Verkehrsfläche umfasst auch einen erheblichen Anteil unbebauter und nicht versiegelter Flächen, die beispielsweise zum Ausgleich für den Eingriff in Natur und Landschaft durch Bebauung und Versiegelung bereitgestellt werden.

Innerhalb von Siedlungsgebieten wird der Versiegelungsgrad deshalb derzeit auf 50% geschätzt, bei Verkehrsflächen sind keine verlässlichen Zahlen verfügbar. Bei Straßen und Plätzen liegt der Versiegelungsgrad deutlich über 50%.²²

In den jüngeren Jahren von 2001 bis 2004 hat die Siedlungs- und Verkehrsfläche in Deutschland insgesamt um 1.682 km² oder 115 ha/Tag zugenommen. Die Flächeninanspruchnahme hat sich damit gegenüber dem Zeitraum 1997 bis 2000, in dem die Zunahme noch 129 ha/Tag betrug, zwar deutlich verlangsamt. Betrachtet man die Ergebnisse im Zeitraum 2001 bis 2004 aber näher, so folgt einem leichten Rückgang der täglichen Flächeninanspruchnahme bis 2003 ein erneuter Anstieg im Jahre 2004.²³

Für eine Entwarnung ist es deshalb viel zu früh. Der abgeschwächte Verlauf der Flächeninanspruchnahme dürfte vor allem aber durch die schwache konjunkturelle Entwicklung und den weiteren Rückgang bei den Bauinvestitionen geprägt sein. Darüber hinaus wurden in den letzten Jahren erheblich weniger Gewerbe- und Industriegebiete sowie Flächen für Handel- und Lagerstätten ausgewiesen: Diese verzeichneten in den 1990er Jahren noch enorme Zuwachsraten.²⁴

Das Ziel der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, die tägliche Inanspruchnahme neuer Siedlungs- und Verkehrsflächen bis zum Jahr 2020 auf maximal 30 ha/Tag zu reduzieren, ist weit entfernt; die tägliche Flächeninanspruchnahme entwickelt sich wohl erst längerfristig in die angestrebte Richtung. „Eine wirkliche Trendwende bei der heutigen flächenintensiven Siedlungsentwicklung ist also noch nicht gesichert. Erreichbar ist das Ziel nur mit Erarbeitung und Umsetzung eines Gesamtkonzepts aus konkreten planerischen, rechtlichen und ökonomischen Instrumenten auf den Ebenen Bund, Länder und Kommunen.“²⁵

Festzuhalten bleibt: In den Stadtstaaten Berlin (69,4%), Hamburg (58,6%) und Bremen (56,5%) liegt der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche erwartungsgemäß hoch. In den Flächenländern reicht die Spanne des Siedlungs- und Verkehrsflächenanteils von 21,6% in Nordrhein-Westfalen bis zu 7,2% in Mecklenburg-Vorpommern.²⁶

Herausforderungen durch interkommunale

Kooperation begeben

Von der Konkurrenz zur

Kooperation

„83% der Kommunen sind sich einig, dass die interkommunale Zusammenarbeit künftig noch an Bedeutung gewinnt. ...Die größten Chancen sehen die Befragten in der Verbesserung der kommunalen Haushaltslage, der Qualität der Aufgabenerfüllung und der Nutzung von Größenvorteilen.“ Dies ist ein Ergebnis einer bundesweiten Studie „Interkommunale Zusammenarbeit“, die 2004 in Kooperation zwischen der Managementberatung Kienbaum und dem Deutschen Städte und Gemeindebund durchgeführt wurde. Insgesamt wurden bundesweit fast 1.300 Kommunen mit mehr als 10.000 Einwohnern zu Stand, Perspektiven sowie Chancen und Risiken der interkommunalen Zusammenarbeit befragt.²⁷

Die Städte und Gemeinden begegnen den beschriebenen Herausforderungen offensiv. Die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden ist für sie ein aktiver und innovativer Schritt, um auf die sich verschärfenden Probleme aktiv und angemessen zu reagieren. Sie versprechen sich von dieser „Public-Public-Partnership“, dass durch die Bündelung der knappen Ressourcen Synergieeffekte erzielt werden, die Sparpotenziale aufdecken und Effizienzsteigerungen ermöglichen.

Erkenntnisse und Folgerungen

Insbesondere die dargelegten großen Herausforderungen sind es, die Kommunen dazu bewegen, mit ihren Nachbarn konkrete Kooperationen zu vereinbaren. Diese konkreten Anlässe, meist ist es ein ganzes Bündel, können sehr unterschiedlich sein, je nach Situation der beteiligten Partner und der räumlichen Gegebenheiten. Nachfolgend wird anhand einiger öffentlich-rechtlicher Verträge beispielhaft aufgezeigt, wie komplex, differenziert und vielfältig die Zielsetzungen sind, die Kommunen mit der Entwicklung und Verwirklichung von Interkommunalen Gewerbegebieten verfolgen. So werden etwa in öffentlich-rechtlichen Vereinbarungen z.B. folgende Handlungsfelder, die mit Hilfe des interkommunalen Gewerbeparks aus den kommunal erarbeiteten Entwicklungskonzepten geschaffen werden sollen, benannt:

- „Optimierung der Angebotsqualität durch eine standortadäquate, zielgruppengerechte und hochwertige Planung, die die vorhandenen Standortpotenziale aufgreift und die gewünschten internen und auch externen Ansiedlungen unterstützt.
- Flankierung der kommunalen Einzelprojekte und Unterstützung der regionalen Wirtschaftspotenziale durch Förderung von Neugründungen und Erweiterungen ortsansässiger Unternehmen ... über wirtschaftsfördernde Maßnahmen sowie die Ansiedlung in dem Gewerbepark.

- Abgestimmte Strategie und Organisation der Vermarktung, um die ... Produkte am Markt zu platzieren, lokale bzw. regionale Potentiale zu nutzen und mögliche Konkurrenzen zu vermeiden. Bearbeitung einer interkommunal abgestimmten Nutzungsstruktur für die einzelnen Gewerbeflächenstandorte mit dem Ziel einer erfolgreichen Umsetzung der in interkommunaler Regie umzusetzenden Gewerbeflächenpotentiale.“²⁸

Andere Kommunen legen in ihrer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung u.a. fest: „...zum Zwecke der Stärkung interkommunaler Zusammenarbeit, der Steigerung der Effizienz verwaltungsbehördlichen Handelns durch Bündelung der Verwaltungs- und Finanzressourcen, wegen der besseren Ausnutzung und Auslastung vorhandener Infrastrukturen sowie der stärkeren Berücksichtigung von Umweltschutzaspekten durch grenzübergreifende Planung, Erschließung und Vermarktung wollen die beteiligten Kommunen diese Vereinbarung über ein gemeinsames Gewerbegebiet schließen. Ein Ziel ist die Schaffung einer branchenmäßig diversifizierten Wirtschaftsstruktur, um damit das Arbeitsplatzangebot zu sichern bzw. auszubauen sowie die betrieblichen Standortbedingungen zu veredeln.“²⁹

Nachdem zwischenzeitlich viele Interkommunale Gewerbegebiete erstellt sind, lenken die Initiatoren dieser Kooperationsprojekte den Fokus ihrer Anstrengungen vermehrt auf die Vermarktung dieser interkommunal entwickelten, oft aber auch vorhandenen kommunalen Gewerbeflächen. So haben beispielsweise die nordrhein-westfälischen Städte Kamp-Lintfort, Moers, Neukirchen-Vluyn und Rheinberg, die schon 1996 eine Öffentlich-rechtliche Vereinbarung zur Entwicklung des „Grafschafter Gewerbepark Genend“ geschlossen hatten, im Jahre 2000 eine „Öffentlich-rechtliche Vereinbarung zur gemeinsamen Wirtschaftsförderung“

der vier Städte geschlossen.³⁰ Darin ist u.a. vereinbart: „Die Städte ...verfolgen gemeinsam die Ziele, die regionale Wirtschaftsstruktur in ihrer Branchenvielfalt zu fördern und das Arbeitsplatzangebot zu sichern und zu erweitern. Es besteht Einigkeit, dass diese Ziele am besten erreicht werden können, wenn die Partner kooperieren. Dazu fassen die Partner die Aufgaben der Wirtschaftsförderung - über die mit dem Gemeinschaftsprojekt Grafschafter Gewerbepark Genend begonnen Kooperation hinaus - nach den Grundsätzen des fairen Flächenausgleichs und der wechselseitigen Rücksichtnahme zusammen.“

Die vier Städte legen in der Vereinbarung fest, dass in Zukunft grundsätzlich alle gewerblichen Bauflächen gemeinsam entwickelt und vermarktet werden. Zur Erreichung der gemeinsamen Ziele werden die Aufgaben der Wirtschaftsförderung für alle vier Kommunen einer zu diesem Zweck gebildeten Anstalt öffentlichen Rechts übertragen. Die Anstalt bekommt vielfältige Aufgaben zugewiesen: Gewerbeflächenentwicklung und -vermarktung, Stärkung des Wirtschaftsstandortes insbesondere durch Regionalmarketing, Unterstützung der Städte bei der Verbesserung der Wirtschaftsstruktur, Beratungsleistungen für Unternehmen und Entwicklung beschäftigungspolitischer Initiativen. Die Partner verpflichten sich, dieser Anstalt alle neuen gewerblichen Planungs- und Entwicklungsvorhaben anzubieten. Darüber hinaus übertragen die vier Städte die Vermarktung aller sich in ihrer Verfügung befindlichen Gewerbeflächen zur Aufgabenwahrnehmung dieser Anstalt öffentlichen Rechts.

Wesentliche Aufgabenfelder bei der Entwicklung und Vermarktung von interkommunalen Gewerbeflächen

Nachfolgend werden die wesentlichen Aufgabenfelder im Einzelnen aufgeführt, die Kommunen dazu veranlas-

sen, bei Entwicklung und Vermarktung von Gewerbeflächen miteinander zu kooperieren.

Reduktion interkommunaler Konkurrenzen

Die Globalisierung und Internationalisierung der Wirtschafts-, Handels- und Finanzströme bedeutet heruntergebrochen auf die kommunale Ebene, dass die Konkurrenz der Städte und Gemeinden um ressourcenstarke Investoren und Standortqualitäten insbesondere in Zeiten leistungsfähiger Informations- und Telekommunikationstechnologien weiter zunimmt.³¹

Gerade angesichts des verschärften regionalen und internationalen Standortwettbewerbes suchen immer mehr Kommunen eine Kooperation mit ihren kommunalen Mitbewerbern, um auf Dauer in diesem z.T. ruinösen Wettbewerb bestehen zu können. Im Bereich der Gewerbeflächenentwicklung liegt der Beweggrund für die Zusammenarbeit vor allem in der Reduktion von kommunalen Konkurrenzen, die durch ihre häufig negativen Effekte die Handlungsfähigkeit der Kommunen mehr und mehr einschränken. Durch die strategischen Allianzen können künftig ausreichende Handlungsspielräume für die Städte und Gemeinden geschaffen werden, die ihren Anschluss an die gesamtwirtschaftliche Entwicklung gewährleisten.

Die regionale Zusammenarbeit untergräbt die kommunale Selbstverwaltung aber keineswegs oder stellt sie gar in Frage, sondern stärkt im Gegenteil die kommunale Handlungsfähigkeit durch Effizienzsteigerung. „Auch der Bürger orientiert sich zunehmend über die Stadtgrenzen hinaus und denkt und handelt in regionalen Bezügen. Für die Städte und Gemeinden kommt es angesichts dieser Internationalisierung darauf an, ein eigenes und unverwechselbares sowie an den eigenen Traditionen ausgerichtetes Profil zu entwickeln. Dieses Profil

muss dem Bürger eine Identifikation mit „seiner Gemeinde“ und deren Stärken vermitteln und die Wirtschaft als Verantwortungsträger für die jeweilige Gemeinde mit ins Boot holen.“³²

Mit der Entwicklung Interkommunaler Gewerbegebiete tätigen die Kommunen eine Investition in die Zukunft und schärfen ihr regionales Profil im Wettbewerb der Regionen.

Bündelung der Finanz-, Personal- und Verwaltungskraft - Entlastung der kommunalen Haushalte

Die gesamte Stadtentwicklung vollzieht sich derzeit für die Städte und Gemeinden in einer enormen Umbruchsituation. Insbesondere die schwierige kommunale Haushaltslage führt dazu, dass die Städte und Gemeinden zunehmend in ihren Handlungsmöglichkeiten beschränkt sind. Das kommunale Finanzierungsdefizit ist groß. Wie oben ausführlich aufgezeigt, haben sich seit 1992 die kommunalen Investitionen um über 40 % verringert. Bedingt durch den Investitionsrückgang schreitet der Verfall der öffentlichen Infrastruktur (z.B. Schulen, Wege, Plätze) bedrohlich voran. Investitionen der Städte und Gemeinden z.B. für ihre Innenstädte und Ortskerne sind häufig kaum noch leistbar. Dazu kommt, dass die Betriebe in den Gemeinden immer mehr als Steuerzahler ausfallen und eine schnelle und nachhaltige Gemeindefinanzreform, die den Kommunen dauerhaft verlässliche Einnahmen gibt, nicht erkennbar ist. Umgekehrt bleibt die kommunale Verantwortung bei der Stadtentwicklung und die Verantwortung für die Bürger und die Wirtschaft im Bereich der Daseinsvorsorge, also insbesondere bei der Versorgung mit öffentlichen Leistungen in den Städten und Gemeinden, bestehen. Die Städte und Gemeinden haben in den letzten Jahren massiv Personal abgebaut mit der Folge, dass viele bisher selbstverständliche Aufgaben auch der Daseinsvorsorge

einfach nicht mehr geleistet werden können. Das Gebot der Stunde für die Kommunen lautet daher: „Gestalten ohne Finanzen“.³³

Um aus dieser schwierigen Situation hinauszukommen, um trotz knapper finanzieller und personeller Ressourcen handlungsfähig zu bleiben oder wieder zu werden, kooperieren die Kommunen miteinander. So werden gerade durch die gemeinschaftliche Gewerbeflächenentwicklung die personellen und finanziellen Möglichkeiten der Gemeinden gebündelt, lokale und regionale Infrastruktureinrichtungen optimal ausgelastet und durch kommunale Konkurrenz verursachte Fehlinvestitionen minimiert. Allen Städten und Gemeinden ist klar, dass die Erreichung der Ziele „ein hohes Maß an gegenseitigem Vertrauen voraussetzt“. Sie „versprechen einander größtmögliche Unterstützung“³⁴ und „die partnerschaftliche Zielsetzung in gemeinsamen Stellungnahmen (zu) vertreten“³⁵.

Interkommunale Gewerbeflächenprojekte generieren darüber hinaus durch Gewerbe- und Grundsteuern zusätzliche kommunale Einnahmen, die im Rahmen eines Kosten-Einnahmen-Ausgleichs auf die beteiligten Gemeinden verteilt werden. Wichtiger als diese Einnahmen, die durch den gemeindlichen Finanzausgleich häufig ja auch noch relativiert werden, sind die Sekundäreffekte, die durch die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen erzeugt werden: Rückgang von Sozialhilfeleistungen, Erhöhung der Kaufkraft, ggf. Stabilisierung der den Gemeinden zustehenden Einkommenssteueranteile.

Reduzierung der Flächeninanspruchnahme - Schonung des Freiraums

Die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme hat nicht nur ökologische, sondern auch ökonomische und soziale Bezüge. „Gerade in einem dicht besiedelten Land wie Deutschland muss der Boden in seinen öko-

logischen Funktionen als Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen und als Bestandteil des Naturhaushalts mit seinen Wasser- und Naturkreisläufen geschützt werden. Gleichzeitig muss die Flächennutzung im Sinne der Nachhaltigkeit für vielfältige Funktionen, z.B. für Siedlung, Erholung und Verkehr, für die Erzeugung von Lebensmitteln und nachwachsenden Rohstoffen, für wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen sowie Naturschutzzwecke weiter entwickelt werden.“³⁶

Neue Gewerbegebiete wird es auch weiterhin geben. Bei der Auswahl der Standorte kommt es aber zukünftig noch mehr als in der Vergangenheit darauf an, sich an den Zielen der Nachhaltigkeit zu orientieren, also beispielsweise möglichst keine Standorte mehr außerhalb der Siedlungszusammenhänge zu erschließen. In dynamischeren Regionen kann auch eine stärkere Differenzierung der Gewerbeflächen in eher produktionsorientierte und eher dienstleistungsorientierte Bereiche sinnvoll sein. „Damit werden einerseits langfristige Entwicklungsperspektiven für Produktionsbetriebe gegeben; andererseits wird jedoch auch dem Strukturwandel in der Wirtschaft Rechnung getragen.“³⁷

„In der Bauleitplanung ...ist bevorzugt darauf hinzuwirken, dass die vorhandenen Potentiale zum Flächenrecycling ausgeschöpft werden... Im Hinblick auf eine zukünftige Gewerbenutzung ist frühzeitig die Eignung als Gewerbegebiet zu klären und die Nutzung zu sichern.“³⁸

Die Stärkung der interkommunalen und regionalen Kooperation ist auch nach Meinung der Bundesregierung ein strategisch wesentliches Handlungsfeld zur Umsetzung einer flächensparenden Siedlungsentwicklung. Für sie spielen dabei gerade interkommunal entwickelte Gewerbegebiete eine wichtige Rolle.³⁹

„Kooperative Planungs- und Handlungsansätze leisten wesentliche Beiträge zu einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung und zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden. Sie können bei der Entwicklung und Umsetzung stadtregio­neraler Freiraumkonzepte im Zuge von Landschaftsparks ebenso zum Tragen kommen wie bei der Entwicklung interkommunaler Gewerbegebiete.“⁴⁰

Die Zahlen über die Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrszwecke machen deutlich, dass eine ressourcenschonende Flächennutzung ein wichtiges Ziel in der räumlichen Planung bleibt. Um dieses Ziel zu erreichen, muss der weiteren behutsamen Siedlungsflächenentwicklung ein interkommunal abgestimmtes, von allen Gemeinden akzeptiertes Vorgehen zu Grunde gelegt werden.⁴¹

Gegenüber kommunalen bieten interkommunale Gewerbeflächenprojekte Vorteile für eine nachhaltige und flächenschonende Siedlungsraumentwicklung, weil der Suchraum vergrößert, Fehlnutzungen minimiert, Planungen an mehreren kleinen, suboptimalen Standorten vermieden, Flächenverbrauch reduziert sowie unnötige Bodenbevorratungen verhindert werden.

Auch viele Gemeinden haben erkannt, dass Interkommunale Gewerbegebiete bei richtiger Anwendung helfen können, schonend und sparsam mit Grund und Boden umzugehen. Dabei darf aber nicht verkannt werden: Auch interkommunale Gewerbegebiete sind nicht a priori gut und flächensparend - nur weil sie von mehreren Gemeinden gemeinsam entwickelt werden. Auch sie nehmen oft viel Freifläche in Anspruch - z.T. auch in isolierter Lage. Nur: Wenn die Gemeinden zu der Erkenntnis gelangt sind, dass ein neues Gewerbegebiet zwingend erforderlich ist, und wenn auch Landes- und Regionalplanung diesen Bedarf für gerechtfertigt erachten, dann haben

interkommunale deutliche Vorteile gegenüber kommunalen Gewerbegebieten. Durch die Entwicklung von wenigen größeren Gewerbegebieten auf räumlich integrierten und möglichst wiederaufbereiteten Standorten kann auf den Ausbau vieler kleinerer Gebiete an schwierig und nur aufwändig zu erschließenden suboptimalen Standorten im Freiraum verzichtet werden. Die Konzentration der Flächenentwicklung auf wenigen Standorten lässt somit ein verbessertes Angebot der Standortqualitäten von Gewerbegebieten im regionalen Suchraum zu.

Aufbau eines interkommunales Gewerbeflächenmonitorings

Auf Bundes-, Landes-, Regions- und kommunaler Ebene ist zur Verbesserung der Informationsgrundlagen und zur Schärfung des Problembewusstseins der Ausbau eines Flächenmonitorings geboten. Gerade auch im Hinblick auf die eingeführte Umweltprüfung (§ 7 Abs. 5-10 ROG und § 2 Abs. 4 BauGB) ist sein Auf- und Ausbau sinnvoll. Im Baugesetzbuch heißt es hierzu im § 4c unter der Überschrift „Überwachung“: „Die Gemeinden überwachen die erheblichen Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen. Sie nutzen dabei die im Umweltbericht nach Nummer 3 Buchstabe b der Anlage zu diesem Gesetzbuch angegebenen Überwachungsmaßnahmen und die Informationen der Behörden nach § 4 Abs. 3.“⁴² Nach der Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB soll der Umweltbericht u.a. folgende zusätzliche Angabe zum Monitoring enthalten: „Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bauleitplans auf die Umwelt.“⁴³

„Dabei sind zum einen Flächen­datenbanken zur Erfassung, Bewer-

tung und Mobilisierung von Baulandreserven in jeweils angemessener Detaillierung anzustreben. Zum anderen sollten neben quantitativen Kenngrößen verstärkt auch geeignete Indikatoren zur Effizienz und Qualität der Flächeninanspruchnahme entwickelt werden.“⁴⁴

„Die von der regionalen Kooperation und einem verbesserten Flächenmonitoring ausgehenden Impulse für eine haushälterische Flächenpolitik können durch Bündelung und Vernetzung in einem regionalen Flächenmanagement verstärkt werden. Dabei wird Flächensparen als komplexe Managementaufgabe aufgefasst, deren Bewältigung durch kombinierten und koordinierten Instrumenteneinsatz in einem regionalen Netzwerkverbund erfolgt.“⁴⁵

Bestimmung der Standortfaktoren - Verbesserung der Standortbedingungen

„Die in der Vergangenheit überwiegend erfolgte Angebotsplanung ohne ausreichende Berücksichtigung der Standortanforderungen künftiger Nutzer und die Konkurrenz zwischen den Gemeinden waren Ursachen für eine übermäßige Gewerbegebietsausweisung. Die Baulandpolitik der

Gemeinden sollte sich hinsichtlich Qualität und Quantität am Investorenbedarf orientieren. Die Entwicklung von Gewerbegebieten sollte verstärkt Gegenstand öffentlich-privater Partnerschaften sein.“⁴⁶

Welche Standortfaktoren nun ausschlaggebend für die Standortwahl der Unternehmen sind, lässt sich nicht allgemeingültig sagen. Ihre Bewertung hängt sehr stark von einzelbetrieblichen Merkmalen ab wie Branchenzugehörigkeit, Betriebstyp oder Betriebsgröße. Im Laufe der Zeit ändern sich diese Standortfaktoren auch. Darüber hinaus beeinflussen nicht nur die spezifischen Standort- und Raumstrukturen das Standortverhalten von Unternehmen, sondern es prägen auch umgekehrt die vorhandenen Unternehmen den Standort und schaffen damit die Basis für die weitere wirtschaftliche Entwicklung. Neben den rationalen Faktoren sind es zum Teil aber auch ganz subjektive Kriterien oder irrationale Verhaltensaspekte der Unternehmer, die letztlich für die Standortwahl entscheidend sein können.“⁴⁷

In einer großen schriftlichen Befragung im Jahre 2003 in der Region Dresden wurden von den

Unternehmern folgende (Makro-) Standortfaktoren als die wichtigsten genannt:

- Qualifikation der Arbeitskräfte;
- Lohnniveau;
- Kommunale Abgaben und Steuern;
- Wirtschaftsklima/Image der Region sowie
- Flächen- und Grundstückspreise.

Darüber hinaus wurden - neben den Beihilfen und Fördermöglichkeiten - auch die klassischen Standortfaktoren genannt wie: Arbeitskräfteverfügbarkeit; Infrastruktur; örtliche und überörtliche Verkehrsanbindung sowie Energie-, Wasserversorgung und Abwasser-, Abfallentsorgung.⁴⁸

Demgegenüber hatten die Wirtschaftsförderer derselben Region in einer Befragung zu der Bedeutung der Standortfaktoren, die von denselben Wissenschaftlern der TUHH im Jahre 2001 durchgeführt wurde, deutlich abweichende Aussagen getroffen: Die Wirtschaftsförderer sprachen folgenden Standortfaktoren eine herausragende Bedeutung zu:

- Beihilfen und Fördermöglichkeiten;
- Standort- und Gewerbeflächenangebot;

Faktoren der unternehmerischen Standortwahl - nach Branchen				
Industrie	Bau	Einzelhandel	Transport	Dienstleistungen
Qualifikation der Arbeitskräfte	Wirtschaftsklima, Image	Flächen- und Grundstückspreise	Lohnniveau	Wirtschaftsklima, Image
Kommunale - Abgaben, Steuern	Beihilfen, Förderung	Kommunale Abgaben, Steuern	Kommunale Abgaben, Steuern	Qualifikation der Arbeitskräfte
Energie-, Wasserversorgung	Lohnniveau	Qualifikation der Arbeitskräfte	Infrastruktur	Beihilfen, Förderung
Lohnniveau	Infrastruktur	Lohnniveau	Dienstleistungsqualität der Verwaltung	Lohnniveau
Verfügbarkeit der Arbeitskräfte	Qualifikation der Arbeitskräfte	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	Verfügbarkeit der Arbeitskräfte	Flächen- und Grundstückspreise

Quelle: Glaser, Jürgen und Menze, Axel unter Mitarbeit von Andreas Beekmann (2003): Unternehmensbefragung: Standortanforderungen und Standortqualitäten in der Region Dresden. Technische Universität Hamburg Harburg. S. 8

- Infrastruktur,
- örtliche und überörtliche Verkehrs-anbindung;
- Dienstleistungsqualität,
- Hilfsangebote der Verwaltung.

Die Wirtschaftsförderer schätzten also die Bedeutung der Faktoren Arbeitsmarkt, Lohnniveau sowie kommunale Abgaben deutlich niedriger ein als die Unternehmen. Von den Wirtschaftsförderern höher eingeschätzt wurden dagegen die Faktoren Beihilfen und Fördermöglichkeiten sowie das Standort- und Gewerbeflächenangebot - also Faktoren, auf die sie Einfluss nehmen können.⁴⁹

Aufbau eines strategischen Gewerbeflächenmanagements

„Gerade in Regionen mit einer stagnierenden oder schrumpfenden wirtschaftlichen und demografischen Entwicklung versagt die traditionelle Steuerung über Angebotsplanungen. Häufig sind Flächenüberangebote vorhanden, die es erschweren, vorhandene Nachfragen auf stadtentwicklungsrelevante Standorte zu lenken. Gleichwohl sind die betroffenen Gemeinden aufgefordert, im Rahmen eines kommunalen Flächenmanagements Strategien zur Steuerung der Gewerbeansiedlungen zu entwickeln. Dazu können neben der Beratung der Investoren durch die Gemeinden beispielsweise auch die zeitliche Staffelung der Erschließungsmaßnahmen und - als Ultima ratio - die Aufhebung von Planungsrecht gehören.“⁵⁰

Auch bei vielen Interkommunalen Gewerbegebieten spielt ein aktives Flächenmanagement eine vertraglich fixierte wichtige Rolle, so beispielsweise beim Interkommunalen Gewerbeflächenprojekt in Morsbach, Nümbrecht und Waldbröl. In der Präambel der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung ist festgelegt: „Aktives Flächenmanagement in der Region zu betreiben bedeutet, die vorhandenen Standortpotenziale aufzugreifen und die Angebotsqualität

von Gewerbeflächen zu optimieren. Dies wird möglich durch eine abgestimmte und dem Standort angemessene, hochwertige Planung. Daneben wird die Entwicklung einer abgestimmten Strategie und Organisation der Vermarktung immer wichtiger, um Produkte am internationalen Markt zu platzieren und lokale bzw. regionale Potenziale zu erschließen.“⁵¹

Besonders zukunftsorientierte Städte und Gemeinden dehnen ihre Kooperationsbeziehungen über Interkommunale Gewerbegebiete auf andere Gewerbeflächen oder auch andere Bereiche interkommunaler Zusammenarbeit aus. Insbesondere Gewerbeflächen, die nicht ausschließlich der Befriedigung des ortsnahen Bedarfes dienen, sollen dabei im Rahmen einer regionalen Vermarktungsstrategie erfasst werden.

Eine regional abgestimmte Gewerbeflächenentwicklung und -vermarktung sowie eine gemeinsame Einschätzung der regionalen Gewerbeflächennachfrage ermöglichen so die Optimierung des kommunalen Gewerbeflächenangebotes und tragen dazu bei, wirtschaftlich widersinnige, parallele Flächenausweisungen zu vermeiden.

Grundsätzlich wird die Flächennutzung durch nachhaltiges, strategisches Flächenmanagement hinsichtlich Menge, Qualität und Lage nach stadtwirtschaftlichen, städtebaulichen, sozialen und ökologischen Kriterien bedarfsgerecht optimiert. Das gilt ganz besonders für die Schaffung und die Inanspruchnahme von Bauland mit den zugehörigen Infrastruktur- und Ausgleichsflächen. Hierzu kann auch die Rücknahme oder räumliche Verlagerung von Baurechten gehören. So tritt an die Stelle der heute noch weit verbreiteten klassischen „passiven“ Angebotsplanung künftig eine „aktive“ bedarfsorientierte strategische Steuerung. „Sie ist ein kommunikativer Prozess zwischen den an der

Produktion von Bauland beteiligten Akteuren und umfasst zeitliche und räumliche Prioritätensetzung, Finanzierung sowie die begleitende Qualitätssicherung. Wesentliche Ziele sind die Verstetigung des Baulandangebotes, die auch die Abwägung mit Freiraumbelangen einschließt, die Mobilisierung von Flächenpotenzialen für die Innenentwicklung und der Abbau von flächenbezogenen Mobilisierungshemmnissen.“⁵²

Mögliche Weiterentwicklungen von Interkommunalen Gewerbegebieten durch Gewerbe- und Ausgleichsflächenpools

Eine mögliche Weiterentwicklung der interkommunalen Gewerbeflächenprojekte sind die wenigen zwischenzeitlich entstandenen Gewerbeflächenpools, die über die Ansätze der Interkommunalen Gewerbegebiete in quantitativer und qualitativer Hinsicht hinausgehen. Bei ihnen wird der Versuch unternommen, Gewerbegebietsflächen mehrerer Gemeinden in einen gemeinsamen Flächenpool einzubringen. Damit sollen strategische Allianzen mit dem Ziel der gemeinsamen Verwaltung und Vermarktung und gegebenenfalls Erschließung der verfügbaren Gewerbeflächen gebildet werden. Mittel- bis langfristiges Ziel der Gewerbeflächenpools ist es, die Wirtschaftskraft der Region zu stärken. Gleichzeitig sollen die Flächeninanspruchnahmen reduziert und ökologisch sensible Flächen geschont werden.

Mit Hilfe der verschiedenen, in den gemeinsamen Pool eingelagerten Gewerbeflächen wollen die beteiligten Gemeinden sowohl den schon ansässigen, aber auch den von außerhalb kommenden, neu anzusiedelnden Unternehmen ein breites Spektrum von Gewerbeflächen mit hoher Standortqualität anbieten. Da die Erlöse aus den Grundstücksverkäufen und die Gewerbesteuerentnahmen im Pool zusammenfließen und anteilig ausgeschüttet werden (sollen), besteht für die am Pool

beteiligten Gemeinden darüber hinaus die über einen längeren Zeitraum gesehene Aussicht auf einen Risikoausgleich, sowohl beim Verkauf von Gewerbeflächen als auch bei den Gewerbesteuererinnahmen.⁵³

„Die von einer intensivierten regionalen Kooperation und einem verbesserten Flächenmonitoring ausgehenden Impulse für eine haushälterische Flächenpolitik können durch Bündelung und Vernetzung in einem regionalen Flächenmanagement verstärkt werden [...]. Im regionalen Verbund können auch regionale Gewerbe- und Ausgleichsflächenpools wirksam zum Tragen kommen.“⁵⁴

„Der Gewerbeflächenpool geht weit über den Regelungsgehalt interkommunaler Gewerbegebiete hinaus, da er für die Poolgemeinden an dem vorhandenen Flächenbedarf anknüpft und neue Poolflächen über die Bewertung zu steuern versucht.“⁵⁵

Ob diese Vorteile der Gewerbeflächenpools so eintreten wie geplant, ist noch offen. Der Naturschutzbund Deutschland beispielsweise hält den Regionalen Gewerbeflächenpool Neckar-Alb aus Sicht eines strengen und absolut vorrangigen Flächenschutzes für einen Schritt in die richtige Richtung, mahnt gleichzeitig aber auch: „Allerdings schließt das Konzept nicht aus, dass neben Gewerbebrachen und bereits erschlossenen Gebieten auch neu zu erschließende Flächen in den Pool eingebracht werden können. Insofern bleibt abzuwarten, ob sich dieser Versuch einer über das übliche Maß hinaus reichenden interkommunalen Zusammenarbeit nur als „Mehr vom Selben“ oder als ein echter Beitrag zum Flächensparen herausstellen wird.“⁵⁶

Nutzung von Public-Private-Partnership-Modellen

Künftig werden viele Aufgaben von einer kommunalen Wirtschaftsförderung nicht mehr allein bewältigt werden können. „Kooperationen mit

anderen Kommunen, mit anderen Akteuren der Wirtschaftspolitik, die Förderung von Netzwerken werden zu zentralen Strategien, um die eigene Position im internationalen Wettbewerb um Arbeitsplätze und Investitionen zu halten oder zu verbessern.“⁵⁷

Public-Private-Partnership-Modelle im Bereich der Stadtentwicklung können die kommunale Finanzkrise zwar nicht lösen. Die Partnerschaft zwischen Kommunen und privaten Investoren aus Handel und Wirtschaft kann aber zur Gewinnung von Kapital, Know-how und zur Forcierung einer zukunftsgerichteten Stadtentwicklung beitragen. Im Rahmen des kommunalen Handelns können PPP-Modelle immer dann zu Effizienzsteigerungen beitragen, wenn sowohl die Risiken als auch die Vorteile zwischen den beiden Partnern angemessen und je nach den jeweiligen Stärken der beiden Parteien sachgerecht verteilt werden. „Unabhängigbar für effiziente PPP-Modelle ist nicht zuletzt angesichts ihrer Komplexität, dass die personelle Fachkompetenz in den Kommunen erhalten und ausgebaut wird.“⁵⁸

Neuorientierung der kommunalen und regionalen Wirtschaftspolitik

Durch die fortschreitende Globalisierung, den fortgesetzten technologisch-ökonomischen Strukturwandel und eine wachsende Bedeutung der europäischen Ebene haben sich die Rahmenbedingungen für die kommunale Wirtschaftsförderung deutlich verändert. „Neben die klassischen Aufgaben wie Gewerbeflächenaufbereitung, Bestandspflege oder Standortmarketing treten zunehmend neue Aufgaben wie Clustermanagement, Arbeitsmarkt- und Beschäftigungspolitik, die Förderung spezieller Zielgruppen oder Maßnahmen einer präventiven Wirtschaftspolitik. Die Erwartungen an die Akteure kommunaler Wirtschaftsförderung wachsen stetig, die finanziellen und personellen Ressourcen hingegen werden vielerorts knapp. Unter diesen Rahmenbe-

dingungen ist es noch notwendiger, Prioritäten bei der Aufgabenwahrnehmung zu setzen und Prozesse besser zu organisieren.“⁵⁹

Zentrale Aufgaben einer interkommunalen Wirtschaftsförderung sind über die kommunalen hinaus vor allem die regelmäßige Abstimmung zwischen den Partnerkommunen sowie eine gemeinsame Vermarktungs- und Zielperspektive für die Flächenpotenziale in der Region. Dazu gehört ebenfalls die Unterstützung der Kommunen bei der Verbesserung der wirtschaftsnahen Infrastruktur sowie eine Existenzgründungs-, Innovations- und Förderberatung.⁶⁰

Eine moderne interkommunale Wirtschaftsförderung sollte parallel zu diesen Aufgaben ein full-service-Angebot für alle Gewerbeflächenstandorte der Region vorhalten. Dieses sollte nicht nur die rein technische Entwicklung der Fläche von der Finanzierung über die Erschließung und den Grunderwerb umfassen, sondern auch die Vermarktung der Gewerbegrundstücke, die Akquise von Investoren, ein umfassendes Regionalmarketing und eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit. Fast alle Regionen der Bundesrepublik Deutschland haben erkannt: Um die Region im globalen Wettbewerb auch überregional gut verkaufen zu können, wird ein Regionalmarketing immer wichtiger.

Dabei ist Regionalmarketing ein freiwilliges Kommunikations- und Kooperationsinstrument zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit einer Region, das von regionalen Akteuren getragen wird und sich als Ergänzung zu den formalen Planungsinstrumenten und Planungsprozessen versteht. Mit Hilfe des Regionalmarketings können regionale Entwicklungsstrategien abgestimmt und Investoren und Arbeitskräfte für eine Region gewonnen werden.⁶¹

Dass ein solches Regionalmarketing von den Kommunen als wichtig er-

kannt worden ist, macht auch folgendes Ergebnis der Kienbaum-Studie deutlich: „Die Intensität der Zusammenarbeit zwischen Kommunen variiert je nach Aufgabenbereich. Mit 48 % ist die Kooperationsneigung in den Bereichen Tourismusförderung und Regionalmarketing am höchsten...“⁶²

Gerade vor der 2007 neu auszurichtenden Struktur- und Regionalpolitik der Europäischen Union, die voraussichtlich vermehrt auf die regionale Wettbewerbsfähigkeit setzen wird, sollte die Stärkung der regionalen Kompetenzfelder auch durch die Erstellung von interkommunalen und -regionalen Gewerbegebieten unterstützt werden. Sie bieten die räumlichen Voraussetzungen, dass sich die in den letzten Jahren strukturpolitisch ja immer wichtiger gewordene Clusterpolitik auch herausbilden kann. Bei einem Cluster handelt es sich um eine räumliche Zusammenballung von Unternehmen und Dienstleistungseinrichtungen in einem bestimmten Wirtschaftszweig, möglichst angereichert um die entsprechenden Ausbildungs- und Forschungseinrichtungen. Durch die räumliche Nähe und die Vernetzung der Einrichtungen können Fühlungsvorteile entstehen und entsprechendes einschlägiges Wissen vermehrt werden. Unterstellt wird bei dieser Clusterpolitik, dass sich sowohl Investoren als auch qualifizierte Fachkräfte bei ihrer Standortwahl an einem dynamischen, regionalen Umfeld orientieren, das entsprechendes Image, leistungsfähige Partner und attraktive Lebensbedingungen bietet. Die Clusterpolitik setzt letztlich ja darauf, dass im Cluster „Spezial- und Erfahrungswissen aufgebaut (wird), das nicht überall verbreitet ist. So kommen dynamische Effekte zustande - das Cluster stärkt sich selbst.“⁶³

In einigen Regionen Deutschlands, beispielsweise in Nordrhein-Westfalen, werden solche regionalen Kompetenzfelder, Kooperationsnetz-

werke, Cluster zwischen Betrieben, Dienstleistungseinrichtungen, Aus- und Fortbildungseinrichtungen von der Landes- und Regionalpolitik ganz bewusst gefördert. Damit soll vor allem die zukunftsgerichtete Weiterentwicklung und dauerhafte Marktfähigkeit der kleineren Betriebe unterstützt werden, die sich selber umfangreiche Entwicklungs- und Marketingabteilungen nicht leisten können.

„Wirtschaftlich induzierte Prozesse, wie der Trend zu Clustern im gewerblichen Bereich, müssen zunehmend für die Stadtentwicklung nutzbar gemacht werden. Insbesondere im Bereich der Unternehmen mit Schwerpunkt auf neuen Technologien entstehen Synergieeffekte durch (horizontale und vertikale) Verflechtung geeigneter Branchen. Solche Entwicklungen sind eher durch eine qualitätvolle Planung und eine zielgerichtete Vermarktungsstrategie als durch differenzierte Vorgaben des Planungsrechts zu erreichen.“⁶⁴

„Im Ergebnis zeigt sich, dass regionale branchenorientierte Entwicklungsstrategien das Potential besitzen, nachhaltige Wachstumspfade und Beschäftigungseffekte auszulösen. Voraussetzung hierfür ist allerdings, dass tragfähige Clusterstrukturen bestehen und die sektorale und regionale Fokussierung der Förderaktivitäten mit einem langfristig stabilen Management- und Steuerungskonzept unterlegt ist (Governance-Ansatz).“⁶⁵

Interkommunale und interregionale Gewerbegebiete sind von ihrer gesamten Anlage her prädestiniert, im Rahmen der neu auszurichtenden Struktur- und Regionalpolitik der Europäischen Union die Stärkung der regionalen Kompetenzfelder zu unterstützen.

Die Gewerbeflächenkooperationen bieten die räumlichen Voraussetzungen, dass sich die regionalen Kompetenzfelder, Kooperationsnetz-

werke und Cluster auch entsprechend herausbilden können.

Gewerbliche Kooperation als zukunftsfähige kommunale Handlungsoption

Viele Kommunen haben erkannt, dass die Sicherung eines ausreichenden kommunalen und regionalen Gewerbeflächenangebotes zunehmend nur in interkommunaler Kooperation möglich ist. Diese grundlegenden strategischen Ansprüche für die Entwicklung zukunftsfähiger Gewerbeflächen werden durch die Zielsetzungen belegt, die den vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Partnerkommunen verschiedener Kooperationsprojekte entlehnt sind. In Anbetracht des tief greifenden Strukturwandels der Wirtschaft verfolgen sie damit das gemeinsame Ziel, „das Arbeitsplatzangebot und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit durch die Belegung der industriellen und gewerblichen Entwicklung der Region zu verbessern“⁶⁶. Angestrebt wird dabei die „Schaffung einer branchenmäßig diversifizierten Wirtschaftsstruktur, um damit das Arbeitsplatzangebot zu sichern bzw. auszubauen sowie die betrieblichen Standortbedingungen zu veredeln“⁶⁷.

Städte und Gemeinden gehen in erster Linie zum „Zwecke der Stärkung der interkommunalen Zusammenarbeit, der besseren Auslastung vorhandener Infrastrukturen und des Ausbaues des Arbeitsplatzangebotes“ Kooperationsbeziehungen zur Entwicklung gemeinsamer interkommunaler und regionaler Gewerbegebiete ein.⁶⁸

Ihr Ziel ist dabei die nachhaltige Stärkung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Region. Durch die Schaffung des gemeinsamen Gewerbegebietes soll aktiv auf die Wirtschaftsentwicklung und damit auf die Entwicklung des Arbeitsmarktes in der gesamten Region hingewirkt werden.

Raumordnerische Grundlagen - Forderungen von Politik, Verbänden und Wissenschaft

Interkommunale Gewerbegebiete als Erfordernisse der Raumordnung

Nachhaltige Raumentwicklung als Leitvorstellung der Raumordnung

Leitvorstellung der bundesdeutschen Raumordnung ist eine nachhaltige Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung führt. Dabei sollen die natürlichen Lebensgrundlagen geschützt und entwickelt, aber beispielsweise auch die Standortvoraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen geschaffen werden.¹

Die Grundsätze der Raumordnung sind im Sinne der Leitvorstellung einer nachhaltigen Raumentwicklung anzuwenden. Beispielsweise soll so zu einer räumlich ausgewogenen, langfristig wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstruktur sowie zu einem ausreichenden und vielfältigen An-

gebot an Arbeits- und Ausbildungsplätzen beigetragen werden. „Zur Verbesserung der Standortbedingungen für die Wirtschaft sind in erforderlichem Umfang Flächen vorzuhalten, die wirtschaftsnahe Infrastruktur auszubauen sowie die Attraktivität der Standorte zu erhöhen.“²

Die Länder sind aufgefordert, die Grundsätze der Raumordnung nach Maßgabe der Leitvorstellung und des Gegenstromprinzips für ihren jeweiligen Planungsraum durch Raumordnungspläne zu konkretisieren. Die Raumordnungspläne sollen Festlegungen zur Raumstruktur enthalten, insbesondere zu der anzustrebenden Siedlungsstruktur, und so auch zu den Siedlungsentwicklungen. Die Grundsätze der Raumordnung sind bei der Aufstellung der Raumordnungspläne gegeneinander und untereinander abzuwägen.

Für das Gebiet eines jeden Landes ist ein zusammenfassender und überge-

ordneter Plan aufzustellen. Aus dem Raumordnungsplan für das gesamte Landesgebiet sind in den Ländern, deren Gebiete die Verflechtungsbereiche mehrerer Zentraler Orte oberster Stufe umfassen, darüber hinaus Regionalpläne zu entwickeln.³

Die Träger der Landes- und Regionalplanung wirken auf die Verwirklichung der Raumordnungspläne hin. Sie sollen die Zusammenarbeit der für die Verwirklichung maßgeblichen Stellen, Personen oder auch Gemeinden fördern.⁴

Interkommunale Gewerbegebiete als Ziele, Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung

In den Landesentwicklungsprogrammen oder -plänen aller bundesdeutschen Flächenländer nehmen Interkommunale Gewerbegebiete als Ziele, Grundsätze oder sonstige Erfordernisse der Raumordnung einen großen Stellenwert ein.

Die Ebene der Regionalplanung greift diese Vorgaben auf und konkretisiert sie in differenzierten planerischen Darstellungen und textlichen Festsetzungen in den Regionalplänen. In diesen Programmen und Plänen spielt die zielgerichtete Entwicklung von Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereichen eine wesentliche Rolle zur Unterstützung strukturpolitischer und beschäftigungswirksamer Maßnahmen. Dies geschieht nach dem Gegenstromprinzip in enger Abstimmung mit den betroffenen Kommunen als Träger der kommunalen Planungshoheit.

Nach der Planungsphase sind die Träger der Landes- und Regionalplanung gehalten, auch die Verwirklichung der Raumordnungspläne zu unterstützen. Sie sollen beispielsweise die Zusammenarbeit der für die Verwirklichung maßgeblichen Stellen, Personen oder auch Gemeinden fördern.

Nachfolgend wird aufgezeigt, welchen immer größer werdenden Stellenwert die Interkommunalen Gewerbegebiete in den Programmen und Plänen der Bundesländer und ihrer Regionen einnehmen und welche Maßnahmen die Träger der Landes- und Regionalplanung z.T. unternehmen, um diese Planungen zu verwirklichen.

Wie an anderer Stelle ausführlich dargestellt wird, werden die planerischen und strukturpolitischen Vorgaben der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung durch entsprechende finanzielle Förderangebote der Länder flankiert.

Interkommunale Gewerbegebiete in Landesentwicklungsprogrammen und -plänen der Bundesländer *Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 2002*

„Generell muss sichergestellt werden, dass Standortvorsorge und Flächen-sicherung an den raumordnungs- und strukturpolitischen Zielsetzungen des

Landes ausgerichtet werden. Auch Ansiedlungsschwerpunkte für die Wirtschaft sind so auszuweisen, dass sie der Festigung der dezentralen Siedlungsstruktur des Landes dienen. Sie sollen daher ebenfalls vorrangig auf das Netz der zentralen Orte konzentriert und verstärkt in interkommunaler Kooperation betrieben werden.“⁵

Landesentwicklungsprogramm Bayern 2003/2005

„Im Hinblick auf eine nachhaltige Siedlungsentwicklung und den sparsamen Umgang mit Grund und Boden gilt es bei der Ausweisung von Gewerbeflächen verstärkt auf eine Reduzierung des Flächenverbrauchs hinzuwirken. Hierzu kann wesentlich die interkommunale Abstimmung und Zusammenarbeit beitragen. Eine derartige Kooperation kann beispielsweise zur Ausweisung gemeinsamer Gewerbegebiete führen. Dadurch lassen sich nicht nur der Flächenbedarf, sondern meist auch die Erschließungs- und Infrastrukturkosten vermindern.“⁶

Gemeinsames Landesentwicklungsprogramm der Länder Berlin und Brandenburg 2003

„Die Gemeinden sind in ihren Entwicklungs- und Konsolidierungsbemühungen sowie bei ihren Bemühungen, durch interkommunale Kooperationen ihre Entwicklungschancen im Rahmen gemeinsamer Projekte sowie durch Arbeitsteilung zu verbessern, zu unterstützen.“

„Zu den Entwicklungsaufgaben gehören insbesondere die ... Stärkung der interkommunalen Zusammenarbeit und Förderung von regionalen Entwicklungskonzeptionen ...“

„Bei der Vielzahl der kleinen Gemeinden ist eine interkommunale Kooperation zur optimalen Nutzung der Standortvoraussetzungen und zum effektiven Einsatz aller Ressourcen sowie zur Erzeugung von Synergieeffekten von hoher Bedeutung. Daher soll die interkommunale

Kooperation durch das Land unterstützt werden.“⁷

Landesentwicklungsplan Hessen 2000

„Von der Regionalplanung sollen Gewerbeflächenkonzepte, und zwar gemeindeübergreifend für die Region entwickelt werden, in denen anhand des Umfangs der zur Verfügung stehenden Gewerbeflächen, ihrer Verfügbarkeit, des Bedarfs und anderer Kriterien Vorstellungen zu weiteren notwendigen Flächenausweisungen festgelegt werden. Diese Konzepte sind regional, interkommunal und ggf. zwischen den Regionen abzustimmen. Landesweite Bedarfe und landesweit bedeutsame Einrichtungen sind dabei angemessen zu berücksichtigen. Die Gewerbeflächenkonzepte sollen unter Beteiligung der betroffenen Gemeinden regelmäßig fortgeschrieben werden.

Auf der Basis der abgestimmten regionalen Gewerbeflächenkonzepte ist die regionale und interkommunale Zusammenarbeit von der Regionalplanung zu unterstützen und zu fördern.“

„Gerade unter dem Gesichtspunkt der Ausweisung sowohl ökologisch, als auch ökonomisch und raumordnungspolitisch geeigneter Standortflächen sollte zukünftig die kommunale Kooperation mit dem Ziel gemeindeübergreifender Gewerbeflächenplanung intensiviert werden.“⁸

Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern 2005

„Die gewachsene Siedlungsstruktur soll in ihren Grundzügen erhalten und unter Stärkung der Zentralen Orte entsprechend den wirtschaftlichen und sozialen Bedürfnissen der Bevölkerung weiterentwickelt werden...“

Die gewerbliche Bauflächenentwicklung soll auf die Zentralen Orte konzentriert werden. In den anderen Gemeinden soll sich die gewerbliche Bauflächenentwicklung am Eigen-

bedarf, der sich aus Größe, Struktur und Ausstattung des Ortes ergibt, orientieren...

Insbesondere bei der Ausweisung und Nutzung von Gewerbegebieten ist eine verstärkte Abstimmung und interkommunale Zusammenarbeit zwischen Gemeinden anzustreben.“⁹

Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen 2002

„In einer stärker regional orientierten und fachpolitikübergreifenden Struktur- und Entwicklungspolitik sieht die Landesregierung einen wesentlichen Ansatzpunkt, um unter den veränderten Rahmenbedingungen optimale Voraussetzungen für die Landesentwicklung und gleichwertige Lebensbedingungen in den Teilräumen des Landes zu schaffen. Dabei kommt es vor allem darauf an, ...durch Mobilisierung und Bündelung der regionalen Kräfte die endogenen spezifischen Potentiale der Regionen soweit wie möglich auszuschöpfen, ...

Die veränderten wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen erfordern eine Stärkung der Regionalebene durch die Entwicklung neuer Formen einer Gemeinde- und Kreisgrenzen übergreifenden Zusammenarbeit.

In einer Reihe von Aufgaben wird eine gemeinsame Planung und Konzeption in größeren räumlichen Zusammenhängen auch auf der kommunalen Ebene immer dringlicher („Kommunale Gemeinschaftsaufgaben“), zum Beispiel in den Bereichen ÖPNV, Abfallwirtschaft, Wirtschaftsförderung, Umweltschutz, soziale und kulturelle Infrastruktur. In diesen Aufgabenfeldern sind strukturbestimmende Entscheidungen vorzubereiten, die für die künftige Entwicklung eines Raumes und für seine regionale Standortqualität prägend sein werden.

Deshalb kommt es darauf an, dass sich aus der kommunal-regionalen

Ebene Formen und Strukturen herausbilden, um entsprechend den jeweiligen besonderen Gegebenheiten regionale Aufgaben sachgerecht in Angriff zu nehmen. Die Bildung und Ausgestaltung der Regionen soll sich als ein offener Prozeß vollziehen, der sich aus der kommunal-regionalen Ebene heraus entwickelt und auf dem Prinzip der freiwilligen Zusammenarbeit aufbaut. Kooperation, Koordination und Dezentralisierung sind dabei die wesentlichen Grundsätze.“¹⁰

Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen 1995

„Vordringliche Handlungsschwerpunkte für die Erhaltung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und den weiteren Ausbau der Europäischen Metropolregion sind die... Erarbeitung abgestimmter regionaler Entwicklungskonzepte in Verbindung mit einer Intensivierung der regionalen Zusammenarbeit aller für die Regionalentwicklung bedeutsamer Akteure.“

„Für die Darstellung von neuen eigenständigen Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereichen in den Gebietsentwicklungsplänen kommen vorrangig Standorte in Frage, die folgenden Kriterien entsprechen: kurzwegige Anbindung... an das überörtliche Straßenverkehrsnetz..., Integration in die Stadtentwicklungsplanung; möglichst in Kooperation der Gemeinden untereinander; Eignung für interkommunale Zusammenarbeit...“

„Zur Verbesserung und Sicherung des regional bedeutsamen Flächenangebotes für die Wirtschaft wird künftig die regionale und interkommunale Zusammenarbeit immer wichtiger.

Neben der Sicherung der Baulandversorgung der Wirtschaft durch Darstellungen von Gewerbe- und Industrieansiedlungsstandorten in den Gebietsentwicklungsplänen soll die Bezirksplanungsbehörde die Ge-

meinden im Rahmen regionaler oder interkommunaler Zusammenarbeit unterstützen und die Arbeit der Regionen im Rahmen vergleichbarer Verfahren koordinieren.“¹¹

Landesentwicklungsprogramm III - Rheinland-Pfalz 1995

„Zur Sicherung der wirtschaftlichen Entwicklung und eines umweltverträglichen Strukturwandels haben Regional- und Bauleitplanung durch Standortvorsorgeplanung die Bereitstellung eines ausreichenden und attraktiven Baulandangebotes für gewerbliche und industrielle Nutzungen sicherzustellen.

Die Arrondierung vorhandener Gewerbebestände soll genutzt werden, bevor weitere Standorte entwickelt werden. Das Netz der „bestehenden landesweit bedeutsamen Gewerbebestände“ wird in den regionalen Raumordnungsplänen ergänzt und verdichtet um Gemeinden, denen die „besondere Funktion Gewerbe“ zugewiesen wird. Darüber hinaus weist das Landesentwicklungsprogramm III „zu entwickelnde landesweit bedeutsame Gewerbebestände“ aus...

Die Städte und Gemeinden sollen im Falle interkommunal abgestimmter Konzepte verstärkt bei der Finanzierung von Maßnahmen der Bodenvorratspolitik unterstützt werden. Darüber hinaus bedarf es gezielter Überlegungen zur Vermarktung und Standortprofilierung des Flächenangebots.“¹²

Landesentwicklungsplan Saarland 2005 (Entwurf)

„Den engen Verflechtungen und wechselseitigen Abhängigkeiten innerhalb und zwischen den Strukturräumen ist bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen durch eine verstärkte interkommunale Zusammenarbeit und eine an überörtlichen Erfordernissen orientierte Abstimmung bei der Wohnbau- und Gewerbeflächenausweisung ...Rechnung zu tragen...

Wo in Gemeinden die Flächenpotentiale für eine weitere Siedlungsentwicklung beispielsweise für Wohnbauzwecke oder für gewerbliche Ansiedlungen nicht ausreichen, sollte durch interkommunale Kooperationen eine aus überörtlicher oder städtebaulicher Sicht sinnvolle Siedlungsentwicklung ermöglicht werden. Diese Zusammenarbeit soll zur jeweils optimalen Nutzung der Flächenpotentiale der Gemeinden beitragen. Solche gemeinsamen Nutzungskonzepte sind in allen Strukturräumen zu empfehlen.

Handlungsräume bieten zudem den geeigneten Rahmen, um die räumliche Plattform für zeitgemäße „regional-governance-Ansätze“ zu etablieren und zu forcieren. In Verbindung von solchen Regionalmanagements wird die Landesplanung durch die Implementierung von Handlungsräumen gleichzeitig in die Lage versetzt, Gemeinde übergreifende räumliche Entwicklungskonzepte ... und andere informelle interkommunale Rahmenplanungen sowie integrierte ländliche Entwicklungskonzepte (ILEK) in ihrer Wirksamkeit zu unterstützen.¹³

Landesentwicklungsplan Sachsen 2003

„Zur Entwicklung der Region als Handlungsebene und zur Stärkung der regionalen Eigenkräfte sowie zur Lösung von teilträumlichen Problemlagen sind interkommunale Kooperationen, auch Ländergrenzen übergreifend einzurichten und zu verstetigen.

In Verantwortung der Regionen unter Einbeziehung der Wirtschaft und weiterer regionaler Akteure sollen interkommunale Kooperationsgemeinschaften gemeinsam eine problemorientierte Bestandsaufnahme und eine Stärken-Schwächen-Analyse erarbeiten, Entwicklungsziele ableiten und einen Handlungsrahmen mit konkreten und finanzierbaren Maßnahmen und Projekten erstellen und umsetzen.

Durch die Träger der Regionalplanung sind im Rahmen ihrer Beratungs-, Moderations- und Koordinierungsfunktion geeignete Instrumente zur Verwirklichung der Raumordnungspläne zu nutzen und den regionalen Akteuren eine aktive Unterstützung bei der Umsetzung von Entwicklungsvorhaben und -maßnahmen zu geben...“

„Der gegenwärtige ökonomische, soziale und politische Strukturwandel mit seinen globalen Herausforderungen und die damit verbundenen wachsenden Anforderungen an die Gemeinden einerseits und knapper werdende öffentliche Finanzen andererseits machen es notwendig, über kommunale Verwaltungsgrenzen hinweg nach Lösungen zu suchen und diese gemeinsam umzusetzen. Die mit dem Begriff „Interkommunale Kooperation“ bezeichneten Initiativen sind geprägt von einer freiwilligen, gleichberechtigten und innovativen Zusammenarbeit von Städten, Gemeinden und Landkreisen (Kooperationsgemeinschaften). Interkommunale Kooperationen sind nicht mit der förmlichen Kooperation von Gemeinden in Verwaltungsgemeinschaften, Verwaltungsverbänden, Zweckverbänden im Sinne des Sächsischen Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit (SächsKomZG) gleichzusetzen. Vielmehr bleibt es den regionalen Akteuren überlassen, welche informellen und formellen Organisationsformen sie ihrer Zusammenarbeit zu Grunde legen.“ (Begründung)¹⁴

Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt 1999/2005

„Für die Ansiedlung von Industrieanlagen und für Verkehrsanlagen, die landesbedeutsam sind, werden Vorrangstandorte festgelegt. Die dafür benötigten Flächen sind näher zu konkretisieren und städtebaulich zu sichern und zu entwickeln. Alle Zentralen Orte sind Schwerpunkte für die Entwicklung von Industrie und Gewerbe sowie für die infrastrukturelle Anbindung an andere Räume.

Darüber hinaus werden im Landesentwicklungsplan Standorte festgelegt, die prioritär als Standortangebote zu entwickeln sind bzw. geeignet sind, Anreize für Investitionen der Privatwirtschaft darzustellen.“

„Als Vorrangstandorte für landesbedeutsame, großflächige Industrieanlagen werden außerhalb der Oberzentren festgelegt: ... Durch den Träger der Regionalplanung sind diese festgelegten Vorrangstandorte räumlich zu präzisieren. Sie sollen durch interkommunale Kooperation entwickelt werden.“¹⁵

Landesraumordnungsplan Schleswig-Holstein 1998

„Immer häufiger wird die interkommunale Kooperation zur Voraussetzung für eine weitere Entwicklung der Orte selbst wie auch einer ausgewogenen strukturellen, sozialen, kulturellen, ökologischen und ökonomischen Weiterentwicklung der jeweiligen Region.“

„Zunehmend wichtig sind kommunale Kooperationen in dem Bereich der Flächenentwicklung. Aufgrund der vielerorts akuten Flächenengpässe eignet sich die interkommunale Zusammenarbeit insbesondere für die Ausweisung von Gewerbeflächen mit den dazugehörigen Ausgleichsflächen.“

„All diese interkommunalen Kooperationen vollziehen sich im Rahmen bewährter öffentlich-rechtlicher oder privatrechtlicher Organisationsformen. Darüber hinaus sind auch neue Formen und Instrumente der interkommunalen Kooperation und der regionalen Zusammenarbeit zu erproben. Die vertrauensvolle und von gegenseitigem Respekt geprägte Zusammenarbeit zwischen zentralem Ort und Umlandgemeinden ist als ein entscheidendes Element interkommunaler Zusammenarbeit zu entwickeln und zu pflegen.“¹⁶

Landesentwicklungsplan Thüringen 2004

„Die Vorranggebiete „großflächige Industrieanlagen“ sowie „regional bedeutsame Industrie- und Gewerbeansiedlungen“ sollen vorzugsweise interkommunal entwickelt werden.

Der interkommunalen Kooperation kommt bei der Entwicklung von großen Gewerbe- und Industriegebieten eine besondere Bedeutung zu. Interkommunale Kooperation erhöht die Potenziale und eröffnet neue, regional wirksame Entwicklungsspielräume. Die Zusammenarbeit muss sich dabei nicht nur auf die Belegenheitskommunen, d.h. die direkt Flächen spendenden Gemeinden, beschränken.

Die durch die interkommunale bzw. regionale Kooperation erzielte Bündelung der lokalen Einzelinteressen führt zu einer Konzentration der gewerblich-industriellen Siedlungsentwicklung. Damit kann die Entwicklung von weniger geeigneten Gewerbe- und Industriegebieten vermieden und möglichen Konflikten sowie einem Überangebot an derartigen Flächen entgegengewirkt werden. So ist es möglich, sowohl den Erschließungsaufwand pro Fläche als auch die Inanspruchnahme von Freiraum zu verringern.“

„Konversions- und Brachflächen sollen raumverträglich genutzt und, sofern regional bedeutsam, bevorzugt interkommunal entwickelt werden. Der Bedarf an Bauflächen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen soll bei grundsätzlicher Eignung vorrangig auf diesen Flächen realisiert werden.“¹⁷

Interkommunale Gewerbegebiete in Regionalplänen (Beispiele)

Regionalplan 2015

Nordschwarzwald

(Baden-Württemberg)

„Interkommunale Gewerbegebiete werden als Vorranggebiete festgelegt. An diesen Standorten soll der jeweilige gewerbliche Flächenbe-

darf schwerpunktmäßig abgedeckt werden. Nutzungen und Maßnahmen, die der Umsetzung der IKG entgegen stehen, sind ausgeschlossen.“ (Ziele)

„Es ist anzustreben, dass die interkommunalen Gewerbegebiete eine angemessene Anbindung an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs haben. Die interkommunalen Gewerbegebiete sind geeignet für Aussiedlungen und Neuansiedlungen von Unternehmungen auch von außerhalb. Sie sollen durch ein aktives Marketing der Wirtschaftsförderung beworben werden.“ (Grundsätze)

„Seit Jahren wird in der Region Nordschwarzwald die übergemeindliche Zusammenarbeit für die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze in interkommunalen Gewerbegebieten (IKG) forciert. Mit Gründung des ersten IKG der Region in Simmersfeld (Interkomm) im Jahr 1997... sind auch andere Standorte in die Diskussion gekommen, weil die Vorteile gemeindeübergreifender Gewerbeplanungen erkannt worden sind.

In Zukunft wird es nicht mehr möglich sein, in sämtlichen 333 Ortslagen der Region Nordschwarzwald auch nur annähernd für jede einzelne der 71 Gemeinden adäquate, gut erschlossene und möglichst ökologisch konfliktfreie Flächen für die Ansiedlung von Betrieben zu finden und auszuweisen. Daher bieten sich Kooperationen an; sie sind regionalpolitisch erwünscht.

Die ausgewiesenen Standorte eignen sich für eine gewerbliche Aufsiedlung, und sollen den Bedarf der jeweiligen beteiligten Gemeinden schwerpunktmäßig decken. [...]

Durch die Ausweisung von Interkommunalen Gewerbegebieten können zielgerichteter ein konzentrierter Mitteleinsatz und eine höhere Akzeptanz in Bevölkerung und der Wirtschaft für einen attraktiven Aus-

bau am jeweiligen Standort des IKG erreicht werden. Standortmarketing wird effizienter und besser möglich. Dabei ist die Bedeutung von IKG im Naturraum Nordschwarzwald ... nicht zu unterschätzen. Die Kombination harter und weicher Standortfaktoren lässt sich ideal verknüpfen. Der Naturpark als Gütesiegel kann touristisch werbewirksam eingesetzt werden und gleichzeitig die IKG konzentrierter und gestalterisch besser umsetzen.“ (Begründung)¹⁸

Regionalplan Main-Rhön 2003 (Bayern)

„Bei der Ausweisung von Industrie- und Gewerbeflächen ... sollen Beeinträchtigungen der umgebenden Bebauung vermieden werden. In diesen Bereichen soll eine interkommunale Zusammenarbeit im Bezug auf die Ausweisung gemeinsamer gewerblicher Bauflächen angestrebt werden. Bei der Ausweisung von Gewerbe- und Industriegebieten sollen verstärkt die Möglichkeiten der Flächenwiederverwendung geprüft und wahrgenommen werden.“ (Fachliches Ziel)

„Durch die gestiegenen Anforderungen an Immissionsschutz und an die Landschaftsstruktur wird es für viele Gemeinden der im Ziel genannten Räume schwieriger, für ihren Bedarf und den des Versorgungsbereichs die notwendigen gewerblichen Bauflächen auf eigenem Gemeindegrund auszuweisen. Eine interkommunale Zusammenarbeit bei der Ausweisung von gewerblichen Bauflächen könnte zur Lösung dieses Problems beitragen und dem Landschaftsraum dienen. In allen Standortgemeinden, bei denen ... die Umnutzung brachfallender militärischer Bauflächen ansteht, sollen im Zuge der Konversion die neuen Möglichkeiten einer gewerblich-industriellen Siedlungsentwicklung intensiv verfolgt werden. Denn dadurch wird ein wirksamer Beitrag zur Flächenwiederverwendung und damit zum Flächensparen geleistet.“(Begründung)¹⁹

Regionales Raumordnungsprogramm der Region Hannover (Niedersachsen)

„Bei der Ausweisung neuer Standorte für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen soll eine Kooperation der Städte und Gemeinden untereinander in Form interkommunaler Gewerbegebiete geprüft werden. Diese Möglichkeit sollte nicht nur zwischen den Kommunen in der Region Hannover, sondern auch über die Regionsgrenzen hinaus in Betracht gezogen werden.“ (Beschreibende Darstellung)²⁰

Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Detmold - TA Oberbereich Bielefeld 2004 (Nordrhein-Westfalen)

„Gewerbe- und Industriestandorte mit regionaler Bedeutung sind i.d.R. quantitativmäßig Bestandteil der kommunalen Grundausstattung, können aber auch - im Sinne des übergemeindlichen Flächenausgleichs - Flächenquantitäten beinhalten, die im Einzelfall in anderen Kommunen aus entgegenstehenden Rahmenbedingungen heraus nicht dargestellt werden können.“

„Da die Standorte dieser Kategorie, was die Größenordnung, die Planung und Umsetzung anbetrifft, die Grenzen einzelner Kommunen überschreiten, wird in der Regel eine interkommunale Zusammenarbeit der betroffenen Kommunen notwendig sein. Dies ist in jedem Fall notwendig, wenn Flächen im Sinne des übergemeindlichen Flächenausgleichs betroffen sind und bedeutet, dass kommunale Flächenquantitäten auch auf dem Gebiet einer anderen Kommune im Rahmen einer interkommunalen Zusammenarbeit umgesetzt werden können.“²¹

Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Arnsberg - TA Oberbereich Dortmund - westlicher Teil 2004 (Nordrhein-Westfalen)

„Die Möglichkeit, im Wege der interkommunalen Zusammenarbeit Ge-

werbestandorte zu sichern, zu erschließen und zu vermarkten, gewinnt durch die Regionalisierung der Strukturpolitik weiterhin an Bedeutung.“

„Soweit Gemeinden zur Deckung des gemeindlichen Arbeitsplatzbedarfs nicht mehr mit ausreichenden Gewerbeflächen ausgestattet werden können, ist auf der Grundlage des regionalen Flächenkonzepts des GEP ein Flächenausgleich mit benachbarten Gemeinden, nach Möglichkeit im Rahmen einer interkommunalen Zusammenarbeit, anzustreben.“

„Regional besonders bedeutsame Gewerbebereiche sind in diesem Sinne speziell geeignete Standorte, die einer gemeindeübergreifenden, gemeinsamen Entwicklung und Nutzung offenstehen. Soweit möglich und erforderlich, lässt sich die Gemeinsamkeit in der Entwicklung, Vermarktung und Nutzung solcher Gewerbestandorte durch Wahl einer geeigneten Form interkommunaler Zusammenarbeit weiter optimieren.“

Als regionalplanerisches „Ziel 11“ wird in diesem GEP konkret festgesetzt: „Der Standort B./H. ist in interkommunaler Zusammenarbeit von der Gemeinde B. und der Stadt H. zu entwickeln. Der Standort G. ist in interkommunaler Zusammenarbeit von der Stadt D. und der Stadt L. zu entwickeln. Bei dem Entwicklungsbereich K./U. ist eine verbindliche interkommunale Zusammenarbeit der Städte K. und U. anzustreben.“²²

Regionalplan Nordhessen 2000 (Hessen)

„Durch die Ausweisung von Industrie- und Gewerbebereichen sind die Voraussetzungen zu schaffen für die Sicherung und Entwicklung der gewerblichen Wirtschaft und von ausreichenden Arbeitsplätzen für die Bevölkerung der Planungsregion. [...] Möglichkeiten von interkommunalen Flächenangeboten zur Optimierung der Standorte sollen genutzt und ausgebaut werden. Projekte der inter-

kommunalen Kooperation sollen initiiert, ermöglicht, gefördert und begleitet werden.“

„Strukturveränderungen im Güterverkehr erfordern unter den Aspekten des Ressourcenschutzes und der Qualitätssicherung des Verkehrssystems adäquate Maßnahmen. Dazu werden benötigt: ... Ausweisung interkommunaler Gewerbegebiete mit dem Ziel, Verkehr zu vermeiden, vorhandene Infrastruktur (Schiene, Fernverkehrsstraßen) besser zu nutzen oder Verkehr umweltfreundlicher abzuwickeln.“²³

Regionaler Raumordnungsplan Westpfalz 2004 (Rheinland-Pfalz)

„Die Städte und Gemeinden sollen im Falle interkommunal abgestimmter Konzepte verstärkt bei der Finanzierung von Maßnahmen der Bodenvorratspolitik, des Erwerbs, der Erschließung sowie der Vermarktung unterstützt werden.“²⁴

Regionalplan Oberes Elbtal - Osterzgebirge 2001 (Sachsen)

„Bei der Ausweisung neuer Gewerbegebiete sollen verstärkt interkommunale Gewerbegebiete angestrebt werden.“ (Ziele)

„In vielen Städten und Gemeinden sind große Flächen mit Erweiterungsmöglichkeiten in verkehrsgünstiger Lage mit ÖPNV-Anbindung, mit einer entsprechend erforderlichen technischen Infrastruktur und ohne negative Auswirkungen auf benachbarte Gebiete häufig nicht vorhanden. Durch die optimale Nutzung eines vorteilhaften interkommunalen Standortes werden die Chancen im wirtschaftlichen Wettbewerb der Regionen untereinander, aber auch im europäischen Binnenmarkt verbessert. Gemeinsame Gewerbegebiete bieten in der Regel gute Ansiedlungsbedingungen für große, überregional tätige Unternehmen, die einen neuen Standort suchen. Ferner kommt hinzu, dass die vorhandenen

knappen Flächen wirtschaftlich genutzt werden und die Erschließungskosten für die einzelnen Beteiligten relativ gering bleiben. Für die Gemeinden werden mit der Ausweisung eines interkommunalen Gewerbegebietes die Standortchancen im Allgemeinen erhöht.“ (Begründung)²⁵

Regionaler Raumordnungsplan Ostthüringen 1999 (Thüringen)

Die Stadt-Umland-Beziehungen der Städte in Verdichtungsräumen bzw. in Räumen mit Verdichtungstendenzen sollen zum wechselseitigen Vorteil genutzt, räumlich geordnet und weiterentwickelt werden. Der Suburbanisierung und den Zersiedlungstendenzen in den Umlandgemeinden soll entgegengewirkt werden.“

„Die interkommunale Kooperation zwischen den Städten und Umlandgemeinden soll auf eine nachhaltige räumliche Entwicklung, die Überwindung von Problemen und Ungleichgewichten sowie eine abgestimmte Flächennutzungsplanung gerichtet sein.“²⁶

Interkommunale Gewerbegebiete - Forderungen, Thesen, Einschätzungen von Politik, Verbänden, Wissenschaft Bundesregierung der Bundesrepublik Deutschland 2004

„Die Wirksamkeit der „harten“ planerischen Instrumente zur Umsetzung einer flächensparenden Siedlungsentwicklung wird in der raumordnerischen Praxis erheblich gesteigert durch flankierende „weiche“ Instrumente und informelle Verfahren.

Diese ergänzenden Planungsansätze sind verstärkt fortzuführen und auf ein regionales Flächenmanagement auszurichten. Strategisch wesentliche Handlungsfelder hierbei sind:

Stärkung der interkommunalen und regionalen Kooperation. ... Kooperative Planungs- und Handlungsansätze leisten wesentliche Beiträge zu

einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung und zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden. Sie können bei der Entwicklung und Umsetzung stadtreionaler Freiraumkonzepte im Zuge von Landschaftsparks ebenso zum Tragen kommen wie bei der Entwicklung interkommunaler Gewerbegebiete.“²⁷

Bauministerkonferenz - Fachkommission Städtebau 2004

„Interkommunale Kooperation bei der Ausweisung und Vermarktung von Gewerbeflächen reduziert die Konkurrenz zwischen den Gemeinden bei der Gewerbeansiedlung und damit die Tendenz zur übermäßigen Flächenausweisung.“ (These 5)

„Ein gemeinsames und gut genutztes Gewerbegebiet für mehrere Gemeinden mit optimalem Standort ist besser, als zahlreiche wenig genutzte Flächen, für die Erschließung vorzuleisten ist. Das rechtliche Instrumentarium zur interkommunalen Zusammenarbeit ist vorhanden. In der Praxis existieren bereits vielfältige Lösungsansätze, sowohl im Hinblick auf mögliche Organisationsformen, als auch für interkommunale Verteilungsregelungen. Bei Steuereinnahmen aus interkommunalen Gewerbegebieten sollte sichergestellt werden, dass den betroffenen Gemeinden keine finanziellen Nachteile entstehen.“²⁸

Deutscher Städtetag 2005

„Die Neugestaltung der kommunalen Zusammenarbeit in den Regionen ist ein Prozess. Die Städte und Gemeinden sollten dabei nicht auf staatliche Vorgaben warten, sondern diesen Prozess selbst in die Hand nehmen und in realistischen Etappen vorgehen, um Konflikte zu begrenzen und um verschiedene Kooperationsformen zu testen.“²⁹

Städtetagsvizepräsident beim Nationalen Städtebaukongress 2004

„Zentrales Element in Schmalstiegs Eröffnungsvortrag war die interkom-

munale Kooperation, also die Zusammenarbeit zwischen Großstädten einerseits und den Städten und Gemeinden ihres Umlandes andererseits. Schmalstieg betonte, dass vor dem Hintergrund der vor allem an ihren Rändern wachsenden Stadtregionen und des sich auf europäischer Ebene verschärfenden Wettbewerbs zwischen den Stadtregionen wesentliche Aufgaben der Daseinsvorsorge und der Zukunftsgestaltung nur noch gemeinsam von den Städten und Gemeinden einer Region erfüllt werden können. Schmalstieg sprach sich nachdrücklich dafür aus, die Zusammenarbeit zwischen Kernstädten und Kommunen der jeweiligen Regionen insbesondere in folgenden Bereichen zu verstärken: Wohnungsbau, Bereitstellung von Gewerbeflächen, Verkehrsentwicklung, Ökologie und Finanzen.“³⁰

Deutscher Städte- und Gemeindebund 2005

„...Interkommunale Kooperationen fördern. Die Städte und Gemeinden sind die bürgernächste Ebene. Wenn Städte und Gemeinden ihre jeweiligen Aufgaben nicht allein erfüllen können, bieten gerade interkommunale Kooperationen im Bereich der Stadtentwicklung (gemeinsame Gewerbegebietsausweisungen, regionale Einzelhandelskonzepte, ...) aber auch im Umweltbereich (...), im Sinne des Subsidiaritätsprinzips die Gewähr einer effektiven und bürgernahen Aufgabenwahrnehmung. Interkommunale Kooperationen oder auch innergemeindliche Zweckverbandslösungen müssen daher den Vorrang vor einer Verlagerung auf die nächst höhere Ebene haben.

Der Bund und die Länder müssen interkommunale Kooperationen durch verstärkte Freistellung von Genehmigungspflichten sowie auch durch prioritäre Berücksichtigung in Förderprogrammen unterstützen...“³¹

Städte- und Gemeinderat 2004

„Die interkommunale Zusammenarbeit ist ein Modell mit Zukunft.

Insbesondere die Finanznot zwingt Kommunen immer stärker dazu, sich des Themas anzunehmen. Damit können Größenvorteile zugunsten der Bürgerinnen und Bürger genutzt sowie Service und Bürgerorientierung verbessert werden.“³²

**Landrat des Kreises Steinfurt
2002 (Nordrhein-Westfalen)**

„Neben dem ortsnahen Gewerbeflächenangebot für den örtlichen Bedarf sollten dort, wo eine besondere Lagegunst gegeben ist, große regional bedeutsame Flächen entwickelt werden. Interkommunale Zusammenarbeit ermöglicht die Auswahl des besten Standorts, eine attraktivere Gestaltung und besseres Management. Man könne Vermarktungsstrategien länger durchhalten und müsse die Flächen nicht mehr zu Dumpingpreisen mit Verlust verkaufen. Letztendlich profitiert jeder in der Region von einem großen attraktiven Gewerbepark.

Interkommunale Gewerbegebiete können eine Basis für eine weitergehende regionale Zusammenarbeit sein, einschließlich der Vereinbarung einer Arbeitsteilung zwischen Gemeinden mit interkommunalen Ge-

werbegebieten und solchen, die mehr die Wohnfunktion übernehmen.“³³

**Deutsches Institut für Urbanistik
2005**

„Ein wesentliches Ziel interkommunaler Kooperationen besteht grundsätzlich darin, den eigenen Handlungsspielraum zu erweitern, sich Handlungsressourcen auf Feldern zu erschließen, die mit eigenen Mitteln oder aus eigener Kraft nicht erreichbar wären. Die Chancen der Kooperation bestehen darin, durch die Bündelung von Kräften und Kompetenzen handlungsfähiger zu werden und letztlich die Wettbewerbsfähigkeit der Kooperationspartner gegenüber Mitbewerbern zu erhöhen.“³⁴

**Kienbaum Management
Consultants GmbH in
Kooperation mit dem Deutschen
Städte- und Gemeindebund 2004**

„Die Kommunen in Deutschland stehen vor großen Herausforderungen. Einer steigenden Aufgabenlast stehen immer knappere Haushaltsmittel gegenüber. Vor diesem Hintergrund gewinnt die seit langem in vielen Tätigkeitsfeldern praktizierte interkommunale Zusammenarbeit zusätzlich an Bedeutung.“³⁵

**Südwestfälische Industrie- und
Handelskammer zu Hagen (SIHK)
2004**

„Ein wesentlicher Aspekt ist dabei die interkommunale Zusammenarbeit. Um den Flächenbedarf der mittelständischen Industrie zu sichern, wird künftig kein Weg mehr daran vorbeiführen. Damit wird auf der einen Seite den unterschiedlichsten Standortanforderungen der Investoren entsprochen, zum anderen aber auch die Konkurrenzsituation zwischen den Kommunen abgebaut.“³⁶

**Industrie- und Handelskammer
Wuppertal-Solingen-Remscheid
2002**

„Regional bedeutsame Gewerbeflächen (Suchräume) als Ergebnis intensivierter interkommunaler/regionaler Zusammenarbeit auf einer geeigneten vertraglichen Grundlage sind positiv zu bewertende neue Instrumente einer angebotsorientierten Gewerbeflächenpolitik.“³⁷

Rechts- und Organisationsformen Interkommunaler Gewerbegebiete in Deutschland¹

Kommunales Selbstverwaltungsrecht

Interkommunale Gewerbegebiete werden von zwei oder mehr Städten bzw. Gemeinden geplant, entwickelt, realisiert und vermarktet. Die Kommunen nehmen damit ihr grundsätzliches Recht zur Zusammenarbeit, das zum Wesensgehalt des kommunalen Selbstverwaltungsrechts zählt, wahr: Gemeinden ist durch Art. 28 Abs. 2 GG verfassungsrechtlich garantiert, dass sie alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze in eigener Verantwortung regeln dürfen. Dabei muss es sich aber zwingend um Gegenstände des eigenen oder übertragenen Wirkungskreises handeln. Auch darf die interkommunale Zusammenarbeit nur der Erfüllung mehrörtlicher, nicht überörtlicher Zusammenarbeit dienen.

Darüber hinaus darf die Bildung von interkommunalen Verbänden nur soweit erfolgen, als die Delegation von

Aufgaben nicht in einem Maße geschieht, das jegliche Kontrolle durch die gewählte Volksvertretung ausschließt. Um die kommunale Verantwortung und somit das Demokratieprinzip zu wahren, dürfen nur einzelne Aufgaben vergemeinschaftet werden.²

Vertragliche Regelung

Die Gemeinden sollten für ihre Zusammenarbeit ein rechtlich solides Fundament schaffen und die wesentlichen Dinge - insbesondere die durch die Kooperation induzierten Nutzen und Lasten - in schriftlichen Verträgen regeln. Gerade im Hinblick auf den nachhaltigen Erfolg der freiwilligen interkommunalen Kooperation ist die vertragliche Festlegung der Verantwortungen, Zielsetzungen und finanziellen Regelungen sinnvoll und zweckmäßig. Die zwischen-gemeindliche Verteilung hoheitlicher Aufgaben bedarf ebenso wie die Regelung finanzieller Aspekte eines verbindlichen vertraglichen Rahmens,

um eine zielgerichtete, erfolgreiche Durchführung einmal gefasster Beschlüsse und eine faire Behandlung aller Beteiligten zu gewährleisten.

Werden diese Regelungserfordernisse und Rahmenbedingungen nicht in einem rechtsverbindlichen Vertrag festgelegt und bewegen sich die Kooperationspartner auf der Ebene der Unverbindlichkeit, besteht die Gefahr, dass sich keiner der Partner der Vereinbarung tatsächlich verpflichtet fühlt und die Kooperation relativ schnell auseinander bricht und somit das Projekt nicht realisiert wird.

Den vielfältigen Einflussfaktoren ist bei der vertraglichen Gestaltung eines konkreten Vorhabens besondere Aufmerksamkeit zu widmen, da vom rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Spielraum, den die jeweilige Kooperationsform bietet, die erfolgreiche Durchführung und die kommunale Steuerung und Kontrolle der Kooperation abhängt. Jedwede

institutionelle Regelung muss den Interessenausgleich der beteiligten Städte, Gemeinden und anderer Kooperationspartner garantieren.

Finanzielle Ausgleichsregelungen

Alle vertraglichen Vereinbarungen zu Interkommunalen Gewerbegebieten - soweit sie bisher abgeschlossen wurden - enthalten Klauseln, in denen der Ausgleich von Kosten und Einnahmen zwischen den Partnerkommunen und im Kommunalen Finanzausgleich geregelt ist.

Auf Grund der vorgegebenen Rahmenbedingungen (beispielsweise der Gemeindefinanzierungsgesetze der Länder) differieren sie in ihren Ausführungen insbesondere nach der Belegenheit der Fläche und der von den Kommunen vereinbarten Regelungstiefe. Die vorliegenden Vereinbarungen reichen von sehr umfassenden Verrechnungsverfahren zwischen den Kommunen bis zum ausdrücklichen Verzicht auf einen Kosten- und Ertragsausgleich. Insoweit haben die Kommunen spezifische, auf die jeweiligen Einzelfälle bezogene Lösungen geschaffen.

In der ILS Veröffentlichung „Interkommunale Gewerbegebiete NRW“ (2002) sind 25 sehr unterschiedlich ausgestaltete Verträge für die Gemeinschaftsprojekte im Wortlaut abgedruckt, die das große Spektrum der vertraglichen Gestaltungsmöglichkeiten insbesondere auch zu den finanziellen Ausgleichsregelungen belegen.

Da viele der Interkommunalen Gewerbegebiete in ihrer Realisierung noch nicht so weit fortgeschritten sind, als dass Einkünfte daraus erzielt werden, sind bei der Mehrzahl der Initiativen die finanziellen Regelungen in der Praxis noch nicht erprobt. Schon jetzt deutet sich aber an, dass der personelle Aufwand für die detaillierten Berechnungen zum Ausgleich von Nutzen und Lasten groß ist und die zu erzielenden Erträge nahezu aufwiegen könnte.

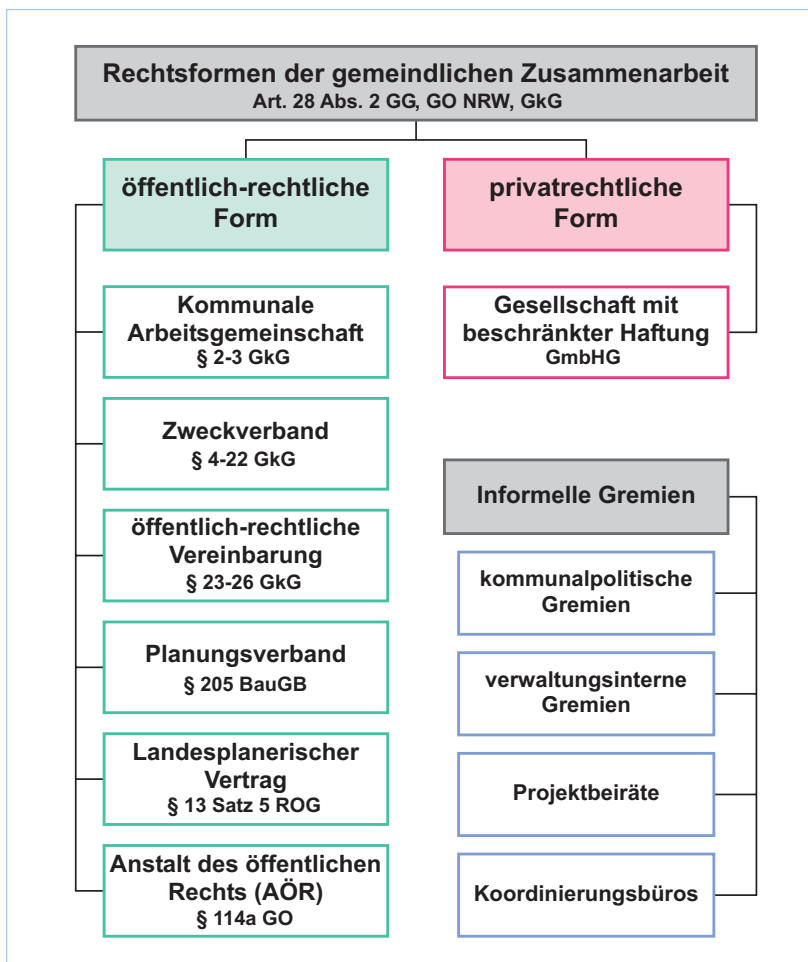
Wahl der Organisationsform

In welcher Rechtsform die Gemeinden die Entwicklung ihres interkommunalen Gewerbegebietes angehen, bleibt ihnen im Rahmen der Gesetze selbst überlassen. Grundsätzlich stehen sowohl öffentlich-rechtliche als auch privatrechtliche oder auch Kombinationen aus beiden zur Verfügung. Die freie Wahl der Rechtsform ist im Sinne eines pflichtgebundenen Gestaltungsspielraumes zu verstehen, wobei sich die Verwaltung stets von sachlichen und zweckgebundenen Erwägungen leiten lassen muss.³

Grundsätzlich ist bei der Festlegung der Rechtsform zu beachten, dass ausschließlich öffentlich-rechtliche Organisationsformen in Frage kommen und zulässig sind, wenn der Gegenstand der Zusammenarbeit gemeindehoheitliche Pflichtaufgaben im Sinne von § 2 GO NRW⁴ - wie z.B. die Bauleitplanung⁵ - beinhaltet.

Prinzipiell können privatrechtliche Organisationen nicht mit hoheitlichen Aufgaben betraut werden. Sie eignen sich vor allem für Regelungsgegenstände, für die eine dynamischere Unternehmensführung mit höherer Flexibilität und effektiveren Entscheidungsstrukturen von Vorteil ist. Wirtschaftliche Betätigungen im Rahmen kommunaler Aufgaben - beispielsweise Grundstücksgeschäfte, Vermarktung oder auch Unternehmensakquisition für ein Interkommunales Gewerbegebiet - können von einer privatrechtlichen Institution durchgeführt werden.

Bedient sich eine Gemeinde allerdings einer privatrechtlichen Gesellschaftsform, so unterliegt sie auch vollständig dem privatrechtlichen Gesellschaftsrecht, so daß die kommunale bzw. die demokratisch legitimierte Einflussnahme unter Umständen nicht vollständig gewährleistet werden kann. Es besteht möglicher-



weise die Gefahr der Abkopplung von den Selbstverwaltungsträgern. Dennoch muss grundsätzlich bei kommunalen privatrechtlichen Einrichtungen die öffentliche Zielsetzung im Vordergrund stehen, wenngleich einer Gewinnmitnahme im Rahmen des Wirtschaftlichkeitsgebotes nichts entgegensteht.

Selbstverständlich ist die Wahl der Rechtsform, in deren Rahmen ein bestimmtes Vorhaben betrieben werden soll, direkt abhängig vom jeweiligen Kooperationsgegenstand, den beteiligten Partnern, ihrer Finanz- und Verwaltungskraft, dem Aufgabenumfang, der Größenordnung des Projektes, der angestrebten Zielsetzung u.v.m.

Der auf die ausgewählte Rechtsform ausgerichtete Kooperationsvertrag muss den individuellen Anforderungen des Projektes Rechnung tragen und dieses zielgerichtet und lückenlos erfassen.

Nachfolgend werden die für eine institutionalisierte interkommunale Kooperation im Gewerbeflächenbereich relevanten öffentlich-rechtlichen sowie privatrechtlichen Organisationsmöglichkeiten in ihren wesentlichen Grundzügen vorgestellt.

Anschließend werden die prozessbegleitenden Gremien wie Projektbeiräte, Lenkungsgruppen und Arbeitsgemeinschaften, die im Regelfall informellen Charakter besitzen, aber auch einen wichtigen Beitrag zum Erfolg der Kooperation beitragen, näher beleuchtet.

Die Entscheidung für oder gegen eine bestimmte Organisationsform muss von den jeweiligen Bedingungen und Zielsetzungen vor Ort abhängig gemacht werden und kann von Einzelfall zu Einzelfall ganz unterschiedlich ausfallen.

In den Auswahlprozess der Organisationsform sollten die Gemeinden folgende Fragen einbeziehen:

- Welche Aufgaben (z.B. Planung, Erschließung, Entwicklung, Vermarktung) stehen an?
- Welcher Abstimmungs- bzw. Kooperationsbedarf wird sich ergeben?
- Wie flexibel muss agiert werden können?
- Welche Entscheidungswege sind angeraten und zwingend notwendig?
- Wie muss die Wahrnehmung der Interessen organisiert werden?
- Wie sollen Finanzierung und finanzielle Ausgleich geregelt werden?
- Wie kann die Zuschussfähigkeit sichergestellt werden?
- Welche steuerlichen Aspekte sind zu bedenken?
- Wie kann die Öffentlichkeitsarbeit organisiert werden?
- Wie soll das Image des Gebietes aussehen?

Regelungen in den Bundesländern Gemeindeordnungen / Kommunalverfassungen

Alle deutschen Bundesländer (außer den Stadtstaaten) haben jeweils ein Gesetz, in dem Grundlegendes über die verfassungsrechtliche Stellung, das Gebiet, die Einwohner, den Rat, die Verwaltung, die Haushaltswirtschaft der Gemeinden festgesetzt ist. Je nach Bundesland heißen diese Gesetze z.B. Gemeindeordnung, Kommunalverfassung, Kommunales Selbstverwaltungsgesetz oder Kommunalordnung.

In diesen Gesetzen wird häufiger auch auf eine gemeindliche Zusammenarbeit Bezug genommen. Dieses geschieht auf unterschiedliche Art und Weise: Manchmal wird auf das geltende Gesetz über die kommunale Zusammenarbeit verwiesen oder den Gemeinden wird über eine „Experimentierklausel“ als Ausnahme und abweichend von der gesetzlich geregelten Vorgehensweise die Möglichkeit zur Kooperation eingeräumt. Es gibt aber auch einige Gemeindeordnungen, in denen keine Hinweise

auf eine mögliche kommunale Zusammenarbeit gegeben werden.

Gesetze über kommunale Zusammenarbeit / Gemeinschaftsarbeit

Über die Regelungen und Hinweise in den Gemeindeordnungen hinaus haben alle Bundesländer (außer den Stadtstaaten) die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden in ihrem jeweiligen „Gesetz zur kommunalen Gemeinschaftsarbeit / Zusammenarbeit“ auf eine solide gesetzliche Basis gestellt. Nachfolgend werden die wesentlichen Merkmale dieser Gesetze kurz dargestellt, wobei die dreizehn Gesetze neben vielen Ähnlichkeiten natürlich auch einige Abweichungen haben.

In den Gesetzen zur kommunalen Gemeinschaftsarbeit werden u.a. die verschiedenen Formen der Gemeinschaftsarbeit aufgeführt:

In den meisten Bundesländern können zur gemeinsamen Wahrnehmung von Aufgaben Arbeitsgemeinschaften begründet, Zweckverbände gebildet und öffentlich-rechtliche Vereinbarungen geschlossen werden. Die Befugnis, zur gemeinsamen Wahrnehmung von Aufgaben die Gestaltungsmöglichkeiten des Privatrechts zu benutzen, bleibt ausdrücklich davon unberührt.

Als Beispiel für die anderen sei das nordrhein-westfälische Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit - GkG NRW - herangezogen. Dort heißt es beispielsweise im § 1 Abs. 1: „Gemeinden und Gemeindeverbände können [...] Aufgaben, zu deren Erfüllung sie berechtigt oder verpflichtet sind⁶, nach den Vorschriften dieses Gesetzes gemeinsam wahrnehmen“. Weiter heißt es in Abs. 2: „Zur gemeinsamen Wahrnehmung von Aufgaben können Arbeitsgemeinschaften gegründet, Zweckverbände gebildet und öffentlich-rechtliche Vereinbarungen getroffen werden.“ Die Befugnis, zur gemeinsamen Wahrnehmung von Aufgaben die Gestaltungsmöglichkeiten des

Privatrechts zu benutzen, bleibt nach § 1 Abs. 3 GkG hiervon aber ausdrücklich unberührt.

Als Landesgesetz erstreckt sich der Geltungsbereich des GkG nur auf die Fläche des Landes Nordrhein-Westfalen. Eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Gebietskörperschaften wird deswegen erst durch Vereinbarungen des Landes mit den Nachbarländern ermöglicht.

Vorgaben für spezielle Kooperationen

Neben diesen allgemeinen Regelungen existieren in einigen Bundesländern zusätzliche Rechtsvorschriften, die Vorgaben für spezielle Kooperationen - z.B. in Ballungsräumen - treffen (beispielsweise Gesetz zur Stärkung der regionalen und interkommunalen Zusammenarbeit der Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen; Gesetz über die Errichtung des Verbandes Region Stuttgart; Gesetz über die Stärkung der kommunalen Zusammenarbeit im Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main).

Nahezu alle Bundesländer haben auch Staatsverträge mit den jeweiligen Nachbarländern geschlossen, in denen eine grenzübergreifende kommunale Kooperation vertraglich geregelt ist.

Auch die beiden Stadtstaaten Bremen und Hamburg haben auf eher informeller Ebene mit ihren Nachbarländern vereinbart, dass mit deren Kommunen eine zwischengemeindliche Zusammenarbeit möglich ist.

Öffentlich-rechtliche Organisationsformen

Nachfolgend werden die wichtigsten öffentlich-rechtlichen Organisationsformen zur Planung, Entwicklung, Erschließung und Vermarktung von interkommunalen Gewerbegebieten und insbesondere ihre rechtlichen Grundlagen näher erläutert.

Kommunale Arbeitsgemeinschaft Regelungen in den Bundesländern

Nach den Gesetzen einiger Bundesländer kann die gemeindliche Zusammenarbeit auch in Form (inter-) kommunaler Arbeitsgemeinschaft ablaufen. Dabei ist in einigen Fällen explizit verankert, dass den Mitgliedern lediglich rechtlich unverbindliche Empfehlungen und Anregungen gegeben werden sollen. In anderen Ländern eröffnen die Gesetze die Option, dass die Beteiligten direkt an die Beschlüsse der kommunalen Arbeitsgemeinschaften gebunden sind, sofern dieses vereinbart wurde und alle Beteiligten zugestimmt haben.

Beispiel: Nordrhein-westfälische Regelung

Die Kommunale Arbeitsgemeinschaft, wie sie durch die §§ 2 und 3 GkG geregelt wird, stellt die lockerste Form einer interkommunalen Zusammenarbeit dar. Sie ermöglicht auf Grund ihrer einfachen internen Organisationsstruktur eine recht unkomplizierte Art der Zusammenarbeit.

Träger

Nicht nur Gemeinden und Gemeindeverbände, sondern auch andere Körperschaften sowie natürliche und juristische Personen des Privatrechts können Mitglieder einer solchen Kommunalen Arbeitsgemeinschaft werden, wenn sie zum Abbau von Interessengegensätzen und Reibungspunkten beitragen können.

Gründungsmodalitäten

Zur Gründung der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft bedarf es lediglich eines schriftlich fixierten öffentlich-rechtlichen Vertrages⁷ und einer Anzeige bei der Aufsichtsbehörde. Es entsteht keine neue Rechtspersönlichkeit. Die Geschäftsführung und die Verteilung der einzelnen Aufgabengebiete sind durch die Beteiligten selbst zu regeln, ohne dabei einer bestimmten Form folgen zu müssen. Eine Arbeitsgemeinschaft ist sowohl hinsichtlich des Gründungsaufwandes wie des Personaleinsatzes kostenneutral.

Aufgabenspektrum

Das Aufgabenspektrum einer Arbeitsgemeinschaft kann grundsätzlich alle kommunalen Angelegenheiten umfassen. Ihrer Zweckbestimmung nach dient sie insbesondere der Abstimmung von Planungen, der Beratung und Information der beteiligten Körperschaften untereinander. Des Weiteren ermöglicht sie die Einleitung von Gemeinschaftslösungen, um eine möglichst ökonomische und zweckmäßige Erfüllung der Aufgaben in einem größeren nachbarschaftlichen Gebiet sicherzustellen.

Rechtswirkung

Die Zuständigkeiten der einzelnen Mitglieder bleiben unberührt, die Eigenständigkeit der Gemeinden bzw. Gebietskörperschaften wird in keiner Weise eingeschränkt. Es werden keine die Mitglieder bindenden Beschlüsse gefasst, sondern vielmehr Anregungen und Empfehlungen ausgesprochen. Die Arbeitsgemeinschaft besitzt aus ihrem Zweck heraus keine verbindliche Außenwirkung, sondern nur eine interne Bindung der Mitglieder. Daher bleiben die Rechte und Pflichten der kommunalen Mitglieder als Träger von Aufgaben und Befugnissen gegenüber Dritten unberührt.⁸

Die Arbeitsgemeinschaft stellt eine lediglich auf einer losen Vereinbarung beruhende Interessengemeinschaft ohne eigene Rechtspersönlichkeit dar und beschränkt sich daher im Allgemeinen auf den Bereich des rechtlich Unverbindlichen. Auf Grund dieser fehlenden Verbindlichkeit und dem daraus resultierenden Kompetenzmangel scheiden Kommunale Arbeitsgemeinschaften in der Regel als Rechtsform bei der gemeinsamen Entwicklung von Gewerbeflächen aus.

Ergebnis

In der Praxis sind Kommunale Arbeitsgemeinschaften nahezu bedeutungslos, weil hier formlose Abstimmungsvorgänge und lockere Arbeitskreise gefragter sind. Es gibt

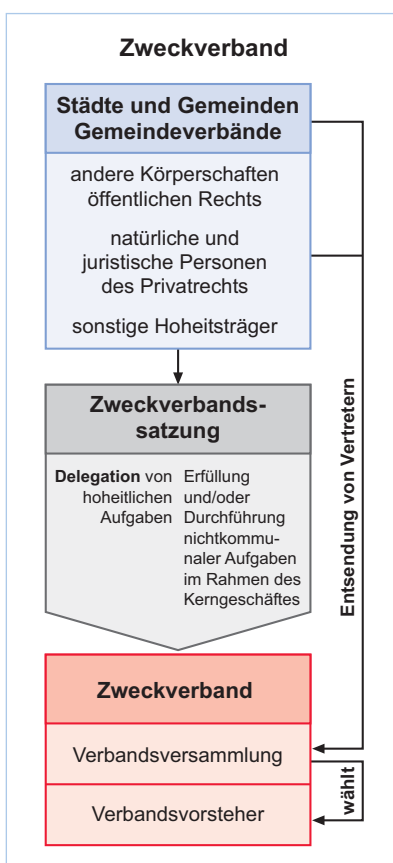
deswegen Überlegungen und Fragen, ob an Kommunalen Arbeitsgemeinschaften überhaupt weiter festgehalten werden soll.⁹

Da die Kommunale Arbeitsgemeinschaft ihrem Wesen nach aber der Koordinierung von Interessenlagen und der Abstimmung von Planungen dient, kann sie gegebenenfalls als Vorstufe für eine mögliche spätere und intensivere Zusammenarbeit auf Grundlage anderer Rechtsformen fungieren.

Zweckverband

Regelungen in den Bundesländern

In allen Ländergesetzen zur kommunalen Gemeinschaftsarbeit ist die Grundlage gelegt, wonach sich Körperschaften des öffentlichen Rechts (Gemeinden, Ämter, Anstalten, Stiftungen etc.) zu Zweckverbänden zusammenschließen und diesen einzelne oder mehrere zusammenhängende Aufgaben der öffentlichen Verwaltung übertragen dürfen.¹⁰ Auch Personen des Privatrechts können beteiligt werden.



Die Vorgaben für Zweckverbände sind in den Bundesländern leicht unterschiedlich, z.B. was die Zusammensetzung eines möglichen Vorstandes oder die Bildung eines Verbandsausschusses anbetrifft.

Beispiel: Nordrhein-westfälische

Regelung

Gemeinden und Gemeindeverbände können sich nach dem nordrhein-westfälischen Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit (§§ 4-22 GkG NW) zu Zweckverbänden zusammenschließen, um einzelne Aufgaben, zu deren Wahrnehmung sie berechtigt oder verpflichtet sind, gemeinsam zu erfüllen (Freiverband). Für Pflichtaufgaben können sie auch zusammengeschlossen werden (Pflichtverband).

Träger

Neben Primärmitgliedern - Gemeinden und Gemeindeverbänden - ist auch die Beteiligung von Sekundärmitgliedern möglich. Als Sekundärmitglieder können andere Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts, natürliche und juristische Personen des Privatrechts, insbesondere aber auch sonstige Hoheitsträger wie z.B. der Bund und die Länder in den Zweckverband aufgenommen werden, wenn die Erfüllung der Verbandsaufgabe dadurch gefördert wird. Aus dem Wesen des Zweckverbandes geht hervor, dass sich das Tätigkeitsgebiet des Zweckverbandes nur auf die Wahrnehmung solcher Aufgaben erstrecken kann, die ihm von den jeweiligen kommunalen Rechtsträgern zugewiesen bzw. übertragen worden sind.¹¹ Daher ist es nötig, mindestens ein Primärmitglied an der Gründung zu beteiligen, damit ein Zweckverband als Rechtsform entstehen kann.

Rechtswirkung

Im Unterschied zur Kommunalen Arbeitsgemeinschaft und zur Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung besitzt der Zweckverband eine eigene Rechtspersönlichkeit und verwaltet die ihm übertragenen Angelegenheiten

im Rahmen der Gesetze in eigener Verantwortung. Seiner Rechtsnatur nach ist der Zweckverband eine öffentlich-rechtliche Körperschaft, jedoch keine Gebietskörperschaft, da ihm die Gebietshoheit fehlt. Gleichwohl kann er als leistungsstarker Träger hoheitliche Aufgaben in seinem Geltungsgebiet erfüllen, sofern sie ihm von den beteiligten Gebietskörperschaften übertragen bzw. abgetreten wurden.

Durch die Übertragung von kommunalen Aufgaben auf den Zweckverband nach § 6 GkG NW findet eine tief greifende Kompetenzverlagerung statt. Diese Delegation von Aufgaben durch die verbandsangehörigen Kommunen auf den Zweckverband bedeutet für die Kommunen selbst, dass sie diesen Aufgabenbereich aus ihrer Verantwortung abgeben. Der Zweckverband nimmt nun an Stelle der ihm angehörenden Gebietskörperschaften in seinem Hoheitsbereich die Ausführung des ihm übertragenen Aufgabengebietes wahr. Die Gemeinden dürfen die übertragenen Aufgaben nicht mehr in eigener Zuständigkeit ausüben. Sie sind auch nicht zum Selbsteintritt berechtigt, selbst wenn der Zweckverband bei seiner Aufgabenerfüllung Defizite zum Nachteil einer Gemeinde aufweist.¹²

Freiverband oder Pflichtverband

Grundsätzlich sind drei Arten von Zweckverbänden zu unterscheiden:

- Der Freiverband beruht auf einem freiwilligen Zusammenschluss der Beteiligten;
- der Pflichtverband kann von der Aufsichtsbehörde für die gemeinsame Durchführung von Auftragsangelegenheiten und Pflichtaufgaben gegründet werden;
- der gesetzliche Zweckverband kann durch ein Gesetz gebildet werden, wenn die Bildung eines Freiverbandes zur Erfüllung freiwilliger Selbstverwaltungsaufgaben scheitert;

Im Gegensatz zu freiwilligen Aufgaben können Gemeinden und Kreise

nach § 13 GkG NW - also auch gegen ihren Willen - mit Hilfe einer aufsichtsbehördlichen Verfügung zu Pflichtverbänden zusammengeschlossen werden, wenn dies aus Gründen des öffentlichen Wohls geboten ist.¹³

Da es sich bei der Entwicklung eines interkommunalen Gewerbegebietes nicht um eine Pflichtaufgabe, sondern um eine freiwillige Zusammenarbeit der Gemeinden handelt, kann es hier keinen aufsichtsbehördlichen Zwang zur Kooperation geben. Deswegen wird nachfolgend ausschließlich der Freiverband erläutert.

Gründungsmodalitäten

Zur Bildung des Zweckverbandes (Freiverband) vereinbaren die Beteiligten nach § 9 GkG NW die Verbandssatzung. In ihr sind zwingend zu nennen: die Verbandsmitglieder, die Aufgaben, der Name und Sitz des Verbandes, die Form der öffentlichen Bekanntmachungen sowie der Maßstab, nach dem die Mitglieder zur Deckung des Finanzbedarfs beitragen. Sie muss darüber hinaus die Angelegenheiten festlegen, deren Regelung durch die Verbandssatzung das Gesetz ausdrücklich vorschreibt.

Die Verbandssatzung kann Bestimmungen enthalten über die Verfassung und Verwaltung, die Abwicklung im Falle der Auflösung und sonstige Rechtsverhältnisse des Zweckverbandes.

Diese Verbandssatzung bedarf nach § 10 Abs. 1 GkG NW der Genehmigung der Aufsichtsbehörde. Nach § 11 Abs. 2 GkG entsteht der Zweckverband am Tag nach der Genehmigung der Verbandssatzung und der öffentlichen Bekanntmachung im Veröffentlichungsblatt der Aufsichtsbehörde.

Neben der Verbandssatzung können die Beteiligten nach § 12 GkG NW schriftliche Vereinbarungen über den Ausgleich von Vor- und Nachteilen abschließen, die sich für sie aus der Bildung des Zweckverbandes ergeben.

Organe

Vorgeschriebene Organe des Zweckverbandes sind der Vorstandsvorsitzer und die Verbandsversammlung. Die Verbandsversammlung, in die jedes Verbandsmitglied mindestens einen Vertreter entsendet, besteht aus den Vertretern der Verbandsmitglieder. Sie tritt wenigstens einmal im Jahr zusammen, und zwar zur Beschlussfassung über die Haushaltssatzung, die Rechnungslegung und die Entlastung des Vorstandsvorsitzers. Die Verbandsmitglieder sind an die Beschlüsse ihrer Gemeinden weisungsgebunden.

Die Verbandsversammlung wählt aus ihrer Mitte den Vertreter einer Gemeinde oder eines Gemeindeverbands zum Vorsitzenden. Der Vorstandsvorsitzer wird nach § 16 Abs. 1 GkG NW aus dem Kreise der Hauptverwaltungsbeamten oder mit ihrer Zustimmung aus dem Kreise der allgemeinen Vertreter oder der leitenden Bediensteten der zum Zweckverband gehörenden Gemeinde gewählt. Er führt die laufenden Geschäfte sowie die übrige Verwaltung des Zweckverbandes und vertritt ihn gerichtlich und außergerichtlich. Er ist Dienstvorgesetzter der Dienstkräfte des Zweckverbandes, während die Verbandsversammlung Dienstvorgesetzter des Vorstandsvorsitzers ist.

Die Mitglieder der Verbandsversammlung und der Vorstandsvorsitzer sind ehrenamtlich tätig. Wenn es nach Art und Umfang der wahrzunehmenden Aufgaben zweckmäßig ist, kann die Verbandssatzung die Bestellung eines hauptamtlichen Vorstandsvorsitzers vorsehen.

Der Zweckverband hat auch das Recht, Beamte zu ernennen. Dabei muss die Verbandssatzung aber Übernahmevorschriften durch Verbandsmitglieder vorsehen, die eintreten, wenn der Verband aufgelöst werden sollte.

Für die Tätigkeit des Zweckverbandes fallen zusätzliche Personal- und Verwaltungskosten an. Im Ge-

gensatz zur Kommunalen Arbeitsgemeinschaft oder einer Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung kann nicht auf bereits vorhandene kommunale Personal- und Verwaltungsinfrastrukturen zurückgegriffen werden, sondern hier wird eigenes Personal eingesetzt.

Finanzbedarf

Der Finanzbedarf des Zweckverbandes, der durch Einnahmen aus der Geschäftstätigkeit nicht gedeckt werden kann, wird subsidiär durch Gebühren und Umlagen von den Beteiligten selbst aufgebracht. Die Umlagepflicht einzelner Mitglieder kann durch die Verbandssatzung auf einen Höchstbetrag beschränkt oder ausgeschlossen werden.

Die Bemessung der Umlage geschieht in der Regel nach einem Schlüssel, der sich nach dem Vorteil bemisst, den das einzelne Mitglied durch den Zweckverband erlangt. Zweckmäßigerweise kann sich die Höhe der Umlage an der Einwohnerzahl, der Flächengröße oder der Steuerkraft der einzelnen Gemeinden orientieren. Erträge aus der Verbandsarbeit fließen erst dem Zweckverband zu, Überschüsse können an die Mitglieder ausgezahlt werden.

Steuerrechtliche Wirkungen

Zweckverbände unterliegen nur insoweit einer Steuerpflicht (Umsatz-, Gewerbe- und Körperschaftsteuer), als sie als Betriebe gewerblicher Art¹⁴ anzusehen sind und nicht als Hoheitsbetriebe. Solange nur hoheitliche Aufgaben bei der Entwicklung eines Gewerbegebietes durch den Zweckverband wahrgenommen werden, besteht keine Steuerpflicht.

Aufgabenspektrum

Durch den Zweckverband können wichtige hoheitliche Aufgaben verbindlich geregelt und langfristig wahrgenommen werden. Für die dem Zweckverband zugeordneten Aufgaben werden sämtliche Rechte und Pflichten einschließlich des Satzungs- und Ordnungsrechts im Verband

konzentriert. Dadurch ist eine effiziente und abgestimmte Planung und Aufgabenerfüllung möglich.¹⁵

Die Organisation der interkommunalen Zusammenarbeit durch einen Zweckverband findet in erster Linie Anwendung bei eindeutig bestimmbar und gegenüber anderen Aufgaben klar abgrenzbaren Verwaltungsaufgaben. So findet sich der Zweckverband bisher vor allem bei Kooperationen im Bereich der kommunalen Daseinsvorsorge (Volks- hochschul- und Feuerlöschwesen, Kulturpflege, Land- und Forstwirtschaft, Straßen- und Wegebau, Abfallbeseitigung, Fürsorge und Jugendhilfe etc.).

Fazit

Sowohl das Gründungsverfahren eines Zweckverbandes wie auch die Regelungen der Aufgaben und ihre Erfüllung sind im Gegensatz zum Öffentlich-rechtlichen Vertrag und zur Kommunalen Arbeitsgemeinschaft relativ aufwendig und bewegen sich in engen organisatorischen Vorschriften. Gerade aber diese detaillierte Fixierung der Aufgaben und Zuständigkeiten ermöglicht die Ausrichtung auf einen sehr spezifischen Kooperationsgegenstand und gewährleistet eine zielorientierte Aufgabenerfüllung. Ebenso ist die relativ leichte Beteiligung Dritter als vorteilhaft zu bewerten.

Der Zweckverband kann die Basis für alle mit der Entwicklung eines Interkommunalen Gewerbegebietes verbundenen Aufgabenfelder bilden. So ist es möglich, ihn sowohl mit hoheitlichen Aufgaben (z.B. dem Bebauungsplanverfahren) als auch mit nicht hoheitlichen Aufgaben (z.B. der Unternehmensakquisition) zu betrauen¹⁶ und so das Interkommunale Gewerbegebiete „aus einer Hand“ zu entwickeln. Insoweit ist es nicht verwunderlich, dass der Zweckverband mit großem Abstand die beliebteste Organisationsform der Interkommunalen Gewerbegebiete in Deutschland ist.

Öffentlich-rechtliche Vereinbarung

Regelungen in den Bundesländern

In den einschlägigen Gesetzen der Bundesländer ist festgelegt, dass gemeindliche Zusammenarbeit auch durch Öffentlich-rechtliche Vereinbarungen bzw. Zweckvereinbarungen geregelt werden kann.

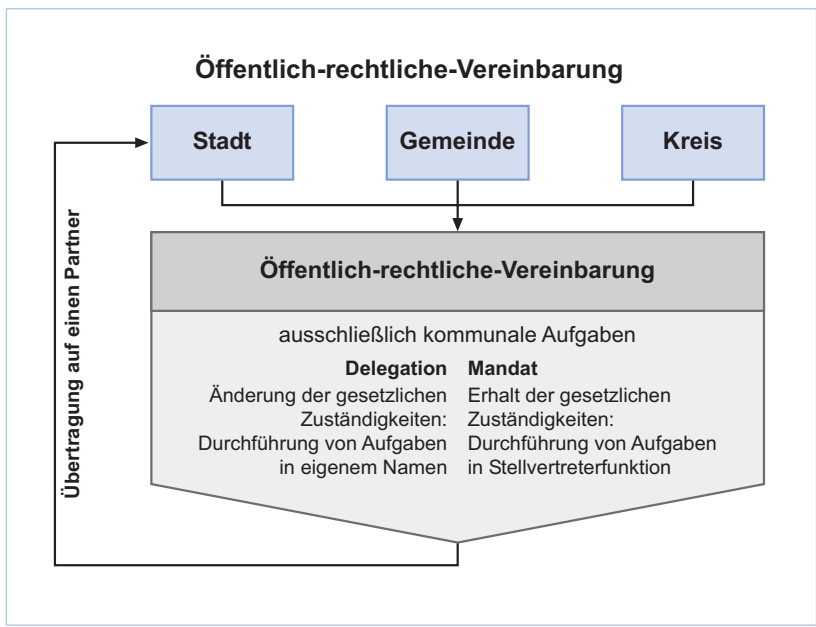
Dabei gibt es auch hier zwischen den Länderregelungen kleinere Unterschiede. So räumen alle Ländergesetze die Möglichkeit ein, der übernehmenden Körperschaft eine Satzungsbefugnis gegenüber den übrigen Beteiligten zu übertragen. In einigen Ländern ist dabei jedoch die Zustimmung der übrigen Beteiligten erforderlich oder es wird die Möglichkeit zum Erlass einer Verordnungsverfügung eingeräumt. Andere haben zusätzlich eine so genannte Pflichtregelung in ihre Gesetze aufgenommen, wonach die obere Aufsichtsbehörde die Körperschaften zum Abschluss einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung auffordern kann, sofern es aus Gründen des öffentlichen Wohls dringend geboten ist. Erfolgt keine Einigung, trifft die obere Aufsichtsbehörde die erforderliche Regelung, die dann wie eine Vereinbarung zwischen den Beteiligten wirkt (Pflichtregelung/ Pflichtzweckvereinbarung).

Auch die Genehmigung von Öffentlich-rechtlichen Vereinbarungen wird unterschiedlich gehandhabt. Während in dem einen Bundesland nur Öffentlich-rechtliche Vereinbarungen über die Übernahme von Aufgaben der Genehmigung der Aufsichtsbehörde bedürfen, unterliegen in dem anderen solche Vereinbarungen einer Genehmigungspflicht, die den eigenen oder den übertragenen Wirkungsbereich betreffen. In mehreren Bundesländern bedarf sogar jedwede Vereinbarung einer Genehmigung/ Bestätigung seitens der Aufsichtsbehörde, während in einem weiteren nur Aufgaben zur Erfüllung nach Weisung der Zustimmung der betroffenen Körperschaften bedürfen.

Beispiel: Nordrhein-westfälische Regelung

Nach dem nordrhein-westfälischen Gesetz zur kommunalen Gemeinschaftsarbeit können Gemeinden oder Gemeindeverbände nach § 23 vereinbaren, dass einer der Beteiligten einzelne Aufgaben der übrigen Beteiligten in seine Zuständigkeit übernimmt oder sich verpflichtet, solche Aufgaben für die übrigen Beteiligten durchzuführen.

Rechtsgrundlage dieser Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung über die Aufgabenübertragung ist ein öffent-



lich-rechtlicher Vertrag zwischen den beteiligten Gemeinden oder Gemeindeverbänden.

Mandat oder Delegation

Die Öffentlich rechtliche Vereinbarung ist in zwei verschiedenen Formen möglich:

- Eine der beteiligten Gebietskörperschaften übernimmt für die übrigen die übertragene Aufgabe in eigene Zuständigkeit. Damit geht sie auf ihn als Delegationsnehmer über.
- Eine Gebietskörperschaft verpflichtet sich, die übertragene Aufgabe für die übrigen Beteiligten durchzuführen. Sie wird Mandatsträger. Die übrigen Beteiligten bleiben hierbei in ihren Rechten und Pflichten als Träger der Aufgabe unberührt und sind auch weiterhin zuständig.

Zu differenzieren ist hier also grundsätzlich zwischen **Delegation** und **Mandat**. Während die Delegation die Änderung der gesetzlich bestimmten Zuständigkeit zum Gegenstand hat, beinhaltet das Mandat die Ausübung von Verwaltungshandlungen in fremder Zuständigkeit und in fremdem Namen. Der Mandatsnehmer, also die beauftragte Verwaltung, erhält keine Zuständigkeit; der Mandatsgeber gibt seine Zuständigkeit nicht auf.¹⁷

Im Falle der Aufgabenübernahme¹⁸ geht das Recht und die Pflicht zur Erfüllung auf die übernehmende Körperschaft über. Die Delegation von Aufgaben auf eine übernehmende Körperschaft bedeutet demnach für die übertragende Körperschaft einen Kompetenzverlust, dem ein Kompetenzzuwachs auf der Seite der übernehmenden Körperschaft gegenübersteht. Es handelt sich dabei um eine Kompetenzverlagerung im Rahmen eines sog. koordinationsrechtlichen Vertrages.¹⁹ In der Folge ist die übernehmende Körperschaft im Außenverhältnis nunmehr allein und in vollem Umfang zuständig und damit für die Durchführung der Auf-

gabe voll verantwortlich. Diese Zuständigkeitsänderung hat Wirkung für oder gegen jedermann. Die übernehmende Körperschaft kann von den Beteiligten ermächtigt werden, eine für das gesamte Gebiet der Beteiligten geltende Satzung zur Regelung der Aufgaben zu erlassen, wenngleich den übertragenden Körperschaften ein Mitspracherecht erhalten bleibt.

Anders stellt sich der Sachverhalt bei der Übertragung einer Aufgabe zur Durchführung²⁰ dar. Die bestehende Kompetenzordnung bleibt unberührt. Die Übertragung der Aufgaben findet in Form eines Mandates statt, so daß die durchführende Körperschaft die Funktion eines Stellvertreters einnimmt. Die Verpflichtung zur Durchführung der Aufgabe verbleibt dabei im Zuständigkeitsbereich der übertragenden Körperschaft. Die übernehmende Stelle verpflichtet sich lediglich, die Aufgaben im fremden Namen für den übertragenden Teil durchzuführen.²¹

Gründungsmodalitäten

Gesetzliche Grundlage dieser wie auch immer gearteten Funktionsteilung ist ein öffentlich-rechtlicher Vertrag²² in schriftlicher Form, der von der Aufsichtsbehörde zu genehmigen ist. Die Vereinbarung und deren Genehmigung sind nach § 24 GkG im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Aufsichtsbehörde bekannt zu machen. Bestimmte Organe sind nicht vorgeschrieben.

Rechtsnatur

Ihrer Wesensart nach nimmt die Öffentlich-rechtliche Vereinbarung eine Zwischenstellung zwischen der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft und dem Zweckverband ein.

Anders als die Kommunale Arbeitsgemeinschaft besitzt die Öffentlich-rechtliche Vereinbarung Außenwirkung gegenüber jedermann. In ihrem Rahmen können Aufgaben verbindlich erledigt und gemäß § 25 GkG Satzungsgewalt verliehen werden,

wenn dies der Vereinbarungsvertrag vorsieht (nur bei einer delegierenden Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung).

Die Unterscheidung von Zweckverband und Öffentlich-rechtlicher Vereinbarung ist danach zu differenzieren, ob von delegierender oder mandatierender Vereinbarung gesprochen wird.

Vom Zweckverband grenzt sich die delegierende Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung dadurch ab, dass kein neues Rechtsobjekt entsteht, das mit neu zu bildenden Organen ausgestattet ist. Es fehlt die „Dienstherreneigenschaft“. Die delegierende öffentlich-rechtliche Vereinbarung handelt durch Dienstkräfte des Delegationsnehmers.

Die mandatierende Öffentlich-rechtliche Vereinbarung unterscheidet sich vom Zweckverband insbesondere dadurch, dass die Beteiligten Aufgabenträger bleiben.²³

Gegenüber dem Zweckverband ermöglicht die Öffentlich-rechtliche Vereinbarung einen flexibleren Einsatz. Die Regelungen können hier den spezifischen Bedürfnissen des Einzelfalls angepasst werden. Ebenso ist der Gründungsaufwand gering, da keine so engen und starren organisatorischen Vorschriften bestehen wie für die Organisation eines Zweckverbandes. Hinzu kommt, dass - auch im Gegensatz zum Zweckverband - kein neuer Rechtsträger mit eigenem Verwaltungsapparat geschaffen wird. Es entstehen insoweit keine zusätzlichen Kosten, da auf vorhandene kommunale Infrastrukturen zurückgegriffen werden kann. Daher lassen sich mit dem Institut der Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung in erster Linie relativ klar gelagerte Fälle in fast allen Verwaltungsbereichen zwischengemeindlicher Zusammenarbeit erfassen.²⁴

Neben der freiwilligen Zusammenarbeit im Rahmen einer Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung, kann die

Aufsichtsbehörde nach § 26 GkG NW eine Pflichtvereinbarung zwischen Gemeinden bzw. Gemeindeverbänden vorschreiben, falls das öffentliche Wohl gefährdet ist. Auf diese Pflichtregelung nach § 26 GkG NW wird hier - analog dem Pflichtverband nach § 13 GkG NW - nicht eingegangen, weil es sich beim Untersuchungsgegenstand - den interkommunalen Gewerbegebieten - um freiwillige Kooperation handeln soll.

Träger

Als Beteiligte einer Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung sind ausnahmslos Gemeinden, Gemeindeverbände und Zweckverbände zulässig, da die gemeindlichen Aufgaben, die Gegenstand der Vereinbarung sind, weiterhin ausschließlich von kommunalen Körperschaften des öffentlichen Rechts erfüllt werden sollen, um eine wirksame staatliche Aufsicht in Form der Kommunalaufsicht zu gewährleisten.²⁵

Aufgabenspektrum

In der Regel kommt eine interkommunale Zusammenarbeit im Rahmen eines Öffentlich-rechtlichen Vertrages immer dann in Betracht, wenn die einzelnen Kommunen eine Aufgabe selbst nicht sachgerecht und effektiv erfüllen können.²⁶ Durch die Konzentration bzw. Bündelung von Aufgaben bei einer Kommune bleiben den mitbenutzenden bzw. übertragenden Gemeinden Aufwendungen erspart, die sie andernfalls für eigene Einrichtungen oder die Erfüllung von Aufgaben aufbringen müssten. Die Mitbenutzung einer Einrichtung oder von Verwaltungsinfrastrukturen ermöglicht einen wirtschaftlichen Betrieb, der zugleich die kommunalen Haushalte entlastet. Die Kommune, welche die Aufgaben übernimmt, erhält von den übrigen Beteiligten eine angemessene Entschädigung in Höhe ihres jeweiligen Nutzungsanteils.

Da eine Gewichtsverlagerung zu Gunsten der übernehmenden Körperschaft eintritt, werden die Aufgaben

eher patenschaftlich als partnerschaftlich erfüllt. Sinnvoll kann diese Art der Kooperationsorganisation vor allem bei sehr ungleichen Partnern sein, insbesondere hinsichtlich der jeweiligen Finanz- und Verwaltungskraft.²⁷

Fazit

Der explizite Ausschluss privater Akteure kann sich bei der Entwicklung eines Interkommunalen Gewerbegebietes möglicherweise als nachteilig erweisen, vor allem, wenn ein hoher Kapitalbedarf erforderlich ist. Sind wirtschaftliche Belange betroffen, kann es sinnvoll sein, bspw. örtliche Sparkassen oder andere private Investoren in die Kooperation mit einzubeziehen. Es hat sich daher als zweckmäßig erwiesen, neben einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung - in der die hoheitlichen Aufgaben und Zuständigkeiten geregelt sind - zusätzlich eine privatrechtliche Organisationsform, bspw. eine GmbH, zu gründen bzw. einzubeziehen. An dieser GmbH können andere privatrechtliche Institutionen beteiligt werden und durch die GmbH können die nicht-hoheitlichen Aufgaben durchgeführt werden.

Für die Erfüllung von gemeindehoheitlichen Aufgaben bei der Entwicklung von interkommunalen Gewerbeflächen eignet sich die Öffentlich-rechtliche Vereinbarung auf Grund ihres öffentlich-rechtlichen Charakters. Ein großer Vorteil liegt auch darin, dass eine Kommune zwar die gesamte Aufgabe der Planung, Erschließung und Vermarktung für die anderen beteiligten Kommunen mit übernimmt, diese Kommunen ihre Einflussnahme aber nicht verlieren.

Rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts - AöR

Regelungen in den Bundesländern
Nur wenige Länder ermöglichen den Gemeinden die Bildung kommunaler Anstalten, um damit ihre öffentlichen Aufgaben gemeinsam wahrzunehmen. Hierbei handelt es sich um rechtsfähige Anstalten des

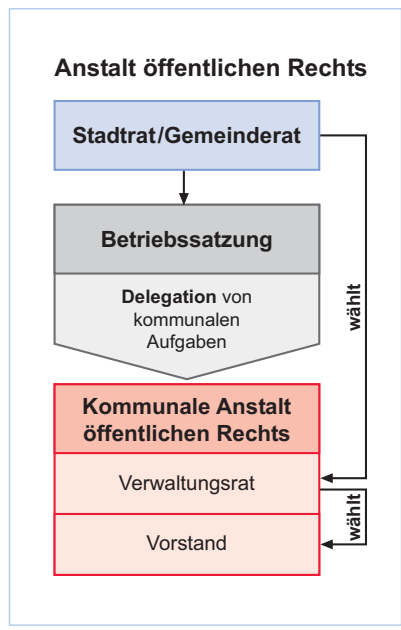
öffentlichen Rechts, die auf der Grundlage der zwischen den Gemeinden vereinbarten Unternehmenssatzungen arbeiten.

Beispiel: Nordrhein-westfälische Regelung

1999 hat der nordrhein-westfälische Landtag mit Änderung der Gemeindeordnung den Rechtsrahmen für eine kommunale Anstalt des öffentlichen Rechts (AÖR) - auch Kommunalunternehmen genannt - geschaffen.

Nach § 114a Abs.1 GO dürfen Gemeinden nun Unternehmen und Einrichtungen in der Rechtsform einer Anstalt des öffentlichen Rechts errichten oder bestehende Regie- und Eigenbetriebe in eine solche Anstalt umwandeln.

Mit der Einführung des Kommunalunternehmens hat der Gesetzgeber die Absicht verbunden, den Kommunen eine Rechtsform des öffentlichen Rechts anzubieten, die mit einer GmbH vergleichbar ist, also eine größere Selbständigkeit gewährt als der Regie- und Eigenbetrieb, trotzdem aber bestimmte Vorteile des öffentlichen Rechts aufweist. Das Kommunalunternehmen will angesiedelt sein zwischen öffentlich-rechtlicher Verpflichtung und unternehmerischer Freiheit.²⁸



Die AöR verbindet somit die Vorzüge einer öffentlich-rechtlichen Organisation, insbesondere die Vermeidung von Steuerdefiziten, mit der Unabhängigkeit und unternehmerischen Flexibilität selbständiger Eigengesellschaften.

Zwischenzeitlich wird aber immer deutlicher, dass die kommunale Anstalt öffentlichen Rechts nur mittelbar als Instrument zur interkommunalen Zusammenarbeit geeignet ist, da Gewährsträger immer eine Gemeinde sein muss. Insoweit ist eine ergänzende Öffentlich-rechtliche Vereinbarung mit Aufgabenübertragungen und (personellen und finanziellen) Mitwirkungsvereinbarungen notwendig.

Rechtsnatur

Das Kommunalunternehmen ist eine selbständige juristische Person des öffentlichen Rechts, die organisatorisch und rechtlich eigenständig arbeiten kann. Sie wird nach § 114a Abs. 6 GO von einem Vorstand in eigener Verantwortung geleitet, soweit nicht gesetzlich oder durch Satzung der Gemeinde etwas anderes bestimmt ist.

Die Anstalt des öffentlichen Rechts - das Kommunalunternehmen - ist angesiedelt zwischen öffentlich-rechtlicher Verpflichtung und unternehmerischer Freiheit. Es ist eingebunden in das öffentliche Recht und kann dennoch - anders als der Eigenbetrieb - gleichwohl rechtlich selbständig handeln. Damit besitzt die AöR gegenüber dem Eigen- bzw. Regiebetrieb die größere Kompetenz und Flexibilität. Gleichzeitig jedoch ist bei diesem Instrument die Rechtsaufsicht bzw. die politische Steuerung durch die Kommune gewährleistet, Abkopplungstendenzen privatrechtlicher Organisationsformen wird entgegengewirkt.

Träger

Die Gemeinde ist Anstaltsträger des Kommunalunternehmens. Sie haftet für die Verbindlichkeiten der Anstalt

(subsidiär) unbeschränkt, soweit nicht Befriedigung aus deren Vermögen zu erlangen ist (Gewährträgerschaft) § 114a Abs. 5 GO.

Grundsätzlich kann nur eine Kommune Träger einer AöR sein. Sollen mehrere Kommunen daran beteiligt werden, so ist es zunächst erforderlich, sich im Rahmen eines anderen Rechtsinstrumentes auf eine Kommune als Träger der AöR zu verständigen.

Gründungsmodalitäten

Die Kommune errichtet die AöR durch Beschluss ihrer kommunalen Vertretung und durch Erlass einer Betriebssatzung. In dieser Satzung müssen nach § 114a Abs. 2 GO wesentliche Bestimmungen über die Anstalt enthalten sein.

Rechtswirkung

Die Gemeinde kann der Anstalt einzelne oder alle mit einem bestimmten Zweck zusammenhängende Aufgaben, sowohl wirtschaftlicher als auch nichtwirtschaftlicher Art, ganz oder teilweise übertragen. Sie kann der Anstalt auch das Recht einräumen, an ihrer Stelle Satzungen für das übertragene Aufgabengebiet zu erlassen. (§ 114a Abs. 3 GO).

Die Anstalt kann sich nach Maßgabe der Satzung an anderen Unternehmen beteiligen, wenn das dem Anstaltszweck dient (§ 114a Abs. 4 GO).

Organe

Notwendig einzurichtende Organe sind der Verwaltungsrat und der Vorstand. Der Vorstand leitet die Anstalt in eigener Verantwortung, soweit nicht gesetzlich oder durch die Satzung der Gemeinde etwas anderes bestimmt ist. Der Vorstand vertritt die Anstalt gerichtlich und außergerichtlich (§ 114a Abs. 6 GO).

Grundsätzlich gleicht die Organisationsstruktur des Kommunalunternehmens also der einer GmbH, beispielsweise sind Verwaltungsrat und Aufsichtsrat vergleichbar. Die Mitglieder des Verwaltungsrates werden

vom Gemeinderat gewählt, ohne dass diese Ratsmitglieder sein müssen. Den Vorsitz führt der Bürgermeister. Als Entscheidungsgremium der AöR bestellt der Verwaltungsrat den Vorstand, beschließt Satzungen und trifft andere wesentliche Entscheidungen, von denen einige ihm unentziehbar übertragen sind (§ 114a Abs. 7 GO). Die Geschäftsführung des Vorstands wird vom Verwaltungsrat überwacht.

Die Gemeinde kann in der Satzung vorsehen, dass bei Unternehmensentscheidungen von grundsätzlicher Bedeutung die Zustimmung des Gemeinderats erforderlich ist (§ 114a Abs. 7 GO). Der Gemeinde bleibt überlassen, wie sie diese Weisungsrechte im Einzelnen ausgestaltet und welche Entscheidungsspielräume sie dem Kommunalunternehmen und seinen Organen einräumt. Um als Kommunalunternehmen am Markt erfolgreich agieren zu können, sollten diese Spielräume nicht zu klein dimensioniert werden.

Nach dem Vorbild eines gesellschaftlichen Konzerns können Kommunalunternehmen untereinander verbundene Unternehmen bilden, um die Selbständigkeit der einzelnen Anstalten zu gewährleisten und um die Steuervorteile des Querverbundes zu sichern.

Steuerrechtliche Wirkungen

Steuerlich werden Anstalten des öffentlichen Rechts wie Eigenbetriebe behandelt. Anders als die GmbH ist die AöR nicht kraft Rechtsform steuerpflichtig. Primär steht nicht die Gewinnerzielungsabsicht im Vordergrund, sondern das öffentliche Interesse. Damit hat die Erfüllung bzw. Übernahme von hoheitlichen Aufgaben keine steuerrechtlichen Konsequenzen.

Sind sie jedoch Betriebe gewerblicher Art im Sinne des Steuerrechts, sind sie auch steuerpflichtig und zwar umsatzsteuer- und ggf. auch gewerbesteuerpflichtig.

Da das Gemeindegewirtschaftsrecht keine zwingenden Vorgaben enthält, ist den Gemeinden die Form der Haushaltsführung der Kommunalunternehmen (kammeral oder kaufmännisch) freigestellt. Anstalten des öffentlichen Rechts müssen wie Eigenbetriebe dann ins Handelsregister eingetragen werden, wenn sie in Gewinnerzielungsabsicht einen Gewerbebetrieb betreiben.²⁹

Der Jahresgewinn soll so hoch sein, dass neben den angemessenen Rücklagen mindestens eine marktübliche Verzinsung des Eigenkapitals erwirtschaftet wird. Ein etwaiger Jahresverlust ist, soweit er nicht aus Haushaltsmitteln der Gemeinde ausgeglichen wird, auf neue Rechnung vorzutragen.³⁰

Finanzausstattung

Die Gemeinde stellt sicher, dass das Kommunalunternehmen seine Aufgabe dauerhaft erfüllen kann. Sie ist nach der „Verordnung über kommunale Unternehmen und Einrichtungen als Anstalt öffentlichen Rechts“ (KUV) deshalb gehalten, es mit einem angemessenen Stammkapital auszustatten.³¹

Der fünfjährige Finanzplan des Kommunalunternehmens ist der Gemeinde zur Kenntnis zu geben. Sind bei der Ausführung des Erfolgsplans Verluste zu erwarten, die Auswirkungen auf den Haushalt der Gemeinde haben, ist diese zu unterrichten.³²

Fazit

Die kommunale Anstalt öffentlichen Rechts ist nur eingeschränkt und nur mittelbar als Instrument zur interkommunalen Zusammenarbeit geeignet, da Gewährsträger immer eine Gemeinde sein muss. Insoweit ist eine ergänzende Öffentlich-rechtliche Vereinbarung mit Aufgabenübertragungen und (personellen und finanziellen) Mitwirkungsvereinbarungen notwendig.

Planungsverband

Abweichend von den bisherigen öffentlich-rechtlichen Möglichkeiten

hat der Planungsverband seine gesetzliche Basis im § 205 BauGB.

Nach § 1 Abs. 1 BauGB ist die Bauleitplanung grundsätzlich Aufgabe der Gemeinde. Diese Zuweisung hat zwei Ausnahmen:

- Nach dem Abstimmungsgebot des § 2 Abs. 2 BauGB sollen die Bauleitpläne benachbarter Gemeinden aufeinander abgestimmt werden.
- Nach §§ 204, 205 sollen benachbarte Gemeinden unter bestimmten Voraussetzungen einen gemeinsamen Flächennutzungsplan aufstellen bzw. einen Planungsverband gründen, auf den dann die Planungshoheit überginge.

Rechtswirkung

Der Planungsverband ist ein weiteres öffentlich-rechtliches Instrument zur Abstimmung interkommunaler Zusammenarbeit. Nach § 205 BauGB können „Gemeinden und sonstige öffentliche Rechtsträger sich zu einem Planungsverband zusammenschließen, um durch gemeinsame zusammengefasste Bauleitplanung den Ausgleich der verschiedenen Belange zu erreichen“³³. Mit dem Satzungsbeschluss tritt der Planungsverband nach Maßgabe der Satzung für die Bauleitplanung und ihre Durchführung an die Stelle der Gemeinden.

Aufgabenspektrum

Der Planungsverband eignet sich für die Abstimmung bzw. gemeinsame Durchführung der Bauleitplanung zwischen den Gemeinden und öffentlich-rechtlichen Gebietskörperschaften. Insbesondere ermöglicht er die sinnvolle Abstimmung von Entwicklungszielen, Flächennutzung und die gemeinsame Bauleitplanung in Gebieten mit starken und komplizierten Verflechtungsbeziehungen.³⁴

Wenngleich der Planungsverband im engeren Sinn auf die zwischengemeindliche Zusammenarbeit bei der

Bauleitplanung zugeschnitten ist, so können in begrenztem Umfang auch weiterführende Aufgaben durch den Planungsverband wahrgenommen werden, die aber in Beziehung zur Bauleitplanung stehen müssen. In der Regel sind das planerische Aufgaben der Landschaftspflege oder des Umweltschutzes.

Eine über die Bauleitplanung hinausgehende Verknüpfung mit zusätzlichen Aufgaben, wie sie für die Entwicklung eines gemeinsamen Gewerbegebietes dringend erforderlich sind, ist nicht möglich. Für die Erfüllung des insoweit erweiterten Aufgabenspektrums müsste dann eine weitere Institution eingerichtet werden. Dazu heißt es in § 205 Abs. 6 BauGB explizit: „Ein Zusammenschluss nach dem Zweckverbandsrecht oder durch besondere Landesgesetze wird durch die Vorschriften des BauGB über die Planungsverbände nicht ausgeschlossen.“

Fazit

Der Planungsverband ist für die gesamtheitliche, umfassende Entwicklung eines Interkommunalen Gewerbegebietes nur bedingt geeignet, weil er ausschließlich den bauleitplanerischen Teil der Entwicklung abdecken kann. Für die Erfüllung weiterer Aufgaben müsste ein ergänzendes Instrument wie beispielsweise ein Zweckverband gebildet werden.

Raumordnerischer / Landesplanerischer Vertrag

Im § 13 Satz 5 Raumordnungsgesetz (ROG) ist geregelt, dass zur Vorbereitung und Verwirklichung der Raumordnungspläne vertragliche Vereinbarungen geschlossen werden können.³⁵

Mit dieser Vorschrift wird der Gedanke einer konsensualen Kooperation aufgegriffen, die deutlich über eine informelle Kooperation hinausgeht und einen hohen Grad an Verbindlichkeit hat.

In der Präambel des „Landesplanerischen Vertrags Interregionaler

Gewerbepark Marburg“ heißt es beispielsweise: „Zum Zweck der Stärkung der interkommunalen Zusammenarbeit, der besseren Auslastung vorhandener Infrastrukturen und des Ausbaues des Arbeitsplatzangebotes schließen die nachfolgenden Beteiligten folgende Vereinbarung über ein gemeinsames interregionales Gewerbegebiet.“³⁶

Landesplanerische Verträge sollen und können die förmlichen Verfahren der Raumordnung nicht ersetzen, sondern nur begleitend die Vorbereitung und die Verwirklichung der Raumordnungspläne unterstützen. Insbesondere dürfen landesplanerische Verträge nicht Ziele der Raumplanung begründen. Ihre Festlegung ist weiterhin auf die traditionelle Ausweisung in Raumordnungsplänen des Landes oder in Regionalplänen begrenzt.³⁷

Im Vergleich zu § 11 BauGB über städtebauliche Verträge weist das ROG eine geringere Detailschärfe auf, insbesondere werden keine konkreten Beispiele für mögliche Vertragsinhalte genannt. Da der § 13 Satz 5 ROG aber in einem systematischen Zusammenhang mit den vorhergehenden Sätzen 3 und 4 steht, in denen es um die Entwicklung regionaler Entwicklungskonzepte und den Aufbau von Städtenezzen als Möglichkeiten zur Verwirklichung von Raumordnungsplänen geht, ergeben sich hieraus denkbare Vertragsinhalte.³⁸

Rechtsnatur

Ob ein landesplanerischer Vertrag öffentlich-rechtlicher oder zivilrechtlicher Natur ist, richtet sich nach dem objektiven Regelungsgegenstand und nicht nach dem Willen der Parteien.

Insoweit gelten die allgemeinen Grundsätze für die Abgrenzung von Privatrecht und öffentlichem Recht. Die meisten landesplanerischen Verträge werden zwar auf dem Gebiet des öffentlichen Rechts liegen, zivil-

rechtliche Verträge sind aber ebenfalls denkbar. Auch eine Mischung von zivil- und öffentlich-rechtlichen Elementen ist vorstellbar.³⁹

Wenn mehrere Gemeinden einen landesplanerischen Vertrag abschließen, wird dieser in der Regel öffentlich-rechtlicher Natur und auf der Stufe der Gleichordnung angesiedelt sein. Er würde damit als koordinationsrechtlicher Vertrag abgeschlossen werden.

Rechtswirkung

Der landesplanerische Vertrag bindet nur die Vertragsparteien und entfaltet keine Wirkung gegenüber Dritten. Auch bleibt die rechtliche Bindungswirkung des Vertrages hinter der Beachtungspflicht eines Raumordnungsziels zurück; die moralische Bindung der Vertragsparteien im Rahmen des landesplanerischen Vertrags ist jedoch auf Grund der persönlichen Vertragsbeziehungen ungleich höher einzuschätzen als bei einem Raumordnungsziel.⁴⁰

Die Vertragsbeteiligten sind nicht gehindert, in gemeindenachbarlicher Abstimmung bestimmte Planungskonzepte (interkommunal) zu entwickeln, die dann Grundlage für die jeweiligen Planungsentscheidungen werden. Sollte später die Planung geändert werden, ergäben sich aber für die Planungsträger aus dieser gemeinsam beschlossenen Planungskonzeption erhöhte Anforderungen im Sinne einer qualifizierten Abwägung. Die erarbeiteten Konzepte hätten zwar keine absolute Bindungswirkung im Sinne verbindlicher vertraglicher Regelungen, würden jedoch bei späteren Abweichungen von der ursprünglich vereinbarten Planungskonzeption eine erhöhte Darlegungs-, Begründungs- und Abwägungslast erzeugen.⁴¹

Träger

Im § 13 Satz 5 ROG wird der Kreis der an einem landesplanerischen Vertrag Beteiligten nicht festgelegt; dort wird nur von „vertraglichen

Vereinbarungen zur Vorbereitung und Verwirklichung der Raumordnungspläne“ gesprochen. Aus dem Zusammenhang des § 13 ROG ist aber zu schließen, dass sich insbesondere die Träger der Landes- und Regionalplanung und die Gemeinden an den Verträgen beteiligen sollen. Im Einzelfall wird der konkrete Vertragsgegenstand den Kreis der Beteiligten vorgeben.

Im landesplanerischen Vertrag können - falls gewünscht - spezifische Sanktionsmöglichkeiten vereinbart werden; ansonsten gibt es das Instrument der notfalls zwangsweisen Durchsetzung der vertraglichen Verpflichtungen und/oder der Geltendmachung vertraglicher Schadensersatzansprüche. Da sich der Schaden im Zweifelsfall aber nur sehr schwer quantifizieren ließe, ist die Vereinbarung einer Vertragsstrafe angezeigt. Insgesamt müssen die Sanktionsmöglichkeiten angemessen sein; ansonsten würde der Konsens vermutlich auch von vornherein nicht zum Tragen kommen.⁴²

Ergebnis

Der landesplanerische Vertrag kann allenfalls als vorbereitendes Instrument dienen. Zur Ausgestaltung der faktischen Zusammenarbeit bei der gemeinschaftlichen Entwicklung eines Gewerbegebietes bedarf es einer konkreteren rechtlichen Organisationsform wie bspw. eines Zweckverbandes oder einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung.

Klar ist natürlich, dass die politische Wirkung des Kooperationsergebnisses nicht außer Acht gelassen werden darf, die, unabhängig von den Rechtsfolgen, durch den Vertragsabschluss ausgelöst wird. Es ist schon eine wichtige Botschaft, wenn sich die Träger der Landes- und Regionalplanung mit den Kommunen darüber abstimmen, wie beispielsweise die Entwicklung eines Interkommunalen Gewerbegebietes erfolgreich angegangen und durchgeführt werden soll.⁴³

Vergleich der Organisations- und Betriebsformen Interkommunaler Gewerbegebiete

Rechtsform	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung	Zweckverband	Anstalt des öffentlichen Rechts - AöR	Gesellschaft mit beschränkter Haftung - GmbH
Rechtsnatur	Öffentlich-rechtliches Institut, jedoch keine eigenständige Rechtsperson (§§ 23 ff. GKG NW)	Eigenständige juristische Person des öffentlichen Rechts (§§ 4 ff. GKG NW)	Eigenständige juristische Person des öffentlichen Rechts (z.B. § 114a GO NRW)	Eigenständige juristische Person des Privatrechts (GmbHG)
Träger	Gemeinden, Gemeindeverbände, Zweckverbände	Gemeinden und Gemeindeverbände (Primärmitglieder) sowie natürliche und juristische Personen des öffentlichen und privaten Rechts (Sekundärmitglieder)	Einzelne Gemeinden	Alle natürlichen und juristischen Personen des öffentlichen und des privaten Rechts
Beteiligung privater Institutionen	Nicht möglich	Grundsätzlich als Sekundärmitglieder zulässig, jedoch mit Stimmbeschränkung bei hoheitlichen Aufgaben	Nicht möglich, die Anstalt kann sich hingegen an anderen Unternehmen beteiligen	Uneingeschränkt zulässig
Gründungserfordernisse	Ratsbeschluß, Öffentlich-rechtlicher Vertrag, Genehmigung durch Aufsichtsbehörde und Bekanntmachung im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Aufsichtsbehörde	Ratsbeschluß, Verbandsatzung, Genehmigung durch Aufsichtsbehörde und Bekanntmachung im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Aufsichtsbehörde	Ratsbeschluß, Betriebsatzung, u.U. Eintragung ins Handelsregister; öffentliche Bekanntmachung der Satzung	Ratsbeschluß, Gesellschaftsvertrag, Eintragung ins Handelsregister, Anzeige der kommunalen Beteiligung bei Aufsichtsbehörde
Organe	keine Organe vorgeschrieben; Geschäftsführung nach Vereinbarung bei durchführender / übernehmender Gebietskörperschaft	Verbandsversammlung mit Vorsitzendem sowie Verbandsvorsteher (Geschäftsführung)	Verwaltungsrat und Vorstand (Geschäftsführung)	Gesellschafterversammlung, Geschäftsführer (Geschäftsführung), u.U. Aufsichtsrat
Aufgaben	Mandat oder Delegation kommunaler Aufgaben auf einen Partner; Satzungsbefugnis bei delegierender Öffentlich-rechtlicher Vereinbarung	Delegation von hoheitlichen Aufgaben auf Zweckverband sowie Übernahme nicht-hoheitlicher Aufgaben im Rahmen des Kerngeschäfts; Satzungsbefugnis	Delegation von kommunalen Aufgaben auf AöR; Satzungsbefugnis	Übernahme aller nicht-hoheitlichen Aufgaben durch GmbH
Personalangelegenheiten	Vereinbarungsgemäß bei durchführender / übernehmender Gebietskörperschaft	Verbandsvorstand (Dienstvorgesetzter), eigene Mitarbeiter oder entgeltliche Überlassung von Personal einer Mitgliedsgemeinde	Vorstand; eigene Mitarbeiter; AöR besitzt Personalvertretungsrecht	Geschäftsführer; GmbH besitzt kein Personalvertretungsrecht, daher ggf. Personalüberleitung erforderlich
Kommunale Einflusnahme	Grundsätzlich hoch: Aufgabenwahrnehmung erfolgt durch Kommune als solche; in jedem Fall Mitspracherecht der beteiligten Kommunen	Grundsätzlich hoch; jedes Mitglied entsendet mindestens einen Vertreter (bei Kommunen weisungsgebunden) in Verbandsversammlung; Verbandsatzung wird in den Kommunalräten	Grundsätzlich hoch: Verwaltungsrat wird durch Gemeinderat gewählt und Verbandsatzung in den Kommunalräten der Mitgliedsgemeinden beraten und beschlossen;	Grundsätzliche Einflußmöglichkeit gegeben, da kommunale Vertreter in Gesellschafterversammlung weisungsgebunden sind; stärkerer Einfluß eines Gesellschafters durch Vertrag regelbar

			der Mitgliedsgemeinden beraten und beschloss; Vorstandsvorsteher wird im Regelfall aus dem Kreis der Hauptverwaltungsbeamten gewählt	in Betriebsatzung kann vorgesehen werden, dass bei bestimmten Entscheidungen die Zustimmung des Gemeinderats erforderlich ist
Finanzierung	Entschädigung der übernehmenden Kommune durch die übertragenden Kommunen	Gemeinden	Einnahmen, Gebühren, Umlagen	Stammkapitalausstattung durch Gemeinde; Einnahmen; ggf. Verlustausgleich durch Gemeinde
Haftung	Gemeinden	Zweckverband, subsidiär die Mitglieder im Rahmen des in der Verbandssatzung vereinbarten Umlageschlüssels	Zweckverband, subsidiär die Mitglieder im Rahmen des in der Verbandssatzung vereinbarten Umlageschlüssels	Anstalt, subsidiär unbeschränkt die Gemeinde (Gewährträgerschaft)
Steuerrechtliche Wirkungen		Steuerpflichtig nur als „Betriebe gewerblicher Art“	Steuerpflichtig nur als „Betriebe gewerblicher Art“	Steuerliche Behandlung wie Eigenbetrieb, nicht qua Rechtsform steuerpflichtig wie GmbH; steuerpflichtig als „Betriebe gewerblicher Art“
Einschränkungen	Ausschließlich Gemeinden, Gemeindeverbände und Zweckverbände zulässig; rein kommunale Aufgaben als Gegenstand einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung; bei gewünschter Einbeziehung Dritter oder um weitreichendes Aufgabenspektrum abzudecken, ist im Regelfall Kombination mit einer weiteren Rechtsform (z.B. GmbH) erforderlich	Relativ enge Gründungs- und Organisationsvorschriften; höhere Verwaltungskosten; ggf. zusätzliche Personalkosten, insbesondere bei hauptamtlichem Vorstandsvorsteher	Relativ enge Gründungs- und Organisationsvorschriften; höhere Verwaltungskosten; ggf. zusätzliche Personalkosten, insbesondere bei hauptamtlichem Vorstandsvorsteher	Nur eine Gemeinde kann Träger der AöR sein, sollen mehrere Kommunen beteiligt werden, so muss zunächst eine diesbezügliche vertragliche Vereinbarung getroffen werden (Öffentlich-rechtliche Vereinbarung oder Zweckverband); keine Einbeziehung Privater
Vorteile	Kosteneinsparung durch Mitbenutzung der Infrastruktur eines Beteiligten; wenn Beteiligte mit sehr unterschiedlich starker Finanz- und Verwaltungskraft ausgestattet sind, ist eher paten- als partnerschaftliche Aufgabenverteilung durchaus von Vorteil; flexible Anpassung an den spezifischen Einzelfall möglich; dezidierte Zuweisung der hoheitlichen Zuständigkeiten und aller die hoheitlichen Aufgaben betreffenden Regelungen	Durchführung und/ oder Übernahme hoheitlicher wie nicht-hoheitlicher Aufgaben („aus einer Hand“); Beteiligung anderer öffentlich-rechtlicher sowie privatrechtlicher Körperschaften ohne weiteres möglich; enge Organisationsvorschriften und Aufgabenfestlegung stellen gezielte und langfristige Erfüllung der Aufgaben sicher	Durchführung und/ oder Übernahme hoheitlicher wie nicht-hoheitlicher Aufgaben („aus einer Hand“); steuerliche Behandlung, schnelle Entscheidungsprozesse	Beschränkung der Haftung auf Gesellschaft; Beteiligung privatrechtlicher Gesellschafter ohne weiteres möglich; flexible Vertragsgestaltung ermöglicht gezielte Projekterfassung und langfristige Erfüllung der Aufgaben, schnelle Entscheidungsprozesse unabhängig von Ratsentscheiden; Neugründung nicht unbedingt erforderlich, bspw. kann auf bereits bestehende kommunale Wirtschaftsförderungsgesellschaften zurück gegriffen werden

Verwaltungsgemeinschaften

In den Gesetzen einzelner Bundesländer sind Vorgaben über die kommunale Zusammenarbeit in Verwaltungsgemeinschaften festgesetzt. Danach können Körperschaften des öffentlichen Rechts auf der Grundlage eines öffentlich-rechtlichen Vertrags vereinbaren, dass ein Beteiligter zur Erfüllung seiner Aufgaben die Verwaltung eines anderen Beteiligten in Anspruch nimmt. Seine Rechte und Pflichten als Träger der Aufgabe bleiben davon unberührt. In Einzelfällen bedarf diese Verwaltungsgemeinschaft der Genehmigung der Rechtsaufsichtsbehörde.

Privatrechtliche Rechtsformen

Grundlagen und Vorbemerkungen

Die Befugnis der Gemeinden, zur gemeinsamen Wahrnehmung von Aufgaben die Gestaltungsmöglichkeiten des Privatrechts zu nutzen, bleibt unberührt. Ein Zusammenwirken von Gemeinden auf privatrechtlicher Ebene ist grundsätzlich also möglich. Dies gilt aber nur dann, wenn die Erledigung der Aufgabe nicht hoheitlich vorgenommen werden muss und die Vorgaben des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit eine bestimmte Form der Aufgabenerledigung nicht zwingend vorschreiben.

Bei der Auswahl der privatrechtlichen Rechtsform muss in Nordrhein-Westfalen beispielsweise insbesondere der § 108 Abs. 1 Nr. 3 GO unter Verweis auf die Vorschriften der Gemeindeordnung (z.B. § 89 Abs. 1 GO) beachtet werden, wonach eine Rechtsform gewählt werden muss, welche die Haftung der Gemeinde auf einen bestimmten Betrag begrenzt. Aktiengesellschaft und GmbH sind mögliche Rechtsinstitute; auch der eingetragene Verein ist als Gestaltungsmöglichkeit denkbar.⁴⁴

Nach Ansicht einiger Autoren scheiden in der Regel personalisierte Rechtsformen wie OHG, KG oder auch GbR auf Grund der fehlenden

Haftungsbegrenzung aus, da sich eine Gemeinde bei einem wirtschaftlichen Unternehmen⁴⁵ nur dann für eine privatrechtliche Organisationsform entscheiden darf, wenn die Haftung der Gemeinde auf einen bestimmten Höchstbetrag begrenzt ist. Darüber hinaus entsteht mit ihrer Gründung keine eigene Rechtspersönlichkeit, so daß sich die Haftung auf die jeweiligen Gesellschafter erstreckt und nicht - wie bei Kapitalgesellschaften - auf die Gesellschaft als solche begrenzt ist.

Einige Autoren schließen auch die Aktiengesellschaft an dieser Stelle als Instrument zur Wahrnehmung kommunaler Aufgaben aus. Sie begründen dies damit, dass Kommunen zur Steuerung und Kontrolle ihrer Gesellschaften verpflichtet sind, den Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern einer Aktiengesellschaft grundsätzlich aber Eigenverantwortlichkeit zukommt⁴⁶ und diese weisungsunabhängig agieren. Deswegen könne die kommunalverfassungsrechtlich gebotene Einflussnahme auf den mit der Geschäftsführung betrauten Vorstand nicht ausreichend abgesichert werden.⁴⁷

Diese Argumentation vertritt auch der Gesetzgeber. Mit der Änderung der Gemeindeordnung NRW hat er die Neugründung von Aktiengesellschaften im Rahmen kommunaler Betätigung stark eingeschränkt. Die Einrichtung einer Aktiengesellschaft durch eine Kommune kann künftig nur erfolgen, sofern der öffentliche Zweck nicht ebenso gut in einer anderen Rechtsform erfüllt werden kann.⁴⁸ Die Aktiengesellschaft wird für kommunale Zwecke damit künftig erheblich an Bedeutung verlieren.

Stiftungen kommen vor allem bei der Erfüllung von Aufgaben aus dem kulturellen, sozialen und wissenschaftlichen Bereich in Frage. Mit der Einrichtung einer Stiftung können Aufgaben der kommunalen Selbstverwaltung ausgelagert und der Stiftung übertragen werden; diese Aufgaben erfüllt die Stiftung dann mit eigenen

Mitteln. Die Rechtsform hat sich als entlastend für Kommunen - insbesondere bei der Verwaltung von kulturellem Erbe - bewährt.⁴⁹

Stiftungen dienen einem vom Stifter bestimmten Zweck, zu dessen Erfüllung die vom Stifter zur Verfügung gestellte Vermögensmasse eingesetzt wird. Bereits im Stiftungsakt muss der Gegenstand der Stiftung, die Vermögenszuwendung, die Zweckbestimmung und die Vermögensverwendung detailliert benannt werden. Eine Änderung oder Erweiterung der Aufgabenstellung ist danach nicht mehr ohne weiteres möglich.

Die Durchführung und Organisation der bei der Realisierung eines Interkommunalen Gewerbegebietes notwendigen Aufgaben durch eine Stiftung wird durch die enge Zweck- und Aufgabenfestlegung sowie durch den festgelegten Finanzrahmen nicht möglich sein.

Vereine übernehmen bisher vor allem solche Leistungen aus dem Aufgabenfeld der kommunalen Selbstverwaltung, die kulturelle oder soziale Bereiche betreffen. Die Kommunen sind zu keinerlei Zahlungen an die Vereine verpflichtet, wenngleich Zuschüsse üblich sind.

Die Vereinsstruktur bringt Unsicherheiten hinsichtlich der Kontinuität der Vereinsarbeit mit sich. Der Beitritt von Mitgliedern ist ebenso leicht wie der mögliche Austritt. Da der Verein bei der Aufgabenerfüllung allein auf die freiwillige Mitarbeit der Mitglieder angewiesen ist, ist dieser Sachverhalt - gerade im Hinblick auf Projekte, die einer langfristigen Begleitung bedürfen - als negativ zu bewerten.

Obwohl der Verein als eigenständige juristische Person die Haftung übernimmt, sieht das Vereinsrecht keine Haftungsbeschränkung vor. Daher ist eine kommunale Mitgliedschaft in der Regel nicht empfehlenswert. Die zur Entwicklung eines Interkommun-

nalen Gewerbegebietes notwendige kommunale wirtschaftliche Betätigung der Gemeinde über den Verein schließt sich damit aus und erweist sich als Rechtsform für diesen Zweck als ungeeignet.

Die zuvor aufgeführten privatrechtlichen Organisationsformen kommen aufgrund verschiedener Einschränkungen nicht für die Entwicklung eines Interkommunalen Gewerbegebietes in Frage. Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung - GmbH - sowie die Public-Private-Partnership - PPP - eignen sich jedoch für die geforderte Aufgabenstellung und werden daher im Folgenden näher erläutert.

Gesellschaft mit beschränkter Haftung - GmbH

Die rechtlichen Grundlagen für die Gründung und den Betrieb einer GmbH sind im GmbHG⁵⁰ geregelt. Der Gesellschaftszweck wird durch den jeweiligen Gesellschaftsvertrag konkretisiert.

Rechtsnatur

Die GmbH ist eine Kapitalgesellschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit, die für jeden gesetzlich zulässigen

wirtschaftlichen oder nicht-wirtschaftlichen - Zweck durch eine oder mehrere Personen gegründet werden kann. Der Unternehmensgegenstand bzw. der Gesellschaftszweck kann im Gesellschaftsvertrag detailliert auf das konkrete Vorhaben zugeschnitten werden.

Gründungsmodalitäten

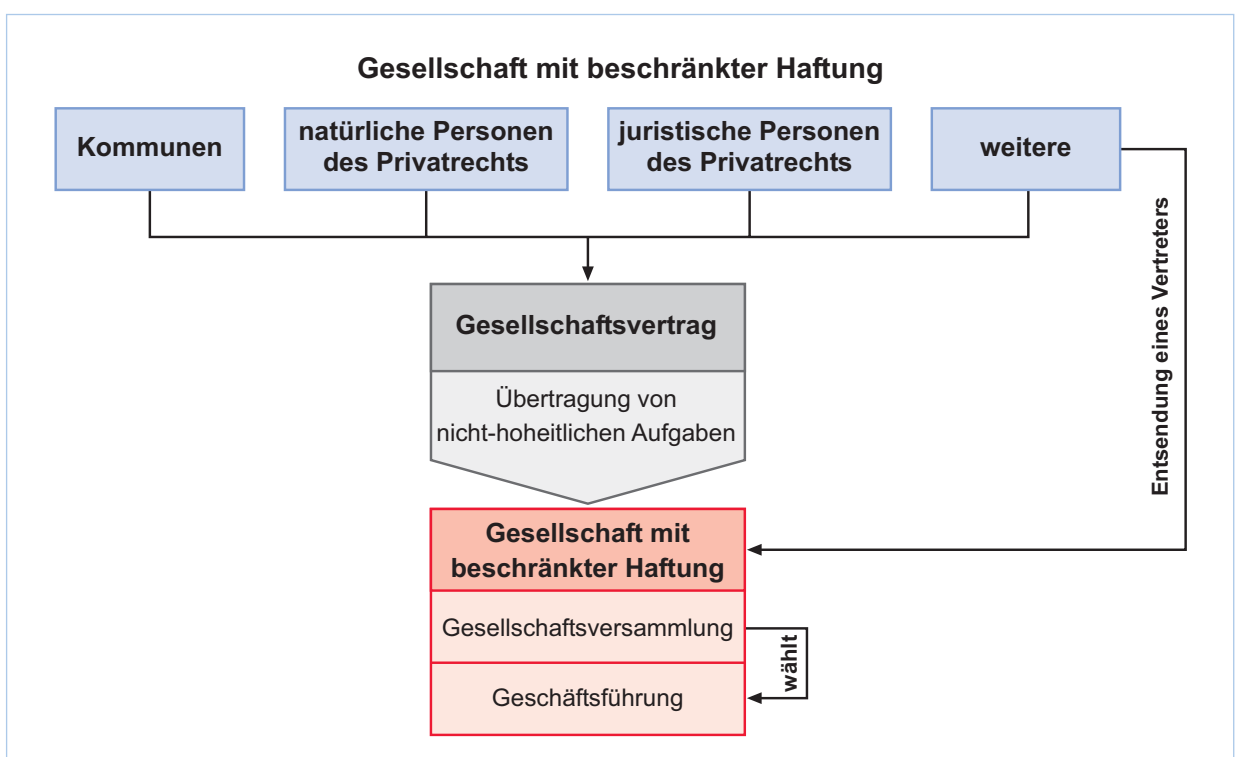
Zur Konstituierung einer GmbH bedarf es eines notariell beurkundeten Gesellschaftsvertrages, in dem sich die Gesellschafter zusammenschließen, und einer Eintragung ins Handelsregister. Das zur Gründung notwendige Stammkapital beträgt 25.000 €.

Organe

Die GmbH hat grundsätzlich eine zweigliedrige Struktur. Gesetzlich vorgeschriebene Organe der GmbH sind der Geschäftsführer und die Gesellschafterversammlung, wobei das Verhältnis zwischen beiden Organen im Gesellschaftsvertrag sehr spezifisch festgelegt werden kann. Die Satzung bzw. der Gesellschaftsvertrag kann darüber hinaus weitere Organe vorsehen, z.B. einen Aufsichtsrat.

Geführt wird die GmbH durch den Geschäftsführer, die Gesellschafterversammlung ist das oberste Organ. Die Beschlussfassung erfolgt in der Gesellschafterversammlung nach Stimmenmehrheit, wobei sich die Stimmenzahl in der Regel nach dem jeweiligen Geschäftsanteil bemisst, den der einzelne Gesellschafter besitzt. Soll einem bestimmten Gesellschafter - z.B. einer Kommune - stärkere Einflussnahme eingeräumt werden, so lässt sich das im Gesellschaftsvertrag individuell absichern. Damit könnte beispielsweise einem möglichen Kontrollverlust der Gemeinden vorgebeugt werden. Gesellschafter einer GmbH kann jede natürliche Person, jede Gebietskörperschaft, aber auch sonstige Gesellschaft oder Rechtspersönlichkeit werden⁵¹, so dass eine uneingeschränkte Beteiligung öffentlicher und privater Akteure möglich ist.

Die Kapitaleinlagen der Gesellschafter bilden das Stammkapital, das auch den finanziellen Grundstock der Geschäftstätigkeit darstellt. Darüber hinaus kann eine Zuschussfinanzierung durch die Gesellschafter vereinbart werden. Bei Verlusten



ist die Haftung der GmbH auf das Stammkapital beschränkt.

Steuerrechtliche Wirkungen

Als Kapitalgesellschaft des Privatrechts ist das Unternehmen als solches grundsätzlich - qua Rechtsform - in vollem Umfang steuerpflichtig. Da die Tätigkeit anders als bei öffentlich-rechtlichen Einrichtungen nicht in hoheitliche oder nicht-hoheitliche, wirtschaftliche Aufgaben unterschieden werden kann, sind prinzipiell Umsatz-, Gewerbe- und Körperschaftssteuer zu entrichten. Allerdings mit der Einschränkung, dass die Körperschaftssteuer als Einkommenssteuer von nicht natürlichen Personen nur bei solchen Einrichtungen anfällt, die Gewinn erzielen.⁵²

Aufgabenspektrum

Die GmbH übernimmt nicht-hoheitliche, kommunale Aufgaben, die auf das Kooperationsprojekt bezogen sind, mit der Verpflichtung, diese in wirtschaftlicher und gewinnorientierter Art und Weise zu bewältigen. Grundsätzlich können von einer GmbH keine hoheitlichen Aufgaben wahrgenommen werden. Als privatrechtliche Form kann die GmbH ohne Einschränkungen des öffentlichen Dienst- und Haushaltsrechts geführt werden. Daher unterliegen die Beteiligten bei dieser Unternehmensform nicht der staatlichen Aufsicht, sondern nur den für die Gesellschaftsform gültigen Formvorschriften. Diese Loslösung von den häufig als zu eng empfundenen kommunalrechtlichen Bindungen⁵³ - sowohl in finanzieller wie auch in personalwirtschaftlicher Hinsicht - ermöglicht eine größere Flexibilität und kürzere Entscheidungsprozesse. Dies ist insbesondere bei der gewinnorientierten Arbeitsweise eines Wirtschaftsunternehmens von Wichtigkeit. Die schnelle Anpassung an den Markt und die damit verbundene Gewinnerzielung ist z.B. bei der Vermarktung von Gewerbeflächen von Vorteil.

Die Vorzüge einer GmbH für eine interkommunale Zusammenarbeit

liegen aber vor allem darin, dass im Gesellschaftsvertrag die erforderlichen Aufgaben vollständig erfasst werden können und das Verhältnis zwischen Gesellschaftern und Geschäftsführung ausgesprochen flexibel ausgestaltet werden kann. Das ermöglicht eine zielgerichtete und effiziente Arbeitsweise. Darüber hinaus ist die Haftung auf die Kapitalgesellschaft beschränkt, d.h., nicht die einzelnen Gesellschafter haften für die von der GmbH eingegangenen Verbindlichkeiten wie z.B. Miete, Kauf, Arbeitsverhältnisse, etc., sondern das Unternehmen. Nach der Erfüllung des Gesellschaftszwecks kann die GmbH auf Wunsch wieder aufgelöst werden.

Zwei weitere Vorteile sprechen für die Wahl einer GmbH als Rechtsform. Zum einen können die Gemeinden mit privaten Partnern zusammenarbeiten: Wenn beispielsweise die wirtschaftlichen und finanziellen Ansprüche des Kooperationsgegenstandes die Gemeinde überfordern, so können diese Aufgaben im Rahmen der GmbH durch die Beteiligung von Banken, Sparkassen oder finanzkräftigen Unternehmen gelöst werden. Zum anderen können Gemeinden auf bereits bestehende Gesellschaften mit beschränkter Haftung zurückgreifen, die in vielen Landesteilen beispielsweise als regionale Wirtschaftsförderungsgesellschaften schon bestehen und auf die Aufgaben aus dem nicht-hoheitlichen Bereich sinnvollerweise übertragen werden können.⁵⁴

Fazit

Auf Grund der genannten Vorzüge eignet sich die GmbH insbesondere für das Projektmanagement bei der Entwicklung Interkommunaler Gewerbeflächen und den damit verbundenen nicht-hoheitlichen Anforderungen hinsichtlich Infrastruktur, finanzieller Beweglichkeit und effizienter, zielgerichteter Arbeitsweise.

Der erforderliche Kapital- und Verwaltungsaufwand, der mit der Grün-

dung bzw. dem Betrieb einer GmbH verbunden ist, kann insbesondere kleinere Gemeinden überfordern. Da für die Bewältigung der hoheitlichen Aufgaben, die bei der Entwicklung eines interkommunalen Gewerbegebietes zwingend bearbeitet werden müssen, ohnehin eine öffentlich-rechtliche Form zusätzlich geschaffen werden müsste, kann es unter Umständen zweckdienlich sein, sich von Beginn an für eine einzige öffentlich-rechtliche Rechtsform zu entscheiden.

Informelle Gremien

Grundlagen und Vorbemerkung

Im Gegensatz zu den zuvor ausgeführten institutionalisierten bzw. formalen Organisationsformen zur Realisierung Interkommunaler Gewerbegebiete beruhen die im Folgenden beschriebenen informellen Gremien nicht auf einer unmittelbaren gesetzlichen Grundlage.

Die Einrichtung spezieller prozessbegleitender Gremien wie Projektbeiräte, Arbeitsgemeinschaften oder Koordinierungsbüros trägt jedoch entscheidend dazu bei, ggf. vorhandene Vorbehalte gegenüber einer übergemeindlichen Kooperation abzubauen, Akzeptanz bei allen Verantwortlichen zu schaffen und die Zusammenarbeit auf eine breite Basis der Zustimmung zu stellen.

Diese Gremien haben im Regelfall einen informellen Charakter.⁵³ Damit verfügen sie letztlich über keine echten Entscheidungsbefugnisse oder Beschlusskompetenzen. Ihre Beschlüsse haben folglich auch keine unmittelbare rechtliche Außenwirkung. Dennoch sind diese Gremien für einen erfolgreichen Kooperationsverlauf ebenso bedeutend wie die formale rechtliche Festlegung der Organisationsstruktur, weil ihre Arbeitsergebnisse und -beschlüsse weichenstellend und zielführend für die Entwicklung der Projekte sind.

Diese prozessbegleitenden Gremien ergänzen in ihrer Funktion die ge-

wählten öffentlich-rechtlichen und/oder privatrechtlichen Organisationsformen, daher ist insbesondere eine Kombination formeller und informeller Strukturen Erfolg versprechend.

Aufgabenspektrum

Im Rahmen von begleitenden Gremien kann ein weit reichendes Aufgabenspektrum abgedeckt werden. Sämtliche Aufgaben im Zusammenhang mit der Planung, Entwicklung und Vermarktung eines Interkommunalen Gewerbegebietes können ohne Abstimmungs- oder Reibungsverluste bearbeitet werden wie bspw. die Vorbereitung der Entscheidung für eine bestimmte Rechtsform, die Klärung bauleitplanerischer oder erschließungstechnischer Details, aber auch die Entwicklung einer gemeinsamen Ansiedlungsstrategie.

Prozessbegleitende Gremien dienen vorwiegend der internen Vorbereitung von Entscheidungen sowie dem Verfahrensabgleich. Durch die laufende Abstimmung auch zwischen den politischen Repräsentanten können auf persönlicher und informeller Ebene Schwierigkeiten und Hindernisse ausgeräumt werden, bevor sie tatsächlich zum Problem werden und das Vorhaben ernsthaft gefährden.

Selbst wenn sich Städte und Gemeinden grundsätzlich auf eine Zusammenarbeit verständigt und bereits Grundsatzbeschlüsse gefasst haben, ist die regelmäßige Abstimmung auf der „Arbeitsebene“ weiterhin erforderlich. Auf Ebene dieser informellen Ausschüsse findet die eigentliche Zusammenarbeit und somit die Umsetzung der Kooperation statt.

Aufgabe dieser begleitenden Gremien ist es, den Kooperationsablauf zu strukturieren und zu organisieren, um den gesamten Prozess zielgerichtet und effektiv zu gestalten. Der Aufgabenschwerpunkt liegt insbesondere in der konkreten Vorbereitung und Koordination der Zusammenarbeit sowie der Gewährleistung

des unmittelbaren Informationsflusses und ermöglicht damit eine verzögerungsfreie Realisierung des Projekts. Gemeinsam werden die anstehenden Planungs- und Entwicklungsschritte besprochen und das weitere Vorgehen festgelegt. Die Koordination des Projektes im Rahmen von begleitenden Gremien erlaubt ein zeitgleiches Agieren der Städte und Gemeinden, wenn es beispielsweise darum geht, gleich lautende Ratsvorlagen bzw. -beschlüsse vorzubereiten und zu fassen.

Besetzung

Mitglieder der projektbegleitenden Gremien sind im Regelfall die relevanten Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltung der beteiligten Kommunen sowie die entsprechenden Vertreter der Arbeitsebene. Der Austausch der Kommunen auf „kurzem Wege“ schafft schnelle Entscheidungsstrukturen und unterstützt so die zügige Umsetzung des Vorhabens. Dabei kann es durchaus sinnvoll sein, die Strukturen zu gliedern und für die verschiedenen Ebenen getrennte Gremien einzurichten.

Der persönliche Kontakt der Entscheidungsträger ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor, der entscheidend dazu beiträgt, Vorbehalte und Hemmschwellen abzubauen. Daher ist es wichtig, personelle Kontinuität zu wahren. In der produktiven Auseinandersetzung miteinander kann der Kontakt intensiviert und eine Vertrauensbasis geschaffen werden, die dem gesamten Projekt zu Gute kommt. Regelmäßige Treffen sind wichtig, um den Informationsaustausch sicher zu stellen und den persönlichen Kontakt zwischen den Entscheidungsträgern der beteiligten Städte und Gemeinden zu festigen. Im konstruktiven Umgang miteinander und im Diskurs außerhalb verfestigter Positionen und Strukturen lassen sich verlässliche Beziehungen aufbauen, die Voraussetzung für ein gutes Gelingen des gemeinsamen Vorhabens sind.

Bei einigen Projekten konnten auf Grund der guten Erfahrungen und des in der vorausgegangenen Zusammenarbeit gefestigten Vertrauens weitergehende Kooperationsbeziehungen angeregt und umgesetzt werden.

Transparente Entscheidungsverfahren innerhalb der Gremien sowie Toleranz und Verständnis gegenüber den Kooperationspartnern sind Kernprinzipien der interkommunalen Zusammenarbeit. Die Gremien sollten daher von den beteiligten Partnern paritätisch besetzt, mit gleichberechtigtem Stimmrecht ausgestattet werden und nach dem Konsensprinzip handeln.

Kommunalpolitische Gremien

In einem Gremium, in dem die politisch relevanten Repräsentanten der jeweiligen Räte wie bspw. Bürgermeister und Fraktionsvorsitzende vertreten sind, können Grundsatzentscheidungen getroffen, weit reichende Zielrichtungen festgelegt und auch der gemeindeübergreifende politische Konsens vorbereitet werden. Auf Grund der Außenwahrnehmung dieser Ebene bietet es sich an, die Beratungen mit einer entsprechenden Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten und somit auch in der Bevölkerung ein Verständnis für die interkommunale Kooperation zu erzeugen.

Verwaltungsinterne Gremien

Auf dieser Ebene wird die eigentliche Realisierung des Projektes vorbereitet und vollzogen sowie die politischen Vorgaben umgesetzt. Die Treffen der auf der Verwaltungsseite Beteiligten werden regelmäßiger und häufiger stattfinden, als die der politischen Seite und konkretere Sachverhalte zum Gegenstand haben. Auf dieser Arbeitsebene lassen sich die erforderlichen Details - bspw. zur Erschließung oder sonstigen Fragen der Bauleitplanung - klären.

Projektbeiräte

Die Einrichtung eines Projektbeirates ist insbesondere für den Fall sinnvoll und zweckmäßig, dass die

Realisierung des Interkommunalen Gewerbegebietes an einen Entwicklungsträger abgetreten wird. Ähnlich sieht es aus, wenn die Vorhabenfläche in Händen eines privaten Flächeneigentümers ist und dieser in das Kooperationsprojekt eingebunden werden soll. Die kommunale Einflussnahme auf den privatrechtlichen Entwicklungsträger oder Flächeneigentümer kann nur durch ständigen Informationsaustausch und gemeinsame Abstimmung zwischen den beteiligten Kommunen gewährleistet werden.

So kommt bspw. gerade in der Phase der Vermarktung einem Projektbeirat besondere Bedeutung zu; Anfragen von Investoren müssen gemeinsam diskutiert und entschieden werden.

Darüber hinaus kann ein Projektbeirat als ständiges Gremium auch alle wichtigen Aufgaben der Koordination im Vorfeld der politischen Entscheidungen wahrnehmen und die Planungsschritte auf politischer Seite begleiten.

Bei der Besetzung eines Projektbeirates sollten daher sowohl Vertreter der beteiligten Kommunen aus Verwaltung und Wirtschaftsförderung sowie Vertreter möglicher privatrechtlicher Institutionen berücksichtigt werden.

Koordinierungsbüros

Bei größeren Vorhaben bietet es sich an, ein zentrales Koordinierungsbüro - als eine Art gemeinsame Geschäftsstelle - durch die beteiligten Kommunen einzurichten. Einer solchen Geschäftsstelle können insbesondere koordinierende und zentrale Aufgaben zugewiesen werden. Die Durchführung sämtlicher Maßnahmen lässt sich im Hinblick auf die einheitliche Zielsetzung des Projektes steuern. So kann z.B. die Gesamtfinanzierung und die Mittelbewirtschaftung an zentraler Stelle abgewickelt oder der Einsatz eines möglichen Entwicklungsträgers gesteuert werden. Darüber hinaus lässt sich die Öffent-

lichkeitsarbeit von einem zentralen Ansprechpartner, der im Sinne aller Beteiligten spricht, leichter und zielgerichteter durchführen.

Anders jedoch als bei einem Projektbeirat, dem im Regelfall keine eigenen Geschäftsräume sowie eigenes Personal zur Verfügung steht, fallen bei einem ständig besetzten Koordinierungsbüro entsprechende Kosten an bzw. muss Personal von den Kommunen abgestellt oder neu eingestellt werden. Die bisherige Planungspraxis hat aber gezeigt, dass auch das sich langfristig rechnet.

Public-Private-Partnership - PPP

Die Zusammenarbeit von öffentlichen und privaten lokalen Akteuren ist eine recht junge Form der kommunalen bzw. interkommunalen Kooperation. Mit dem Begriff der Public-Private-Partnership (PPP) ist keine bestimmte Rechtsform auf der Basis einer entsprechenden Rechtsgrundlage bezeichnet, sondern er beschreibt jedwede Form einer öffentlich-privaten Zusammenarbeit. Eine klarere Definition des Begriffes und eine genauere Zuordnung gibt es bisher nicht.

Diese im anglo-amerikanischen Raum bereits etablierte Zusammenarbeit gewinnt auch in Deutschland an Bedeutung, da das Zusammenwirken sämtlicher Akteure, die auf ein bestimmtes Projekt Einfluss nehmen, auf eine Verbesserung der wirtschaftlichen Entwicklungsvoraussetzungen abzielt. Vor dem Hintergrund leerer öffentlicher Haushaltskassen bietet eine PPP durch eine intensive Zusammenarbeit die Chance, bisher nicht genutzte oder nicht nutzbare Potenziale zu aktivieren.

An PPP können sich die unterschiedlichsten Einrichtungen und Personen beteiligen. So können z.B. verschiedene Gebietskörperschaften, Wirtschaftsunternehmen oder auch Schlüsselpersonen aus Politik oder Verwaltung zusammenarbeiten. Auch weitere

Einrichtungen oder Institutionen sind vorstellbar, wie z.B. Industrie- und Handelskammer, Handwerkskammer sowie Banken und Sparkassen.

PPP folgen keinen festgelegten Organisationsvorschriften, daher ist eine flexible und auf die Anforderungen des Einzelfalls ausgerichtete Zusammenarbeit möglich. Basiert eine PPP allerdings lediglich auf Absprachen und wird nicht auf irgendeine Art und Weise in einen vertraglichen Rahmen eingebunden, so gefährdet die Unverbindlichkeit die Realisation. So ist es insbesondere, wenn der Gegenstand der PPP ein konkretes Vorhaben ist, wie z.B. die Entwicklung und der Betrieb eines Interkommunalen Gewerbegebietes, sinnvoll und zweckmäßig, eine rechtliche Basis zu schaffen.

Denkbar wäre hier die Einrichtung eines Zweckverbandes, dem private Institutionen angehören können. Denkbar wäre aber auch eine PPP im Rahmen einer parallelen Organisation durch z.B. einen Zweckverband in Verbindung mit einer GmbH, wobei die Verteilung der hoheitlichen Aufgaben auf den Zweckverband und die der wirtschaftlichen bzw. kaufmännischen auf die GmbH vorgenommen wird. An dieser GmbH können dann auch andere privatrechtliche Institutionen beteiligt werden.

Das Spektrum der Formen von Public-Private-Partnership ist ausgesprochen vielfältig. PPP können einen großen Beitrag für ein effizientes Leistungsangebot von Wirtschaft und Kommunen innerhalb einer Region leisten.⁵⁶ Sie sind daher - auf Basis einer geregelten rechtlichen Form - ein durchaus geeignetes Instrument zur Entwicklung eines interkommunalen Gewerbegebietes.

Rechtsgrundlagen kommunaler Zusammenarbeit in Deutschland (Stand: 2005)

Baden-Württemberg

1. Gemeindeordnung für Baden-Württemberg i.d.F. vom 3.10.1983 (GBl. 578), zuletzt geändert durch Gesetz vom 28.7.2005 (GBl. S. 578) m.W.v. 6.8.2005
2. Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (GKZ) i.d.F. vom 16.9.1974 (GBl. S. 408), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14.12.2004 (GBl. S. 884)
3. Gesetz zur „Stärkung der Zusammenarbeit in der Region Stuttgart“ vom 7.2.1994 (GBl. S. 92). Art. 1. Gesetz über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart (GVRS) vom 7.2.1994, zuletzt geändert durch Gesetz vom 14.12.2004 (GBl. S. 882)
4. Gesetz zu dem Staatsvertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg und dem Land Hessen über Zweckverbände, öffentlich-rechtliche Vereinbarungen, kommunale Arbeitsgemeinschaften... vom 15.12.1975 (GVBl. S. 308)

Bayern

1. Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (Gemeindeordnung - GO) i.d.F. der Bekanntmachung vom 22.8.1998 (GVBl. S. 797 ff.), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24.12.2004
2. Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (KommZG)i.d.F. der Bekanntmachung vom 20.6.1994 (GVBl S. 555 - BayRS 2020-6-1-I), zuletzt geändert durch § 4 des Gesetzes vom 26.7.2004 (GVBl S. 272)
3. Verwaltungsgemeinschaftsordnung für den Freistaat Bayern (VgemO) i.d.F.d.B. vom 26.10.1982 (Bay RS 2020 -2-1-I).

zuletzt geändert durch § 5 des Gesetzes vom 26.7.2004 (GVBl S. 272)

Berlin

1. Staatsvertrag zur gemeinsamen Landesplanung mit dem Land Brandenburg (unterstützt die kommunale Zusammenarbeit)
2. LePro Berlin-Brandenburg (als Gesetz verabschiedet)

Brandenburg

1. Gemeindeordnung für das Land Brandenburg (Gemeindeordnung - GO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.10.2001 (GVBl.I/01 S.154), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes zur Zusammenführung von überörtlicher Prüfung und allgemeiner Kommunalaufsicht sowie zur Änderung des Landesrechnungshofgesetzes und anderer Gesetze vom 22.6.2005 (GVBl.I/05 S. 210)
2. Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit im Land Brandenburg (GKG) vom 28.5.1999 (GVBl. I/99 S. 194)
3. Gesetz zu dem Staatsvertrag zwischen dem Land Brandenburg und dem Freistaat Sachsen über die grenzüberschreitende kommunale Zusammenarbeit in Zweckverbänden und durch Zweckvereinbarungen vom 26.11.1998 (GVBl.I/98 S.225)
4. Gesetz zu dem Staatsvertrag zwischen dem Land Brandenburg und dem Land Sachsen-Anhalt über die grenzüberschreitende kommunale Zusammenarbeit in Zweckverbänden und durch Zweckvereinbarungen vom 9.10.1997. (GVBl.I/97 S.108)

Bremen

1. Kommunalverbund Bremen/Niedersachsen, gemeinsame Landesplanung. Koordinierung der Zusammenarbeit zwischen Bremen

und Umland auf Gemeindeebene wie auch auf Kreis- und Landesebene (Kommunalverbund Niedersachsen-Bremen und regionale Arbeitsgemeinschaft)

Hamburg

1. Regionale Kooperation durch gemeinsame Abmachungen z.B. zur Umsetzung des REK-Handlungsrahmens. Erarbeitung eines gemeinsamen Internationalisierungskonzepts, mit dem sich die Metropolregion Hamburg, die Landkreise der Metropolregion sowie die Hansestadt Lübeck international positionieren

Hessen

1. Hessische Gemeindeordnung i.d.F. vom 1.4.1993 (GVBl. 1992 I S. 534), i.d.V. vom 1.4.2005 (GVBl. 2005 I S. 142)
2. Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit (KGG) vom 16.12.1969 (GVBl. I S. 307) zuletzt geändert durch Gesetz vom 21.3.2005 (GVBl. I S. 229)
3. Gesetz zur Stärkung der kommunalen Zusammenarbeit und Planung in der Region Rhein-Main vom 19.12.2000. Art. 1: Gesetz zur Stärkung der kommunalen Zusammenarbeit im Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main (BallrG) (GVbL: GVBl. I S. 542) zuletzt geändert am 21.3.2005 (GVBl. I S. 218)
4. Staatsverträge zur grenzüberschreitenden kommunalen Zusammenarbeit zwischen dem Land Hessen und dem Freistaat Thüringen sowie dem Land Rheinland-Pfalz; z.B. Gesetz zu dem Staatsvertrag zwischen dem Freistaat Thüringen und dem Land Hessen über die grenzüberschreitende kommunale Zusammenarbeit vom 9.11.2000 (GVBl. I S. 506)

Mecklenburg-Vorpommern

1. Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern

(Kommunalverfassung - KV M-V) i.d.F. der Bekanntmachung vom 13.1.1998 (GVBl. M-V S. 29, ber. S. 890), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24.5.2004 (GVBl. S. 179) (Die Kommunalverfassung M-V hat eine Regelungstiefe zur kommunalen Zusammenarbeit, die vom Umfang einem eigenständigen Gesetz entspricht.)

2. Staatsvertrag zur grenzüberschreitenden kommunalen Zusammenarbeit zwischen dem Land M-V und dem Land BB

Niedersachsen

1. Niedersächsische Gemeindeordnung (NGO) i.d.F. vom 22.8.1996 (GVBl. S. 382), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19.2.2004 (GVBl. S. 63, 69)
2. Niedersächsisches Gesetz über die kommunale Zusammenarbeit (NKomZG) vom 19.2.2004 (Nds. GVBl. Nr.5/2004 S.63), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 22.4.2004 NNds. GVBl. Nr. 9/2005 S. 110)
3. Zweckverbandsgesetz vom 7.6.1939 (trat am 19.2.2004 mit Inkrafttreten des NKomZG außer Kraft)
4. Gesetz über die Region Hannover vom 5.6.2001 (GVBl. S. 348) zuletzt geändert am 30.6.2005 (GVBl S. 210)
5. Staatsvertrag zur grenzüberschreitenden kommunalen Zusammenarbeit zwischen dem Land Niedersachsen und dem Land Sachsen-Anhalt

Nordrhein-Westfalen

1. Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO) i.d. F.d.B. vom 14.7.1994 (GV. NRW. S. 666), zuletzt geändert durch Gesetz vom 16.11.2004 (GV NRW S. 644)

2. Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit (GkG NW) vom 1.10.1979 zuletzt geändert durch Gesetz vom 16.11.2004 (GV. NRW. S. 644)

3. Gesetz zur Stärkung der regionalen und interkommunalen Zusammenarbeit der Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen vom 3.2.2004 (GVBl. S. 96)

Rheinland-Pfalz

1. Gemeindeordnung (GemO) i.d.F. d.B. vom 31.1.1994 (GVBl.S. 153), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.12.2003 (GVBl. S. 390)
2. Zweckverbandsgesetz vom 22.12.1982, zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.12.2003, (GVBl. 2003. S. 390)
3. Staatsvertrag zur grenzüberschreitenden kommunalen Zusammenarbeit zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und dem Land Hessen

Saarland

1. Kommunalselbstverwaltungsgesetz (KSVG) Saarland, i.d.F. d.B. vom 27.6.1997 (Amtsbl. S. 682), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 8.10.2003 (Amtsbl. 2004 S. 594)
2. Gesetz über die kommunale Gemeinschaftsarbeit (KGG) vom 27.7.1997 i.d.F.d.B. vom 27.6.1997 (Amtsb. S. 723, zuletzt geändert durch Gesetz vom 8.10.2003 (Amtsbl. 2004, S. 594)

Sachsen

1. Gemeindeordnung für den Freistaat Sachsen (SächsGemO) i.d.F.d.B. vom 18.3.2003 (GVBL. S. 55), berichtigt durch Gesetz vom 25.4.2003 (GVBl. S. 159)
2. Sächsisches Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (Sächs-KomZG) vom 19.8.1993 (Sächs-

GVBl. S. 815, ber. S. 1103); zuletzt geändert durch Art. 26 des Gesetzes vom 5.5.2004 (SächsGVBl. S. 148)

3. Staatsvertrag zur grenzüberschreitenden kommunalen Zusammenarbeit zwischen dem Land Sachsen und dem Land Brandenburg

Sachsen-Anhalt

1. Gemeindeordnung für das Land Sachsen-Anhalt (GO LSA) vom 5.10.1993 (GVBl. LSA S. 568), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.12.2004 (GVBl. LSA S. 856)
2. Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit (GKG LSA) vom 26.2.1998, geändert durch Gesetz vom 25.2.2004 (GVBl. LSA S. 80)
3. Staatsverträge zur grenzüberschreitenden kommunalen Zusammenarbeit zwischen dem Land Sachsen-Anhalt und dem Land Brandenburg sowie dem Land Niedersachsen
4. Gesetz zu den Staatsverträgen des Landes Sachsen-Anhalt mit den Ländern Brandenburg und Niedersachsen und den Freistaaten Sachsen und Thüringen über grenzüberschreitende kommunale Zusammenarbeit vom 18.7.1997 (GVBl. LSA 1997, S. 704), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19.3.2002, (GVBl. LSA 2002, S. 130, 137)

Schleswig-Holstein

1. Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein - GO - vom 28.2.2003 (GOBl. Schl.-H. 2003 S. 57)
2. Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (GkZ) vom 28.2.2003

Thüringen

1. Thüringer Gemeinde- und Landkreisordnung (Thüringer Kommunalordnung - ThürKO), i.d.F. der Neubekanntmachung vom 28.11.2004 (GBl. S. 857)
2. Thüringer Gesetz über die kommunale Gemeinschaftsarbeit (ThürKGG) i.d.F.d.B. vom 10.10.2001 (GVBl. S. 290)
3. Gesetz zu dem Staatsvertrag zwischen dem Freistaat Thüringen und dem Land Hessen über die grenzüberschreitende kommunale Zusammenarbeit in Zweckverbänden, durch öffentlich-rechtliche Vereinbarungen (Zweckvereinbarungen) und in kommunalen Arbeitsgemeinschaften sowie in Wasser- und Bodenverbänden vom 9.11.2000 (GVBl. I S. 506)

Finanzielle Förderung von Interkommunalen Gewerbegebieten

Einführung

Zur finanziellen Förderung von interkommunalen Gewerbegebieten kommen grundsätzlich europäische, nationale und bundesländerspezifische Förderprogramme bzw. Kombinationen davon in Frage. Die wesentlichen Programme werden nachfolgend kurz beschrieben.

Die besonderen Fördermöglichkeiten, die die einzelnen Bundesländer aufgelegt haben, um die Errichtung von Interkommunalen Gewerbegebieten prioritär zu unterstützen, werden dabei besonders herausgestellt.

Europa- bzw. bundesweit gültige Fördermöglichkeiten für interkommunale Gewerbegebiete

Europäischer Fonds für regionale Entwicklung - EFRE

Ureigene Aufgabe der EU-Strukturpolitik ist der Abbau des Gefälles zwischen wirtschaftsstarken und -schwachen Regionen der Europäi-

schen Union. Ein wichtiges Instrument ist der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), der in erster Linie der Förderung von Regionen mit wirtschaftlichem Aufholbedarf dient. Gefördert werden Investitionen zur Schaffung und Erhaltung dauerhafter Arbeitsplätze sowie Projekte zur Verbesserung der Infrastruktur. Zudem soll das Entwicklungspotential der Regionen durch die Unterstützung lokaler Initiativen, vor allem kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU), verbessert werden.

Dieser Fonds für regionale Entwicklung unterstützt - mittelbar - auch die Errichtung von Interkommunalen Gewerbegebieten in ausgewählten Förderregionen Deutschlands.

Grundsätzlich ist zu bedenken: Bei der Vergabe der europäischen Mittel gilt das Prinzip der Subsidiarität, d.h. die Verantwortung für die Umset-

zung wird von einer möglichst bürgernahen Verwaltungsebene wahrgenommen. In der Bundesrepublik sind dies in der Regel die Länder, in manchen Fällen auch der Bund, die der Europäischen Kommission im Rahmen eines regionalen Entwicklungsplans Förderregionen vorschlagen, Finanzierungspläne aufstellen und die jeweiligen Ziele und Maßnahmen der Strukturförderung ausarbeiten.

Die Europäische Kommission erstellt also in Abstimmung mit den Mitgliedstaaten der Europäischen Union ein Gemeinschaftliches Förderkonzept (GFK), in dem Förderungsschwerpunkte, finanzielle Mittel und Investitionsformen festgelegt werden.

Die Gemeinschaftlichen Förderkonzepte bilden die Basis für Operationelle Programme, mit deren Hilfe die Projekte durch regionale und lokale Partner abgewickelt werden. Die Strukturhilfe wird nur „komplemen-

tär“ gewährt: Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union müssen mindestens 25 Prozent, in der Regel aber die Hälfte der Projektmittel selbst aufbringen.

Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“

Ein wichtiges und seit 1969 bewährtes Instrument der bundesdeutschen Wirtschaftsförderung ist die Gemeinschaftsaufgabe (GA) „Verbesserung der Regionalen Wirtschaftsstruktur“. Sie ist eine im Artikel 91 a Grundgesetz verankerte gemeinsame Aufgabe von Bund und Ländern, die einen wichtigen Beitrag zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse in Deutschland leistet.

Mit Hilfe der Gemeinschaftsaufgabe sollen strukturschwache Regionen durch einen Ausgleich der Standortnachteile Anschluss an die allgemeine Wirtschaftsentwicklung erhalten und regionale Entwicklungsunterschiede abgebaut werden. Da sie auch den Zielsetzungen der Europäischen Union (EU) entspricht, ist die GA-Förderung Bestandteil der Strukturförderung der EU und wird zu großen Teilen aus dem Strukturfonds „Europäischer Fonds für regionale Entwicklung“ (EFRE) gespeist.

Die einzelnen Bundesländer stellen in den so genannten „Regionalen Förderprogrammen“ Schwerpunkte der Mittelvergabe aus der Gemeinschaftsaufgabe auf. GA-Mittel dürfen nur in den im Rahmenplan ausgewiesenen Fördergebieten eingesetzt werden, die in fünf Kategorien unterteilt sind: A-, B-, C-, D- und E-Fördergebiete.

Mit Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ können Investitionen der gewerblichen Wirtschaft sowie wirtschaftsnahe Infrastrukturmaßnahmen gefördert werden. Zusätzlich können, durch die Einbeziehung der Mittel der Gemeinschaftsaufgabe in die Programme der Länder, nichtinvestive Unterneh-

mensaktivitäten zur Stärkung der Innovationskraft von kleinen und mittleren Unternehmen gefördert werden.

Eine gezielte Förderung soll Einkommen und Beschäftigung erhöhen. Dazu werden direkte Zuschüsse zu den Investitionskosten privater Unternehmen und zu kommunalen wirtschaftsnahen Infrastrukturprojekten gewährt. Die GA trägt damit direkt zur Schaffung neuer Arbeitsplätze bei. Infrastrukturmaßnahmen erfolgen daher mit dem Ziel, Investitionen der gewerblichen Wirtschaft vorzubereiten, zu begleiten und zu unterstützen.

Der Gesetzgeber sieht eine jährliche Rahmenplanung durch Bund und Länder vor. Dadurch ist eine ständige Modernisierung und Anpassung der GA an neue Gegebenheiten gesichert.

Länderspezifische Regelungen zur Förderung interkommunaler Gewerbegebiete

Die jeweils zuständigen Ministerien der Bundesländer der Bundesrepublik Deutschland - außer den Stadtstaaten - haben dem ILS NRW auf Anfrage nach Fördermöglichkeiten von interkommunalen Gewerbegebieten folgende Informationen zu ihrem Land zur Verfügung gestellt:

Baden-Württemberg

- In der Vergangenheit existierte ein einschlägiges Programm des Wirtschaftsministeriums zur „Förderung des Ausbaus der wirtschaftlichen Infrastruktur in den Gebieten mit Strukturschwächen“. Ab 2004 wurden hierfür keine Haushaltsmittel mehr bereitgestellt.

- Die Städtebauförderung des Landes Baden-Württemberg setzt bei der Beseitigung oder Milderung gebietsbezogener städtebaulicher Missstände in den Städten und Gemeinden im Land an. Der Begriff „städtebaulicher Missstand“ ist in

§ 136 Abs. 2 BauGB definiert. Eine Förderung Interkommunaler Gewerbe- und Industriegebiete lässt sich vor diesem Hintergrund nicht im Rahmen der Städtebauförderung darstellen. Allenfalls bei der Konversion oder der Neustrukturierung gewerblicher Bestandsgebiete lassen sich Ansatzpunkte für die Instrumente der Städtebauförderung erkennen. Reine Gewerbeförderung ist ausgeschlossen.

- Im Rahmen des Entwicklungsprogramms Ländlicher Raum (ELR) des Ministeriums für Ernährung und Ländlichen Raum kann die Erschließung von Gewerbegebieten für kleine und mittlere Unternehmen im Förderschwerpunkt Arbeiten gefördert werden. Gewerbegebietsförderungen sind unter dem Aspekt Reduzierung des Flächenverbrauchs besonders begründungsbedürftig. Insbesondere ist der Nachweis über die voraussichtliche Belegung der Flächen zu führen. Interkommunale Gewerbegebiete können einen Beitrag für einen sparsamen Flächenverbrauch liefern und werden daher bevorzugt gefördert. Mit dem ELR und seinen vier Förderschwerpunkten Arbeiten, Grundversorgung, Gemeinschaftseinrichtungen und Wohnen unterstützt das Land Baden-Württemberg die integrierte Strukturentwicklung ländlich geprägter Orte. Vorrangig werden solche Maßnahmen gefördert, die zu einer Strukturverbesserung des Ortes in seiner Gesamtheit führen.

Die Förderung gewerblicher Maßnahmen, z.B. die Erschließung von Gewerbegebieten, ist dabei ein Teil des integrierten Förderkonzepts.

Bayern

Staatliche Fördermöglichkeiten

Für die im Rahmen des Gewerbeflächenmanagements in interkommunaler Zusammenarbeit anfallenden Aufgaben kommen folgende staatliche Fördermöglichkeiten in Betracht:

1. Planungszuschüsse

Mit Planungszuschüssen können gefördert werden:

- kommunale (auch interkommunale) Entwicklungspläne und -gutachten
- städtebauliche Rahmenplanungen
- städtebauliche Architektenwettbewerbe

Voraussetzung ist, dass diese Vorhaben über die Pflichtaufgaben der Gemeinden hinausgehen und modellhaft sind. Mit Planungszuschüssen können deshalb die Erarbeitung von Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen nicht gefördert werden.

Erläuterung:

Planungszuschüsse dienen der Erarbeitung von städtebaulichen Untersuchungen und Planungen, an denen ein besonderes staatliches Interesse besteht, sowie der städtebaulichen Forschung und Dokumentation. Im Hinblick auf die Förderung interkommunaler Gewerbe- und Industriegebiete bedeutet dies, dass deren Planung mit Planungszuschüssen gefördert werden kann, wenn diese Aufgabe allgemeingültige und richtungweisende Ergebnisse erwarten lässt und über die Pflichtaufgaben der Gemeinde hinausgeht.

Wesentliches Kriterium ist die erforderliche Modellhaftigkeit, d.h. dass die Planung für andere Kommunen von beispielhafter Bedeutung ist. Voraussetzung ist selbstverständlich, dass die geförderte Planung keinen landes- oder raumplanerischen Vorgaben widerspricht.

2. Finanzhilfen der Städtebauförderung

Auch die Gewerbeentwicklung ist eine Aufgabe der Stadterneuerung und -entwicklung. Mit Finanzhilfen der Städtebauförderung und in Teilräumen der EU können im Rahmen der Vorbereitung und Durchführung städtebaulicher Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen nach Baugesetzbuch gefördert werden:

- vorbereitende Untersuchungen
- die Erarbeitung von Sanierungs- und Entwicklungskonzepten
- städtebauliche Planungen, z.B. für die Sanierung und Entwicklung erforderliche städtebauliche und bauliche Wettbewerbe, Rahmenplanungen, Bauleitplanungen
- sonstige sanierungs- und entwicklungsbedingte Gutachten (z.B. Machbarkeitsstudien)
- Projektsteuerung, Stadt-Marketing mit interkommunalem Kontext
- Beteiligungsverfahren und Öffentlichkeitsarbeit

Finanzhilfen der Städtebauförderung können beispielsweise in Betracht kommen, wenn mit dem Gewerbegebiet brachliegende Fläche von Militär, Bahn, Post und Industrie wieder nutzbar gemacht werden sollen. Maßnahmen der Städtebauförderung sind besonders effektiv, wenn sie mit Fördermitteln anderer Finanzhilfen gebündelt werden.

Erläuterung:

Gegenstand der Städtebauförderung sind sowohl städtebauliche Sanierungsmaßnahmen als auch städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen nach dem Baugesetzbuch. Gefördert werden entweder gebietsbezogene Gesamtmaßnahmen oder städtebauliche Einzelmaßnahmen.

Die interkommunale Zusammenarbeit gewinnt hierbei vor dem Hintergrund zunehmender Verflechtung von Stadt und Umland an Bedeutung. Entsprechende Vorhaben werden von Seiten der Städtebauförderung unterstützt und nach Einzelfallprüfung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Finanzhilfen soweit wie möglich gefördert.

3. Förderung nach den bayrischen regionalen Förderprogrammen

Im Rahmen der bayrischen regionalen Förderprogramme des Wirtschaftsministeriums kann unter bestimmten Voraussetzungen die Erschließung von Industrie- und Gewerbegebieten gefördert werden.

Hierbei werden die interkommunalen Gewerbegebiete nicht gesondert behandelt. Auch gibt es in Bayern kaum mehr anerkannte Fördergebiete.

Die Förderung ist abhängig von der Art der anzusiedelnden Betriebe.

4. Finanzhilfen der Ländlichen Entwicklung

Unter bestimmten Voraussetzungen kann die Gewerbeentwicklung auch unter Einsatz der Bodenordnungsinstrumente des Flurbereinigungs-gesetzes erfolgen. Die dabei entstehenden Verfahrenskosten trägt im vollen Umfang der Freistaat Bayern. Bestimmte Ausführungskosten können mit Finanzhilfen der EU, des Bundes und des Freistaates gefördert werden.

Brandenburg

Im Land Brandenburg können Interkommunale Gewerbegebiete wie folgt gefördert werden:

Im Rahmen der **Richtlinie „Reaktivierung städtebaulich relevanter Brachflächen“** des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung werden die notwendigen Einzelmaßnahmen zur Untersuchung, Beplanung und Entwicklung von Brachflächen gefördert.

Die Richtlinie **„Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur“ (GA-I)** des Ministeriums für Wirtschaft dient der Schaffung einer funktionsfähigen Infrastruktur einschließlich der Fremdenverkehrsinfrastruktur.

Bei der Förderung von Interkommunalen Gewerbegebieten bestehen zwei Möglichkeiten

a) Eine Kommune tritt als Förderantragsteller stellvertretend für die anderen Kommunen des Interkommunalen Gewerbegebietes und als Ansprechpartner für den Zuwendungsgeber auf. In einem Kooperationsvertrag werden die finanziellen, organisatorischen und inhaltlichen

Rahmenbedingungen für die am Interkommunalen Gewerbegebiet beteiligten Kommunen untereinander festgelegt.

b) Die Kommunen gründen zur Förderung und Errichtung des Interkommunalen Gewerbegebietes einen kommunalen Zweckverband, der als Förderantragsteller und als Ansprechpartner für den Zuwendungsgeber auftritt.

Hessen

Nach den Richtlinien des Landes Hessen zur Förderung der regionalen Entwicklung wird seit dem 01.01.2002 bei der Förderung der Erschließung von Industrie- und Gewerbeflächen für die Ansiedlung und Entwicklung von Unternehmen Projekten, die im Rahmen einer interkommunalen Kooperation verwirklicht werden, grundsätzlich ein Vorrang vor rein lokalen Lösungen eingeräumt. Diese Regelung soll dazu beitragen, einen ruinösen Flächenwettbewerb zwischen den Kommunen zu verhindern, Flächeneignung und Vermarktungschancen stärker zu berücksichtigen, Flächenengpässe zu überwinden, Sparpotentiale durch Synergieeffekte zu realisieren, Ressourcen zu bündeln und zu schonen sowie regionale Effekte im Hinblick auf Arbeitsplätze und Einkommen auszulösen. Nicht zuletzt soll auch die partnerschaftliche Zusammenarbeit von Städten und Gemeinden gestärkt werden.

Richtlinien des Landes Hessen zur Förderung der regionalen Entwicklung, Stand 1.Juni 2004: Teil II Nr.4 Infrastrukturen für die Ansiedlung und Entwicklung von Unternehmen. Nr. 4.1. Gegenstand der Förderung: Voraussetzung für die Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen ist eine gut ausgebaute wirtschaftsnahe Infrastruktur. Das Land Hessen fördert deshalb bedarfsorientiert Investitionen zur Erschließung gewerblicher Flächen sowie Investitionen zur Neuordnung brachliegender Gewerbe-, Verkehrs- oder

Militärflächen und deren Herrichtung für eine gewerbliche Folgenutzung einschließlich konzeptioneller und planerischer Vorarbeiten, den Aus- oder Umbau von Gebäuden für Messen und Ausstellungen. Soweit möglich hat bei der Entwicklung von Industrie- und Gewerbeflächen die Wiederherrichtung von Brachen Vorrang vor der Ausweisung neuer Flächen.

Projekte, die im Rahmen einer interkommunalen Kooperation verwirklicht werden, haben grundsätzlich Vorrang.

Mecklenburg - Vorpommern

Das Land hatte im Jahr 2002 eine Standortoffensive für Gewerbe großstandorte gestartet.

Ziel dieser Offensive war die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Landes, die die planerische Vorhaltung von ausreichend Gewerbeflächen, die den unterschiedlichen Investorennachfragen gerecht werden, erfordert. Ergänzend zu den erschlossenen kleinen und mittleren Gewerbegebieten sollten Standorte ausgewiesen werden, die dem Anspruch eines Großstandortes mit landesweiter Bedeutung gerecht werden. Dabei ging es ausschließlich um die planerische Untersuchung und Vorbereitung von geeigneten Flächen. Diese Beschränkung war notwendig, um aufwendige Erschließung ohne absehbare Nachfrage zu vermeiden.

Hierzu wurden Untersuchungen und Flächenbewertungen für potentiell geeignete Standorte im Land vorgenommen. Die Standorte sollten über ein ausreichendes Flächenpotential (ca. 100 ha), über günstige Verkehrsanbindung (Straßen, Hafen, Flugplatz), sowie über geringe ökologische Konfliktpotentiale verfügen, sie sollten entsprechende Erschließungsbedingungen aufweisen sowie in der Nähe von Oberzentren liegen. Die Untersuchung und Vorbereitung dieser Standorte vollzog sich über

drei Phasen: Die Voruntersuchung, eine Machbarkeitsstudie sowie entsprechende bauleitplanerische Untersuchungen.

Aus einem ursprünglich 19 Standorte umfassenden Standortkatalog kristallisierten sich im Rahmen der Untersuchung sieben Standorte als geeignet heraus.

Auf Grund der Größe der Standorte haben wir es bei diesen Untersuchungen mit interkommunalen Gewerbe standorten zu tun, die sich i. d. R. mindestens über zwei Gemeinden erstrecken. Der dazu notwendige interkommunale Abstimmungsbedarf wurde über die Bildung kommunaler Arbeitsgruppen geregelt.

Die Standortuntersuchungen und die planerischen Vorbereitungen (Rahmenplan, Flächennutzungsplan, Bebauungsplan) wurden aus Mitteln der EU, des Landes und der Kommunen finanziert. Die Hauptfinanzierung erfolgte über ein Interreg III B-Projekt „South-Baltic-Arc“.

Niedersachsen

Im Lande Niedersachsen existieren keine speziellen Richtlinien für die Förderung von interkommunalen Gewerbe- und Industriegebieten.

In großen Teilen Niedersachsens besteht jedoch die Möglichkeit einer Förderung mit Zuschüssen für Investitionen der gewerblichen Wirtschaft zur Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen und Maßnahmen der Kommunen zum Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur. Die Mittel hierfür kommen aus

- der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA) und
- dem Europäischen Fond für die regionale Entwicklung (EFRE - Ziel 2)

Für die Investitionen der Unternehmen können Zuschüsse bis zur Höhe von 18 Prozent gewährt werden. Für

kleine und mittlere Unternehmen erhöht sich der Fördersatz auf bis zu 28 Prozent.

Seit Dezember 2004 findet in Niedersachsen eine neue Regionale Strukturpolitik statt. Mit den so genannten „Neuen Eckwerten“ für die niedersächsische Wirtschaftsstrukturpolitik werden Fördermittel nur noch nach ihrer nachweisbaren Wirkung für Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze vergeben.

Es sind fünf konstitutive Elemente, die kumulativ oder in abgestufter Zusammensetzung verlangt werden:

1. public private partnership
2. umsetzungsreife Businesspläne
3. interkommunale Kooperation
4. Projektteam
5. Umsetzungsorganisation

Wenn alle fünf konstitutiven Elemente vorliegen, wird von einem regionalen Wachstumsprojekt gesprochen.

Mit diesen Eckwerten sollen vor allem drei Dinge erreicht werden:

- es sollen wirkungsvolle Projekte umgesetzt werden
- die verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen sollen gezielt eingesetzt werden
- die Anträge bei der Nbank, die das gesamte operative Geschäft ausführt, sollen zügig bearbeitet werden.

Nordrhein-Westfalen Grundsätze für die künftige Gewerbepolitik

Aufbauend auf den verbindlichen Vorgaben des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen - LEP NRW - zum sparsamen und verantwortungsbewussten Umgang mit Freiraum und zur Baulandvorsorge der Wirtschaft hat die Landesregierung NRW die „Grundsätze der Landesregierung für die künftige Gewerbepolitik und die Förderung der Herrichtung gewerblicher Bauflächen mit Landesmitteln“ vom 24.09.1996 benannt.

Danach gilt u.a. „eine vorrangige Förderung von Vorhaben im Rahmen interkommunaler Zusammenarbeit.“

Rechtlich umgesetzt wurden diese Grundsätze im **Gemeinsamen Rund-erlass des MWMTV und des MSKS** vom 18.12.1996 in dem festgelegt ist: „**Maßnahmen in interkommunaler Zusammenarbeit werden vorrangig gefördert.** Auch für derartige Maßnahmen sind auf der Grundlage einer Bedarfsprüfung in erster Linie Brachflächen zu nutzen. Dort, wo geeignete Brachflächen nicht zur Verfügung stehen, ist auch eine Förderung auf Freiflächen nicht ausgeschlossen.“

In NRW gibt es zwei Zugänge für die Förderung interkommunaler Gewerbegebiete: Die Regionale Wirtschaftsförderung und die Städtebauförderung

Regionale Wirtschaftsförderung

Im Regionalen Wirtschaftsförderungsprogramm (RWP) für die Gewährung von Finanzierungshilfen zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur des Landes Nordrhein-Westfalen vom 20.11.2001 ist unter Nr. 8: Förderung des Ausbaus der Infrastruktur u.a. geregelt: „Förderbare Maßnahmen sind die Erschließung von Industrie- und Gewerbegebieten, die Wiedernutzbarmachung von brachliegendem Industrie- und Gewerbegebieten, die Errichtung oder der Ausbau von Verkehrsverbindungen, soweit dadurch Gewerbebetriebe unmittelbar an das Verkehrsnetz angebunden werden....“

Im Durchführungserlass vom 01.06.2004 zum Regionalen Wirtschaftsförderungsprogramm (RWP) wird noch einmal explizit gefordert, dass bei der Förderung von Flächenerschließungsmaßnahmen die „Grundsätze für die Förderung gewerblicher Bauflächen“ zu berücksichtigen sind; wonach u.a. **Vorhaben im Rahmen interkommunaler Zusammenarbeit vorrangig zu fördern sind.**

Städtebauförderung

In den aktuell (2005) geltenden **Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur Stadterneuerung** vom 30.01.1998 (Förderrichtlinien Stadterneuerung) heißt es u.a.:

16. Erhaltung und Entwicklung von Gewerbebeständen

16.1 Gefördert werden die Neuordnung vorhandener Misch-, Gewerbe- und Industriegebiete mit entwicklungsfähigen Flächenreserven, die Sicherung einzelner Betriebsstandorte in Gemengelagen zwischen Wohnen und Gewerbe zur Verbesserung von Gewerbe- und Wohnumfeld und in Ausnahmefällen gewerbliche Bauflächen außerhalb von Altstandorten.

16.3 Für die Förderung der Entwicklung von gewerblichen Bauflächen außerhalb von Altstandorten gilt u.a. **„Fördervorrang haben unter den benannten Voraussetzungen gewerbliche Bauflächen, die interkommunal, d.h. unter gemeinsamer Finanzierungs- und Vermarktungsverantwortung von mindestens 2 Gemeinden entwickelt werden.“**

Bitte beachten:

Die Förderrichtlinien werden derzeit überarbeitet. Die vorliegenden Richtlinien werden für das Jahr 2005 angewendet. Weitere Informationen erteilt das zuständige Ministerium.

Rheinland-Pfalz

In Rheinland-Pfalz kann, soweit es für die Entwicklung der gewerblichen Wirtschaft notwendig ist, der Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur - insbesondere die Erschließung von Industrie- und Gewerbegebieten und die Verbesserung der Fremdenverkehrsinfrastruktur - mit Investitionszuschüssen gefördert werden. Als Träger der Erschließungsmaßnahmen werden vorzugsweise Gemeinden und Gemeindeverbände gefördert.

Die Fördersätze belaufen sich auf 40 bis 80 % der förderfähigen Investitionskosten je nach Standort, Art der

Investition und Finanzkraft der Gemeinde. Dabei richtet sich die Förderung nach den Grundsätzen des jeweiligen Rahmenplanes der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA).

Bei Erschließungsmaßnahmen von Industrie- und Gewerbegebieten wird derzeit ferner ein Zuschlag von 5 % gewährt, sofern es sich um ein interkommunales Projekt handelt.

Saarland

Im Saarland wird die Förderung von Industrie- und Gewerbegebieten nach der Richtlinie für die Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur vom 1.6.2004 abgewickelt.

Spezielle Regelungen für Interkommunale Gewerbegebiete existieren im Saarland nicht.

Richtlinie für die Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur:

Die Verbesserung der wirtschaftsnahen Infrastruktur ist ein Schwerpunkt der Landesregierung. Den Städten und Gemeinden fließen erhebliche Mittel zu, damit sie ihre aktive Gewerbeflächenpolitik fortsetzen können.

Programmübersicht:

- Gemeinschaftsaufgabe (GA) „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“: Zuweisungen an Gemeinden oder Maßnahmeträger zur Durchführung wirtschaftsnaher Infrastrukturvorhaben
- Landesprogramm zur Verbesserung der regionalen Beschäftigungslage und der Wirtschaftsstruktur: Zuweisungen an Gemeinden oder Maßnahmeträger zur Durchführung wirtschaftsnaher Infrastrukturvorhaben (Landesprogramm)
- EU-Programm
 - 1) Zuwendungen im Rahmen des Ziel-2-Programms 2000-2006 der EU zur Unterstützung der

wirtschaftlichen Umstellung der Gebiete mit Strukturproblemen: Zuweisungen für Investitionen an Gemeinden, Gemeindeverbände und Maßnahmeträger im Bereich der wirtschaftsnahen/touristischen Infrastruktur.

- 2) Zuwendungen im Rahmen des Ziel-2-Programms 2000-2006 der EU zugunsten der übergangsweise unterstützten Regionen und Gebiete - Übergangsförderung/Phasing-out 2000 - 2005: Zuweisungen für Investitionen an Gemeinden, Gemeindeverbände und Maßnahmeträger im Bereich der wirtschaftsnahen/touristischen Infrastruktur.

Sachsen

In Sachsen existieren keine speziellen Förderrichtlinien für interkommunale Gewerbegebiete. Eine Förderung kann nur entsprechend aller sonstigen Gewerbegebiete z.B. durch das GA-Förderprogramm (Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“) durchgeführt werden.

Vor allem kleine und mittlere Unternehmen genießen besondere Unterstützung.

In der Praxis wurden bereits zwei interkommunale Gewerbegebiete nach diesen Richtlinien gefördert.

Schwerpunktsetzung der GA in Sachsen

Der Gestaltungsspielraum innerhalb des vorgegebenen Rahmens ist für die Länder relativ groß und es ist die Sache der Länder, über Schwerpunktsetzungen und Modifikationen der Förderung zu entscheiden. So wurden bestimmte Branchen oder Wirtschaftsgruppen - wie z.B. die Baubranche, der Versandhandel und die Unternehmensberatung - von der Förderung ausgeschlossen, um gezielt zukunftsfähige Arbeitsplätze zu schaffen. Auch sieht die sächsische

Förderrichtlinie (RIGA) zusätzlich zum Rahmenplan eine weitere regionale Abstufung der Fördergebiete vor. Damit kann den unterschiedlichen Strukturentwicklungen Rechnung getragen werden. Investitionsvorhaben können zielgerichteter auf strukturschwache Regionen gelenkt werden.

Der durchschnittliche GA-Förderatz liegt in Sachsen bei 20 Prozent.

Sachsen-Anhalt

Wie in Sachsen existieren auch in Sachsen-Anhalt keine speziellen Förderrichtlinien für interkommunale Gewerbegebiete. Auch hier ist eine Förderung nur entsprechend der Richtlinien des GA-Förderprogramms, wie es für alle Gewerbegebiete vorgesehen ist, möglich.

Schleswig-Holstein

Im Schleswig - Holstein ist in der für interkommunale Gewerbe- und Industriegebiete maßgeblichen Förderrichtlinie des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 09.11.2001 in Ziffer 4.7.1 geregelt, dass bei der Erschließung interkommunaler Gewerbegebiete eine bis zu 5 Prozentpunkte höhere Förderquote gerechtfertigt sein kann.

Diese Richtlinie nennt sich „Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur (Bereich: Industrie- und Gewerbegebiete, Technologie- und Gewerbezentren, multifunktionale Einrichtungen)“.

Seit dem Jahr 2000 wird die Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur im Bereich der Industrie- und Gewerbegebiete, Technologie- und Gewerbezentren und multifunktionalen Einrichtungen im Rahmen des Regionalprogramm 2000 durchgeführt. Das Regionalprogramm 2000 bildet unter Berücksichtigung der inhaltlichen Konvergenz der EU-, der Bund/Länder- sowie der ergänzenden Landesförderung das Dach der regionalen Wirtschaftsförderung

für die strukturschwachen Regionen Schleswig-Holsteins für

- die Förderung aus dem Europäischen Fonds für die regionale Entwicklung (EFRE) nach Ziel 2
- die Auslaufförderung aus dem EFRE für Teile der bisherigen Ziel 5b-Gebietskulisse (Phasing-Out-Förderung)
- die Infrastrukturförderung der Gemeinschaftsaufgabe (GA) „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ nach dem jeweils geltenden Rahmenplan
- eine ergänzende Förderung aus Landesmitteln.

Das Programm hat eine Laufzeit bis 2006. Die gewährten Fördermittel bestimmen die zum Tragen kommenden Rechtsgrundlagen.

Der für die Förderung interkommunaler Gewerbegebiete ausschlaggebende Punkt ist **Ziffer 4.7.1: Erschließung von Industrie- und Gewerbegebiete einschließlich Verkehrsverbindungen und Energie- und Wasserversorgung:**

„[...] In begründeten Ausnahmefällen kann eine höhere Förderquote gewährt werden, hierfür gilt: [...] Bei der Erschließung von Gewerbegebieten im Rahmen interkommunaler Zusammenarbeit kann eine bis zu 5 Prozentpunkte höhere Förderquote gerechtfertigt sein.“

Thüringen

In Thüringen existiert kein Unterschied und keine spezielle Richtlinie bei der Förderung eines Interkommunalen Gewerbegebietes verglichen mit einem üblichen Gewerbegebiet.

Richtlinien, die auf alle Gewerbegebiete angewandt werden können, sind in der GA-Förderung „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ geregelt.

Auch kann die Planung durch städtebauliche Planungsleistung gefördert werden.

Finanzielle Auswirkungen eines Gewerbegebietes auf den Kommunalhaushalt

Gerd Lück, [wir4-Wirtschaftsförderung für Moers, Kamp-Lintfort, Neukirchen-Vluyn und Rheinberg](#) Eines der Hauptthemen für interkommunale Zusammenarbeit bei der Entwicklung von Gewerbeflächen ist die Unsicherheit über die finanziellen Auswirkungen auf die Haushalte der kommunalen Partner. Vor dem Hintergrund der Erfahrungen der Städte Kamp-Lintfort, Moers, Neukirchen-Vluyn und Rheinberg (wir4 - Region) bei der Entwicklung des Gemeinschaftsprojektes Grafschafter Gewerbepark Genend sollen nachfolgend Ansätze zur Abschätzung der finanziellen Auswirkungen vermittelt werden.

Dabei wird auch auf Durchschnittszahlen der vier Städte zurückgegriffen, die diese 2004 für den zurückliegenden Zeitraum von 1999 bis 2001 aus Daten des Verwaltungsvollzuges für vier Vergleichsgebiete mit insgesamt rund 130 ha besiedelter Gewerbefläche ermittelt haben. In-

vestitionskosten, Vermarktungsaufwand und Verkaufserlöse bleiben in der nachfolgenden Darstellung unberücksichtigt, da sich dabei grundsätzlich keine Besonderheiten gegenüber der Entwicklung kommunaler Gewerbegebiete ergeben.

Einnahmen

Die gemeindlichen Einnahmen lassen sich haushaltssystematisch in privatrechtliche Einnahmen, Abgaben, Finanzzuweisungen sowie in Kredite aufteilen.

Privatrechtliche Einnahmen

Zu den privatrechtlichen Einnahmen, die den geringsten Posten der Finanzierung gemeindlicher Aufgaben bilden, gehören neben den Erlösen aus der Veräußerung, Vermietung und Verpachtung insbesondere die Konzessionsabgaben auf Strom, Gas und Wasser.

Untersuchungen über Gewerbeflächen zuzuordnende Konzessionsabgaben

(KA) liegen bisher nicht vor und sind im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit der vier Partnerstädte bisher nicht angestellt worden. Grundstücksbezogene Daten liegen dazu im Verwaltungsvollzug grundsätzlich nicht vor. Eine vereinfachte Abschätzung über Verbrauchskennzahlen (KWh/ha bzw. m³/ha und KA/KWh bzw. KA/m³) würde möglicherweise Sondertarife für Gewerbegebiete und besondere Regelungen in den Konzessionsverträgen unberücksichtigt lassen.

Abgaben

Die Gemeinden und Gemeindeverbände sind berechtigt, nach Maßgabe der Gesetze Abgaben (Steuern, Gebühren und Beiträge) zu erheben, soweit nicht Bundes- oder Landesgesetze etwas anderes bestimmen.

Steuern

Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 der Abgabenordnung sind Steuern Geldleistungen, die nicht eine Gegenleistung für

eine besondere Leistung darstellen und von einem öffentlich-rechtlichen Gemeinwesen zur Erzielung von Einnahmen allen auferlegt werden, bei denen der Tatbestand zutrifft, an den das Gesetz die Leistungspflicht knüpft; die Erzielung von Einnahmen kann Nebenzweck sein. Zu den Steuern, deren Aufkommen den Gemeinden (GV) zusteht (vgl. Art. 106 Abs. 6 GG), zählen die Grundsteuer und die Gewerbesteuer (Realsteuern) sowie die örtlichen Verbrauch- und Aufwandsteuern.

Lohnsteuer

Die Gemeinden erhalten 15 v.H. des Aufkommens an Lohnsteuer und an veranschlagter Einkommensteuer sowie 12 v.H. des Aufkommens aus dem Zinsabschlag nach dem Wohnsitzprinzip. Bei der Verteilung auf die Gemeinden wird in den alten Bundesländern lediglich das auf Einkommen bzw. Einkommensteile bis zu 30.000 bzw. 60.000 € bei Zusammenveranlagung entfallende Steuer-aufkommen berücksichtigt (Kap-pungsgrenze). Da die Verteilung nach dem Wohnsitzprinzip erfolgt, ergeben sich durch interkommunale Gewerbegebiete keine unmittelbaren Auswirkungen. Die mittelbaren Auswirkungen ergeben sich über den Wohnsitz der Beschäftigten. In einem verflochtenen regionalen Arbeits-

markt verteilen sich die Wirkungen entsprechend der Verflechtung.

Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer

Seit dem 1.1.1998 erhalten die Städte und Gemeinden einen Anteil am Aufkommen der Umsatzsteuer in Höhe von 2,2%. Die Verteilung erfolgt derzeit nach einem komplizierten Schlüssel, bei dem das Gewerbesteueraufkommen sowie die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten für Zeiträume zwischen 1990 und 1998 berücksichtigt werden. Veränderungen nach 1998 wirken sich daher derzeit nicht auf den Gemeindeanteil aus.

Ab dem 1.1.2006 soll ein bundeseinheitlicher Verteilungsschlüssel gelten, der auf den Elementen Lohnsumme und Betriebsvermögen basieren soll. Einzelheiten sind noch nicht bekannt. Eine Abschätzung ist daher derzeit nicht möglich.

Grundsteuer

Das Grundgesetz weist das Aufkommen der Grundsteuer den Gemeinden zu. Die Grundsteuer knüpft als Realsteuer an den Vermögensbesitz „Grundstück“ an. Sie wird gerechtfertigt mit den Vorteilen, die dem Eigentümer aus den Vorleistungen erwachsen, die die Gemeinde für die Nutzung des Grundstücks erbringt.

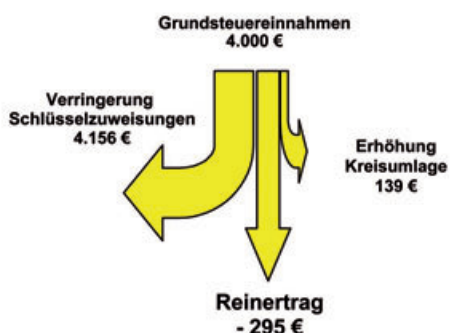
Grundlage für die Berechnung der Grundsteuer ist der Grundstückswert (Einheitswert mit dem Stichtag 1. Januar 1964). Aufgrund der Wertentwicklung bestehen inzwischen erhebliche Diskrepanzen zwischen der Höhe des Einheitswertes und dem Verkehrswert für ein Grundstück.

Der von der Gemeinde zu bestimmende Hebesatz (vom-Hundertsatz) muss für alle in der Gemeinde liegenden Grundstücke der gleiche sein. Die Ermittlung des Einheitswertes ist Aufgabe der Finanzämter. Das Finanzamt legt den Steuermessbetrag durch Multiplikation eines Einheitswertes mit einer Steuermesszahl in einem Steuermessbescheid für jeden Grundbesitzer fest. Die Gemeinde stellt mit einem Grundsteuerbescheid die tatsächlich zu entrichtende Grundsteuer fest, in dem auf den Steuermessbetrag der Hebesatz angelegt wird.

Künftige Grundsteuereinnahmen in einem Gebiet werden sich im wesentlichen nach dem Wert der dort entstehenden Gewerbeimmobilien richten. Hierzu wird eine Beispielrechnung bezogen auf 1 ha Gewerbe-fläche vorgenommen.

In vier Vergleichsgebieten der vier Städte mit einer Fläche von ins-

Aufteilung der Grundsteuer



Modellannahmen Grundsteuer

Verkehrswert je ha	
10.000 m ² x 35 € / m ² =	350.000 €
2.000 m ² bebaut x 1.000 € / m ² =	2.000.000 €
Nebenanlagen etc.	300.000 €

Verkehrswert	2.650.000 €
Einheitswert	344.500 €
(~13 % vom Verkehrswert)	

Wirkung des Finanzausgleichs bei der Grundsteuer

Einheitswert	344.500 €	
Steuermesszahl	0,35 %	
Steuermessbetrag	1.205,75 €	
Anzuwendender Hebesatz	330 %	
Grundsteuer		3.979 €
Durchschnittseinnahmen in den vier Städten über 130 ha GE-Fläche		4.000 €
Fiktiver Hebesatz	381 %	
Erhöhung Steuerkraftmesszahl	4,618 €	
Verringerung Schlüsselzuweisung	-90 %	-4.156 €
Veränderung Bemessungsgrundlage Kreis+400 €		
Kreisumlagehebesatz	34,65 %	
Erhöhung Kreisumlage		-139 €
Beitrag zur Finanzierung		- 295 €

gesamt 130 ha wurde für die Jahre von 1999 bis 2001 eine durchschnittliche Grundsteuer in Höhe von rund 4.000 €/ha und Jahr ermittelt.

Gewerbsteuer

Die Erhebung der Gewerbesteuer findet ihre grundsätzliche Rechtfertigung im Äquivalenzprinzip. Es besagt, dass den Gemeinden die durch die Existenz von Gewerbebetrieben entstehenden erheblichen Aufwendungen mit der Gewerbesteuer abgegolten werden. Die Gewerbesteuer unterliegt als Realsteuer der alleinigen Steuerhoheit der Gemeinde, Besteuerungsgrundlage und Erhebungstechnik sind jedoch durch staatliche Rahmengesetze begrenzt. Der gemeindliche Entscheidungsbereich ist auf die Festlegung der Hebesätze beschränkt. Aufgrund des Gewerbesteuergesetzes führen die Gemeinden über die Gewerbesteuerumlage einen Teil der Gewerbesteuer an Bund und Länder ab. Die Höhe der Gewerbesteuerumlage ist im Gemeindefinanzreformgesetz geregelt.

Besteuert wird dabei der Gewerbebetrieb. Weder land- und forstwirtschaftliche Betriebe noch die sogenannten freiberuflichen Tätigkeiten unterliegen der Gewerbesteuer. Sind mehrere Gemeinden steuerberech-

tigt, ist der Steuermessbetrag aufzuteilen. Diese Aufteilung wird durch Zerlegungsbescheide vorgenommen. Zerlegungsmaßstab ist in der Regel das Verhältnis der Arbeitslöhne.

Die künftige Gewerbesteuereinnahme ist also abhängig von der Art und der Ertragskraft des Betriebes, damit also konjunktur- und branchenabhängig aber insbesondere auch von individuellen Betriebseigenarten. Zur Abschätzung möglicher Auswirkungen wird auf Durchschnittszahlen des Landes NRW zurückgegriffen.

Bei einer (hohen) angestrebten Beschäftigtendichte von 40 Beschäftigten/ha ergibt sich ein zu erwartender Gewerbesteuerertrag von rund 28.040 €/ha. Die Vergleichsrechnung über 130 ha in den vier Städten ergab eine durchschnittliche Gewerbesteuereinnahme von 26.000 €/ha.

Gewerbesteuerumlage

Aufgrund des Gewerbesteuergesetzes führen die Gemeinden über die Gewerbesteuerumlage einen Teil der Gewerbesteuer an Bund und Länder ab. Zur Berechnung der Gewerbesteuerumlage werden die Gewerbesteuereinnahmen einer Gemeinde durch deren tatsächlichen Hebesatz dividiert und der sich dar-

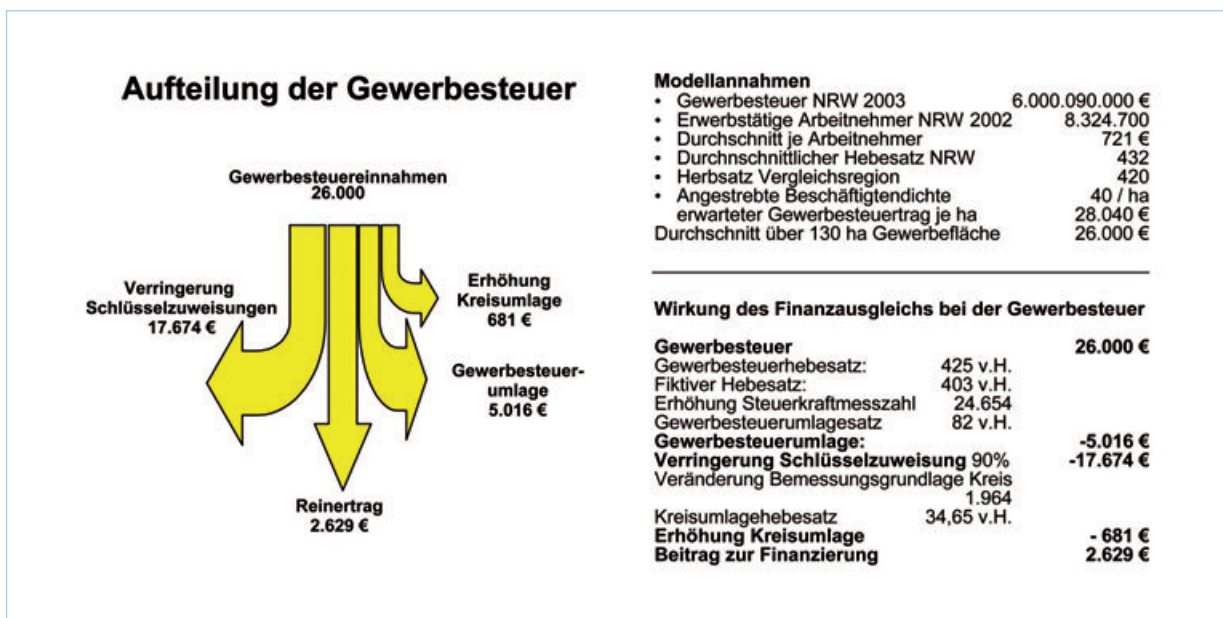
aus ergebende Grundbetrag mit einem Vervielfältiger multipliziert. Die Höhe der Gewerbesteuerumlage ist im Gemeindefinanzreformgesetz geregelt. Der Vervielfältiger wurde im Zuge der diversen Änderungen an der Gewerbesteuer als Ausgleichsinstrument benutzt und jeweils entsprechend korrigiert. Der Vervielfältiger beträgt im Jahr 2004 82. Für die 26.000 € Gewerbesteuer/ha im Berechnungsbeispiel ergibt sich daraus ein Gewerbesteuerumlage in Höhe von 5.014 €. Bei der Gemeinde verbleiben damit 20.986 €.

Bagatellsteuern

Sonstige Kommunalsteuern (Hundesteuer, Vergnügungsteuer, Zweitwohnungssteuer, Getränkesteuer, Jagdsteuer, Schankerlaubnissteuer sowie ggfls. sonstige örtliche Verbrauchs- und Aufwandsteuern) können als „Bagatellsteuern“ in diesem Zusammenhang vernachlässigt werden.

Gebühren

Gebühren sind Geldleistungen, die als Gegenleistung für eine besondere Leistung (Verwaltungsgebühren) oder für die Inanspruchnahme öffentlicher Einrichtungen und Anlagen (Benutzungsgebühren) erhoben werden. Die besondere Zweckbestimmung der Gebühr, Einnahmen



zu erzielen, um spezielle Kosten der individuell zurechenbaren Leistungen der öffentlichen Einrichtungen ganz oder teilweise zu decken, unterscheidet die Benutzungsgebühr von der Steuer.

Benutzungsgebühren werden insbesondere für die Energie- und Wasserversorgung, die Abwasser- und die Abfallbeseitigung sowie die Straßenreinigung erhoben. Bei der Erhebung von Verwaltungs- und Benutzungsgebühren sowie der privatrechtlichen Benutzungsentgelte gilt das Äquivalenzprinzip, wonach die Gebühr und die Leistung der Verwaltung in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen müssen. Durch das Kostendeckungsprinzip wird eine Höchstgrenze bei der Gebührenfestsetzung vorgesehen. Danach sind die Gemeinden verpflichtet, die von ihnen unterhaltenen öffentlichen Einrichtungen in vollem Umfang durch Entgelte (Gebühren) zu finanzieren. Von den grundstücksbezogenen Abgaben kommen bei interkommunalen Gewerbegebieten Straßenreinigung, Abfallbeseitigung und Entwässerung in Frage.

Nach dem Kostendeckungsprinzip (Kostendeckungsgebot und das Kostenüberschreitungsverbot) werden dadurch maximal die mit den Einrichtungen verbundenen Kosten gedeckt. Die damit verbundenen Einnahmen können daher im Rahmen dieser Betrachtungen unberücksichtigt bleiben.

Beiträge

Beiträge sind Geldleistungen, die dem Ersatz des Aufwandes für die Herstellung, Anschaffung und den Ausbau öffentlicher Einrichtungen und Anlagen dienen. Sie werden von den Grundstückseigentümern als Gegenleistungen dafür erhoben, dass ihnen durch die Möglichkeit der Inanspruchnahme der Einrichtungen und Anlagen wirtschaftliche Vorteile geboten werden.

Bei Straßen, Wegen und Plätzen dienen sie auch für deren Erneuerung und Verbesserung, jedoch nicht für die laufende Unterhaltung und Instandsetzung.

Finanzzuweisungen

Im Grundsatz tragen die Städte und Gemeinden die Kosten ihrer eigenen und der ihnen übertragenen Aufgaben selbst, soweit durch Gesetz nichts anderes bestimmt ist. Sie erhalten jedoch vom Land im Wege des Finanz- und Lastenausgleichs zur Ergänzung ihrer eigenen Einnahmen allgemeine und zweckgebundene Zuweisungen für die Erfüllung ihrer Aufgaben.

Kommunaler Finanzausgleich

Die Gemeinden und Gemeindeverbände erhalten vom Land im Wege des Finanzausgleichs nach den Regelungen der Gemeindefinanzierungsgesetze und der Finanzausgleichsgesetze zur Ergänzung ihrer eigenen Einnahmen allgemeine und zweckgebundene Zuweisungen für die Erfüllung ihrer Aufgaben.

Der kommunale Finanzausgleich ist Teil des Steuerverbundes, d.h. der Verteilung von Steuereinnahmen zwischen Bund, Ländern und Gemeinden. Dabei partizipieren letztere am Steueraufkommen des Landes (Allgemeiner Steuerverbund). Basis der Zuweisungen des Landes an die Städte und Gemeinden ist das Gemeindefinanzierungsgesetz - GFG - Nordrhein-Westfalen. Welche Zuweisungen in welcher Höhe vom Land Nordrhein-Westfalen an die Gemeinden und Gemeindeverbände vergeben werden, hängt von vielen Faktoren ab und wird in jedem Haushaltsjahr im Gemeindefinanzierungsgesetz neu festgelegt. Der **kommunale Finanzausgleich** ist in Nordrhein-Westfalen ein rein vertikaler.

Das **Ausgleichssystem** besteht aus **drei Komponenten**:

- der Bestimmung des Finanzbedarfs (Bedarfsmesszahl),
- der Berechnung der kommunalen **Steuerkraft (Steuerkraftmesszahl)** sowie darauf basierend
- der Festlegung von **Ausgleichsregelungen (Ausgleichssatz)**.

Für die Ermittlung des **Finanzbedarfs** einer Kommune bildet eine fiktive Größe, nämlich das Produkt aus Einwohnerzahl und Grundbetrag, den Anknüpfungspunkt.

Bei den nachfolgenden Betrachtungen kann bei unveränderten Bedingungen unberücksichtigt bleiben, dass die Referenzperiode für die

Normierter Bedarf (bei Berücksichtigung folgender Ansätze)	Steuerkraft (Summe der Steuerkraftmesszahlen aus)
Einwohner	Gewerbesteuer
Schüler	Grundsteuer
Langzeitarbeitslose	Gemeindeanteil an der Einkommensteuer
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer
	Abzüglich der Gewerbesteuerumlage
Schlüsselzuweisung in Höhe von 90 % des Unterschiedsbetrages	

System des kommunalen Finanzausgleichs in NRW - GFG

Ermittlung der Steuerkraft vom Betrachtungszeitraum abweicht.

Ermittlung der Steuerkraftmesszahl
Unabhängig vom jeweiligen gemeindlichen Hebesatz wird der Berechnung ein pauschalierter, einheitlicher Hebesatz zugrunde gelegt, ganz so, als ob alle Gemeinden des Landes denselben Hebesatz hätten. Bei der Steuerkraft zählt nicht die tatsächliche Steuereinnahme (Ist-Steueraufkommen) der Gemeinde, sondern die Steuereinnahmeherechnung erfolgt nach einem im jeweiligen GFG festgelegten fiktiven Hebesatz. Die **Steuerkraftmesszahl** wird ermittelt, indem die **Steuerkraftzahlen der Grundsteuer, der Gewerbesteuer sowie des Gemeindeanteils an der Einkommen- und der Umsatzsteuer zusammengezählt** werden. Als **Steuerkraftzahlen bei der Grund- und Gewerbesteuer** werden **fiktive Hebesätze** angesetzt, bei dem **Gemeindeanteil an der Einkommensteuer und der Umsatzsteuer** dagegen das **Ist-Aufkommen eines Jahres**.

Mit dem Ausgleichssatz wird der Differenzbetrag zwischen Ausgangsmesszahl und Steuerkraftmesszahl ausgeglichen.

Wenn die Steuerkraft der Gemeinde höher ist als der normierte Bedarf (abundante Gemeinde) erhält sie keinen Ausgleich

Mit einer Gewerbeansiedlung verändert sich nicht unmittelbar der Finanzbedarf. Eine mögliche Verringerung der Zahl von Langzeitarbeitslosen kommt nicht der Standortgemeinde, sondern der jeweiligen Wohnsitzgemeinde im regionalen Wirtschaftsraum zugute. Der Faktor sozialversicherungspflichtig Beschäftigte führt allerdings zu einer geringen rechnerischen Erhöhung des Finanzbedarfs, die ggfls. besonders zu berücksichtigen wäre. Die dazu erforderlichen kleinräumigen statistischen Informationen liegen allerdings im kommunalen Verwaltungsvollzug nicht vor.

Mit Steigerung der Einnahmen steigt die Steuerkraft entsprechend. Nach den Vereinbarungen der vier Städte ist der jeweils niedrigste Hebesatz der vier Städte zugrunde zu legen. Dieser war Grundlage der oben dargestellten Erhebung der Steuereinnahmen. Bei der Grundsteuer B lag der niedrigste Hebesatz 2004 bei 330 v.H. Bei der Gewerbesteuer lag der entsprechende Hebesatz bei 420 v.H., der durchschnittliche Hebesatz bei 425 v.H.

Der fiktive Hebesatz für 2004 liegt mit 381 v.H. höher als der vereinbarungsgemäß anzuwendende Hebesatz von 330 v.H. Ausgehend von den obigen Berechnungen stieg damit die Steuerkraft durch die Grundsteuer um 4.618 €/ha und damit stärker als die tatsächliche Steuereinnahme.

Bei der Gewerbesteuer liegt der anzuwendende Hebesatz höher als der fiktive Hebesatz im Finanzausgleich 2004 (403 v.H.): Die Finanzkraft steigt dadurch um 19.934 €. Die Steuerkraft aus Grundsteuer B und Gewerbesteuer steigt dann insgesamt um 24.552 €. Bei einem Ausgleichssatz von 90 % verringern sich die Schlüsselzuweisungen um 17.674 €.

Von anrechenbaren Steuermehreinnahmen in Höhe von 30.000 € verbleiben unter Berücksichtigung der Gewerbesteuerumlage und der Auswirkungen bei den Schlüsselzuweisungen damit netto nur 2.135 €/ha.

Ausgaben Kreisumlage

Finanztechnisch und rechtlich ist die Kreisumlage eine Umlage - d.h. ein Instrument des interkommunalen Finanzausgleichs in Form einer öffentlich-rechtlichen Geldleistung - der kreisangehörigen Gemeinden an den Kreis.

Das Aufkommen der Kreisumlage ergibt sich aus der Multiplikation der landesgesetzlich vorgegebenen Umlagegrundlagen mit dem seitens der jeweiligen Kreise festgesetzten Umlagesatz. Die Grundlagen für die

Berechnung der Kreisumlage (Umlagegrundlagen) stützen sich auf zwei Komponenten als Indikatoren der gemeindlichen Finanzkraft:

- Die Steuerkraftzahlen der Grundsteuer, Gewerbesteuer, des Gemeindeanteils an der Einkommensteuer und der Umsatzsteuer
- sowie die den Gemeinden zufließenden Schlüsselzuweisungen.

Die Bemessungsgrundlagen (Summe aus Steuerkraft und Schlüsselzuweisungen) verändert sich im Berechnungsbeispiel um 2.364 €. Bei einer Kreisumlage von 34,65 % [Kreis Wesel 2004] erhöht sich damit die zu zahlende Kreisumlage um 820 €.

Unterhaltung der öffentlichen Einrichtungen

Straßenentwässerung

Bei der Erhebung von Gebühren werden diese grundsätzlich kostendeckend berechnet. Da die verursachten Kosten jedoch nicht nur durch die erschlossenen, angrenzenden Grundstücke und deren Nutzung verursacht werden, ist für die Entwässerung der Verkehrsflächen bei der Gebührenbedarfsberechnung ein entsprechender Öffentlichkeitsanteil zu ermitteln und zu berücksichtigen. Die öffentliche Verkehrsfläche verursacht damit Kosten, die im Kommunalhaushalt als interne Verrechnung dargestellt werden.

Eine Vergleichsberechnung kann daher entweder an öffentliche Verkehrsanlagen und die darauf entfallende (nicht durch Gebühren gedeckte) Kosten der Entwässerung anknüpfen oder aus Gebietsvergleichen abgeleitet werden. In der Vergleichserhebung der vier Städte ergab sich ein durchschnittlicher nicht gedeckter Betrag in Höhe von 292 €/ha Nettogewerbefläche.

Straßenreinigung

Das öffentliche Interesse an der Reinigung von Straßen wird bei der Gebührenbedarfsberechnung für die Straßenreinigung in Form eines je

nach Charakter der Straßen (Anliegerverkehr, Innerortsverkehr, überörtlicher Verkehr) unterschiedlichen „Öffentlichkeitsanteil“ berücksichtigt. Jede zusätzliche Straßenfläche bzw. jeder zusätzliche Kehrmeter verursacht damit Aufwendungen für die Straßenreinigung und den Winterdienst, welche aus allgemeinen Haushaltsmitteln zu finanzieren sind.

Nach der Vergleichserhebung der vier Städte verblieben 36 €/ha bei den Gemeinden.

Straßenunterhaltung

Die Vergleichserhebungen der vier Städte ergaben durchschnittlich 529 €/ha Aufwand pro Jahr zur sonstigen Unterhaltung der Verkehrsflächen, weitere 86 €/ha und Jahr für Betrieb und Unterhaltung der Straßenbeleuchtungsanlagen sowie weitere 91 €/ha für die Unterhaltung gebietsbezogener Grünflächen, zusammen also 704 €/ha und Jahr.

Abschreibung

In einem Gewerbegebiet müssen Straße und Kanal nach Abnutzung vom Baulastträger erneuert werden. Nach derzeitigen Rahmenbedingungen können/müssen dazu - bei vorhergehender ordnungsgemäßer Instandhaltung - Beiträge nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG) erhoben werden. Diese decken jedoch nur einen bestimmten Prozentsatz der tatsächlichen Kosten. Konkrete Erfahrungssätze über den Erneuerungsbedarf von Straßen in Gewerbegebieten der Partner liegen nicht vor. Unter Berücksichtigung

- von Lebensdauern für einzelne Bauteile (z.B. AfA-Tabellen ab 1.1.2001: Fahrbahnen, Parkplätze und Hofbefestigungen Nutzungsdauer: 19 Jahre) sowie
- den auf kommunalen Erfahrungen beruhenden Empfehlungen des NWStGB für die Erhaltung des kommunalen Straßennetzes aus dem Jahre 1999 (danach nutzt sich „die Fahrbahndecke [...] in der Regel in einem Zeitraum von 20

bis 35 Jahren ab“. Die Kosten der Fahrbahn machen etwa 2/3 der Kosten der Straße aus.)

wird zur Folgenabschätzung als plausible Größe 1,5 v.H. der Herstellungskosten als lineare jährliche Abschreibung (d.h. 50 % der Herstellungskosten verteilt über 33 1/3 Jahre) abgeleitet. Der verbleibende Erneuerungsaufwand kann/muss durch KAG- Beiträge refinanziert werden.

Bei einem angenommenen Anteil an Straßenflächen von 15 % und einem Herstellungsaufwand von 100 €/m² incl. Straßenentwässerung, Ingenieurleistungen und Umsatzsteuer ergibt sich dann ein jährliche Abschreibungssatz in Höhe von 2.250 €/ha Nettogewerbefläche.

Gesamtbetrachtung

Damit ergibt sich insgesamt die folgende Übersicht für eine kreisangehörige Gemeinde unter den genannten Rahmenbedingungen.

Das Gesamtergebnis (noch ohne Berücksichtigung von sonstigem Verwaltungsaufwand) ist damit unter den betrachteten Rahmenbedingungen negativ. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Abschreibung bis zur tatsächlichen Erneuerung zu einer Verbesserung der Liquidität der Gemeinde führt.

Unter diesen Rahmenbedingungen ist zu überlegen, ob eine Erhebung und Verrechnung der Einnahmen und Ausgaben erforderlich ist. Bei Gemeinden, die aufgrund ihrer Finanzkraft keine Schlüsselzuweisungen erhalten, erscheint dies jedoch geboten. Allerdings könnten hier Pauschalisierungen vereinbart werden.

Schlussfolgerung

Aus der Entwicklung von Gewerbeflächen ist für strukturschwache Gemeinden unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen des Kommunalen Finanzausgleichs kein direkter Konsolidierungsbeitrag für den Kommunalhaushalt zu erwarten.

Die Verbesserung der Finanzkraft ihrer Bürger ist jedoch unabdingbare Voraussetzung zur Verbesserung der Rahmenbedingungen der Wirtschaftskraft einer Region und damit indirekt der Finanzkraft einer Gemeinde. Entscheidend hierzu ist jedoch nicht die Lage eines Betriebes, sondern die regionale Wirkung eines Standorts.

Standortbedingungen für Gewerbeflächenentwicklungen sollten dann unabhängig von Gemeindegrenzen so getroffen werden, dass ökonomische und auch beispielsweise ökologische Standortbedingungen optimal erfüllt werden.

Einnahmen	€/ ha	Ausgaben	€/ ha
Gewerbesteuer	26.000	Straßenentwässerung	292
Grundsteuer (Saldo)	4.000	Straßenreinigung	36
Gewerbesteuerumlage	-5.016	Straßenbeleuchtung	86
Schlüsselzuweisungen	-21.830	Sonst. Straßenunterhaltung	529
Kreisumlage	-810	Unterhaltskosten Ausgleichs-/Grünflächen	91
		Abschreibung/ Erneuerungsrücklage	2.250
Summe	2.344	Summe	3.284
Nettoerlös -940 €			

Saldierung der Einnahmen und der Ausgaben

Handlungsempfehlungen für die Entwicklung Interkommunaler Gewerbegebiete

Einzelfallbezogene Lösungen

Grundsätzlich ist für jede ortsspezifische Sach- und Problemlage ein angemessener und passend zugeschnittener Lösungsvorschlag zu entwickeln, der den jeweiligen Gegebenheiten gerecht wird, der den Kooperationsgegenstand mit seinen spezifischen Parametern genau erfasst und zielgerichtet angeht. Einen immer und überall passenden Königsweg für die Entwicklung kooperativer Gewerbeflächen gibt es selbstverständlich nicht. Von daher ist es nur eingeschränkt möglich, allgemein gültige, in allen Situationen gleichermaßen anwendbare Empfehlungen für die Entwicklung Interkommunaler Gewerbegebiete zu geben.

Trotzdem ist es natürlich sinnvoll, in der Praxis erprobte Strategien und Vorgehensweisen aufzuzeigen, die sich in der Vergangenheit bei der Entwicklung und Realisierung Interkommunaler Gewerbegebiete als

besonders hilfreich und zielführend erwiesen haben.

Aus dem Bündel dieser Möglichkeiten und Anregungen sollten die für das einzelne Projekt adäquaten ausgewählt oder auch miteinander kombiniert werden, um dem jeweiligen Vorhaben die bestmöglichen Chancen für eine erfolgreiche Realisierung zu geben.

Planungs- und Vorbereitungsphase

Aktive Öffentlichkeitsarbeit

Mit Hilfe einer engagierten und offensiven Öffentlichkeits- insbesondere Pressearbeit müssen die Chancen aufgezeigt werden, die für alle Partnerkommunen in der Entwicklung eines Interkommunalen Gewerbegebietes liegen. Botschaft der Informationskampagne muss sein, dass eine win-win-Situationen geschaffen wird, bei der alle Kommunen Vorteile haben und mögliche Nachteile gerecht verteilt werden.

Vor allem in der Anfangsphase der Kooperation bedeutet dies eine gezielte und regelmäßige Information der Öffentlichkeit über Ziele, Maßnahmen und Entwicklung des Projektes. Hilfreich sind öffentliche Bürgerversammlungen oder Informationskampagnen, über die die örtlichen Zeitungen, der regionale Hörfunk und das Lokalfernsehen berichten können. Deren Aufmerksamkeit zu bekommen ist nicht besonders schwierig, da Ansiedlungen von Gewerbe- und Industriebetrieben in den Kommunen nach wie vor einen hohen Stellenwert haben und auch öffentlich als politische Erfolge dargestellt werden können.

Bei der Öffentlichkeitsarbeit ist als großer Vorteil der Interkommunalen Gewerbegebiete herauszuarbeiten, dass es nun nicht mehr darum geht, im Konkurrenzkampf mit den Nachbargemeinden bei der Ansiedlungsentscheidung eines Betriebes zu obersiegen, sondern mit ihnen gemein-

sam diese Entscheidung herbeizuführen. In diesem Zusammenhang darf auch deutlich gemacht werden, dass in der Vergangenheit die für die Ansiedlung von den Kommunen im oftmals harten Wettstreit mit den Nachbargemeinden gemachten Zugeständnisse und Folgekosten häufig nicht bedacht oder bewusst kleingerechnet wurden: So bauen Kommunen in der alltäglichen Praxis ansiedlungsbereiten Betrieben goldene Brücken, stellen preiswertes Bauland zur Verfügung, errichten kostengünstig verkehrliche Erschließungseinrichtungen, investieren in Kanäle und Leitungen oder gewähren Gewerbesteuerermäßigungen. Unter Umständen können Städte und Gemeinden in diesem Wettbewerb zu Spielbällen von Investoren werden.

Es muss auch deutlich gesagt werden, dass häufig eine mit derartigen Zugeständnissen erlangte Ansiedlung für die Gemeinde ein finanzwirtschaftliches Zuschussgeschäft ist, das oft aber nicht auffällt, da im Regelfall Kosten und Nutzen einer Ansiedlung nicht dezidiert gegeneinander gerechnet werden, sondern Arbeitsplatzverlust und z.T. Prestigegewinn im Vordergrund stehen.

Grundvoraussetzung für die Akzeptanz eines Interkommunalen Gewerbegebietes durch Bürgerschaft und Kommunalpolitik ist die objektive Darstellung des tatsächlichen Sachverhaltes.

Werkstattgespräche

Wesentliche Voraussetzung für die erfolgreiche Entwicklung eines Interkommunalen Gewerbegebietes ist eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten.

Möglichst frühzeitig sind deshalb alle betroffenen Partner einzubinden, um diese Basis zu schaffen und dauerhafte Zustimmung und Unterstützung insbesondere auch der kommunalen Entscheidungsträger der beteiligten Städte und Gemeinden zu sichern.

Haben die Kommunalräte die ersten grundsätzlichen Beschlüsse zur Zusammenarbeit gefasst, bietet sich im Rahmen eines kooperativen und auch partizipatorischen Planungsverfahrens die Durchführung eines gemeinsamen Werkstattgespräches an.

Darin sollten Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Verwaltung, Bürgerschaft und weiteren Interessengruppen vertreten sein. Transparente Entscheidungsprozesse innerhalb eines Workshops ermöglichen die aktive Einflussnahme und Mitbestimmung vor allem der politischen Entscheidungsträger. Sie sollten grundsätzliche Rahmenbedingungen und Zielsetzungen des Projektes im Diskurs definieren. Auf diesem Wege werden bereits vor einer konkreteren Planungs- bzw. Realisierungsphase gemeinsame Stärken herausgearbeitet und mögliche Vorbehalte ausgeräumt.

Grundsätzlich ist die aktive Einbeziehung aller Beteiligten innerhalb eines Workshops ein bereits sehr konkretes und umsetzungsorientiertes Verfahren im Sinne einer vertrauensbildenden Maßnahme. In Abhängigkeit von der Dimension des jeweiligen Projektes und möglichen Widerständen sind auch mehrstufige Workshops denkbar. Im Rahmen einer breiter angelegten Zukunftswerkstatt kann im Einzelfall sogar die gesamte betroffene Bevölkerung angesprochen und zur konstruktiven Mitarbeit an der Entwicklung des Projektes aufgefordert werden.

Durch einen Ideenfindungsprozess im Konsens wird die Kooperation zwischen den Beteiligten gestärkt und das gemeinsame Projekt auf eine breite Basis der Zustimmung gestellt. Eine gleichberechtigte Beteiligung und Einflussmöglichkeit von Beginn an ist dazu zwingende Voraussetzung. Mit Hilfe des gemeinsam erarbeiteten Grundkonsenses wird die Gefahr deutlich entschärft, dass mögliche, im Verlauf der Zusammenarbeit noch entstehende

Probleme das gemeinsame Projekt grundsätzlich in Frage stellen oder es durch neue politische Entscheidungen gar gekippt werden könnte.

Unter Anleitung externer Moderatoren und Fachleute kann in einem Workshop bereits ein erster Strukturwurf entstehen, in den die im Konsens festgelegten Anforderungen und Zielperspektiven einfließen. Diese Vorgaben sind im weiteren Planungsverlauf verbindliche Basis für die Konkretisierung des Projektes in einer Rahmenplanung. Auch Vorschläge für eine mögliche Organisationsform des Kooperationsvorhabens können bereits diskutiert und konkretisiert werden.

Selbst wenn die Durchführung eines Werkstattgespräches (oder mehrerer) zunächst arbeits- und zeitintensiv erscheinen mag, werden durch sie häufig Zeitvorteile erreicht, da langwierige Abstimmungsverfahren während der Realisierungsphase des Projektes entfallen können.

Abgestimmtes Handeln

Von entscheidender Bedeutung für eine zügige Realisierung des Kooperationsvorhabens ist das inhaltlich und zeitlich abgestimmte Handeln der beteiligten Kommunen. Damit der gemeinsam festgelegte Zeithorizont eingehalten wird, müssen die jeweils anstehenden Verfahrensschritte weitestgehend parallel durchgeführt werden.

Die gemeinsamen Planungsvorstellungen sollten darüber hinaus frühzeitig mit Land, Bezirksregierung und ggfs. dem Kreis abgestimmt werden. Auch der Kontakt zu allen anderen regionalen Akteuren, die Einfluss auf die Realisierung des Projektes nehmen können, sollte frühzeitig gesucht werden.

Nach Herbeiführung des Grundkonsenses sind die notwendigen Ratsbeschlüsse zügig zu fassen und die weiteren Regelungsgegenstände zeitnah in Verträge zu gießen. Diese

vertraglichen Regelungen stellen die Kooperation auf eine verbindliche, rechtlich abgesicherte Basis und bilden die Grundlage für alle weiteren Planungsschritte.

Die Ratsvorlagen sollten durch ein projektbegleitendes, interkommunal besetztes Gremium vorbereitet werden. Falls in diesem Vorbereitungsgremium auch die politischen Entscheidungsträger der Partnerkommunen vertreten sind und bereits entsprechende Abstimmungsempfehlungen geben können, erleichtert dies die Diskussionen und Entscheidungsprozesse in den Stadt- und Gemeindevertretungen erheblich.

Kooperationspartner

Kommunale Partner

Interkommunale Gewerbegebiete werden in Deutschland mehrheitlich durch zwei, seltener durch drei oder noch mehr kommunale Partnergemeinden entwickelt. Die Beschränkung auf wenige Kommunen erhöht die Erfolgchancen einer Kooperation. Die Erfahrungen zeigen, dass die Konsensfindung zunehmend schwieriger wird, wenn die Anzahl von vier Partnerkommunen überschritten wird.

Die Belegenheit der ausgewählten Fläche ist - unabhängig von der Anzahl der Partnerkommunen - von geringerer Bedeutung, da sich entsprechende Ausgleichsregelungen vertraglich vereinbaren lassen. Aus diesem Grund können sich auch Nicht-Belegenheitskommunen durchaus an der Entwicklung eines Interkommunalen Gewerbegebietes beteiligen.

Kommt die Initiative zur Zusammenarbeit aus den Städten und Gemeinden selbst, so ist das - unabhängig vom tatsächlichen Kooperationsanlass - von großem Vorteil. Hier ist die Einsicht in die Vorteile und Chancen als wesentliche Voraussetzung einer interkommunalen Zusammenarbeit bei der Gewerbeflächenentwicklung im Grundsatz bereits vorhanden. Diesen Kooperationen

von unten werden deutlich weniger Vorbehalte entgegengebracht als den Projekten, die durch übergeordnete Planungsebenen (Land, Bezirksregierung, Kreis) angestoßen werden. Deshalb benötigen diese Kooperationen von oben besonders intensive vorbereitende und vertrauensbildende Maßnahmen, um einen entsprechenden Grundkonsens herbeizuführen.

Die Entwicklung von Kooperationsprojekten ausschließlich durch Städte und Gemeinden stellt die Zusammenarbeit auf eine gleichberechtigte und gleichwertige Basis. Bei kreisangehörigen Kommunen sollte im Sinne einer umfassenden Gesamtunterstützung aber auch über die Einbindung des betreffenden Kreises nachgedacht werden.

Private als Partner der Kommunen

Die schwierige finanzielle Situation der Kommunalhaushalte sowie die vielen, in privatem Besitz stehenden (Konversions-) Flächen legen es zunehmend nahe, über die Nachbarkommune hinaus auch private, nicht-kommunale Partner in das Kooperationsvorhaben einzubeziehen.

Je nach Lage und Eigentümerstruktur erfordert die Entwicklung großer Gewerbeflächen ohnehin nicht nur die interkommunale Kooperation, sondern auch die zumindest temporäre Einbindung des Flächen-eigentümers.

Falls ein erhebliches finanzielles Engagement der Beteiligten notwendig ist, kann die Einbindung beispielsweise der örtlichen Sparkasse oder eines größeren Immobilienunternehmens im Sinne einer public-private-partnership zu einer Entlastung der Kommunalhaushalte beitragen. Privatwirtschaftlich geführte Unternehmen haben den zusätzlichen Vorteil, dass sie sich im Regelfall leichter und flexibler als eine Stadt oder Gemeinde auf dem öffentlichen Kapitalmarkt bewegen können.

Einen Entwicklungsträger in Treuhänderfunktion zu beauftragen, die Fläche eigenwirtschaftlich und damit im Regelfall für die Kommunen kostenneutral zu entwickeln, ist eine weitere empfehlenswerte Möglichkeit. Die Aufgaben sollten dabei treuhänderisch auf den Entwicklungsträger in eigenem Namen und auf eigene Rechnung übertragen werden. Der Entwicklungsträger führt dann finanziell eigenverantwortlich bestimmte ihm übertragene Aufgaben durch. Damit geht eine Abkopplung der Finanzdienste für die Entwicklung des Interkommunalen Gewerbegebietes vom Kommunalhaushalt einher. Der Entwicklungsträger wird somit in die Lage versetzt, sowohl finanziell als auch zeitlich unabhängig das Interkommunale Gewerbegebiet zu entwickeln. Im Hinblick auf die Wahrung der mit der Entwicklung eines Interkommunalen Gewerbegebietes verfolgten öffentlichen Zwecke sollte die erforderliche Einflussnahme der Partnerkommunen in jedem Fall durch ein interkommunal besetztes Begleitgremium sichergestellt werden.

Falls die unmittelbare Mitwirkung privater Kooperationspartner nicht gewünscht wird, muss auf die damit verbundenen Optionen dennoch nicht verzichtet werden, wenn statt dessen kommunale oder regionale Wirtschaftsförderungsgesellschaften eingebunden werden. Die Mehrheit ihrer Gesellschaftsanteile wird im Regelfall durch kommunale Gebietskörperschaften gehalten; damit steht die Gewinnerzielungsabsicht - anders als bei vollkommen privatwirtschaftlich agierenden Partnern - nicht primär im Vordergrund. Auch diese kommunal getragenen Gesellschaften können sich im Regelfall problemlos Finanzierungsmöglichkeiten auf dem Kapitalmarkt erschließen.

Die Einbeziehung einer bereits bestehenden kommunalen oder regionalen Wirtschaftsförderungsgesellschaft bringt den weiteren großen Vorteil mit sich, dass die nicht

hoheitlich durchzuführenden Aufgaben - wie beispielsweise die Akquise und Vermarktung - ebenfalls auf sie übertragen werden können.

Organisationsstrukturen

Regelungserfordernisse

Die gemeinsame Entwicklung eines Gewerbegebietes eröffnet die Chance, anstehende Aufgaben auf mehrere Schultern zu verteilen, macht gleichzeitig aber auch Zuständigkeitsregelungen erforderlich.

Die Regelungsgegenstände innerhalb der Aufgabenteilung zwischen den Kooperationspartnern sind in hoheitlich und nicht-hoheitlich zu erfüllende Aufgaben zu unterscheiden. Wichtig ist es, zunächst die hoheitlich zu erfüllenden Aufgaben - bspw. die Bauleitplanung, die Sicherung der Erschließung, die steuerliche Zuständigkeit - zu regeln.

Grundsätzlich sollten die gemeindehoheitlichen und kommunalverfassungsrechtlichen Zuständigkeiten von den Kooperationsvereinbarungen unberührt und im Verantwortungsbereich der jeweils beteiligten Städte und Gemeinden belassen bleiben.

Die nicht-hoheitlich zu erfüllenden Aufgaben - beispielsweise das Grundstücksgeschäft oder die Akquise - können anschließend frei zugeordnet werden.

Hoheitliche Aufgaben

Befindet sich die Vorhabenfläche innerhalb des Hoheitsgebietes nur einer Partnerkommune, so sind die diesbezüglichen Regelungen der hoheitlichen Zuständigkeiten vergleichsweise überschaubar und leicht zu handhaben. Lediglich die Beteiligungsrechte der anderen Partner müssen vertraglich festgelegt werden; die hoheitlichen Aufgaben verbleiben bei der Belegenheitskommune.

Erstreckt sich die Vorhabenfläche über die Gebiete mehrerer Partnerkommunen, so sind verschiedene hoheitliche Zuständigkeitsbereiche

zu berücksichtigen. Während die für das Gewerbeflächenprojekt notwendigen Flächennutzungsplanänderungen in gegenseitiger Abstimmung durch die jeweiligen Belegenheitskommunen vorgenommen werden können, sollten die konkreteren Schritte - wie die Aufstellung der Bebauungspläne - gemeinsam durchgeführt werden. Dies dokumentiert nicht nur den Konsens und verpflichtet alle Beteiligten in gleicher Weise, sondern sichert die Planung und Entwicklung des Gesamtvorhabens aus einem Guss. Im Hinblick auf diese Gesamtplanung und vor allem aus Gründen der Effizienz bietet es sich vielfach an, die Durchführung der Bebauungsplanung und Erschließung des gesamten Vorhabengebietes auf eine der Partnerkommunen zu übertragen. Im Regelfall wird dies die Stadt oder Gemeinde sein, die über die leistungsfähigere Verwaltung verfügt. Den Planungen sollte ein gemeinsam entwickelter Städtebaulicher Rahmenplan sowie weitere, abgestimmte Zielsetzungen zu Grunde gelegt werden. Die jeweils übertragende Stadt oder Gemeinde erhält bei der Erarbeitung des Bebauungsplanes ein grundsätzliches Mitspracherecht und behält in jedem Fall die Planungshoheit für ihre Teilfläche. Die jeweils notwendige Beschlussfassung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgt durch die einzelnen Belegenheitskommunen.

Sofern die Partnerkommunen die Einrichtung eines Zweck- oder Planungsverbandes anstreben, kann einer solchen Instanz als eigenständiger Rechtspersönlichkeit mit Satzungsbefugnis auch die Durchführung des Bebauungsplanverfahrens durch die Kommunen übertragen werden. Um den Einfluss der Kommunen weitgehend zu sichern, sollten die wesentlichen Planinhalte und -ziele vorher entwickelt sowie detailliert in der Satzung des Verbandes festgeschrieben werden; damit würde dem Planungsträger lediglich das formelle Verfahren überlassen werden. Aber

auch hier sollte mittels eines interkommunalen Begleitgremiums der grundsätzliche Einfluss der Partnerkommunen sicher gestellt werden.

Analog zu anderen hoheitlichen Aufgaben orientieren sich die steuerlichen Regelungserfordernisse an der Belegenheit.

Nicht-hoheitliche Aufgaben

Diese Aufgaben sind nicht an bestimmte Belegenheiten oder öffentlich-rechtliche Hoheitsträger gebunden. Insbesondere für den Grundstücksverkehr und die Akquisition und Betreuung von Unternehmen ist hier die Übertragung auf privatrechtliche Institutionen häufig von Vorteil, da privates Kapital leichter mobilisiert und privates know-how besser integriert werden kann.

Gleiches trifft für die Erschließungsmaßnahmen zu. Wengleich die Sicherung der Erschließung eine hoheitliche Aufgabe ist, so kann die Durchführung der Erschließung auch von privatrechtlichen Institutionen - Erschließungsträgern - übernommen werden. Die Gemeinde erspart sich so u.a. die Vorfinanzierung der Erschließung.

In jedem Fall sollte jedoch auch hier das grundsätzliche Einfluss- und Mitentscheidungsrecht der Partnerkommunen innerhalb eines begleitenden Gremiums gewährleistet werden.

Rechtsformen

Die rechtliche Institutionalisierung der Zusammenarbeit ist für das Gelingen des Kooperationsvorhabens zwingend erforderlich. Die Verteilung hoheitlicher Aufgaben bedarf ebenso wie die Regelung finanzieller Aspekte eines verbindlichen vertraglichen Rahmens, um eine zielgerichtete, erfolgreiche Durchführung einmal gefasster Beschlüsse und eine faire Behandlung aller Beteiligten zu gewährleisten. Werden diese Rahmenbedingungen nicht in einem rechtsverbindlichen Vertrag festgelegt, bewegen sich die Kooperations-

partner auf der Ebene der Unverbindlichkeit. Damit läuft das Projekt leicht Gefahr, dass sich keiner der Partner dem Projekt verpflichtet fühlt und es rasch z.B. einer veränderten politischen Meinungsbildung zum Opfer fallen kann.

Die gewählte Rechtsform muss eine effektive, wirtschaftliche und gezielte Erfüllung der anstehenden Aufgaben des Kooperationsprojektes gewährleisten. Die Wahl der Rechtsform hängt von verschiedenen Faktoren ab: Den beteiligten Partnern und ihrer Finanz- und Verwaltungskraft, den Zielsetzungen, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, den Aufgaben, die im Rahmen der Organisationsstruktur durchgeführt werden sollen, der Verteilung dieser Aufgaben, dem Umgang mit Kosten und Erträgen etc. Jedwede institutionelle Regelung muss den Interessenausgleich der beteiligten Städte, Gemeinden und anderer Körperschaften garantieren sowie die kommunale Steuerung und Kontrolle sicherstellen.

Auch hierbei sind je nach den Regelungserfordernissen verschiedene Lösungen möglich. Im Einzelfall muss zwischen den Organisationsmöglichkeiten abgewogen und entschieden werden. Grundsätzlich erleichtert eine öffentlich-rechtliche Lösung verwaltungsnahes Handeln und wird den gemeindlichen Zielsetzungen gerecht. Isolierte, privatrechtliche Lösungen sind nicht zu empfehlen; die in diesem Rahmen strukturierten Aufgaben sollten vielmehr ergänzend zu einer bestehenden öffentlich-rechtlichen Lösung in die Zusammenarbeit integriert werden.

Die Erfahrungen in Nordrhein-Westfalen zeigen, dass die hoheitlichen Aufgaben überwiegend im Rahmen einer öffentlich-rechtlichen Lösung festgelegt und die nicht-hoheitlichen Aufgaben vielfach parallel privatrechtlich - im Rahmen einer GmbH - organisiert werden. In anderen Bundesländern werden die hoheitlichen

Aufgaben häufig den dafür gegründeten Zweckverbänden übertragen.

Projektbegleitung

Kommunale Einflussnahme

Trotz politischer Grundsatzbeschlüsse und bereits erarbeiteter Zielvorstellungen und Rahmenbedingungen ist im Verlauf des gesamten Realisierungsprozesses die regelmäßige Abstimmung zwischen den verschiedenen Partnern sowie den einzelnen Umsetzungsebenen unerlässlich. Unabhängig von der gewählten Rechtsform muss daher sichergestellt werden, dass den Städten und Gemeinden bei allen Entscheidungen ein grundsätzliches Mitspracherecht und eine Einflussnahme erhalten bleibt. Die Beteiligungsrechte sowie die Form der Mitwirkung sollten bereits im Rahmen der rechtlich verbindlichen Vereinbarungen geregelt werden.

Hierzu bieten sich verschiedene Formen von begleitenden Gremien an. Prinzipiell sollten diese mit kommunalen Entscheidungsträgern aus den beteiligten Städten und Gemeinden besetzt sein, die alle ein gleichberechtigtes Votum besitzen. In Abhängigkeit der individuellen Rahmenbedingungen können auch weitere Personen - wie beispielsweise der Geschäftsführer einer Projektgesellschaft - einbezogen werden. Zu einem sehr frühen Zeitpunkt ist zu entscheiden, welche Aufgaben und Kompetenzen das Begleitgremium erhält und wie es besetzt wird.

Grundsätzlich gilt: Je kleiner der Personenkreis, desto enger wird der persönliche Kontakt und desto schneller kann sich eine vertrauensvolle Zusammenarbeit entwickeln. Mit wachsender Größe des Gremiums nimmt dessen Unbeweglichkeit zu und schnelle Entscheidungen werden verzögert. Wird das Konsensprinzip für alle zentralen Entscheidungen vereinbart, lassen sich KampfAbstimmungen mit negativen Effekten auf die Realisierung des gemeinsamen Projektes dauerhaft und nachhaltig vermeiden. Da auch

die Zusammenarbeit zwischen Kommunen in erster Linie eine Kooperation zwischen Personen ist, die diese repräsentieren, spielen kommunikative und persönliche Elemente eine sehr wichtige Rolle. Die Treffen sollten daher regelmäßig stattfinden und Personenkontinuität gewahrt werden.

Gemeinsame Koordinierungs-/ Geschäftsstelle

Die frühzeitige Errichtung einer zentralen Koordinierungs- oder Geschäftsstelle durch die beteiligten Städte und Gemeinden ist sehr sinnvoll und auf jeden Fall anzuraten. Eine solche Einrichtung hat insbesondere die Aufgabe, (verwaltungs-) interne Arbeitsabläufe abzustimmen und zu koordinieren und ermöglicht so die effiziente Bündelung von Aufgaben. Beispielsweise kann im Rahmen des Flächenerwerbes die Betreuung des Flächenpools oder eines möglichen Entwicklungsträgers durch eine Koordinierungsstelle geleistet werden.

Die Koordinierungs- bzw. Geschäftsstelle fungiert ebenfalls als zentrale Schnittstelle und Ansprechpartner für die Verwaltungen, die kommunalpolitischen Gremien und die Bevölkerung der Partnerstädte. Je nach gewählter Rechtsform kann sie zudem die unbedingt erforderliche Presse- und Öffentlichkeitsarbeit übernehmen sowie für potenzielle Investoren tätig werden.

Eine gemeinsame Koordinierungs- oder Geschäftsstelle sollte wegen des eher verwaltungsbezogenen Aufgabenspektrums mit hauptamtlich tätigen Fachleuten besetzt werden. Sie sollten über Geschäfte der laufenden Verwaltungstätigkeit eigenständig entscheiden können. Grundlegende Entscheidungskompetenzen sollten jedoch einem gesonderten Projektbeirat vorbehalten sein.

Vorbereitende und projektbegleitende Gremien

Zur Vorbereitung und ständigen Begleitung des Kooperationsvor-

habens sollten neben der rechtlichen Institutionalisierung der Zusammenarbeit projektbegleitende - und im Regelfall informelle - Gremien eingerichtet werden, die mit den Entscheidungsträgern aus Politik und Verwaltung der beteiligten Kommunen besetzt sind.

Wesentliches Ziel dieser projektbegleitenden Gremien ist vor allem, eine vertrauensvolle Basis für die Zusammenarbeit zu schaffen, den persönlichen Kontakt zwischen den Entscheidungsträgern zu festigen, den Informationsfluss sicherzustellen und mögliche Problempunkte im Vorfeld anzusprechen und zu entschärfen. Durch den ständigen Kontakt zwischen den Partnerkommunen und die konstante Bearbeitung der jeweils anstehenden Planungs- und Entwicklungsschritte durch ein gemeinsames Gremium werden effiziente Entscheidungsstrukturen aufgebaut. Auf diese Weise werden gute Voraussetzungen für die politische Durchsetzbarkeit des gemeinsamen Projektes geschaffen.

Welche Entscheidungskompetenzen einem projektbegleitenden Gremium zugewiesen werden, hängt entscheidend von der Art seiner Besetzung und den in diesem Rahmen vorrangig zu bearbeitenden Aufgaben ab.

Beschlussfassende Gremien

Auf dem Weg zu einer erfolgreichen Realisierung eines Interkommunalen Gewerbegebietes erweist sich die zusätzliche Einrichtung eines ständigen, beschlussfassenden Gremiums als sehr hilfreich, um die Einflussnahme der kooperierenden Kommunen dauerhaft sicher zu stellen.

Im Hinblick auf die Zusammensetzung der Gremien erfordert die Verteilung der Stimmenanteile besonderes Augenmerk. Eine lineare Übertragung beispielsweise des finanziellen Verteilungsschlüssels auf die Stimmenanteile der Kommunen in den beschlussfassenden Gremien ist vor allem dann problematisch, wenn bei

einem Verteilungsschlüssel von über 50% für eine Kommune die Gefahr der Majorisierung der übrigen Beteiligten entsteht. In diesem Fall empfiehlt sich eine Regelung, nach der zwar nicht gegen den größeren Partner entschieden werden kann, dieser aber auch nicht allein die Willensbildung des Gremiums bestimmen darf. Grundsätzlich sollte die Verteilung der Stimmrechte auf Basis des Konsensprinzips erfolgen, damit Kampfabstimmungen im Projektverlauf verhindert werden. Um effektive Arbeit und zügige Entscheidungen zu gewährleisten, sollte die Zusammensetzung der beschlussfassenden Gremien auf drei bis fünf Vertreter je Kommune beschränkt werden.

Vertragsbeispiele

Die zwischen bundesdeutschen Städten und Gemeinden bereits abgeschlossenen Verträge zur Entwicklung von Interkommunalen Gewerbegebieten decken ein breites Spektrum an Regelungs- und Kombinationsmöglichkeiten ab. Diesen Vereinbarungen liegen verschiedene Voraussetzungen zu Grunde wie beispielsweise die Einbindung von Nicht-Belegenheitskommunen oder privaten Partnern.

Bislang haben sich bundesweit die Zweckverbände, in Nordrhein-Westfalen die Öffentlich-rechtliche Vereinbarung, als die am meisten genutzte und geeignete Rechtsform erwiesen, um die Kooperation der Städte und Gemeinden auf eine rechtliche Basis zu stellen und insbesondere die hoheitlichen Zuständigkeiten zu regeln. Mit ihrer Hilfe lassen sich die lokalen Gegebenheiten am genauesten erfassen und in ihren Regelungen entsprechend variabel gestalten.

Die Praxis zeigt, dass es sich anbietet, sowohl Zweckverbände als auch Öffentlich-rechtliche Vereinbarungen mit einer GmbH zu kombinieren, die mit den übertragungsfähigen und nicht-hoheitlichen Aufgaben betraut wird. Die damit mögliche Abkoppelung von den kommunalen Haushal-

ten entlastet nicht nur die beteiligten Städte und Gemeinden, sondern ermöglicht der GmbH, wirtschaftlich unabhängig zu agieren und sich gleichzeitig auf dem freien Kapitalmarkt zu bedienen.

Die Gründung einer GmbH mit dem einzigen Gesellschaftszweck, das Interkommunale Gewerbegebiet zu entwickeln und zu vermarkten, kann sinnvoll sein. Im Hinblick auf den erforderlichen Gründungsaufwand für eine GmbH und die bereits vorhandenen Erfahrungen ist es jedoch durchaus empfehlenswert, dafür auf eine bestehende kommunale oder regionale Wirtschaftsförderungsgesellschaft zurückzugreifen.

Fairer Interessenausgleich

Verteilungsschlüssel

Bei einer Kooperation von Kommunen mit sehr unterschiedlicher Größe haben insbesondere die kleineren Partner vielfach die Befürchtung, benachteiligt oder übervorteilt zu werden. Diese Zweifel und Vorbehalte müssen gleich zu Beginn der Kooperation durch Regelungen ausgeräumt werden, die den gegenseitigen Respekt verdeutlichen, die Akzeptanz widerspiegeln und eine gemeinschaftliche Aufgabenbewältigung abbilden.

Daher ist frühzeitig zu klären, auf welcher Basis sich die einzelnen Kommunen in das Kooperationsprojekt einbringen. Die Sicherung eines fairen Interessenausgleiches kann nach unterschiedlichen Schlüsseln erfolgen und sich auf unterschiedliche Regelungsgegenstände beziehen wie beispielsweise die Übernahme von Investitionskosten, die Aufgabenverteilung und entsprechende Entgelte, Belegungsrechte innerhalb des Interkommunalen Gewerbegebietes, Erträge o.ä.

Grundsätzlich empfiehlt sich, die Kooperationsbeziehungen auf eine gleichberechtigte und gleichwertige Basis zu stellen. Betreiben zwei Städte oder Gemeinden das Kooperationsprojekt, sollte ein hälftiger

Verteilungsschlüssel zu Grunde gelegt werden, da beide Kommunen gleichermaßen Vorteile aus dem Interkommunalen Gewerbegebiet ziehen. Dieser hälftige Verteilungsschlüssel sollte selbst dann gewählt werden, wenn die Größenordnung der Einwohnerzahlen unterschiedlich ist oder nur ein Partner Belegenheitskommune ist. Sind mehrere Kommunen beteiligt, sollte entsprechend ein gleich verteiltes Beteiligungsverhältnis gewählt werden. Mit der Wahl eines solchen Verteilungsschlüssels wird das Bestreben der Kommunen besonders hervorgehoben, die Zusammenarbeit auf eine gleichberechtigte Basis zu stellen. Wenn alle Beteiligten zu gleichen Teilen Nutzen aus dem Kooperationsprojekt erzielen, sollten sie ebenfalls bereit sein, auch die Lasten zu gleichen Teilen zu tragen. Eine solche Regelung sichert langfristig den Konsens.

Sollte eine solche Vereinbarung von der kleineren Stadt oder Gemeinde jedoch nicht tragbar sein, kann auch ein einwohnerbezogener Verteilungsschlüssel gewählt werden. In diesem Fall trägt die größere Kommune entsprechend Ihrer größeren Finanzkraft auch die höheren Belastungen.

Sind alle beteiligten Kommunen gleichzeitig Belegenheitskommunen, kann der Verteilungsschlüssel auch im Verhältnis der von den beteiligten Kommunen eingebrachten Flächen erfolgen.

Grundsätzlich ist auch eine Kombination mehrerer Richtgrößen zur Ermittlung des Verteilungsschlüssels denkbar. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass mit zunehmender Regelungsdichte die Vereinbarungen komplizierter werden und an Transparenz verlieren.

Finanzielle Ausgleichsregelungen

Wesentlicher Bestandteil sämtlicher Vereinbarungen über die Entwicklung von Interkommunalen Gewerbegebieten sind Regelungen über Verteilung und Ausgleich von Nutzen

und Lasten, die durch das gemeinsame Gebiet erzeugt werden. Während sich die direkten unmittelbaren Effekte wie Planungs-, Grunderwerbs-, Erschließungs-, anteilige Verwaltungskosten, Erlöse aus Grundstücksverkäufen, Einnahmen aus Grund- und Gewerbesteuer relativ exakt bestimmen lassen, ist die Berechnung und Zuordnung indirekter Effekte wie Schaffung von Arbeitsplätzen, Zuzug von Arbeitskräften, Erhöhung der Einkommensteuereinnahmen, Zuwächse der Kaufkraft, Impulse für das lokale Gewerbe, Belastungen durch vermehrten Bedarf an kommunaler Infrastruktur erheblich problematischer. Deshalb werden die indirekten Effekte bisher auch nicht in den Vorteils-Nachteils-Ausgleich einbezogen. Gegenstand der vertraglichen Regelungen sind bisher insbesondere Vereinbarungen über die zu erwartenden laufenden Einnahmen aus Grund- und Gewerbesteuer.

Im Kapitel Finanzielle Auswirkungen eines Gewerbegebiet auf einen Kommunalhaushalt wird im Rahmen einer Beispielrechnung dargelegt, wie diese Einnahmen nach der aktuell geltenden Steuergesetzgebung realistisch einzuschätzen sind. Als wesentliches Ergebnis zeigt sich, dass diese Einnahmen auf Grund des nivellierenden Effektes des kommunalen Finanzausgleiches vielfach erheblich überschätzt werden.

Zudem fallen weniger Gewerbesteuerzahlungen an als meist angenommen. Die favorisierten Ansiedlungszielgruppen für Interkommunale Gewerbegebiete in NRW sind vor allem innovative, zukunftsorientierte Unternehmen und Existenzgründer. Gerade diese - im Regelfall - mittleren und kleineren Unternehmen fallen jedoch unter die steuerlichen Freigrenzen; bei Existenzgründern sind Gewerbesteuerzahlungen auf Grund von Abschreibungsmöglichkeiten und der betrieblichen Aufbauarbeit ohnehin erst nach mehreren Jahren zu erwarten. Selbst große Firmen zahlen weniger Gewerbe-

steuer als häufig vermutet wird, weil sie eine Reihe von anderweitigen steuerrechtlichen (Abschreibungs-) Möglichkeiten haben. In der Praxis hat sich gezeigt, dass es bis zu zehn Jahre dauern kann, bevor die Kommunen eine schwarze Null aus einem Gewerbegebiet erzielen. Bei einem Interkommunalen Gewerbegebiet müsste diese dann noch unter den Partnerstädten verteilt werden.

Der Nutzen eines Interkommunalen Gewerbegebietes darf nicht vornehmlich in seinen möglichen Vorteilen für die kommunalen Haushalte gesehen werden. Nicht die Gewinnerzielungsabsicht darf im Vordergrund stehen. Es sind vielmehr die mittelbaren, indirekten Effekte - Sicherung und Entwicklung des Arbeitsplatzangebotes, Etablierung der Region als Wirtschaftsstandort, Erhöhung der Kaufkraft etc. -, die für die beteiligten Kommunen Hauptmotiv für die Entwicklung eines Interkommunalen Gewerbegebietes sein müssen. Diese Erkenntnis muss die Basis der Kooperation sein und diese Aspekte müssen im Zentrum der Öffentlichkeitsarbeit stehen.

An dieser Stelle sei angemerkt, dass die vertraglichen Vereinbarungen zwar z.T. sehr aufwendige Regelungen zum Kosten-Nutzen-Ausgleich enthalten, bisher jedoch bei nahezu keinem Projekt - auf Grund des aktuellen Entwicklungsstadiums - größere Einnahmen aus Gewerbe- und Grundsteuer erzielt werden. Die entsprechenden Ausgleichsregelungen haben daher bislang kaum Anwendung gefunden. Erste Erfahrungen in relativ weit fortgeschrittenen Projekten Nordrhein-Westfalens deuten insbesondere wegen des dort gültigen kommunalen Finanzausgleiches allerdings darauf hin, dass der Berechnungsaufwand den tatsächlichen geldlichen Zugewinn nahezu aufwiegt.

Dennoch sollten die unmittelbaren finanziellen Effekte gleich zu Beginn der Kooperation thematisiert werden, um von vornherein eine ver-

trauensvolle Grundlage zu schaffen und spätere Auseinandersetzungen zu vermeiden. Letztlich kann nur durch eine faire und transparente Regelung zur Kosten-Nutzen-Teilung der langfristige Erfolg des Kooperationsprojektes gewährleistet werden. Insbesondere vor diesem Hintergrund sollten entsprechende Regelungen in die Verträge aufgenommen werden.

Eine einfache und dennoch von Anfang an transparente und faire Lösung kann sein, die Investitionskosten zwischen den Partnern zu verteilen, die laufenden Erträge jedoch grundsätzlich in das Interkommunale Gewerbegebiete zu reinvestieren, z.B. für die Unterhaltung der Erschließungsanlagen. Auf diese Weise kann die Regelungsdichte erheblich gesenkt werden. Voraussetzung ist jedoch, dass sich die Partnerkommunen von Beginn an über die finanziellen Größenordnungen der zu erwartenden Erträge im Klaren sind, damit ein vermeintlicher Einnahmeverzicht nachträglich nicht als Übervorteilung gewertet wird.

Welche vielfältigen und zielsicheren Möglichkeiten es gibt, finanzielle Ausgleichsregelungen bei Interkommunalen Gewerbegebieten rechtlich zu fixieren, wird in der ILS Schrift 182 anhand von 16 konkreten Vertragsbeispielen detailliert aufgezeigt. (Insgesamt sind in der Schrift 25 Verträge vollständig abgedruckt.)

Je nach Regelungsdichte und Aufwand des Berechnungsverfahrens kann es im Einzelfall durchaus sinnvoll sein, die Regelungen nach einer Erprobungsphase noch einmal zu überprüfen und gegebenenfalls gänzlich darauf zu verzichten. Dies ist jedoch erst möglich, wenn sich die Kooperationsbeziehungen gefestigt und etabliert haben.

Kommunaler Finanzausgleich

Die Regelungen der einschlägigen Ländergesetze zum kommunalen

Finanzausgleich, beispielsweise des Gemeindefinanzierungsgesetzes NRW, sollten dem speziellen Regelungsbedarf im Zusammenhang mit Interkommunalen Gewerbegebieten angepasst werden.

Die derzeit noch notwendigen aufwendigen Ausgleichsverfahren wirken eher abschreckend auf die Zusammenarbeit der Kommunen, zumal sie auch einen gewissen Ungerechtigkeitsfaktor enthalten. Unproblematisch handhabbare, faire und vor allem transparente Lösungen sind notwendig, damit sich Städte und Gemeinden künftig vermehrt und leichter zur Entwicklung von Interkommunalen Gewerbegebieten entschließen.

Sinnvoll wäre es, wenn die an einem Interkommunalen Gewerbegebiet beteiligten Städte und Gemeinden ihre Anteile aus den Grund- und Gewerbesteuererträgen direkt in die Berechnung ihrer eigenen kommunalen Finanzkraft einbeziehen könnten, bevor sie in den kommunalen Finanzausgleich der Belegenheitskommune einfließen. Damit entfielen auch die spätere Verteilung der um die bevölkerungsbezogenen Parameter einer Stadt oder Gemeinde bereinigten Erträge aus dem Interkommunalen Gewerbegebiet; die Kooperation wäre auch hier auf eine gerechte Basis gestellt und die Regelungsdichte erheblich gesenkt.

Vermarktung

Vermarktungsstrategien

Die Standortentscheidungen von Investoren sind im Regelfall durch wirtschaftliche Vorgaben geprägt und orientieren sich an der Qualität der angebotenen Standortfaktoren; vielfach beeinflussen auch persönliche Präferenzen die Entscheidung. Ob ein Standort jedoch interkommunal betrieben wird oder nicht, spielt für viele Investoren wohl eine eher nachgeordnete Rolle. Gleichwohl dokumentieren die beteiligten Kommunen mit der Kooperation ihre zukunftsgerichtete, innovative Grundeinstellung

und signalisieren potenziellen Investoren zielorientiertes Handeln.

Da die meisten Interkommunalen Gewerbegebiete qualitativ hochwertige und regional bedeutsame Standortqualitäten bieten, sollte auch auf entsprechend hochwertige Ansiedlungen Wert gelegt werden. Um eben diese Investoren anzusprechen, ist eine angemessene Vermarktungsstrategie und ein adäquates Marketing erforderlich.

Die Vorgehensweise und die einzusetzenden Marketinginstrumente zur Vermarktung Interkommunalen Gewerbegebiete differieren nicht grundlegend vom Standortmarketing für andere Gewerbe- und Industriegebiete. Grundsätzlich ist das Erfordernis eines Standortmarketings für Interkommunale Gewerbegebiete aber größer als für intrakommunale Gewerbegebiete, da mit diesen Standorten auch besondere regionale Zielsetzungen verfolgt werden. Unterschiede liegen insbesondere auch in der zwischen den Partnerkommunen erforderlichen Abstimmung zu Marketingstrategien und Ansiedlungskonzepten.

Grundsätzlich muss eine gemeinsame Vermarktungsstrategie darauf zielen, Konkurrenzen um Ansiedlungen innerhalb der einzelnen Kommunen zu minimieren und gemeinsame Stärken herauszustellen. Eine gemeinsame Ansiedlungsstrategie kann nur im Kontext der gewerblichen Entwicklung und Flächenpotenziale innerhalb der Partnerkommunen entwickelt werden.

Mittels einer Stärken-Schwächen-Analyse lassen sich Kernkompetenzen, Cluster und Wachstumsbranchen der Region definieren und gewünschte Branchenschwerpunkte, Kompetenzfelder und Unternehmenssegmente ausmachen. Vor diesem Hintergrund können die Partnerkommunen gemeinsam ein gezieltes Vermarktungskonzept bzw. eine Ansiedlungsstrategie entwickeln.

Jedoch auch ohne ein Kompetenzfeld am Standort besetzen zu wollen, sollten in jedem Fall Vermarktungsrichtlinien und Maßgaben für die Behandlung von Ansiedlungsnachfragen erarbeitet und vereinbart werden. Beispielsweise muss festgelegt werden, dass alle Ansiedlungswünsche von jeder Kommune an die jeweils anderen Partner weitergeleitet werden. Nach Kenntnis kann die Entscheidung über konkrete Ansiedlungswünsche durch einen Projektbeirat beraten werden. Selbst wenn nur eine Kommune die Verhandlungen mit einem potenziellen Investor führt, muss vor der Entscheidung für eine Ansiedlung die Zustimmung der anderen Partner eingeholt werden.

Um Investoren den Zugang zur Region zu erleichtern, muss für sie ein zentraler Ansprechpartner zur Verfügung stehen. Darüber hinaus kann auch das Angebot weitergehender Serviceleistungen aus einer Hand - z.B. Unterstützung bei Behördenkontakten, Fördermittelberatung und Akquisition, Existenzgründerberatung - für ansiedlungsinteressierte Unternehmen den Marketing-erfolg erhöhen.

Die erfolgreiche Platzierung eines Interkommunalen Gewerbegebietes am Markt erfordert eine aktive und offensive Vermarktung über die verschiedensten Medien. Grundsätzlich ist eine intensive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit (regionale und überregionale Presse, Wirtschafts- und Immobilienmagazine) für eine aktive Vermarktung unerlässlich.

Bei allen Marketingmaßnahmen müssen die Kommunen berücksichtigen, dass nach wie vor ein Großteil der potenziellen Unternehmensansiedlungen Betriebsverlagerungen aus der eigenen Kommune bzw. Region sind. Wichtig ist deshalb nicht nur ein nach außen gerichtetes Marketing, sondern auch eine positive Öffentlichkeitsarbeit in der eigenen Region. Die Bestandspflege der ortsansässigen Unternehmen ist von

großer Bedeutung, damit diese bei einer etwaigen Standortverlagerung innerhalb der Region gehalten werden. Diese Aufgabe kann jedoch kaum von den Vermarktern eines Interkommunalen Gewerbegebietes alleine bewältigt werden, sondern muss in ein umfassendes Wirtschaftsförderungskonzept eingebettet werden.

Standortmarketing darf sich nicht auf einen einzelnen Gewerbebestandort oder auf ein einziges Interkommunales Gewerbegebiet beschränken, sondern muss sich zu einem umfassenden, alle Maßnahmen im Raum integrierenden und koordinierenden Regionalmarketing entwickeln.

Kommunales und interkommunales Gewerbeflächenmanagement

Ein Nebeneinander von Interkommunalen und intrakommunalen Gewerbegebieten in einer Gemeinde kann zu Interessengegensätzen und Irritationen zwischen den Akteuren führen.

Je größer die intrakommunalen Gewerbeflächenpotenziale und die darin getätigten Vorleistungen sind, um so größer wird der Konflikt für die kommunalen Wirtschaftsförderer zwischen der Vermarktung des neuen Interkommunalen Gewerbegebietes und der vorhandenen gemeindlichen Gewerbeflächen.

Nicht unterschätzt werden dürfen darüber hinaus die beträchtlichen Kostenbelastungen durch mehrere, parallel arbeitende Flächenentwickler und -anbieter und die damit verbundenen Reibungsverluste und zusätzlichen Abstimmungsbedürfnisse.

Die größte Gefahr besteht aber darin, dass nachfragende potenzielle Investoren die Konkurrenzsituation nutzen, um die Kaufkonditionen für die Gewerbegrundstücke weiter zu ihren Gunsten zu drücken. Damit bliebe der Wettbewerb um Investoren bei ohnehin nicht kostendeckenden Flächenpreisen bestehen, dem durch die Kooperation eigentlich der Boden entzogen werden sollte.

Die Partnerkommunen müssen deshalb mit dem Grundsatzbeschluss für ein gemeinsames Gewerbegebiet auch entscheiden, wie im Rahmen der Kooperation mit den übrigen, bisher kommunal entwickelten Gewerbegebieten umgegangen werden soll. In diesem Zusammenhang sollte darüber nachgedacht werden, bei der Entwicklung und Vermarktung auch dieser Flächen enger zu kooperieren und die Chancen einer interkommunalen Zusammenarbeit zu nutzen. Als Mindestanspruch sollte eine ständige und regelmäßige Abstimmung zwischen den Partnerkommunen über Schwerpunktsetzungen und Information über geplante intrakommunalen Gewerbeflächenvorhaben formuliert werden.

Erster Schritt zu einer weitergehenden Kooperation im Gewerbeflächenbereich muss eine Bestandsaufnahme bzw. Analyse der Gewerbeflächen in den Hoheitsgebieten der Partnerkommunen sein. Die Kooperationspartner können darauf aufbauend eine gemeinsame Strategie zur Entwicklung und Vermarktung aller Gewerbeflächen erarbeiten.

Grundsätzlich sollten die Vermarktungsaktivitäten auf einen Ansprechpartner konzentriert werden, dem ein guter kontinuierlicher Überblick über sämtliche, in den Partnerkommunen verfügbaren Gewerbeflächen gegeben werden muss. Über diese zentrale Kontaktstelle sollten potenziellen Investoren Zugänge zu allen wichtigen regionalen Akteuren ermöglicht werden.

Da auf diese Art und Weise eine größere Vielfalt an Gewerbeflächen unterschiedlicher Standortqualität ohne Rücksicht auf Gemeindegrenzen angeboten werden kann, würde mittels eines professionellen Vermarktungsmanagements aus einer Hand die Ansiedlungsberatung optimiert und die Effizienz der eingesetzten Ressourcen gesteigert werden. Insgesamt stiegen durch das konzentrierte Angebot die Chancen, Unternehmen von außerhalb der

Region zu akquirieren und Unternehmen aus der Region am Standort zu halten.

Auch bei der gemeinsamen Gewerbeflächenentwicklung und -vermarktung sind verbindliche vertragliche Regelungen notwendig, um einen fairen dauerhaften Interessenausgleich zu gewährleisten. Falls sich die kommunalen Partner zu einem regionalen Flächenmanagement oder gar einer gemeinsamen Wirtschaftsförderung entschließen, sollten die Rahmenbedingungen vertraglich festgelegt werden. Auch hierbei sind die Voraussetzungen und Absprachen für einen wirtschaftlichen Interessenausgleich, die Regelung der Zuständigkeiten und die Organisation der Zusammenarbeit verbindlich festzulegen.

Interkommunale und regionale Gewerbeflächenpools

In einigen Regionen Deutschlands haben Städte und Gemeinden damit begonnen, den Gedanken der kooperativen Gewerbeflächenentwicklung in Richtung der Bildung eines interkommunalen bzw. regionalen Gewerbeflächenpools auszuweiten. Damit soll die Entwicklung gemeinsamer Gewerbegebiete noch stärker als bisher mit den Prinzipien einer nachhaltigen Flächenentwicklung in Einklang gebracht werden.

Diese Gewerbeflächenpools sind so organisiert, dass die Gewerbegebietsflächen mehrerer Gemeinden in den gemeinsamen Flächenpool eingebracht und später auch gemeinsam vermarktet werden. Durch diese Zusammenarbeit soll ein breites Spektrum von Gewerbeflächen mit hoher Standortqualität angeboten und dadurch die Wirtschaftskraft der Region insgesamt gestärkt werden. Vor Einbringung der Flächen werden diese nach ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten bewertet, um daraus den kapitalmäßigen Anteil der jeweiligen Gemeinde am Pool zu errechnen. Diese Bewertung ist auch die Grundlage, wie die am Pool beteiligten Gemeinden an den Pooler-

lösen beziehungsweise am möglichen Risikoausgleich partizipieren. Darüber hinaus können durch den wettbewerblichen und zeitlichen Risikoausgleich im Gewerbeflächenpool Vorteile für alle teilnehmenden Gemeinden entstehen, insbesondere auch für die Gemeinden, die ihre Flächen über einen längeren Zeitraum nicht verkaufen können.

Mit dem Modell des Gewerbeflächenpools sollen gerade auch ökologische Ziele erreicht werden: Deswegen sind gerade auch Gemeinden, die aus topographischen und ökologischen Gründen keine Gewerbeflächen ausweisen können, aufgerufen, sich ohne problematische Flächenausweisungen in ihren Gemarkungen finanziell in den Pool einzubringen. Entsprechend dieser finanziellen Einlage partizipieren auch sie anteilig an den Einnahmen des Pools. Ob sich mit Hilfe der am Bedarf orientierten und in den Pool eingebrachten bewerteten Gewerbeflächen letztlich auch das Ziel der Flächeneinsparung erreichen läßt, ist noch offen. Zumindest für peripher gelegene Gemeinden in landschaftlich problematischen Lagen könnte die Bildung eines gemeinsamen Gewerbeflächenpools ein Schritt in die richtige Richtung sein.

Handlungsempfehlungen für die Planung, Erschließung, Entwicklung und Vermarktung Interkommunaler Gewerbegebiete

- Beschränkung der Zahl der Partnerkommunen
- Frühzeitige Einbindung der übergeordneten Planungsebenen und der wichtigen Behörden
- Information der nicht beteiligten Nachbargemeinden
- Intensive Diskussion und gemeinsame Entwicklung des Projekts
- Baldige Schaffung einer hauptamtlich tätigen Geschäftsführung

- Etablierung einer partnerschaftlichen und vertrauensvollen Basis
 - Zusicherung gleichberechtigter Einflussmöglichkeiten
 - Erklärung eines fairen Nutzen-/Lastenausgleichs
 - Bereitschaft zu gegenseitigen Zugeständnissen
 - Etablierung der Botschaft: alle Partner sind gleichwertig
 - Verfolgung des Prinzips: der Größere geht auf die kleineren zu
 - Entwicklung von Team und Teamgeist
- Schaffung verlässlicher, vertraglich fixierter Kooperations- und Netzwerkstrukturen
 - Institutionalisierung der Kooperation
 - Frühzeitig verbindliche, vertragliche Vereinbarungen
 - Unbedingte kontinuierliche Einbindung der Entscheider
 - Klare Trennung von Steuerungsebene und Arbeitsebene
 - Absicherung von abgestuften und flexiblen Arbeitsvorgängen
 - Vertragliche Fixierung der Koordinierungsstelle und ggf. der Moderation
 - Sicherstellung von Mitsprache und Information aller Beteiligten
 - Ermöglichung und weitgehende Gewährleistung der personellen Kontinuität
- Externe Betreuung punktuell und themenspezifisch
 - Gewährleistung von möglicherweise notwendigen Fachberatungen
 - Sicherstellung ortsnaher Betreuung aus Zeit- und Kostengründen
 - Zusicherung neutraler Moderation insbesondere bei Konflikten
 - Gewährleistung der strikten Trennung von Moderation und Beratung
- Kontinuierliche aktive Öffentlichkeits- und Pressearbeit
- Gemeinsame und abgestimmte Vermarktung

Analyse der untersuchten interkommunalen Gewerbegebiete in Deutschland

Untersuchungsgegenstand

In einer groß angelegten Untersuchung hat das ILS NRW unter aktiver Mithilfe der kooperierenden Städte und Gemeinden 146 interkommunale Gewerbegebietsprojekte näher betrachtet und im ersten Kapitel dieser Schrift ausführlich dargestellt.

In die nachfolgende zusammenfassende Analyse der interkommunalen Gewerbegebiete in Deutschland werden von den insgesamt 146 untersuchten exakt 110 Kooperationsprojekte einbezogen. Außerhalb der zusammenfassenden Analyse für Deutschland wurden im Rahmen der Untersuchung zusätzlich auch die begonnenen (18) und die zwischenzeitlich nicht mehr weiterentwickelten (18) nordrhein-westfälischen Kooperationsprojekte näher betrachtet. Diese 36 interkommunalen Gebietsprojekte müssen bei der folgenden Auswertung außen vor bleiben, da keine auswertbaren Fakten vorgelegen haben.

Wie an anderer Stelle schon erläutert, sind diese 36 nordrhein-westfälischen Projekte trotzdem in die Schrift aufgenommen worden, weil gerade von gescheiterten oder auf Eis gelegten Projekten abgeleitet werden kann, welche Hemmnisse und Fehler auftreten und durch diese Kenntnis ggf. vermieden werden können.

Räumliche Verteilung der interkommunalen Gewerbegebiete in Deutschland

Die in dieser Analyse näher betrachteten 110 interkommunalen Gewerbegebiete verteilen sich zahlenmäßig sehr ungleichmäßig auf die einzelnen Flächenländer der Bundesrepublik Deutschland. (Aus den drei Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg wurden keine Kooperationsprojekte mit den Nachbargemeinden gemeldet.)

Die mit 38 Fällen größte Anzahl an interkommunalen Kooperationspro-

jekten liegt in Nordrhein-Westfalen, gefolgt von Baden-Württemberg mit 26 Gebieten. Niedersachsen und Rheinland-Pfalz steuern jeweils 9 Gewerbegebiete zur Grundgesamtheit bei, gefolgt von Hessen (7), Sachsen (5), Bayern und Schleswig-Holstein (je 4), Brandenburg und Thüringen (je 3) sowie Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt (je 1).

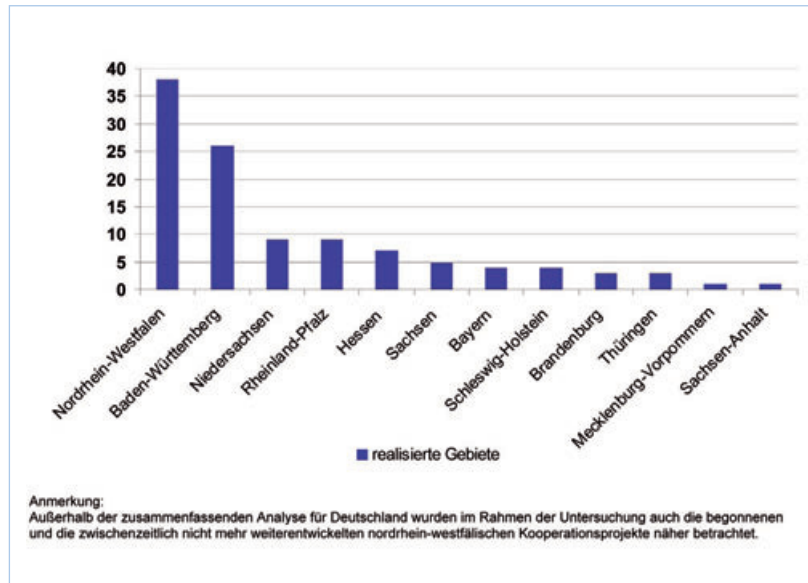
Flächengröße der interkommunalen Gewerbegebiete

Die Vielfalt der interkommunalen Gewerbegebiete in Deutschland zeigt sich auch in der unterschiedlichen Größe ihrer Kooperationsflächen. Bei den untersuchten Gewerbegebieten variiert diese zwischen 2 ha und 480 ha (Bruttobauland).

Insgesamt gilt, dass fast die Hälfte der interkommunalen Gewerbegebiete eine Flächengröße zwischen 20 und 80 ha (brutto) hat. Kleinere Kooperationsflächen sind weniger vertreten (11 %), während relativ

viele interkommunale Gewerbegebiete entwickelt werden, deren Flächengröße über 80 ha (brutto) liegt (41 %). Es fällt besonders auf, dass knapp 19 % eine Größe von über 140 ha (brutto) haben.

Die Durchschnittsgröße der bundesdeutschen interkommunalen Gewerbegebiete liegt bei 96 ha (Bruttofläche). Dieser relativ hohe Wert erklärt sich vor allem dadurch, dass es eine Vielzahl von außerordentlich großen Gewerbeflächen gibt. So ist beispielsweise ein Viertel aller gewerblichen Kooperationsprojekte größer als 119 ha (brutto).

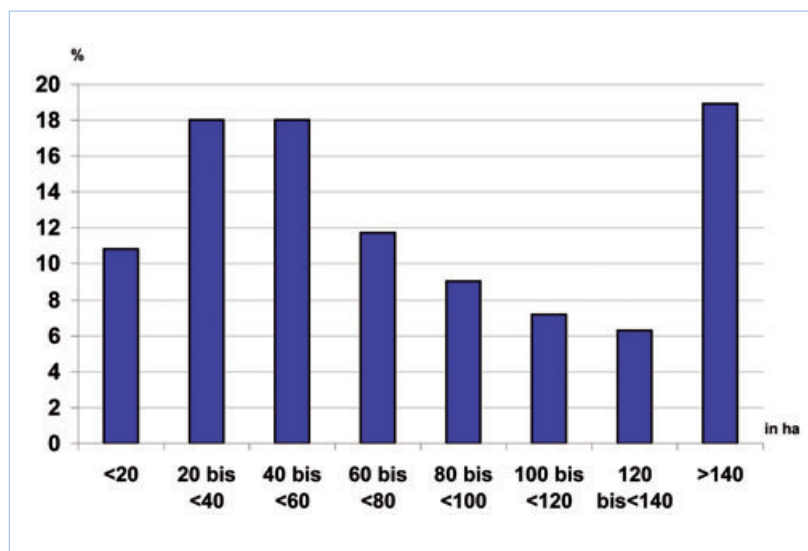


Räumliche Verteilung der interkommunalen Gewerbegebiete in Deutschland

Der Median, der die Grundgesamtheit aller Gewerbegebiete in zwei gleich große Hälften teilt, liegt deutlich unter dem Mittelwert. Das heißt: Die eine Hälfte der untersuchten interkommunalen Gewerbegebiete weist eine Fläche von über, die andere von unter 65 ha (brutto) auf.

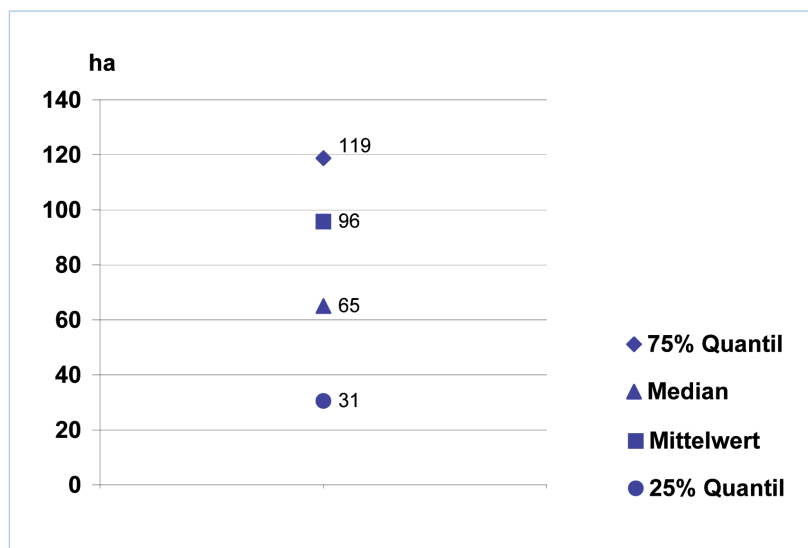
Beteiligte Kommunen

In über 60 % der untersuchten Gewerbegebietsprojekte kooperieren zwei Städte/Gemeinden miteinander; bei ca. 20 % sind es drei und bei knapp 10 % vier Kooperationspartner. Nur wenige interkommunale Gewerbegebiete werden von noch mehr Kommunen entwickelt. Es gibt aber beispielsweise auch ein Kooperationsprojekt, das von neun Kommunen gemeinsam entwickelt wird.

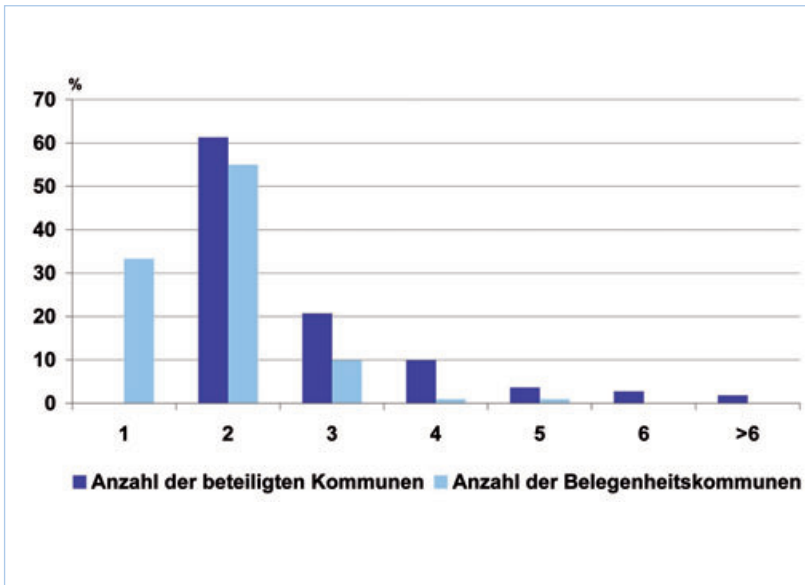


Flächengröße der interkommunalen Gewerbegebiete

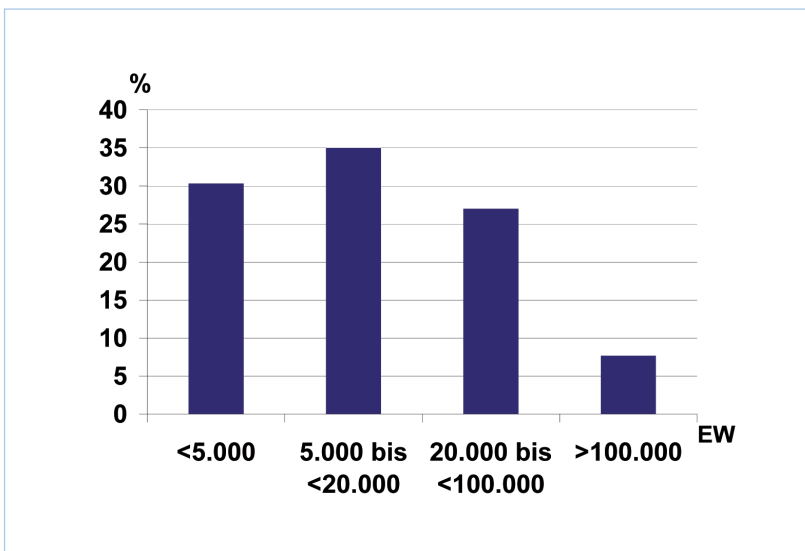
Was die Anzahl der Belegenheitskommunen (das sind die Kommunen, auf deren Hoheitsgebiet das Gewerbegebiet erstellt wird) betrifft, so zeigt sich erwartungsgemäß ein anderes Bild. Im Schnitt ist ihre Zahl merklich kleiner als die der kooperierenden Kommunen. Bei einem Drittel der untersuchten Projekte befindet sich das gemeinsame Gewerbegebiet auf dem Hoheitsgebiet von nur einer einzigen Gemeinde. Bei etwa 55 % liegt es auf dem Gebiet zweier, bei 10 % auf dem dreier Kommunen. Dass die Zahl der Projekte, die auf dem Hoheitsgebiet



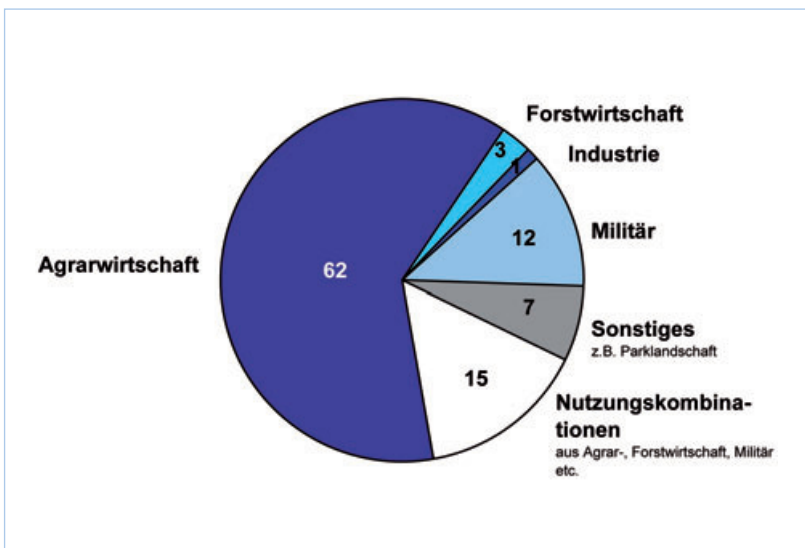
Kennwerte zur Flächengröße



Anzahl der beteiligten Kommunen



Einwohnerzahl der beteiligten Kommunen



Vornutzung (Realnutzung) interkommunaler Gewerbegebiete

von vier oder sogar fünf Gemeinden entwickelt werden, mit jeweils 1% verschwindend gering ist, dürfte erwartet werden.

Einwohnerzahl der beteiligten Kommunen

Erwartungsgemäß sind es eher die Klein- und Mittelstädte, die sich bisher zur Entwicklung eines gemeinsamen Gewerbegebietes zusammengesetzt haben. So werden etwa 65% der Kooperationsprojekte in Kommunen erstellt, die bis zu 20.000 Einwohner aufweisen. Kommunen mit einer Einwohnerzahl zwischen 20.000 und 100.000 Einwohnern sind zu 27% beteiligt. Einen deutlich geringeren Anteil weisen die Großstädte (über 100.000 Einwohner) auf. In ihnen werden 8% der interkommunalen Gewerbegebiete entwickelt.

Insgesamt waren diese Werte zu erwarten, da größere Städte naturgemäß mehr Flächenpotentiale für die Entwicklung von Gewerbegebieten haben als kleinere. Zwischenzeitlich haben aber auch größere Städte die Vorteile von gemeinsam mit den Nachbarkommunen entwickelten Gewerbegebieten erkannt. Wie in der Schrift dargestellt wird, gibt es in jüngerer Zeit gerade auch zwischen den Städten der Metropolregion Rhein-Ruhr eine Vielzahl von entsprechenden Initiativen.

Vornutzung der Gewerbebestände

Was die reale Vornutzung der in interkommunaler Kooperation projektierten Gewerbebestände betrifft, so überwiegen mit 62% die zuvor agrarwirtschaftlich genutzten Flächen deutlich.

Bei 13% der interkommunal entwickelten Gewerbegebiete handelt es sich um Konversionsflächen, die einer neuen Nutzung zugeführt werden; davon sind 12% zuvor militärisch und 1% gewerblich genutzt worden. Dabei sind die auf ehemaligen Militärarealen errichteten Projekte im Schnitt wesentlich größer

als alle sonstigen interkommunalen Gewerbegebiete. Das hängt damit zusammen, dass militärisch genutzte Flächen in der Regel ziemlich große, zusammenhängende Gebiete sein müssen, um ihren Zweck (bspw. Flugplätze, Manövergebiete) zu erfüllen.

Wegen der hohen Schutzbedürftigkeit werden nur bei wenigen Kooperationsprojekten (3 %) ehemals forstwirtschaftlich genutzte Gebiete in Gewerbeflächen umgewandelt.

Bei 15 % der Gewerbeflächenprojekte verbergen sich unter der Kategorie „Nutzungskombinationen“ Konglomerate verschieden zusammengesetzter Vornutzungen.

Mit fast 5 % überwiegt die Verbindung aus agrar- und forstwirtschaftlicher Nutzung, mit 4 % gefolgt von der Kombination aus agrarischer und ehemals militärischer Nutzung.

Unter der Kategorie „Sonstige Nutzungen“ sind vormalige Realnutzungen zusammen gefasst, die in den anderen Kategorien nicht erfasst sind, z.B. Parklandschaft oder ziviler Flugplatz.

Siedlungsbezüge

Etwa 35% der neuen interkommunalen Gewerbegebiete arrondieren oder grenzen unmittelbar an ein bestehendes Gewerbegebiet.

65 % der untersuchten Kooperationsprojekte bilden dagegen einen neuen, meist isoliert gelegenen Siedlungsansatz. Dazu gehören meist die vormalig militärisch genutzten Konversionsflächen (Manöverflächen), aber auch die neuen, autobahnnah gelegenen interkommunalen Gewerbegebiete, die oft ohne konkrete Siedlungsbezüge im bisherigen Freiraum entwickelt werden. Die Entscheidung für diese letzteren Standorte hängt sowohl mit den Vorteilen der ausgewählten Flächen (großräumig strategisch und verkehrlich günstige Lage) zusammen, als auch mit den spezifischen Standortanforde-

rungen und Eigenarten der nachfragenden Betriebe (bspw. Logistikunternehmen).

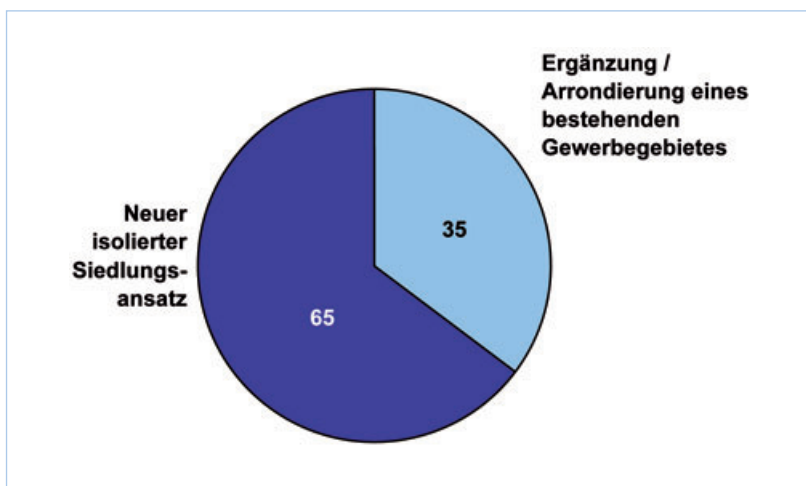
Verkehrliche Anbindung

Bundesstraße und Bundesautobahn
Mit 55 % liegen über die Hälfte der untersuchten Kooperationsprojekte unmittelbar an einer Bundesstraße; 28 % sogar an einer Bundesautobahn. In einem etwas größer gefas-

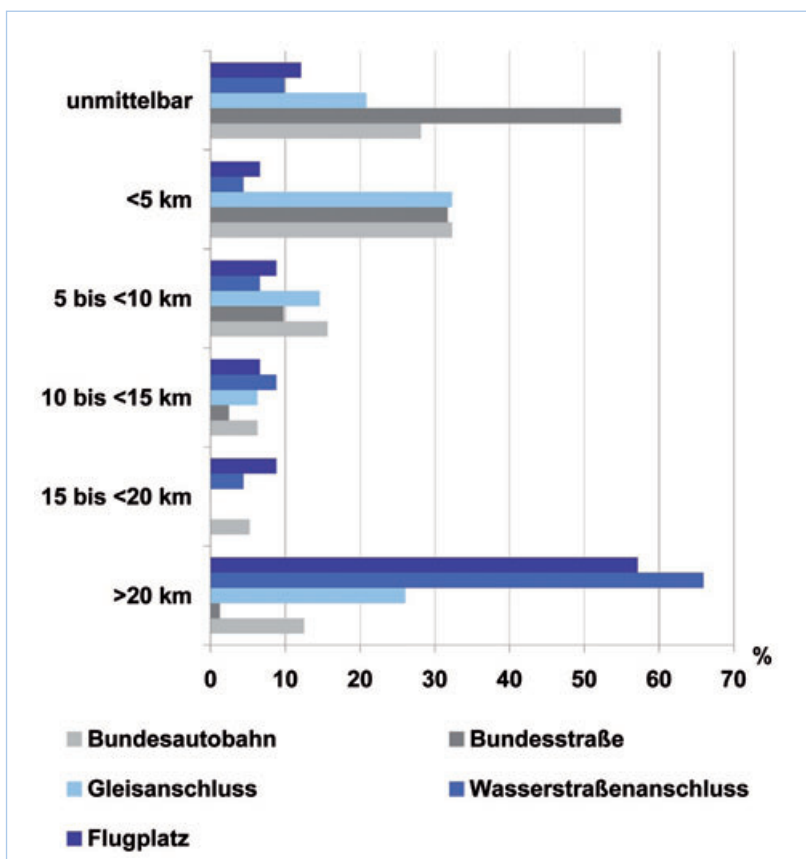
sten Radius (5 km) verfügen 87 % der Projekte über eine Anbindung an eine Bundesstraße und 60 % über eine solche an eine Autobahn.

Gleisanschluss

21 % der Gewerbebestandorte besitzen einen eigenen Gleisanschluss. Bei 32 % ist eine Gleisanbindung in einer Entfernung von unter 5 km, bei 15 % zwischen 5 und 10 km, und bei 6 %



Siedlungsbezüge der Gewerbegebiete



Entfernung der interkommunalen Gewerbegebiete zu überregionalen Verkehrsträgern

zwischen 10 und 15 km gegeben. Bei 26 % der Kooperationsprojekte liegt der nächste Gleisanschluss in einer Entfernung von über 20 km.

Wasserstraße

Ein Wasserstraßenanschluss ist in den interkommunalen Gewerbegebieten oft nicht vorhanden oder befindet sich in einer sehr großen Entfernung. Nur 10 % der Gebiete haben einen unmittelbaren Zugang zu einer Wasserstraße. In 11 % beträgt die Distanz zur nächsten Wasserstraße unter 10 km, in weiteren 13 % zwischen 10 und 20 km. Bei fast zwei Dritteln der Gewerbegebiete liegt der Anschluss an eine Wasserstraße in einer Entfernung von über 20 km.

Flugplatz

12 % der interkommunalen Gewerbegebietsprojekte verfügen über eine unmittelbare Anbindung an einen Flugplatz. Hierbei handelt es sich meist um ehemals militärisch genutzte Flugplätze, die nun für eine zivile Folgenutzung zur Verfügung stehen. Bei 15 % der Gebiete liegt der Flugplatz in einer Entfernung von unter 10 km. Bei nahezu der Hälfte der Projekte befindet sich der nächste Flugplatz aber in einer Entfernung von 20 km oder mehr.

ÖPNV

Über die Hälfte der Gewerbebestände (54 %) ist unmittelbar in das

lokale ÖPNV-Netz eingebunden. Bei weiteren 13 % beträgt der Fußweg zum nächsten ÖPNV-Haltepunkt weniger als einen Kilometer, bei weiteren 13 % weniger als zwei Kilometer.

12 % der Kooperationsprojekte sind (noch) nicht in das örtliche ÖPNV-System eingebunden.

Hebesätze der Grundsteuer B und der Gewerbesteuer

Die Grundsteuer B ist eine Realsteuer, die sich auf die Beschaffenheit und den Wert eines im Inland liegenden Grundstücks bezieht. Sie fließt den Gemeinden in vollem Umfang zu (9,3 Mrd. € im Jahre 2003) und ist als Einnahmequelle deshalb für sie besonders wichtig.

Die Berechnung der Grundsteuer B erfolgt in zwei Stufen: Ausgehend vom Einheitswert und der jeweiligen Steuermesszahl setzt das Finanzamt den Steuermessbetrag fest. Die Gemeinde wendet auf diesen Steuermessbetrag den vom Gemeinderat beschlossenen Hebesatz an und setzt die Grundsteuer durch Grundsteuerbescheid fest. Im Jahre 2002 betragen die Hebesätze der Grundsteuer B im Durchschnitt in den alten Ländern 370 %, in den neuen Ländern 288 %.

Da die Gemeinden bei der Festsetzung der Hebesätze autonom sind,

differieren die Hebesätze von Gemeinde zu Gemeinde sehr stark.

Sowohl bei interkommunalen als auch bei kommunalen Gewerbegebieten spielen die Hebesätze der Grundsteuer B eine wichtige Rolle: Die Attraktivität der Grundstücke wächst für potentielle Nachfrager natürlich, wenn die Hebesätze möglichst niedrig und damit betriebskostensenkend sind. Insoweit haben die Gemeinden bei der Entscheidung über die Höhe der Hebesätze eine große Verantwortung.

Der Steuerhebesatz für die Grundsteuer B, für bebaute oder bebaubare Grundstücke und Gebäude, liegt in der weitaus größten Zahl der Kooperationsprojekte (39 %) im Bereich 300 bis <350 %.

Bei 27 % der Belegenheitskommunen beträgt der Steuerhebesatz der Grundsteuer B 350 bis <400 %, bei 11 % 400 bis <450 % und bei 5 % 450 bis <500 %.

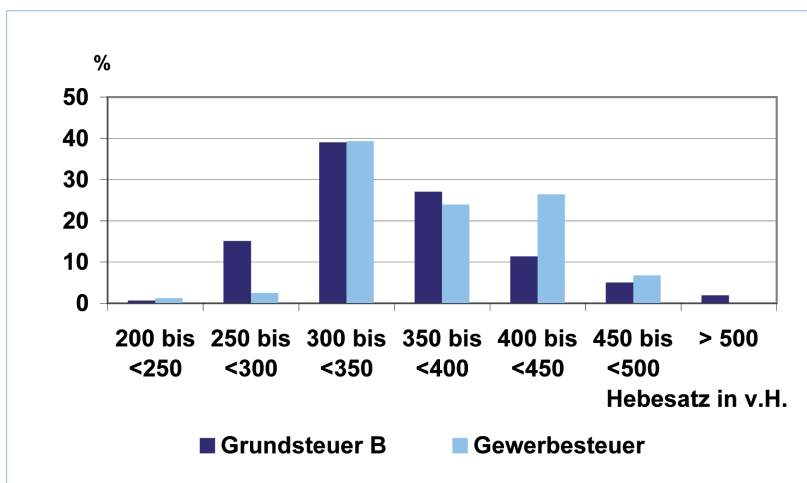
Der mit 240 % niedrigste Hebesatz für die Grundsteuer B wird von einer Kommune in Hessen, der höchste mit 530 % von einer Stadt in Nordrhein-Westfalen erhoben.

Gewerbesteuer

Jeder im Inland betriebene Gewerbebetrieb unterliegt der Gewerbesteuer. Besteuerungsgrundlage ist der Gewerbeertrag, also der Gewinn aus dem Gewerbebetrieb, vermehrt und vermindert um bestimmte Beträge.

Die Gewerbesteuer ist als Gemeindesteuer die wichtigste originäre Einnahmequelle der Kommunen zur Bestreitung ihrer öffentlichen Ausgaben. Bund und Länder werden durch eine Umlage an der Gewerbesteuer beteiligt. Das Gewerbesteuerertrag im Jahr 2003 rund 24 Mrd. €.

Für die Feststellung der Besteuerungsgrundlagen und für die Festsetzung des Steuermessbetrags sind



Steuerhebesätze der Belegenheitskommunen

die Finanzämter zuständig. Die Gewerbesteuer selbst wird von der Gemeinde aufgrund des Steuermessbetrags mit einem Hebesatz festgesetzt und erhoben. Dieser Hebesatz auf den Steuermessbetrag wird von der heheberechtigten Gemeinde autonom bestimmt. Ab Januar 2004 beträgt er aber mindestens 200 Prozent.

Da die Städte und Gemeinden über die Höhe des Hebesatzes autonom bestimmen, tragen sie bei seiner Festsetzung eine große Verantwortung: Sie haben abzuwägen zwischen der Höhe der kommunalen Gewerbesteuererinnahmen auf der einen und der Attraktivität des Gewerbestandortes für nachfragende Betriebe auf der anderen Seite.

Insgesamt zeigt die Verteilung der Gewerbesteuerhebesätze bei den untersuchten interkommunalen Gewerbegebieten folgende Streuung über die gebildeten Größenklassen auf: Etwa 40 % der Belegenheitsgemeinden haben Hebesätze festgesetzt, die zwischen 300 und <350 % liegen. Jeweils rund ein Viertel der Kommunen hat sich für einen Gewerbesteuerhebesatz im Bereich 350 bis <400 % bzw. 400 bis <450 % entschieden.

Der mit 480 % höchste Gewerbesteuerhebesatz wird in einem interkommunalen Gewerbegebiet in einer nordrhein-westfälischen Stadt, der niedrigste von 200 % in einem Gewerbegebiet in einer brandenburgischen Gemeinde erhoben.

Entwicklungsstand der Kooperationsprojekte Sondierungsgespräche

Bei fast der Hälfte der untersuchten Kooperationsprojekte sind die ersten Sondierungsgespräche zwischen den Beteiligten schon vor 1996 geführt worden. Wie die Grafik deutlich zeigt, hat es sich teilweise relativ lang hingezogen, bis aus diesen ersten Kontakten konkretere Absprachen wurden.

Vertragsabschluss

Fast ein Viertel aller Verträge zwischen den beteiligten Kommunen (und zum Teil weiteren Partnern) zur Entwicklung eines gemeinsamen Gewerbegebietes wurde vor 1996 abgeschlossen. In den folgenden Doppeltjahren waren es dann jeweils 15 %, 13 %, 11 % sowie 7 % der Projekte, die zu einem Vertragsabschluss kamen.

Bei etwa einem Fünftel der untersuchten Gewerbegebietsprojekte verhandeln die Partner die genauen Modalitäten der Verträge noch aus.

Bauleitplanung

Zwischenzeitlich ist die Bauleitplanung bei etwa drei Viertel der interkommunalen Gewerbegebietsprojekte abgeschlossen. Bei rund einem

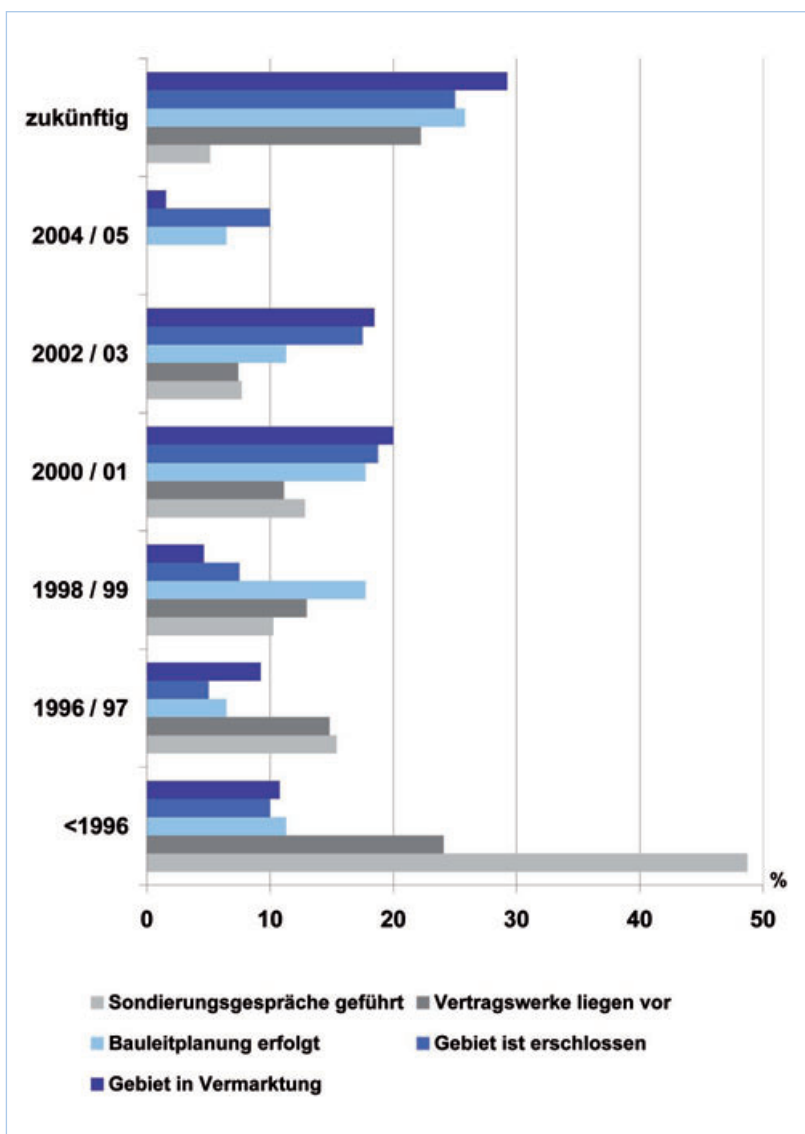
viertel der untersuchten Gebiete ist sie auf dem Wege.

Erschließung

Hinsichtlich des Erschließungsstandes ergibt sich ein ähnliches Bild wie bei der Bauleitplanung. In etwa drei Viertel der Gebiete sind die Erschließungsanlagen erstellt, während bei den meisten der restlichen 25 % die Arbeiten angelaufen sind.

Vermarktung

Da eine eigentliche Vermarktung von Gewerbeflächen erst richtig anlaufen kann, wenn der Entwicklungsstand der Flächen dies zulässt, insbesondere auch eine gewisse Planungssicherheit für alle Beteiligten gegeben ist,



Entwicklungsstand der interkommunalen Gewerbegebiete

liegt es angesichts des geschilderten allgemeinen Entwicklungsstandes der interkommunalen Gewerbegebiete nahe, dass erst in etwa 70 % von ihnen die Vermarktung der Flächen auf vollen Touren läuft. Gerade in jüngerer Zeit sind hier aber eine Menge Fortschritte erzielt worden.

Organisation der interkommunalen Zusammenarbeit

Bis auf wenige Ausnahmen haben alle Kommunen erkannt, dass ein solides rechtliches Fundament für die reibungslose und geordnete Entwicklung eines interkommunalen Gewerbegebietes unabdingbar ist. Insofern

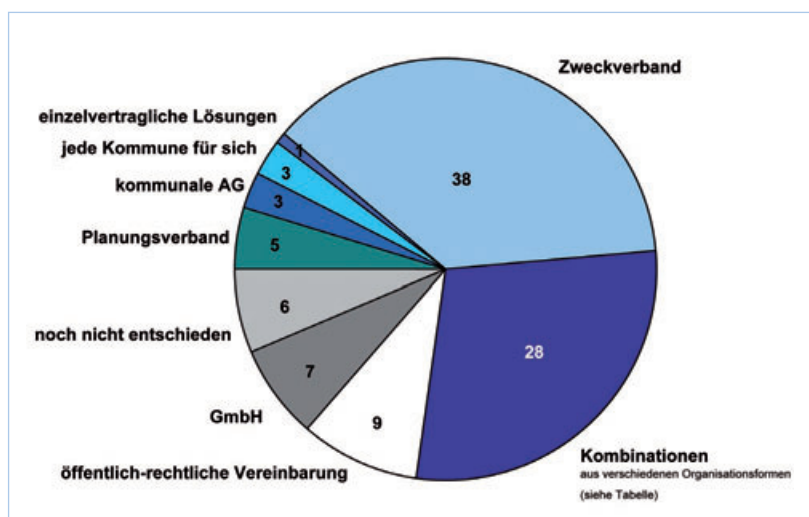
legen sie großen Wert darauf, dass die Konstruktion ihrer Zusammenarbeit nicht bloß auf die spezifische Situation vor Ort individuell zugeschnitten, sondern auch vertraglich wasserdicht abgesichert ist. Das Spektrum der gewählten Möglichkeiten ist dabei sehr groß.

Kombination der Organisationsformen	
Öffentlich-rechtliche Vereinbarung + GmbH	8 %
Zweckverband + GmbH	4 %
Zweckverband + öffentlich-rechtliche Vereinbarung	3 %
Zweckverband + Planungsverband	2 %
Kommunale Arbeitsgemeinschaft + Vertrag zwischen Kommunen und WFG	1 %
Zweckverband + LEG	1 %
Zweckverband + Planungsverband + GmbH	1 %
Interkommunale Arbeitsgemeinschaft + Zweckverband + GmbH	1 %
Kommunale Arbeitsgemeinschaft + Planungsverband	1 %
Planungsverband + GmbH	1 %
Landesplanerischer Vertrag + öffentlich-rechtliche Vereinbarung + GmbH	1 %
Kommunale Arbeitsgemeinschaft + öffentlich-rechtliche Vereinbarung + GmbH	1 %
Öffentlich-rechtliche Vereinbarung + kommunale Arbeitsgemeinschaft + Entwicklungsgesellschaft + Betreibergesellschaft	1 %
Öffentlich-rechtliche Vereinbarung + Planungsverband	1 %
Raumordnerischer Vertrag + öffentlich-rechtliche Vereinbarung + GmbH	1 %
(Die Summe aller erfassten Kombinationen entspricht 28 %)	

38 % der Kooperationsprojekte haben sich dafür entschieden, den Zweckverband als Rechtsform für die Zusammenarbeit zu wählen. Mit 9 % folgt die öffentlich-rechtliche Vereinbarung vor der privatrechtlichen GmbH mit 7 % und dem öffentlich-rechtlichen Planungsverband mit 5 %. Seltener wurde mit 3 % eine kommunale Arbeitsgemeinschaft gegründet.

Bei 3 % der Projekte haben sich die beteiligten Kommunen dazu entschieden, weiterhin selbstständig ohne nähere verbindliche Regelungen zu agieren. Noch seltener sind einzelvertragliche Lösungen, die nur in 1 % der untersuchten Gewerbegebiete ausgehandelt wurden. Noch nicht entschieden hatten sich zum Zeitpunkt der Befragung 6 %.

Einen mit insgesamt 28 % relativ großen Anteil an allen Projekten nehmen **Kombinationen** verschiedener Organisationsformen ein. Hierbei werden häufig die Vorteile einer öffentlich-rechtlichen Organisationsform mit denen einer privatrechtlichen verquickt.



Organisation der interkommunalen Kooperation

In der folgenden Tabelle wird aufgezeigt, welche Kombinationsmöglichkeiten es gibt und wie häufig sie genutzt werden.

Von den Kombinationsmöglichkeiten wurde am häufigsten, nämlich bei 8 % aller untersuchten Projekte, die Zusammenarbeit der Kommunen in einer Kombination aus öffentlich-rechtlicher Vereinbarung und GmbH institutionalisiert.

In 4 % der Fälle besteht die Kombination aus einem Zweckverband und

einer GmbH, in 3% aus Zweckverband und öffentlich-rechtlicher Vereinbarung und in 2% aus einer Verbindung von Zweckverband und Planungsverband. Die übrigen elf ermittelten Kombinationsmöglichkeiten wurden jeweils bei 1% der Projekte ausgewählt.

Unabhängig von dieser Organisationsform wird bei 25% der untersuchten Projekte zusätzlich ein begleitendes Gremium in Form eines Beirates, einer Versammlung, einer Lenkungsgruppe, eines Arbeitskreises o.ä. an der Zusammenarbeit beteiligt.

Gründe für die interkommunale Kooperation

Was veranlasst Städte und Gemeinden sich mit ihren Nachbargemeinden zusammenzutun, um ein gemeinsames Gewerbegebiet zu entwickeln? Um eine solide Antwort auf diese Frage zu bekommen wurden die Kooperationskommunen gebeten, fünf auf der Grundlage eines Pretests vorgegebene Gründe entsprechend ihrer Wichtigkeit bzw. Unwichtigkeit zu bewerten.

Von 91% der befragten Kommunen wird die besondere Lagegunst der projektierten Fläche als der wesentliche Grund für die Entwicklung des Gewerbegebietes in interkommunaler Kooperation angegeben. Für 70%, und damit die weitaus meisten, ist dieser Grund sogar sehr wichtig, für weitere 21% wichtig.

Mit demselben hohen Wert spielen bei 91% der befragten Kommunen wirtschaftsstrukturelle Überlegungen eine herausragende Rolle für die Entwicklung des gemeinsamen Gewerbegebietes. 63% halten diese für einen sehr wichtigen Grund zur Kooperation und 28% für einen wichtigen Grund.

Etwa zwei Drittel der befragten Kooperationsprojekte (genau 64%) halten auch Flächenengpässe für einen sehr wichtigen (33%) oder

wichtigen Grund (31%) zur Entwicklung eines gemeinsamen Gewerbegebietes. Dass nur 33% ihn als sehr wichtig bezeichnen, macht aber deutlich, dass insbesondere bei den neueren interkommunalen Gewerbegebieten Flächenengpässe nicht mehr die entscheidende Rolle für die Kooperationsüberlegungen spielen, sondern andere, oben dargelegte Überlegungen.

Bei ca. 60% der befragten Kooperationsprojekte spielen zusätzliche „besondere Anreize“ (dies sind insbesondere Fördermittel aus den verschiedenen Fördertöpfen) eine wichtige oder sogar sehr wichtige Rolle.

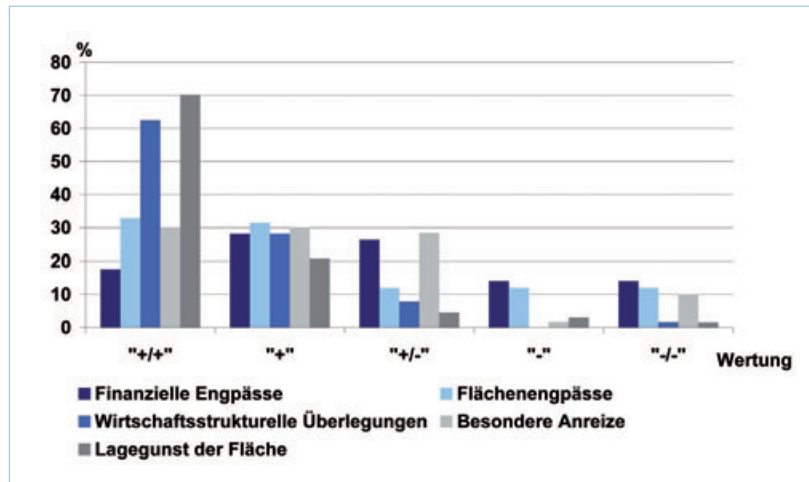
Was die finanziellen Engpässe der Kommunen als Motiv für die Entwicklung des gemeinsamen Gewerbeflächenprojektes anbetrifft, so stehen diese von der Wichtigkeit her gegenüber anderen etwas zurück. Mit 45%

hält weniger als die Hälfte der Befragten diese Begründung für sehr wichtig oder wichtig. Bei mehr als der Hälfte der befragten Städte und Gemeinden spielen die finanziellen Engpässe dagegen nur eine untergeordnete oder sogar gar keine Rolle.

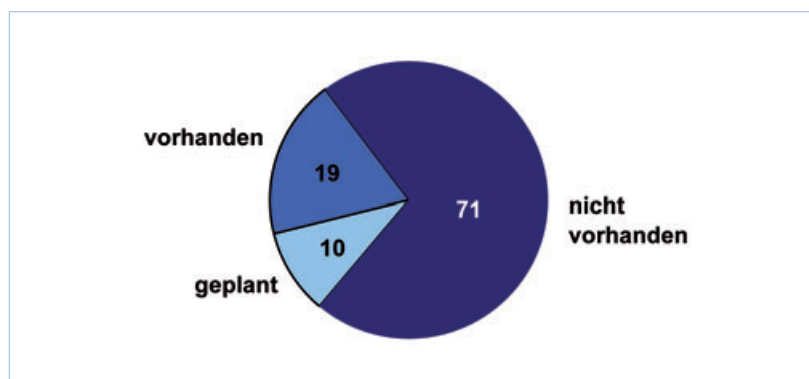
Übereinkunft zu weiteren Gewerbegebieten

Über die Absprachen zum interkommunalen Gewerbegebiet hinaus werden bei knapp 30% der Kooperationsprojekte auch Übereinkünfte zum Umgang mit den weiteren Gewerbeflächen der beteiligten Kommunen getroffen. Bei 19% der Projekte existiert eine solche Regelung schon, in weiteren 10% ist eine derartige Vereinbarung geplant.

Die Absprachen zielen in den meisten Fällen darauf ab, die zielgerichtete, kooperative gewerbliche Entwicklung der Region voranzutreiben



Gründe für die interkommunale Kooperation



Übereinkunft zu weiteren Gewerbegebieten

und nicht durch Schaffung eigener Konkurrenzen zu konterkarieren. Deswegen werden z.B. Absprachen getroffen, mit denen sich die beteiligten Gemeinden darauf verpflichten, dass

- eine Ausweisung weiterer dezentraler Gewerbeflächen in den Belegenheitskommunen nur für den örtlichen Eigenbedarf erfolgt, oder
- die Gemeinden auf die Ausweisung weiterer eigener Gewerbegebiete ganz verzichten, oder
- sie über die Ansiedlung großflächiger Gewerbe- und Industriebetriebe auf intrakommunalen Ge-

bieten außerhalb des gemeinsamen Gewerbegebietes gemeinschaftlich entscheiden, oder

- weitere Gewerbegebiete von den beteiligten Gemeinden nur gemeinsam entwickelt und erschlossen werden.

Es gibt aber auch Gewerbeflächenkooperationen, bei denen die Mitgliedskommunen ganz bewusst akzeptieren, dass weitere kommunale Gewerbeflächen entwickelt werden dürfen, auch wenn dadurch ein gewisser Standortkonflikt nicht auszuschließen ist. Sie begründen die Absprache damit, dass das interkommunale Gewerbegebiet nur bestimmte Branchen und Unternehmen

anspricht, so das kommunale Gewerbeflächen hier nicht in eine unmittelbare Konkurrenz treten.

Vermarktung der interkommunalen Gewerbefläche

Ähnlich wie bei der Organisation der Zusammenarbeit zur Entwicklung der interkommunalen Gewerbegebiete werden von den Kooperationspartnern auch bei deren Vermarktung sehr unterschiedliche Vorgehensweisen und Organisationsformen gewählt.

Neben den in 80 % der Kooperationsprojekte gewählten einzelorganisatorischen Lösungen gibt es bei 20 % der Projekte eine Vielzahl von zum Teil sehr ausgeklügelten Organisationskombinationen, die sich der Grundstücksvermarktung annehmen.

Was die einzelorganisatorischen Lösungen anbetrifft, so wird mit 19 % bei den meisten Kooperationsprojekten die Vermarktung durch ein in der Regel neu geschaffenes interkommunales Gremium übernommen. In 17 % der Fälle übernimmt die Betreibergesellschaft des Projektes die Vermarktung selbst. Bei 10 % der Projekte war zum Zeitpunkt der Befragung noch nicht klar, wer die Vermarktung übernehmen wird. Bei 8 % der Projekte fällt diese Aufgabe in die Zuständigkeit des Zweckverbandes.

Bei 6 % der Gewerbegebiete vermarkten die Kommunen ihren jeweiligen Flächenanteil eigenständig, Landesentwicklungsgesellschaften übernehmen bei 6 % die Vermarktung.

In 5 % der Fälle übernimmt die Wirtschaftsförderung einer Einzelkommune diese Aufgabe für das gesamte Gebiet und in 4 % die vorhandene regionale Wirtschaftsförderungsgesellschaft.

Bei 2 % der Projekte fällt die Aufgabe in die Zuständigkeit einer Entwicklungsgesellschaft. Bei jeweils 1 % erfüllt diese Tätigkeit eine kom-

Organisation der Vermarktung		
19 %	Interkommunales Gremium	
17 %	Betreibergesellschaft	
10 %	Noch nicht entschieden	
8 %	Zweckverband	
6 %	Jede Kommune für ihren Flächenanteil	
6 %	Landesentwicklungsgesellschaft (LEG)	
5 %	Wirtschaftsförderung einer Belegenheitskommune	
4 %	Regionale Wirtschaftsförderung	
2 %	Entwicklungsgesellschaft	
1 %	Kommunale Anstalt öffentlichen Rechts (KAÖR)	
1 %	Förderverein	
1 %	Marketinggesellschaft	
20 %	Kombination aus verschiedenen Organisationen	%
	Zweckverband + Regionale Wirtschaftsförderung	5 %
	Betreibergesellschaft + Regionale Wirtschaftsförderung	3 %
	Zweckverband + Wirtschaftsbeauftragte der Stadt/Städte + interkommunales Gremium	2 %
	Immobilien GmbH + jeweilige Kommune	1 %
	Planungsverband + AG Wirtschaftsförderung	1 %
	Interkommunales Gremium + Informationsbüro und Geschäftsführung vor Ort	1 %
	Kommunen + LEG	1 %
	Amtsverwaltung + Kommunen	1 %
	Jede Kommune für sich + regionale Wirtschaftsförderung	1 %
	Zweckverband + Bund + Kommunen	1 %
	Regionale Wirtschaftsförderung + Brandenburgische Boden Gesellschaft	1 %
	Interkommunales Gremium + regionale Wirtschaftsförderung	1 %
	Regionale Wirtschaftsförderung + LEG	1 %

munale Anstalt öffentlichen Rechts, ein Förderverein oder eine Marketinggesellschaft.

Neben diesen Einzellösungen werden bei einem Fünftel der erfassten Kooperationsprojekte dreizehn verschiedene Kombinationsmöglichkeiten für die Vermarktung der Gewerbegebiete generiert.

Von allgemeinerer Bedeutung sind dabei jedoch nur drei Organisationsformen: In 5 % der Fälle erfolgt die Vermarktung der Gewerbeflächen in einer Zusammenarbeit zwischen Zweckverband und regionaler Wirtschaftsförderung; in 3 % in der zwischen Betreibergesellschaft und regionaler Wirtschaftsförderung; in 2 % zwischen dem Zweckverband, den Wirtschaftsbeauftragten der Kommunen und einem interkommunalen Gremium.

Bei den übrigen 10 % der Kooperationsprojekte werden sehr unterschiedliche Kombinationen nur in jeweils einem Fall verwendet. Diese Kombinationsmöglichkeiten scheinen damit eher auf die spezifischen Gegebenheiten vor Ort ausgerichtet zu sein.

Dass die regionale Wirtschaftsförderung bei 6 von 13 dieser Kombinationen in die Vermarktung des jeweiligen interkommunalen Gewerbegebietes involviert ist, macht ihre Bedeutung und universelle „Bündnisfähigkeit“ klar. Beispielsweise unterstützt sie einen Zweckverband, ein interkommunales Gremium, eine Betreibergesellschaft, die beteiligten Kommunen, die Brandenburgische Boden Gesellschaft oder die Landesentwicklungsgesellschaft LEG.

Ansiedlung / Ausschluss bestimmter Branchen

In 45 % der befragten interkommunalen Gewerbegebiete bestehen Vorgaben bezüglich der vorrangigen Ansiedlung bestimmter Branchen.

Besonders begehrt für eine Ansiedlung sind in jeweils 12 % der Gewerbegebiete die Branchen Logistik und produzierendes Gewerbe. In 10 % wird flugaffines Gewerbe präferiert; das sind in der Regel solche Gewerbegebiete, die in der Nähe eines Flughafens entwickelt werden.

Ein Branchenmix aus Dienstleistungs- und produzierendem Gewerbe würde in 6 % der untersuchten Gebiete vorrangig angesiedelt werden. Arbeitsplatzintensive Unternehmen gemeinsam mit produzierendem Gewerbe nennen 4 % der Befragten. Die übrigen 56 % vorrangig anzusiedelnden Branchen/Branchenkombinationen werden jeweils nur einmal genannt. In der Regel sind das in hohem Maße gebietsspezifische und regionstypische Bevorzungen.

In engem Zusammenhang mit einer vorrangigen Ansiedlung bestimmter Branchen steht die Frage nach dem Ausschluss spezifischer Branchen. In 38 % der befragten Projekte werden bestimmte Branchen von der Ansiedlung im interkommunalen Gewerbegebiet ausgeschlossen.

An oberster Stelle steht dabei der Einzelhandel in jedweder Form; hier verschiedentlich benannt als großflächiger oder innenstadtrelevanter Einzelhandel oder als Einzelhandel, der im Zusammenspiel mit Logistikunternehmen auftritt.

Mit jeweils gleichen Anteilen sind

darüber hinaus Betriebe ausgeschlossen, die auch auf Altstandorten untergebracht werden könnten oder Betriebe zur Abfallbeseitigung/Müllverbrennung.

Probleme bei der Zusammenarbeit

Während mit 55 % bei über der Hälfte der Befragten im Laufe der interkommunalen Zusammenarbeit Probleme aufgetreten sind, ist dies bei 29 % definitiv nicht der Fall. (Darüber hinaus war mit 16 % der Anteil der Befragten außergewöhnlich hoch, der diese Frage unbeantwortet ließ.)

Sofern im Rahmen der Zusammenarbeit Probleme auftraten, sollten diese, so wurde im Fragebogen gebeten, möglichst stichwortartig beschrieben werden.

Die so dargelegten Schwierigkeiten stellen sich als ausgesprochen vielfältig dar, wie die nachfolgende Auswahl zeigt:

Benannt wurden folgende Probleme:

- Viel Überzeugungsarbeit notwendig, um alle Beteiligten von gemeinsamen Zielen zu überzeugen;
- Ungleiche Arbeitsverteilung zwischen den Kommunen bei der Planung, Erschließung und Vermarktung;
- Unterschiedliche Planungshoheiten, Rechtsaufsichtsbehörden, Finanzkraft sowie Konzessionsgebiete der Energieversorger;

Ansiedlung / Ausschluss bestimmter Branchen - Mehrfachnennungen möglich -	
Vorrang	Ausschluss
Logistikunternehmen	Innenstadtrelevanter Einzelhandel
Produzierendes Gewerbe	Großflächiger Einzelhandel
Flugaffines Gewerbe	Betriebe, die auf Altstandorten untergebracht werden können
Dienstleistungsbetriebe + produzierendes Gewerbe	Logistikunternehmen + Einzelhandel
Arbeitsplatzintensive Unternehmen + produzierendes Gewerbe	Abfallbeseitigung/Müllverbrennung

- Geringere Nachfrage als angenommen; Überangebot an Flächen;
 - Probleme bei der Vermarktung;
 - Standortfrage schwer zu lösen;
 - Konkurrenz durch gewerbliche Baulandausweisung einzelner Verbandsgemeinden;
 - Finanzierung der geschaffenen Infrastrukturmaßnahmen;
 - Widerstand in der Bevölkerung: Bürgerinitiativen und auch Umweltverbände machen mobil;
 - Aufsichtsbehörden oder Träger öffentlicher Belange machen Schwierigkeiten;
 - Verkehrsschattensituation (abseits der BAB im ländlichen Raum);
 - Insbesondere Abgabenhöhe; Beitragsrecht u.a.;
 - Übertragung weiterer Funktionen auf den Zweckverband, die sonst bei der Gemarkungsgemeinde liegen;
 - Verwaltung sehr aufwendig, da sich das Gebiet über Gemarkung beider Gemeinden erstreckt; eigenes Satzungsrecht und eigene Planungshoheit;
 - Schwierige Abstimmung zwischen den Gesellschaftern und Finanzierungsprobleme;
 - Änderungswünsche der Hauptbelegheitskommune im Hinblick auf die Verteilung der Grundsteuer;
 - Verteilung der Gewerbesteuer auf Basis der Gemarkung für die angesiedelten Unternehmen;
 - Beteiligungsverhältnis an Aufwand und Ertrag
- Wie die aufgeführten Aussagen zeigen, ergeben sich die Probleme dabei nur zum Teil aus der Entwicklung der Fläche in interkommunaler Zusammenarbeit. Ein Teil der Probleme sind allgemeiner Art und können auch in kommunalen Industrie- oder Gewerbegebieten auftreten.

Abermals interkommunale Kooperation

Trotz aufgetretener Probleme gibt eine eindeutige Mehrheit von 84 % der Befragten an, ein Gewerbegebiet erneut in interkommunaler Kooperation mit einer Nachbarkommune zu entwickeln, sollte sich dazu die Möglichkeit bieten.

Lediglich ein kleiner Teil von 4 % der Befragten würde explizit von einer erneuten Zusammenarbeit absehen. Die restlichen 12 % der befragten Kommunen haben hier keine dezidierte Meinung.

Insgesamt lässt sich aber sagen, dass sich trotz aufgetretener Schwierigkeiten die Zusammenarbeit bei der Entwicklung eines interkommunalen Gewerbegebiets in der Praxis bewährt hat.

Betrachtung der Bundesländer Baden-Württemberg

Interkommunales Gewerbegebiet Aachtal

Größe	5,88 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	2
Organisationsformen	Zweckverband; Interkommunales Gremium

Beteiligte

Das interkommunale Gewerbegebiet Aachtal ist ein gemeinsames Projekt der Stadt Aach und der Gemeinde Volkertshausen.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Der projektierte Standort erstreckt sich über eine Fläche von 5,88 ha (4,7 ha Nettofläche) und wurde ausschließlich auf der Gemarkung der Stadt Aach realisiert. Das Areal befindet sich im südlichen Stadtgebiet,

ca. 2 km vom Zentrum Aachs entfernt und 3 km nördlich des Ortskerns der Gemeinde Volkertshausen. Das Gelände arrondiert an ein bereits bestehendes Gewerbegebiet und war zuvor einer agrarwirtschaftlichen Nutzung unterworfen.

Die Stadt Aach und die Gemeinde Volkertshausen gehören dem im Süden Baden-Württembergs gelegenen Landkreis Konstanz in der Hochrhein-Bodensee-Region an.

Verkehrsanbindung

Die Erschließung des Gewerbegebietes wird über die etwa 2 km entfernte Bundesstraße B 31 mit Anschluss nach Freiburg gesichert. Nur einige Kilometer weiter westlich des Standortes kann über die Autobahnanschlussstelle auf die A 81 in Richtung Würzburg und Stuttgart der überregionale Verkehr abgewickelt werden.

Eine ÖPNV-Anbindung ist 1 km vom Gewerbegebiet entfernt. Der Bahnhof

Engen, in 7 km Entfernung, kann als Gleisanschluss mit Anbindungen ins regionale Schienenverkehrsnetz genutzt werden. Dabei frequentieren die Bahnlinien Offenburg - Konstanz und Stuttgart - Singen - Zürich den Bahnhof Engen. Des Weiteren dient er als Haltepunkt der S-Bahnlinie von und nach Singen - Konstanz - Schweiz.

Die internationalen Flughäfen Stuttgart und Zürich sind etwa 100 km entfernt. Für Geschäftsflüge können die Regionalflughäfen Friedrichshafen und Villingen-Schwenningen genutzt werden.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Den beteiligten Kommunen steht seit langem nur ein sehr eng begrenztes Gewerbeflächenangebot zur Verfügung. Die besondere Lagegunst des Standortes führte 1994 dazu, dass er von beiden Kommunen gemeinsam entwickelt werden sollte. Somit war es für die Gemeinde Volkertshausen



Interkommunales Gewerbegebiet Aachtal

möglich, Gewinne zu erzielen, ohne selbst eine eigene Gewerbefläche ausweisen zu müssen.

Weiterer Anlass für die Zusammenarbeit sind die vom Land für interkommunale Kooperation bereitgestellten Fördermittel. Nachdem 1996 die Bauleitplanung erfolgte, wurden im selben Jahr die Erschließungsarbeiten aufgenommen. Seit Dezember des Jahres 1996 befindet sich das Projekt in der Vermarktung.

Organisation der Zusammenarbeit

Die Stadt Aach hat mit der Gemeinde Volkertshausen den Zweckverband Aachtal gegründet, um für die Realisierung des Gewerbegebietes die organisatorische Basis zu bilden. Zweck der Gesellschaft ist die Schaffung des Planungsrechts und Erschließung des Areals, um die baureifen Grundstücke veräußern zu können.

Für die Vermarktung des Gewerbegebietes ist ein interkommunales Gremium zuständig. Bei der Branchenauswahl ist darauf zu achten, möglichst kein Einzelhandelsgewerbe anzusiedeln.

Planungsrecht

Die Rechtsgrundlage für die Entwicklung des Projektes wurde mit der Durchführung und dem Abschluss der Bauleitplanung im Jahr 1996 geschaffen. Probleme bestanden im Vorfeld aufgrund eines regionalen Grünzuges, welcher in unmittelbarer Nähe des Standortes verläuft. Der Regionalverband hat der Verlegung des Grünzuges nur aufgrund der interkommunalen Zusammenarbeit zugestimmt.

Verteilung von Kosten und Erträgen

In der Zweckverbandssatzung wird die Aufteilung der steuerlichen und sonstigen indirekten Lasten und

Erträge des Gewerbegebietes zwischen den Vertragspartnern geregelt. Für das Gewerbegebiet gelten die üblichen Hebesätze der Stadt Aach. Sie betragen jeweils 300 v.H. für Grundsteuer A und B, während die Gewerbesteuer bei 330 v.H. liegt.

Entwicklungsstand

Nachdem Ende 1996 die Erschließungsarbeiten beendet wurden und die Vermarktungstätigkeiten einsetzen, konnten die ersten Flächen veräußert werden.

Mittlerweile haben sich mehrere Betriebe innerhalb des Gewerbegebietes niedergelassen, allerdings ist ein Flächenangebot für die Ansiedlung weiterer Interessenten vorhanden. Nach dem neuen Flächennutzungsplan stehen weitere 7,65 ha als Erweiterungsfläche für die Erschließung bereit.

Interkommunales Gewerbegebiet Ahmatten-Faulmatten

Größe	22 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsformen	Geplant: Zweckverband; Planungsverband

Beteiligte

Die Stadt Zell am Hammerbach und die Gemeinde Biberach beabsichtigen, in interkommunaler Zusammenarbeit das Gewerbegebiet Ahmatten-Faulmatten zu realisieren.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Die baden-württembergische Stadt Zell a.H. und die Gemeinde Biberach liegen inmitten des Ortenaukreises im Regierungsbezirk Freiburg, 18 km südöstlich von Offenburg.

Das geplante Projektareal umfasst eine Größe von 22 ha und erstreckt sich über die Hoheitsgebiete beider Kommunen. Die Gemeinde Biberach

ist mit 9 ha ihrer südlichen Gemeindefläche beteiligt und die Stadt Zell a.H. mit einem 13 ha großen Bereich im Südwesten der Stadt.

Die Entfernung zu den Stadtzentren beträgt nach Biberach nur einen km und nach Zell a.H. 3 km. Der Standort wurde vorher landwirtschaftlich genutzt. Angrenzend an die Vorhabensfläche ist bereits ein bestehendes Gewerbegebiet lokalisiert.

Verkehrsanbindung

Die Vorhabensfläche wird über die B 33 erschlossen. Das Gebiet liegt auf der B 33-Achse Offenburg - Villingen - Bodensee. Die A 5 von Basel nach Frankfurt verläuft in etwa

20 km Entfernung nordwestlich des Gebietes.

Die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr ist möglich. Der nächste Flughafen ist der Flughafen Lahr, 22 km von der Projektfläche entfernt.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Die besondere Lagegunst der Fläche war der ausschlaggebende Anreiz für die interkommunale Zusammenarbeit. Erschließungstechnisch betrachtet und in Arrondierung an bestehende Gewebestrukturen ist der Standort optimal. Da beide Kommunen von Flächenengpässen betroffen

sind, wurden vor dem Hintergrund wirtschaftsstruktureller Überlegungen im Jahr 2001/2002 die ersten Sondierungsgespräche mit dem Ziel der möglichen gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit geführt.

Organisation der Zusammenarbeit

Das Projekt befindet sich noch in der Startphase, weshalb noch keine Organisationsstrukturen für die Umsetzung des Projektes gebildet wurden. Voraussichtlich werden jedoch ein Zweckverband und ein Planungsverband gegründet.

Planungsrecht

Zell ist gemeinsam mit Biberach im Regionalplan als Unterzentrum und damit als wirtschaftlich zu fördernder und zu stärkender Bereich ausgewiesen.

Nachdem die ersten Sondierungsgespräche geführt wurden, setzte die

Bauleitplanung ein. Die Flächennutzungsplanänderung erfolgte bereits im Jahr 2001. Ein rechtskräftiger Bebauungsplan wurde noch nicht verabschiedet.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Über die genaue Zuteilung der Aufwandsbeteiligung ist noch nicht entschieden worden. Auch die Festlegung der Hebesätze wurde noch nicht vorgenommen. Allerdings ist man bereits um einen Investitionszuschuss über das Förderprogramm ELR (Entwicklungsprogramm ländlicher Raum) bemüht.

Entwicklungsstand

Da die Änderung des Flächennutzungsplans bereits vorgenommen wurde, ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich. Völlig offen ist dabei, welche Branchen bevorzugt angesiedelt bzw. ausgeschlossen werden sollen. Das Projekt

befindet sich noch nicht in der Vermarktung.

Eine derartige Ausweisung und Planung eines interkommunalen Gewerbegebietes stellt die beiden beteiligten Kommunen vor für sie neuartige Probleme. Sie stehen nun vor der Aufgabe, weitere Funktionen, für die sonst die Kommunen selbst zuständig sind, auf die Zweckverbände zu übertragen. Insbesondere die Zuordnung von Rechten und Pflichten bezüglich der Abgaben und Beiträge ist schwierig, da die Kommunen einen Einschnitt in ihre Selbstverwaltungshoheit fürchten.

Interkommunales Gewerbegebiet Baden-Airpark

Größe	142 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	7
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Das Gewerbegebiet Baden-Airpark wird in interkommunaler Zusammenarbeit der Gemeinden Rheinmünster und Hügelsheim, der Städte Bühl, Baden-Baden, Karlsruhe und Ettlingen sowie des Landkreises Rastatt entwickelt.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Bei dem Gewerbegebiet Baden-Airpark handelt es sich um ein Konversionsprojekt eines ehemaligen Militärflughafens in isolierter Lage. Die Entfernung des Areals zu den Zentren der beiden Belegenheitskommunen Hügelsheim und Rheinmünster beträgt 3 bzw. 7 km. Die Stadt Baden-

Baden befindet sich rund 10 km entfernt und nach Karlsruhe sind es 45 km. Der Rhein fließt direkt am Flughafen vorbei.

Der Baden-Airpark hat eine Gesamtfläche von 613 ha. Davon entfallen 246 ha auf den Flughafen, 142 ha stehen an Bruttogewerbefläche zur Verfügung. Die übrigen 225 ha sind Grünfläche, bestehend aus etwa 150 ha Wald, Biotopen, Naturschutzgebiet und einem 50 ha großen Golfplatz - einer Hinterlassenschaft des kanadischen Militärs.

Das Gewerbegebiet, mit einer Nettobaulandfläche von 85 ha, liegt auf der Gemarkung zweier Kommunen.

Die Gemeinde Rheinmünster hat mit 132 ha Brutto- und 65 ha Nettotonutzfläche den größeren Anteil an der Gesamtfläche. Auf Gemarkung der Gemeinde Hügelsheim befinden sich 20 ha Bruttobauland, was einer Nettotonutzfläche von 10 ha entspricht.

Verkehrsanbindung

Die Entfernung des Baden-Airparks zur Bundesautobahn A 5 (Karlsruhe - Basel) beträgt etwa 8 km. Eine weitere, überregionale Verbindung stellt die jenseits der nahen Staatsgrenze in Frankreich verlaufende Autobahn A 35 (Mulhouse - Strasbourg) dar. Die regionale Erschließung der Fläche erfolgt über die Bundesstraßen B 36 und B 500.

Es bestehen Busverbindungen aus der direkten Umgebung sowie aus den umliegenden Städten zum Baden-Airpark.

Der nächste ICE-Bahnhof befindet sich im 10 km entfernten Baden-Baden.

Wie der Name des Gewerbegebietes impliziert, wird das Hauptaugenmerk im Baden-Airpark auf die Verkehrsanbindung der Fläche über den Luftweg gelegt. Der sich auf der ehemaligen Militärfäche befindende internationale Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden kann hierfür ein umfangreiches Angebot an Linien- und Charterflügen vorweisen.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Wegen Verzögerungen beim Bau des Flughafens Pferdsfeld, auf dem die kanadische Luftwaffe angesiedelt werden sollte, wurde den Kanadiern Anfang des Jahres 1953 der von den Franzosen projektierte Flugplatz Söllingen zugewiesen.

Die Präsenz der kanadischen Streitkräfte auf dem ehemaligen Militärflugplatz Rheinmünster/Söllingen dauerte 40 Jahre. Am 17.9.1991 verkündeten die Kanadier, dass sie ihre Luftwaffe nach Kanada zurückholen und den Militärflugplatz Söllingen zum Jahresbeginn 1993 aufgeben werden.

Daraufhin kaufte die Grundstücks Erwerb GmbH (GEG), bestehend aus den Städten Karlsruhe, Baden-Baden, Bühl, dem Landkreis Rastatt sowie den Anliegergemeinden Rheinmünster und Hügelsheim, das vormals militärisch genutzte Gelände von der Bundesrepublik Deutschland mit der Absicht, dieses in einen Regionalflughafen mit Industrie- und Gewerbegebiet umzuwandeln.

Da sich die Region nicht in der Lage sah, den Flughafen selbst zu betreiben, schlossen sich schließlich die Unternehmen Bechtold Ingenieur

Group, FlowTex, Oberle Consulting und Vollack zur Baden-Airpark GmbH zusammen, um unter dem Arbeitstitel „Ein Konzept schafft Zukunft“ die Konversion zu realisieren.

Als das Ministerium für Umwelt und Verkehr des Landes Baden-Württemberg am 15.8.1996 die luftrechtliche Genehmigung für den Flughafen erteilte, schien der Konversionsprozess nach fünfjährigem, zähem Ringen abgeschlossen.

Aufgrund von Steuervergehen der Geschäftsführer der beteiligten Firma FlowTex geriet auch die Baden-Airpark Gruppe im Jahr 2000 in Insolvenz und es begann erneut die Suche nach einem Betreiber der Konversion. Das Konsortium der geschädigten Banken verkaufte schließlich die Baden-Airpark Gruppe, bestehend aus den vier Gesellschaften GEG, Baden Airpark AG, Baden Airpark GmbH und Baden Airpark Services GmbH, für rund 32 Mio. € aus der Insolvenzmasse an eine neue Betreibergemeinschaft. Dieser gehören - als Hauptgesellschafter - die Flughafen Stuttgart GmbH und die bereits anfangs beteiligten Gemeinden an. Die vier Gesellschaften wurden in einer neuen Gesellschaft, der

Baden-Airpark GmbH, zusammengeführt. Diese begann am 1.1.2001 ihre Geschäftstätigkeit vor Ort.

Organisation der Zusammenarbeit

Die sieben beteiligten Gebietskörperschaften (die Gemeinden Rheinmünster und Hügelsheim, die Städte Bühl, Baden-Baden, Karlsruhe und Ettlingen sowie der Landkreis Rastatt) haben sich im Juli 1996 zum Zweckverband Gewerbepark mit Regionalflughafen Söllingen zusammengeschlossen, um die Entwicklung des Baden-Airparks, insbesondere des bau- und planungsrechtlichen Rahmens, kooperativ zu bewerkstelligen.

Dazu wurde mit der damaligen Baden-Airpark AG ein Realisierungsvertrag geschlossen. Die AG übernahm ihrerseits die Verwirklichung der Bausteine Gewerbe, Fliegen und Freizeit des Nutzungskonzeptes.

Am 1.1.2001 wurde eine neue Baden-Airpark GmbH gegründet. Beteiligt ist mit 66% die Flughafen Stuttgart GmbH, deren Gesellschafter das Land sowie die Stadt Stuttgart zu jeweils 50% sind. Die übrigen 34% werden von der Baden-Airpark



Interkommunales Gewerbegebiet Baden-Airpark (Rechte des Bildes obliegen Sonja Bell)

Beteiligungsgesellschaft gehalten, die sich aus einem Verbund örtlicher Gebietskörperschaften, nämlich den Städten Karlsruhe, Baden-Baden und Brühl, den Landkreisen Karlsruhe und Rastatt sowie den Gemeinden Hügelshausen, Rheinmünster, Rheinau und Iffezheim zusammensetzt.

Derzeit ist geplant, eine weitere Ausweisung von Flächen in den kommunalen Gewerbegebieten der beiden Belegenheitskommunen nur für den Eigenbedarf zuzulassen ist. Die Vermarktung des Baden-Airparks erfolgt über die Betreibergesellschaft.

Planungskonzeption

Das Nutzungskonzept des Baden-Airparks sieht eine Mischung aus Flughafen, Gewerbepark und Freizeitanlagen vor. Diese Nutzungen sollen sich zu einem attraktiven Standort für Unternehmen aus den verschiedensten Branchen ergänzen.

Oberstes Ziel ist es, den wachsenden Ansprüchen der Unternehmen und des Marktes gerecht zu werden. Ein vielseitiger Gewerbe- und Dienstleistungspark mit Verkehrsflughafen soll die Ausgangsbasis für die zukünftige Entwicklung der Region darstellen.

Industrie und Gewerbe

Der Baden-Airpark ist in fünf unterschiedliche Nutzungszonen eingeteilt:

Logistikzentrum

Das Logistikzentrum des Flughafens dient als Standort für Produktionsstätten, Dienstleister und Frachtanlagen. Angestrebt ist hier die Ansiedlung von flugaffinem Gewerbe sowie von Firmen, welche die Nutzung des Luftverkehrs für Personen und Güter unmittelbar in Anspruch nehmen bzw. damit in Verbindung stehen.

Service- und Kommunikationspark

Die Errichtung eines Serviceparks sowie eines Zentrums für Kommunikation soll dem wachsenden Be-

darf der im Baden-Airpark tätigen Menschen gerecht werden:

- **Veranstaltungsbereich**
Hier findet sich ein Angebot an Hotels und Gastronomie. Kongress- und Tagungsstätten können genutzt werden und Foren und Institute für Fort- und Weiterbildung bieten ihre Dienste an. Diverse Freizeitanlagen runden das Angebot in diesem Bereich ab.

- **Nahversorgungsbereich**
Im Nahversorgungsbereich bieten z. B. Banken, Reisebüros und Einzelhandelsgeschäfte ihre Dienste an.

- **Verwaltungsflächen**
Hier entstehen Flächen für Büros kleiner bis mittlerer Betriebe sowie für Existenzgründer. Darüber hinaus werden Kommunikationsdienstleistungen angeboten.

- **Verwaltungs- und Versorgungszentrum**
Das reibungslose Funktionieren der Ver- und Entsorgung sowie eine effiziente Aufgabenverwaltung sind auf einem Areal, auf dem langfristig über 5.000 Menschen arbeiten und leben werden, von elementarer Wichtigkeit. Die Organisation und die zentrale Steuerung übernimmt das Verwaltungs- und Versorgungszentrum, das eng mit den zuständigen Trägern und öffentlichen Stellen zusammenarbeitet.

Innovations- und Handelszentrum

Der Baden-Airpark soll zu einer spürbaren, qualitativen Ergänzung für die badische Technologieregion werden. Der Gewerbepark zeichnet sich insbesondere durch Fühlungsvorteile für internationale Unternehmen aus, die ihre Gesprächspartner „nebenan“ finden, sich und ihre Produkte vor Ort präsentieren können und erfolgreich Handel betreiben. Vertriebsorientierte Branchen von Handel und Industrie nutzen hier die kurzen Verbindungswege zum Logistikzentrum.

Gewerbe-, Handwerkerhof und Technologiefabrik

In die Nutzungskonzeption werden auch die örtlichen und regionalen mittelständischen Handwerks- und Gewerbebetriebe eingebunden, um außerhalb von Hightech, Logistik und Informatik handwerkliche und gewerbliche Arbeitsplätze zu schaffen. Das restliche Areal dient als Reservefläche für potentielle Großinvestoren.

Reserveflächen für Industrie und flugaffines Gewerbe

Hier befindet sich u.a. das Private Aviation Center. Daneben umfasst das Zentrum für Privatflieger Flugschulen, ein Restaurant und die Stellplätze für Kleinflugzeuge.

Freizeit und Erholung

Neben Industrie und Gewerbe steht Freizeit und Erholung im Mittelpunkt der Planungskonzeption. Diesem Aspekt wird mit dem Naturschutzgebiet Stollhofer Platte, einem ausgedehnten Biotopkomplex auf dem Gelände des Baden-Airparks, Rechnung getragen.

Schutzzweck ist die Erhaltung und Förderung der durch die extensive militärische Nutzung entstandenen Biotopformationen. Dazu gehören:

- Grünland- und Trockenrasen-Biotoptypen,
- die nur in Sandgebieten vorkommenden Stechimmenarten und Großschmetterlinge,
- Trockenrasen und Heidekrautflächen.

Für die Erhaltung der Biotopkomplexe und die Entwicklung der Konversionsfläche unter ökologischen Gesichtspunkten wurden verschiedene Maßnahmen ergriffen.

Westlich des Flughafens, mit Blick auf den Rhein, befindet sich eine rund 50 ha große 18-Loch-Golfanlage. Daneben existieren eine Eis-sporthalle sowie mehrere Museen auf dem Parkareal. Ein umfangrei-

ches gastronomisches Angebot rundet das Freizeitangebot ab.

Im Gebäude des ehemaligen Boardinghouses stehen den Mitarbeitern der auf dem Baden-Airpark angesiedelten Firmen Übernachtungsmöglichkeiten zur Verfügung.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Steuerhebesätze variieren in den beiden Belegenheitskommunen. Grundstücke, die auf der Gemarkung der Gemeinde Rheinmünster liegen, sind mit einer Grundsteuer B von 250 v.H. und einem Gewerbesteuerhebesatz von 330 v.H. belegt.

Auf Grundstücken der Gemeinde Hügelsheim beträgt die Grundsteuer B 280 v.H. Der Gewerbesteuerhebesatz ist mit 330 v.H. gleich hoch wie in der Partnerkommune.

Die Verteilung der Gewerbesteuer-einnahmen auf alle sieben beteiligten Gebietskörperschaften erfolgt nach einem gesondert festgelegten Schlüssel.

Probleme

Die Ver- und Entsorgungspflicht wurde auf die Betreibergesellschaft übertragen, was mit erheblichen Problemen verbunden war.

Problematisch für die Entwicklung des Parks war auch die Insolvenz der ursprünglichen Betreibergesellschaft. Positiv ist anzumerken, dass sich durch die Bündelung von Planungsrecht und Zuschüssen in einer Hand die Entwicklung der Fläche vereinfacht hat.

Entwicklungsstand

Inzwischen haben sich mehr als 100 Unternehmen mit über 1.400 Mitarbeitern im Baden-Airpark angesie-

delt. Vorrangig soll sich hier flugafines Gewerbe ansiedeln.

Das Angebot der Baden-Airpark GmbH umfasst derzeit Büroeinheiten von 35 m² bis 400 m² sowie Lagerflächen in den ehemaligen Flugzeughangars mit einer Größe von ca. 560 m².

Der Netto-Mietzins liegt bei 3,60 € je m² für Lagerflächen und ab 4,85 € je m² zzgl. Nebenkosten für Büroeinheiten.

Interkommunales Gewerbegebiet Flugfeld Böblingen / Sindelfingen

Größe	94 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsformen	Zweckverband; Planungsverband

Beteiligte

Das Flugfeld Böblingen/Sindelfingen wird als interkommunales Kooperationsprojekt der beiden Belegenheitskommunen Böblingen und Sindelfingen entwickelt.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Bei dem ehemaligen Flughafengelände handelt es sich um eine Konversionsfläche, die zuvor im Wechsel einer militärischen wie auch einer zivilen Nutzung unterlag.

Das Areal liegt zwischen den beiden Belegenheitskommunen und soll zukünftig zum verbindenden Element beider Städte werden. Das Flugfeld

grenzt im Süden direkt an das Zentrum der Stadt Böblingen an, separiert durch Bahngleise der Strecke Stuttgart - Zürich. Die Gleise bilden gleichzeitig die Gebietsgrenze.

Eine Unterführung für Radfahrer und Fußgänger verbindet das Flugfeld mit der Innenstadt. Nordöstlich begrenzt die Bundesautobahn A 81 das Areal. Die Entfernung bis zum Zentrum der Stadt Sindelfingen, jenseits der BAB 81, beträgt etwa 2 km.

Das Satzungsgebiet des Zweckverbandes umfasst eine Fläche von 94 ha. Darin enthalten sind 9,8 ha übergeordneter Verkehrs- und Grünflächen. Rund zwei Drittel der Fläche entfal-

len auf das Stadtgebiet Böblingens, ein Drittel liegt auf der Gemarkung der Stadt Sindelfingen.

An Nettobaulandfläche steht mit 45,5 ha etwa die Hälfte des Gesamtareals zur Verfügung. Der größte Teil dieser Baufläche (20,1 ha) ist als Gewerbegebiet ausgewiesen. 10,2 ha sind als Mischgebiet und weitere 14,2 ha als Sondergebiet festgesetzt. 1 ha ist als Gemeinbedarfsfläche definiert.

Verkehrsanbindung

Das ehemalige Flughafengelände liegt unmittelbar an der Bundesautobahn A 81 (Würzburg - Gottmadingen). Ein eigener Autobahnanschluss ist geplant.

Das Autobahnkreuz Stuttgart mit der A 8 (Basel - München) befindet sich in nur wenigen Kilometern Entfernung. Zur Stuttgarter Innenstadt sind es rund 25 km.

Über eine S-Bahn Haltestelle der Linie Stuttgart - Herrenberg ist das Areal in das örtliche ÖPNV-Netz eingebunden. Außerdem befindet sich der ZOB Böblingen in unmittelbarer Nähe des Gebietes. Ein Anschluss an die DB-Strecke Stuttgart - Zürich - Mailand befindet sich angrenzend an das Gelände.

Der nächstgelegene Flughafen ist der Flughafen Leinfelden-Echterdingen. Er befindet sich im Stuttgarter Umland und ist mit S-Bahn oder Pkw in einer halben Stunde Fahrzeit zu erreichen.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Der 1915 gegründete Flughafen war bis zum Ende des 2. Weltkrieges in Betrieb. Danach wurde das Gelände durch US-amerikanische Streitkräfte übernommen, welche dort bis 1992 unter anderem ein Reparaturwerk für Fahrzeuge betrieben. Mit Abzug der Amerikaner ging das Gelände in das Eigentum der Bundesvermögensverwaltung über und zahlreiche Gebäude und Freiflächen wurden mit

einer vorübergehende Zwischenutzung belegt.

Im Sommer 2001 beschlossen die beiden Belegenheitskommunen Böblingen und Sindelfingen die Entwicklung des Flughafengeländes in eigener Regie zu betreiben und gründeten dazu im Mai 2002 den Zweckverband Ehemaliges Flugfeld Böblingen/Sindelfingen als Nachfolger eines Planungsverbandes aus dem Jahr 1999.

Über einen städtebaulichen Realisierungswettbewerb wurde ein städtebaulicher Entwurf ausgelobt, der die Grundlage der weiteren Planung darstellt.

Im Dezember 2002 wurde der ehemalige Landesflughafen durch den Zweckverband der beiden Städte vom Bundesvermögensamt für 35,3 Mio. € erworben und im Juni 2003 mit den Abbruch- und Sanierungsarbeiten begonnen. Seit Mai 2004 trägt das Projekt den Namen Flugfeld.

Organisation der Zusammenarbeit

Zur Entwicklung der Fläche in interkommunaler Zusammenarbeit wurde 1999 zunächst ein Planungsverband durch die beiden Kommunen Böt-

lingen und Sindelfingen gegründet. Dieser wurde im Jahr 2002 aufgelöst, ein Zweckverband trat an seine Stelle.

Der Zweckverband besteht aus zwei gleichberechtigten Verbandsmitgliedern: den Städten Böblingen und Sindelfingen. Die Verbandsversammlung konstituiert sich aus den Oberbürgermeistern als Vorsitzender und stellvertretender Vorsitzender sowie aus acht weiteren Vertreterinnen und Vertretern der Stadträte von Böblingen und Sindelfingen. Ende 2004 wurde ein Kuratorium gegründet, dessen 22 Mitglieder aus Wirtschaft, Politik und Finanzwelt sich für das Projekt einsetzen.

Planungsrecht

Der städtebauliche Entwurf für das Flugfeld Böblingen/Sindelfingen weist ein differenziertes Gefüge aus unterschiedlichen Flächennutzungen aus, das nicht aus dem bestehenden Flächennutzungsplan der Städte entwickelt werden kann. Daher ist vorgesehen, die Flächennutzungspläne parallel zum Bebauungsplanverfahren Ehemaliges Flughafengelände Böblingen/Sindelfingen zu ändern. Die Planungshoheit dafür liegt jeweils bei den Städten Böblingen und Sindelfingen.

Die Planungshoheit für die Bebauungsplanung auf dem Flugfeld liegt gemäß Verbandssatzung beim eigens gegründeten Zweckverband. Am 25.11.03 beschloss die Verbandsversammlung die Aufstellung des Bebauungsplans und einer Satzung „Ehemaliges Flughafengelände Böblingen/Sindelfingen“ über örtliche Bauvorschriften. Der Geltungsbereich für beide Beschlüsse ist identisch mit dem Zweckverbandsgebiet. Die Grundlage des Bebauungsplavorentwurfs bildet der städtebauliche Entwurf vom April 2003.

Die Aufstellungsbeschlüsse von 1991 für Bebauungspläne der Städte Böblingen und Sindelfingen wurden im Bereich des Zweckverbandsgebietes



Interkommunales Gewerbegebiet Flugfeld Böblingen/Sindelfingen

aufgehoben. Im Frühjahr 2004 wurde die frühzeitige Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange an der Planung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt.

Der Vorentwurf des Bebauungsplans sieht im Bereich des Areals Flugfeld ein Sondergebiet (§ 11 BauNVO), ein Mischgebiet (§ 6 BauNVO) und ein Gewerbegebiet (§ 8 Bau NVO) vor.

Für erste Teilgebiete des Areals wurden inzwischen Bebauungsplanelntwürfe erarbeitet und zur Auslegung beschlossen. Auf der Projektfläche sollen sich vornehmlich Dienstleistungsunternehmen sowie Betriebe der Hochtechnologie und weiteres höherwertiges Gewerbe ansiedeln. Ausgeschlossen sind dagegen reine Logistikunternehmen und vergleichbare Branchen.

Planungskonzeption

Ziel der Städte Böblingen und Sindelfingen ist es, ein hochwertiges Gewerbe- und Dienstleistungsquartier mit einer Mischnutzung aus stadtnaher Produktion, Dienstleistung, Forschung, Bildung, Wohnen und Grünflächen zu entwickeln. Auf dem Flugfeld sollen innerhalb der nächsten 20 Jahre ca. 10.000 Arbeitsplätze entstehen. Geplant ist außerdem die Errichtung von rund 1.000 Wohnungen und damit Wohnraum für rund 2.000 Menschen.

Das Nutzungskonzept greift dazu die vorteilhaften Rahmenbedingungen auf und entwickelt sie so weiter, dass die entstehenden Quartiere, je nach Nutzungsschwerpunkt, unterschiedlichsten Ansprüchen genügen. Allen gemeinsam ist eine hohe Freiraumqualität mit vielen Grünflächen und einem langgestreckten See als zentralem Element und so genannter „Grünen Mitte“ des Projektgebiets.

Nördlich des Sees ist die Entstehung eines Gewerbe- und Dienstleistungsareals vorgesehen, das von Handwerk über produzierendes Gewerbe

bis hin zu Dienstleistungen jedem Unternehmen einen attraktiven Standort zur Verfügung stellt. Darüber hinaus bietet sich dieser Bereich für Gründer- und Kompetenzzentren an.

Im südöstlichen Teil des Geländes liegt der Nutzungsschwerpunkt auf den Bereichen Dienstleistung, Technologie, Bildung, Forschung und Entwicklung. Auch Hotel- und Gastronomiegewerbe soll sich hier, in der Nähe des Bahnhofs und der Innenstadt Böblingens, ansiedeln.

Durch den Erhalt einiger denkmalgeschützter, historischer Gebäude, wie dem Tower-Gebäude, Großflughalle und Werft sowie dem ersten Empfangsgebäude, soll der spezielle Charakter des Geländes für die Zukunft bewahrt und die Ursprünge des Quartiers aufgezeigt werden.

Planungsziele

Der neue interkommunale Stadtteil soll die Ansiedlung innovativer Unternehmen und zukunftsorientierter Arbeitsplätze unterstützen sowie den regionalen Wirtschaftsstandort stärken.

Dazu soll er die funktionalen Anforderungen an ein hochwertiges Gewerbe- und Dienstleistungsquartier erfüllen sowie nach den hohen ökologischen, sozialen und ökonomischen Anforderungen an das Gelände gestaltet sein. Seine Bau- und Freiraumstruktur soll ein Gewerbe- und Dienstleistungsquartier mit eigener Identität, urbaner Lebensqualität und einem attraktiven Image entstehen lassen und die beiden kooperierenden Städte miteinander verbinden.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Der Zweckverband beschafft den größten Teil seiner Mittel auf dem freien Geldmarkt - ein geringer Anteil wird von den Städten entsprechend dem Verhältnis 1/3 - 2/3 umlagenfinanziert. Darüber hinaus bestehen besondere Regelungen zum finanziellen Ausgleich, der aus

einem gemeinsamen Einnahmen-/Ausgabentopf erfolgt. Die Steuerhebesätze der Stadt Sindelfingen belaufen sich auf 360 v.H. für die Grundsteuer B und 380 v.H. für die Gewerbesteuer. In Böblingen beträgt die Grundsteuer B 275 v.H. und die Gewerbesteuer wurde auf 340 v.H. festgelegt.

Durch die förmliche Festlegung des Flugfeldes als Sanierungsgebiet konnte es in das Sanierungs- und Entwicklungsprogramm des Bundes und des Landes (SEP/Bund-Länder-Programm) aufgenommen werden. Der Verband Region Stuttgart gewährt dem Zweckverband im Rahmen seines Programms „Förderung interkommunaler Gewerbegebiete und der Wiedernutzung von Gewerbebrachen“ Zuschüsse für Finanzierungskosten im Zusammenhang mit dem Grunderwerb und der inneren Erschließung für gewerblich genutzte Flächen (Zinszuschüsse).

Probleme

Als problematisch erwies sich der Erwerb der Liegenschaft vom Bund. Nahezu ein Jahr wurde zwischen den Verhandlungsführern der städtischen Delegation sowie der Oberfinanzdirektion Karlsruhe, als Vertreterin der Bundesrepublik, verhandelt, nachdem bereits zwei Projektentwickler bei den Verhandlungen gescheitert waren.

Ein weiteres Problem stellt die Altlastenkontamination durch Kampfmittel und zivile Altlasten dar. Bisher ist rund ein Drittel des Areals geräumt. Dabei wurden 1.800 kg Sprengstoff gefunden. Die Kampfmittelbeseitigung und Sanierung soll bis Ende 2005 abgeschlossen sein. Die Kosten für die Kampfmittelbeseitigung und solcher zivilen Altlasten, die einen festgelegten Schwellenwert überschreiten, werden bis zur Höhe des Kaufpreises vom Bund getragen.

Entwicklungsstand

Die Vermarktung der Fläche durch den Zweckverband hat begonnen. Auch ist derzeit eine Ausweitung der

interkommunalen Zusammenarbeit auf weitere Gebiete im Gespräch. Das zukünftige Vorgehen auf dem Gelände Flugfeld ist in 4 Phasen von jeweils 5 Jahren Dauer strukturiert.

Der Realisierungsabschnitt der ersten Phase, die 2005 beginnen soll, liegt im südöstlichen Bereich des Gesamtgeländes, der Stadt Böblingen zugewandt, direkt am Streckenverlauf der S-Bahn. Dieser Teilbereich soll im Rahmen eines Investorenwettbewerbs entwickelt werden.

Hier soll auf einer Bruttofläche von rund 10 ha eine neu zu überbauende

Grundstücksfläche von ca. 31.000 m² ausgewiesen werden. Dabei handelt es sich um einen der ersten Abschnitte. Parallel dazu wird ein Teil eines Gewerbegebietes an der Autobahn und ein Teil des Mischgebietes aufgesiedelt. Der Bau der Erschließungsanlagen beginnt in diesen Quartieren 2006/07.

Auf weiteren rund 10.000 m² befinden sich vier denkmalgeschützte, ehemalige Flughafengebäude, die es zu erhalten und in die Konzeption mit einzubeziehen gilt. Bei den übrigen ca. 5 ha handelt es sich um zu gestaltende Flächen, wobei für die-

sen Standort u.a. die Errichtung einer Multifunktionshalle überlegt wird.

Interkommunaler Gewerbepark Breisgau

Größe	565 ha
Belegenheitskommunen	4
Beteiligte	12
Organisationsformen	Zweckverband; GmbH

Beteiligte

In Südbaden, zwischen Schwarzwald und Vogesen, wird der Gewerbepark Breisgau als interkommunales Gewerbegebiet auf den Gemarkungen der Gemeinden Eschbach, Hartheim, Heitersheim und Neuenburg am Rhein projektiert. Weitere Kooperationspartner sind die Stadt Freiburg im Breisgau, der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, die Gemeinden Bad Krozingen, Ballrechten-Dottingen, Ehrenkirchen und Münsbertal, die Stadt Staufen und der Gemeindeverwaltungsverband Müllheim-Badenweiler. Mit diesen zwölf Körperschaften sind große Teile der Region an der Verwirklichung des interkommunalen Gewerbeflächenprojektes beteiligt.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Die Fläche befindet sich in nicht integrierter Lage im Breisgau, im Dreiländereck von Deutschland, Frankreich und der Schweiz. In das be-

nachbarte Elsaß oder nach Basel sind es nur wenige Kilometer. Bei dem Projekt handelt es sich um die Konversion eines ehemaligen Militärflugplatzes.

Das Verbandsgebiet umfasst eine Fläche von 565 ha. Die Bruttobaufläche liegt bei 250 ha, 150 ha stehen an Nettonutzfläche bereit. 324 ha des ehemaligen Flugplatzes liegen auf dem Hoheitsgebiet der Gemeinde Eschbach, 13 ha auf Heitersheimer Gebiet und 191 ha auf der Gemarkung der Gemeinde Hartheim (Orts- teil Bremgarten). Die übrigen 37 ha liegen auf Neuenburger Gemarkung. Die Grundstücksgrößen sind variabel gestaltet. Die Planungskonzeption sieht je nach Nutzungsart verschiedene Größen vor.

Verkehrsanbindung

Der Gewerbepark Breisgau verfügt mit der Ausfahrt Hartheim/Heitersheim über einen Anschluss an die Bundesautobahn A 5 in ca. 4 km Ent-

fernung. Die Anbindung erfolgt ohne Ortsdurchfahrt über eine neue Zufahrtsstraße.

Der Gewerbepark ist in das öffentliche Personennahverkehrsnetz eingebunden. Busverbindungen bestehen zu den Bahnhöfen in Heitersheim, Bad Krozingen und Freiburg. Darüber hinaus verfügt der Gewerbepark über einen Industriegleisanschluss an die Bahnstrecke Karlsruhe - Basel. Die nächstgelegenen Personenbahnhöfe befinden sich in Bad Krozingen und Heitersheim. Der Bahnhof in Freiburg i. Br. ist an das ICE-Netz der Deutschen Bahn angeschlossen.

Der 25 km entfernte Rheinhafen in Breisach ist in 20 Minuten Pkw-Fahrzeit zu erreichen.

Der Gewerbepark verfügt über einen eigenen Sonderlandeplatz Klasse I, der mit seiner 1650 m langen und 45 m breiten, asphaltierten Start- und

Landebahn für Geschäfts- und Sportflugzeuge bis 20 t ausgelegt ist. Hubschrauber bis 10 t sind ebenfalls zulässig. Außerdem steht eine 600 m lange und 30 m breite Graslandebahn für Flugzeuge bis 2 t zur Verfügung. Neben einer Flugzeugtankstelle stehen 40 Abstellflächen im Freien sowie 10 Stellplätze in Flughallen bereit.

Der nächste internationale Flughafen, der Euro-Airport Basel-Mulhouse-Freiburg, liegt über die BAB 5 rund 50 km bzw. 30 Minuten Pkw-Fahrzeit entfernt.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

1952/53 wurde der 565 ha große Militärflugplatz Bremgarten auf den Gemarkungen von vier Kommunen für die französische Luftwaffe gegründet.

Von 1968 bis 1993 war das Aufklärungsgeschwader Immelmann der Bundesluftwaffe auf dem Militärflugplatz stationiert. Ab 1993 wurde das Areal durch die Deutsch-Französische Brigade zwischengenutzt, bis der Standort 1994 endgültig aufgegeben wurde. 1996 erwarb der Zweckverband 506 ha des insgesamt 565 ha umfassenden Verbandsgebiets für damals 10,99 Mio. € von der zuständigen Oberfinanzdirektion Freiburg.

Weitere Flächen des Areals, die zunächst durch die Deutsch-Französische Brigade, den BGS und die Standortverwaltung weitergenutzt wurden, kamen nach späteren Verhandlungen hinzu.

33 ha Fläche werden voraussichtlich dauerhaft durch die in Müllheim stationierte Deutsch-Französische Brigade genutzt. 22,5 ha Restfläche sind derzeit noch vom Bund zu erwerben.

Im Juni 1997 wurde der Sonderlandeplatz eröffnet und die Entwicklung des interkommunalen Gewerbeparks begann.

1999 trat die Verordnung für das Natur- und Landschaftsschutzgebiet Flugplatz Bremgarten in Kraft, die im Bereich der Start- und Landebahn sowie der ehemaligen Kiesgrube zwei 158 ha große Naturschutzgebiete sowie ein 109 ha großes Landschaftsschutzgebiet schuf. Schutzzweck ist die Erhaltung und Entwicklung des letzten größeren, zusammenhängenden Wiesengebietes in der Oberrheinebene südlich des Kaiserstuhls.

Die Vermarktung der Grundstücke im Gewerbepark Breisgau läuft seit 1997.

Organisation der Zusammenarbeit

Der Zweckverband Gewerbepark Breisgau wurde am 1. Oktober 1994 durch zwölf kommunale Körperschaften gegründet, um ein interkommunales Gewerbegebiet zu realisieren.

Aufgabe des Zweckverbandes ist die Planung und Erschließung des Verbandsgebiets, der Erwerb von Grundstücken, die Ansiedlung von Betrieben sowie die Errichtung und Unterhaltung der erforderlichen öffentlichen Einrichtungen.

Organ des Zweckverbandes ist zum einen die Verbandsversammlung, die die Grundsätze der Tätigkeit festlegt. Die Versammlung setzt sich aus je einem Vertreter der Verbandsmitglieder und einem weiteren Vertreter der Stadt Freiburg i. Br. zusammen. Die Verbandsmitglieder haben in der Verbandsversammlung unterschiedliche Stimmanteile, die von zwei (z. B. Müstertal) bis zu 24 (Freiburg i. Br.) Stimmen reichen. Die Stimmen eines Mitglieds können nur einheitlich abgegeben werden.

Das zweite Organ des Zweckverbandes ist der Verbandsvorsitzende, der aus der Mitte der Verbandsversammlung für die Dauer von fünf Jahren gewählt wird.

Der Zweckverband ist Mitglied des ersten grenzüberschreitenden, örtlichen Zweckverbandes Mittelhardt-Oberrhein nach dem Karlsruher Abkommen. Wichtigste Aufgabe des neuen Zweckverbandes ist es, zusammen mit dem französischen Partner, den Bau einer neuen Rheinbrücke zu projektieren.

Im Jahr 1997 wurde die Gewerbepark Breisgau GmbH durch den Zweckverband gegründet, um die



Interkommunaler Gewerbepark Breisgau

operativen Aufgaben, vom Betrieb des Parks über die Verwaltung bis zur Vermarktung und Weiterentwicklung, durchzuführen. Die Gesellschaft hat für das Verbandsgebiet des Gewerbeparks die Aufgabe einer Wirtschaftsförderungsgesellschaft. Die Aufgaben des Zweckverbandes sollten sich damit zukünftig nur noch auf hoheitliche Aufgaben beschränken.

Gesellschafter der GmbH sind neben dem Zweckverband als Hauptgesellschafter zwei regionale Volksbanken, zwei Sparkassen sowie eine Wirtschaftsimmobilien GmbH. Die Gewerbepark Breisgau GmbH ist seit 1999 u.a. Betreiberin des Flugplatzes des Gewerbeparks.

Planungsrecht

Zehn rechtskräftige Bebauungspläne, die eine Fläche von 264 ha abdecken, liegen vor. Drei Pläne weisen Industriegebiete im südlichen Bereich des Gewerbeparks aus, drei Pläne stellen Sondergebiete dar (Flugplatz, Agrarpark und thermische Restabfallbehandlungs- und Energieverwertungsanlage), weitere Pläne sind die Grundlage für zwei Gewerbegebiete im mittleren und nördlichen Bereich des Geländes. Der neunte Plan bezieht sich auf das Zentrum des Parks und der zehnte beplant die nördliche Reservefläche.

Nach den bestehenden Festsetzungen sind Wohnungen ausnahmsweise zulässig. Allgemein zulässig sind auch Einzelhandelsbetriebe in Verbindung mit Handwerksbetrieben und produzierenden Betrieben. Großflächige Einkaufszentren oder Baumärkte sind von einer Ansiedlung ausgeschlossen.

Planungskonzeption

Der Gewerbepark Breisgau ist in fünf unterschiedliche Nutzungszonen unterteilt: Auf den Industriegebietsflächen im südlichen Drittel des Parks sollen sich vornehmlich Produktionsbetriebe und Logistikunternehmen ansiedeln. Die Grundstücksgrößen variieren zwischen 4.000 m² und 150.000 m².

Die als Gewerbegebiet ausgewiesenen Flächen im nördlichen Bereich sind vorrangig für regionales Gewerbe, Handwerk und Dienstleistungsbetriebe vorgesehen. Die Größe der Grundstücke liegt hier zwischen 1.000 m² und 15.000 m².

Die Flächen nahe des Flugplatzes im mittleren Bereich sind für flugaffines Gewerbe geplant. Hier ist die Grundstücksgröße variabel zwischen 1.500 m² und 10.000 m².

Ebenfalls im Zentrum des Parks stehen 16 ha für innovative, technologieorientierte Unternehmen der Informations-, Laser-, Medizin- und Umwelttechnik bereit. Ziel ist die anspruchsvolle städtebauliche Entwicklung des Zentrums. Die zum Verkauf stehenden Grundstücke haben eine Größe von 1.500 m² bis 10.000 m². Für die Zukunft ist darüber hinaus ein Business-Center mit Mietflächen geplant.

Weite Teile des Gewerbeparks sind öffentliche Grünflächen. Insgesamt umfassen die Freiflächen derzeit fast 75 ha, wovon 15 ha bestehender Wald sind. Daneben verfügt der Park über Reserveflächen, deren Erschließung u.a. für regionales Gewerbe, Handwerk und Dienstleistungen vorgesehen ist.

Die Gebäude des ehemaligen Fliegerhorstes wurden zum größten Teil abgerissen. Einige gut erhaltene Gebäude sowie die ehemaligen Munitionsbunker wurden im Hinblick auf eine Folgenutzung saniert. Beispiele für eine erfolgreiche Umnutzung sind der Tower oder das neu eingerichtete Existenzgründerzentrum sowie der Agrarpark.

Besonderheiten

Ein Existenzgründerzentrum bietet auf 600 m² jungen Unternehmen die Möglichkeit, geeignete Räumlichkeiten zwischen 30 und 150 m² zu günstigen Konditionen zu mieten. Die Aufenthaltsdauer der jungen Unternehmen ist auf fünf Jahre be-

schränkt. Darüber hinaus bietet das Zentrum Gemeinschaftseinrichtungen und Serviceleistungen.

Die Verwaltung des Gewerbeparks Breisgau gibt eine eigene Zeitung heraus, welche regelmäßig über die Geschehnisse im Gewerbepark Breisgau informiert.

Ein Wegeleitsystem mit vielen Informationstafeln führt Besucher, Fahrradfahrer, Wanderer und Spaziergänger u.a. auf einem 10 km langen Rundweg vorbei an Biotopen, blühenden Wiesen und Wäldern (Naturlehrpfad).

Verteilung von Kosten und Erträgen

Für die Grundstücke im Gewerbepark Breisgau bestehen gemarkungsübergreifend einheitliche Steuerhebesätze. Grundsteuer A und B beträgt jeweils 330 v.H., der Gewerbesteuerhebesatz liegt ebenfalls bei 330 v.H.

Die Gemarkungsgemeinden führen 90 % der Gewerbesteuer und 50 % der Grundsteuer B an den Zweckverband ab. Die Grundsteuer A verbleibt komplett bei den Belegenheitsgemeinden.

Die Aufwendungen des Zweckverbandes werden durch Umlagen finanziert, sofern sie nicht durch Einnahmen oder Darlehen gedeckt werden können. Die Verbandsmitglieder sind an den Umlagen mit unterschiedlichen Anteilen beteiligt. Die Stadt Freiburg i. Br. hat mit 30 % den höchsten Anteil, wohingegen die Gemeinde Münstertal mit dem geringsten Anteilssatz von 2,5 % beteiligt ist.

Investoren im Gewerbepark Breisgau können verschiedene Förderprogramme nutzen, wie zum Beispiel das Entwicklungsprogramm ländlicher Raum (ELR).

Die Realisierung des interkommunalen Gewerbeparks Breisgau wurde

durch das Land Baden-Württemberg mittels befristeten Kredits sowie Zinszuschüssen für Kredite gefördert.

Da es sich um die Konversion eines ehemaligen Militärflughafens handelt, haben sich die Bundesbehörden beim Verkauf bereit erklärt, die notwendigen Altlastenerkundungs- und -saniierungsaufwendungen bis zur Höhe des Kaufpreises zu übernehmen.

Entwicklungsstand

Inzwischen wurden 90 % der ehemals rund 300 militärischen Gebäude, Bunker und Lager abgerissen.

Nur wenige Gebäude blieben erhalten und wurden saniert.

Heute sind alle Grundstücke, mit Ausnahme der Reserveflächen, voll erschlossen und stehen für eine Ansiedlung zur Verfügung.

Von den 150 ha Nettonutzfläche wurden bis Ende 2004 rund 41,5 ha an 45 Investoren der verschiedensten Branchen veräußert.

Über 80 Firmen mit rund 620 Beschäftigten sind zwischenzeitlich im Gewerbepark Breisgau ansässig.

Bis 2018 ist ein jährlicher Verkauf von durchschnittlich 3,5 ha vorgesehen, ca. 3.000 Arbeitsplätze sollen entstehen.

Der Preis für ein erschlossenes Grundstück beträgt derzeit 47 € je m².

Interkommunales Gewerbegebiet Dauerwang

Größe	41,6 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Das interkommunale Projekt Zweckverband Gewerbegebiet Dauerwang ist gemeinsam von der Gemeinde Essingen und der Stadt Aalen realisiert worden.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das Gewerbegebiet befindet sich im westlichen Raum der Stadt Aalen und in östlicher Randlage der Gemeinde Esslingen. Der Standort liegt im Zentrum der Region Ostwürttemberg und im Ostalbkreis etwa 60 km östlich von Stuttgart und 50 km nördlich von Ulm.

Das Projektgebiet erstreckt sich über die Hoheitsgebiete beider Kommunen und umfasst insgesamt 41,6 ha. Davon beträgt die reine Nettonutzfläche 32 ha. Von der Gesamtfläche befindet sich der Großteil von 38,2 ha auf Essinger Gemeindegebiet und die restlichen 3,4 ha auf Aalener Gememarkung.

Durch die Ortsrandlage beträgt die Entfernung des Gewerbegebietes zum Aalener Stadtzentrum 3,5 km und zum Essinger Ortskern 2,2 km.

Der Standort des Projektes arronziert an ein bereits bestehendes Gewerbegebiet im Aalener Gemeindegebiet. Vor der Realisierung war die Fläche agrarwirtschaftlich sowie durch die Ansiedlung eines Gardencenters genutzt.

Verkehrsanbindung

Durch die Lage des Projektes, unmittelbar an der B 29, ist das Gewerbegebiet an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Die B 29 fungiert als Achse zwischen Stuttgart und der Autobahn A 7. Die Bundesautobahn A 7 ist eine Nord-Süd-Überführung mit Verbindungsfunktion von Hamburg bis Kempten.

Der Anschluss an das ÖPNV-Netz ist vor Ort gegeben. In einer Entfernung von 25 km befindet sich der nächst-

gelegene, für Geschäftsflüge nutzbare, Flughafen. Internationale Flüge können vom Flughafen Stuttgart abgewickelt werden.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Der Anreiz zur interkommunalen Zusammenarbeit ist auf die besondere Lagegunst der Fläche zurückzuführen. Da die Gemeinde Essingen den Großteil der benötigten Fläche in die Zusammenarbeit einbringt, verpflichtet sich im Gegenzug die Stadt Aalen, die Abwasserentsorgung für das gesamte Areal zu übernehmen.

Die Vertragswerke liegen seit Februar 1988 vor. Ein Jahr später begann mit der Änderung des Flächennutzungsplanes die Durchführung der Bauleitplanung.

Im September des Jahres 1998 lag der rechtsgültige Bebauungsplan vor. Seit 1996 wird das Gewerbegebiet durch ein interkommunales Gremium vermarktet.

Organisation der Zusammenarbeit

Zur rechtlichen Institutionalisierung der Zusammenarbeit haben die beiden beteiligten Kommunen einen Zweckverband gebildet, der für die Durchführung der Bauleitplanung und Erschließung zuständig ist. Der Zweckverband wird von einem Gremium in Form einer Verbandsversammlung unterstützt.

Planungsrecht

Die rechtliche Grundlage für die Entwicklung des Projektes wurde durch die Flächennutzungsplanänderung im Jahr 1989 geschaffen. Erst neun Jahre später im August 1998 war der endgültige Rechtsrahmen aufgrund der aufgestellten Bebauungspläne gegeben.

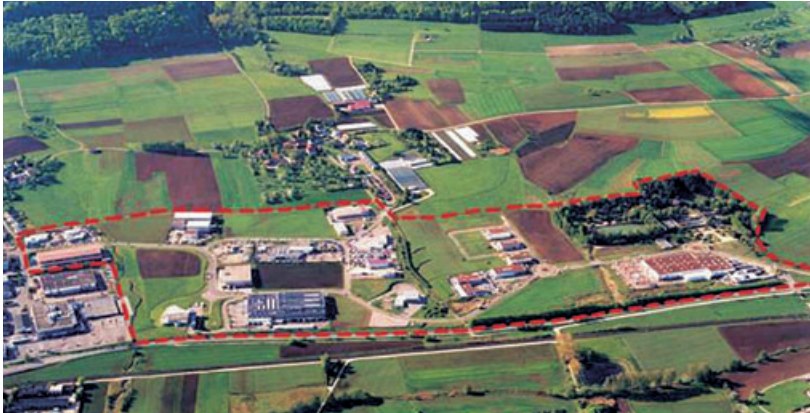
Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Aufteilung der Ausgaben und Erträge wird in der Zweckverbandsatzung geregelt. Für die Verteilung der Hebesätze wurde die Regelung getroffen, dass trotz unterschiedlicher Flächenanteile eine 50-prozentige Aufteilung der Gewerbesteuer an die beteiligten Gemeinden erfolgt.

Entwicklungsstand

Die innere Erschließung ist vollständig hergestellt und alle Grundstücke stehen zur Veräußerung und Bebauung bereit. Dabei sollen nach Möglichkeit keine innenstadtrelevanten Unternehmen angesiedelt werden.

Der Grundbesitz liegt nicht in einer Hand. Der Zweckverband selbst ist Eigentümer mehrerer Grundstücke und auch die Stadt Aalen bietet Grundstücke zum Verkauf an. Zusätzlich befinden sich noch Grundstücke in privatem Eigentum.



Interkommunales Gewerbegebiet Dauerwang

Interkommunales Industriegebiet DYNA5

Größe	31 ha
Belegheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Das interkommunale Industriegebiet DYNA5 ist ein gemeinsames Projekt der beiden Nachbarstädte Ettenheim und Mahlberg.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Die beiden Städte Ettenheim und Mahlberg befinden sich im Westen Baden-Württembergs. Sie gehören dem Ortenaukreis in der südlichen Oberrheinregion an.

Durch die Lage des Industriegebietes im Länderdreieck Deutschland - Frankreich - Schweiz kann in kürzester Zeit neben den deutschen Wirtschaftszentren Stuttgart, Karlsruhe

und Freiburg auch Strasbourg und Basel erreicht werden. Die Entfernung des Projektgeländes zu den Ortszentren der beiden Partnerkommunen beträgt jeweils rund 2,5 km.

Vor der Projektrealisierung wurde das Areal agrarwirtschaftlich genutzt. Allerdings bestand bei der Realisierung des Industriegebietes DYNA5 bereits nördlich der Fläche das Industriegebiet Bengst der Stadt Mahlberg und östlich angrenzend hinter der Bahntrasse der Industriepark Ettenheim, so dass mit dem neuen Industriepark DYNA5 ein zusammenhängendes Siedlungsgefüge geschaffen werden konnte.

Das Industriegebiet hat eine Bruttanutzfläche von 31 ha, von denen 27,5 ha als Nettobaufläche genutzt werden können. Das Projektgelände erstreckt sich über die Hoheitsgebiete beider Kommunen.

Die Stadt Ettenheim ist mit einem Flächenanteil von 18 ha (16 ha Nettofläche) im Nordwesten der Gemarkung beteiligt. Die Stadt Mahlberg bringt die restlichen, im Südwesten ihres Hoheitsgebietes gelegenen, 13 ha (11,5 ha Nettofläche) für die Projektentwicklung ein. Auf Ettenheimer Gemarkung besteht die Möglichkeit, die 31 ha Bruttogewerbeflächen bis auf 45 ha auszuweiten.

Eine Erweiterungsmöglichkeit ist aufgrund der westlich angrenzenden Bundesautobahn A 5, des nördlich gelegenen Industriegebietes Bengst sowie des Verlaufs der DB-Rheintalschiene (Bahnlinie Karlsruhe - Basel) nur in südlicher Richtung gegeben.

Verkehrsanbindung

Die regionale und überregionale Anbindung ist durch die nur wenige hundert Meter vom Projektgebiet entlang führende Bundesstraße B 3 gesichert. Eine weitere Anbindung ins regionale Straßenverkehrsnetz wird über die Landstraße L 103 ermöglicht, welche gleichzeitig der äußeren Erschließung des Industriegebietes dient.

Die Anbindung des Gebietes an das überregionale Straßennetz ist durch die unmittelbare Lage an der Autobahn BAB 5 (Karlsruhe - Basel) gewährleistet. Die Anschlussstelle Ettenheim ist in etwa 500 Metern zu erreichen. Die nächstgelegene Ost-Westtangente ist die ca. 100 km entfernte Bundesautobahn A 8 Richtung Karlsruhe - München.

Eine ÖPNV-Anbindung und der Bahnhof Orschweier/Mahlberg sind nur wenige hundert Meter vom interkommunalen Industriegebiet entfernt. Vom Bahnhof aus bestehen Verbindungen nach Offenburg und Freiburg mit Anschlüssen an das IC- und ICE-Netz der Deutschen Bahn AG. Darüber hinaus besteht die Option, direkt vor Ort einen Gleisanschluss zu schaffen.

Der nächstgelegene Wasserstraßenanschluss ist der 40 km entfernt gelegene Rheinhafen Kehl.

Die Entfernung zum nächsten Regionalflughafen für die Abwicklung von Geschäftsflügen beträgt 10 km. In 40 Minuten Pkw-Fahrzeit ist der internationale Flughafen Strasbourg und in 50 Minuten der internationale Flughafen Basel/Mulhouse erreichbar.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Sowohl die Stadt Mahlberg als auch die Stadt Ettenheim verfügten bereits vor der interkommunalen Kooperation über Gewerbeflächen im Bereich der Autobahnanschlussstelle Ettenheim, die für die Ansiedlung oder Umsiedlung von Betrieben bereitgestellt wurden.

Nachdem die Grundstücke in den nördlich und östlich des neuen, interkommunalen Projektgebietes angrenzenden Industrie- und Gewerbegebieten der beiden Kommunen weitgehend vermarktet waren, reifte Ende der 90er Jahre der Gedanke zur interkommunalen Zusammenarbeit.

Das projektierte Areal bot sich insbesondere aufgrund seiner günstigen Lage direkt an der A 5 mit der Anschlussstelle Ettenheim an. Weitere Vorzüge des Gebietes sind der ideale Baugrund und die Möglichkeit der Schaffung eines Bahnanschlusses.

Die beiden beteiligten Gemeinden sehen ihre Verantwortung darin, mit dem Industriegebiet DYNA5 bestehende Arbeitsplätze zu sichern und neue Arbeitsplätze zu schaffen. Dabei war es nicht die Absicht, Betriebe innerhalb der Region abzuwerben, sondern überregional und auch international auf Firmen zuzugehen.

Die Vertragswerke zwischen den Kommunen lagen im Jahr 1999 vor, ein Jahr später erfolgte die Bauleitplanung. Das Gebiet ist inzwischen teilweise erschlossen, wobei die Erschließungsanlagen derart konzipiert sind, dass flexibel auf die Wünsche der ansiedlungswilligen Firmen im Hinblick auf Lage, Größe und Zuschnitt der Grundstücke eingegangen werden kann. Seit dem Jahr 2000 werden Grundstücke innerhalb des Projektgebiets vermarktet.

Um das interkommunale Industriegebiet DYNA5 zu realisieren, war es nötig, dass Mahlberg und Ettenheim

einige Grundstücke tauschten. Beide Städte unterzeichneten dazu eine Vereinbarung zum freiwilligen Gemarkungstausch, so dass die Grenzänderung beider Städte seit 2003 amtlich ist.

Organisation der Zusammenarbeit

Zur gemeinsamen Entwicklung des Industriegebietes haben die beiden Städte Ettenheim und Mahlberg einen interkommunalen Zweckverband gegründet. Daran ist die Stadt Ettenheim mit 58 % und die Stadt Mahlberg mit 42 % beteiligt. In der Zweckverbandssatzung ist der Aufgabenbereich des Zweckverbandes, der unter anderem für die Vermarktung der Flächen zuständig ist, näher definiert.

Um die Entwässerung zu sichern, wurde das Gebiet in Richtung Mahlberg-Orschweier an das Verbandsnetz des Abwasserzweckverbandes Südliche Ortenau angeschlossen. Der Wasseranschluss an das Ettenheimer Netz ermöglicht die Frischwasserversorgung des Industriegebietes.

Planungsrecht

Da die Vorhabenfläche in einem regionalen Grünzug lag musste vor der Projektrealisierung ein Regionalplanänderungsverfahren durchgeführt werden.

Vor dem Hintergrund des Wunsches der beiden Kommunen, gemeinsam direkt an der Autobahnausfahrt Ettenheim neues Industrieland verkehrsgünstig ausweisen zu können, wurde in einem äußerst zügigen Regionalplanänderungsverfahren die Verlagerung des regionalen Grünzugs von der Autobahn in die Nähe der Bundesstraße B 3 durchgesetzt.

Parallel dazu liefen die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung von Bebauungsplänen, so dass die bebauungsrechtlichen Voraussetzungen zügig geschaffen wurden.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Verteilungsregel der Kosten und Erträge zwischen den beiden Städten Ettenheim und Mahlberg orientiert sich an dem Beteiligungsschlüssel der Kommunen innerhalb des Zweckverbandes. Somit entfallen auf Ettenheim 58%, während Mahlberg mit 42% beteiligt ist. In diesem Verhältnis wird auch die Verteilung der eingenommenen Steuern gehandhabt. Die Hebesätze sind in beiden Kommunen identisch. Der Gewerbesteuerhebesatz beträgt 340 v.H. und die Grundsteuer B liegt bei 300 v.H.

Entwicklungsstand

Das Gebiet ist bereits zu etwa 50% veräußert. Weitere Grundstücke unterschiedlicher Größenordnungen, von 5.000 m² bis 70.000 m² Fläche, stehen ab einem Grundstückskaufpreis von 46,00 € pro m² zzgl. MwSt. weiterhin zur Verfügung.

Das Erschließungskonzept ist flexibel konzipiert, so dass unterschiedlichste Ansprüche realisiert werden können.

Seit Beginn des Jahres 2003 bestehen mehrere Vormerkungen für

Grundstücke auf denen in den kommenden Jahren Bauvorhaben realisiert werden sollen.

Das Spektrum der Branchen ist breit, entsprechend der konzeptionellen Ausrichtung des Gebietes. Derzeit werden Gespräche mit Großhändlern, Dienstleistern, Logistikern und Produktionsbetrieben geführt.

Interkommunales Gewerbegebiet Egelsee

Größe	2,22 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	2
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Die beiden Gemeinden Hohenfels und Herdwangen-Schönach haben das Gewerbegebiet Egelsee in interkommunaler Zusammenarbeit entwickelt.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das Gewerbegebiet Egelsee ist ein gemeinsames Projekt der beiden Nachbargemeinden Hohenfels, Landkreis Konstanz und Herdwangen-Schönach, Landkreis Sigmaringen, inmitten des Dreiecks Stockach, Pfullendorf und Überlingen, wobei das 2,22 ha große Areal ausschließlich auf Hohenfeler Gemarkung liegt.

Mit dem Gewerbegebiet wurde ein isolierter neuer Siedlungsansatz geschaffen. Das Gelände wurde zuvor agrarwirtschaftlich genutzt. Die Entfernung des Standortes zum Zentrum Hohenfels beträgt 1,5 km, der Ortskern Herdwangen-Schönach liegt 5 km entfernt.

Verkehrsanbindung

Die Gewerbefläche ist durch seine unmittelbare Lage direkt neben der Landstraße 194 (Achse Ulm - Biberach - Saulgau - Pfullendorf - Hohenfels Stockach - Singen) verkehrsgünstig an das regionale Straßennetz angebunden.

Etwa 10 km westlich des Gewerbegebietes befindet sich die Auffahrt auf die A 98 mit Anschlussmöglichkeit in Singen an die A 81, Richtung Zürich und Stuttgart.

Die ÖPNV-Anbindung wird durch einen beim Projektgelände vorhandenen Haltepunkt gesichert.

Die Erschließung des Luftraums wird durch die Flughäfen Stuttgart und Zürich (jeweils 100 km entfernt) sowie Friedrichshafen (40 km entfernt) ermöglicht.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Das Kooperationsprojekt ist vor dem Hintergrund wirtschaftsstruktureller Überlegungen zu Stande gekommen. Der voranschreitende Strukturwandel in den letzten zwei Jahrzehnten hat zu einer erheblichen Reduktion von Arbeitsplätzen in der Landwirtschaft geführt. Mit der Schaffung neuer Arbeitsplätze soll dem erhöhten Auspendleranteil entgegen gewirkt werden.

Die Realisierung des Gewerbegebietes Egelsee ist nur gemeindeübergreifend mit Herdwangen-Schönach möglich gewesen.

Bereits vorhandene Gewerbegebiete in der Nähe (Gewerbeansiedlung im Bereich der Metallverarbeitung, der Automobilbauzulieferer, der Elektronik, aber auch der Dienstleister u.a.) sowie die optimale infrastrukturelle Erschließung des Gebietes waren bei der Standortentscheidung ausschlag-

gebend. Weiteres Standortkriterium ist die ebene Beschaffenheit des Geländes, wodurch eine unproblematische Bebaubarkeit ermöglicht wird.

Die notwendigen Erschließungsarbeiten konnten im August 2003 abgeschlossen werden. Seit diesem Zeitpunkt findet die Vermarktung des Gewerbegebietes durch ein interkommunales Gremium statt.

Der sehr günstige Gewerbebaulandpreis sowie die sofortige Verfügbarkeit von bebaubaren Flächen lockten bereits erste Kaufinteressenten an.

Organisation der Zusammenarbeit

Im Jahr 2003 konstituierte sich der Zweckverband des Gewerbegebietes Egelsee. Mitglieder des Zweckverbandes sind jeweils zu 50 % die beiden beteiligten Gemeinden Hohenfels und Herdwangen-Schönach.

Der Zweckverband nimmt eine Funktion als Planungsverband ein, wobei die Planungshoheit der Belegenheitskommune gewahrt bleibt, indem die verbindliche Bauleitplanung weiterhin in ihren Händen liegt. Er erfüllt in eigener Zuständigkeit weitere Aufgaben wie die Erschließung des Gebietes, die Förderung der Gewerbeansiedlung und die Durchführung notwendiger Bodenordnungsmaßnahmen.

Planungsrecht

Vor der Realisierung des Projekts bestand raumordnerischer Klärungsbedarf, da es sich bei der Wahl des Standortes um eine dem Außenbereich zuzuordnende Fläche handelte.

Als rechtliche Grundlage für das Projekt wurde der Flächennutzungsplan geändert und, daraus abgeleitet,

ein rechtskräftiger Bebauungsplan von der Gemeinde Hohenfels aufgestellt.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Gemeinden Hohenfels und Herdwangen-Schönach gehören zum Förderbereich des Entwicklungsprogramms Ländlicher Raum (ELR) des Landes Baden-Württemberg. Demnach werden Investitionsvorhaben, soweit die Landesmittel ausreichen, mit einem Förderanteil bezuschusst.

Die Gemeinde Herdwangen-Schönach ist als EU 5b-Fördergebiet ausgewiesen. Da sie bei der Ausweisung des interkommunalen Gewerbegebietes beteiligt ist, stand dem Projekt eine Ermäßigung durch Landesförderung hinsichtlich der Erschließungskosten zu.

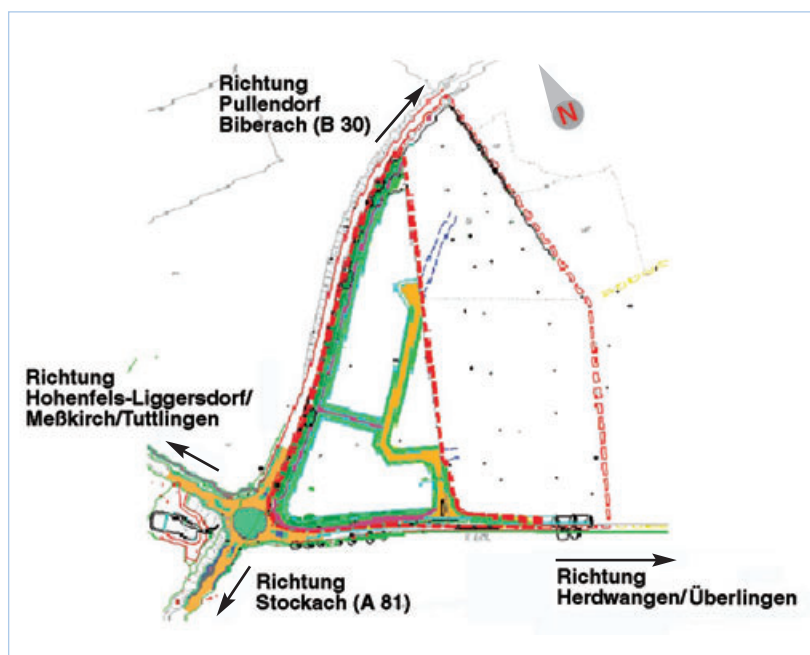
Die weitere Verteilung anfallender Kosten und Erlöse wird in der Zweckverbandssatzung geregelt. Für den räumlichen Geltungsbereich werden die Steuern nach den gelten-

den Hebesätzen der Gemeinde Hohenfels erhoben. Es ist vereinbart, Einnahmen jeweils zur Hälfte den beiden Gemeinden zuzuschlagen. Die Grundsteuer A liegt dabei bei 300 v.H., die Grundsteuer B bei 290 v.H. und für die Gewerbesteuer werden 330 v.H. erhoben.

Entwicklungsstand

Nachdem die ersten Vermarktungskonzepte im August 2003 Investoren anlocken sollten, haben sich kurze Zeit später bereits erste Interessenten gemeldet. Vermarktungsstrategie ist dabei die Möglichkeit, eine flexibel zugeschnittene, individuelle Grundstücksgröße zu erwerben. Zusätzlich wird zu einem günstigen Einheitspreis veräußert.

Der Grundstückskaufpreis beträgt einschließlich aller Erschließungs- und Anliegerbeiträge, also voll erschlossen, 30 € je m². Während der Planungsphase sowie im gesamten Baugenehmigungsverfahren und bei Behördengängen ist für die Investoren eine Betreuung durch den Zweckverband gewährleistet.



Interkommunales Gewerbegebiet Egelsee

Interkommunaler Gewerbepark Engstingen-Haid

Größe	100 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	3
Organisationsformen	Zweckverband; GmbH

Beteiligte

Der Gewerbepark Engstingen-Haid ist ein gemeinsames Projekt der Stadt Trochtelfingen und der Gemeinden Engstingen und Hohenstein.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Die beteiligten Kommunen sind Nachbargemeinden und gehören dem Landkreis Reutlingen in der Neckar-Alb-Region an. Der Standort liegt 70 km südöstlich von Stuttgart.

Der Gewerbepark umfasst eine Gesamtfläche von 100 ha und liegt im Grenzraum der beiden Kommunen Engstingen und Trochtelfingen. 50 ha befinden sich im Süden der Gemarkung Engstingen. Hier wurde mit einer Nettofläche von 42 ha der Gewerbepark Engstingen-Haid realisiert. Die restlichen 50 ha befinden sich auf Trochtelfinger Hoheitsgebiet und werden bislang ausschließlich landwirtschaftlich genutzt.

Mit der Entstehung des Gewerbeparks wurde ein isolierter neuer Siedlungsansatz geschaffen. Die Fläche des projektierten Standortes unterlag zuvor einer militärischen Nutzung. Die Entfernung zum Engstinger Ortszentrum beträgt rund 3 km, zum Hohensteiner Zentrum 5 km und zum Trochtelfinger Zentrum 7 km.

Verkehrsanbindung

Das interkommunale Gewerbegebiet befindet sich im großräumigen Schnittpunkt der Autobahnen A 8, A 81 und A 7. Etwa 40 km westlich des Areals besteht die Anbindung an die A 81 Richtung Stuttgart und Heilbronn. Nördlich des Gebietes

verläuft die A 8 mit Anbindung nach Karlsruhe, Stuttgart, Ulm, Augsburg und München. Die Anschlussmöglichkeit an die A 7 Richtung Kempten und Hamburg ist 60 km entfernt. Der Gewerbepark Engstingen-Haid ist mit der nur 500 m entfernten verlaufenen Bundesstraße B 313 und der 3 km entfernten B 312 an das regionale Straßennetz angebunden.

Das Projektareal verfügt über einen eigenen Haltepunkt, der von der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL) und der Deutschen Bahn AG (DB) angefahren wird.

Schienenverbindungen sind in Richtung Sigmaringen, Ulm und Stuttgart möglich. Eine Gleisanbindung für den Gütertransport ist direkt vor Ort gegeben.

Der Landeszentralflughafen Stuttgart-Echterdingen, mit Möglichkeiten des Luftfrachttransports und der Nutzung für Geschäftsflüge, ist in 45 Autominuten erreichbar.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Der mit der Wiedervereinigung Deutschlands im Jahr 1989 einhergehende Umstrukturierungsbeschluss für militärisch genutzte Flächen der Bundeswehr hatte auch Auswirkungen auf die Gemeinde Engstingen. Der seit 1956 bestehende Militärstandort musste binnen eines relativ kurzen Zeitraumes aufgelöst werden.

Vor dem Hintergrund der Notwendigkeit, Arbeitsplätze in der Region um die Kommunen Engstingen, Hohenstein und Trochtelfingen zu schaffen und zu erhalten, haben sich die drei Kommunen im Jahr 1992 entschie-

den, mit der gemeinsamen Gewerbeflächenausweisung das wirtschaftliche Fundament zu sichern und die konsequent betriebene Neuansiedlung von Unternehmen fortzuführen.

Im Jahr 1995 wurde der Kaufvertrag über die 100 ha große Fläche mit dem Bund abgeschlossen und die Konversion des ehemaligen Kasernengeländes zum Gewerbepark Engstingen-Haid eingeleitet. Das Ziel ist die Umsetzung der Konversionsmaßnahme innerhalb von zehn Jahren. Dieses Ziel wurde um weitere zehn Jahre verlängert.

Organisation der Zusammenarbeit

Auf Initiative der Bürgermeister von Engstingen, Hohenstein und Trochtelfingen wurde im Jahr 1992 der Zweckverband Gewerbepark Engstingen-Haid gegründet. Der Verbandsvorsitzende ist der Bürgermeister der Gemeinde Engstingen. Erster Stellvertreter ist der Bürgermeister der Stadt Trochtelfingen und zweiter Stellvertreter der Bürgermeister der Gemeinde Hohenstein. Zur Erledigung und Verteilung der Aufgaben hat der Zweckverband eine Zweckverbandssatzung aufgestellt.

Zur Sicherung der Erschließung wurde die Haid-Energie Strom & Wasser GmbH gegründet. Sie ist Betreiberin der Wasserversorgungsanlagen und somit zuständig für die Frischwasserversorgung. Der Zweckverband Gewerbepark Engstingen-Haid ist Eigentümer der Stromversorgungsanlagen und sichert die Versorgung des Gewerbeparks mit Elektrizität. Die Fernwärmeversorgung erfolgt über ein zentrales, ölbeheiztes Heizwerk.

Für die Vermarktung des Gewerbeparks ist ein interkommunales Gremium mit Informationsbüro und Geschäftsführung vor Ort zuständig. Bei der Branchenansiedlung sind Müllverbrennungsbetriebe ausgeschlossen.

Planungsrecht

Die im Vorfeld einer Konversion notwendige Altlastenerkundung wurde problemlos abgewickelt. Trotz der ursprünglich vorhandenen Vielzahl an Verdachtsflächen haben sich die Befürchtungen nur bei einer geringen Anzahl von Fällen erhärtet.

Für die Realisierung des Gewerbeparks wurde mit der Durchführung der Bauleitplanung der Rechtsrahmen geschaffen.

Im rechtskräftigen Bebauungsplan ist das Gebiet nach § 8 BauNVO als reines Gewerbegebiet mit einer GRZ von 0,8 ausgewiesen. Somit sind 80 % der Fläche innerhalb der Baugrenze überbaubar. Die GFZ wurde mit 2,4 festgelegt, so dass es möglich ist, dreigeschossige Bauten mit einer Maximalhöhe von bis zu 15 m zu errichten.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Einnahmen des Zweckverbandes aus Veräußerungen von Grundstücken und Gebäuden betragen bis zum Jahr 2000 insgesamt 6,94 Mio. €.

Die bis dahin prognostizierten Einnahmen konnten sich weitestgehend im Haushalt niederschlagen und die wesentlichen weiteren Ausgaben sichern. Im Jahr 2001 musste erstmalig ein Kredit in Höhe von 500.000 € aufgenommen werden, um einen Fehlbetrag für Gebäude- und Grundstückserlöse in Höhe von 150.000 € auszugleichen und die weiteren Ausgaben zu bestreiten.

Die Einnahmen für die Grund- und Gewerbesteuer belaufen sich auf insgesamt 1,33 Mio. €. Allerdings sind diese Einnahmen erst seit 2001 zu verzeichnen. Es gelten die Hebesätze der Gemeinde Engstingen. Der Gewerbesteuerhebesatz liegt bei 330 v.H. und der Hebesatz der Grundsteuer B bei 310 v.H.

Trotz der Einnahmen und Fördermittel aus dem Entwicklungsprogramm ländlicher Raum (ELR) hat

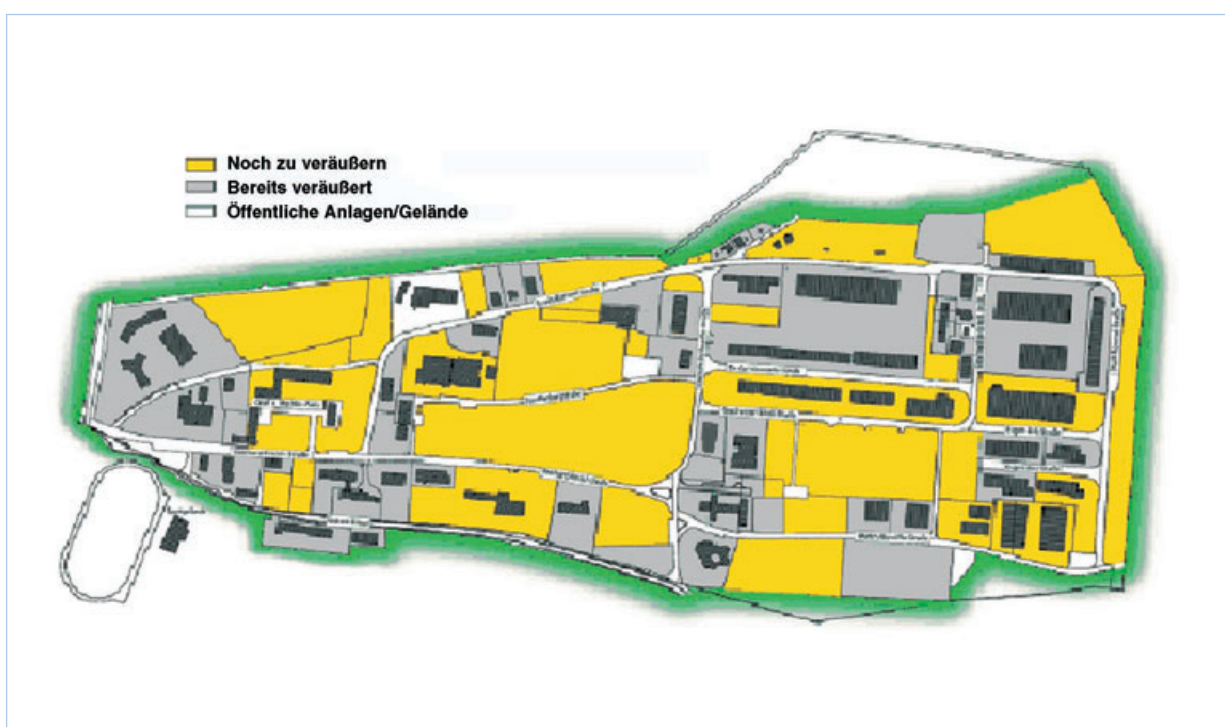
die Ausgangssituation, u.a. in der Erschließung sowie Gebäude- und Grundstücksunterhaltung, dazu geführt, dass sich bislang die Schuldenlast auf 4,68 Mio. € summiert hat. Hohe Investitionen fließen in das desolate Kanalsystem und in die Sanierung von Gebäuden.

Entwicklungsstand

Seit Beginn der Vermarktung im Jahr 1996 sind bis heute rund 17,66 ha veräußert. 24,8 ha, damit rund 58 % der Gesamtnettofläche, stehen noch zur Verfügung. Bis zum Jahr 2001 verlief die Vermarktung überaus positiv. Seit Mitte des Jahres 2001 wurden nur 6.000 m² Gewerbefläche veräußert.

Der Kaufpreis für ein erschlossenes Grundstück beläuft sich auf 25,00 € je m². Die Mietkonditionen werden ab 2,45 € je m² zzgl. Nebenkosten gehandelt.

Eine erschwerende Konkurrenz entstand in den Anfangsjahren durch die zusätzliche gewerbliche Baulandausweisung der einzelnen Verbandsgemeinden.



Interkommunaler Gewerbepark Engstingen-Haid

Interkommunales Gewerbegebiet Gassenäcker

Größe	13 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	4
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Das gemeinsame Gewerbegebiet Gassenäcker ist in Zusammenarbeit mit den vier Gemeinden Hüttisheim, Illerkirchberg, Schnürpflingen und Staig realisiert worden.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das interkommunale Gewerbegebiet befindet sich nahe der Stadt Ulm im Alb-Donau-Kreis im östlichen Grenzraum Baden-Württembergs, nahe der bayerischen Grenzregion im Illertal.

Das 13 ha große Areal erstreckt sich über den Grenzraum der Belegenheitskommunen Staig und Illerkirchberg. Dabei sind ca. 10 ha im Osten auf Staiger Gemarkung realisiert und die restlichen 3 ha im Westen der Kommune Illerkirchberg.

Der gewählte Standort ist durch eine agrarwirtschaftliche Vornutzung gekennzeichnet. Eine Einbindung in bestehende Siedlungszusammenhänge ist nicht gegeben. Die Entfernung zum Ortszentrum der Gemeinde Staig beträgt 2 km, die Stadtkerne der anderen Mitgliedskommunen sind 6 bis 7 km entfernt.

Verkehrsanbindung

Der Standort des Projekts zeichnet sich durch seine verkehrsgünstige Lage inmitten der Innovationsregion Ulm aus. Überregionale Verkehrsverbindungen befinden sich in einer Reichweite von 7 km Entfernung.

In westlicher Richtung verläuft die B 30 von Ulm nach Friedrichshafen, nördlich des Gewerbegebietes die BAB 8 als verbindendes Element zwischen Stuttgart und München, sowie in östlicher Richtung die BAB 7

als Verbindungsachse zwischen Ulm und Kempten.

Die Erschließung des Gebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist durch eine Anbindung in etwa einem halben Kilometer Entfernung gesichert.

Wenige Kilometer weiter befindet sich ein Gleisanschluss, welcher optional genutzt werden kann.

Der nächstgelegene Flughafen ist ca. 100 km entfernt. Für die Nutzung der Wasserwege steht ein 130 km entfernter Wasserstraßenanschluss zur Verfügung.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Zur Verbesserung der strukturellen, wirtschaftlichen und gewerblichen Entwicklung des Raumes und zur Schaffung weiterer Arbeitsplätze haben die Gemeinden Hüttisheim, Illerkirchberg, Schnürpflingen und Staig die Gründung und den Aufbau des Gewerbegebietes Gassenäcker in kooperativer Zusammenarbeit beschlossen. Die ersten Sondierungsgespräche zwischen den Kommunen wurden 1990 geführt.

Grundüberlegungen waren, dass ein zentraler Gewerbebestandort die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, die Nutzung von Wirtschaftsvorteilen bei der Erschließung sowie das Erzielen von Synergieeffekten begünstigt.

Durch die Ausweisung nur eines Standortes, verglichen mit der Ausweisung jeweils eines eigenen, kleinen Gebietes durch jede Kommune, werden die natürlichen Ressourcen der Umwelt eher geschützt und der

Zersiedelung der Landschaft eher entgegengewirkt. Der Großstandort ist als Gegengewicht zu den städtischen Industriegebieten im Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm konzipiert und entspricht dem Bedarfssegment zwischen städtischen Großarealen und kleinflächigen Gemeindearealen.

Im Jahr 1992 lagen die ersten Vertragswerke vor und bereits ein Jahr später wurde die Bauleitplanung abgeschlossen. Seit dieser Zeit vermarktet ein interkommunales Gremium das Projekt. Die Erschließung des Gebietes wurde 1993 parallel zur Bauleitplanung realisiert.

Organisation der Zusammenarbeit

Die rechtliche Grundlage für die Organisation und Aufgabenverteilung ist durch die Aufgabenzuweisung auf eine vorhandene Verwaltungsgemeinschaft gegeben.

Der Verband ist für die Planung und Erschließung des Gewerbegebietes zuständig. Er hat für die Betriebsansiedlung und die damit verbundene Bereitstellung der notwendigen öffentlichen Einrichtungen zu sorgen. Zu den Aufgaben zählt auch der Erwerb und die Veräußerung von Grundstücken.

Die Belegenheitskommunen haben dem Verband das Recht übertragen, Erschließungsbeiträge nach dem Baugesetzbuch für das Projektgebiet zu erheben und die dafür erforderliche Erschließungsbeitragssatzung aufzustellen.

Die Gemeinde Staig ist gemäß ihren Satzungen für die Wasserversorgung

und Abwasserbeseitigung des gemeinsamen Gewerbegebietes zuständig, auch für den auf Illerkirchberger Gemarkung liegenden Teilbereich. Für die Festlegung der näheren Details ist die Regelung in Form eines öffentlich-rechtlichen Vertrages vorgesehen.

Planungsrecht

Im Regionalplan sind die Gemeinden Illerkirchberg und Staig als gemeinsames Kleinzentrum ausgewiesen. Es wird eine gemeinsame Flächennutzungsplanung betrieben, worauf schließlich die Entwicklung des grenzüberschreitenden Gewerbegebietes basiert. Das vollständige Planungsrecht für die Realisierung wurde mit der abschließenden Bauleitplanung im Jahr 1993 geschaffen.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die vom Verband getragenen Aufwendungen werden durch Staatsbeiträge, Zuschüsse und Beiträge Dritter gedeckt. Weitere, notwendige Einnahmen müssen auf dem Wege einer Kapital- und Betriebskostenumlage von den Mitgliedsgemeinden erhoben werden. Der Umlagenschlüssel richtet sich dabei nach den Einwohnerzahlen der beteiligten Kommunen. Die Kapitalumlage kann jeweils für investive Aufwendungen und die Betriebsumlage für konsumtive Aufwendungen erhoben werden.

Die Verteilung des Steueraufkommens wird in der Zweckverbandsatzung geregelt. Die Grundsteuer A liegt in der Gemeinde Staig und in der Gemeinde Illerkirchberg derzeit bei 320 v.H. Erträge, die dabei im gemeinsamen Gewerbegebiet anfallen, verbleiben jeweils bei den Gemeinden selbst.

Die beiden Kommunen sind allerdings dazu verpflichtet, das anfallende Gewerbesteueraufkommen aus dem gemeinsamen Gewerbegebiet sowie Einnahmen der Grundsteuer B von Grundstücken im Verhältnis der

Einwohnerzahlen der Mitgliedsgemeinden an diese abzuführen. Die Grundsteuer B liegt derzeit in der Gemeinde Staig bei 320 v.H. und in der Gemeinde Illerkirchberg bei 300 v.H. Die Gewerbesteuer beträgt in beiden Gemeinden 330 v.H.

Marketing

Ein Grund für den großen Erfolg dieses Projektes liegt darin, dass der interkommunale Standort Gassenäcker nicht nur ein durch Gewerbeansiedlungen geprägter Standort ist, sondern dass er auch die Symbiose von Arbeiten und Wohnen schafft. Eine wichtige Zielvorgabe ist unter anderem die Errichtung wohnungsnaher Arbeitsplätze. Aus strategischen Gründen ist es im Gewerbegebiet Gassenäcker daher zulässig, dass Betriebsinhaber nahe des Betriebs wohnen können. Dieser Vorteil ist aus marktstrategischer Sicht nicht zu unterschätzen.

Das Gewerbegebiet Gassenäcker ist sowohl auf die Beherbergung kleinerer Existenzgründerfirmen wie auch von Betrieben mit mehr als 20 Mit-

arbeitern ausgerichtet, was eine enorme Vielzahl und eine breite Branchenmixstruktur ermöglicht und das Gewerbegebiet Gassenäcker deutlich von vielen anderen Gewerbegebieten in der Region unterscheidet.

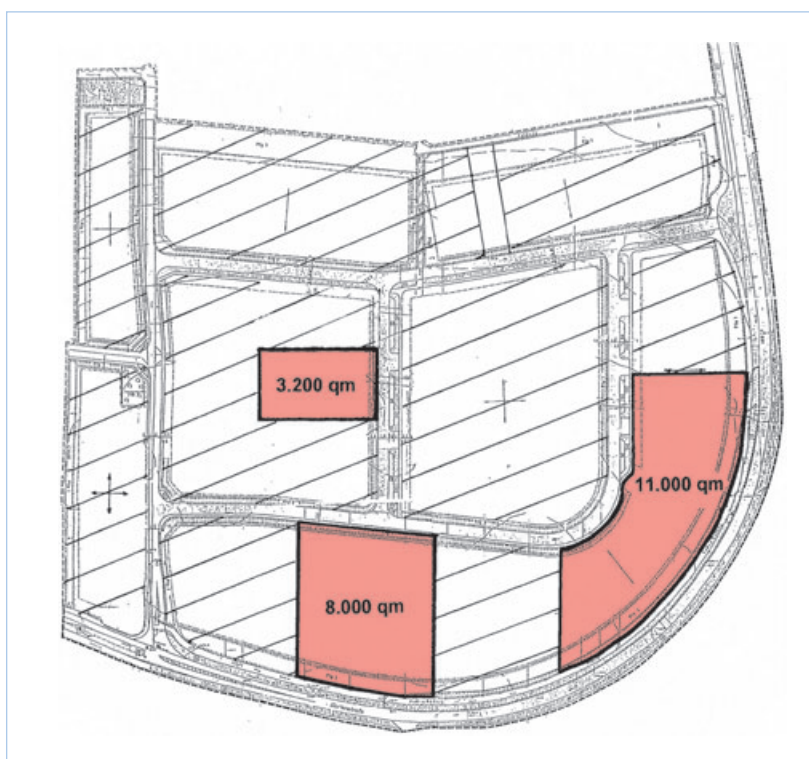
Probleme

Die Überwindung lokaler Interessen war eine relativ hohe Bürde im Vorfeld der Projektumsetzung. Doch nach den ersten Überlegungen kann die interkommunale Kooperation heute als erfolgreiches Projekt verbucht werden.

Entwicklungsstand

Von dem 10,7 ha großen verfügbaren Areal sind inzwischen 8,5 ha veräußert. Auf bereits 79 % veräußelter Fläche sind bislang 19 Betriebsansiedlungen der Branchen Handwerk, Spedition/Transporte, Dienstleistung, Handel/Vertrieb und Produktion/Vertrieb zu verzeichnen. Der Verkaufspreis pro erschlossenem m² liegt bei 44 und 46 €.

Als Erweiterungsoption sind im Flächennutzungsplan 12 ha eingeplant.



Interkommunales Gewerbegebiet Gassenäcker

Interkommunales Gewerbegebiet Geiselharz-Schauwies

Größe	30 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsformen	Zweckverband; Verbandsversammlung

Beteiligte

Die Gemeinde Amtzell hat gemeinsam mit der Stadt Wangen im Allgäu das interkommunale Gewerbegebiet Geiselharz-Schauwies entwickelt.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Die Stadt Wangen im Allgäu und die Gemeinde Amtzell befinden sich im Südosten Baden-Württembergs, nahe der bayerischen Grenze, etwa 20 km vom Bodensee entfernt. Sie sind dem Landkreis Ravensburg und dem Regierungsbezirk Tübingen zugehörig.

Der Standort des Gewerbegebietes erstreckt sich über beide Hoheitsgebiete. Die Gemeinde Amtzell ist mit 10 ha beteiligt, auf die Stadt Wangen im Allgäu entfallen 20 ha. Von dem insgesamt 30 ha großen Gewerbegebiet beträgt die reine Nettonutzfläche 28 ha. Der Name des Gewerbegebietes lässt sich auf die Lage in den Ortsteilen Amtzell-Geiselharz und Wangen-Schauwies zurückführen.

Das Projektgebiet befindet sich im östlichen Randbereich der Gemeinde Amtzell, ca. 2 km vom Ortskern entfernt, und ist in westlicher Randlage der Gemeinde Wangen, in etwa 8 km Entfernung zum Wangener Stadtzentrum, gelegen. Das Gewerbegebiet wird im Westen durch ein bereits bestehendes Gewerbegebiet räumlich begrenzt. Die Fläche unterlag vorher der agrarwirtschaftlichen Nutzung.

Verkehrsanbindung

Der projektierte Standort befindet sich nur wenige hundert Meter südlich der B 32. Die Erschließung ins regionale Verkehrsnetz sichern die

Autobahnschnittstelle der B 32 mit der A 96 Richtung Lindau und der Anschluss an die A 7 (Hamburg-Kempten) wenige Kilometer westlich des Gewerbegebietes.

Die weitere Erschließung des Gebietes erfolgt über eine Anbindung an das ÖPNV-System.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Aufgrund wirtschaftsstruktureller Überlegungen und begründet durch Flächenengpässe haben sich die Stadt Wangen und die Gemeinde Amtzell dazu entschieden, eine interkommunale Gewerbeansiedlung entlang der gemeinsamen Gemarkungsgrenze zu realisieren. Durch die unmittelbare Lage an der B 32 ist eine besondere Lagegunst der Fläche für die gewerbliche Nutzung gegeben.

Im Jahr 1998 wurde die Bauleitplanung abgeschlossen. Die Erschließung erfolgte in den Jahren 2000/2001. Seit dieser Zeit wird das Gebiet von einem interkommunalen Gremium in Form einer Verbandsverwaltung vermarktet. Es soll ein breiter Branchenmix angesiedelt werden.

Organisation der Zusammenarbeit

Um die Umsetzung des interkommunalen Projekts zu gewährleisten, wurden von den Mitgliedsgemeinden spezielle Organisationsstrukturen geschaffen. Es wurde ein Zweckverband gegründet, zu dessen Aufgaben die Planung und Entwicklung des Gebietes gehören. Die Durchführung des Bebauungsplanes, die Herstellung von Anlagen zur inneren Erschließung sowie der Erlass not-

wendiger Satzungen für die Erhebung von Erschließungsbeiträgen zählen zu seinem Aufgabenbereich.

Die Organe des Zweckverbandes sind die Verbandsversammlung und der Verbandsvorsitzende. Die Versammlung besteht aus den beiden Bürgermeistern sowie jeweils vier weiteren Vertretern aus den Mitgliedsgemeinden. Der Vorsitzende wird von der Verbandsversammlung aus ihrer Mitte für die Dauer von drei Jahren gewählt.

In einem separaten, öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen der Gemeinde Amtzell und der Stadt Wangen werden hinsichtlich der Abwasserbeseitigung und des Abwasserdurchleitungsrechts gesonderte Regelungen getroffen. Die zur Beseitigung des Abwassers notwendigen Anlagen stellt die Stadt Wangen im Allgäu bereit, während die Ableitung des im gemeinsamen Gewerbegebiet anfallenden Schmutzwassers über das bestehende Kanalnetz der Gemeinde Amtzell erfolgt.

Planungsrecht

In der Flächennutzungsplanung wurde für das Projektgebiet eine gewerbliche Nutzung vorgesehen. Somit konnte im Jahr 1998 sofort die Aufstellung des Bebauungsplanes eingeleitet werden, um für die Umsetzung der Planung einen rechtmäßigen Rahmen zu schaffen.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die durch Erschließung und Realisierung entstehenden Kosten entfallen auf den Zweckverband. Zur Deckung des Finanzbedarfes bedient er sich der Einnahmen aus Staatsbeiträgen,

Zuschüssen sowie Steuereinnahmen. Falls die Kosten dadurch nicht komplett gedeckt werden können, muss der Restbetrag auf dem Wege einer Kapital- und/oder Betriebskostenumlage von den beteiligten Gemeinden zu jeweils 50 % getragen werden.

Soweit infrastrukturell weitere Teilstrecken oder der Ausbau einer separaten Anschlussstelle an die B 32 erforderlich sind, erfolgt die Realisierung zu Lasten des Zweckverbandes.

Durch Gewerbesteuereinnahmen erzielte Erträge werden von beiden Gemeinden im Verhältnis 50:50 jeweils

an das andere Verbandsmitglied abgeführt. Werden die Einnahmen des Verbandes nicht für die Erfüllung der Aufgaben benötigt, werden sie im gleichen Verhältnis an die beteiligten Kommunen abgetreten. Grundsteuer A und B verbleiben ausschließlich in der Belegenheitsgemeinde. Die Hebesätze betragen dabei in beiden Kommunen 300 v.H. für die Grundsteuer A und B und 330 v.H. für die Gewerbesteuer.

Entwicklungsstand

Die ersten Betriebe haben sich in dem Projektgebiet bereits niedergelassen. Es stehen weitere Neubauflächen für Veräußerungen zur Verfügung.

Interkommunaler Industriepark A 7 Giengen / Herbrechtingen

Größe	41,64 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsformen	Zweckverband; Verbandsversammlung

Beteiligte

Der Industriepark A 7 Giengen/Herbrechtingen ist ein interkommunales Projekt der beiden Nachbarstädte Giengen an der Brenz und Herbrechtingen.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Die beiden beteiligten Kommunen liegen in der Schwäbischen Alb in der Region Ostwürttemberg. Das Projektgelände erstreckt sich über 41,64 ha, wovon 30 ha reines Bauland erschlossen werden können. Flächenmäßig beteiligt sind beide Städte.

23,6 ha des Industrieparks befinden sich auf Herbrechtinger Gemarkung im östlichen Randbereich der Stadt. Die restlichen 18 ha liegen auf dem Hoheitsgebiet der Stadt Giengen an der Brenz.

Mit der Entstehung des Industrieparks auf einer zuvor landwirtschaft-

lich genutzten Fläche wurde ein isolierter neuer Siedlungsansatz geschaffen, jeweils 2 km von den beiden Ortszentren der Belegenheitskommunen entfernt.

Verkehrsanbindung

Der Industriepark grenzt unmittelbar an die A 7, welche über die Anschlussstelle Giengen/Herbrechtingen direkt anfahrbar ist, und an die Schnittstelle der A 7 mit der B 19/492, welche von Herbrechtingen nach Giengen führt.

Die A 7 verbindet den Norden und den Süden Europas und sichert somit auch die internationale Anbindung ins europäische Straßennetz. Wichtig für den Standort Giengen/Herbrechtingen sind auch die Ost-West-Trassen A 6 mit den Verbindungen nach Frankreich, Polen, Tschechien sowie die A 8 mit der Anbindung über München nach Ungarn und über Stuttgart und Karlsruhe nach Frankreich und in die Schweiz.

Doch nicht nur über die Straße, sondern auch über die anderen beiden klassischen Verkehrswege Luft und Schiene ist der Industriepark äußerst günstig zu erreichen. Die Stadt Giengen verfügt über einen eigenen Sportflughafen, nur 3 km entfernt. Internationale Flughäfen wie Augsburg und Stuttgart sind nur etwa eine Autostunde entfernt.

Anschluss an das öffentliche Personennahverkehrsnetz wird durch einen 2 km entfernten Haltepunkt gesichert. Ebenso weit entfernt befinden sich die Bahnhöfe der beiden beteiligten Städte.

Der nächste ICE-Gleisanschluss ist im wenige Kilometer entfernten Ulm vorzufinden.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Zur Schaffung neuer Arbeitsplätze in ihrer Region haben die beiden Städte Giengen an der Brenz und Herbrech-

tingen im Jahr 1997 beschlossen, zukünftig intensiv zusammenzuarbeiten und gemeinsam den Industriepark A 7 Giengen/Herbrechtingen auszuweisen.

Die interkommunale Bewirtschaftung des Areals, nahe der Autobahnauffahrt auf die A7, bietet sich an, da in diesem Bereich die Stadtgrenzen beider Kommunen aufeinander treffen und beide Städte bei der Ausweisung neuer Industriestandorte von Flächenengpässen betroffen sind.

Die Nähe zum Oberzentrum Ulm, den Mittelzentren Heidenheim und Aalen, und damit zu Universität, Fachhochschulen sowie Berufsakademie zeichnet die werbewirksame Lage zusätzlich aus.

Ende 2002 setzte die Erschließung des Gebietes ein. Sie erfolgt abschnittsweise nach Bedarf der jeweiligen Interessenten.

Organisation der Zusammenarbeit

Die beteiligten Kommunen haben zur Organisation der Zusammenarbeit einen Zweckverband mit begleitenden Gremien gegründet. Für die Abwasserentsorgung ist die Stadt Herbrechtingen verantwortlich, während die Gas- und Wasserversorgung durch die jeweils zuständigen

Werke der beiden Belegenheitskommunen erfolgt.

Den Baurechtsbehörden der beiden Städte wird jeweils eine eigene Baurechtszuständigkeit zugesprochen.

Die Vermarktung des Industrieparks erfolgt durch ein interkommunales Gremium, bestehend aus der Geschäftsführung des Zweckverbandes und Wirtschaftsbeauftragten der Städte. Dabei werden Marketingmaßnahmen des Zweckverbandes mit den Wirtschaftsbeauftragten der beiden Städte abgestimmt.

Interessenten steht eine ausführliche Vermittlung und Beratung zu, um Grundstücksgrößen und -zuschnitte nach ihrem individuellen Bedarf zu erwerben.

Besonders bevorzugt sollen arbeitsplatzintensive Unternehmen und produzierendes Gewerbe angesiedelt werden. Ausgeschlossen wird groß- und kleinflächiger Einzelhandel mit innenstadtrelevanten Sortimenten.

Planungsrecht

Als planungsrechtliche Grundlage wurde für das Vorhabengebiet ein Bebauungsplan aufgestellt. Nach der Vorgabe des Bebauungsplans ist das Plangebiet als Gewerbegebiet im Sinne von § 8 BauNVO ausgewiesen.

Der Bebauungsplan bietet somit die Möglichkeit, nicht erheblich belastigende Gewerbebetriebe sowie Dienstleistungsbetriebe und in eingeschränktem Umfang auch Einzelhandelsbetriebe unterzubringen.

Die großzügig ausgewiesenen Baugrenzen bieten eine große Flexibilität bei der Anordnung der baulichen Anlagen. Außerdem bestehen keinerlei Einschränkungen bei der Gebäudegestaltung.

Verteilung von Kosten und Erträgen

In der Zweckverbandssatzung ist die Aufgabenverteilung sowie die Zuweisung von Gewinnen und Aufwendungen verbindlich festgesetzt.

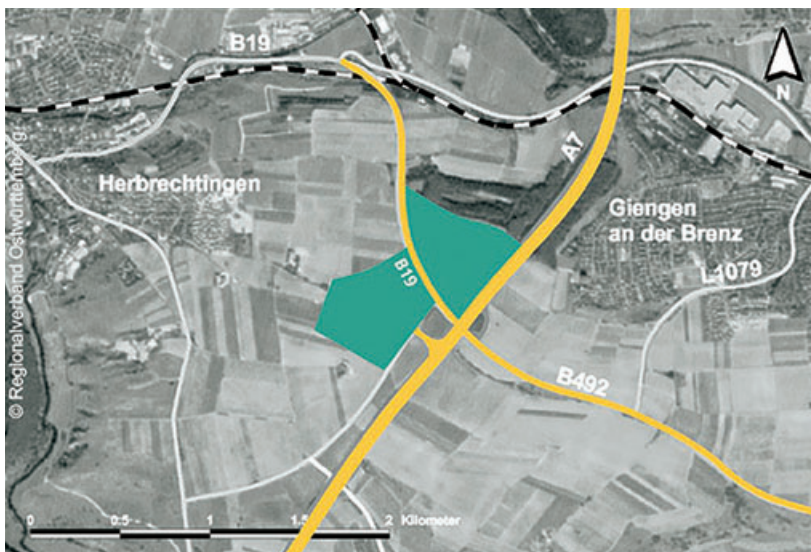
Die Steuerbeiträge werden nach den geltenden Hebesätzen der jeweiligen Gemeinde erhoben. Dabei liegt der Gewerbesteuerhebesatz in Giengen an der Brenz bei 370 v.H. und der Grundsteuerhebesatz B bei 350 v.H.. In Herbrechtingen liegt der Gewerbesteuerhebesatz bei 360 v.H., während der Grundsteuerhebesatz B bei 340 v.H. liegt.

Entwicklungsstand

Der Slogan der Vermarktungsstrategie lautet „Ein Standort mit Verbindung“. Dieses offensichtliche Verkaufsargument demonstriert die gute Verkehrsanbindung über die Autobahn A 7 Würzburg/Ulm bzw. die nahe gelegene A 8.

Der erste Schritt des Vermarktungskonzeptes für den Industriepark A 7 besteht darin, konkrete Standortvorteile aufzudecken, einmalige Strukturen zu identifizieren und diese im Vergleich zu anderen Gewerbebeständen herauszuarbeiten.

Die ersten Ergebnisse der Strukturanalyse zeigen bereits, dass sich der Standort A 7 in der Region Ostwürttemberg durch ein stark innovatives Umfeld, eine ausgezeichnete Forschungslandschaft und eine äußerst beständige Industrie auszeichnet.



Interkommunaler Industriepark A 7 Giengen / Herbrechtingen

Im zweiten Schritt sollen aus den gewonnenen Informationen geeignete Zielgruppen für die Ansiedlung abgeleitet werden. Gerade wegen der aktuell schwierigen wirtschaftlichen Lage ist ein fundiertes Vermarktungskonzept der Grundstein für eine zielgerichtete Vermarktung attraktiver Gewerbeflächen. Die bewusste Auswahl möglicher Interessenten, verbunden mit der direkten Ansprache und Betreuung, hebt sich von diffusen Werbeanzeigen und Massenwurfsendungen ab, deren Streuverluste hoch sind.

Die Verkaufspreise sind nicht bindend festgelegt, sondern richten sich individuell nach der jeweiligen Lage und Art der Ansiedlung und bewegen sich nach einem Zonenmodell in einem breiten Rahmen von 43,50 € je m² bis zu einer Obergrenze von 112,50 € je m².

Interkommunales Gewerbegebiet Göppingen / Voralb

Größe	29 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	3
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Das interkommunale Gewerbegebiet Göppingen / Voralb ist gemeinsam von der Stadt Göppingen und den Gemeinden Eschenbach und Heiningen entwickelt worden.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das Gebiet liegt zu 95 % auf Eschenbacher Gemarkung im westlichen Teil dieser Gemeinde und zu 5 % im östlichen Bereich Heiningens. Die Stadt Göppingen ist nicht als Belegenheitskommune beteiligt.

Das Projektgebiet erstreckt sich über eine Fläche von ca. 29 ha, wovon die Nettonutzfläche 25 ha beträgt. Der Standort war vor seiner Überplanung einer agrarwirtschaftlichen Nutzung unterworfen und befindet sich in isolierter Lage.

Zum Ortskern Eschenbachs beträgt die Entfernung nur einen Kilometer, zum Zentrum Heiningens 3 km,

während das Stadtzentrum Göppingens 8 km entfernt liegt.

Das interkommunale Gewerbegebiet zeichnet sich durch seine Lage im östlichen Raum Baden-Württembergs, im Regierungsbezirk Stuttgart und im Landkreis Göppingen aus.

Die Stadt Stuttgart befindet sich etwa 40 km westlich des Standortes und die Stadt Ulm ist ca. 50 km südöstlich gelegen.

Verkehrsanbindung

Die überregionalen Verkehrsbeziehungen lassen sich über die etwa 10 km entfernte Anschlussstelle an die A 8 Richtung Stuttgart/München südlich des interkommunalen Gewerbegebietes und über die etwa 5 km nördlich entlang führende B 10 nach Stuttgart und Ulm versehen.

Im Osten verläuft die Nord-Süd-Tangenten A 7 Richtung Würzburg/Kempten.

Eine ÖPNV-Verbindung ist direkt vor Ort vorhanden und gewährleistet die Verbindung in die umliegenden Ortschaften.

Der nächste Gleisanschluss mit Verbindung in das überregionale, schienengebundene Verkehrsnetz befindet sich im 8 km entfernten Göppingen.

Die Erschließung des Luftverkehrsraums wird durch den für regionale und internationale Flüge nutzbaren Flughafen Stuttgart in 40 km Entfernung gesichert.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Anlass für die Bildung des interkommunalen Gewerbegebietes war, dass seitens der Landesplanung der Gemeinde Eschenbach keine weitere Ausweisung gewerblicher Gebiete im Flächennutzungsplan genehmigt werden sollte. So gab es Mitte der 70er Jahre bei Planungen der Ge-

meinde Eschenbach zur Ausweisung eines Gewerbegebietes Konflikte mit der Regionalplanung. Dabei wurde der Hinweis auf die Genehmigungsfähigkeit von Planungen nur bei Kooperation mit mehreren Gemeinden erteilt. Es fanden erste Vorgespräche mit den angrenzenden Nachbargemeinden Göppingen und Heiningen statt.

Da mit der Gemeinde Heiningen bereits eine Verwaltungsgemeinschaft existierte, konnte schnell Einigkeit erzielt werden. Die Stadt Göppingen zeigte sich an dem Projekt ebenfalls sehr interessiert, da sie zu diesem Zeitpunkt - Ende der 70er Jahre - keinen ausreichenden Gewerbeflächenvorrat hatte, um verschiedene Flächenbedarfsanmeldungen ansässiger Betriebe zu berücksichtigen. Das Projekt war aus Sicht der Gemeinden gut geeignet, um bestehender Flächenknappheit entgegenzuwirken.

Ein zusätzlicher Grund, die Stadt Göppingen an dem Projekt zu beteiligen, bestand in den Kosten für die Entwicklung des Gewerbeparks. Diese hätten allein von den Gemeinden Heiningen und Eschenbach nicht aufgebracht werden können.

1979 erfolgte die Gründung des Zweckverbandes Gewerbepark Voralb. Es wurde ein Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan gefasst. Damit einhergehend begannen die Erschließungsarbeiten sowie die ersten Flächenankäufe.

Der Bebauungsplan wurde 1983 rechtskräftig. Im selben Jahr siedelten sich die ersten Betriebe im Gewerbepark an. Seit 1983 befindet sich das Gebiet in Vermarktung durch ein interkommunales Gremium. Dank kontinuierlicher Ansiedlung liegt der Flächenumsatz des Gewerbeparks bei 1-2 ha jährlich.

Im Jahr 1996 konnte die Gewinnzone unter Berücksichtigung aller aufgelaufenen Kosten wie Flächenankauf, Erschließung und Kreditbedienung erreicht werden.

Organisation der Zusammenarbeit

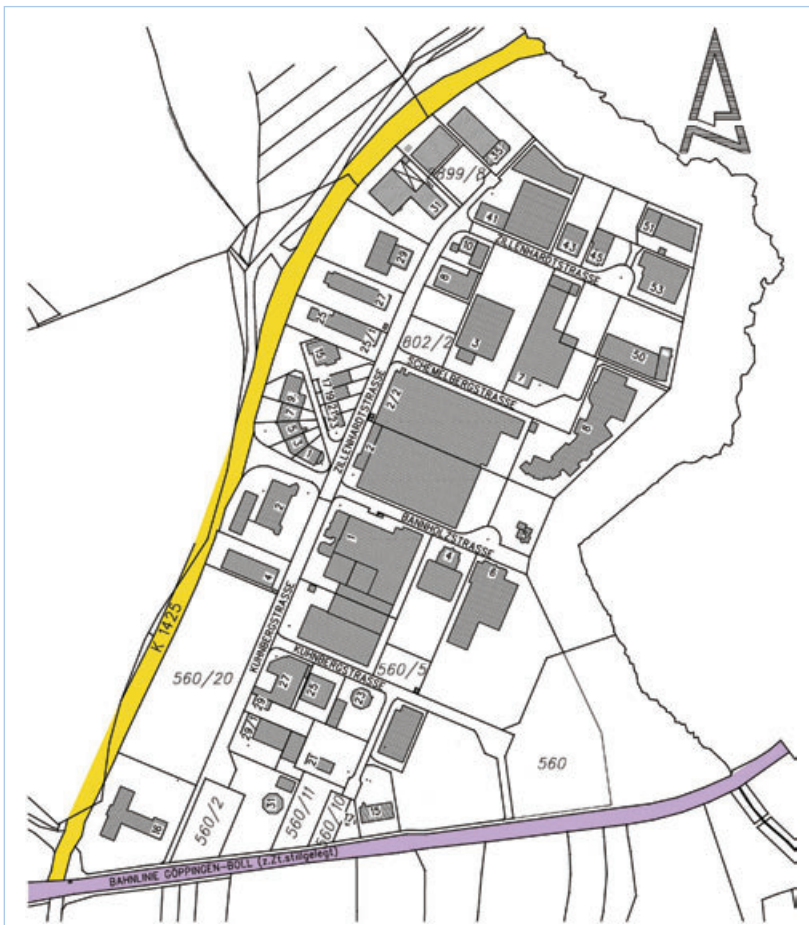
Für die Umsetzung des Gewerbeprojektes haben 1979 die Gemeinden Eschenbach und Heiningen mit der Stadt Göppingen einen Zweckverband gegründet. Der Beitritt zum Verband steht dem Landkreis Göppingen auf Antrag jederzeit offen. Das Verhältnis der Stimmenanteile liegt bei 50 (Göppingen) : 25 : 25. Diese Aufteilung wurde gewählt, damit keine Stadt allein mit ihrem Stimmenanteil Entscheidungen treffen kann.

Der Zweckverband besteht aus den Organen Verbandsversammlung und Verbandsvorsitzende. Der Verbandsversammlung gehören jeweils die Bürgermeister der drei Mitgliedsgemeinden sowie jeweils ein weiterer Vertreter aus den Gemeinden Eschenbach und Heiningen und drei Vertreter der Stadt Göppingen an. Die Verbandsversammlung wählt einen Verbandsvorsitzenden für die Dauer von fünf Jahren.

Der Zuständigkeitsbereich des Zweckverbandes liegt in der Planung und Erschließung des Projektgebietes. Im Sinne eines Planungsverbandes ist er somit für die Aufstellung und Durchführung der Bauleitplanung zuständig. Um die Erschließung zu gewährleisten und die Ver- und Entsorgung des Verbandsgebietes zu sichern, wurden die Göppinger Stadtwerke und Energieversorgungsunternehmen vertraglich eingebunden.

Planungsrecht

Das Vorhaben stammt aus den 70er Jahren, als die Gemeinde Eschenbach die Ausweisung eines Gewerbegebietes in der Größe von etwa 25 ha plante. Von Seiten der Regionalplanung wurde darauf hingewiesen,



Interkommunales Gewerbegebiet Göppingen / Voralb

dass eine derartige Flächenentwicklung nicht mit der zentralörtlichen Funktion der Gemeinde vereinbar sei und allenfalls ein gemeinsames Projekt mit den Nachbarstädten, insbesondere mit der Stadt Göppingen, akzeptiert werden könnte.

Aufgrund der regionalplanerischen Vorgaben konnte die Bauleitplanung für das Projekt abgewickelt und abgeschlossen werden.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Auf dem Wege einer Kapitalumlage werden die entstandenen Aufwendungen des Verbandes für den Erwerb und die Erschließung des Gewerbeparks aufgebracht. Eine Förderung von Landesseite erfolgte bei der Projektumsetzung nicht.

Die Anteile zur Deckung der Kapitalumlage entfallen zu 60 % auf die Stadt Göppingen und zu jeweils 20 % auf die Gemeinden Eschenbach und Heiningen. Soweit die durch den laufenden Betrieb von Verbandseinrichtungen und durch Verbandsverwaltung entstehenden Aufwendungen nicht durch die Kapitalumlage gedeckt werden, muss eine Verwaltungs- und Betriebsumlage von den Verbandsmitgliedern aufgebracht werden.

Die Abführung der Erträge verläuft nach dem selben Verteilerschlüssel wie die Anteile der Aufwendungen. Dabei sind die Eschenbacher Steuersätze maßgebend für die Einnahmen.

Der Steuersatz für die Gewerbesteuer liegt bei 365 v.H., die Höhe der Grundsteuer A bei 340 v.H. und der Grundsteuer B bei 340 v.H.

Das Aufkommen der Einnahmen aus Gewerbesteuerumsätzen und der Grundsteuer B wird von den Gemeinden Eschenbach und Heiningen an den Verband abgeführt, welcher die eingegangenen Beträge wiederum an die Verbandsmitglieder

verteilt. Die Grundsteuer A verbleibt in den Gemarkungsgemeinden.

Die Bewirtschaftung des Gewerbegebietes erfolgt durch den Zweckverband. Arbeiten im Gewerbepark wie Straßenreinigung und Winterdienst werden durch den Verbandshof der Gemeinden Eschenbach und Heiningen durchgeführt.

Für Arbeiten, die spezielles Gerät erfordern, kann der Zweckverband direkt auf Fahrzeuge und Maschinen des Göppinger Bauhofes zurückgreifen.

Entsprechende bautechnische Leistungen werden dem Zweckverband gemäß dem tatsächlich entstandenen Aufwand zu den geltenden Verrechnungssätzen in Rechnung gestellt.

Unter Berücksichtigung der finanziellen Vorleistungen schreibt der Zweckverband seit 1996 schwarze Zahlen.

Probleme

Dass die Stadt Göppingen 60 % des Ertrages erhält, ohne flächenmäßig beteiligt zu sein, wird von der Gemeinde Eschenbach als gewisse Unverhältnismäßigkeit angesehen, weshalb sie auf eine Änderung im Hinblick einer anderen Verteilung der Grundsteuer plädiert hatte.

Eine ähnliche Problemlage bezieht sich auf die, von Eschenbach vor einiger Zeit in die Diskussion gebrachte, Erweiterung des Gewerbeparks auf Eschenbacher Gemarkung, da die anderen beiden Gemeinden dafür keinen Bedarf sehen. Nach dem Abzug der amerikanischen Truppen steht Göppingen ein großes Konversionsgelände für gewerbliche Entwicklungen zur Verfügung, während Heiningen für die Ausdehnung bestehender Gewerbegebiete weitere interkommunale Zusammenarbeit plant. Von daher hat die von Eschenbach für möglich erachtete Erweiterung keine Mehrheit gefunden.

Entwicklungsstand

Das Projekt ist fast abgeschlossen und nahezu vollständig besiedelt. Somit wird es von den beteiligten Gemeinden mit hoher Zufriedenheit als erfolgreiche Kooperation angesehen. In den nächsten Jahren wird der Gewerbepark ohne Zeitdruck vollständig besiedelt sein, so dass sich der Zweckverband auf die reine Bewirtschaftung konzentrieren kann.

Durch Grundstücksverkäufe an Gewerbebetriebe sind alle Finanzierungsanteile der Kommunen zurückgezahlt.

Der Zweckverband ist schuldenfrei, so dass alle Erträge im Verhältnis 60:20:20 an die Verbandsmitglieder abgeführt werden.

Interkommunaler Gewerbepark Hohenlohe

Größe	225 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	3
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Die Städte Waldenburg und Künzelsau sowie die Gemeinde Kupferzell entwickeln gemeinsam den Gewerbepark Hohenlohe.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das Gelände des Gewerbeparks im Hohenlohekreis wurde vorher landwirtschaftlich wie auch industriell genutzt.

Bei der projektierten Fläche handelt es sich um einen isolierten neuen Siedlungsansatz. Die Entfernung zur Belegenheitskommune Waldenburg beträgt 1 km. Kupferzell befindet sich 3 km und Künzelsau 10 km entfernt.

Das Gebiet des Gewerbeparks umfasst eine Gesamtfläche von ca. 225 ha. Das Verbandsgebiet erstreckt sich über Gemarkungsteile der Gemeinde Kupferzell und der Stadt Waldenburg.

Begrenzt wird das Areal im Osten durch die Landesstraße L 1046 und im Westen durch die Bundesstraße B 19.

Verkehrsanbindung

Die überregionale Verkehrserschließung wird über die, durch das Gewerbegebiet verlaufende, Bundesautobahn A 6 (Saarbrücken - Waidhaus) als wichtige Ost-West-Fernverkehrslinie gewährleistet. Im weiteren Verlauf kreuzt diese die BAB 81 (Würzburg - Gottmadingen) sowie die BAB 7 (Flensburg - Füssen).

Regional wird der Park durch die direkt angrenzende Bundesstraße B 19 erschlossen.

Eine ÖPNV-Anbindung des Geländes ist vorhanden. Auf dem Gelände des Gewerbeparks befindet sich ein Gleisanschluss an das Streckennetz der Deutschen Bahn. Die hier verlaufende Eisenbahnlinie Heilbronn -

Nürnberg begünstigt den Güteraus-tausch mit den benachbarten Wirtschaftszentren Heilbronn, Mannheim, Stuttgart, Würzburg und Nürnberg.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Die Verbesserung der lokalen Wirtschaftsstruktur ist das Ziel, das durch die Gewerbeansiedlung im Park realisiert werden soll.

Aufgrund von Flächen und Finanzengpässen der Gebietskörperschaften entschied man sich, auf kommunaler Ebene zu kooperieren und einen gemeinsamen Gewerbepark zu entwickeln. Dabei bietet sich das Projektgelände insbesondere aufgrund seiner Verkehrsinfrastruktur an.

Organisation der Zusammenarbeit

Im April 1990 erfolgte die Gründung des Zweckverbandes Gewerbepark Hohenlohe durch die Kommunen Kupferzell und Waldenburg, um den Gewerbepark Hohenlohe gemeinsam zu entwickeln. 1991 trat die Stadt Künzelsau dem Zweckverband bei.

Rechtsgrundlage ist das Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (GKZ) sowie die Gemeindeordnung für Baden-Württemberg. Aufgabe des Verbandes ist die Planung und die Erschließung des Gewerbeparks sowie ferner der Erwerb und die Veräußerung von Grundstücken. Zu diesem Zweck übernimmt der Zweckverband die Aufgaben eines Planungsverbandes nach § 205 BauGB und stellt einen Bebauungsplan für das Verbandsgebiet auf.

Organe des Zweckverbandes sind die Verbandsversammlung sowie der



Interkommunaler Gewerbepark Hohenlohe

Verbandsvorsitzende. Die Versammlung besteht jeweils aus dem Bürgermeister und fünf weiteren Vertretern der drei beteiligten Kommunen, wobei die Stimmzahl der Anzahl der Vertreter in der Verbandsversammlung entspricht. Der Verbandsvorsitzende und dessen Stellvertreter werden aus der Mitte der Verbandsversammlung für die Dauer von zwei Jahren gewählt.

Die Aufwendungen des Verbandes für den Erwerb und die Erschließung des Gewerbeparks werden mittels einer Kapitalumlage aufgebracht, an der sich die kommunalen Körperschaften Kupferzell, Waldenburg und Künzelsau im Verhältnis 3:3:4 beteiligen.

Die Gemeinde Kupferzell und die Stadt Waldenburg sind verpflichtet, die auf Grundstücken im Verbandsgebiet anfallenden Steuereinnahmen

an den Zweckverband abzuführen. Die Aufteilung der Erträge ergibt sich aus den jeweiligen Kapitalanteilen der Kommunen. Die Vermarktung erfolgt durch ein interkommunales Gremium.

Planungsrecht

Ein Ausschluss bestimmter Branchen oder eine vorrangige Ansiedlung spezieller Zweige ist nicht vorgesehen.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Gewerbesteuer für Betriebe, die sich auf Gemarkung der Stadt Waldenburg befinden, beläuft sich auf 360 v.H. Auf Gemarkung der Kommune Kupferzell beträgt der Gewerbesteuerhebesatz 340 v.H.

Entwicklungsstand

Die Erschließung des Gewerbeparks erfolgt abschnittsweise, entsprechend dem zu erwartenden Bedarf.

Inzwischen ist die Bauleitplanung für einen Teil der Fläche erfolgt. Das Gebiet wurde bereits erschlossen und befindet sich in der Vermarktung.

Rund 65 ha befinden sich bereits im Eigentum ansässiger Unternehmen. Dabei haben sich sowohl Unternehmen aus den Verbandsgemeinden als auch Neuzugänge von außerhalb niedergelassen. Die angesiedelten Unternehmen ergeben einen Mix aus verschiedenen Branchen. Die Gesamtzahl der Arbeitsplätze bewegt sich auf die 2.000er Marke zu.

Ab 50 € je m² inklusive Erschließungskosten kann ein Grundstück im Gewerbepark Hohenlohe erworben werden.

Interkommunales Industrie- und Gewerbegebiet Laiern

Größe	27 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Das gemeinsame Industrie- und Gewerbegebiet Laiern wird in Kooperation der Stadt Bietigheim-Bissingen mit der Gemeinde Tamm realisiert.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das Gebiet befindet sich im mittleren Neckartal, etwa 24 km nördlich von Stuttgart. Das Stadtzentrum von Bietigheim-Bissingen bzw. das Zentrum der Gemeinde Tamm liegt jeweils etwa 3 km entfernt.

Die vormals agrarwirtschaftlich genutzte Fläche wird im Süden durch eine Kreisstraße und im Norden

durch ein bereits bestehendes Gewerbegebiet begrenzt. Im Westen erstreckt sich das Areal bis an eine Bahntrasse, im Osten endet es an der Bundesstraße B 27.

Insgesamt hat das Industrie- und Gewerbegebiet Laiern heute eine Bruttogröße von 27 ha und bietet etwa 22 ha gewerblich nutzbare Nettobaufläche.

Bei der Gründung des Zweckverbandes im März 1988 umfasste das Gebiet Laiern erst eine Fläche von rund 12 ha. Im April 1997 wurde das Verbandsgebiet jedoch um zwei Areale mit etwa 10 ha und 5 ha erweitert.

Die Fläche verteilt sich zu 82 % auf das Gebiet der Gemeinde Tamm und zu 18 % auf die Stadt Bietigheim-Bissingen.

Verkehrsanbindung

Die Bundesstraße B 27 (Ludwigsburg - Heilbronn) liegt mit nur 0,5 km in unmittelbarer Nähe des Gewerbe- und Industriegebietes, die Autobahnanschlussstelle Ludwigsburg-Nord zur A 81 (Würzburg - Singen) ist gerade einmal 3,5 km entfernt.

Das Areal selbst ist direkt in das ÖPNV-Netz eingebunden.

Die Stadt Bietigheim-Bissingen liegt an einem Eisenbahnknotenpunkt der

Strecken Stuttgart - Karlsruhe, Stuttgart - Frankfurt sowie der Verbindung nach Würzburg und Heilbronn.

Bis zum südlich gelegenen Flughafen Stuttgart-Echterdingen sind es rund 36 km.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Zu Beginn der interkommunalen Zusammenarbeit verfügten beide Kommunen nur noch über sehr knappe Gewerbeflächenreserven.

Die Idee zur Kooperation entstand bei der Fortschreibung des gemeinsamen Flächennutzungsplans. Ein bereits bestehendes Industriegebiet der Stadt Bietigheim-Bissingen ließ sich unter Ausnutzung von Führungsvorteilen durch die Ausweisung weiterer Gewerbeflächen auf Gemarkung der Gemeinde Tamm erweitern.

Insbesondere die bereits vorhandene Infrastruktur wie Zufahrtswege und Entwässerungsanlage konnte dadurch mitgenutzt werden.

Organisation der Zusammenarbeit

Auf der Grundlage des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit

(GKZ) haben sich die Gemeinde Tamm und die Stadt Bietigheim-Bissingen im März 1988 im Zweckverband Gemeinsames Industrie- und Gewerbegebiet Laiern zusammengeschlossen, um das Areal gemeinsam zu beplanen und zu erschließen. Daneben gilt auch die Gemeindeordnung Baden-Württemberg.

Der Zweckverband ist wie folgt organisiert: Vorstandsvorsitz und Stellvertreter werden von den Bürgermeistern der beiden Gemeinden gestellt, die Verbandsversammlung umfasst zudem jeweils fünf weitere Vertreter der Kommunen. Die Geschäftsführung wird ebenfalls durch einen Mitarbeiter einer Belegeneheitskommune wahrgenommen.

Das Verhältnis zwischen den beiden kommunalen Partnern kann heute als sehr gut bezeichnet werden. Berührungspunkte konnten abgebaut werden und die Entscheidungen werden einvernehmlich getroffen.

Die gut funktionierende Zusammenarbeit schlägt sich auch darin nieder, dass das Verbandsgebiet bereits eine Erweiterung erfahren hat.

Planungsrecht

Das gemeinsame Industrie- und Gewerbegebiet Laiern ist in den Planwerken entsprechend als GE 1+2 bzw. GI festgesetzt.

Die Bauleitplanung für den ersten Teil des Gebietes war 1988, im Jahr der Zweckverbandgründung, abgeschlossen. Die Erschließung folgte zwei Jahre später.

1997 erfuhr die Verbandsfläche eine Erweiterung um zwei Areale, für die noch im selben Jahr ein gültiger Bebauungsplan vorlag. Ein Jahr später war auch dieser Teil vollständig erschlossen.

Bereits im Bebauungsplan wurde dabei das Ziel verankert, dem Verhältnis von Flächenverbrauch und Beschäftigtenzahl bei der Flächenvergabe besondere Beachtung zu kommen zu lassen. Daher sind

- Einzelhandelsbetriebe
- Lagerhäuser
- Speditionen

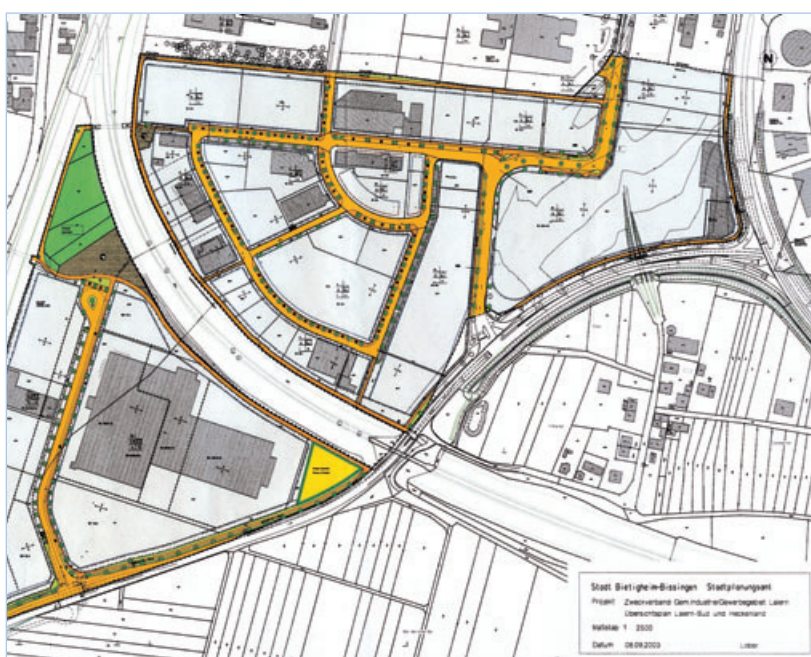
von vornherein von der Vergabe ausgeschlossen. Hingegen sollen sich vorrangig Firmen der Dienstleistungsbranche oder der Güterproduktion ansiedeln.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Finanzierung der Aufgaben des Zweckverbandes erfolgt zu gleichen Teilen durch die Stadt Bietigheim-Bissingen und die Gemeinde Tamm.

Besonderheiten ergeben sich bezüglich des Steueraufkommens. Die beiden Kommunen führen jeweils die Hälfte des Gewerbesteueraufkommens des Gemeinschaftsprojektes, vermindert um die angefallenen Gewerbesteuerumlagen, an die Partnerkommune ab.

Auch die Grundsteuer B wird nach diesem Muster verteilt, während die Grundsteuer A bei der jeweiligen Belegeneheitskommune verbleibt.



Interkommunales Industrie- und Gewerbegebiet Laiern

Probleme

In der Anfangsphase der Kooperation der beiden Kommunen gab es insbesondere mit den betroffenen Grundstückseigentümern Realisierungsprobleme, die der Ausweisung von Gewerbeflächen eher ablehnend gegenüberstanden. Da es nicht gelang, eine einvernehmliche Lösung herbeizuführen, musste abschließend ein amtliches Umlegungsverfahren eingeleitet werden. Anfänglich bestanden auch Berührungsängste unter den Partnern, die inzwischen jedoch abgebaut werden konnten.

Entwicklungsstand

Seit 1988 bzw. seit 1997, nach der Verbandserweiterung, befindet sich das Industrie- und Gewerbegebiet in der Vermarktung durch die Geschäftsführung des Zweckverbandes.

Bisher (Stand Mai 2004) sind rund 44 % (12 ha) der Gesamtfläche belegt. Dabei sind 1.240 Arbeitsplätze entstanden bzw. im Entstehen begriffen. Derzeit laufen zwischen den beiden Kommunen Gespräche darüber, das Verbandsgebiet noch einmal zu erweitern.

Interkommunaler Gewerbe- und Industriepark Lerchenäcker

Größe	65 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

In interkommunaler Kooperation entwickeln die Große Kreisstadt Backnang und die Gemeinde Aspach im Rems-Murr-Kreis, Region Stuttgart, den Gewerbe- und Industriepark Lerchenäcker.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das isoliert, am Rand eines regionalen Grünzugs gelegene Gelände zwischen Aspach und Backnang unterlag zuvor einer landwirtschaftlichen Nutzung. Es befindet sich 2 km vom Zentrum der Gemeinde Backnang entfernt. Die Entfernung zum Zentrum der Kommune Aspach beträgt 3 km.

Das Gebiet erstreckt sich über eine Länge von 1.300 m von Südwest nach Nordost. Seine Breite von Südost nach Nordwest beträgt rund 650 m. Der Park hat eine Bruttogröße von 65 ha und eine Nettonutzfläche von 43,6 ha, bedingt auch

durch die vielen internen Grünzüge, welche das Areal positiv aufwerten. Die Flächenanteile sind wie folgt auf die beiden Belegenheitskommunen verteilt: Auf Gemarkung der Gemeinde Backnang liegen 40,8 ha der Brutto- und 28,3 ha der Nettonutzfläche des Gewerbe- und Industriegebietes. Die übrigen 24,2 ha Bruttounutzfläche bzw. 15,3 ha Nettobauland entfallen auf die Gemeinde Aspach.

Die Grundstücke sind nach Größe und Form größtenteils frei wählbar. Die Mindestgröße der kleinsten Parzelle beträgt 2.000 m².

Verkehrsanbindung

Das interkommunale Gewerbe- und Industriegebiet Lerchenäcker befindet sich 15 km entfernt von der Anschlussstelle Großbottwar/Mundelsheim der Bundesautobahn A 81 (Würzburg - Gottmaringen). Die Zufahrt über die L 1115 ist ortsdurchfahrtsfrei.

Darüber hinaus besteht am nördlichen und südlichen Ende des Industrie- und Gewerbebereichs eine Anbindung an die Bundesstraße B 14, die regionale Verbindungsstraße zwischen Stuttgart und Nürnberg.

Das Areal ist über eigene Haltestellen im Gewerbegebiet an das öffentliche Personennahverkehrsnetz angebunden.

Die Stadt Backnang ist S-Bahn-Endhaltepunkt des Stuttgarter Verkehrsverbundes. Die S-Bahn verbindet die Stadt mit dem Zentrum Stuttgart und weiter mit dem Flughafen Stuttgart.

Der nächste Bahnhof befindet sich etwa 3 km, ein Güterbahnhof etwa 10 km entfernt.

Ein Fuß- und Radwegenetz erschließt das Gewerbeparkgelände und verbindet die Fläche so mit den Zentren der beiden Belegenheitskommunen.

Bis zum nächsten Binnenhafen ist eine Distanz von 30 km zu überwinden. Der internationale Flughafen Stuttgart befindet sich rund 30 km entfernt.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Auslöser der interkommunalen Zusammenarbeit war das Bemühen der Stadt Backnang um neue Gewerbeflächen Anfang der 90er Jahre. Der Standort Lerchenäcker wurde schließlich als geeignete Gewerbefläche identifiziert, wobei die Grenze zur Gemeinde Aspach durch das Gebiet verläuft. Eine Erschließung der Fläche erschien nur gemeindegrenzenübergreifend sinnvoll, so dass der Gemeinde Aspach ein gemeinsames Vorgehen vorgeschlagen wurde.

Im Juni 1995 wurden erste Sondierungsgespräche über die Entwicklung eines interkommunalen Gewerbe- und Industrieparks geführt. Im

November 1997 lagen die entsprechenden Vertragswerke vor und die Bauleitplanung wurde im Februar 2000 abgeschlossen.

Die Erschließung des ersten Bauabschnitts des Industrie- und Gewerbeparks war im März des Jahres 2001 abgeschlossen. Die Vermarktung der Fläche begann einen Monat später. Trotz der Entwicklung der Fläche in zwei Bauabschnitten steht das gesamte Nutzungsspektrum, welches die Planungskonzeption vorsieht, von Beginn an zur Verfügung.

Organisation der Zusammenarbeit

Im November 1997 haben die beiden Partnerkommunen den Zweckverband Gewerbe- und Industriepark Lerchenäcker zur Organisation ihrer Zusammenarbeit gegründet. Die zugehörige Zweckverbandsversammlung, als begleitendes Gremium, hat insgesamt 17 Mitglieder; 6 Vertreter

der Gemeinde Aspach und 10 der Stadt Backnang. Zusätzlich gehört ein beratender Vertreter des Verbands Region Stuttgart der Versammlung an.

Grundsatzentscheidungen bedürfen einer qualifizierten Mehrheit um eine Überstimmung der Gemeinde Aspach zu verhindern. Der Zweckverband ist offen für weitere Mitglieder.

Für die Vermarktung des Industrie- und Gewerbeparks ist die Geschäftsführung des Zweckverbandes verantwortlich.

Planungsrecht

Der Park Lerchenäcker ist in Gewerbeflächen (GE), eingeschränkte Gewerbeflächen (GEe) und eingeschränkte Industrieflächen (Gle) untergliedert. Vorrangig sollen sich Firmen der High-Tech-Branche und Unternehmen der Dienstleistungsbranche ansiedeln.

Ausgeschlossen von einer Ansiedlung sind hingegen Einzelhandelsbetriebe.

Planungskonzeption

Der Gewerbepark wird durch öffentliche Grünflächen gegliedert, welche die Betriebsgrundstücke aufwerten und die eigenen Aufwendung der Unternehmen verringern. Zudem werden durch den Abstand und die Abschirmung der Grundstücke Beeinträchtigungen verhindert.

In ausreichendem Abstand zu bestehender Wohnbebauung ist der nördliche Teil des Areals als eingeschränktes Industriegebiet ausgewiesen. Die Fläche im Kern des Parks ist als Gewerbegebiet definiert.

Der Süden der Projektfläche, entlang der Bundesstraße B 14, ist als eingeschränktes Gewerbegebiet ausgewiesen. Hier sollen sich, gleichsam als gut sichtbare Visitenkarte des Gewerbeparks, zukunftsorientierte, hochwertige Dienstleistungen ansiedeln, welche die Wohnqualität der gegenüberliegenden Siedlung nicht beeinträchtigen.



Interkommunaler Gewerbe- und Industriepark Lerchenäcker

Darüber hinaus ist im Kern der Gewerbefläche ein zentraler Bereich für Versorgungsinfrastruktur und Freizeitnutzung vorgesehen. Ein Kfz-Servicebereich an der Nord-Zufahrt des Business Parks soll die Versorgung mit Kfz bezogenen Dienstleistungen sicherstellen.

Verteilung von Kosten und Erträgen

In Abhängigkeit von der Gemarkung, auf der das Grundstück liegt, differieren die Steuerhebesätze. Auf Grundstücken der Gemeinde Back-

ang betragen Grundsteuer A und Grundsteuer B jeweils 325 v.H.. Die Gewerbesteuer beläuft sich auf 345 v.H.

Die Grundsteuer A beträgt auf Grundstücken der Gemeinde Aspach 300 v.H., die Grundsteuer B 305 v.H. und die Gewerbesteuer 350 v.H.

Zur Verteilung der steuerlichen Einnahmen wurde eine besondere Regelung getroffen: Jeweils 10 % der Steuereinnahmen aus Grundsteuer B und Gewerbesteuer verbleiben direkt

in den Belegenheitskommunen. Von der Restsumme fließen 60 % an die Gemeinde Backang, die restlichen 40 % gehen an die Gemeinde Aspach.

Entwicklungsstand

Inzwischen haben sich die ersten Unternehmen im interkommunalen Gewerbe- und Industriepark angesiedelt. Der Grundstückspreis im Gewerbegebiet liegt bei 103 € je m².

Interkommunales Gewerbegebiet Oberkochen-Königsbronn

Größe	19,6 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	2
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Das interkommunale Gewerbegebiet Oberkochen-Königsbronn ist ein gemeinsames Projekt der Stadt Oberkochen und der Gemeinde Königsbronn.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Bei dem interkommunalen Gewerbegebiet Oberkochen/Königsbronn handelt es sich um eine landkreisübergreifende, interkommunale Kooperation.

Das Plangebiet befindet sich im südlichen Bereich der Stadt Oberkochen, in der Region Ostwürttemberg und nördlich der Gemeinde Königsbronn, Landkreis Heidenheim, etwa 60 km östlich von Stuttgart und 50 km nördlich der Stadt Ulm.

Die Entfernung des Standortes zum Ortskern der Stadt Oberkochen beträgt 2 km und zum Stadtzentrum Königsbronn 4 km. Das Projektge-

biet befindet sich vollständig auf Gemarkung der Stadt Oberkochen. Es arrondiert nicht an ein bestehendes Siedlungsgefüge, sondern wurde in isolierter Lage realisiert.

Das Gewerbegebiet erstreckt sich über eine Bruttofläche von 19,6 ha, wobei die Nettonutzung der Fläche ca. 10 ha umfasst. Der Großteil des Plangebietes wird derzeit als Grünland und Acker genutzt. Entlang der östlichen Randzone befinden sich einige Feldhecken und Heideflächen.

Verkehrsanbindung

Es ist beabsichtigt, das geplante Gewerbegebiet von der bereits vorhandenen Bundesstraße B 19 über einen plangleichen Knotenpunkt zu erschließen. Nur wenige Kilometer östlich des Plangebietes verläuft in Nord-Süd-Richtung die BAB 7 nach Würzburg und Ulm.

Die überregionale Ost-West-Erschließung des Gebietes wird zum einen

mit der nördlich verlaufenden A 6 nach Heilbronn und Nürnberg gewährleistet, zum anderen über die A 8 nach Stuttgart und München. Schnelle Verbindungen in alle großen umliegenden Städte sind somit auf direktem Wege möglich.

Da das Projektgebiet in isolierter Lage realisiert wird, ist eine ÖPNV-Verbindung noch nicht vorhanden. Eine mögliche Anbindung befindet sich jenseits der B 19 und kann mit Hilfe einer Fußgängerbrücke erreicht werden.

Die Bahnhöfe der beiden beteiligten Kommunen sind nur einige Kilometer vom Standort entfernt. Die Anbindung an die umliegenden Gemeinden und Städte ist gewährleistet.

Der nächstgelegene Flughafen, der für Geschäftsflüge genutzt werden kann, befindet sich 13 km entfernt in der Gemeinde Heubach.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Die Stadt Oberkochen, in der bereits weltbedeutende Unternehmen wie z.B. Carl Zeiss und Leitz ihren Sitz haben, und die Gemeinde Königsbronn liegen am Fuß der Schwäbischen Alb in Ostwürttemberg. Aufgrund der bestehenden Topographie befinden sich beide Kommunen in einer räumlich beengten Tallage, so dass die Expansionsmöglichkeiten weiterer Siedlungs- und Gewerbegebiete sehr eingeschränkt sind.

Der Mangel an Gewerbeflächen hat in den vergangenen Jahren in beiden Kommunen zu einem Wegzug von potenziellen Unternehmensgründern geführt.

Im Mai 2000 wurden die Pläne des Unternehmens Carl Zeiss zum Bau eines neuen Werks für Lithografiesysteme veröffentlicht. Darauf folgte ein Standortsuchlauf. Sowohl Oberkochen als auch Königsbronn schieden zunächst als möglicher Standort aus, weil keine Gewerbeflächen zur Verfügung standen.

Vor diesem Hintergrund haben sich die beiden Bürgermeister der Stadt Oberkochen und der Gemeinde Königsbronn bereits im Jahr 1999 darüber verständigt, ein gemeinsames Gewerbegebiet auszuweisen.

Die Pläne des Unternehmens Carl Zeiss wirkten dabei wie ein Katalysator, wodurch Diskussionen, Planungen, Beratungen und Verwaltungsverfahren beschleunigt und unter extremem Zeitdruck durchgeführt wurden.

Letztendlich lagen zwischen der Veröffentlichung des Unternehmens Carl Zeiss zum Bau des neuen Werks und der Erschließung des interkommunalen Gewerbegebietes nur wenige Monate.

Als Standort für den Projektbereich wurde eine Fläche im Süden Oberkochens ausgewählt, die für die Ansiedlung des neuen Carl Zeiss-Werks und für ein neues interkommunales Gewerbegebiet erschlossen werden sollte. Die Stadt Oberkochen betrieb zunächst alle Planungen

sowie den gesamten Grundstückserwerb alleine.

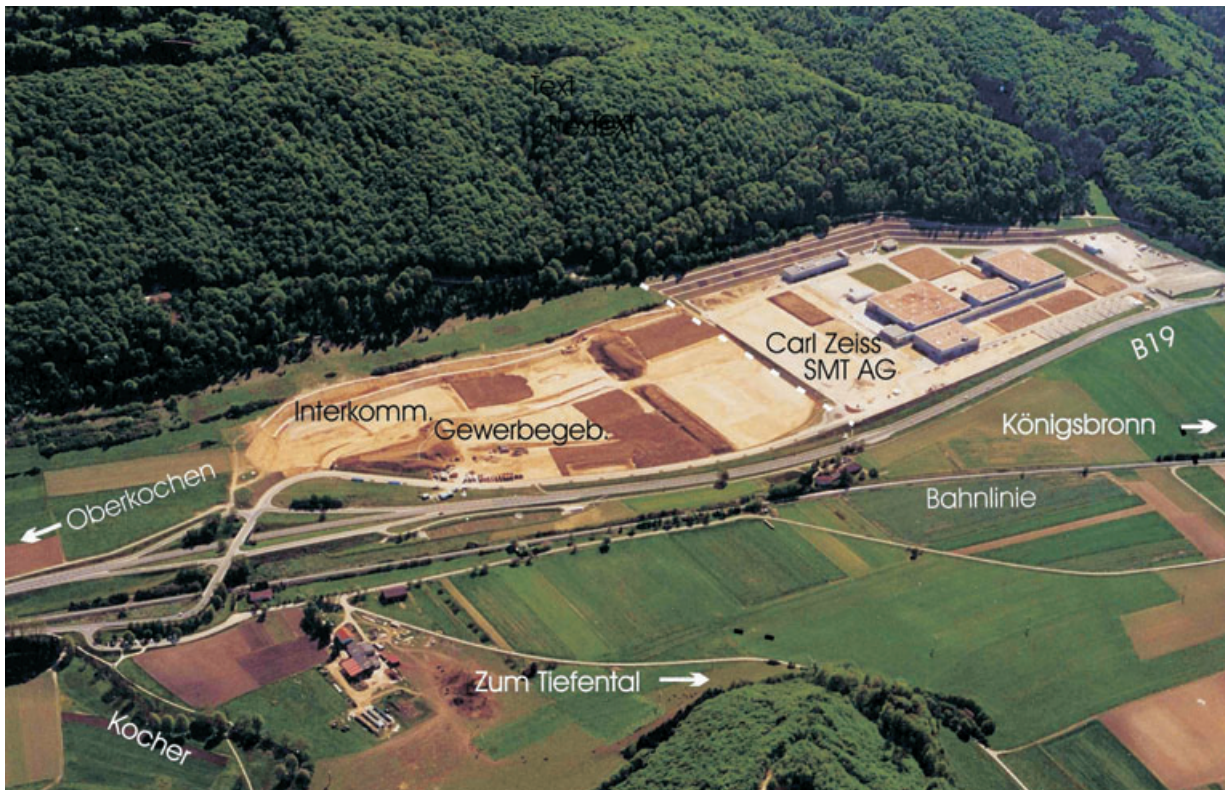
Insgesamt wurden Grundstücke mit einem Gesamtflächeninhalt von rund 400.000 m² erworben.

Alle Grundstücke befinden sich nun in öffentlichem Eigentum. Umlegungsverfahren waren nicht erforderlich; alle Grundstücke wurden einvernehmlich erworben. Seit Februar 2003 befindet sich das Gebiet in der Vermarktung. Zuständig dafür ist eine Betreibergesellschaft.

Organisation der Zusammenarbeit

Der gemeinsame Beschluss, einen Zweckverband zur Schaffung eines interkommunalen Gewerbegebietes zu gründen, erfolgte erst nach langwierigen Verhandlungen zwischen den beiden Kommunen im Jahr 2002.

Lange wurde die Frage nach der Notwendigkeit interkommunaler Kooperation diskutiert, zumal sich das Projektgebiet nur auf Oberkochener Gemarkung befindet, und die Ge-



Interkommunales Gewerbegebiet Oberkochen / Königsbronn

meinde Oberkochen ausschließlich für die Ver- und Entsorgung verantwortlich sein wird. Doch ein ausschlaggebendes Argument für die Verwaltungen, eine kooperative Verbindung einzugehen, wurde durch den Aspekt der finanziellen Förderung von Landesseite aus bestärkt.

Die öffentliche Diskussion zur Ansiedlung des neuen Carl Zeiss-Werks bzw. zur Erschließung eines interkommunalen Gewerbegebietes wurde äußerst kontrovers geführt. Insbesondere der private Naturschutz sowie die örtlichen Vertreter von Bündnis 90/DIE GRÜNEN haben dagegen operiert und versucht, das Projekt mit Hilfe eines Bürgerantrags bzw. eines Bürgerbegehrens zu stoppen bzw. zu verhindern.

Planungsrecht

Die Stadt Oberkochen und die Gemeinde Königsbronn sind im Regionalplan Ostwürttemberg vom 08.01.1998 als regional bedeutsamer Schwerpunkt für Industrie und Dienstleistung sowie als Wohnsiedlungsschwerpunkt ausgewiesen. Daraus erwächst für die beiden Gemeinden die Aufgabe, nach Möglichkeit Gewerbeflächen auszuweisen.

Für den geplanten Standort des interkommunalen Gewerbegebietes sah der Regionalplan Ostwürttemberg vom 03.04.1996 allerdings einen regionalen Grünzug vor. Die Ausweisung eines Gewerbegebiets bzw. eine konkrete Bebauung waren somit zunächst ausgeschlossen.

Dieses regionalplanerische Hindernis wurde mittels eines sog. Zielabweichungsverfahrens beseitigt, welches die Stadt Oberkochen beantragt hat. Diesem Antrag hat die Regionalversammlung wenige Monate später zugestimmt. Letztendlich waren jedoch auch dabei die Diskussionen innerhalb und außerhalb des Regionalverbands äußerst kontrovers.

Insbesondere die benachbarten Städte und Gemeinden versuchten, die Ausweisung des geplanten interkommunalen Gewerbegebiets zu verhindern, um eigene Gewerbegebiete nicht zu gefährden und eine weitere wirtschaftliche Entwicklung in Oberkochen bzw. Königsbronn zu verhindern. Auch die Standortsuche des Unternehmens Carl Zeiss trug zu diesem Verhalten bei. Schließlich stimmte jedoch der Regionalverband der Rücknahme der Ausweisung des o.g. regionalen Grünzugs im Bereich des geplanten interkommunalen Gewerbegebiets zu.

Der Entwurf zum Bau des neuen Werks steht derzeit nicht im Einklang mit der Fortschreibung des Flächennutzungsplanes, worin die Vorhabenfläche als landwirtschaftliche Fläche ausgewiesen ist. Deshalb muss im Parallelverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes eine Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgen.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Finanzierung des interkommunalen Gewerbegebiets erfolgte zunächst ausschließlich durch die Stadt Oberkochen. Da Oberkochen der einzige baden-württembergische Kernstandort des Unternehmens Carl Zeiss ist und das geplante Werk für Lithographiesysteme in Baden-Württemberg angesiedelt werden sollte, förderte das Land die Ausweisung des interkommunalen Gewerbegebietes mit bis zu 5 Mio. €. Die Förderung erhielt die Stadt Oberkochen. Sie wurde jedoch später auf den gemeinsamen Zweckverband übertragen.

Die Entscheidung des Unternehmens Carl Zeiss, das neue Werk für Lithographiesysteme am Standort Oberkochen anzusiedeln, führte dazu, dass von den rund 400.000 m² Gewerbeflächen sofort ca. 200.000 m²

zum Bau des neuen Werks verkauft werden konnten. Dies entlastete den städtischen Haushalt enorm.

Als Schwierigkeit kam hinzu, dass insgesamt drei Hauptleitungen der Landeswasserversorgung (LW) durch das geplante interkommunale Gewerbegebiet führten. Diese mussten im Vorfeld verlegt werden, was innerhalb weniger Monate geschah. Die Kosten für die neuen LW-Leitungen in Höhe von rund 3 Mio. € mussten vollständig von der Stadt Oberkochen übernommen werden.

Bezüglich der Steuereinnahmen gelten die Hebesätze der Stadt Oberkochen. Grundsteuer A und B betragen jeweils 325 v.H., während die Gewerbesteuer bei 355 v.H. liegt. Laut Zweckverbandssatzung werden die Steuereinnahmen nachträglich je hälftig geteilt. Die Grundsteuer A steht ausschließlich der Belegenheitsgemeinde Oberkochen zu.

Entwicklungsstand

Die Bauleitplanung für das interkommunale Gewerbegebiet ist seit Juli 2003 abgeschlossen. Seit November desselben Jahres ist das Gebiet voll erschlossen und steht zum Verkauf.

Im Rahmen der Zukunftsoffensive des Landes Baden-Württemberg sollen insbesondere Unternehmen aus dem Bereich Photonik angesiedelt werden.

Innerhalb der Region Ostwürttemberg soll dabei ein Cluster mit Photonikunternehmen gebildet werden, weil hier bereits eine deutliche Konzentration derartiger Unternehmen vorhanden ist.

Das interkommunale Gewerbegebiet soll aber auch heimischen Handwerks- und Industriebetrieben zur Verfügung stehen, um ihnen Erweiterungs- bzw. Ansiedlungsmöglichkeiten zu geben.

Interkommunaler Gewerbepark Odenwald (IGO)

Größe	40 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	3
Organisationsformen	Zweckverband; Verbandsversammlung

Beteiligte

Die Stadt Buchen hat mit den benachbarten Gemeinden Mudau und Limbach das gemeinsame Gewerbegebiet Interkommunaler Gewerbepark Odenwald (IGO) entwickelt.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Der Wirtschaftsraum Buchen im Norden Baden-Württembergs, dem Neckar-Odenwald-Kreis zugehörig, liegt zentral zwischen den Ballungszentren Stuttgart, Heilbronn, Mannheim, Heidelberg, Würzburg und Frankfurt.

Der Gewerbepark Odenwald umfasst ein Gebiet von mehr als 40 ha, wobei eine reine Nettonutzfläche von ca. 30 ha zur Verfügung steht. Der Standort befindet sich ausschließlich in der Belegenheitskommune Buchen, etwa einen Kilometer südwestlich der Innenstadt in isolierter Lage. Die Vornutzung der Fläche ist durch die

Agrarwirtschaft geprägt. Die Gemeinden Mudau und Limbach grenzen westlich an die Stadt Buchen.

Verkehrsanbindung

Das Gelände hat über die Abfahrten Buchen-Süd und Buchen-Ost zwei direkte Anbindungen an die B 27. Die Haupteinfahrtsstraße im IGO, die Carl-Benz-Straße, ermöglicht zudem die unmittelbare Weiterfahrt in Richtung A 81 (Anschlussstelle Osterburken). In nördlicher Richtung kreuzt die BAB 81 die BAB 3 Richtung Frankfurt, in südlicher Richtung befindet sich eine Anschlussstelle an die BAB 6 Richtung Mannheim und Nürnberg.

Eine Anbindung des Areals an den öffentlichen Personennahverkehr ist vorhanden. Buchen mit dem Bahnhof Buchen liegt an der Strecke Seckach - Miltenberg. Nächster IC-Bahnhof ist Heidelberg in ca. 70 km Entfernung (Strecke Stuttgart -

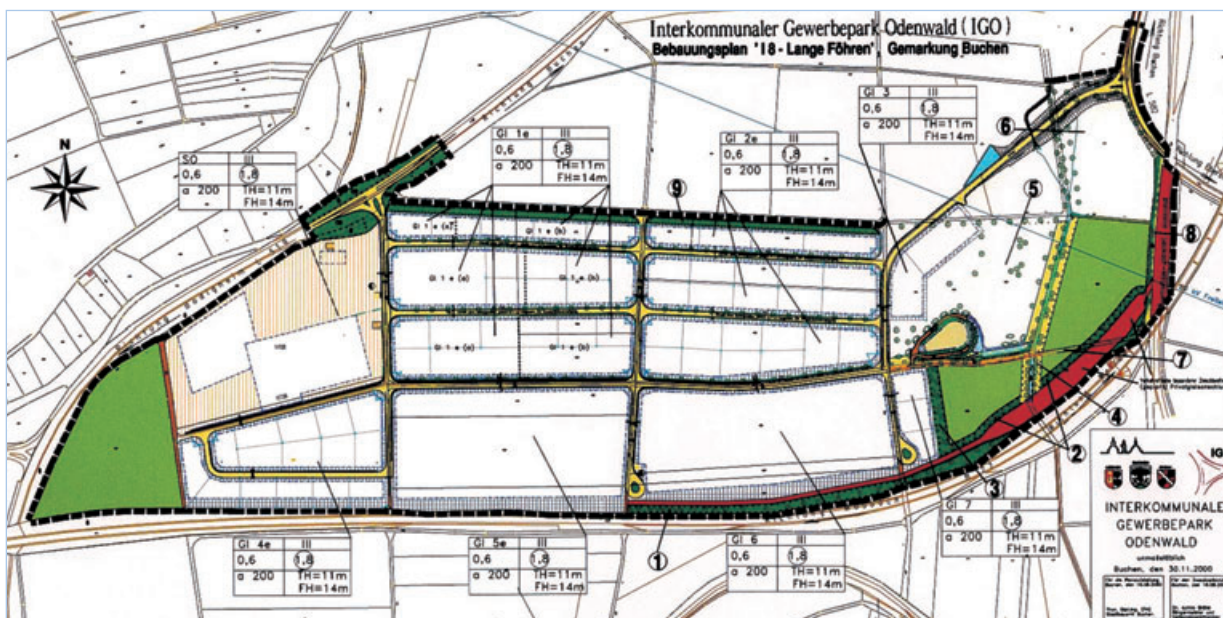
Mannheim). Der nächste Containerbahnhof Mannheim an der Strecke Stuttgart - Mannheim - Frankfurt liegt etwa 90 km entfernt.

In 40 km Entfernung steht mit dem nächstgelegenen Binnenhafen in Wertheim am Main ein Wasserstraßenanschluss zur Verfügung.

Für Geschäftsflüge kann der nächstgelegene, 8 km entfernte Regionalflughafen in Walldürn genutzt werden. Internationale Flüge sind vom Stuttgarter oder Frankfurter Flughafen, je rund 100 km entfernt, möglich.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Im Jahr 1996 wurde interkommunales Gewerbegebiet in Baden-Württemberg Priorität bei der Förderung von Landesseite aus eingeräumt. Im selben Jahr hat sich die Stadt Buchen gemeinsam mit den



Interkommunaler Gewerbepark Odenwald (IGO)

beiden Nachbargemeinden zusammengeschlossen, um ein Projekt in interkommunaler Kooperation zu entwickeln.

Ausgewählt wurde der Standort in Buchen nach den Kriterien seiner besonderen infrastrukturellen Lagegunst. Im November 1999 begannen die ersten Erschließungsarbeiten und die Vermarktung des Gebietes durch die Wirtschaftsförderung der Stadt Buchen.

Organisation der Zusammenarbeit

Um die erfolgreiche, kooperative Entwicklung des wirtschaftlich bedeutsamen Projekts sicher zu stellen, wurde der Zweckverband IGO mit Sitz in Buchen von den drei beteiligten Kommunen gegründet.

Die Anteile an dem Verband wurden entsprechend der Einwohnerzahlen der drei Mitgliedskommunen verteilt. Dabei entfallen auf Buchen 60 %, auf die anderen beiden Gemeinden jeweils 20 %. Die Verbandsversammlung gilt als oberstes Organ. Sie wurde mit nur 10 Mitgliedern so klein wie möglich gehalten, um eine möglichst hohe Flexibilität zu erzielen. Beschlüsse bedürfen einer Zwei-

drittelmehrheit, damit keine Mitgliedsgemeinde eine andere dominieren kann. Als begleitendes Gremium wurde zusätzlich eine Verbandsversammlung gegründet.

Planungsrecht

Interkommunaler Kooperation wird seit Mitte der 90er Jahre in Baden-Württemberg eine gewisse Priorität eingeräumt. Derartige Projekte werden von der Landesseite gefördert und in der Regionalplanung berücksichtigt.

Erstrebenswert ist die Diskussion einer interkommunalen Siedlungs- und Wirtschaftsförderungspolitik auf Kreisebene.

Durch eine gemeinsame, aktive Liegenschaftspolitik von Kommunen und Kreis soll der sinnlos gewordene Wettlauf der Gemeinden um die Ansiedlung von Gewerbe durch ein miteinander abgelöst werden. Den interkommunal betriebenen Gewerbegebieten gehört im engen Ballungsraum Rhein-Neckar die Zukunft.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Kosten für die Realisierung des Gewerbegebietes übernimmt der

Zweckverband aus Staatsbeiträgen, Zuschüssen und Steuereinnahmen.

Die Steuereinnahmen richten sich nach den Hebesätzen der Stadt Buchen und belaufen sich auf 300 v.H. für die Grundsteuer A und 370 v.H. für die Grundsteuer B, während die Gewerbesteuer 340 v.H. beträgt. Die Aufteilung der im Gewerbegebiet anfallenden Kosten und Erträge sowie der Steuereinnahmen erfolgt im Verhältnis der Einwohnerzahlen der Mitgliedsgemeinden.

Entwicklungsstand

Vier Jahre nach Erschließungsbeginn haben sich inzwischen zwanzig Unternehmen mit etwa 300 Arbeitskräften im IGO angesiedelt. Das Gewerbegebiet zählt somit zu den Senkrechtstartern im Neckar-Odenwald-Kreis. Insgesamt wurden rund 30 Mio. € von privater und öffentlicher Hand investiert.

Im Unterschied zu anderen Gewerbegebieten gibt es im IGO großflächigen Einzelhandel und auch einen Lebensmittelmarkt. Bestimmte Auflagen müssen jedoch eingehalten werden, um keine Konkurrenz zu bestehenden Buchener Geschäften zu schaffen.

Ein Viertel des gesamten Areal ist bisher belegt und die Nachfrage weiterer Interessenten ist hoch, was im günstigen Quadratmeterpreis von 25 € je m² begründet ist. Eine weitere verlockende Option für Investoren ist die Möglichkeit der Flächenerweiterung. Für drei Jahre befristet besteht die Möglichkeit, auf einer gleichgroßen Reservefläche wie das erworbene Grundstück unentgeltlich eine Expansion vorzunehmen. Den Unternehmen wird dadurch eine größere Flexibilität und Planungssicherheit ohne zusätzlichen Kostenaufwand gewährleistet.

Für einen möglichen Gleisanschluss liegen beim Zweckverband bereits ingenieurtechnische Untersuchungen vor.



Interkommunaler Gewerbepark Odenwald (IGO)

Regionaler Industriepark Osterburken RIO

Größe	49,1 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	5
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Die Städte Osterburken, Adelsheim und Ravenstein haben bereits im Jahr 1984 mit den Gemeinden Rosenberg und Seckach gemeinsam den Regionalen Industriepark Osterburken RIO entwickelt und somit den ersten interkommunalen Industriepark Baden-Württembergs erschlossen. Mit dem Pilotprojekt wurde vor zwei Jahrzehnten dem Neckar-Odenwald-Kreis ein wichtiger Entwicklungsimpuls gegeben.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Die beteiligten Kommunen sind Nachbarkommunen im östlichen Neckar-Odenwald-Kreis etwa 70 km nördlich der Stadt Stuttgart.

Die Belegenheitskommune des 49,1 ha großen Industrieparks ist die Stadt Osterburken. Die Nettonutzfläche umfasst eine Größe von 33,47 ha. Für die Realisierung des Projekts wurde eine agrarwirtschaftlich und forstwirtschaftlich genutzte Fläche in isolierter Lage gewählt.

Mit einer Entfernung von 2,5 km liegt das Zentrum Osterburkens dem Projektgebiet am nächsten, während die Zentren der anderen beteiligten Kommunen in einem Umkreis von etwa 5 bis 12 km um den Industriepark lokalisiert sind.

Verkehrsanbindung

Der regionale Industriepark Osterburken liegt 1,5 km von der Autobahn A 81 entfernt und erschließt so die Ballungsräume Heilbronn, Stuttgart, Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg und das nördlich gelegene Würzburg. Durch seine Lage abseits jeglicher Wohnbebauung gel-

ten für den Regionalen Industriepark Osterburken keine Einschränkungen hinsichtlich des entstehenden Verkehrsaufkommens.

Der Bahnhof Osterburken ist Knotenpunkt für die DB-Strecken Ludwigs-hafen - Würzburg und Stuttgart - Würzburg. Anbindungen ins schienen-gebundene Nah- wie auch in das überregionale Fernverkehrsnetz sind so gewährleistet. Ein ÖPNV-Anschluss ist direkt im Industriepark vorhanden.

Der Heilbronner Neckarhafen ist 50 km entfernt. Für Luftfracht stehen die nahegelegenen Flugplätze Wall-dürn und Mosbach zur Verfügung, die Großflughäfen Frankfurt und Stuttgart sind in jeweils einer Stunde erreichbar.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Der Regionale Industriepark Osterburken (RIO) ist ein gutes Beispiel für die Vorzüge des ländlichen Raums als Standort für zukunftsge-richtete Unternehmen.

Im Spannungsfeld zwischen Bal-lungszentren und ländlichem Raum haben sich die fünf Kommunen im Jahr 1984 mit der Motivation zusam-mengeschlossen, die Potenziale der Region im Standort-Wettbewerb zu nutzen.

Besonderer Anreiz waren dabei finanzielle Mittel, welche das Land und die Europäische Union bereitge-stellt haben. Vor dem Hintergrund von Flächenengpässen bei der Aus-weisung eigenen Baulandes hat sich für die beteiligten Kommunen die besondere Lagegunst des Areals in Osterburken ausgezahlt.

Nachdem die bisherige Parkfläche heute vollkommen vermarktet ist und weitere Unternehmen Flächen-bedarf signalisiert haben, wurde die Erweiterung des Industrieparks mit Förderung aus dem Entwicklungs-programm ländlicher Raum (ELR) beantragt.

Insgesamt umfasst die Erweiterungs-fläche des RIO II rund 21 ha. In einem ersten Bauabschnitt wurde im August 2003 eine Fläche von 8 ha erschlossen. In diesem Bauabschnitt ist unter anderem die Errichtung eines multifunktionalen Gewerbe-zentrums mit einem attraktiven An-gebot an Büro- und Gewerbeflächen für junge Unternehmen und Existenz-gründer geplant.

Organisation der Zusammenarbeit

Mit dem 1984 gegründeten Zweck-verband Regionaler Industriepark Osterburken wurde ein Gremium ge-schaffen, das die Aufgaben und Zu-ständigkeiten der beteiligten Städte und Gemeinden bündelt. Mit diesem Instrument der Zusammenarbeit waren alle Beteiligten aufgrund vorheriger, positiver Erfahrungen bereits bestens vertraut.

Der Zweckverband ist zugleich Planungsverband im Sinne von § 205 BauGB und zuständig für die Bau-leitplanung, Baulandumlegung sowie die Erschließung und Unterhaltung des Gebietes. Da der Industriepark ausschließlich auf der Gemarkung der Stadt Osterburken liegt, ist in einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zwischen der Stadt und dem Zweck-verband geregelt, dass die Stadt Osterburken für die Ver- und Entsor-gung des Geländes verantwortlich ist.

Zur Festlegung der Verbandsanteile wurde ein Rechenmodell gewählt, in dem die Bevölkerungszahl zu 60 %, die Gemarkungsfläche zu 30 % und mögliche Standortvor- bzw. -nachteile für die einzelnen Kommunen mit 10 % berücksichtigt werden.

Somit hält Osterburken mit 25,3 % den größten Verbandsanteil, gefolgt von Adelsheim mit 24 %, Ravenstein mit 18,4 %, Seckach mit 18,1 % und Rosenberg mit 14,2 %. Diese Anteile sind die Grundlage für die Kostenumlage und die Ertragsverteilung der Grund- und Gewerbesteuererinnahmen.

Der Zweckverband besteht aus drei Organen. Erstens die Verbandsversammlung, bestehend aus einem Bürgermeister und je zwei weiteren Vertretern der Mitgliedsgemeinden. Weiteres Organ ist der Verwaltungsrat. Er besteht nur aus den Bürgermeistern der beteiligten Kommunen. Zu seinem Aufgabenbereich zählt insbesondere die Ansiedlungspolitik. Letztes Organ ist der Verbandsvorsitzende, der für die laufende Verwaltung zuständig ist.

Eine Besonderheit der Satzung ist, dass in allen wesentlichen Fragen der Satzung, grundsätzliche Aufgaben und den Haushalt betreffend, die Erfordernis der Einstimmigkeit von Beschlüssen besteht.

Die Vermarktung der Erweiterungsflächen des Projektgebietes erfolgt seit August 2003 und liegt in Händen des Zweckverbandes bzw. bei der Stadt Osterburken als Verbandsverwaltung und findet zum Teil durch die regionale Wirtschaftsförderung statt.

Im Rahmen der Kooperation wurde von den Mitgliedsgemeinden eine Übereinkunft bezüglich der vorhandenen bzw. parallel in Entwicklung stehenden sonstigen kommunalen Gewerbe-/Industriegebiete getroffen.

Die Kommunen verpflichten sich dabei zur Selbsteinschränkung bei

der Neuausweisung eigener Industrie- und Gewerbeflächen, da diese nur zur Deckung des Eigenbedarfs aus dem Bestand erfolgen soll.

Planungsrecht

Von der Gründung des Zweckverbandes bis zum Beginn der Erschließungsarbeiten vergingen zwei Jahre, da zuvor, aufgrund der planungsrechtlichen Zulässigkeit, der Regionalplan und der Flächennutzungsplan geändert und ein rechtskräftiger Bebauungsplan aufgestellt werden musste.

Die 49,1 ha des Regionalen Industrieparks Osterburken sind heute vollständig erschlossenes Bauland. Eine Versorgung mit Strom, Erdgas, Wasser und Telekommunikationsnetzen ist ebenso wie die Abwasserbeseitigung gesichert.

Im Konzept ausgeschlossen ist die Ansiedlung von Lebensmitteleinzelhandel und Drogeriemärkten.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Das Modellprojekt Regionaler Industriepark Osterburken liegt in einem Ziel-2-Fördergebiet der EU.

Das Projekt wurde in der Startphase im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe durch die EU und die Baden-Württembergische Landesregierung mit 75 % der Investitionskosten gefördert. Um das Areal zu entwickeln, wurden etwa 5,5 Mio. € für die Planungs- und Erschließungskosten zuzüglich Grunderwerb aufgewen-

det. Der laufende Betrieb wird durch die Stadt Osterburken als Dienstleister für den Zweckverband im Rahmen eines Verwaltungsleihvertrages gesichert.

Nachdem die bisherige Fläche voll vermarktet ist und weitere Unternehmen nach Flächen gefragt haben, hatte der Zweckverband die Erweiterung des Industrieparks unter Förderung aus dem Entwicklungsprogramm ländlicher Raum (ELR) beantragt.

Im Juni des Jahres 2002 erfolgte die Zusage des Ministeriums, einen Zuschuss in Höhe von bis zu 723.000 € für die ersten 8 ha von den rund 21 ha der veranschlagten Erweiterungsfläche RIO II zu gewähren. Dies entspricht einem Fördersatz von bis zu 40 % der förderfähigen Gesamtkosten von rund 1,8 Mio. €. In dem bereitgestellten Zuschuss sind bereits die Mittel der Europäischen Union aus der Strukturförderung nach Ziel-2 enthalten.

Laufende Einnahmen des Gebietes durch Steuereinnahmen werden nach den Hebesätzen der Belegheitskommune Osterburken erhoben. Sie betragen 340 v.H. (Grundsteuer A), 380 v.H. (Grundsteuer B) und 365 v.H. (Gewerbesteuer).

Probleme

Neben den grundsätzlichen Problemen wie Skepsis und Misstrauen bei interkommunaler Zusammenarbeit konkurrierender Nachbargemeinden



Regionaler Industriepark Osterburken (RIO)

treten häufig zusätzliche organisatorische Probleme auf, basierend auf der Unerfahrenheit der Partner. Insbesondere die Regelungen des Finanzausgleiches und der Ver- und Entsorgung stellen Konfliktbereiche dar.

Nachdem sich im Industriepark ein Fruchtsafthersteller angesiedelt hat und an den Klärverband angeschlossen wurde, haben sich die Gebühren und Beitragskalkulation für die Gemarkungsgemeinde Osterburken und somit auch für den Zweckverband überproportional erhöht. Im gegenseitigen Einvernehmen mit den anderen Mitgliedskommunen konnten diese Probleme jedoch gelöst werden.

Da bei der Förderpolitik von Landesseite aus keine Kontinuität gewährt werden kann, entstehen bei der Projektumsetzung enorme Schwierigkeiten. Die zu verzeichnenden drastischen Verringerungen der Investiti-

onsförderung sowie erhebliche Einschränkungen der gewährten Wirtschaftsförderung haben zur Folge, dass neue Überlegungen zur Finanzierung des zweiten RIO-Erweiterungsabschnittes angestellt werden müssen.

Entwicklungsstand

Der Industriepark umfasst bisher eine erschlossene Fläche von rund 25 ha. Mit dem Stand von Ende März des Jahres 2004 haben sich 24 Firmen mit rund 530 Mitarbeitern angesiedelt.

Das Gewerbegebiet hat in der Zwischenzeit einen hohen Bekanntheitsgrad erreicht und eine Eigen-dynamik entwickelt, die zu einer verstärkten Nachfrage nach Gewerbeflächen an diesem Standort geführt hat. Nach der positiven Entwicklung der letzten Jahre ist eine konsequente Weiterentwicklung des Industrie-

parks notwendig. Rund 8 ha zusätzlich erschlossene Fläche stehen im RIO II momentan zur Verfügung.

Die bereits bebauten Flächen auf dem Projektgelände weisen eine differenzierte Unternehmensstruktur unterschiedlichster Branchen auf. Vom Kleinbetrieb mit einigen Mitarbeitern bis zu mittleren Betrieben mit rund hundert Beschäftigten ist alles vorhanden.

Die Produktpalette reicht von Bio-Plastikfolien, Baumaschinen, Industrieeinrichtungen, Recycling-Kunststoffen und Gussteilen über Dienstleistungsangebote bis zu Fruchtsäften.

Interkommunales Gewerbegebiet Perfekter Standort

Größe	85 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	3
Organisationsformen	Zweckverband; GmbH

Beteiligte

Das Gewerbeprojekt Perfekter-Standort ist gemeinsam von den drei Gemeinden Vaihingen an der Enz, Illingen und Oberriexingen in der Belegenheitskommune Vaihingen an der Enz entwickelt worden. Das Gewerbegebiet wurde anfangs unter dem Namen Ensingen Süd betrieben, doch seit 2002 ist es auf Empfehlung von Marketingexperten auf den Namen Perfekter-Standort umgetauft worden.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das interkommunale Gewerbegebiet liegt am nördlichen Stadtrand von Vaihingen an der Enz in der baden-

württembergischen Region Stuttgart. Der Standort profitiert von seiner Lage zwischen den Wirtschaftszentren Stuttgart, Karlsruhe, Pforzheim und Heidelberg. Er ist durch eine einzigartige Wirtschaftsstruktur und ein umfassendes Netzwerk der Wirtschaftsförderung, Standortkommunikation und Serviceleistungen gekennzeichnet.

Im Bezug auf Hochtechnologie und Forschung belegen die Regionen Stuttgart und Karlsruhe EU-weit die ersten Plätze. Somit hat sich die Region bereits europaweit einen Namen gemacht. Eine Besonderheit der Kooperation besteht darin, dass sie nicht nur gemeindeübergreifend,

sondern auch kreisübergreifend (Kreis Ludwigsburg und Enzkreis) stattfindet.

Mit einer Bruttofläche von insgesamt 85 ha wird die ehemals agrarwirtschaftlich genutzte und isoliert gelegene Fläche in mehreren Abschnitten erschlossen. Das Gewerbegebiet weist eine geringe Entfernung von 1 bis 5 km zu den Zentren der Trägergemeinden auf.

Verkehrsanbindung

Die Verkehrsanbindung des Gewerbegebietes Perfekter-Standort wird über die Bundesstraßen B 10 und B 35 gewährleistet. Richtung Osten ist der Standort über die A 81 nach

München, Stuttgart und Heilbronn und in Richtung Westen über die A 8 nach Karlsruhe, Frankfurt und Basel an das überregionale Verkehrsnetz angebunden.

Der Bahnhof von Vaihingen an der Enz ist Haltepunkt der ICE-Strecke Stuttgart-Mannheim. Er befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Gewerbestandort und verbindet die Nahverkehrssysteme der Großräume Stuttgart und Karlsruhe. Es stehen über 700 Park&Ride-Plätze zur Verfügung.

Die Anbindung an das ÖPNV-Netz wird durch einen Schienennahverkehrshaltepunkt und eine Bushaltestelle gesichert.

Im Sinne einer zukunftsfähigen Logistik für den Standort ist die Option eines Industriegleisanschlusses gegeben.

Der nächste internationale Flughafen befindet sich in Stuttgart, etwa 30 km entfernt.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Vor dem Hintergrund zunehmender Globalisierung liegt für die Region Stuttgart die Grundlage für den Erhalt und die Förderung einer gesunden Wirtschaftsstruktur in der Ausweisung besonders attraktiver, wettbewerbsfähiger Gewerbeflächen. Doch oftmals fehlen den einzelnen Kommunen sowohl die nötigen flächenmäßigen als auch finanziellen Ressourcen, so dass bei der Ausweisung interkommunaler Gewerbegebiete Investitionen von mehreren Körperschaften getragen werden.

Im Frühjahr 1998 bekundeten die Gemeinden Oberriexingen und Illingen ihr Interesse, gemeinsam mit der Stadt Vaihingen an der Enz das Gewerbegebiet Perfekter-Standort auf dem Gemeindegebiet der Stadt Vaihingen an der Enz auszuweisen und zu entwickeln. Dazu sind mit dem im Jahr 2000 eingeleiteten Umlegungsverfahren zahlreiche Verhandlungen mit den 129 Grundstückseigentümern geführt worden, um die Fläche entwickeln zu können.

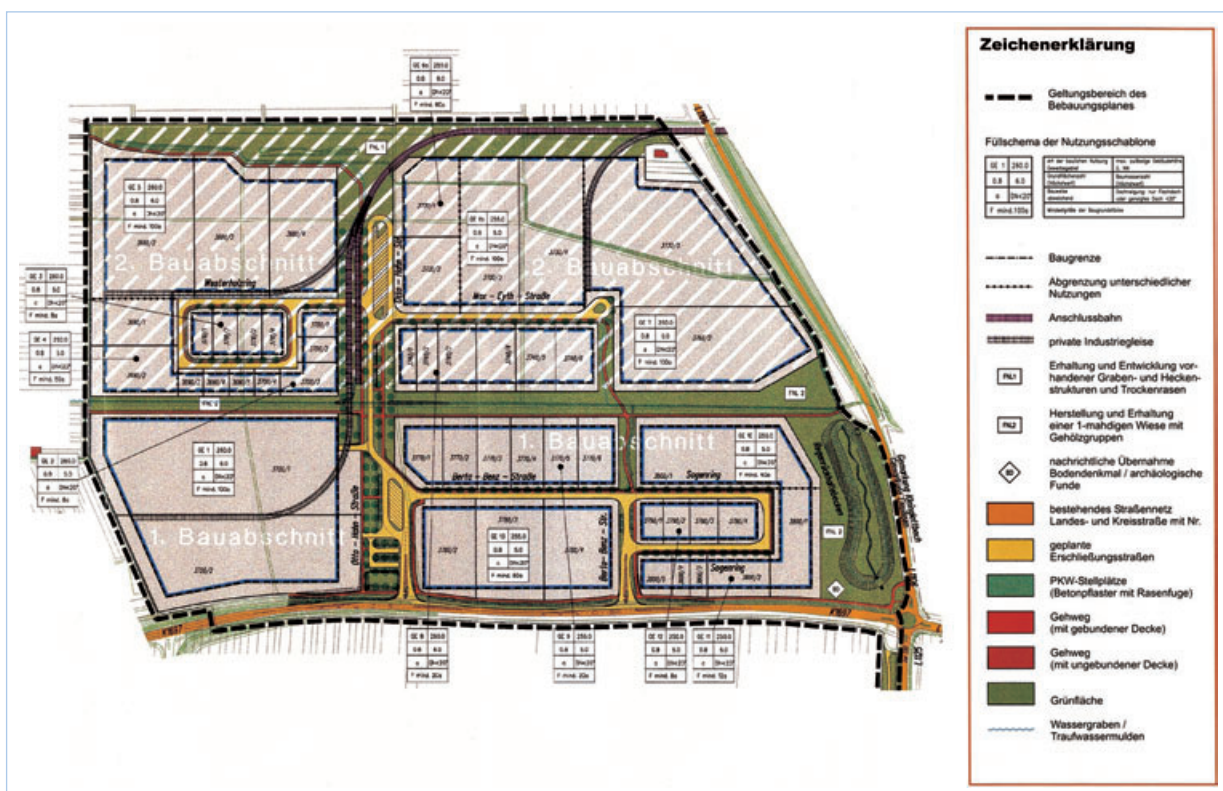
Vorteile der Synergien für Oberriexingen und Illingen sind dabei, dass ihr Arbeitsplatzpool vergrößert wird, ohne selbst Gewerbegebiete ausweisen zu müssen, und dass sie einen Teil der Gewerbesteuern einnehmen.

Der Standort innerhalb der Region Stuttgart bedarf nicht nur einer gemeindegrenzenübergreifenden Koordination, notwendig ist auch die kreisübergreifende Abstimmung bis hin zu den beiden Regierungspräsidien Stuttgart und Karlsruhe.

Durch ein Programm zur Förderung interkommunaler Gewerbegebiete fand eine finanzielle Unterstützung des Projektes von Seiten des Verbands Region Stuttgart (VRS) statt.

Organisation der Zusammenarbeit

Zur Organisation der Zusammenarbeit und zur Verteilung der mit dem interkommunalen Gewerbegebiet verbundenen Aufgaben gründeten die beteiligten Kommunen den Zweckverband Zentrales Gewerbegebiet Ensingen-Süd (ZGE). Die



Interkommunales Gewerbegebiet Perfekter-Standort

Zweckverbandssatzung ist am 1. September 2000 rechtsgültig geworden. Verbandsmitglieder des Zweckverbandes sind die Stadt Vaihingen an der Enz, die Gemeinde Illingen und die Stadt Oberriexingen. Der Zweckverband ist zuständig für hoheitliche Aufgaben wie die Aufstellung von Bebauungsplänen sowie die Sicherung der Bauleitplanung durch Veränderungsperren und Umlegungen. Er ist ferner für den Abschluss städtebaulicher Verträge, die Durchführung der Bodenordnung sowie den Erlass von örtlichen Bauvorschriften verantwortlich. Der Zweckverband kann zur Erfüllung seiner Aufgaben Dritte hinzuziehen. Die Erschließung des Gewerbegebietes ist nicht Aufgabe des Zweckverbandes, sondern wird nach Maßgabe des voraussehbaren Bedarfs von der Stadt Vaihingen an der Enz durchgeführt.

Der größte Schritt zur Umsetzung des Gewerbegebietes wurde mit der notariellen Beurkundung des Gesellschaftsvertrages der von den Verbandsmitgliedern gegründeten Grundstücks- und Erschließungsgesellschaft Zentrales Gewerbegebiet Ensingen-Süd mbH im August 2000 erreicht. In einem weiteren Schritt ist hieraus zusätzlich die kommunale Grundstücks- und Erschließungsgesellschaft Zentrales Gewerbegebiet Ensingen-Süd mbH entstanden.

Das Stammkapital dieser Gesellschaft wird jeweils von den drei Verbandsmitgliedergemeinden sowie den Firmen MVV Energie AG und Regioplan Ingenieure GmbH getragen. Der Aufsichtsrat der Gesellschaft besteht aus 14 Mitgliedern. Davon benennt die Stadt Vaihingen an der Enz 9, die Gemeinde Illingen 2 und die Stadt Oberriexingen ein Mitglied. Auf die Privatfirmen MVV Energie AG und Regioplan Ingenieure GmbH entfällt jeweils ein Mitglied.

Gegenstand des Unternehmens ist der Erwerb, die Veräußerung und die Verwaltung von Grundstücken zu gewerblicher Nutzung im Rahmen

der kommunalen Gewerbeförderung und die Ansiedlung von Gewerbebetrieben im Zentralen Gewerbegebiet Ensingen-Süd Bauabschnitt 1. Erforderliche Maßnahmen zur Erschließung im Bereich der Wasserversorgung, Entwässerung und Erhebung der Erschließungsbeiträge wurden von der Stadt auf die Grundstücks- und Erschließungsgesellschaft Zentrales Gewerbegebiet Ensingen-Süd mbH übertragen.

Die Stellung der Privatfirmen wird in einem Projektsteuerungsvertrag zwischen der kommunalen Grundstücks- und Projektgesellschaft Zentrales Gewerbegebiet Ensingen-Süd mbH und der Firmen MVV Energie AG und Regioplan Ingenieure GmbH geregelt.

Die Firmen sind für die Abwicklung des operativen Geschäfts bei der Erfüllung der Aufgaben verantwortlich und übernehmen für die Erschließung einschließlich der Gleisanlagen und für die Vermarktung des Gewerbegebietes die Projektsteuerung. Darunter fallen einmal die Leistungen der technischen Projektsteuerung, der Erschließung nach Maßgabe des beschlossenen Ausbaukonzeptes auf Grundlage des jeweils geltenden Bebauungsplans, wie auch die Betreuung bei der Verwaltung und Veräußerung von Grundstücken und die Ansiedlung von Gewerbebetrieben.

Die Leistungen müssen dem Stand der Technik, den öffentlich-rechtlichen Bestimmungen und dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit entsprechend unter Beachtung der Anregungen und Forderungen der GmbH erbracht werden. Eine enge Kooperation und Abstimmung der beiden Parteien ist vorgesehen.

Planungsrecht

Das Zentrale Gewerbegebiet Ensingen-Süd ist im Regionalplan Stuttgart als Gewerbebestandort ausgewiesen. Ein rechtskräftiger Flächennutzungsplan, auf dem die Verwirk-

lichung des Projektes basiert, ist vorhanden.

Vorgesehen ist die Realisierung der Vorhabenfläche in zwei Bauabschnitten. In der ersten Phase sollen 50 ha des 85 ha großen Gesamtgebietes in zwei Schritten entwickelt werden. Dazu ist 2002 bereits der rechtsgültige Bebauungsplan Zentrales Gewerbegebiet Ensingen Süd 1 aufgestellt worden.

Bereits im Oktober 2003 fasste der Gemeinderat den Beschluss, die planungsrechtlich festgeschriebene Verpflichtung zur Dach- und Fassadenbegrünung aus dem Bebauungsplan zu streichen. Einer entsprechenden Änderung stimmte auch die Verbandsversammlung zu. In der ursprünglichen Fassung sind alle Dächer, welche eine Fläche von mehr als 300 m² aufweisen, mit einer geeigneten Vegetation auf Dauer flächendeckend extensiv zu begrünen. Zusätzlich sind alle fenster- bzw. öffnungslosen Außenwandflächen, die zusammenhängend größer als 100 m² sind, sowie sonstige Wände mit einer geeigneten Vegetation und ggf. erforderlichen Wuchshilfen zu begrünen. Die Änderung ist nicht auf Druck eines Investors zustande gekommen, sondern man wollte eine unternehmensfreundliche Lösung. Anlass für diese Entscheidung war das Ziel, gegenüber anderen Gewerbegebieten die Konkurrenzfähigkeit zu erhöhen.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Regelung über die Verteilung von Kosten und Erträgen wird in der Zweckverbandssatzung fixiert. Der Zweckverband ist verantwortlich für die Deckung des Finanzbedarfs. Soweit die Einnahmen des Zweckverbandes zur Deckung des Finanzbedarfes nicht ausreichen, kann der Zweckverband von seinen Mitgliedsgemeinden Stadt Vaihingen an der Enz, Gemeinde Illingen und Stadt Oberriexingen eine Umlage erheben. Der Zweckverband erstattet der Gemeinde Vaihingen an der Enz eine

Entschädigung für den durch das bisherige Bebauungsplanverfahren entstandenen Fremdaufwand. Die Beteiligung der Gemeinden zur Deckung des Finanzaufwandes wird mit Hilfe eines Verteilerschlüssels geregelt, der sich nach der jeweiligen Bevölkerungsgröße der Gemeinde richtet. Entsprechend der Einwohnerzahl ist Oberriexingen mit einer Quote von 7,83 % zur Deckung des Finanzbedarfs beteiligt, während auf die Stadt Vaihingen an der Enz 73,20 % und auf die Gemeinde Illingen 18,97 % entfallen.

In der Zweckverbandssatzung wird auch die Verteilung des Steueraufkommens geregelt. Nach dem gleichen Verteilerschlüssel wie zur Kostendeckung werden auch die Gewinne aufgeteilt. Diesen Anteilen entsprechend wird das Gewerbesteueraufkommen aus dem Zentralen Gewerbegebiet Perfekter-Standort,

vermindert um die Gewerbesteuerumlage, jeweils vierteljährlich aus dem interkommunalen Gewerbegebiet von der Stadt Vaihingen an der Enz an die Gemeinde Illingen und die Stadt Oberriexingen verteilt. Nach dieser Maßgabe wird die Grundsteuer B abgerechnet, während die Grundsteuer A bei der Stadt Vaihingen an der Enz verbleibt.

Entwicklungsstand

Nachdem im September 2003 die Erschließung des ersten Bauabschnittes erfolgreich abgeschlossen wurde, können nun die Grundstücke vermarktet werden. Dabei ist eine flexible Grundstückseinteilung zur optimalen Bedarfsdeckung eingeplant. Die Größe der Einzelflächen variiert von 0,3 ha bis 6,2 ha, doch größere Flächen können problemlos im Nachhinein individuell gestaltet werden. Ein erschlossener Quadratmeter Gewerbefläche soll 102 € kosten.

Mittlerweile konnten bereits 20.000 m² Fläche an drei Investoren veräußert werden. Damit liegt die Gesellschaft vollkommen in ihrem Zeitplan, denn danach sollen innerhalb der nächsten 10 Jahre 80 % der gesamten Gewerbeflächen an Investoren verkauft werden.

Wenn alles planmäßig verläuft und die Bebauung des ersten, 18 ha großen Bauabschnittes abgeschlossen sein wird, soll 2005/2006 mit der Erschließung des zweiten, 32 ha großen Bauabschnittes begonnen werden. Im Rahmen eines Zehn-Jahre-Plans müssen bis 2012 zwei Erschließungsabschnitte vermarktet sein. Der 35 ha große, südlich gelegene Abschnitt ist zwar im Flächennutzungsplan als zweiter Realisierungsabschnitt und dritter Bauabschnitt ausgewiesen, jedoch hängt die tatsächliche Realisierung vom Erfolg der ersten beiden Bauabschnitte ab.

Interkommunales Industriegebiet Reutlingen-Nord / Kirchentellinsfurt

Größe	21 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsformen	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung; GmbH

Beteiligte

Das Industriegebiet Reutlingen-Nord/Kirchentellinsfurt ist in Zusammenarbeit von der Stadt Reutlingen und der Gemeinde Kirchentellinsfurt verwirklicht worden.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das Projektgebiet hat eine Größe von 21 ha und erstreckt sich über das Gemeindegebiet beider beteiligten Kommunen. Die Stadt Reutlingen ist mit einer 6 ha großen, innerhalb der Kommune nordöstlich gelegenen Fläche beteiligt, während die Gemeinde Kirchentellinsfurt 15 ha ihrer Hoheitsfläche einbringt.

Das Industriegebiet arrondiert an bestehende Siedlungsstrukturen und befindet sich 2 km vom Ortskern Kirchentellinsfurts und 6 km von der Stadtmitte Reutlingens entfernt. Die Fläche war vor der Realisierung einer agrarwirtschaftlichen Nutzung unterworfen.

Nachdem Reutlingen zwei Jahre zuvor bereits ein kreisübergreifendes Gewerbeprojekt mit der Gemeinde Kusterdingen entwickelt hat, ist dies das zweite kreisübergreifende Projekt. Reutlingen, im Kreis Reutlingen gelegen, kooperiert erneut mit einer Gemeinde, welche dem Landkreis Tübingen angehört.

Verkehrsanbindung

Die Erschließung des Standortes erfolgt durch die direkte Anbindung an die 4-spurige Zubringerstraße B 464, welche über die B 27 zur A 8 in Richtung Karlsruhe/München und zur A 81 Richtung Bodensee führt. Die Landeshauptstadt Stuttgart ist über die B 27 in 30 Autominuten erreichbar.

Nur einen Kilometer entfernt vom Standort befindet sich der nächstgelegene ÖPNV-Haltepunkt. Eine Anbindung an das schienengebundene Verkehrssystem gewährleistet ein 6 km entfernter Gleisanschluss. Bei Bedarf können Geschäftsflüge von dem

25 km entfernten Flughafen Stuttgart getätigt und ein Wasserstraßenanschluss in 30 km Entfernung genutzt werden.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Der sich vollziehende, tiefgreifende Strukturwandel der Wirtschaft bedarf der Ausweisung attraktiver Ansiedlungsmöglichkeiten für Gewerbegebiete. Wegen stark unterschiedlicher finanzieller Leistungskraft und differenzierter natürlicher Ausstattung mit topographisch geeigneten Flächen konnte diese Aufgabe zu Beginn des Strukturwandels weder von Reutlingen noch von Kirchentellinsfurt allein erfüllt werden.

Daraus ergab sich der Zwang zu zwischengemeindlicher Zusammenarbeit. Die positiven Erfahrungen Reutlingens mit dem Kusterdinger Vertrag ermutigten zusätzlich, eine fast identisch aufgebaute Vereinbarung mit der Gemeinde Kirchentellinsfurt abzuschließen. Die Vertragsabschlüsse erfolgten im Jahr 1978. Die für die äußere Erschließung des Gebietes unerlässliche B 464 (Zubringer zur B 27) wurde erst 1991 fertiggestellt. Ab diesem Zeitpunkt erfolgte die Erschließung und Vermarktung des interkommunalen Industriegebiets Reutlingen-Nord/Kirchentellinsfurt.

Organisation der Zusammenarbeit

Für die Umsetzung des Projektes wurde 1978 zwischen der Stadt Reutlingen und der Gemeinde Kirchentellinsfurt der Grundvertrag WEG-Nord zum Aufbau des Wirtschaftsgebietes Reutlingen-Nord/Kirchentellinsfurt geschlossen. Er enthält eine integrierte öffentlich-rechtliche Vereinbarung, in der die Aufgabenerfüllung und die Finanzbeziehungen abgehandelt werden.

Die Zuständigkeiten der Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft belaufen sich auf die Planung, Umlegung und Erschließung von Bauflächen, den

Ankauf von privaten Grundstücken, den Verkauf gemeindeeigener Grundstücke sowie die Betreuung der angesiedelten Betriebe. Die Erschließung des Wirtschaftsgebietes wurde auf eigene Rechnung von der Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft durchgeführt. Ebenfalls ist diese für die Verwaltung und die Wahrnehmung aller übrigen gebietsbezogenen öffentlichen Aufgaben verantwortlich.

Zur wirtschaftlichen Führung wurde von den beteiligten Gemeinden eine GmbH gegründet, auf die einige Aufgaben übertragen worden sind.

In der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung über die Aufgabenerfüllung und die Finanzbeziehungen verpflichtet sich die Stadt Reutlingen die Bauleitplanung, Planung und Ausführung der Erschließung, Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung sowie die Schaffung und Unterhaltung weiterer öffentlicher Einrichtungen, auch für den Wirtschaftsbereich auf Kirchentellinsfurter Gemarkung, auszuführen.

Im Grundstücksvertrag in Form eines öffentlich-rechtlichen Vertrages verpflichtet sich die Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft gemeindeeigene Grundstücke der Stadt Reutlingen sowie auch der Gemeinde Kirchentellinsfurt auf eigene Kosten zu erwerben. Die Gemeinden sind bei jeder Art der Flächenveräußerung dazu verpflichtet, einen Deckungsbeitrag in Höhe von 30 % für die Erschließung und Entwicklung der Fläche abzuführen. Wird der Deckungsbeitrag nicht vollständig benötigt, werden Ausgleichsbeträge im Verhältnis von 73 % aus dem Eigentum der Stadt Reutlingen an die Gemeinde Kirchentellinsfurt und 27 % aus dem Eigentum der Gemeinde Kirchentellinsfurt an die Stadt Reutlingen zurück erstattet.

Das Wirtschaftsgebiet wird nach Maß der abwassertechnischen Bedürfnisse und Möglichkeiten an die

Kirchentellinsfurter oder Reutlinger Kläranlage angeschlossen. Sind dabei Kapazitätserweiterungen erforderlich, wird die Wirtschaftsgesellschaft einen angemessenen Deckungsbeitrag leisten.

Planungsrecht

Für das Wirtschaftsgebiet wurde gemeinsam von den Landkreisen Reutlingen und Tübingen ein Flächennutzungsplan erstellt. Dabei wurde festgesetzt, dass im Nahbereich des Standortes keine baulichen Nutzungen vorgesehen und die Flächen der landwirtschaftlichen Nutzung vorbehalten sind. Falls sich jedoch ein anderer Bedarf für diese Flächen ergibt, kann eine Änderung des Flächennutzungsplanes unter ausdrücklicher Zustimmung beider Gemeinden erfolgen.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Vertragspartner sind bestrebt, Steuer- und sonstige Abgabensätze so zu erheben, dass im gesamten Wirtschaftsgebiet möglichst gleiche Bedingungen bestehen. Sobald es rechtlich zulässig ist, wird das Erhebungsrecht für Steuern und sonstige Abgaben für das Wirtschaftsgebiet auf die Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft übertragen.

Die Hebesätze der Kommunen belaufen sich in Reutlingen auf 320 v.H. für Grundsteuer A und B und 350 v.H. für die Gewerbesteuer. Kirchentellinsfurt veranschlagt Hebesätze in Höhe von 280 v.H. für die Grundsteuern A und B und 320 v.H. für die Gewerbesteuer. Da die Gemeinden unterschiedliche Abgabensätze anwenden, sind Ausgleichszahlungen von der Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft auf Basis des höheren Hebesatzes herbeizuführen. Demnach leistet die Gemeinde Kirchentellinsfurt jährlich einen Teilbetrag von 60 v.H. der Gewerbesteuer und Grundsteuer B-Einnahmen an die Gemeinde Reutlingen, während Reutlingen einen Teilbetrag von 40 v.H. an Kirchentellinsfurt zahlt.

Anfallende Erträge aus Steuern, Grundstücksbewirtschaftung und Konzessionsabgaben dienen zunächst zur Deckung der Aufwendungen der Entwicklungsgesellschaft. Übersteigen die Aufwendungen die Erträge, kommen die beteiligten Gemeinden im Verhältnis 60:40 für die Ausgleichszahlungen auf, wobei Reutlingen den höheren Anteil übernimmt.

Da in der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zur Aufgabenerfüllung und Finanzbeziehungen alle Aufgaben auf die Stadt Reutlingen übertragen wurden, ersetzt die Gemeinde Kirchentellinsfurt ihr 40 % aller Aufwendungen, soweit diese nicht anderweitig gedeckt werden.

Die GmbH wird steuerlich als Unternehmen mit Sitz im Wirtschafts-

gebiet gehandelt, deren Stammkapital eine Höhe von 250.000 Euro beträgt. Reutlingen übernimmt davon 60 % und Kirchentellinsfurt 40 %. Die erforderlichen Aufwendungen für Planung, Erschließung, Grundstücksvorhaltung, Grundstücksbewirtschaftung und Bodenordnung trägt die GmbH. Zusätzlich stehen ihr Deckungsbeiträge aus Grundstückserlösen und Aufkommen der Wirtschaftsgesellschaft zu.

Entwicklungsstand

Nachdem im Jahr 1978 die Verträge zwischen den beiden beteiligten Kommunen abgeschlossen wurden, ist das Projekt heute als erfolgreich zu bewerten. Das gesamte Gebiet ist erschlossen und zu ca. 75 % vermarktet. Im Jahr 2004 sind 12 Firmen mit 550 Beschäftigten in dem interkommunalen Gewerbegebiet ansässig.

Interkommunales Industriegebiet Reutlingen-West / Kusterdingen

Größe	185 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsformen	GmbH; Interkommunales Gremium

Beteiligte

Zusammen mit der benachbarten Gemeinde Kusterdingen hat die Stadt Reutlingen das interkommunale Industriegebiet Reutlingen-West/Kusterdingen bereits im Jahr 1976 realisiert.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das Industriegebiet befindet sich im westlichen Grenzbereich der Stadt Reutlingen, Landkreis Reutlingen, und im Osten der Gemeinde Kusterdingen, Landkreis Tübingen.

Dieses Projekt ist das erste Beispiel einer kreisübergreifenden Zusammenarbeit in Baden-Württemberg.

Der Standort liegt etwa 45 km südlich von Stuttgart und ist 13 km von Tübingen entfernt.

Der Gewerbeflächenbereich umfasst eine Bruttofläche von etwa 185 ha, wovon 150 ha als Nettoindustriefläche zur Verfügung stehen. Die Stadt Reutlingen verfügt über einen Flächenanteil von 87 ha und die Gemeinde Kusterdingen über 98 ha der Gesamtfläche.

Das Industriegebiet ist in isolierter Lage auf einer ehemals agrarwirtschaftlich genutzten Fläche verwirklicht worden. Die Entfernung zu den beiden Ortszentren Reutlingen und Kusterdingen beträgt jeweils 4 km.

Verkehrsanbindung

Die regionale und überregionale Anbindung des Standortes wird durch seine unmittelbare Lage an der B 28 nach Kehl/Straßburg (französischer Grenzraum) gesichert. Die B 28 gewährleistet den Anschluss an die B 27 nach Stuttgart/Tübingen und an die A 8 Richtung Karlsruhe/Salzburg.

Die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird über eine direkte ÖPNV-Verbindung ermöglicht.

Ein Gleisanschluss ist nur wenige Kilometer entfernt und der nächste Wasserstraßenanschluss befindet sich in 35 km Entfernung.

Die Erschließung des Luftraums ermöglicht der Flughafen Stuttgart in 30 km Entfernung. Vom Flughafen Stuttgart aus können auch internationale Ziele angeflogen werden.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Die Stadt Reutlingen beabsichtigte Anfang der 70er Jahre, Industrie-flächen zur Vorsorge des potenziellen Bedarfs an Arbeitsplätzen für ihre Einwohner auszuweisen, was durch Flächenengpässe jedoch nicht möglich war. Die Gemeinde Kusterdingen jedoch hatte dahingehend das für die industrielle Nutzung von der Topographie und Verkehrslage her äußerst günstig gelegene Areal zur Verfügung, doch fehlten ihr aufgrund finanzieller Engpässe die Möglichkeiten, dieses in Eigenregie zu entwickeln.

Vor diesem Hintergrund beschlossen die beiden Gemeinden im Jahr 1976 auf der Grundlage eines Vertrages, das Industriegebiet über beide Hoheitsgebiete hinaus zu realisieren. Die Kooperation überwand dabei nicht nur die Gemeindegrenzen, sondern auch die Landkreisgrenzen. Seitdem befindet sich das Gewerbegebiet in Vermarktung durch ein interkommunales Gremium.

Organisation der Zusammenarbeit

Um die erfolgreiche kooperative Entwicklung des Projektes sicherzustellen, haben die beiden Gemeinden unter Wahrung ihrer vollen politischen Selbständigkeit gemeinsam einen Vertrag über die langfristige Zusammenarbeit zum gemeinsamen Aufbau des Wirtschaftsgebietes Reutlingen-West/Kusterdingen abgeschlossen und eine gemeinsame Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft gegründet.

Die Form des öffentlich-rechtlichen Vertrages gewährt die Gleichberechtigung der beiden Vertragspartner. Als zentrales Organ wurde ein gemeinsamer Ausschuss gegründet,

der sich aus 12 Reutlinger (60 %) und 7 Kusterdinger (40 %) Mitgliedern zusammensetzt. Dabei ist Kusterdingen weit besser repräsentiert, als es der Gemeinde nach den üblichen Schlüsseln wie Einwohnerzahl zustehen würde. Das Einwohnerverhältnis war 1976 bei einer Bevölkerungsanzahl von 95.000 Bürgern in Reutlingen und 6.400 Bewohnern in Kusterdingen 15:1.

Die Aufgaben des Ausschusses der Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft sind die Planung, Umlegung und Erschließung der Bauflächen. Weiter ist sie zuständig für den Ankauf, die Verwertung und den Verkauf der Grundstücke sowie für die Betreuung angesiedelter Betriebe.

Die Stadt Reutlingen ist für die Vorhaltung von Erschließungsanlagen und Bauflächen und die Verwaltung und Wahrnehmung aller übriggebliebenen gebietsbezogenen öffentlichen Aufgaben zuständig, auch wenn sie auf Hoheitsgebiet der Gemeinde Kusterdingen anfallen.

Dazu wurde die Kommunale Grundstücks- und Erschließungsgesellschaft Reutlingen mbH gegründet und eine gesonderte öffentlich-rechtliche Vereinbarung getroffen, die Bestandteil des Vertrages ist. Darin wird der Stadt Reutlingen die Befugnis zugeteilt, innerhalb der Gemeinde Kusterdingen Satzungen im Rahmen der Bauleitplanung zu erlassen und Erschließungsbeiträge zu erheben.

Ein Gesellschaftsvertrag spricht der GmbH ein Stammkapital von 500.000 € zu. Die Organe der Gesellschaft sind die Geschäftsführung, der Aufsichtsrat und die Generalversammlung.

Planungsrecht

Als Rechtsgrundlage erfolgte eine Änderung der Flächennutzungspläne beider Kommunen. Die Bauleitplanung für das gesamte Gebiet ist mittlerweile abgeschlossen.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Aufteilung der Erträge von Grundstücksveräußerungen wird unabhängig von der Hoheitszugehörigkeit des Grundstücks nach einem Schlüsselverhältnis 55 % für Reutlingen und 45 % für Kusterdingen vorgenommen. Diese Aufteilung der Erträge richtete sich nach der Beurteilung der Bebaubarkeit der eingebrachten Grundstücke. Somit hatte Kusterdingen den Vorteil, dass ihr nach Vertragsabschluss 1976 bereits Erträge zufließen, obwohl ihre eigenen Flächen erst ab 1986 vermarktbar waren.

Es gab vor der Entwicklung der Grundstücksflächen einige Flurstücke, die sich noch in Privatbesitz befanden. Für den Ankauf dieser Flächen und den gesamten Erschließungsaufwand wurde speziell eine GmbH gegründet. Stammkapital an dieser Gesellschaft halten zu 95 % Reutlingen und zu 5 % Kusterdingen, wobei sie zu diesen Teilen auch an der Erlösquote beteiligt sind. Im Jahr 1984 wurde im Rahmen der Vertragsfortschreibung der Kusterdinger Anteil auf 7,5 % erhöht und der Reutlinger Anteil entsprechend verringert.

Die Wirtschaftsgesellschaft ist Träger aller öffentlichen Einrichtungen und entstehenden Lasten sowie der anfallenden Kosten beim Erschließungsaufwand. Sie nimmt Erträge aus Steuern und Abgaben, aus der Grundstücksbewirtschaftung und Konzessionsabgaben zur Deckung der Aufwendungen ein. Des Weiteren kann sie sich auch der Finanzen der beteiligten Gemeinden bedienen.

Das Aufkommen der im Wirtschaftsgebiet anfallenden Steuern und sonstigen Abgaben steht der Wirtschaftsgesellschaft zur Verfügung. Dazu sind die beteiligten Gemeinden bestrebt, im Wirtschaftsgebiet möglichst gleiche Bedingungen bezüglich der Steuer- und Abgabensätze zu schaffen. Soweit die Gemeinden

unterschiedliche Abgabensätze anwenden, ist ein Ausgleich gegenüber der Wirtschaftsgesellschaft zu leisten. Die Hebesätze der Gemeinden sind momentan allerdings identisch und betragen jeweils 320 v.H. für Grundsteuer A und B und 350 v.H. für die Gewerbesteuer.

Entwicklungsstand

30 Jahre nach Vertragsabschluss ist das Gebiet bis auf wenige Restflächen vermarktet. In den angesiedelten 170 Unternehmen sind etwa 6.000 Arbeitnehmer beschäftigt.

Rund 30 Mio. € wurden insgesamt in die Erschließung investiert und sind im Wesentlichen über Erschließungsbeiträge bereits refinanziert. Reutlingen hat zeitweise die Zwischenfinanzierung für die Erschließung sowie den Erwerb privater Grundstücke vorfinanziert, um die Gemeinde Kusterdingen finanziell nicht zusätzlich zu belasten.

Erwartungen der Stabilisierung des Wirtschaftsraumes und einer nachhaltigen Stärkung des Arbeitsplatzangebotes haben sich während der

über 25jährigen Vertragsdauer erfüllt, da die Grundstücke schneller als ursprünglich gedacht veräußert und besiedelt wurden.

Der Schlüssel des Erfolges der Kooperation liegt darin, dass auch in schwierigen, von Misstrauen geprägten wirtschaftlichen Zeiten stets ein Grundvertrauen zwischen den beiden Kommunen gegeben war.

Interkommunaler Industriepark Seedorf-Waldmössingen

Größe	21,2 ha
Belegheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Die Gemeinde Dunningen und die Große Kreisstadt Schramberg entwickeln gemeinsam den Industriepark Seedorf-Waldmössingen.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das interkommunale Industriegebiet liegt zentral im mittleren Schwarzwald, auf der Ost-West-Achse zwischen Elsaß und den neuen Bundesländern. Das ehemals agrarwirtschaftlich genutzte Areal ist ca. 10 km nordöstlich vom Schramberger Stadtzentrum, zwischen dem Dunninger Ortsteil Seedorf und dem Schramberger Stadtteil Waldmössingen an der Landstraße L 422 gelegen. Im Norden grenzt der Park unmittelbar an ein bereits bestehendes Industriegebiet.

Stuttgart, der Bodensee, die Schweiz, Freiburg, der Kaiserstuhl und das Elsaß sind in etwa einer Stunde Fahrzeit zu erreichen.

Die Brutto-Gesamtfläche des Parks beträgt 21,2 ha, netto stehen davon 15,54 ha zur Verfügung. Rund ein Drittel der Fläche gehört zur Gemarkung der Stadt Schramberg-Waldmössingen, etwa zwei Drittel der Fläche zur Gemeinde Dunningen-Seedorf. Die Grundstücke sind unterschiedlich zugeschnitten und variieren zwischen 2.000 m² und 40.000 m².

Verkehrsanbindung

An das überregionale Straßennetz ist der Park durch seine Lage im Dreieck zwischen A 81, A 5 und A 8 gut angebunden.

Im Osten des Gebietes besteht über die 12 km entfernte Anschlussstelle Rottweil eine Verbindung zur Autobahn A 81 (Stuttgart - Singen). Im Westen besteht Anschluss an die A 5 (Basel - Karlsruhe) und im Norden verläuft die A 8 (Karlsruhe - Stuttgart). Die Zufahrt erfolgt über die gut ausgebauten Bundesstraßen B 462 und B 294.

Ein Flugplatz, nutzbar für Geschäftsflüge, befindet sich in einer Entfernung von nur 8 km.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Sowohl die Gemeinde Dunningen als auch die angrenzende Große Kreisstadt Schramberg waren bei ihrer individuellen Gewerbeflächenausweisung an ihre Kapazitätsgrenzen gestoßen. Durch die markungsübergreifende Zusammenarbeit wurde hier die Möglichkeit zur Ausweisung einer weiteren Gewerbefläche eröffnet.

Kooperationsziel ist es, einen sinnvollen Ausgleich zwischen den Funktionen Wohnen, Arbeiten und Erholen innerhalb eines Nahbereichs zu verwirklichen.

Entwickelt wurde das interkommunale Industriegebiet Seedorf-Waldmössingen in zwei Bauabschnitten. Im Juni 2001 war das Areal vollstän-

dig erschlossen und wird seitdem vermarktet. Zielgruppe für den Industriepark sind Industrie- und Gewerbebetriebe sowie Dienstleister.

Organisation der Zusammenarbeit

Für die interkommunale Kooperation wurde die klassische Form der öffentlich-rechtlichen Zusammenarbeit in Gestalt eines Zweckverbandes, beruhend auf den Vorgaben des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit, gewählt. Dazu wurde im Jahr 2000 der Zweckverband Interkommunales Industriegebiet der Gemeinde Dunningen und der Großen Kreisstadt Schramberg durch die beiden beteiligten Körperschaften gegründet. Weitere begleitende Gremien sind die Verbandsversammlung und der Verwaltungsrat.

Der Zweckverband ist für das Management des Parks zuständig. Für die Vermarktung des Geländes ist der Geschäftsführer des Zweckverbandes Interkommunales Industriegebiet Seedorf - Waldmössingen zuständig.

Planungsrecht

Im aktuellen Bebauungsplan ist die Fläche des Industrieparks entsprechend als Industriegebiet (GI) ausgewiesen.

Des Weiteren sind nach den Festsetzungen des geltenden Bebauungsplans Einzelhandelsbetriebe, die ganz oder teilweise mit zentrenrelevanten Sortimenten handeln sowie Vergnügungsstätten nicht zulässig.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Trotz der ungleichen Verteilung der Anteile der eingebrachten Fläche, von einem Drittel durch die Stadt Schramberg und zwei Dritteln durch die Gemeinde Dunningen, werden die anfallenden Kosten sowie die erwirtschafteten Gewinne gleichmäßig geteilt. Unterschiede bestehen jedoch hinsichtlich der Hebesätze der beiden Kommunen. Die Abgaben auf Gebiet der Kommune Große Kreisstadt Schramberg liegen mit 320 v.H. Grundsteuer A, 340 v.H. Grundsteuer B und 340 v.H. Gewer-

besteuer über den Sätzen der Gemeinde Dunningen mit einer Grundsteuer A von 300 v.H., Grundsteuer B von 310 v.H. und Gewerbesteuer von 340 v.H.

Probleme

Schwierigkeiten bei der Entwicklung der Fläche traten in Bezug auf die Bestimmungen der Gemeindeordnung auf. Beispielsweise gestaltete sich der Gemarkungsausgleich, die postalische Zuordnung des Parks oder die Straßenbenennung als problematisch.

Entwicklungsstand

Die Vermarktung des Parks läuft seit seiner Erschließung im Juni 2001. Im Mai 2004 waren noch 93 % der Flächen verfügbar. Der Grundstückspreis pro erschlossenem Quadratmeter liegt bei 39 €.



Interkommunaler Industriepark Seedorf-Waldmössingen

Interkommunaler Gewerbepark take-off

Größe	143 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsformen	Zweckverband; GmbH

Beteiligte

Der take-off Gewerbepark wird in Zusammenarbeit der beiden baden-württembergischen Kommunen Tuttlingen und Neuhausen ob Eck entwickelt.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Der Gewerbepark take-off entsteht auf einer ehemaligen militärischen Nutzfläche.

Die ebene Konversionsfläche liegt landschaftlich sehr reizvoll zwischen dem Oberen Donautal und dem Bodensee, in nicht integrierter Lage. Das Areal befindet sich etwa 1,5 km von der Partnerkommune Neuhausen ob Eck und 8 km vom Zentrum der Gemeinde Tuttlingen entfernt.

Der Gewerbepark hat eine Bruttogesamtfläche von 143 ha und eine Nettonutzfläche von 102 ha.

Mit 130 ha Bruttobauland, was einer Nettonutzfläche von 60 ha entspricht, liegt der überwiegende Teil der Fläche innerhalb der Gemarkungsgrenzen der Gemeinde Neuhausen ob Eck. Der weitaus kleinere Teil des interkommunalen Gewerbeparks befindet sich auf dem Gebiet der Gemeinde Tuttlingen. 8 ha bzw. 5 ha liegen innerhalb der Gemarkungsgrenzen.

Die Grundstücke können nach den Bedürfnissen der Unternehmen zugeschnitten werden. Größen zwischen 300.000 und 500 m² sind möglich. Außerdem können für künftige Unternehmensexpansionen weitere Optionsflächen zu günstigen Konditionen bereitgehalten werden.

Verkehrsanbindung

Eine Anbindung an das überregionale Straßenverkehrsnetz ist durch die in der Nähe liegende Bundesautobahn A 81 (Stuttgart-Singen) gegeben. Die wichtige Ost-West-Verbindung B 311 (Freiburg-Ulm) führt unmittelbar am Areal vorbei.

Der Gewerbepark verfügt über eine eigene Haltestelle und ist so an das ÖPNV-Netz angeschlossen.

Der 8 km entfernte Bahnhof Tuttlingen ist an das ICE-Netz der Deutschen Bahn AG angeschlossen.

Auf dem Gelände des Gewerbeparks take-off befindet sich ein für Geschäftsflüge nutzbarer Flugplatz. Die 1.248 m lange und 30 m breite asphaltierte Start- und Landebahn liegt in der Mitte des Areals und kann von allen Punkten des Parks gut zu Fuß erreicht werden. Der ganzjährig geöffnete Sonderlandeplatz ist für selbststartende Flugzeuge bis 5.700 kg sowie Hubschrauber zugelassen. Eine Abstellhalle mit insgesamt 15 Boxen für Flugzeuge der Kategorie A sowie weitere Abstellmöglichkeiten auf dem Vorfeld des Towers sind vorhanden. Seit 2002 besteht auch eine Betankungsmöglichkeit.

Die internationalen Verkehrsflughäfen Zürich und Stuttgart sind über die Autobahn BAB 81 in 1 Stunde bzw. 1,5 Stunden Pkw-Fahrzeit zu erreichen.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Auf dem Gelände des heutigen Gewerbeparks waren bis 1994 Hub-

schrauberstaffeln der Bundeswehr stationiert. Nach der Aufgabe des Standortes durch die Bundeswehr erwarb 1997 der dazu neu gegründete Zweckverband Gewerbepark Neuhausen ob Eck/Tuttlingen das 143 ha große Gelände.

Organisation der Zusammenarbeit

Die beiden Partnerkommunen haben sich 1997 im Zweckverband Gewerbepark Neuhausen ob Eck/Tuttlingen zusammengeschlossen, um ihre Kooperation zu organisieren. Der Zweckverband, an dem die beiden Kommunen jeweils zu 50 Prozent beteiligt sind, ist Eigentümer des Areals des take-off Gewerbeparks.

Das operative Geschäft der Entwicklung, Vermarktung und Verwaltung des Gewerbeparks hat der Zweckverband auf seine Tochtergesellschaft, die take-off Gewerbepark Betreiber-gesellschaft mbH übertragen, die im Jahr 2000 gegründet wurde. An dieser Organisation ist auch die Kreissparkasse Tuttlingen als Minderheitsgesellschafterin beteiligt. Die take-off Gewerbepark Betreiber-gesellschaft mbH ist auch Betreiberin des Flugplatzes.

Planungsrecht

Eine vorrangige Ansiedlung bzw. ein Ausschluss bestimmter Branchen bei der Flächenentwicklung ist nicht vorgesehen. Das Planungsgebiet ist in zwei verschiedene Bereiche geteilt. Der Bebauungsplan weist die eine Hälfte des Areals als Industriegebiet aus, womit eine Nutzung im Rahmen großzügiger, baurechtlicher Festlegungen möglich ist. Die andere Hälfte des Parks ist als Gewerbegebiet ausgewiesen.

Unternehmen mit Schwerpunkt Produktion und Verarbeitung werden hauptsächlich im westlichen Teil der Fläche, andere Unternehmen überwiegend im östlichen Teil angesiedelt. Damit soll sichergestellt werden, dass sich die Unternehmen immer im jeweils richtigen Umfeld befinden.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Steuerhebesätze der beiden Belegenheitskommunen sind leicht unterschiedlich gestaltet. Auf Grundstücken, die sich auf dem Hoheitsgebiet der Gemeinde Tuttlingen befinden, fällt eine Grundsteuer A von 280 v.H., eine Grundsteuer B von 300 v.H. und eine Gewerbesteuer von 335 v.H. an.

In der zweiten Belegenheitskommune, Neuhausen ob Eck, betragen Grundsteuer A und B jeweils 300 v.H. und die Gewerbesteuer beläuft sich auf 330 v.H.

Trotz unterschiedlicher Hebesätze werden die im Gewerbegebiet anfallenden Grund- und Gewerbesteuern im Verhältnis 50:50 zwischen den beiden Partnern geteilt.

Probleme

Bisher sind bei der Projektierung des interkommunalen Gewerbeparks take-off keine Probleme aufgetreten.

Besonderheiten

Den Unternehmern im Gewerbepark wird in Zusammenarbeit mit Hochschulen des Landes in betriebswirtschaftlichen Fragen, aber auch in allen anderen Themenbereichen der Unternehmensführung und Unternehmensgründung kompetente Hilfe angeboten. Außerdem erhalten Unternehmer und Gründer über bestehende Kontakte und Kooperationsvereinbarungen mit Universitäten und Fachhochschulen des Landes Baden-Württemberg Zugang zu wissenschaftlichen Forschungsergebnissen, zu Beratungsleistungen der Hochschulen und zu universitären Kontaktbörsen. Das bereits bestehende Netzwerk wird laufend erweitert.

So wurde zum 1. Oktober 2002 eine Kooperation zwischen dem take-off Gewerbepark und dem Stiftungslehrstuhl Entrepreneurship (SEH) der Universität Hohenheim und dem Center of Entrepreneurship (COE) -

dem interdisziplinärem Forschungszentrum der Universität Hohenheim - beschlossen und eine Außenstelle des SEH/COE auf dem Parkgelände eröffnet.

Ziel ist es, Existenzgründer und junge Unternehmen in betriebswirtschaftlichen Problemstellungen sowie in Fragen des Förder- und Patentrechts zu unterstützen. Außerdem soll die Kooperation dazu beitragen, den Theorie-Praxis-Transfer zwischen Unternehmen und Studierenden zu fördern.

Ein weiteres Projekt erfolgt in Kooperation mit der FHK Start GmbH der Fachhochschule Konstanz. Sie hat es sich zur Aufgabe gemacht, Absolventen der Studiengänge zu begleiten, sollten sie sich mit einem eigenen Unternehmen selbständig machen wollen.

Ein Teil der in diesem Rahmen gehaltenen Fachvorträge wird im take-off Gewerbepark abgehalten, womit die Möglichkeit zur Kontaktabahnung zwischen Unternehmern des Gewerbeparks und Mitgliedern des FH-Netzwerkes eröffnet wird.



Interkommunaler Gewerbepark take-off

Zusätzliche Serviceleistungen

Der Gewerbepark hält zusätzlich ein umfangreiches Angebot an Serviceleistungen bereit. So gehört zum Leistungsangebot der Betreibergesellschaft zum Beispiel ein eigenes Restaurant. Zusätzlich optimiert ein Automaten-Bistro die Versorgung der Beschäftigten im Gewerbepark.

Das Angebot an automobilen Trainings- und Testflächen auf dem Parkgelände wird insbesondere von Automobilherstellern, Autosportbegeisterten und Zeitschriftenredaktionen genutzt.

Für Konferenzen u.ä. können ansässige Unternehmen Seminarräume und Besprechungszimmer, einschließlich der notwendigen modernen Technik, anmieten.

Entwicklungsstand

Seit 2003 ist der Gewerbepark vollständig erschlossen und wird seitdem vermarktet.

Zum jetzigen Zeitpunkt haben sich bereits fast 40 Unternehmen mit nahezu 500 Mitarbeitern im take-off Gewerbepark niedergelassen.

Baureifes Land befindet sich sowohl im Areal Nord (Industriegebiet) als auch im Areal Süd (Gewerbegebiet) des Parks. Der Verkaufspreis für ein voll erschlossenes Grundstück liegt bei 35 € je m².

Darüber hinaus werden im Gewerbepark Räumlichkeiten für die Büronutzung sowie für die Montage von Kleinserien, den Bereich Forschung und Entwicklung oder den Dienstleistungssektor zur Miete angeboten.

Interkommunaler Technologiepark Neckar-Odenwald (TECH-N-O)

Größe	40 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	5
Organisationsformen	Zweckverband; Verbandsversammlung

Beteiligte

Der Technologiepark Neckar-Odenwald (TECH-N-O) ist ein gemeinsames Projekt der Stadt Mosbach, und der Gemeinden Obrigheim, Haßmersheim, Neckarzimmern und Schwarzach.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Der Standort des Technologieparks ist im Wirtschaftsraum Mosbach zwischen Stuttgart und Heidelberg gelegen. Die beteiligten Kommunen gehören dem Neckar-Odenwald-Kreis in der Rhein-Neckar-Odenwaldregion im Norden Baden-Württembergs an.

Das 40 ha große Gelände liegt auf dem Gebiet der Gemeinde Obrigheim und wurde auf landwirtschaftlich genutzter Fläche entwickelt. Die anderen beteiligten Kommunen grenzen alle räumlich an die Belegenheitskommune.

Verkehrsanbindung

Die Erschließung des Technologieparks wird über die direkte Anbindung an die B 292 gesichert. 20 km weiter verläuft die BAB 6 in Richtung Mannheim, Heilbronn und Stuttgart.

Eine Bushaltestelle ist vorgesehen und sichert den Anschluss an das öffentliche Personennahverkehrsnetz.

Ein Schienennahverkehrsanschluss befindet sich in 6 km Entfernung. Direkte Bahnverbindungen bestehen von Mosbach-Neckarelz nach Heidelberg, Mannheim, Würzburg, Heilbronn und Stuttgart mit Anschlüssen im IC- und ICE-Netz der Deutschen Bahn AG und einem S-Bahn-Anschluss.

Nur einige Kilometer weiter kann der Flugplatz Lohrbach genutzt werden. Lohrbach ist ein Stadtteil von Mosbach. Die internationalen Ver-

kehrsflughäfen Frankfurt und Stuttgart sind 80 bzw. 60 Minuten entfernt.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Aufgrund wirtschaftsstruktureller Überlegungen und finanzieller Anreize in Form von Fördermitteln durch das Land Baden-Württemberg sind Mitte der 90er Jahre die ersten Überlegungen zur kooperativen Zusammenarbeit gemacht worden. Im Jahr 1999 wurde die Erschließung für das Projektgebiet durchgeführt. Seitdem wird das Gebiet von einem interkommunalen Gremium vermarktet. Der Schwerpunkt der sich ansiedelnden Unternehmen wird auf Konstruktion, Prototypenbau, Automobilindustrie, Forschung und Entwicklung sowie Dienstleistung gelegt.

Aus geographischer Sichtweise liegt der Technologiepark an einem der größten Wirtschaftsräume Deutschlands. Die große wirtschaftliche

Substanz basiert auf der industriellen Struktur der Region. Sie wird von renommierten Unternehmen in einem breit gefächerten Wirtschaftsfeld getragen und gestärkt. Besonderes Augenmerk wird auf die Neugründung von Betrieben durch den Aufbau des Netzwerkes zwischen Forschungseinrichtungen und Wirtschaft gelegt, so dass Synergieeffekte aus der Kooperation der Standortpartner genutzt werden können. Deutlich zeichnet sich die Entwicklung zur Dienstleistungsgesellschaft durch einen Arbeitsplatzanteil von über 60 % in diesem Sektor ab.

Organisation der Zusammenarbeit

Um eine fundierte Grundlage zur Regelung der Zusammenarbeit zu schaffen, wurde ein Zweckverband gegründet. Dabei sind die Stadt Mosbach und die Gemeinde Obrigheim zu je 35 % beteiligt. Der Anteil der Gemeinde Haßmersheim liegt bei 15 %, während auf die Gemeinde Neckarzimmern 10 % und auf die Gemeinde Schwarzach 5 % entfallen.

Der Zweckverband steht interessierten Investoren beratend zur Seite und

ist für die Umsetzung der Projekte verantwortlich, indem er das Baugenehmigungsverfahren, das Behördenmanagement und die Antragstellung für Fördermittel durchführt.

Planungsrecht

Planungsrecht wurde mit der Verabschiedung des Bebauungsplanes im Jahr 1997 geschaffen. Anschließend erfolgte die Umsetzung des ersten, 26 ha großen Bauabschnittes.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Einnahmen und anfallenden Kosten werden vom Zweckverband getragen. Er bedient sich dazu der Zuschüsse und Steuereinnahmen. Die Mitgliedsgemeinden sind finanziell nach ihrem Anteil im Zweckverband beteiligt. Die Hebesätze im Projektgebiet richten sich nach den allgemeingültigen Hebesätzen der Stadt Obrigheim. Dabei beträgt der Gewerbesteuerhebesatz 340 v.H. und die Grundsteuer B 310 v.H.

Die Erschließung des Projekts wurde vom Land Baden-Württemberg als eines von nur zwei Gebieten im Land mit ca. 2,2 Mio. € bezuschusst. Dem

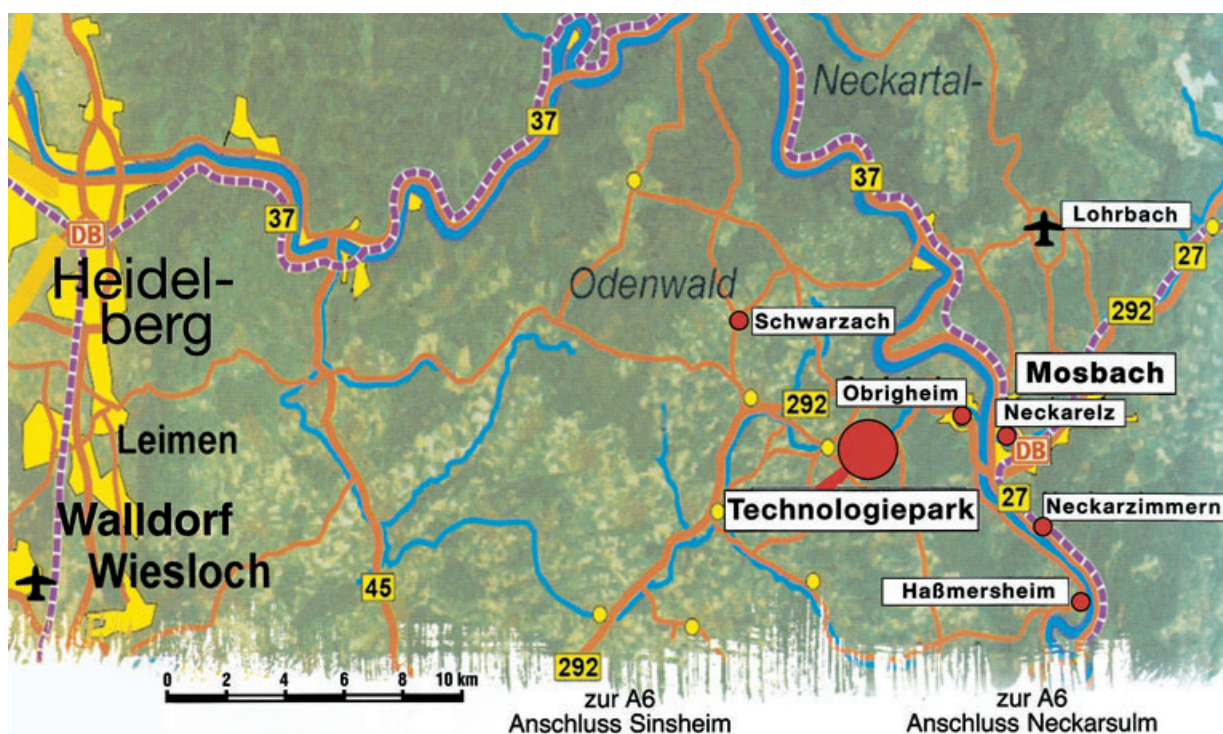
Verband ist es darüber hinaus gelungen, bei der Landesregierung eine Zuschussbewilligung für weitere Firmengründungen zu erreichen.

Entwicklungsstand

Bis auf 12,5 ha sind die Grundstücke des Technologieparks heute veräußert. Ausschlaggebend für die erfolgreiche Vermarktung des Gewerbegebietes ist die flexible Handhabbarkeit der Grundstückszuschnitte.

Die Baufelder des Gewerbegebietes lassen sich unabhängig voneinander bebauen. Es gibt ein Grundmodul von einer 40 m x 80 m großen Fläche mit 3.200 m² Grundfläche. Diese lässt sich weiter in kleinere Einheiten von 1600 m² aufteilen oder beliebig zu größeren Einheiten zusammenfassen. Folglich kann flexibel auf die jeweiligen Nutzeransprüche reagiert werden, ohne die städtebauliche Struktur zu zerstören.

Bei der Branchenansiedlung wurde eine Lockerung der Ansiedlungsstrategie vorgenommen. Es wird neben den bevorzugten Branchentypen auch weiterhin produzierendes Gewerbe angesiedelt.



Interkommunaler Technologiepark Neckar-Odenwald (TECH-N-O)

Interkommunales Gewerbegebiet Vogelherd / Längenfeld

Größe	30 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsformen	Zweckverband; Interkommunales Gremium

Beteiligte

Das interkommunale Gewerbegebiet Vogelherd/Längenfeld ist ein Projekt, welches gemeinsam von den Gemeinden Straßberg und Winterlingen entwickelt wird.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Die Gesamtfläche des Gebietes umfasst eine Fläche von ca. 30 ha, die heute zu großen Teilen noch landwirtschaftlich für Ackerbau und als Dauergrünland genutzt ist. Davon befinden sich ca. 18 ha im östlichen Bereich der Straßberger Gemarkung, 3 km vom Gemeindezentrum entfernt, und ca. 12 ha in westlicher Randlage Winterlingens in unmittelbarer Nähe zum Ortszentrum. Das Plangebiet arrondiert an ein bereits bestehendes Gewerbegebiet.

Das Projektgebiet befindet sich im baden-württembergischen Regierungsbezirk Tübingen, in der Region Neckar Alb und im Landkreis Zollernalbkreis, etwa 30 km südlich von Tübingen, 50 km westlich von Ulm und 30 km nördlich von Konstanz.

Verkehrsanbindung

Durch die Lage direkt an der B 463 nach Sigmaringen bzw. Balingen ist eine sehr gute Verkehrsanbindung gegeben. Die Erschließung des Gebietes erfolgt über einen zentralen Knotenpunkt der L 415 mit der B 463. Über diesen Knotenpunkt führt jeweils eine Hauptstraße in den Winterlinger Bereich sowie in den Straßberger Bereich des Gewerbegebietes, so dass das gesamte Gebiet angefahren werden kann.

Mitberücksichtigt bei der Planung wurde die geplante, nach Norden

über das Plangebiet hinausführende Umgehungsstraße L 449, welche unmittelbar an die L 415 angebunden ist. Von der L 415 sind direkte Zufahrtsmöglichkeiten auf die angrenzenden Gewerbegrundstücke nicht gegeben.

Eine Anbindung an die Bundesautobahn A 81 Richtung Zürich und Stuttgart ist nur wenige Kilometer westlich von Straßberg gegeben. Die Bundesstraße B 311 führt direkt nach Ulm und bietet Anschluss an die A 8 Richtung München und Stuttgart.

Der Bahnhof Straßberg ist ein Eisenbahnknotenpunkt, den Züge der Strecken Tübingen - Balingen - Albstadt - Bahnhof Straßberg - Sigmaringen und Ulm - Aulendorf - Sigmaringen - Bahnhof Straßberg - Albstadt - Balingen frequentieren. Eine weitere Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr ist nicht gegeben. Der Flugverkehr kann über die etwa 70 km entfernten Flughäfen Stuttgart und Zürich abgewickelt werden.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Vor dem Hintergrund begrenzter Flächenreserven, resultierend aus der geographischen Lage, bei gleichzeitig hohen Standortanforderungen der gewerblichen Wirtschaft haben sich die Gemeinden Straßberg und Winterlingen zusammengeschlossen, um das interkommunale Gewerbegebiet Vogelherd/Längenfeld gemeinsam zu entwickeln und zu vermarkten. Diese interkommunale Zusammenarbeit ermöglicht es, einen Standort mit höherer Lagegunst zu entwickeln und auf der anderen Seite

hochsensible Landschaftsräume freizuhalten. Das Projekt bringt Vorteile für beide Kommunen mit sich. Erschließungsprobleme auf Seiten der Kommune Straßberg verstärkten die Notwendigkeit einer interkommunalen Kooperation, da die Wasserversorgung des Gewerbegebietes durch die Gemeinde Straßberg mit großem Aufwand verbunden gewesen wäre.

Im Jahr 1999 konnte die Bauleitplanung für das Plangebiet abgeschlossen werden. Nachdem der erste, ca. 6 ha große Bauabschnitt durch Erweiterung vorhandener Betriebe und zwei Neuansiedlungen belegt war, wurde im Jahr 2000/2001 der zweite Bauabschnitt mit rd. 3 ha. erschlossen. Seit 2001 ist der zweite Bauabschnitt erschlossen und wird von der Verbandsverwaltung zusammen mit der Verbandsversammlung vermarktet.

Organisation der Zusammenarbeit

Zur Verwirklichung einer gemeinsamen Industrie- und Gewerbeansiedlung haben die Gemeinden Straßberg und Winterlingen im Juni 1996 einen Zweckverband mit Sitz in Straßberg gegründet und gemäß § 6 des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit (GKZ) eine Verbandssatzung vereinbart.

Die Organe des Zweckverbandes sind die Verbandsversammlung, bestehend aus den beiden Bürgermeistern und jeweils drei weiteren Vertretern der beiden Gemeinden, sowie einem für fünf Jahre von der Verbandsversammlung gewählten Verbandsvorsitzenden. Die beiden Kommunen sind jeweils zu 50 % an dem Zweckverband beteiligt.

Da sich das Gebiet über beide Hoheitsgebiete der beteiligten Kommunen erstreckt, mussten dem Zweckverband entsprechende Hoheitsrechte übertragen werden. Dies betrifft die Festsetzung von Beiträgen, Gebühren und Hebesätzen sowie die Planungshoheit und Erschließung des interkommunalen Gewerbegebietes.

So ist er zuständig für die Durchführung der gesamten Bauleitplanung, für den Erwerb und die Veräußerung von Grundstücken, für die Betriebsansiedlung sowie die Errichtung und Unterhaltung der erforderlichen öffentlichen Einrichtungen. Der Zweckverband trägt die Verantwortung für die Sicherung der Erschließung. Diese soll abschnittsweise nach dem entsprechenden Bedarf erfolgen, um die finanzielle Belastung der Verbandsmitglieder in Grenzen zu halten.

Planungsrecht

Der Flächennutzungsplan sieht die Fläche Vogelherd/Längenfeld als gewerblich zu entwickelnde Fläche vor. Auf Grundlage einer Rahmenplanung konnten für das Projektge-

biet mehrere Bebauungspläne entwickelt werden. Mit der vom Zweckverband eingeleiteten Bauleitplanung wurde für die Realisierung des Projektes Planungsrecht geschaffen.

Bei der Nutzungsstruktur des Gewerbegebietes wurde auf die Möglichkeit einer flexiblen Ansiedlung von sowohl großen als auch kleinen Betrieben geachtet. Die Grundstückstiefen liegen zwischen 50 m und 140 m. Zu beachten sind dabei Erweiterungspotentiale für vorhandene Betriebe außerhalb des Gebietes in das Planungsgebiet hinein.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Aufwendungen des Zweckverbandes für den Erwerb und für die Erschließung des Industrie- und Gewerbegebietes, einschließlich des dadurch bedingten Kapitaldienstes, werden im Wege einer Kapitalumlage aufgebracht, soweit sie nicht durch Staatsbeiträge, Zuschüsse und Beiträge Dritter, Erträge aus dem Vermögen und Darlehen gedeckt werden.

Die Verbandsmitgliedsgemeinden Straßberg und Winterlingen beteiligen sich an der Kapitalumlage. Die Verteilung von Kosten und Erträgen erfolgt zu jeweils 50 %. Die Höhe der jeweiligen Kapitalumlage wird in der Haushaltssatzung festgesetzt.

In der Verbandsatzung ist die Verteilung des Steueraufkommens zwischen den beiden Gemeinden geregelt. Die Gemeinden sind dazu verpflichtet, das angefallene Gewerbesteueraufkommen aus dem Verbandsgebiet unter Zugrundelegung des jeweils niedrigeren Hebesatzes und abzüglich der Gewerbesteuerumlage auf das andere Verbandsmitglied abzuführen. Der Gewerbesteuersatz beträgt in beiden Gemeinden 330 v.H.

Die Grundsteuer A von Grundstücken im Verbandsgebiet verbleibt den Belegenheitskommunen.

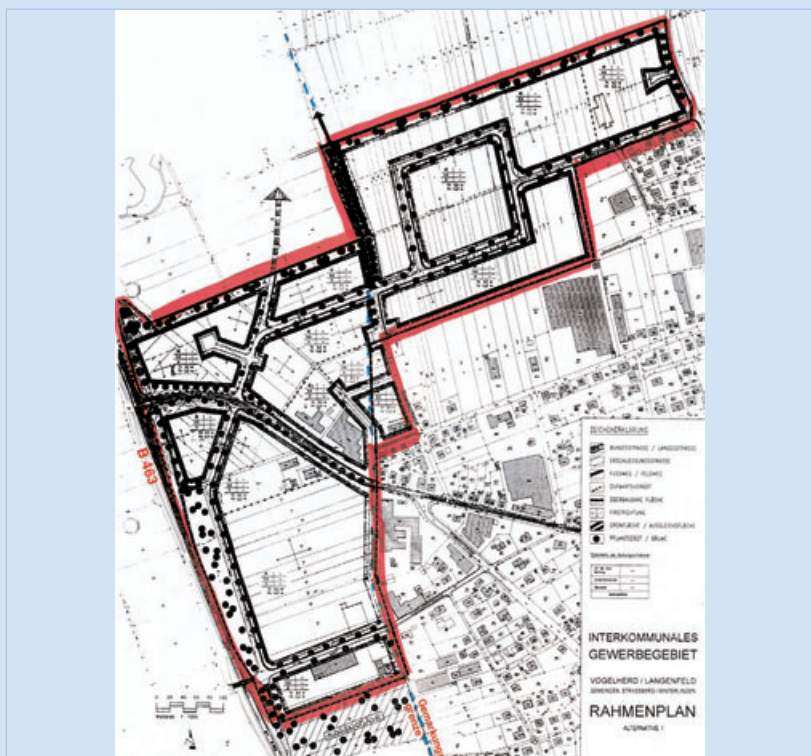
Das Aufkommen der Grundsteuer B von Grundstücken wird aufgeteilt und am Jahresende an die Verbandsmitglieder abgeführt.

Die Höhe der Grundsteuer A liegt in beiden Gemeinden bei 350 v.H., während die Grundsteuer B bei 300 v.H. liegt.

Baden-Württemberg erhält rund 98 Mio. € von der EU für die Entwicklung von Gebieten mit Strukturproblemen im Rahmen der Ziel-2-Förderung in den Jahren 2000 bis 2006. Das interkommunale Gewerbegebiet Vogelherd/Längenfeld im Landkreis Zollernalb ist Teil des Ziel-2-Förderprogramms und wird auf Grund dessen finanziell bezuschusst.

Entwicklungsstand

Mittlerweile stehen von den 30 ha des Projektgebietes 10 ha erschlossenes Baugelände zur Veräußerung. Hiervon sind ca. 60 % zwischenzeitlich verkauft und größtenteils bebaut.



Interkommunales Gewerbegebiet Vogelherd / Längenfeld

Interkommunales Güterverkehrszentrum Region Augsburg

Größe	112 ha
Belegenheitskommunen	3
Beteiligte	3
Organisationsformen	Planungsverband; GmbH

Beteiligte

Das Güterverkehrszentrum Region Augsburg ist ein interkommunales Kooperationsprojekt der bayerischen Städte Augsburg, Gersthofen und Neusäß.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das projektierte Güterverkehrszentrum Augsburg stellt einen isolierten neuen Siedlungsansatz auf einer zuvor landwirtschaftlich genutzten Fläche dar, nördlich der Stadt Augsburg.

Der Projektstandort ist das Ergebnis einer Überprüfung von insgesamt sieben denkbaren Standorten im Raum Augsburg, wobei sich das gewählte Areal im Städtedreieck Augsburg-Gersthofen-Neusäß eindeutig als optimale Lösung herauskristallisiert hat.

Die Entfernung zum Zentrum der Stadt Augsburg beträgt 5 km, die Stadtzentren von Gersthofen und Neusäß befinden sich 2 km bzw.

3 km entfernt. Ausgedehnte Grüngürtel und Schallschutzmaßnahmen sollen eine Beeinträchtigung der Lebens- und Wohnqualität im Umfeld des GVZ verhindern.

Das geplante Güterverkehrszentrum Region Augsburg hat eine Bruttonutzfläche von 112 ha. Davon entfällt der mit 46 ha größte Teil auf die Stadt Gersthofen, 37 ha liegen auf Gemarkung der Stadt Neusäß und 29 ha befinden sich auf dem Gebiet der Stadt Augsburg.

An Nettobaufläche stehen im GVZ 74 ha zur Verfügung, die sich aus 40 ha auf Gemarkung der Stadt Gersthofen, 18 ha auf Gemarkung der Stadt Augsburg und 16 ha Fläche der Stadt Neusäß zusammensetzen. Die verfügbaren Grundstücksgrößen variieren zwischen 5.000 m² und 100.000 m². Rund 26 ha der GVZ-Fläche sind für öffentliche Grünflächen vorgesehen, Straßenflächen haben einen Anteil von 11 ha.

Verkehrsanbindung

Die Projektfläche für das GVZ Augsburg befindet sich in zentraler Lage an bereits vorhandenen Verkehrsachsen. Die überregionale Verkehrserschließung erfolgt über einen eigenen Anschluss an die Bundesautobahn A 8 (Grenzübergang Perl (L) - Grenzübergang Bad Reichenhall (A)). Über die autobahnähnlichen Bundesstraßen B 2 und die unmittelbar angrenzende B 17 kann der übrige Durchgangsverkehr ohne Beeinträchtigung der angrenzenden Stadtteile abgewickelt werden. Eine ÖPNV-Anbindung der Fläche besteht bisher noch nicht, befindet sich jedoch in Planung. Die Planung sieht auf dem Projektareal die Errichtung eines Umschlagbahnhofes für den kombinierten Verkehr vor, mit Anschluss an die Schienenstrecke Augsburg-Nürnberg/Würzburg.

Ein für Geschäftsflüge nutzbarer Flugplatz befindet sich rund 7,5 km entfernt.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Erste Sondierungsgespräche über die Entwicklung des GVZ wurden bereits 1996 geführt. Im selben Jahr wurden die GVZ Augsburg Entwicklungsgesellschaft mbH sowie die GVZ-Entwicklungsmaßnahmen GmbH gegründet.

Die Vertragswerke für die kooperative Entwicklung des GVZ wurden im Oktober 1996 bzw. im September 1997 unterzeichnet. Ebenfalls 1997 wurde der Planungsverband GVZ Raum Augsburg gegründet.

Der Flächennutzungsplan wurde im Juni 2001 geändert und die ersten Bebauungspläne für den engeren Bereich des GVZ sowie den neuen Autobahnanschluss sind im Juli 2004 rechtskräftig geworden.

Organisation der Zusammenarbeit

Die beteiligten kommunalen Gebietskörperschaften haben zur Organisation der Zusammenarbeit einen Planungsverband sowie zwei GmbH gegründet.

Die GVZ-Entwicklungsmaßnahmen GmbH der Städte Augsburg, Gersthofen und Neusäß (GVZ-GmbH) ist als Entwicklungsträgerin und Treuhänderin des Planungsverbandes Güterverkehrszentrum Raum Augsburg zur Vorbereitung und Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme GVZ Augsburg tätig. Der Planungsverband hat mit Beschlüssen vom 01.03.2004 die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme aufgehoben und für das Projektareal eine Umlegung angeordnet.

Der GVZ-GmbH kommt insoweit als Entwicklungsträgerin nur noch ein eingeschränkter Aufgabenbereich mit weiteren Vorbereitungsaufgaben, der Einbringung der im Umlegungsbereich gelegenen Grundstücke in das Umlegungsverfahren, einem möglichen weiteren Grunderwerb sowie der Vermarktung der Grundstücke nach Erschließung zu.

Die GVZ-Güterverkehrszentrum Augsburg Entwicklungsgesellschaft mbH ist für die konzeptionelle Entwicklung des GVZ sowie deren Umsetzung verantwortlich und för-

dert zudem die Kooperation der ansässigen Unternehmen im Hinblick auf die Realisierung von Synergie-Effekten im Bereich Verkehrsträgerwahl und Tourenplanung. Gesellschafter sind neben den drei Belegenheitskommunen 13 Unternehmen aus dem Bereich Transport/Logistik.

Planungsrecht

Von den 74 ha Nettobaufläche im GVZ Region Augsburg sind 64 ha als Sondergebiet GVZ für Betriebe des Transport- und Logistikgewerbes ausgewiesen, einschließlich Dienstleister, Serviceeinrichtungen sowie Betriebe mit Logistikschwerpunkt. Zulässig sind ausschließlich Unternehmen dieser Branchen. Weitere 10 ha sind als Bahnflächen für den Umschlagbahnhof Augsburg-Gersthofen ausgewiesen.

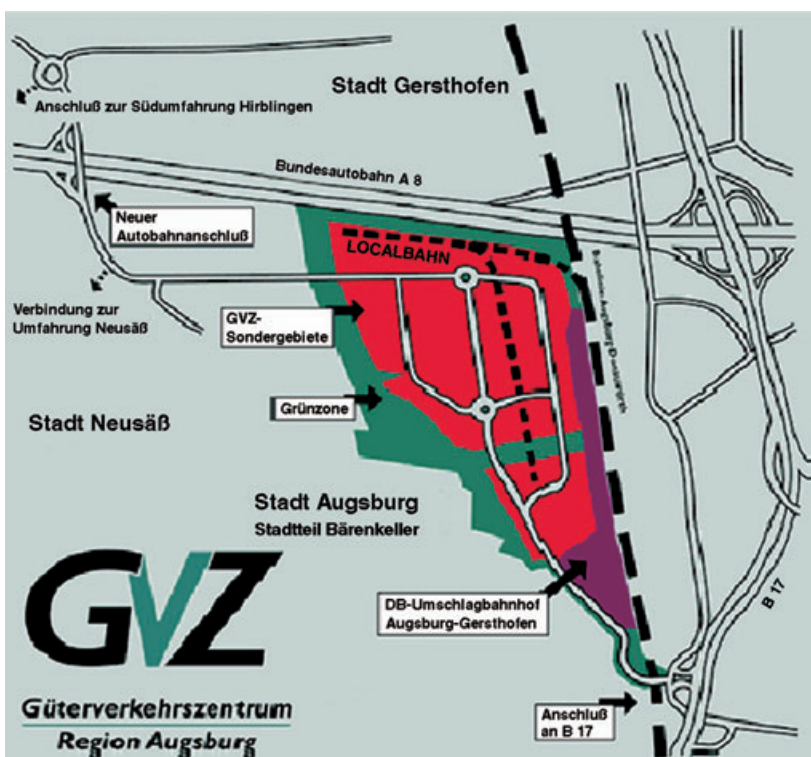
Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Höhe der Realsteuern unterscheidet sich in den drei beteiligten Kommunen. In der Stadt Augsburg beläuft sich die Grundsteuer A auf 345 v.H., die Grundsteuer B auf 420 v.H. und die Gewerbesteuer ist auf 470 v.H. festgesetzt. Auf Flächen der Stadt Gersthofen beträgt die Grundsteuer A und B jeweils 310 v.H., die Gewerbesteuer beträgt 360 v.H. In der Belegenheitskommune Neusäß sind die Grundsteuer A und die Grundsteuer B auf 310 v.H. und die Gewerbesteuer auf 340 v.H. festgelegt.

Für die Verteilung der Gewerbesteuereinnahmen unter den Partnerkommunen ist eine Ausgleichsregelung vorgesehen.

Probleme

Bei der Projektierung des GVZ Augsburg kam es zu konzeptionellen Schwierigkeiten aufgrund des Rückzugs der Deutschen Bahn AG aus der Planung für den Umschlagbahnhof im Jahr 2000. Dadurch verzögerte sich die Planung mit der Notwendigkeit, einen neuen Investor für die Anlage zu finden.



Interkommunales Güterverkehrszentrum Region Augsburg

Entwicklungsstand

Im Entwicklungsbereich des GVZ sowie außerhalb des Planungsbereichs, als Tauschflächen für die Landwirtschaft, konnten bereits Grundstücke erworben werden. Weiterer Grunderwerb ist für die Jahre 2005/2006 vorgesehen. Abschnittsweise Erschließungsmaßnahmen sowie daran anschließende erste Unternehmensansiedlungen sind ab 2007 geplant.

Die neue Autobahnanschlussstelle an die BAB 8 wurde bereits gebaut und in Betrieb genommen.

Für das Jahr 2010 erwartet man ein Gütergesamtaufkommen von 1,43 Mio. t/Jahr, davon 70 % auf der Straße, 25 % kombinierter Verkehr und 5 % Wagenladungsverkehr.

Das Verlagerungspotenzial Straße/Schiene liegt voraussichtlich bei rund 100.000 LKW-Fahrten pro Jahr.

2.500 Arbeitsplätze werden im GVZ Augsburg erwartet.

Interkommunaler Industrie- und Gewerbepark Gollhofen / Ippesheim

Größe	62 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	8
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Der Industrie- und Gewerbepark Gollhofen/Ippesheim in Westmittelfranken wurde in Zusammenarbeit von acht kommunalen Gebietskörperschaften entwickelt. Die Partnergemeinden sind: Ergersheim, Gollhofen, Hemmersheim, Markt Ippesheim, Markt Nordheim, Oberickelsheim, Simmershofen und Weigenheim. Als Logo wurde die Bezeichnung GOLLIPP ausgewählt.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Der interkommunale Industrie- und Gewerbepark befindet sich in nicht integrierter Lage auf einer ehemaligen landwirtschaftlichen Nutzfläche. Die Entfernung des Standortes zum Zentrum der Partnergemeinde Gollhofen beträgt 2 km. 4 km sind bis zu den Zentren von Markt Ippesheim und Oberickelsheim zurückzulegen. Mit 20 km am weitesten entfernt liegt das Zentrum der Partnergemeinde Ergersheim.

Die Bruttogröße des Parks beträgt 62 ha. 35 ha des Gemeinschaftsprojekts gehören zum Gemeindegebiet von Gollhofen, die übrigen 27 ha liegen auf Gemarkung des Marktes Ippesheim.

Der Größenzuschnitt der einzelnen Grundstücke wird flexibel gehandhabt und kann bedarfsgerecht erfolgen.

Verkehrsanbindung

Der Industrie- und Gewerbepark liegt unmittelbar an der Ausfahrt Gollhofen der Bundesautobahn A 7 (Flensburg - Füssen).

In der näheren Umgebung befindet sich außerdem die West-Ost-Autobahnachse BAB 6 (Heilbronn - Nürnberg), erreichbar über das 48 km entfernte Autobahnkreuz Feuchtwangen, sowie das 24 km entfernte Autobahnkreuz Biebelried, über das ein Anschluss an die BAB 3 (Frankfurt - Nürnberg) besteht.

Eine regionale Straßenverkehrsverbindung stellt die kreuzende Bundesstraße B 13 dar. Eine direkte Anbindung der Fläche an das öffentliche Personennahverkehrsnetz besteht nicht. Der nächste Anschlusspunkt befindet sich im 2 km entfernten Gollhofen.

Der nächste Gleisanschluss an die Bahnstrecke München - Würzburg ist 1 km entfernt. Bei Bedarf der Investoren ist ein direkter Gleisanschluss des Parkareals möglich. Die dazu notwendigen Flächen befinden sich bereits im Eigentum des Zweckverbandes.

Zum nächsten Binnenhafen in Marktbreit am Main ist eine Distanz von 15 km zu überwinden. Der nächste internationale Flughafen befindet sich in Nürnberg, rund 80 km entfernt.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Hintergrund der interkommunalen Kooperation war es, Einzelaktionen

der acht beteiligten Gebietskörperschaften zu vermeiden und damit gleichzeitig den Flächenverbrauch für gewerbliche Bauvorhaben zu reduzieren.

Daher wurden im September 1991 erste Sondierungsgespräche geführt und im April des Jahres 1992 erfolgte die Bauleitplanung für das Gelände. Im Dezember 1994 war die Erschließung des ersten Bauabschnitts des Industrie- und Gewerbeparks abgeschlossen und die ersten Gewerbebetriebe siedelten sich auf der Fläche an.

Vermarktet werden die Grundstücke bereits seit 1992.

Organisation der Zusammenarbeit

Um die Kooperation der Gebietskörperschaften zu organisieren, beschlossen sieben Kommunen im Juli 1991, einen Zweckverband zu gründen. Durch den Austritt der Stadt Uffenheim, die ein eigenes Gewerbegebiet entwickelte, und den Eintritt der Gemeinde Weigenheim und des Marktes Ippesheim änderte sich die Zusammensetzung des Verbandes noch einmal und besteht nun seit Dezember 1992 in ihrer heutigen Form.

Die Aufgabe des Verbandes ist die gemeinsame Errichtung, der Betrieb und der Unterhalt des Industrie- und Gewerbeparks Gollhofen/Ippesheim. Dazu übernimmt der Zweckverband den Kauf, die Planung und die Erschließung des Kooperationsgebietes.

Die Vermarktung des Gebietes fällt ebenfalls in den Aufgabenbereich des Zweckverbandes.

Zur verwaltungsmäßigen Abwicklung sowie zur Durchführung sämtlicher Bauvorhaben und der Flächenvermarktung bedient sich der Zweckverband im Rahmen einer Zweckvereinbarung der Verwaltungsgemeinschaft Uffenheim.

Dem Zweckverband sind alle Rechte und Pflichten nach dem BauGB übertragen, die sonst bei den Belegheitskommunen liegen. Eine einheitliche Entwicklung der Fläche kann so gewährleistet werden. Der Verband erstellt die Bebauungspläne, führt bodenordnende Maßnahmen durch und ist für die Zuwegung verantwortlich.

Hauptorgan des Zweckverbandes ist die Verbandsversammlung mit insgesamt 13 Mitgliedern aus den acht beteiligten Kommunen. Jede Mit-

gliedsgemeinde stellt pro 6,5 % Beteiligung nach dem Aufteilungsschlüssel des Finanzbedarfs (s.u.) einen Vertreter. Die Stimmen der einzelnen Verbandsmitglieder können nur einheitlich abgegeben werden. Die Verbandsversammlung entscheidet über die Angelegenheiten des Zweckverbandes und überwacht die Beschlüsse.

Planungsrecht

Der Industrie- und Gewerbepark ist für alle Branchen zugänglich. Eine vorrangige Ansiedlung bzw. ein Ausschluss bestimmter Branchen ist nicht vorgesehen. Für rund 47 ha besteht ein rechtsverbindlicher Bebauungsplan.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Grundsteuerhebesätze der beiden beteiligten Belegheitskommunen differieren, was sich auch im interkommunalen Gewerbepark widerspiegelt. Für Grundstücke auf Gemarkung der Gemeinde Gollhofen beträgt die Grundsteuer A und die Grundsteuer B jeweils 300 v.H., die Gewerbesteuer beläuft sich auf 320 v.H. Für Unternehmen auf Gemeindegebiet des Marktes Ippesheim sind Grundsteuer A und B auf jeweils 500 v.H. festgesetzt, die Gewerbesteuer beträgt 320 v.H.

Die Deckung des Finanzbedarfs des Zweckverbandes erfolgt durch Umlagenzahlungen der Mitgliedsgemeinden auf der Grundlage des folgenden Schlüssels:

Gemeinde Ergersheim	15 %
Gemeinde Gollhofen	20 %
Gemeinde Hemmersheim	8 %
Markt Ippesheim	20 %
Markt Nordheim	10 %
Gemeinde Oberickelsheim	8 %
Gemeinde Simmershofen	10 %
Gemeinde Weigenheim	9 %

Dieser Aufteilungsschlüssel ist von mehreren Faktoren beeinflusst. Die beiden Belegheitskommunen halten mit jeweils 20 % den größten An-



Interkommunaler Industrie- und Gewerbepark Gollhofen / Ippesheim

teil, die finanzstarke Gemeinde Ergersheim einen mit 15 % nur geringfügig niedrigeren Anteil. Die Prozentsätze der übrigen Kommunen richten sich primär nach der jeweiligen Einwohnerzahl.

Eine weitere Regelung sieht vor, dass die Grundsteuer A bei der jeweiligen Belegenheitskommune verbleibt. Eine Umlage der Grundsteuer B und der Gewerbesteuer wird vierteljährlich an den Zweckverband abgeführt.

Erfolgt keine Reinvestition der Mittel, werden sie entsprechend des Verteilungsschlüssels unter den Zweckverbandsmitgliedern verteilt.

Probleme

Bei der Entwicklung des Parks traten keine Probleme auf. Es war jedoch viel Überzeugungsarbeit notwendig, um alle Beteiligten von den gemeinsamen Zielen zu überzeugen.

Entwicklungsstand

Die Erschließung von Grundstücken erfolgt bedarfsorientiert.

Von den 62 ha Bruttobauland des Gewerbeparks sind bisher 36 ha teilerschlossen bzw. teilweise beplant. Inzwischen haben sich bereits viele Unternehmen angesiedelt.

Für die Ansiedlung von Betrieben laufen außerdem einige Förderprogramme.

Interkommunales Hafengebiet Kelheim-Saal a.d. Donau

Größe	65 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	4
Organisationsformen	Zweckverband; Öffentlich-rechtliche Vereinbarung

Beteiligte

Der Landkreis Kelheim hat in Kooperation mit der Stadt Kelheim und der Gemeinde Saal a.d. Donau ein gemeinsames Hafengebiet an der Donau gegründet. Beteiligt ist auch die Stadt Riedenburg.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das Hafengebiet befindet sich in Bayern, im Regierungsbezirk Niederbayern, Landkreis Kelheim, zwischen den großen Industriezentren Augsburg, München, Nürnberg, Ingolstadt und Regensburg.

Das Hafenverkehrszentrum nimmt eine Fläche von rd. 65 ha ein. Davon stehen 35 ha zur reinen Nettonutzung zur Verfügung. Es erstreckt sich über die Gemarkung beider Kommunen.

Ein Flächenanteil von 35 ha befindet sich auf Kelheimer Hoheitsgebiet im süd-östlichen Bereich der Stadt. Saal a.d. Donau verfügt über die rest-

lichen 30 ha im Nordwesten der Gemeinde.

Die Lage des Areals ist sehr zentral. Die Entfernung zu den beiden Zentren Kelheim und Saal beträgt nur wenige hundert Meter. Möglichkeiten der Standorterweiterung sind aufgrund der räumlichen Gegebenheiten nicht mehr vorhanden. Im Norden wird der Standort durch den Verlauf der Donau, im Osten durch eine Umgehungsstraße und im Süden durch die Bahnlinie Kelheim-Saal sowie die B 16 begrenzt. Im Westen erfolgt die Abgrenzung durch ein bestehendes Gewerbe-/Industriegebiet.

Verkehrsanbindung

Das Hafengebiet verfügt über einen direkten Anschluss an die B 16 zwischen Regensburg und Ingolstadt mit Weiterführung an das Bundesautobahn-Netz, wobei die nächsten Anschlussstellen an die A 93 Richtung Regensburg und die A 3 Richtung

Würzburg/Passau nur einige Kilometer entfernt liegen.

Eine Anbindung des Standorts an den Wasserverkehr ist direkt vor Ort gegeben. Der Luftraum ist durch kleinere Regionalflughäfen ab 40 km Entfernung erschlossen. Größere Verkehrsflughäfen für internationale Flüge befinden sich in Nürnberg und München.

Der Anschluss an den öffentlichen Personen- und schienengebundenen Nahverkehr wird durch einen wenige hundert Meter entfernten ÖPNV-Haltepunkt gesichert. Weiter verfügt der Hafen Kelheim-Saal über den Bahnhofanschluss Saal a.d. Donau, der direkt an die Hauptbahnstrecke Ulm-Regensburg anknüpft.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Aufgrund der Entscheidungen der zuständigen Bundes- und Landesbehörden (Duisburger Vertrag aus dem

Jahre 1966), die Main-Donau-Wasserstraße umzuleiten, entstand bei den maßgeblich betroffenen regionalen, politischen und wirtschaftlichen Institutionen der Plan, an der neu geführten Wasserstraße einen Hafen zu errichten.

Durch den Anschluss des Gebietes an das internationale Wasserstraßennetz im Jahr 1978 sollte die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Kelheim-Saal verstärkt und die Schaffung von Arbeitsplätzen gesichert werden.

Das interkommunale Areal befindet sich direkt angrenzend an ein bestehendes großchemisches Werk. Dieses Werk hat die Standortvoruntersuchungen forciert, in der als Ergebnis die Realisierbarkeit des Projektes bestätigt wurde.

Die Ansiedlungspolitik war bemüht, hauptsächlich hafentypische Unternehmen zum Umschlag und zur Lagerung von Gütern anzusiedeln.

Einen weiteren Schwerpunkt bilden Speditionsfirmen und produktionsintensive Unternehmen. Insgesamt wurden rd. 600 Arbeitsplätze neu geschaffen. Der Einzugsbereich der Arbeitskräfte überschreitet den Nahbereich der Städte Kelheim und Saal bis in die gesamte Region Kelheim.

Organisation der Zusammenarbeit

Der Bau und Betrieb des Hafens hätte die Leistungskraft der beiden beteiligten Kommunen überstiegen, so dass sich folglich im Jahr 1976 die Gemeinde Saal a.d. Donau, die Stadt Kelheim und der Landkreis Kelheim zu dem Zweckverband Hafen im Raum Kelheim zusammengeschlossen haben. Im Jahr 1991 schloss sich die Stadt Riedenburg mit dem Gewerbeprojekt Lände Riedenburg dem Zweckverband an, obwohl das Projekt räumlich mit dem Hafen nichts zu tun hat.

Der Zweckverband ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts. Davon halten der Landkreis 60 %, die Stadt Kelheim 20 % und die Gemeinde Saal a.d. Donau wie auch die Stadt Riedenburg jeweils 10 % der Anteile.

In der Verbandssatzung ist dem Zweckverband die Aufgabe zugeteilt worden, den Hafen zu bauen und zu betreiben sowie das Hafengebiet als Industriegelände aufzuarbeiten und zu vermarkten. Die beiden Standortgemeinden haben dem Zweckverband auch die Planungshoheit für das Areal übertragen. Weitere Aufgaben des Zweckverbandes sind die Sicherstellung der Abwasserbeseitigung und Wasserversorgung, wobei diese

Aufgaben und der Betrieb der notwendigen Einrichtungen für die Ver- und Entsorgung an Dritte übertragen wurden.

Der Verbandsvorsitzende des Zweckverbandes ist der jeweilige Landrat Kelheims, während die drei Bürgermeister der beteiligten Gemeinden die stellvertretenden Verbandsvorsitzenden sind. Die letzte Entscheidungsbefugnis liegt bei der Verbandsversammlung.

Planungsrecht

Der Zweckverband richtete sich bei der Bebauung des Hafengeländes nach den bereits bestehenden Flächennutzungsplänen der beiden Kommunen. Die Planung des Projektes war bereits im Hafenplan Bayern, im Regionalplan Regensburg und im Landesentwicklungsprogramm thematisiert.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Momentan befinden sich ca. 80 % der Gesamtfläche des Hafengebietes in der Verfügungsgewalt des Zweckverbandes. Die Gesamtkosten des Projektes, verursacht durch Hafenausbau, Kräne und infrastrukturelle Ausstattung, betragen rd. 38 Mio. €. Dazu kommen etwa 25 Mio. € Investitionsvolumen der Ansiedler.

Der Zweckverband hat für diese umfangreichen Aufgaben staatliche Fördermittel erhalten. Der Betrieb des Hafens trägt sich selbst durch Erträge aus Mieterlösen, Kranleistungs- und Ufergeldern, ausgenommen einiger Investitionen, welche über Umlagen finanziert werden. Der Zweckverband ist nicht in den Finanzausgleich eingebunden und erhält daraus auch keinerlei Zuwendungen.

Besondere Regelungen bezüglich der Hebesätze wurden nicht getroffen. Sie werden in den beteiligten Kommunen separat erhoben. Dabei trägt die Grundsteuer A 400 v.H., Grundsteuer B 400 v.H. und die Ge-



Interkommunales Hafengebiet Kelheim-Saal a.d. Donau

werbsteuer 420 v.H. in Kelheim. In Saal a.d. Donau beläuft sich die Grundsteuer A auf 280 v.H., die Grundsteuer B ebenfalls auf 280 v.H. und die Gewerbesteuer liegt bei 340 v.H.

Entwicklungsstand

Die vorhandenen Flächen sind mittlerweile nahezu restlos vermarktet, so dass für Neuansiedlungen nur noch wenige Grundstücke verfügbar sind. Deshalb wurde im Jahre 1991 der Zweckverband um die Lände Riedenburg erweitert, da dort noch freie Flächen vorhanden sind. Die

Hafenerschließung hat sich letztlich auch positiv auf die benachbarten Gewerbegebiete ausgewirkt.

Die Kooperation hat sich trotz ungleicher Anteile am Zweckverband ausgezeichnet bewährt. Der Landkreis Kelheim hat zu keinem Zeitpunkt seine Mehrheit ausgenutzt. Alle Entscheidungen in der Verbandsversammlung sind einstimmig vorgenommen worden.

Das Projekt konnte nur mit Hilfe der gewährten staatlichen Förderung realisiert werden. Das Verhältnis

zwischen Eigenanteil und staatlicher Förderung liegt bei 1:2. Die Förderung und wirtschaftliche Unterstützung für diese Region kam nur aufgrund des Hafens zustande.

Interkommunaler Gewerbepark Nürnberg-Feucht-Wendelstein

Größe	85 ha
Belegenheitskommunen	3
Beteiligte	3 (5)
Organisationsformen	AG; Zweckverband

Beteiligte

Die Entwicklung, Vermarktung und Verwaltung des Gewerbeparks Nürnberg-Feucht-Wendelstein wird durch einen gemeinsamen Zweckverband der Stadt Nürnberg und der beiden Marktgemeinden Feucht und Wendelstein getragen.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das Gebiet liegt südöstlich von Nürnberg auf einer Rodungsfläche des ehemaligen Militärflugplatzes Feucht im Lorenzer Reichswald. Heute befindet sich die Fläche auf der Gemarkung der drei beteiligten Gemeinden, zur Zeit ihrer militärischen Nutzung war sie ausmärschlich. Alle drei an den Flugplatz angrenzenden Gemeinden hätten deshalb einen Antrag auf vollständige Eingemeindung der Fläche stellen können, haben aber von Beginn an eine gemeinsame Entwicklung des Areals angestrebt. Um das üblicherweise sehr aufwendige Gebietsänderungs-

verfahren abzukürzen, erfolgte die Zuteilung der Konversionsfläche auf die Anrainergemeinden weitgehend frei, anhand der vorgegebenen Landkreisgrenzen.

Die Tatsache, dass die beiden Marktgemeinden Feucht und Wendelstein durch ihre Lage im Bereich des Reichswaldes, dem gemäß Waldgesetz für Bayern als Bannwald besonderer Schutz zukommt, zwangsläufig an die Grenzen ihrer Siedlungsentwicklung stoßen, begründete die Notwendigkeit, dass im Rahmen interkommunaler Zusammenarbeit neue Wege gesucht werden müssen, noch verfügbare Standorte zu nutzen. Gleichzeitig schließt die Insel-lage der Fläche im Waldgebiet - als positiver Effekt - Nutzungs- und Nachbarschaftskonflikte mit Anwohnern aus.

Der Gewerbepark Nürnberg-Feucht umfasst ca. 85 ha und bietet etwa 57 ha gewerblich nutzbare Nettobau-

fläche. Die Fläche verteilt sich zu 20 % auf Nürnberger Stadtgebiet, 32 % entfallen auf die Gemarkung Wendelstein und 48 % auf die Markt-gemeinde Feucht.

Verkehrsanbindung

Zum besonderen Lagevorteil des Gewerbeparks zählt seine Anbindung an das nationale Straßenverkehrsnetz. Die Fläche liegt im Autobahndreieck zwischen den Kreuzen Nürnberg Süd (A 6/A 73) und Nürnberg Ost (A 6/A 9). Die A 3 ist über das Kreuz Fürth/Erlangen (A 73/A 3)



im Norden von Nürnberg und über das Kreuz Nürnberg (A 9) erreichbar, so dass die Stadtregionen Frankfurt, Stuttgart und München nur jeweils gut zwei Stunden entfernt liegen. Außerdem bindet der internationale Flughafen Nürnberg (Passagierzahlen 2002: 3,2 Mio.) den Standort an wichtige europäische Ziele an.

Mit dem Hafen Nürnberg am Main-Donau-Kanal liegt Süddeutschlands größtes Güterverkehrszentrum in unmittelbarer Nähe zum Gewerbepark.

Der verkehrliche Lagevorteil des Gewerbeparks hat zur Folge, dass sich drei große transportintensive Betriebe angesiedelt haben (Deutsche Post AG/DHL 800 Mitarbeiter, TNT Express 200 Mitarbeiter, Kraftverkehr Nagel GmbH 195 Mitarbeiter). Daneben nutzen auch zahlreiche kleinere und größere Unternehmen aus den Bereichen Produktion, Handel und Dienstleistung die gute Verkehrsanbindung.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Das produzierende Gewerbe stößt in engen, traditionellen Stadtlagen oftmals an seine Entwicklungsgrenzen. In der Region Nürnberg wird deshalb versucht, für betroffene Betriebe und

für Neuansiedlungen durch vielfältige Planungen und Maßnahmen Ansiedlungsmöglichkeiten zu schaffen. Andererseits stoßen aber auch die Städte und Gemeinden nach und nach an ihre Grenzen bei der Neuweisung geeigneter Flächen.

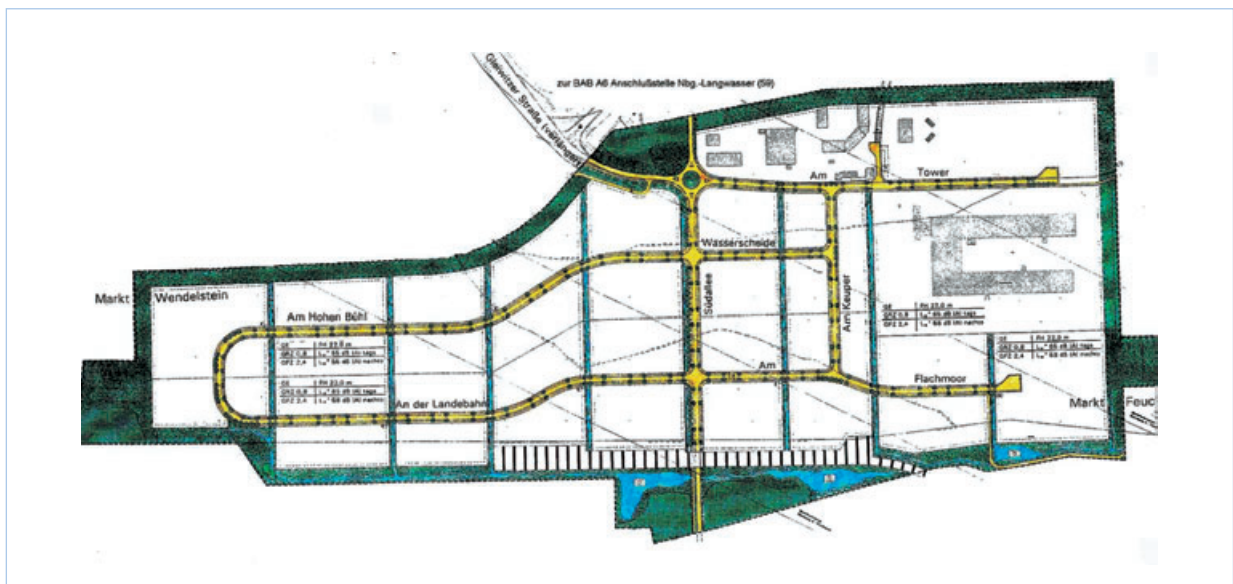
Beispielsweise waren für die Markt-gemeinde Feucht die Entwicklungsmöglichkeiten für einen Gewerbestandort u.a. auf Grund ihrer Lage als Rodungsinsel im Bannwald begrenzt. Ähnliche Flächenengpässe hemmten auch die Entwicklung im Markt Wendelstein. Hinzu kommt, dass sowohl im Markt Feucht als auch im Markt Wendelstein ein unausgewogenes Verhältnis zwischen Wohn- und Arbeitsstätten festzustellen ist, was sich u.a. in starken Pendlerströmen hin zum Oberzentrum Nürnberg äußert. Die Ansiedlung von Arbeitsplätzen in den Marktgemeinden war schon von daher ein wichtiges Ziel.

Im LEP wird die Markt-gemeinde Feucht zum Siedlungsschwerpunkt im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen bestimmt. Diese regionalplanerische Einstufung trägt der Tatsache Rechnung, dass auf dem Raum ein hoher Ansiedlungsdruck von Unternehmen und von Bevölkerung lastet, so dass sich

die gemeinsame Entwicklung der verkehrs- und lagegünstigen Konversionsfläche anbot, um diesen Siedlungsschwerpunkt zu festigen, die Brachfläche gewerblich zu nutzen und damit Impulse für die Schaffung ortsnahe Arbeitsplätze zu geben.

Den Anfang der Kooperation markierte 1992 der Abzug der US-Truppen. Bereits Ende des Jahres 1992 wurden erste Gespräche zur Gründung der Besonderen Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Gewerbepark Nürnberg-Feucht geführt, um das Gewerbeflächenangebot der Region zu verbessern. Grundannahme war, dass nach der Wiedervereinigung von einer steigenden Flächennachfrage auszugehen ist. Eine entsprechende Gebietsausweisung spiegelte diese Annahme auch im Regionalplan 7 Industrieregion Mittelfranken wider.

Im Februar 1993 schlossen die Stadt Nürnberg, die Markt-gemeinden Feucht und Wendelstein einen Vertrag über die o.g. Arbeitsgemeinschaft mit dem Ziel, das Gebietsänderungsverfahren der nicht gemeindegewerblichen Konversionsfläche durchzuführen und die Gründung eines Zweckverbandes zur Entwicklung des Gewerbegebietes vorzubereiten. Da die Fläche zu diesem



Interkommunaler Gewerbepark Nürnberg-Feucht-Wendelstein

Zeitpunkt noch ausmärkisch war, waren auch die Landkreise Roth und Nürnberger Land in dieser Phase eingebunden.

Aus der Arbeitsgemeinschaft bildete sich 1996 ein Zweckverband, der seitdem die Aufbereitung der Fläche und die Erschließung, Vermarktung und Verwaltung des Gewerbegebietes vorgenommen hat.

Organisation der Zusammenarbeit

Die Stadt Nürnberg und die Marktgemeinden Feucht und Wendelstein haben sich 1993 zunächst auf vertraglicher Basis zur Besonderen Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Gewerbepark Nürnberg-Feucht zusammengeschlossen, um das Gebietsänderungsverfahren für die ausmärkische Fläche durchzuführen und um den weiteren Beschlüssen der Arbeitsgemeinschaft einen rechtsverbindlichen Charakter zu verleihen.

Zu den Aufgaben der AG zählte neben der Erstellung von Machbarkeitsstudien - z.B. für den Gleisanschluss des Gebietes - auch die Öffentlichkeitsarbeit und die verbindliche Vorbereitung der Zweckverbandsgründung. Für diese Arbeit standen 250.000 € zur Verfügung, die im Verhältnis 2 (Stadt Nürnberg) : 2 (Markt Feucht) : 1 (Markt Wendelstein) aufgebracht wurden.

Mit Gründung des Zweckverbandes Gewerbepark Nürnberg-Feucht ging die Art der Kooperation 1996 in eine verbindlichere Form mit eigener Rechtspersönlichkeit über. Ziel des Zweckverbandes ist es, in seinem räumlichen Wirkungsbereich ein Gewerbegebiet zu planen, zu erschließen und in den folgenden Jahren auch zu verwalten. Die Einrichtung eines Verbandsausschusses und einer Verbandsversammlung ermöglichte es, dass die Aufgaben schnell und flexibel umgesetzt werden konnten.

Der Verbandsausschuss - besetzt durch die politischen Entscheider der

drei Belegenheitskommunen - tagt etwa monatlich und hat sich als ein flexibles Instrument herausgebildet, das die Entscheidungen der Geschäftsführung schnell und sachgerecht prüfen und bestätigen kann. [Anmerkung: Die Auswahl des Interessenten, die Grundstücksvergabe und die Kaufvertragsgestaltungen sind keine hoheitlichen Aufgaben, aber gerade hier sind kurze Entscheidungswege von größter Bedeutung. Hoheitliche Aufgaben sind normiert und meist formalen Abläufen unterworfen, auf die ein Entscheidungsgremium keine großen Einflüsse hat.]

Dem Zweckverband obliegt die Bebauungsplanung, die Sicherstellung der Ver- und Entsorgung des Verbandsgebietes und dessen Erschließung. Außerdem kaufte er die Grundstücke im Verbandsgebiet zu diesem Zweck von der Bundesrepublik Deutschland an und verkauft aus diesen Flächen Parzellen für die gewerbliche Nutzung.

Die Kosten für die Vorbereitung der Nutzung des Verbandsgebietes und der Erschließungsaufwand sollen sich aus der Differenz zwischen An- und Verkaufspreis finanzieren, ohne dabei die kommunalen Haushalte zu belasten. D.h. der Zweckverband ist für sein operatives Geschäft - zumindest in der Anfangsphase für Grunderwerb und die Auf- und Erschließung - auf eine Vorfinanzierung durch Kredite angewiesen, die von der Bayerngrund GmbH, einer Tochter der Bayerischen Landesbank, bereitgestellt wurden. Ein Finanzierungstreuhandvertrag mit einem Rahmen von ca. 45 Mio. € regelt, dass die Kaufpreiserlöse vollständig zur Tilgung des Kontokorrents genutzt werden.

Nachdem die Erschließungsanlagen im ersten Bauabschnitt (ca. 42,6 ha Nettobauland) weitgehend hergestellt waren, wurde der Finanzierungstreuhandvertrag Ende 2001 gekündigt. Die bis dahin nach Abzug

der Kaufpreiserlöse entstandenen Verbindlichkeiten von insgesamt ca. 10 Mio. € wurden in einen regulären Verbandshaushalt überführt und mittels zinsgünstiger Kommunalkredite der Sparkassen und Banken finanziert. Trotz der anhaltend schwierigen allgemeinwirtschaftlichen Lage konnte der Zweckverband seine laufenden Kosten und Investitionen bisher rein aus Grundstücksverkäufen finanzieren und so eine Belastung der kommunalen Haushalte seiner Mitglieder vermeiden. Darüber hinaus gelang eine Rückführung der Schulden auf rd. 7 Mio. € (Stand Ende 2004).

Planungsrecht

Im Regionalplan 7 ist das Gebiet als eine gewerbliche Baufläche gekennzeichnet, die über die organische Entwicklung der Gemeinde hinausgeht. Der Regionalplan sieht in seinen fachlichen Zielen vor, dass Flächen dieser Art grundsätzlich in den zentralen Orten und an anderen dafür geeigneten Standorten an Entwicklungssachsen gesichert werden sollen.

Beides trifft für den Gewerbepark Nürnberg-Feucht-Wendelstein zu, da die Marktgemeinde Feucht als Siedlungsschwerpunkt ausgewiesen ist und mit ihrer Anbindung an die Autobahnen über den Zugang zu den wichtigsten regionalen Achsenbeziehungen des Bundeslandes verfügt. Außerdem wird im Bereich des gewerblichen Siedlungswesens in Zukunft vor allem von den Häfen Nürnberg und Fürth eine Belebung für die wirtschaftliche Entwicklung der gesamten Region erwartet. Darüber hinaus können auch geeignete Gemeinden am Main-Donau-Kanal sowie zentrale Orte, die in günstiger räumlicher Verbindung zu den o.a. Anlagen liegen, die Voraussetzung für eine Intensivierung der gewerblichen Siedlungstätigkeit geben.

Auch diese regionalplanerische Zielvorstellung begründete die Entwicklung des Gewerbeparks Nürnberg-Feucht-Wendelstein maßgeblich.

Ein interdisziplinäres Entwicklungsgutachten des Bayerischen Staatsministeriums für den Großraum Nürnberg, das sog. Inselgutachten, untermauert die Entscheidung für den Standort Feucht. Es kommt zu dem Schluss, dass für die Städte der Region insbesondere organisatorische Maßnahmen im Vordergrund stehen müssen, um die Vorteile einer polyzentralen Siedlungsstruktur zu entwickeln. Mit der Ausweisung des Gewerbeparks im gemeinsamen Grenzgebiet wurde dieser Weg in Form einer kommunalen Zusammenarbeit beschränkt.

Bereits 1994 wurde für die damals noch ausmärkische Gesamtfläche ein Flächennutzungsplan und für eine Teilfläche des Gewerbeparks von den Landratsämtern Roth und Nürnberger Land ein Bebauungsplan aufgestellt, der von der Regierung Mittelfranken auch genehmigt wurde. Da laut Beschluss des Bundesverwaltungsgerichtes staatliche Landratsämter für die Bauleitplanung nach BauGB in ausmärkischen Gebieten nicht zuständig sind, war der Bebauungsplan allerdings nichtig. Die Ergebnisse der Untersuchungen und Planungen aus den für nichtig erklärten Bauleitplänen fasst stattdessen ein 1996 fertiggestellter Rahmenplan für den Gewerbepark Nürnberg-Feucht zusammen.

1997 - nach Durchführung des Gebietsänderungsverfahrens und nach Gründung des Zweckverbandes Gewerbepark Nürnberg-Feucht - wurde ein rechtskräftiger Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan für das Gewerbegebiet (=Verbandsgebiet) aufgestellt. Weil die Übertragung der Planungshoheit an den Zweckverband allein auf die Bebauungsplanung beschränkt ist, war die Ergänzung der Flächennutzungsplanung um die neue Gemarkung Aufgabe der jeweiligen Gemeinde. Das Kassieren des ersten FNP durch das BVG-Urteil hätte bis zur Neuaufstellung aber wertvolle Zeit in Anspruch genommen. Gemäß § 8 Abs. 4 BauGB

wurde daher ein vorzeitiger Bebauungsplan für das Gewerbegebiet aufgestellt, da die baldmöglichste Bereitstellung gewerblicher Bauflächen im öffentlichen Interesse lag.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Wie bereits geschildert, soll sich der Zweckverband aus Grundstücksgeschäften und Krediten selbst finanzieren, ohne die kommunalen Haushalte zu belasten. Der auf diese Weise nicht gedeckte Finanzbedarf wird durch Umlage, die von den Verbandmitgliedern erhoben wird, aufgebracht. Die Vorteile und Nachteile aus der Erhebung von Realsteuern im Gewerbegebiet werden laut Zweckverbandssatzung durch Ausgleichszahlungen kompensiert.

Ein entsprechendes Verfahren ist auch für die weiteren Vor- und Nachteile vorgesehen. Die Kompensation der Kosten und Erträge erfolgt dabei nicht im realen Flächenverhältnis 1 (Stadt Nürnberg) : 2,5 (Markt Feucht) : 1,5 (Markt Wendelstein), sondern im Verhältnis 2:2:1. Es zeigte sich, dass die z.T. sehr unterschiedlichen Hebesätze bei der Grund- und Gewerbesteuer in den beteiligten Gemeinden eine Umsetzung dieser Regelung erheblich erschwerten, da negative Auswirkungen auf die jeweiligen Haushalte berechnet wurden, deren Ursachen im kommunalen Finanzausgleich begründet sind. Mittlerweile ist das Problem der Verteilung des Realsteueraufkommens in einer Vereinbarung geregelt.

Im Ergebnis werden 80 % des Realsteueraufkommens der jeweiligen heheberechtigten Gemeinde als Vorwegabzug einbehalten und der verbleibende Anteil von 20 % nach dem satzungsgemäßen Schlüssel 2:2:1 unter den Verbandmitgliedern verteilt.

Eine Besonderheit bei den Kosten der verkehrlichen Erschließung des Gewerbeparks besteht darin, dass die

Deutsche Post AG für ihr Paketzentrum beim Umbau der BAB-Auffahrt Nürnberg-Langwasser in finanzielle Vorleistung gegangen ist.

Die Deutsche Post AG hatte bereits vor der Zweckverbandsgründung eine rd. 9,3 ha große Fläche aus dem späteren Bebauungsplangebiet vom Bund erworben und bebaut und ist mit 800 Mitarbeitern z. Zt. der größte Arbeitgeber im Gewerbepark. Zwischen dem Zweckverband und der Post wurde vereinbart, dass die Kosten für die BAB-Auffahrt mit den Kosten für die Erschließungsanlagen und die infrastrukturellen Einrichtungen des Zweckverbandes gegeneinander verrechnet und ggf. ausgeglichen werden.

Entwicklungsstand

Bis heute werden ca. 27,5 ha betrieblich genutzt, was fast der Hälfte der bebaubaren Flächen entspricht (Stand Nov. 2004) [Anmerkung: ca. 18,2 ha wurden durch den GNF bisher verkauft, die Post hat ihr Grundstück mit 9,3 ha selbst vom Bund erworben, ca. 15,1 ha stehen vollerschlossen und ca. 14,9 ha noch nicht erschlossen zur Verfügung = 57,5 ha Bauland].

Bei einem Grundstückspreis von 133 € pro voll erschlossenem Quadratmeter haben sich neben transportintensiven Unternehmen (4) vor allem Mittelstandsbetriebe aus dem verarbeitenden Sektor, dem Handel und dem (IT-) Dienstleistungsbereich (22) für den Standort entschieden.

Das Ansiedlungskonzept eines Branchenmix mit zahlreichen Arbeitsplätzen unterschiedlichster Qualitäten konnte erfolgreich umgesetzt werden.

Interkommunaler Technologie- und Gewerbepark Eberswalde - TGE

Größe	123,6 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	3
Organisationsform	GmbH

Beteiligte

Der Technologie- und Gewerbepark Eberswalde - TGE wurde in interkommunaler Kooperation der beteiligten Kommunen Stadt Eberswalde, Gemeinde Schorfheide und Gemeinde Chorin entwickelt.

Lage im Raum

Der TGE entstand auf dem Gelände der einstigen Schweinezucht- und Mastanstalt Eberswalde (SZME), der ehemals größten Anlage ihrer Art in Europa.

Die von Wald umgebene, ebene Fläche liegt etwa 3,5 km vom Zentrum der Stadt Eberswalde entfernt. Zum Ortsteil Finowfurt der Belegenheitskommune Schorfheide sind es 6,5 km, die Gemeinde Chorin befindet sich in einer Entfernung von rund 8,5 km.

Im Norden grenzt das Areal an das UNESCO Biosphärenreservat Schorfheide Chorin.

Gebietsgröße

Der Park hat eine Gesamtfläche von 123,6 ha. Von dieser Fläche befinden sich 107,2 ha auf Gemarkung der Stadt Eberswalde und 16,4 ha auf Gebiet der Gemeinde Schorfheide. An Nettobauland steht ein Areal von 85,4 ha für Gewerbeansiedlung bereit, wobei auf die Stadt Eberswalde ein Anteil von 73,4 ha entfällt. Die übrigen 12,0 ha Nettobauland befinden sich auf Schorfheider Gemeindegebiet.

Nach Art der Nutzung unterteilen sich die 85,4 ha Nettobauland in 46,8 ha Gewerbegebiet und 38,6 ha Industriegebiet.

Auffallend ist der hohe Anteil von rund 23 % an Waldflächen und öffentlichem Grün an der Gesamtfläche des TGE.

Die verfügbaren Grundstücke variieren sowohl hinsichtlich Größe als auch Erschließungsgrad.

Verkehrsanbindung

Die Bundesautobahn A 11 (Berlin - Stettin) befindet sich 6 km vom Technologie- und Gewerbepark entfernt. Bis zur Bundeshauptstadt Berlin sind es rund 40 km.

Die polnische Grenze (Grenzübergang Hohenwutzen) ist ca. 25 km entfernt und macht den Standort damit insbesondere auch für Unternehmen interessant, die auf den Märkten Osteuropas aktiv sind.

Über die Bundesstraßen B 167 in einer Entfernung von 2 km und über die B 2 in 3 km Entfernung ist der TGE regional erschlossen.

Das Gebiet selbst verfügt über keinen direkten ÖPNV-Anschluss. Die nächste Bushaltestelle befindet sich rund 1 km entfernt.

Bis zum nächsten Gleisanschluss in Eberswalde sind 2 km zurückzulegen. Die Fahrzeit vom Hbf Ebers-

walde bis zum Berliner Ostbahnhof beträgt rund 30 Minuten. Auch besteht dort eine Möglichkeit zum Containerumschlag.

Direkt angrenzend an den Park befindet sich die Oder-Havel-Wasserstraße. Über den öffentlichen Binnenhafen Eberswalde auf der gegenüberliegenden Kanalsüdseite des TGE ist ein Massengüterumschlag möglich.

In einer Entfernung von etwa 5 km befindet sich der Regionalflughafen Fino. Auch dieser erstreckt sich auf die Gemeindegebiete Eberswalde (Stadtteil Finow) und Schorfheide (Ortsteil Finowfurt). Der Flughafen Berlin-Tegel befindet sich in 60 km Entfernung.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

1969 wurde auf Lichterfelder und Eberswalder Gemarkung am Oder-Havel-Kanal die Schweinezucht- und Mastanstalt VEB SZME in Betrieb genommen. Die Anlage wurde nach der Wende u.a. aus Umweltschutzgründen geschlossen und die Fläche von der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Eberswalde (WFGE) erworben. Es folgte der Abriss der ehemaligen Stallungen sowie die technische Erschließung eines Teils der Fläche, um eine Umnutzung in Form

des projektierten TGE zu ermöglichen.

Im September 1992 wurde der erste Kaufvertrag über ein Grundstück im Gewerbe- und Industriepark geschlossen.

Organisation der Zusammenarbeit

Als Eigentümerin und zur Betreuung des Parks wurde von den beteiligten Körperschaften im Dezember 1991 die WFGE - Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Eberswalde mbH gegründet.

Gesellschafter waren damals der Landkreis Eberswalde (Altkreis), die Stadt Eberswalde und die Gemeinde Lichterfelde (damals selbständig) mit einem Gesellschafteranteil von jeweils 33 %. Außerdem, mit einem eher symbolischen Anteil von 1 %, die Gemeinde Chorin.

Der Landkreis schied 1998 aus der Gesellschaft aus, sein Anteil wurde von der Stadt Eberswalde übernommen. Dafür übernahm der Landkreis die heute auf dem Gelände ansässige InnoZent GmbH zu 100 % (Technologie- und Gründerzentrum). Die Gemeinde Lichterfelde wurde zu Finowfurt eingemeindet und der Gesellschafteranteil ging entsprechend auf Finowfurt über.

Entsprechend dieser Änderungen wurde der Name der Gesellschaft geändert, indem der Zusatz „des Kreises“ entfiel.

Die Gemeinde Finowfurt ist ihrerseits seit Ende 2003 in der Gemeinde Schorfheide aufgegangen.

Die WFGE - Wirtschaftsförderungsgesellschaft Eberswalde mbH, bisher zuständig für die Entwicklung des interkommunalen Gewerbegebietes, wurde im April 2005 von den Technischen Werken Eberswalde GmbH übernommen, einer 100%igen Tochter der Stadt Eberswalde. Diese Gesellschaft ist nun Betreiberin des Technologie- und Gewerbebereichs Eberswalde, während die WFGE nur noch formell als Grundstückseigentümerin in Erscheinung tritt. Seither erfolgt auch die Vermarktung des Technologie- und Gewerbegebietes durch die neue Betreibergesellschaft.

Ansiedlungen von Unternehmen werden dabei vorrangig von den Technischen Werken Eberswalde GmbH in Zusammenarbeit mit der WITO GmbH und der seit Januar 2005 bestehenden Koordinierungsstelle Wirtschaft, Tourismus und Stadtmarketing der Stadt Eberswalde betrieben.

Zwischen der Stadt Eberswalde und der Gemeinde Schorfheide besteht ein raumordnerischer Vertrag. Auch bestehen vertragliche Vereinbarungen mit dem Zweckverband Flugplatz Finow.

Planungsrecht

In den rechtskräftigen Flächennutzungsplänen der Gemeinde Schorfheide und der Stadt Eberswalde ist der TGE überwiegend als gewerbliche Baufläche dargestellt.

Für das konkrete Baurecht nach §§ 8 ff. BauGB haben die Kommunen anstelle der Schaffung einer eigenen Körperschaft als Planungsträger (Zweckverband o.ä.) den Weg gewählt, eine funktional schlüssige



Interkommunaler Technologie- und Gewerbebereich Eberswalde (TEG)

Gesamtplanung erarbeiten zu lassen und die auf ihr jeweiliges Gemeindegebiet bezogenen Teilpläne formal eigenständig zu beschließen.

Die beiden rechtskräftigen Bebauungspläne stammen aus den Jahren 1999 und 2002.

Die Grundzüge der Planung beinhalten die Teilung des Geländes in den sauberen Westpark mit nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben (GE nach § 8 BauNVO) und in den grauen Ostpark mit Gewerbebetrieben aller Art (überwiegend GI nach § 9 BauNVO). Beide Teile sind durch einen ca. 150 m breiten Waldstreifen getrennt.

Im westlichen Teil des TGE befindet sich auch ein Dienstleistungsbereich, das Service-Center des TGE, mit unterschiedlichen Einrichtungen.

Planungskonzeption

Unter anderem finden sich hier die Wirtschafts- und Tourismusentwicklungsgesellschaft mbH des Landkreises Barnim (WITO), das Innovations- und Gründerzentrum (Inno Zent), die Zukunftsagentur Brandenburg sowie ein Tagungshotel.

Rückgrat des Parks ist die West-Ost-Magistrale Carl-von-Linde-Straße, die sowohl Ansatzpunkt für die interne Erschließung als auch für die Verkehrsanbindung des TGE nach außen ist.

Die Planungskonzeption sieht vor, dass sich hier vorrangig Unternehmen aus den Branchen Metallverarbeitung, Autoindustrie, Umwelttechnologie, Informationstechnologie, Life-Science und Logistik ansiedeln.

Eine Altlastenuntersuchung hat den TGE als altlastenfreie Gewerbefläche ausgewiesen.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Der Abriss der ehemaligen Stallungen sowie die gleichzeitig durchgeführten Erschließungsmaßnahmen erfordern eine erhebliche Förderung aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe (GA-Mittel) in Höhe von ca. 15 Mio. € sowie über 7,5 Mio. € an Kapitalmarktkrediten.

Die Steuerhebesätze sind in den beiden Belegenheitskommunen unterschiedlich gestaltet. So ist auf Flä-

chen der Stadt Eberswalde eine Grundsteuer A von 200 v.H., eine Grundsteuer B von 350 v.H. und eine Gewerbesteuer von 350 v.H. zu entrichten. Für Flächen, die sich auf Gemarkung der Gemeinde Schorfheide befinden beläuft sich die Grundsteuer A auf 300 v.H., die Grundsteuer B auf 390 v.H. und die Gewerbesteuer auf 320 v.H.

Als regionales Entwicklungszentrum gehört die Stadt Eberswalde zu den Kategorie-A-Standorten mit den höchstmöglichen Fördersätzen (bis zu 50 % Zuschuss) im Rahmen der gewerblichen Investitionsförderung.

Probleme

Derzeit bestehen Probleme bei der Erschließung der restlichen Flächen aufgrund der knappen Förderung der Erschließungsmaßnahmen durch das Land Brandenburg.

Auch erforderte die interkommunale Zusammenarbeit einen erheblichen Mehraufwand bei Planung und Erschließung der Fläche innerhalb der Verwaltung.

Entwicklungsstand

Die Flächen im TGE sind sofort verfügbar und Genehmigungen werden kurzfristig erteilt.

Von den 85,4 ha Nettobaufläche wurden bisher 53,7 % erschlossen, davon 43 % voll- und 10,8 % teilerschlossen. Derzeit stehen davon noch 6,7 ha (vollerschlossen) bzw. 9,2 ha (teilerschlossen) für weitere Neuansiedlungen zur Verfügung. Um einem Flächenmangel entgegen zu wirken, werden bis Herbst 2005 ca. 8 ha zusätzliche Industrie- und Gewerbefläche erschlossen.

Bisher wurden 35 Unternehmen im TGE angesiedelt und damit ca. 850 Arbeitsplätze geschaffen. Der Preis für ein erschlossenes Grundstück beläuft sich auf 17 € je m².



Interkommunaler Technologie- und Gewerbepark Eberswalde (TEG)

Interkommunales Industriegebiet Süd

Größe	45 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung

Beteiligte

Der zweite Bauabschnitt des Industriegebietes Süd ist ein Kooperationsprojekt der Stadt Wittenberge mit der Gemeinde Breese.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Die Projektfläche befindet sich im Landkreis Prignitz, auf halbem Weg zwischen Hamburg und Berlin, südöstlich der Stadt Wittenberge. Das Industriegebiet grenzt im Südwesten direkt an die Elbe.

Das Areal, auf dem das Projekt realisiert wird, unterlag zuvor größtenteils einer landwirtschaftlichen Nutzung, eine weitere Teilfläche diente zuvor als Deponiefläche.

Der zweite Bauabschnitt des Industriegebietes Süd grenzt östlich an den ersten Bauabschnitt der Industrie- fläche, der bereits entwickelt wurde. Insgesamt werden hier drei Bauabschnitte projektiert.

Die Entfernung zum Stadtzentrum Wittenberge beträgt 2 km. Zu der Belegenheitskommune Breese sind ebenfalls 2 km zurückzulegen.

Die Bruttogröße des Gebietes beträgt 45 ha. Davon entfallen 32 ha auf die Gemarkung der Stadt Wittenberge und 13 ha auf die Gemarkung Breeses. Die Nettogebietsgröße beträgt 40 ha.

Verkehrsanbindung

Die nächstgelegene Bundesautobahn ist die BAB 24 (Berlin - Hamburg). Rund 40 km sind bis zur nächsten Anschlussstelle zurückzulegen. Die beiden Metropolen Berlin und Hamburg sind jeweils ca. 160 km vom Projektstandort entfernt.

Die Bundesstraßen B 195 und B 189 liegen dem Industriegebiet am nächsten und befinden sich in einer Entfernung von rund 5 km.

Über eine etwa 500 m entfernte Haltstelle ist das Gebiet an den örtlichen ÖPNV angeschlossen.

Das Industriegebiet verfügt über einen eigenen Gleisanschluss. Der nächste Güterumschlagsort mit Gleisanschluss befindet sich im Bahnhof Wittenberge.

Das Gelände arrondiert direkt an die Elbe mit dem dort befindlichen Industriehafen der Stadt Wittenberge. Im Zuge der Erschließungsmaßnahmen ist ein separater Industrieanleger für den zweiten Bauabschnitt geplant.

Die nächstgelegenen internationalen Flughäfen befinden sich in Berlin und Hamburg. Die Entfernung beträgt zu beiden ca. 160 km. Ein für Geschäftsflüge nutzbarer Flughafen befindet sich rund 50 km entfernt.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Die Besonderheit bei diesem interkommunalen Kooperationsprojekt besteht darin, dass der 50 ha umfassende Bauabschnitt 1 des Industriegebietes Süd von der Stadt Wittenberge in Eigenregie entwickelt wurde, während der Bauabschnitt 2 in interkommunaler Zusammenarbeit mit der Gemeinde Breese projektiert wird. Die Sondierungsgespräche hierzu wurden bereits 1999 geführt und noch im selben Jahr erfolgte die Bauleitplanung für den zweiten Bauabschnitt. Nachdem die Investoren für ein geplantes Holzzentrum aus wirtschaftlichen Gründen ihre Investitionszusagen zurück zogen, bemüht sich die Stadt Wittenberge um eine Vermarktung der Industrie- flächen.

Organisation der Zusammenarbeit

Die Vermarktung des Industrie- gebiets Süd erfolgt durch die Stadt Wittenberge.

Darüber hinaus ist die am 24. Juni 1992 gegründete Wirtschaftsförder- gesellschaft Prignitz mbH im Planungsgebiet aktiv. Aufgabe der



Interkommunales Industriegebiet Süd

Gesellschaft ist es, potenzielle Investoren bei der Wahl des Standortes zu beraten sowie über Fördermöglichkeiten und Finanzierungsfragen zu informieren.

Planungsrecht

Der zweite Bauabschnitt des Industriegebietes Süd steht der Ansiedlung aller Arten von Industriebetrieben offen, wofür auch Planungsrecht besteht. Von besonderem Interesse dürfte der Standort aufgrund seiner Spezifik sein für:

- Pharmazie / Nachwachsende Rohstoffe
- Recycling
- Logistik

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Steuerhebesätze innerhalb der beteiligten Körperschaften sind unterschiedlich gestaltet. Die Stadt

Wittenberge hat mit 400 v.H. für Grundsteuer A und B sowie 323 v.H. für die Gewerbesteuer die höheren Hebesätze der beteiligten Partnerkommunen. Auf Grundstücken der Gemeinde Breese werden je 300 v.H. für Grundsteuer A und B fällig sowie 250 v.H. für die Gewerbesteuer.

Für ansiedlungswillige Unternehmen besteht die Möglichkeit auf eine Investitionsförderung mit Höchstfördersätzen durch das Land Brandenburg (EU-Förderung eingeschlossen) zuzugreifen. Eine Förderung von Umschulungs- und Ausbildungsmaßnahmen für Arbeitskräfte ist ebenfalls möglich.

Entwicklungsstand

Die Fläche des ersten Bauabschnittes ist zu ca. 70 % belegt. Um die Vermarktung der restlichen Flächen bemüht sich eine externe Projektentwicklungsgesellschaft.

Der Preis für ein Grundstück im zweiten Bauabschnitt des Industriegebietes Süd wird, in Abhängigkeit von den Anforderungen der Investoren an die Infrastruktur, zwischen 5,- und 10,- €/m² betragen.

Bei Bedarf ist die Entwicklung eines dritten Bauabschnitts im Industriegebiet Süd mit einer Fläche von weiteren 80 ha Bruttofläche möglich.

Industrie- und Gewerbegebiet Flugplatz Lönnewitz-Falkenberg

Größe	74 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	Planungsverband

Beteiligte

Das Industrie- und Gewerbegebiet Flugplatz Lönnewitz-Falkenberg ist ein Kooperationsprojekt der Stadt Mühlberg und der Stadt Falkenberg.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Bei der Gewerbe- und Industriefläche handelt es sich um eine Konversionsfläche, die vormals einer militärischen Nutzung unterlag. Das Gelände ist weitestgehend eben und teilweise mit Bäumen und Sträuchern bewachsen.

Die Entfernung zu den beiden Belegenheitskommunen beträgt 2 km nach Falkenberg und 20 km zur Stadt Mühlberg.

Die Bruttogröße des Industrie- und Gewerbegebietes umfasst 74 ha. Davon entfallen auf die Belegenheitskommune Stadt Mühlberg mit dem Ortsteil Koßdorf rund 47 ha. Die übrigen etwa 27 ha liegen auf Gemarkung der Stadt Falkenberg im Ortsteil Kölsa. Die für eine Ansiedlung zur Verfügung stehende Nettofläche hat eine Größe von 58 ha.

Eine Grundstücksgröße von bis zu 10 ha ist möglich und es stehen sowohl bebaute als auch unbebaute Flächen für Interessenten bereit.

Verkehrsanbindung

Eine überregionale Verkehrsanbindung des Gewerbe- und Industriege-

bietes besteht über den rund 50 km entfernten Anschluss an die Bundesautobahn A 13 (Berlin - Dresden) sowie über die etwa 60 km entfernte Autobahn A 14 (Magdeburg - Nossen).

Regional erschlossen wird das Gebiet über die Bundesstraße B 183, die direkt an das Gelände angrenzt. Die Bundesstraßen B 87 (Torgau - Lübben) und B 101 (Dresden - Berlin) sind jeweils etwa 10 km entfernt. Eine direkte ÖPNV-Anbindung des Geländes besteht nicht. Bis zur nächsten Haltestelle ist eine Entfernung von 4 km zu überwinden.

Ebenfalls 4 km sind es bis zum nächsten Gleisanschluss des Industrie-

und Gewerbegebiets in Falkenberg/Elster, mit regionalen und nationalen Zugverbindungen sowie der Möglichkeit des Güterumschlags.

Das Areal verfügt auch über einen eigenen Gleisanschluss, der zur Zeit jedoch stillgelegt ist. Bei Bedarf ist eine Nutzbarmachung möglich. Damit wäre das Gewerbe- und Industriegebiet direkt mit dem Bahnhof in Falkenberg/Elster verbunden.

Der nächste Wasserstraßenanschluss, der Elbhafen Mühlberg, befindet sich in einer Entfernung von 25 km.

Der Flugplatz Lönnewitz-Falkenberg wird seit 1998 für zivile Zwecke genutzt. Er verfügt über eine 1.200 m lange und 30 m breite Start- und Landebahn aus Beton sowie eine 350 m lange Graspiste für Segel- und Ultraleichtflugzeuge. Es besteht die Möglichkeit, die auf dem Gelände vorhandenen Hangars anzumieten.

Der Flugplatz ist als Sonderlandeplatz für Flugzeuge mit einer Startmasse (MTOM) von bis zu 12 t klassifiziert und dient vorwiegend dem Werk- und Geschäftsreiseverkehr.

Der nächste internationale Flughafen befindet sich im 80 km entfernten Leipzig.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Der 1935 für die Wehrmacht errichtete Flugplatz Alt-Lönnewitz wurde nach dem Krieg von der Sowjetarmee übernommen. Nach dem Truppenabzug lag das Gelände brach. Bis Anfang 1995 ist die Übernahme der Liegenschaft in das Sondervermögen Grundstücksfonds Brandenburg erfolgte. Seitdem hat die Brandenburgische Boden GmbH diverse Projekte auf dem Areal initiiert.

Die meisten, nicht mehr nachnutzbaren Gebäude der ehemaligen Kasernenanlage wurden abgerissen. Gleichzeitig wurden angrenzende und umliegende Flächen für eine gewerbliche Nutzung aufbereitet. Die besondere Lagegunst der Fläche hat dabei den Ausschlag zur Kooperation gegeben.

Organisation der Zusammenarbeit

Zur Organisation der Kooperation wurde ein Planungsverband gegründet.

Die Vermarktung des Industrie- und Gewerbegebietes Flugplatz Lönnewitz-Falkenberg obliegt der Brandenburgischen Boden Gesellschaft.

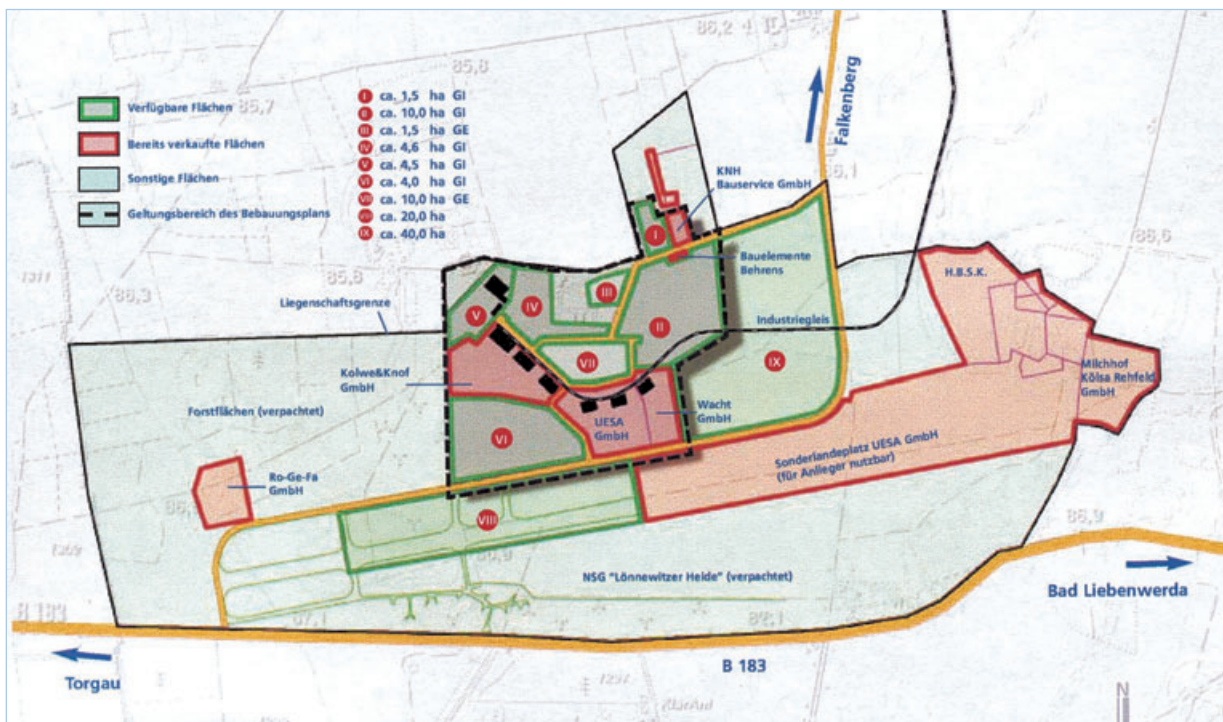
Der Sonderlandeplatz wird von der Uebigauer Elektro- und Schaltanlagenbau (UESA) GmbH betrieben. Für ansässige Betriebe besteht die Möglichkeit, den Flugplatz mitzunutzen.

Planungsrecht

Eine vorrangige Ansiedlung bestimmter Branchen ist nicht vorgesehen. Entsprechend handelt es sich bei den bereits angesiedelten Unternehmen sowohl um Betriebe des Dienstleistungs- als auch um Betriebe des produzierenden Gewerbes.

Bauplanungsrechtlich handelt es sich um GE-Flächen (Gewerbegebiet) und GI-Flächen (Industriegebiet).

Die nach den §§ 8 und 9 BauNVO zulässigen Nutzungen werden nicht weiter eingeschränkt. Immissionsschutzrechtliche Auflagen sind aufgrund der solitären Lage der Fläche nicht gegeben. Auch ein 24-Stunden-Betrieb ist möglich.



Industrie- und Gewerbegebiet Flugplatz Lönnewitz-Falkenberg

Verteilung von Kosten und Erträgen

Für die Steuerhebesätze sind in beiden Belegenheitskommunen einheitliche Werte veranschlagt worden. So ist die Grundsteuer A auf 200 v.H. festgelegt, die Grundsteuer B und die Gewerbesteuer beträgt je 300 v.H.

Für ansiedlungswillige Unternehmen im Land Brandenburg besteht die Möglichkeit, auf eine Reihe von Fördermitteln zurückzugreifen, in die auch Programme des Bundes und der EU einbezogen werden können. Unterstützend wirkt hierbei die Zukunftsagentur Brandenburg (ZAB)

sowie die Regionale Wirtschaftsförderungsgesellschaft Elbe-Elster mbH, die den Unternehmen beratend zur Seite stehen.

Probleme

Probleme bereiteten die Altlasten auf dieser ehemaligen Militärfläche. Auch stellte die überregionale Verkehrsanbindung des Flugplatzgeländes anfänglich ein Problem dar.

Entwicklungsstand

Seit 1997 ist das Gelände vollständig erschlossen und befindet sich in der Vermarktung. Bisher sind 52 % der verfügbaren Flächen belegt. Die noch verfügbare Nettobaufläche beläuft sich auf rund 30 ha.

Die Grundstückspreise für voll erschlossene Flächen variierten ursprünglich je nach rechtlichem Status des Grundstücks. So belief sich der Preis pro m² im Industriegebiet auf 5,50 €, für eine als Gewerbegebiet ausgewiesene Fläche waren 7,00 € pro m² veranschlagt. Im Mai 2004 wurde der Preis jedoch auf einheitlich 5 € pro m² gesenkt. Eine Provision wird nicht erhoben. Auch gehören freizuhaltende Schutzflächen sowie Grünflächen nicht zum Verkaufsgegenstand.



Industrie- und Gewerbegebiet Flugplatz Lönnewitz-Falkenberg

Hessen

Interkommunaler Gewerbepark Birkenhain

Größe	21 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung

Beteiligte

Der Gewerbepark Birkenhain ist ein interkommunales Kooperationsprojekt der beiden Belegenheitskommunen Freigericht und Linsengericht.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Der Gewerbepark liegt ca. 5 km südwestlich von Gelnhausen und nordöstlich des Freigerichter Ortsteils Bernbach, im hessischen Main-Kinzig-Kreis.

Die Entfernung der isoliert gelegenen, ehemaligen militärischen Nutzfläche zu den Zentren der beiden Belegenheitskommunen Freigericht und Linsengericht beträgt jeweils rund 4 km.

Der überwiegend ebene bis leicht geneigte Gewerbepark Birkenhain hat eine Bruttogröße von 21 ha. An Nettobauland stehen hiervon 15 ha für ansiedlungswillige Unternehmen bereit. Die Flächenanteile verteilen

sich dabei wie folgt auf die beiden beteiligten Gebietskörperschaften:

13 ha Bruttobauland, das entspricht einer Fläche von 10 ha Nettobauland, befinden sich auf Gemarkung der Gemeinde Freigericht. 8 ha (brutto) bzw. 5 ha (netto) der Gesamtfläche des Gewerbeparks liegen auf Gebiet der Gemeinde Linsengericht.

Dabei haben die projektierten Grundstücke Größen zwischen 1.000 und 30.000 m².

Verkehrsanbindung

Die überregionale Verkehrsanbindung des Gewerbeparks erfolgt über die 5 km entfernte Anschlussstelle Gelnhausen-West an die Bundesautobahn A 66 (Wiesbaden - Fulda). Bis zum Langenselbolder Dreieck mit der Bundesautobahn A 45 (Dortmund - Aschaffenburg) sind es 15 km.

Eine ÖPNV-Anbindung ist direkt auf dem Gelände vorhanden.

Der nächstgelegene Bahnhof befindet sich im 6 km entfernten Gelnhausen. Von dort besteht eine direkte Bahnverbindung zu den ICE-Bahnhöfen in Frankfurt/Main und Fulda.

Der Mainhafen in Hanau liegt dem Gewerbepark am nächsten. Rund 20 km sind bis dorthin zurückzulegen. Zum Hafen in Aschaffenburg sind es 40 km.

Ein für Geschäftsflüge nutzbarer Flugplatz befindet sich im rund 6 km entfernten Gelnhausen. Die Entfernung zum internationalen Flughafen Frankfurt/Main beträgt 45 km.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Gelände von der US-Armee als Standortschießanlage genutzt, bis der Standort zu Beginn der 90er Jahre von der Armee aufgegeben wurde.

Erste Sondierungsgespräche über die Entwicklung der brach liegenden Fläche wurden bereits 1993 von den Gemeinden geführt. Die Vertragswerke lagen jedoch erst im Jahr 2001 vor. Bereits im Jahr zuvor hatte die Bauleitplanung Rechtskraft erlangt. Seit 2001 ist das Gebiet erschlossen und befindet sich in der Vermarktung.

Hintergrund der interkommunalen Kooperation ist, dass die betroffene Konversionsfläche durch die auf dem Gelände verlaufende Gemarkungsgrenze zwischen Freigericht und Linsengericht zwei unterschiedlichen Gebietskörperschaften angehört.

Die Entwicklung des neuen Gewerbegebietes Birkenhain erfolgt durch die Gemeinden Freigericht und Linsengericht. Die Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH (DSK) aus Frankfurt am Main ist mit der Projektsteuerung beauftragt.

Organisation der Zusammenarbeit

Um die interkommunale Zusammenarbeit zu organisieren, haben die beiden Gebietskörperschaften eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung gemäß des hessischen Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit (KGG) geschlossen.

Die Vermarktung der Grundstücke im Gewerbepark Birkenhain, die seit 2001 erfolgt, übernimmt die jeweilige Kommune selbst. Auch übernimmt jede Kommune für sich den Verkauf der Grundstücke.

Planungsrecht

Vorrangig sollen sich auf dem Gelände Dienstleistungsunternehmen und produzierendes Gewerbe ansiedeln. Einzelhandel ist hingegen, entsprechend den Festsetzungen im gültigen Bebauungsplan, von einer Ansiedlung ausgeschlossen.

Im gültigen Bebauungsplan sind die überwiegend ebenen Flächen als Gewerbegebiet (GE) festgesetzt.

Durch die Lage in freier Landschaft ist keine Rücksichtnahme auf umliegende Wohngebiete o. ä. erforderlich. Nutzungsaufgaben ergeben sich allerdings durch die Festsetzung des Areals als Wasserschutzzone III.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Steuerhebesätze der beiden beteiligten Kommunen sind unterschiedlich gestaltet. Auf Grundstücken der Gemeinde Freigericht beläuft sich die Grundsteuer A sowie die Grundsteuer B auf jeweils 250 v.H. Die Gewerbesteuer beträgt 310 v.H.

Die Hebesätze der Gemeinde Linsengericht sind etwas niedriger. Dort betragen Grundsteuer A und B jeweils 240 v.H., die Gewerbesteuer beläuft sich hier auf 300 v.H.

Das Projekt Gewerbepark Birkenhain wird im Rahmen des hessischen Konversionsprogrammes vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung gefördert.

Probleme

Im Verlauf der Kooperation der beiden Kommunen stellte es sich als

problematisch heraus, dass der beauftragte Projektentwickler keine treuhänderischen Kompetenzen erhalten hatte. Außerdem bereiteten die Unterschiede in den Satzungen und Beitragssatzungen der beteiligten Gemeinden Probleme bei der Entwicklung koordinierter Gesamtlösungen für das Gebiet.

Schwierig gestaltete sich auch die Errichtung der Entsorgungsinfrastruktur für den Gewerbepark, da die beiden Kommunen unterschiedlichen Abwasserzweckverbänden angehören.

Darüber hinaus verlief das Verfahren zur Genehmigung der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung recht langwierig.

Entwicklungsstand

Inzwischen sind bereits ca. 80 % der Fläche im Gewerbepark Birkenhain reserviert oder verkauft.

Der Preis für voll erschlossene Grundstücke beläuft sich auf 50,62 € je m². Derzeit stehen noch 5 Grundstücke unterschiedlichen Zuschnitts und Lage, mit insgesamt etwa 3,0 ha, zum Verkauf.



Interkommunaler Gewerbepark Birkenhain

Interkommunales Güterverkehrszentrum Kassel

Größe	60 ha
Belegenheitskommunen	3
Beteiligte	11
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Das Güterverkehrszentrum Kassel ist ein interkommunales Projekt des Zweckverbandes Raum Kassel (ZRK) und wird als städtebauliche Entwicklungsmaßnahme realisiert.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Der Standort befindet sich im südlichen Bereich der Stadt Kassel, schließt unmittelbar an den bereits bestehenden Industriepark Kassel Waldau an und ergänzt die Gewerbegebiete der Gemeinden Lohfelden und Fuldabrück. Durch seine optimale geozentrale Lage in Deutschland und Europa sowie die Nähe zu den bedeutenden Wirtschaftsregionen Hannover, Frankfurt am Main, Halle/Leipzig und Rhein-Ruhr bildet das GVZ eine ideale Basis für logistische Aktivitäten.

Die Bruttogesamtfläche des städtebaulichen Entwicklungsbereiches umfasst ca. 60 ha, die Nettofläche liegt bei rund 53 ha. Dabei befinden sich ca. 2/3 der Fläche in der Gemeinde Fuldabrück.

Verkehrsanbindung

Der Wirtschaftsraum Kassel liegt verkehrsgünstig im Dreieck der überregionalen Hauptverkehrsachsen A 44 (Aachen - Eisenach), A 7 (Flensburg - Füssen) sowie der A 49 (Kassel - Schwalmstadt). Das Güterverkehrszentrum befindet sich an der A 7 und erhielt 2005 den direkten Autobahnanschluss Lohfeldener Rüssel an die A 7/A 491.

Die genauen Grenzen des Arealen werden von der A 7, der B 83, der L 3203 und L 3236 sowie der Heinrich-Hertz-Straße markiert.

Um einen Verkehrsmittelwechsel in der Transportkette zu ermöglichen, ist auch eine direkte Anbindung an das Schienennetz der Deutschen Bahn gewährleistet. Die Ende 2003 errichtete Umschlaganlage bildet ein wichtiges Bindeglied in der logistischen Transportkette und ermöglicht den Verkehrsträgerwechsel von LKW zu Bahn.

Die Verkehrsanbindung an das GVZ wird über den Geschäftsflughafen Kassel-Calden vervollständigt. Zusätzlich besteht direkte Nähe zum Regionalflughafen Paderborn-Lippstadt sowie zu den internationalen Flughäfen Hannover und Frankfurt.

Zahlreiche GVZ-affine Unternehmen wie Speditionen, Logistik-Zentren oder Kurier-Paket-Dienste, Hotel und Briefzentren nutzen bereits die günstige verkehrliche Infrastruktur oder sehen in Kürze eine Ansiedlung vor.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Zentraler Ausgangspunkt der Entwicklung des GVZ in Kassel war, neben der idealen verkehrsräumlichen Lage sowohl in Deutschland als auch in Europa, die Öffnung der innerdeutschen und europäischen Grenzen Anfang der 1990er Jahre und der daraus resultierende Optimismus, wirtschaftliches Wachstum und zunehmend nationale und internationale Güterströme bewältigen zu müssen.

Durch die Umnutzung des ehemals agrarwirtschaftlich genutzten Gebietes sollten insbesondere die Flächenengpässe in den drei Gemeinden kompensiert werden.

Verkehrspolitisches Ziel war vor allem die Verringerung des Straßengüterverkehrs durch eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene.

Städtebaulich und stadtentwicklungspolitisch erhoffte man sich durch eine Bündelung von Unternehmen des Kernsegmentes Güterverkehr und Logistik erhebliche Flächeneinsparungen durch zukünftig entstehende Synergieeffekte und Nutzungsmöglichkeiten für nun fre werdende Flächen.

Regionalpolitisch sollte durch ein Güterverkehrszentrum in Kassel insbesondere die regionale Güterversorgung konsolidiert und verbessert werden. Eine Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen, die Steigerung der Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Kassel für zukünftige Unternehmen, einhergehend mit einer Verbesserung der logistischen Qualität und einer Intensivierung der Kooperation der Betriebe der Verkehrswirtschaft sind zentrale ökonomische und beschäftigungspolitische Hoffnungen, die an das GVZ geknüpft werden.

Umweltpolitische Zielsetzung ist, neben der Reduzierung von Verkehr und Verkehrsemissionen, auch eine effektivere Flächennutzung.

Organisation der Zusammenarbeit

Träger und Projektentwickler der Maßnahme ist der ZRK mit Sitz in Kassel. Dieser wurde, bereits 1974 gegründet, Anfang der 1990er Jahre hauptamtlich organisiert. Er hat Bedienstete und das Recht, Beamte zu ernennen. Die Mitglieder des

Verbandes sind die drei beteiligten Gemeinden Fuldaabrück, Kassel und Lohfelden, der Landkreis Kassel sowie sieben weitere Städte und Gemeinden. Weitere Mitglieder können auf Antrag in den Verband aufgenommen werden. Zu seinen Hauptaufgaben zählen die Entwicklungs-, Landschafts- und Flächennutzungsplanung und darüber hinaus, wie im Falle des GVZ, die Vorbereitung und Durchführung von gemeindeübergreifenden Entwicklungsmaßnahmen.

1992 wurde die GVZ-Entwicklungsgesellschaft (GVZ-E) gegründet. Sie gehörte zu 51 % dem ZRK und zu 49 % einer Interessengemeinschaft von acht Spediteuren. Ihre zentrale Aufgabe bestand darin, alle notwendigen Maßnahmen zur Realisierung des Güterverkehrszentrums zunächst festzulegen, anschließend einzuleiten und schließlich zu koordinieren. Dies beinhaltete die Begleitung der einzelnen Planverfahren, die Ausarbeitung von Finanzie-

rungsentwürfen und Ansiedlungsrichtlinien, eine Nutzer- und Ansiedlungsberatung, Kontaktpflege, Auskunft und Öffentlichkeitsarbeit sowie ein umfassendes Controlling der Konzeptentwicklung. Nach dreieinhalb Jahren beendete die GVZ-E 1996 mit Abschluss der Planung und Beginn der Realisierung des GVZ ihre Arbeit. Im Anschluss daran trat mit dem Beschluss der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach § 165 BauGB die Realisierungsphase ein.

Die Hessische Landgesellschaft mbH (HLG) wurde in einem Vertrag nach § 159 BauGB als Treuhänderin mit der Vorbereitung und Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme GVZ Kassel beauftragt. Zusätzlich bewirtschaftete sie die zur Verfügung gestellten monetären Mittel. Die Vermarktung wurde der Wirtschaftsförderung Region Kassel GmbH (WFG) übertragen, erfolgt aber zusammen mit dem Zweckverband. Die Gesellschaft für

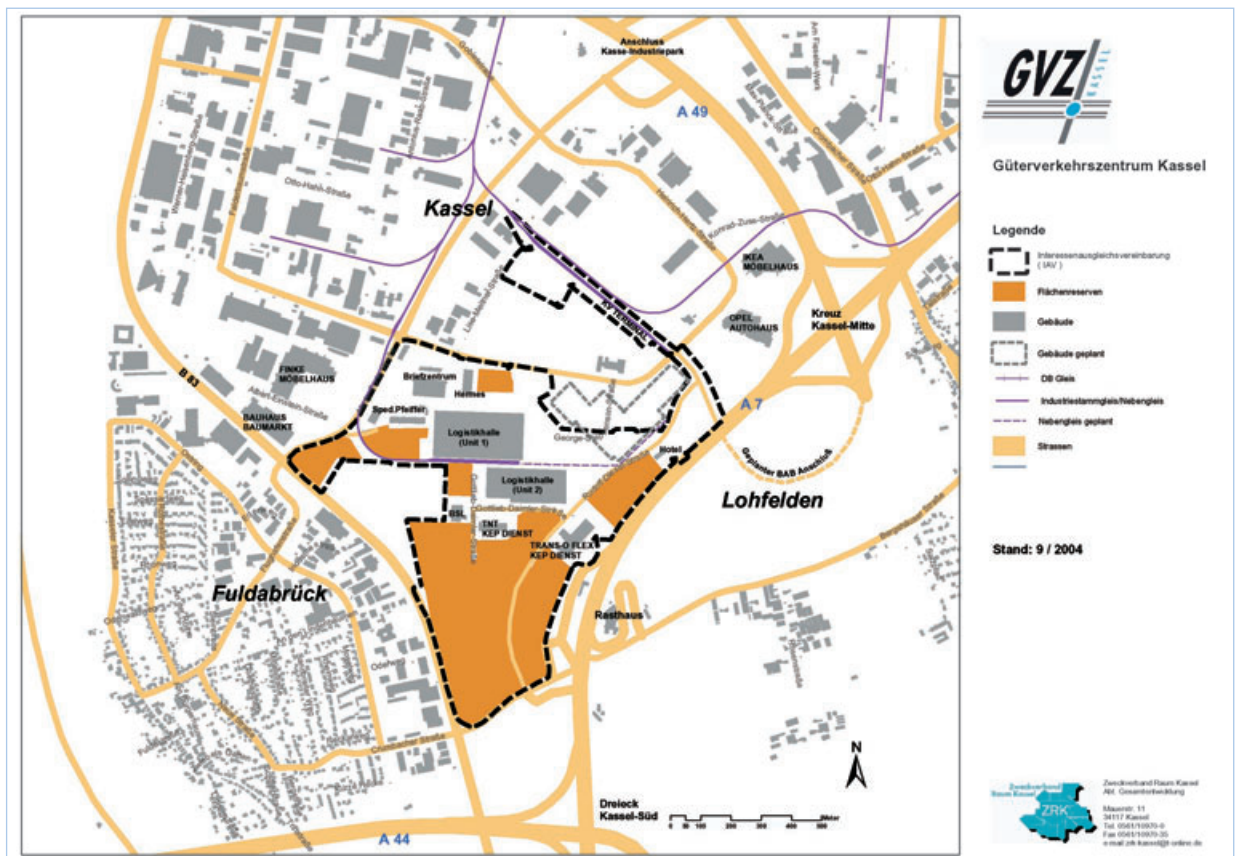
Kommunalbau in Hessen mbH (GKH) übernahm die Projektsteuerung für die Erschließung.

Um eine Einbindung aller beteiligten Kommunen in das Verfahren der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zu gewährleisten, wurde ein Planungs- und Ansiedlungsbeirat (PAB) eingerichtet, der sich aus je zwei Mitgliedern der drei Gemeinden und des Landkreises sowie der WFG, dem Förderverein GVZ (früher Interessengemeinschaft GVZ) und dem ZRK zusammengesetzt hat.

Planungsrecht

Anfang 1993 erfolgte die Einleitung des Raumordnungsverfahrens (ROV). Das GVZ Kassel wurde 1995 im Zuge der Fortschreibung des regionalen Raumordnungsplans Nordhessen (RROPN) regionalplanerisch verankert.

Im Herbst 1996 wurde das Änderungsverfahren für den Flächennutzungsplan (FNP) mit Beschluss des



Interkommunales Güterverkehrszentrum Kassel

Zweckverbandes Raum Kassel abgeschlossen. Die betroffenen Grundstücke der Stadt Kassel liegen im Bereich eines rechtsverbindlichen Bebauungsplanes (B-Planes) und wurden einem Änderungsverfahren unterzogen.

Die Grundstücke im Bereich von Fuldabrück und Lohfelden erhielten über die Aufnahme in einen rechtsverbindlichen B-Plan Baurecht. Der ZRK erstellte zudem B-Pläne für erforderliche Pflege- und Ersatzmaßnahmen.

Ein Ankauf der Flächen war trotz großer Bemühungen aufgrund von abweichenden, respektive überzogenen Preisvorstellungen einzelner Landbesitzer nicht möglich. Daher wurden nach § 165 Abs. 4 BauGB vorbereitende Untersuchungen zur Gewinnung von Beurteilungsunterlagen über die Festlegungsvoraussetzungen als Entwicklungsmaßnahme eingeleitet und durchgeführt.

Der ZRK legte, nach Beschlussfassung durch die Verbandsversammlung, den Entwicklungsbereich förmlich als Satzung fest. Diese regelt in § 1, dass der „Bereich (...) als eine gemeinde-grenzüberschreitende Maßnahme entsprechend seiner besonderen Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Gebiet des Zweckverbandes Raum Kassel und entsprechend der angestrebten Entwicklung des Landesgebietes in der Region Kassel erstmalig entwickelt werden“ soll. Weiter heißt es: „Er wird daher als städtebaulicher Entwicklungsbereich förmlich festgelegt und erhält die Bezeichnung ‚Güterverkehrszentrum‘.“

Nach Abschluss der Entwicklungsmaßnahme werden nicht vermarktete Grundstücke in das Eigentum des ZRK übernommen.

Verteilung von Kosten und Erträgen

In einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung, der Interessenausgleichs-

vereinbarung (IAV), zwischen der Gemeinde Fuldabrück, der Stadt Kassel, der Gemeinde Lohfelden, dem Landkreis Kassel und den übrigen 7 Verbandskommunen des ZRK sind zur Sicherung der gegenseitigen Interessen unter anderem die Verteilung der Aufwendungen und Einnahmen, die Gewerbesteuer- und Grundsteuereinnahmen sowie die ÖPNV- und Bahnanbindung des GVZ besiegelt. Die Vereinbarung gilt auf unbegrenzte Zeit und kann frühestens nach 20 Jahren gekündigt werden.

Den Aufwendungen und Einnahmen liegt folgender Verteilerschlüssel zu Grunde:

Gemeinde Fuldabrück:	25%
Stadt Kassel:	25%
Gemeinde Lohfelden:	25%
ZRK:	25%
(o. Fuldabrück, Kassel, Lohfelden)	

Das im GVZ erzielte Aufkommen sowohl an Grund- als auch an Gewerbesteuer wird nach Maßgabe des o.g. Verteilerschlüssels aufgeteilt.

Auch die Kosten für erforderliche Erstinvestitionen der Infrastruktur, die nicht allein von Fuldabrück als zwar flächenanteilig größte Gemeinde, jedoch aber gleichzeitig kleinster Partner, getragen werden konnten, wurden geviertelt.

Die Unterhaltung der Straßen und Grünflächen wird durch den Entwicklungsträger übernommen (ZRK). Sonstige laufende Kosten, soweit nicht durch Verträge oder Beiträge gedeckt, werden auf alle vier Beteiligten verteilt.

Probleme

Die Vorbereitungen für den Umschlagbahnhof (Ubf), als funktionaler Kern des GVZ, wurden mit Planfeststellungsunterlagen von der DB AG eingeleitet. Eine Anlage für den kombinierten Verkehr mit zwei Krananlagen und vier Gleisen für eine Zuglänge von ca. 650 m war geplant.

Parallel dazu sollte auch ein Frachtzentrum durch Investitionen der Deutschen Bahn AG entstehen. Die Inbetriebnahme war für 1999 geplant.

Trotz mehrerer schriftlicher Zusagen der Bahn als Trägerin des Ubf zog sich die DB AG 1998 definitiv aus dem Projekt zurück. Um die Anlage dennoch realisieren zu können, erteilte der ZRK der Firma TransCare - Umweltverträgliche Verkehrskonzepte GmbH aus Wiesbaden den Auftrag, einen Antrag für eine Förderung nach der Förderrichtlinie für den Kombinierten Verkehr zu erarbeiten.

Trans-Care ermittelte dafür eine optimierte Lösung für das Terminal unter Einbeziehung einer Potenzialanalyse des Wirtschaftsraums Kassel. Sie diente als Entscheidungshilfe für die Bewertung des Ubf durch die zuständige Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr, die das Projekt schließlich als förderfähig deklarierte.

Als organisatorische Voraussetzung für eine Antragstellung wurde die private Gesellschaft GVZ-Projektgesellschaft Kassel (GVZ P) gegründet, so dass der Förderantrag Ende 1999 beim Eisenbahnbundesamt Bonn eingereicht werden konnte.

Bewilligt wurden schließlich insgesamt 5,5 Mio. €, wovon 80 % als Zuschuss und 20 % als zinsloses Darlehen bestimmt wurden.

Die GVZ P, die zu 50 % im Eigentum der Wirtschaftsförderung Region Kassel und zu je 25 % der Gemeinden Fuldabrück und Lohfelden ist, veranlasste als Bauherrin alle notwendigen Maßnahmen zur Errichtung des Umschlagbahnhofs, der schließlich im Dezember 2003, über vier Jahre nach der geplanten Fertigstellung, offiziell in Betrieb genommen werden konnte.

Entwicklungsstand

Das Gebiet ist komplett erschlossen und befindet sich im vermarktungsreifen Zustand. Vorrangig sollen Firmen der Logistikbranche angesiedelt werden. Bisher befinden sich im GVZ Kassel der Hermes Versand Service, TNT, die Deutsche Post, Trans-O-Flex, Pfeiffer, Motel One und Biesterfeld Scheibler Linssen (BSL), sowie das britische Unternehmen Gazeley Properties (Magna Park). Weitere sollen folgen. Aufgrund des rechtsgültigen Bebauungsplanes ist eine schnelle Verfügbarkeit der flexibel parzellierbaren Grundstücke gewährleistet.

Der britische Logistikentwickler Gazeley hat inzwischen, nach einer ersten Logistik-Halle mit rund 45.000 m² Fläche für das Original Teile Center (OTC) des VW-Konzerns, eine zweite Halle im GVZ Kassel mit ca. 30.000 m² gebaut.

Interkommunales Gewerbegebiet Knüll / A 7

Größe	40 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	4
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Das interkommunale Gewerbegebiet Knüll/A 7 ist ein gemeinsames Projekt der Gemeinden Schwarzenborn, Homberg und Knüllwald sowie des Landkreises Schwalm-Eder.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das 40 ha große Gewerbegebiet befindet sich im Schwalm-Eder-Kreis in dem Dreieck zwischen den Städten Kassel, Marburg und Bad Hersfeld, im nördlichen Teil des Landes Hessen.

Das Projektareal, auf Gemarkung der Gemeinde Knüllwald realisiert, befindet sich in isolierter Lage. Nutzungskonflikte sind daher aufgrund der Entfernung zu bestehenden Siedlungsflächen ausgeschlossen. Die Entfernung zum Ortszentrum der Kommune Homberg beträgt 7 km, während sich das Ortszentrum der Gemeinde Schwarzenborn ca. 12 km südlich des Geländes befindet.

Verkehrsanbindung

Der Projektstandort zeichnet sich durch seine unmittelbare Lage an der B 323 mit direktem Anschluss an die A 7 (Flensburg - Füssen) aus. Die Autobahnauffahrt Homberg (Efze) ist lediglich 500 m entfernt.

Das Areal ist mit einer Haltestelle an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Die weitere Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt zudem über den 13 km entfernten Regionalbahnhof Wabern und den 30 km entfernten ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe. Die Entfernung zum Flughafen Kassel/Calden beträgt 35 Autominuten und zum Containerbahnhof Malsfeld sind es 20 Autominuten.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Aufgrund knapper Flächenreserven in den Kooperationskommunen und der besonderen Lagegunst des ausgewählten Gebietes haben die Beteilig-

ten auf eine mittelfristige Entwicklung eigener Gewerbebestände verzichtet. Statt dessen sprachen sich die einzelnen Stadtverordnetenversammlungen und Gemeindevertretungen per Beschluss für eine weitreichende interkommunale Zusammenarbeit im Bereich der Gewerbeentwicklung, aber auch in den Handlungsfeldern Tourismus und Verwaltung aus. Mit dieser Zusammenarbeit wird eine arbeitsteilige und kostensparende Umsetzung der einzelnen Aufgaben angestrebt.

Organisation der Zusammenarbeit

Zur Institutionalisierung der interkommunalen Kooperation wurde der Zweckverband Interkommunale Zusammenarbeit Schwalm-Eder Mitte mit Sitz in Knüllwald gegründet, der sich aus den Städten Homberg und Schwarzenborn, der Gemeinde Knüllwald, dem Schwalm-Eder-Kreis sowie dem Förderverein Schwalm-Eder Mitte konstatiert. Das gemein-

same Ziel des Zweckverbandes ist die gemeinsame Profilierung der Region als Wohnstandort, als Standort für Freizeit, Tourismus, Landwirtschaft und als Wirtschaftsstandort.

Darüber hinaus erfüllt der Verband weitreichende Aufgaben im Sinne eines Planungsverbandes. Insofern ist er für die Vorbereitung und Aufstellung der verbindlichen Bebauungspläne, die Umlegung nach § 45 BauGB und die Sicherung der Bauleitplanung sowie für die Vorbereitung und Durchführung städtebaulicher Entwicklungsmaßnahmen nach § 165 BauGB im Rahmen der gültigen Flächennutzungspläne zuständig. Weiteres Aufgabenfeld ist die Herstellung und Unterhaltung der für das Gewerbegebiet erforderlichen inneren Erschließungsanlagen.

Die Organe des Zweckverbandes sind die Verbandsversammlung, der Verbandsvorstand und die Geschäftsführung.

Die Verbandsversammlung besteht aus 25 Vertretern der stimmberechtigten Verbandsmitglieder. Dabei sind alle Kommunen mit je einer Stimme stimmberechtigt, wobei auf die Stadt Homberg und die Stadt Schwarzenborn je 7 Vertreter entfallen gegenüber 11 Vertretern aus der Gemeinde Knüllwald. Der Förderverein Schwalm-Eder sowie der Schwalm-Eder-Kreis sind mit je-

weils einem Vertreter beteiligt. Sie nehmen an den Verbandsversammlungen teil und sind nicht stimmberechtigt, haben jedoch je eine beratende Stimme.

Die Verbandsversammlung entscheidet als oberstes Organ des Verbandes über alle wichtigen Angelegenheiten. Sie ist insbesondere für die Änderung und Ergänzung der Verbandsatzung und den Erlass der Geschäftsordnung zuständig.

Der Verbandsvorstand besteht aus den Bürgermeistern der Mitgliedsgemeinden, dem Vorsitzenden des Fördervereins Schwalm-Eder Mitte und dem Landrat des Schwalm-Eder-Kreises.

Der Verbandsvorstand wählt aus seiner Mitte einen Verbandsvorsitzenden sowie einen stellvertretenden Verbandsvorsitzenden. Dabei haben die beteiligten Bürgermeister jeweils eine Stimme, während der Vorsitzende des Fördervereins Schwalm-Eder Mitte und der Landrat des Schwalm-Eder-Kreises ausschließlich beratende Funktion haben.

Der Verbandsvorstand ist für die Aufstellung des Investitionsprogramms und der Haushaltssatzung, die Einstellung der Bediensteten des Verbandes sowie die Änderung, Ergänzung und Aufhebung von Satzungen und sonstigen Rechtsnormen zuständig. Der Verbandsvorstand be-

stellt einen Geschäftsführer und einen stellvertretenden Geschäftsführer, der für die laufenden Verwaltungsangelegenheiten zuständig ist.

Zusätzlich hat sich im Jahr 2004 der Verein Förderverein Schwalm-Eder Mitte e.V. mit Sitz in Homberg konstituiert. Die Organe des Vereins sind die Mitgliederversammlung und der Vorstand. Zweck des Vereins ist die Unterstützung von Maßnahmen auf dem Gebiet der Standortentwicklung und der Verbesserung der Wirtschaftskraft in der Region Schwalm-Eder Mitte. Die Aufgabenbereiche umfassen insbesondere die Förderung der gewerblichen Wirtschaft in der Region und die Ansiedlung von Unternehmen sowie die Förderung der interkommunalen Zusammenarbeit zur Stärkung der Bereiche Bildung, Information und Kommunikation wie auch der Freizeit, der Kultur und des Tourismus. Der Verein ist für die Vermarktung des interkommunalen Gewerbegebietes zuständig.

Planungsrecht

In dem Gewerbegebiet sollen sich vorrangig Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen niederlassen. Das Planungsrecht für das Gebiet ist zur Zeit in Arbeit.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Verbandssatzung trifft Regelungen zur Deckung des Finanzbedarfs des Zweckverbandes. Laut § 17 ff. der Verbandssatzung hat der Verband vorrangig alle betriebswirtschaftlichen Möglichkeiten und die staatlichen Bezuschussungsprogramme sowie sonstigen Zuschüsse und Beiträge auszuschöpfen.

Der Schwalm-Eder-Kreis zählt zum GA-Fördergebiet, so dass nach den derzeit geltenden Förderrichtlinien Investitionszuschüsse beantragt werden können. Parallel dazu werden Fördermittel für die Erschließung von der EU beantragt. Soweit jedoch die Einnahmen zur Deckung des



Interkommunales Gewerbegebiet Knüll A 7

Finanzbedarfs nicht ausreichen, kann der Verband von seinen stimmberechtigten Verbandsmitgliedern jährlich eine Verwaltungs- und Betriebskostenumlage, die den Finanzbedarf für diesen Ausgabenbereich im Verwaltungshaushalt deckt, erheben.

Für die Deckung der Ausgaben im Vermögenshaushalt wird eine Investitions- und Kapitalumlage erhoben.

An diesen Umlagen sind die Gemeinden zu unterschiedlichen Anteilen beteiligt.

Auf die Gemeinde Knüllwald entfallen 60%, auf die Stadt Homberg 30% und auf die Stadt Schwarzborn 10%. Im gleichen Verhältnis werden anfallende Einnahmen und Realsteuereinnahmen an die Verbandmitglieder verteilt. Der Gewerbesteuer-

hebesatz beträgt derzeit 330 v.H., für die Grundsteuer A und B werden 300 v.H. erhoben.

Entwicklungsstand

Momentan stehen in dem Gewerbegebiet insgesamt 59.000 m² vollerschlossene Bauflächen zur Verfügung. Der Verkaufspreis beträgt 33,23 € pro m². Hierin sind bereits die kommunalen Erschließungskosten enthalten, lediglich die Hausanschlusskosten für die Wasser- und Abwasseranschlüsse kommen hinzu.

Die Grundstücksgrößen können flexibel auf die individuellen, betrieblichen Anforderungen und Bedürfnisse abgestimmt werden. Als interessierte Ansiedlungswillige werden Zulieferer für das Dänische Bettenlager, große Logistikfirmen und Unternehmen des produzierenden Gewerbes gehandelt.



Interkommunales Gewerbegebiet Knüll A 7

LOG-SERVE

Größe	90 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	3
Organisationsformen	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung; Arbeitskreis

Beteiligte

LOG-SERVE ist ein Entwicklungsprojekt eines privaten Investors in Kooperation mit den beiden beteiligten Körperschaften Stadt Butzbach und Gemeinde Langgöns.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das Projekt LOG-SERVE wird auf dem Gelände der ehemaligen Ayerskaserne der US-Armee realisiert, etwa 50 km nördlich von Frankfurt/Main.

Das ehemalige Kasernengelände in Mittelhessen befindet sich 2 km vom Zentrum der Gemeinde Langgöns und 4 km von der Butzbacher Innenstadt entfernt.

Das Projektareal hat eine Bruttogröße von 90 ha. Davon entfallen zwei Drittel auf die Stadt Butzbach und ein Drittel auf die Gemeinde Langgöns. An Nettobauland stehen 60 ha der Gesamtfläche zur Verfügung, 40 ha auf Gemarkung der Stadt Butzbach und 20 ha auf Langgöns' Gemeindegebiet.

Verkehrsanbindung

Das ehemalige Kasernengelände besitzt eine ausgesprochen verkehrsgünstige Lage, bezogen auf das überregionale Straßennetz.

Die überörtliche Verkehrsanbindung des Areals ist durch seine Lage an der Bundesautobahn A 45 (Dortmund -

Aschaffenburg) gegeben, nur 0,6 km von der Anschlussstelle Langgöns entfernt. Das LOG-SERVE Gelände liegt damit zwischen dem Autobahnknoten Gießener-Südkreuz der BAB 45 mit der BAB 485 (Gießen - Langgöns) sowie dem Autobahnknoten Gambacher Kreuz der BAB 5 (Hattenbach - Weil am Rhein) mit der BAB 45. Beide Autobahnkreuze befinden sich nur wenige Kilometer entfernt.

Unmittelbar angrenzend an das Gebiet befindet sich ein Anschluss an das örtliche ÖPNV-Netz.

Ein Gleisanschluss ist vorhanden. Eine Schienenstrecke führt in das

Gelände hinein und ermöglicht den Anschluss an die Main-Weser-Bahn.

Der nächste Wasserstraßenanschluss an den Main befindet sich rund 50 km vom Projektgebiet entfernt.

Der für Geschäftsflüge nutzbare Sportflughafen Reichelsheim ist 30 km und der internationale Flughafen Frankfurt ca. 50 km entfernt.

Die Lage und die Infrastruktur bieten eine hervorragende Drehscheibe für diesen Gewerbe- und Logistikstandort mitten in Deutschland.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Schon bei Gründung der Kaserne befand sich die militärische Liegenschaft zu zwei Dritteln auf dem Gebiet der Stadt Butzbach und zu einem Drittel auf der Gemarkung der Gemeinde Langgöns. Die heutige Entwicklung der Konversionsfläche macht daher eine interkommunale Kooperation erforderlich.

Nach dem 2. Weltkrieg wurde der total zerstörte Fliegerhorst der Luftwaffe von der US-Army übernommen. Im Jahr 1952 wurde an dem Standort die Ayers Kaserne fertiggestellt, die bis 1997 durch die Ameri-

kaner genutzt wurde. In den folgenden Jahren lag das Gelände brach, lediglich das benachbarte Spediti- onsunternehmen Bork nutzte das Areal als Stellplatz für ihre Auf- lieger.

Die Firma führte bereits im Januar 1998 erste Sondierungsgespräche über eine weitergehende Nutzung der Fläche. Jedoch konnte das Areal erst im Februar 2003 durch die ortsan- sässige Firma vom Bund erworben werden, nachdem die zuständigen Gremien der Stadt Butzbach und der Gemeinde Langgöns auf ihr Vor- kaufsrecht verzichtet hatten und ein europaweiter Ausschreibungswettbe- werb erfolgt war.

Während der städtebaulichen Pla- nungen wurden parallel Verhandlungen mit einem potentiellen Investor geführt.

Anfang 2004 erwarb die englische Entwicklungsgesellschaft für Logis- tikimmobilien Gazeley Properties eine Option auf eine ca. 50 ha große Grundstücksfläche von der Bork Projektentwicklung GmbH & Co. KG. Geplant ist die Errichtung eines Magna Parks nach dem Leitbild des Logistikzentrums in Lutterworth/ Leicester in der Mitte Englands.

Butzbach/Langgöns wäre damit nach Berlin und Kassel der dritte Standort für einen Logistikpark von Gazeley Properties in Deutschland.

Die Zusammenarbeit ist zunächst für sechs Jahre vorgesehen, in denen Hallen- und Büroflächen nach Mieterwünschen und auf der Basis eines Masterplans errichtet werden.

In der Zwischenzeit werden Teile des Areals durch die Bork Projektent- wicklung GmbH & Co. KG teiler- schlossen. Die Fläche befindet sich bereits in der Vermarktung.

Organisation der Zusammenarbeit

Über die Entwicklung der Fläche wollen die beiden Kommunen ein- nen öffentlich-rechtlichen Vertrag schließen.

Die bauliche Entwicklung und Ver- marktung des hier entstehenden in- terkommunalen Industrie- und Ge- werbegebietes erfolgt durch die Eigentümerin Bork Projektent- wicklung GmbH & Co. KG in Abstim- mung mit den beiden Kommunen. Die interne Abstimmung erfolgt dabei in einem Arbeitskreis.

Als Generalplaner wurde das Archi- tekturbüro Piske+Partner durch die Firma Bork beauftragt.

Planungsrecht

Ende Juni 2003 wurden die betref- fenden Flächennutzungspläne der Gemeinde Langgöns und der Stadt Butzbach geändert. Die Aufstellungs- beschlüsse für einzelne Bebauungs- pläne wurden Mitte Juli 2003 gefasst.

Dank enger Zusammenarbeit zwi- schen Investor, Behörden und Politi- kern beider Kommunen konnte nach nur acht Monaten, im März 2004, Baurecht nach § 33 BauGB für das Areal geschaffen werden.

Auf dem ehemaligen Kasernenge- lände sollen sich vorrangig Unter- nehmen der Logistikbranche ansie-



deln. Ausgeschlossen sind hingegen alle Betriebe, deren Ansiedlung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedarf.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Genauere Regelungen über die Verteilung der Kosten und Erträge sind noch nicht abschließend geklärt.

Probleme

Probleme im Rahmen der interkommunalen Kooperation ergaben sich aus der Tatsache, dass die Grenze zwischen Langgöns und Butzbach zugleich auch Kreisgrenze

(Landkreis Gießen und Wetteraukreis) und Grenze der Regierungsbezirke Gießen und Darmstadt ist.

Auch gestaltete sich die Verteilung der Sitze pro Kommune im Planungsverband als schwierig. Für Steuereinnahmen, aber auch für die Ausgabenseite, sind außerdem noch spezielle Regelungen zu treffen.

Entwicklungsstand und weitere Vorgehensweise

Aufgabe der Entwicklungsgesellschaft Gazeley Properties ist es nun, Mieter für die geplanten Lagerhallen zu finden.

Interkommunales Industriegebiet Mecklar-Meckbach

Größe	84,5 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	5
Organisationsform	GmbH

Beteiligte

Das Industriegebiet Mecklar/Meckbach wurde als Kooperationsprojekt durch fünf kommunale Gebietskörperschaften entwickelt. Beteiligt sind dabei die Städte Bad Hersfeld, Rotenburg a.d. Fulda, Bebra, die Gemeinde Ludwigsau sowie der Landkreis Hersfeld-Rotenburg.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Die zuvor agrarwirtschaftlich genutzte Fläche befindet sich in isolierter Lage zwischen den Ortsteilen Mecklar und Meckbach, im Landkreis Hersfeld-Rotenburg, der geographischen Mitte Deutschlands. Das Zentrum der Stadt Bebra ist etwa 9 km, das Zentrum der Stadt Bad Hersfeld 11 km entfernt.

Das Industriegebiet Mecklar/Meckbach hat eine Bruttogröße von 84,5 ha, die sich ausschließlich auf Gemarkung der Gemeinde Ludwigsau befinden. An Nettobauland stehen

davon 64,2 ha für die Ansiedlung von Unternehmen zur Verfügung.

Verkehrsanbindung

Die Anschlussstelle Bad Hersfeld der Bundesautobahn A 4 (Aachen - Görlitz) ist 8 km entfernt und stellt damit die überregionale Verkehrerschließung des Industriegebiets sicher. Die regionale Verkehrsanbindung ist über die Bundesstraße B 27 gewährleistet, die in einer Entfernung von 0,5 km verläuft.

Ein ÖPNV-Anschluss ist noch nicht vorhanden, wird jedoch derzeit eingerichtet.

Ein Gleisanschluss auf der Fläche, in Form eines eigenen Industriestammgleises, ist auf Wunsch möglich. Damit wäre ein direkter Anschluss an die Strecke Fulda - Bebra - Kassel der Deutschen Bahn AG gegeben. Wagenladungsverkehr ist bisher im 7 km entfernten Bahnhof Bebra möglich. Sowohl im 9 km entfernten

Bahnhof Bad Hersfeld als auch im 30 km entfernten Containerumschlagzentrum Malsfeld-Beiseförth ist ein Containerumschlag möglich.

Der Flughafen Kassel/Calden liegt dem Industriegebiet am nächsten, in einer Entfernung von 80 km.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Wirtschaftsstruktuelle Überlegungen und die besondere Lagegunst der Fläche waren die Hauptgründe für die interkommunale Kooperation.

Organisation der Zusammenarbeit

Zur Organisation der Kooperation der fünf beteiligten Körperschaften wurde die Strukturentwicklungsgesellschaft für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg mbH gegründet.

Die GmbH ist gleichzeitig Eigentümerin der Fläche und Ansprechpartnerin für interessierte Unternehmen.

Mit der Vermarktung der Fläche ist die regionale Wirtschaftsförderung betraut.

Planungsrecht

Eine vorrangige Ansiedlung bestimmter Branchen ist nicht vorgesehen. Im rechtskräftigen Bebauungsplan ist die Fläche als Industriegebiet (GI) ausgewiesen.



Interkommunales Industriegebiet Mecklar-Meckbach

Verteilung von Kosten und Erträgen

Da sich das Industriegebiet exklusiv auf Gebiet der Gemeinde Ludwigsau befindet, gelten für alle verfügbaren Grundstücke einheitliche Steuerhebesätze. Die Grundsteuer A und B beläuft sich auf jeweils 275 v.H., der Gewerbesteuerhebesatz beträgt 280 v.H.

Eine Investitionsförderung der Unternehmen aus dem Programm der Gemeinschaftsaufgabe (GA) ist möglich. Dabei kann der Investitionszuschuss bis zu 28% betragen, für Unternehmen mit mehr als 250 Mitarbeitern bis 18%.

Die innere Erschließung des Industriegebietes wurde mit einem Zuschuss in Höhe von 1.882.440 Euro durch das Land Hessen, mit Mitteln aus dem EU-Förderprogramm nach Ziel-2 der Europäischen Strukturfonds 2000 bis 2006 und aus dem

Topf zur „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ unterstützt. Das Geld diente zum Bau von Straßen und Wegen sowie Ver- und Entsorgungsleitungen.

Entwicklungsstand

Das Gebiet ist erschlossen und wird bereits vermarktet. Die Grundstücke im Industriegebiet Mecklar/Meckbach sind kurzfristig verfügbar.

Seit Juni 2004 befindet sich eine Anlage zur Mechanisch-Biologischen Restabfall-Stabilisierung (MBS) auf dem Gelände im Bau.

Von der Bruttogesamtgröße des Industriegebiets von 84,5 ha sind derzeit noch 61 ha verfügbar.

Der Preis für ein Grundstück im Industriegebiet Mecklar/Meckbach beläuft sich auf 25 € je m² in Abhängigkeit der notwendigen Erschließung.

Interkommunales Gewerbegebiet Mittleres Fuldata

Größe	38 ha
Belegenheitskommunen	5
Beteiligte	6
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Das interkommunale Gewerbegebiet Mittleres Fuldata ist ein gemeinsames Projekt der fünf nordhessischen Städte und Gemeinden Felsberg, Malsfeld, Melsungen, Morschen und Spangenberg sowie des Landkreises Schwalm-Eder.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das 38 ha große Gebiet bei Malsfeld-Ostheim im Schwalm-Eder-Kreis zeichnet sich durch seine Lage nahe der beiden hessischen Wirtschaftszentren Kassel und Frankfurt am Main aus. Die ehemals agrarwirtschaftlich genutzte Fläche grenzt nicht an bestehende Siedlungs-

flächen an, so dass Nutzungskonflikte von daher ausgeschlossen sind. Die Zentren der beteiligten Kommunen liegen zwischen zwei und zwölf Kilometer vom Gewerbegebiet Mittleres Fuldata entfernt.

Verkehrsanbindung

Durch seine günstige Lage unmittelbar an der A 7 (Flensburg-Füssen) mit dem eigens angelegten Autobahnanschluss Malsfeld und seine Nähe zur Nord-Süd-Verbindung A 49 (Anschluss Kassel-Schwalmstadt) sowie zu den Ost-West-Verbindungen A 4 und A 5 ist das Areal gut in das überregionale Straßennetz eingebunden.

Die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt über einen ÖPNV-Haltepunkt im Gebiet sowie über den 28 km entfernten ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe. Ein direkter Bahnanschluss für den Gütertransport besteht nicht, jedoch ermöglicht der moderne Container-Bahnhof im benachbarten Malsfeld den reibungslosen Übergang von der Straße auf die Schiene und umgekehrt.

Der Geschäftsflugplatz Kassel/Calden in 40 km Entfernung und der Regionalflughafen Paderborn in 80 km Entfernung bieten weitere, schnelle Reise- und Transportmöglichkeiten.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Aufgrund knapper Flächenreserven in den Kooperationskommunen und der besonderen Lagegunst des ausgewählten Gebietes haben die Beteiligten auf eine mittelfristige Entwicklung eigener Gewerbestandorte verzichtet. Statt dessen sprachen sich die einzelnen Stadtverordnetenversammlungen und Gemeindevertretungen per Beschluss für eine weitreichende interkommunale Zusammenarbeit im Bereich der Gewerbeentwicklung, aber auch in den Handlungsfeldern Verkehr, Wohnen, Umwelt und Tourismus aus. Mit dieser Zusammenarbeit wird eine arbeitsteilige und kostensparende Umsetzung der einzelnen Aufgaben angestrebt.

Die Einzelbeschlüsse beinhalten auch die Zustimmung zum Kommunalen Entwicklungskonzept Mittleres Fuldata, das eine gemeinsame Planung, Erschließung und Vermarktung des Gewerbegebietes in Malsfeld vorsieht. Sie billigen den Beitritt der Gemeinden zum Zweckverband Interkommunales Gewerbegebiet Mittleres Fuldata und sie bestätigen den Bau des Autobahnzubringers vom Gewerbegebiet zur A 7.

Organisation der Zusammenarbeit

Zur Realisierung des Gewerbegebietes wurde 1998 der Zweckverband Interkommunales Gewerbegebiet Mittleres Fuldata mit Sitz in Malsfeld gegründet. Seine Mitglieder sind die Städte Felsberg, Melsungen und Spangenberg, die Gemeinden Malsfeld und Morschen sowie der Schwalm-Eder-Kreis.

Dem Zweckverband obliegen die Aufgaben eines Planungsverbandes im Sinne des § 205 BauGB. Er ist laut § 3 Zweckverbandssatzung für die Vorbereitung und Aufstellung des Bebauungsplans, die Vorbereitung und Durchführung von städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen, für die Sicherung der Bauleitplanung und für die Umlagen in der

Gemeinde Malsfeld und der Stadt Felsberg zuständig. Darüber hinaus übernimmt der Zweckverband die Herstellung und Unterhaltung der erforderlichen inneren Erschließungsanlagen und den Ankauf der Grundstücke. Der Verband besteht aus den Organen der Verbandsversammlung, des Verbandsvorstands und der Geschäftsführung. Letzteren obliegt die Vermarktung des Gebietes.

Ende 1999 wurden die o.g. kommunalen Einzelbeschlüsse zum Entwicklungskonzept Mittleres Fuldata in einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zur langfristigen Entwicklung der Region zwischen den kooperierenden Städten und Gemeinden, dem Landkreis Schwalm-Eder und dem Zweckverband besiegelt. Ein zentraler Gegenstand der Vereinbarung ist der Bau der, im Zusammenhang mit dem Gewerbegebiet erforderlichen, Umgehungsstraße zum Autobahnanschluss A 7.

Zum anderen bekräftigten die Beteiligten mit der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung noch einmal ihren Willen zur Zusammenarbeit in den oben genannten einzelnen Handlungsfeldern.

Planungsrecht

Wegen der guten Erreichbarkeit durch den Schwerlastverkehr werden im Regionalen Raumordnungsplan Nordhessen (RROPN) insgesamt acht gewerbliche Schwerpunkte, darunter auch das Gewerbegebiet Mittleres Fuldata in Malsfeld, an den Anschlussstellen der regionalen und überörtlichen Verkehrslinien ausgewiesen. Aufgrund der besonderen Eignung der Flächen sollen in diesen Gebieten vorrangig verkehrsbezogene Betriebe angesiedelt werden.

Dabei räumt der RROPN dem Projekt Mittleres Fuldata als Pilotprojekt für den Raum Kassel eine hervorgehobene regionale Bedeutung ein. Gewerbliche Bereiche an benachbarten (konkurrierenden) Standorten mit gleichen Qualitäts-

merkmalen (autobahnorientiert) sollen in der zeitlichen Priorität nachrangig entwickelt werden. Um das Projekt in seiner Gesamtheit zu unterstützen, sollen in seiner Nachbarschaft vor seiner Verwirklichung keine vergleichbaren Standorte entwickelt werden.

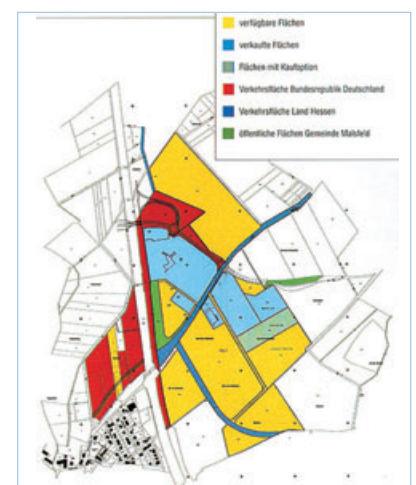
Die Bauleitplanung erfolgte im Februar 1999. Hier kam es, insbesondere in Folge der Bewertung der erforderlichen Eingriffe in Natur und Landschaft und den daraus resultierenden Ausgleichspflichten, zu Verzögerungen.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Der Kreis trägt als Auftraggeber und Straßenbaulastträger die Baukosten für die Anschlussstelle und die Umgehungsstraße. Die Planungskosten werden ihm vom Zweckverband erstattet.

Diese sowie weitere Kosten des Zweckverbandes (Verwaltungs- und Betriebskosten) werden von den Kommunen nach folgendem Schlüssel der Einwohnerparität entsprechend finanziert:

Melsungen:	33,3 %
Felsberg:	27,7 %
Spangenberg:	16,8 %
Malsfeld:	11,1 %
Morschen:	11,1 %



Interkommunales Gewerbegebiet
Mittleres-Fuldata

Für die Erhebung von Realsteuern im gesamten Gewerbegebiet Mittleres Fuldataal gelten die Steuerhebesätze der Gemeinde Malsfeld. Auch diese werden dem Schlüssel entsprechend auf die beteiligten Städte und Gemeinden aufgeteilt.

Entwicklungsstand

Seit Ende 2000 ist das Gebiet voll erschlossen und befindet sich in der Vermarktung. Zwar werden keine bestimmten Branchen ausgeschlossen, jedoch soll die Ansiedlung von Unternehmen der Medizintechnik- und Logistikbranche - dem RROPN entsprechend - Vorzug haben.

Die Nähe zu den Universitäten Kassel und Marburg sowie zur Fachhochschule Fulda ermöglicht im Bereich der Medizintechnik Synergieeffekte, die das Profil des Gewerbegebietes positiv beeinflussen können.

Insgesamt stehen zur Zeit noch etwa 17 ha Bauland im Gewerbegebiet Mittleres Fuldataal zur Verfügung.

Der Schwalm-Eder-Kreis sieht eine kommunalpolitische Schwerpunktaufgabe darin, kommunale Kooperationen zu fördern und forciert deshalb die Planung, Entwicklung und

Vermarktung interkommunaler Gewerbegebiete an geeigneten Standorten.

Nach der nun erfolgreichen Umsetzung des interkommunalen Gewerbegebietes Mittleres Fuldataal wurden zwei weitere Zweckverbände ins Leben gerufen (Schwalm-Eder West und Schwalm-Eder Mitte), die Planungen für die Ausweisung je eines interkommunalen Gewerbegebietes aufgenommen haben.

Interkommunales Gewerbegebiet Wabern West

Größe	24,5 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	7
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Das interkommunale Gewerbegebiet Wabern West wird in Kooperation der fünf hessischen Kommunen Bad Zwesten, Borken (Hessen), Jesberg, Neuental und Wabern sowie dem Schwalm-Eder-Kreis und dem Förderverein Schwalm-Eder-West e.V. entwickelt.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das Gewerbegebiet befindet sich in Nordhessen, zwischen den Oberzentren Kassel und Marburg, auf Gemarkung der Gemeinde Wabern.

Die bisher landwirtschaftlich genutzte Fläche liegt zwischen den Wabener Ortsteilen Udenborn und Uttershausen, etwa 1,5 km südwestlich des Wabener Ortszentrums. Die Entfernung zur Grenze der Stadt Borken beträgt etwa 1,4 km.

Im Osten wird die Fläche von der Kreisstraße K 13 begrenzt, im Süden

bilden die Kreismülldeponie sowie Kiesabbauflächen mit den zugehörigen Betrieben die Grenze des Gebiets.

Das interkommunale Gewerbegebiet hat eine Bruttonutzfläche von 24,5 ha. Der Standort ist jedoch so gewählt, dass die Fläche nach Westen, Norden und Osten erweiterbar ist. Die späteren Grundstückszuschnitte lassen sich variabel gestalten.

Verkehrsanbindung

Über die 2 km entfernte Autobahnanschlussstelle Wabern an die Bundesautobahn A 49 (Kassel - Neuental) sowie über die rund 12 km entfernte Autobahn BAB 7 (Flensburg - Füssen) ist das Gebiet an das überregionale Straßenverkehrsnetz angebunden.

Die regionale Erschließung erfolgt über die unmittelbar angrenzende Bundesstraße B 253 sowie die Bundesstraße B 3.

Ein direkter Gleisanschluss des interkommunalen Gewerbegebietes besteht nicht. Der Güterbahnhof in Wabern sowie der ebenfalls nutzbare Betriebsbahnhof der Firma Kimm sind 1 bzw. 2 km entfernt. In Wabern befindet sich auch ein IC-Haltepunkt der Main-Weser-Bahn.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Hintergrund der Kooperation zur Projektierung einer interkommunalen Gewerbefläche war ein Mangel an geeigneten Flächen in den fünf beteiligten kommunalen Gebietskörperschaften.

In einer ersten Phase wurden daher alle in Betracht kommenden Flächen in den fünf Kommunen zusammengestellt und einer Bewertung unterzogen. Aus den sieben Gebieten, die in die engere Wahl kamen, kristallisierte sich das Areal Wabern West als die am besten geeignete Fläche heraus.

Organisation der Zusammenarbeit

Im Oktober 2003 haben die Kommunen Bad Zwesten, Borken, Jesberg, Neuental und Wabern gemeinsam mit dem Schwalm-Eder-Kreis und dem Förderverein Schwalm-Eder-West e.V. den Zweckverband Schwalm-Eder-West gegründet.

Die Verbandsversammlung besteht aus 19 Vertretern der stimmberechtigten Städte und Gemeinden, drei nicht stimmberechtigten Vertretern des Vereins zur Regionalentwicklung im Raum Schwalm-Eder-West sowie einem nicht stimmberechtigten Vertreter des Schwalm-Eder-Kreises.

Die Anzahl der Vertreter der beteiligten Städte und Gemeinden richtet sich dabei nach der jeweiligen Einwohnerzahl.

Im Verbandsvorstand sind die beteiligten Körperschaften mit jeweils einem Vorstandsmitglied vertreten, wobei auch hier der Verein zur Regionalentwicklung und der Schwalm-Eder-Kreis nur eine beratende Stimme haben.

Ziele des Zweckverbandes sind neben der Entwicklung eines interkommunalen Gewerbegebietes die Durchführung des Forschungsprogramms Stadtumbau West, der Aufbau eines gemeinsamen Gründerzentrums, eine Verbesserung der Zusammenarbeit der Verwaltungsebene sowie die Weiterführung des gemeinsamen Entwicklungsprozesses als Ergebnis des Forschungsvorhabens Stadt 2030 des Bundesministeriums für Bildung und Forschung.

Planungsrecht

Gemäß § 205 BauGB ist der Zweckverband Schwalm-Eder-West Träger der Planung. Darüber hinaus ist er zuständig für die Herstellung und die Unterhaltung der notwendigen inneren Erschließungsanlagen sowie den Ankauf und die Vermarktung der Grundstücke.

Im Vorfeld der Gewerbeflächenentwicklung wurden bisher folgende Maßnahmen ergriffen:

Im November 2004 wurde ein Antrag auf Abweichung vom Regionalplan Nordhessen gestellt. Dem Antrag wurde inzwischen entsprochen.

Die Fläche wurde im Flächennutzungsplan der Gemeinde Wabern im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans als gewerbliche Baufläche dargestellt.

Ebenfalls im November 2004 erfolgte die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1 Interkommunales Gewerbegebiet Wabern West sowie die Beauftragung eines Planungsbüros mit der Entwicklung eines Planentwurfs.

Geplant ist die Entwicklung eines Gewerbegebietes, das eine Ansiedlung unterschiedlicher Nutzungstypen und -größen zulässt.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Kosten und Erträge, einschließlich der anfallenden Steuereinnah-

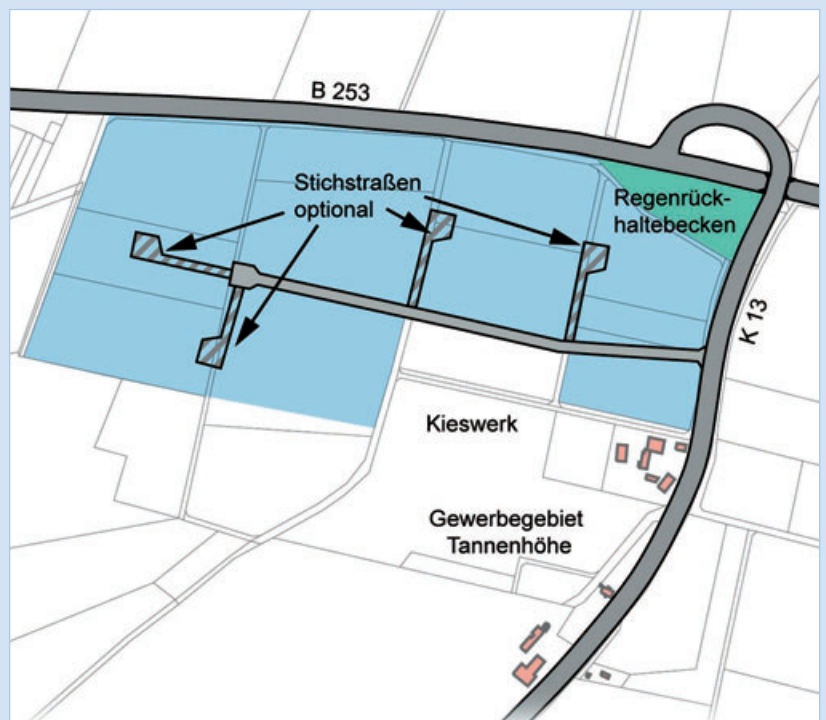
men des interkommunalen Kooperationsprojektes, sind nach folgendem Schlüssel auf die fünf stimmberechtigten Partnerkommunen verteilt:

Die Stadt Borken ist mit einem Anteil von 42,10 % beteiligt, die Gemeinde Wabern mit 21,05 %, die Gemeinde Bad Zwesten mit 15,79 % und die Gemeinden Jesberg sowie Neuental mit jeweils 10,53 %.

Die Kosten für die Erschließungsmaßnahmen im Gewerbegebiet sind mit rund 4,5 Mio. € veranschlagt. Ein Vorantrag zur Förderung der Maßnahmen aus dem Landesprogramm „Stärkung der Regionalen Entwicklung“ wurde im Mai 2004 gestellt, ein endgültiger Antrag kann erst nach Abschluss der Bauleitplanung gestellt werden.

Entwicklungsstand

Bei der Planung des interkommunalen Gewerbegebietes Wabern West handelt es sich um eine Angebotsplanung. Inzwischen wurden die ersten Investorengespräche geführt.



Interkommunales Industriegebiet Wabern West, Entwurf Ingenieurbüro Oppermann GmbH

Mecklenburg-Vorpommern

Interkommunales Transportgewerbegebiet Valluhn / Gallin (MEGA-Park)

Größe	300 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	3
Organisationsform	Planungsverband

Beteiligte

Das Transportgewerbegebiet Valluhn/Gallin ist ein Kooperationsprojekt dreier Körperschaften. Beteiligt sind die beiden Belegenheitskommunen Gemeinde Lüttow-Valluhn und Gemeinde Gallin sowie der Landkreis Ludwigslust.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das Gewerbegebiet befindet sich zu einem Teil auf dem Areal der ehemaligen Grenzübergangsstelle (GÜSt) Zarrentin, südlich der Bundesautobahn A 24, im Nordwesten des Landkreises Ludwigslust. Weitere Teile des großen Gewerbegebietes unterlagen bisher einer agrarwirtschaftlichen Nutzung.

Die Gewerbefläche erstreckt sich bis an die Landesgrenze von Mecklenburg-Vorpommern mit Schleswig-Holstein. Die Entfernung zu den beiden Belegenheitskommunen beträgt jeweils 2 km.

Das Transportgewerbegebiet umfasst eine Fläche von insgesamt 300 ha und ist damit der größte Gewerbepark Mecklenburgs.

An Nettobauland stehen davon 250 ha zur Verfügung. Die größte zur Verfügung stehende Grundstücksfläche umfasst 50 ha, wobei die Grundstücke weitestgehend nach den Wünschen der Kunden optimal zugeschnitten werden.

Verkehrsanbindung

An die Bundesautobahn A 24, welche die beiden Metropolen Hamburg und Berlin miteinander verbindet, besteht ein direkter Anschluss. Bis Hamburg sind es 80 km, bis Berlin 215 km. Die Entfernung zur Landeshauptstadt Schwerin beträgt 45 km.

Das Gewerbeflächenareal liegt darüber hinaus unmittelbar an der Bundesstraße B 195 als regionale Verkehrsverbindung. Auch eine ÖPNV-Anbindung des Geländes ist vorhanden.

Ein Gleisanschluss an das Schienennetz der Deutschen Bahn AG befindet sich derzeit in Planung. Bisher beträgt die Entfernung zum nächstgelegenen Bahnhof noch rund 9 km.

Zum Ostseehafen in Lübeck-Travemünde sind 45 km zurückzulegen, nach Wismar 60 km. Die Distanz zum nächsten Nordseehafen in Hamburg beträgt ebenfalls 60 km.

Der internationale Flughafen Hamburg, in einer Entfernung von 65 km, liegt dem MEGA-Park am nächsten.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Wirtschaftsstrukturelle Überlegungen, gepaart mit finanziellen Engpässen, gaben den Anstoß zur Entwicklung der Fläche. Hinzu kommt die besondere Lagegunst des Areals an der BAB 24, zwischen Berlin und Hamburg sowie die aufgrund der Vornutzung vorhandene und noch nutzbare Infrastruktur.

Vorteile ergaben sich aus der vorhergehenden Nutzung von Teilen der Fläche als Grenzübergangsstelle. Die dadurch bereits vorhandenen Infrastruktureinrichtungen, insbesondere Anlagen zur Wasserver- und -entsorgung, konnten weiter genutzt werden.

Ein weiterer Vorteil ergab sich durch die Beteiligung des Landkreises Ludwigslust an der Entwicklung der Gewerbefläche. Dadurch konnte die Bearbeitung der Planungs- und Baugenehmigungsverfahren beschleunigt werden.

Organisation der Zusammenarbeit

Der Planungsverband Transportgewerbegebiet Valluhn/Gallin wurde am 10. September 1991 durch die Gemeinden Lüttow-Valluhn und Gallin sowie den Landkreis Hagenow, als Rechtsvorgänger des Landkreises Ludwigslust, gegründet. Rechtsgrundlage ist § 205 BauGB und § 152 der Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern.

Aufgabe des Verbandes ist es, Voraussetzungen für die Ansiedlung von Gewerbebetrieben im Planungsgebiet an der BAB 24 zu schaffen. Insbesondere ist er verantwortlich für den Grundstückserwerb, Verwertung und Veräußerung, die Aufstellung von Bebauungsplänen sowie die Durchführung der erforderlichen Erschließungsarbeiten. Organe des Planungsverbandes sind die Verbandsversammlung und der Verbandsvorsteher.

Die Verbandsversammlung besteht aus sechs Mitgliedern, wobei jede vertretene Körperschaft zwei Vertreter entsendet. Entsprechend verteilt sich das Stimmrecht der Verbandsmitglieder, wobei jedes Mitglied nur einheitlich stimmen darf. Die Verbandsversammlung wählt aus ihrer Mitte den Verbandsvorsteher und dessen Stellvertreter.

Die Vermarktung der Fläche übernimmt die Verbandsversammlung

sowie die regionale Wirtschaftsförderungsgesellschaft Landkreis Ludwigslust mbH. Die Verwaltung des Verbandes nimmt das Amt Zarrentin wahr.

Planungsrecht

Zulässig sind Gewerbebetriebe gemäß § 8 BauNVO. Wie der Name der Gewerbefläche bereits nahe legt, sollen sich auf dem Gelände vorzugsweise Unternehmen des Transportgewerbes und der Logistikbranche ansiedeln. Gestattet ist aber auch produzierendes Gewerbe und gewerblich bedingte Wohnnutzung.

In den drei für das Kooperationsprojekt geltenden Bebauungsplänen ist die Fläche als Gewerbegebiet (GE) ausgewiesen.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Steuerhebesätze in den beiden beteiligten Belegenheitskommunen sind unterschiedlich hoch. In der Gemeinde Lüttow-Valluhn fällt eine Grundsteuer A von 200 v.H., eine Grundsteuer B von 300 v.H. sowie eine Gewerbesteuer von 280 v.H. an. Die steuerlichen Abgaben liegen damit über den von der Belegenheitskommune Gallin veranschlagten Hebesätzen. Dort beläuft sich die Grundsteuer A auf 200 v.H., die Grundsteuer B auf 300 v.H. und die Gewerbesteuer auf 210 v.H.

Der Finanzbedarf des Planungsverbandes wird in Form einer Umlage durch die Verbandsmitglieder gedeckt, sofern seine sonstigen Einnahmen nicht ausreichen. Die Kosten werden zu gleichen Teilen unter den beteiligten Gebietskörperschaften aufgeteilt.

Probleme

Als problematisch wird von den Projektverantwortlichen die unterschiedliche Höhe der Steuerhebesätze in den beiden Belegenheitskommunen gesehen. Besondere Regelungen wurden hierzu nicht getroffen.

Entwicklungsstand

Das weitläufige Areal des Transportgewerbegebietes wurde in Teilschritten erschlossen. Bereits seit September 1991 befindet sich die Fläche in der Vermarktung. Inzwischen haben sich zahlreiche renommierte Unternehmen im MEGA-Park angesiedelt.

Von der Nettogesamtfläche von 250 ha steht derzeit noch eine voll erschlossene Fläche von 65 ha zur sofortigen Nutzung bereit. Damit ergibt sich eine Auslastung des MEGA-Parks von rund 74 %.

Der Preis für ein vollständig erschlossenes Grundstück im Park beläuft sich auf 18 € je m².



Interkommunales Transportgewerbegebiet Valluhn / Gallin (MEGA-Park)

Niedersachsen

Interkommunaler Industriepark c-Port / Küstenkanal (IIK)

Größe	280 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	5
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Der im niedersächsischen Nordkreis projektierte Interkommunale Industriepark Küstenkanal (IIK) wird in Zusammenarbeit der drei Gemeinden Saterland, Bösel und Barbel, der Stadt Friesoythe sowie dem Landkreis Cloppenburg entwickelt.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Der überwiegende Teil der isoliert gelegenen Fläche im Norden des Oldenburger Münsterlandes unterlag zuvor einer landwirtschaftlichen Nutzung. Ein kleinerer Teilbereich wurde forstwirtschaftlich genutzt.

Die Entfernung zu den Zentren der beiden Belegenheitskommunen Stadt Friesoythe und Gemeinde Saterland beträgt rund 6 bzw. 10 km. Die Gemeinde Bösel liegt 13 km, die Gemeinde Barbel 16 km entfernt.

In dem 280 ha großen interkommunalen Industriepark stehen ansied-

lungswilligen Unternehmen etwa 200 ha Nettobauland zur Verfügung. Der überwiegende Teil der Industrie- fläche befindet sich auf Gemarkung der Stadt Friesoythe. 240 ha Brutto- fläche bzw. 175 ha Nettobauland liegen innerhalb der kommunalen Grenzen. Die übrigen 40 ha (brutto) bzw. 25 ha (netto) liegen auf Gemarkung der Gemeinde Saterland.

Verkehrsanbindung

Der Industriepark c-Port befindet sich am Schnittpunkt der Bundesstraßen B 72 und B 401 sowie unmittelbar an der Bundeswasserstraße Küstenkanal.

Durch die Bundesstraßen B 401 und B 72 ist der Industriepark direkt mit den Bundesautobahnen A 1, A 28 und A 31 verbunden, womit die überregionale Straßenverkehrs-anbindung gewährleistet ist. Die Bundesautobahn A 28 (Leer - Delmenhorst) befindet sich 27 km entfernt, die BAB 29 (Wilhelmshaven - Ahlhorner Heide)

37 km und zur A 1 (Fehmarn - Saarbrücken) sind 41 km zurückzulegen. Die Fläche verfügt bisher über keine Anbindung an das lokale ÖPNV-Netz.

Der nächstgelegene Gleisanschluss befindet sich im 2 km entfernten Sedelsberg. Ein eigener Gleisanschluss befindet sich derzeit in der Diskussion.

Wie das Wort „Port“ im Namen des Industrieparks erkennen lässt, ist ein Gütertransport auf dem Wasserweg möglich. Der c-Port nimmt dabei eine zentrale Lage zwischen den Binnenhäfen Oldenburg und Dörpen sowie den Seehäfen Rotterdamm, Brake, Nordenham und dem geplanten Ems-Jade-Port ein. Er eignet sich als Ausgangspunkt für den trimodalen Umschlag und Güterverkehr. Der Binnenhafen und die Umschlagsanlage sind auf 550 Metern Kailänge mit Anlegeplätzen für fünf Europaschiffe ausgelegt.

Der 16 km entfernte Flugplatz in Barbel-Lohe kann für Geschäftsflüge genutzt werden.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Im Januar 2001 wurden die ersten Sondierungsgespräche geführt und im Januar 2003 lagen die Vertragswerke vor.

2003/2004 erfolgte die Bauleitplanung für den ersten, rund 55 ha umfassenden Bauabschnitt. Seit November 2003 wird das Gelände erschlossen und vermarktet.

Hintergrund der Kooperation ist der Mangel an vergleichbaren Industriegebieten, speziell für großflächige, immissionsintensive Industriebetriebe, mit guter Verkehrsanbindung in den beteiligten Mitgliedsgemeinden. Geeignete Flächen stehen dort nicht in benötigtem Umfang zur Verfügung.

Organisation der Zusammenarbeit

Zur Koordinierung der Kooperation der beteiligten Gebietskörperschaften wurde der Zweckverband Interkommunaler Industriepark Küstenkanal (IIK) gegründet.

Begleitende Gremien sind die Verbandsversammlung sowie der Verbandsausschuss, die auch für die Vermarktung des Gebietes Verantwortung tragen.

Die im Zweckverband organisierten Gemeinden entscheiden gemeinschaftlich in den Verbandsgremien über anzusiedelnde, großflächige, immissionsintensive Industriebetriebe.

Der Zweckverband, mit Sitz in Cloppenburg, ist darüber hinaus auch der Betreiber des Hafens c-Port Küstenkanal.

Planungsrecht

Der Industriepark c-Port bietet ideale Voraussetzungen für den Umschlag von Schütt- und Massengütern sowie den Containerumschlag.

Daher sollen sich an dem Standort vorrangig Unternehmen der Branchen Futtermittel, Düngemittel, Mineralöle, Torfe, Erden sowie auf Straßenbaustoffe, Beton- und Stahlbau spezialisierte Betriebe ansiedeln. Darüber hinaus bietet der c-Port ein gutes Umfeld für die Bereiche Recycling, regenerative Energien, Lebensmittelverarbeitung sowie Umschlag, Transport und Logistik.

Ausgeschlossen sind hingegen alle Betriebe und Betriebsarten, die in den Gewerbe- und Industriegebieten der Mitgliedsgemeinden angesiedelt werden können.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Zur Erhebung von Grund- und Gewerbesteuern sowie zur Hebung von Schmutzwasser- und Regenwasser-Gebühren und Beiträgen auf dem Gebiet des Zweckverbandes wird eine gesonderte Satzung erlassen.

Auf rund 19 Millionen Euro, inklusive Landerwerb, belaufen sich die

Kosten für den ersten Bauabschnitt. Kernpunkte dieses ersten Abschnitts sind die Erstellung der Hafenanlage mit Kaimauer und die Sanierung der Kreisstraße. Zur Hafenanlage und zur Erschließung der Fläche schießen Bund und Land insgesamt 6,5 Millionen Euro zu. Zudem wird die Sanierung der Kreisstraße durch GVFG-Mittel gefördert.

Probleme

Bei der Entwicklung des interkommunalen Industrieparks c-Port traten keine besonderen Probleme auf. Die Entwicklung, Förderung und Realisierung ging bisher unbürokratisch und innerhalb kürzester Zeit vonstatten. Die Genehmigungs- und Bewilligungsbehörden arbeiteten dabei fristgerecht Hand in Hand.

Entwicklungsstand

Die Hafenanlage soll Ende 2004 bis Anfang 2005 baulich fertiggestellt sein und dann zunächst für drei Hafenumschlagsunternehmen mit den entsprechenden Flächen zur Verfügung stehen.

Mit Realisierung des ersten Bauabschnitts im Industriepark wird ein jährlicher Hafenumschlag von ca. 500.000 t angestrebt.



Interkommunaler Industriepark c-Port / Küstenkanal (IIK)

Interkommunales Gewerbepark ecopark

Größe	160 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	3 (4)
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Bereits Mitte der 90er Jahre wurden vom Landkreis Cloppenburg vor dem Hintergrund tief greifender Strukturprobleme die Bemühungen der Gemeinden allgemein unterstützt, Arbeitsplätze langfristig zu sichern und zu entwickeln. In diesem Verständnis moderierte der Landkreis Cloppenburg auch den Abstimmungsprozess zwischen den Gemeinden Emstek und Cappeln sowie der Stadt Cloppenburg zur Entwicklung des interkommunalen Gewerbeparkes ecopark.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Der Gewerbepark liegt im südöstlichen Gebiet der Flächengemeinde Emstek, ca. 10 km von der Kreisstadt Cloppenburg entfernt. An das 300 ha große Areal, von denen ca. 100 ha für Gewerbeansiedlungen zur Verfügung stehen, grenzt die Gemeinde Cappeln.

Die umfassende Ausweisung einer solchen Gewerbefläche in diesem Raum hängt mit der Lage im intensiv landwirtschaftlich genutzten Außenbereich Emsteks zusammen. Das dort vorherrschende Landschaftsbild ist kaum durch natürliche Elemente gegliedert und nur von einigen kanalisiertem Fließgewässern durchzogen, so dass die topographische und naturräumliche Ausgangssituation eine großflächige Planung ohne größere Auflagen hinsichtlich der Umsetzung und Nutzung ermöglicht.

Eine zweite, wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung der Fläche in dieser Form und in diesem Umfang ist ihr Standortvorteil aus verkehrsstrategischer Sicht.

Verkehrsanbindung

Der ecopark liegt im Knotenpunkt mehrerer bedeutender Verkehrswege mit hervorragender überregionaler Anbindung, die durch den direkten Anschluss des Gewerbeparks an die A1 (0,5 km), an die A29 und an verschiedene Bundesstraßen in die Wirtschaftsräume Köln, Hamburg, Wilhelmshaven, Bremen, Osnabrück, Hannover, Oldenburg, Ostfriesland und Emsland Richtung Niederlande hergestellt wird. Abgesehen von Hamburg sind alle Oberzentren in weniger als einer PKW-Fahrtstunde erreichbar. Die vorteilhafte Verkehrsanbindung über die Straße wird durch die Nähe zu zwei internationalen Flughäfen ergänzt (Bremen 50 km, Münster-Osnabrück 75 km).

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Der Landkreis Cloppenburg verfügte bis zur Entwicklung des ecoparks lediglich über Gewerbestandorte, die hinsichtlich ihrer Orientierung auf große Verkehrsachsen und ihrer wirtschaftlichen Konzeption keine überregionale Ausrichtung und Bedeutung hatten. Die Gemeinde Emstek griff 1995 das Thema auf, um im Dialog mit dem Landkreis Cloppenburg das neue Gebiet dieser Bedarfslücke entsprechend zu entwickeln.

Eine regionale Standortbetrachtung ergab allerdings, dass ein Grundzentrum wie Emstek mit seiner Nähe zum Mittelzentrum Cloppenburg aus wirtschaftsstrategischen und raumordnerischen Gesichtspunkten die Planung und Vermarktung einer so großen Fläche nicht alleine realisieren sollte. Es entstand daher eine Zusammenarbeit zur Entwicklung des Vorhabens zwischen den Ge-

meinden Emstek, Cappeln und Cloppenburg sowie dem Landkreis Cloppenburg, die zunächst über einen interkommunalen Arbeitskreis organisiert wurde. Die Bezirksregierung Weser Ems befürwortete diesen Prozess.

Als wichtige Basis diente den drei Gemeinden ein als Gelbes Papier bezeichnetes, gemeinsam erarbeitetes Entwicklungskonzept zur Projektierung des interkommunalen Gewerbeparks. Das Gelbe Papier analysierte die wesentlichen Grundlagen des Vorhabens (Grundstückssicherung, planerische Erfordernisse, Erschließung, Ver- und Entsorgung) und es befasste sich bereits konkret mit den Fragen der Kosten (Kommunalhaushalte, Erschließungskosten, Förderung), der Vermarktung (regionales Standortmarketing) und der Organisation der Zusammenarbeit.

Hinsichtlich der unmittelbaren Kosten und Erträge des Vorhabens kam das Konzept auf der Grundlage einer Modellrechnung zu dem Schluss, dass in den ersten sieben Jahren, die als Entwicklungszeitraum gelten sollten, mit keinen nennenswerten Einnahmen zu rechnen sei und dass auch in den Folgejahren, aufgrund des Finanzausgleichsystems, eine zurückhaltende Einschätzung angebracht sei. Die sekundären Effekte des Gewerbeparks wurden dagegen als sehr hoch eingestuft, so dass großer Wert auf die Entwicklung eines besonderen regionalen Standortprofils für die Ansiedlung leistungsstarker Unternehmen gelegt wurde.

Da von Beginn an erkennbar war, dass eine entsprechende Ansiedlungspolitik bei der nationalen und

internationalen Konkurrenzsituation der Produktionsstandorte nur mit einem eigenen, von der Norm abweichenden Realisierungskonzept jenseits der konventionellen Flächenvermarktung erfolgreich sein wird, wurde für das Produkt Gewerbepark im Rahmen einer Marketinguntersuchung ein geeignetes Nutzerprofil erarbeitet (-> hoher Anteil „Life Science“) und es wurden Zielregionen für die Unternehmensakquisition bestimmt (-> 20% kommunale Verlagerung, 20% Neuansiedlung, 50% regionale Verlagerung, 10% internationale Neuansiedlung). Aus beidem entstand in der Folge eine zielgruppenspezifische Vermarktungsstrategie für den ecopark, deren Ziel es ist, eine höherwertige Flächenentwicklung mit eindeutiger Profilierung zu erreichen (vgl. Betriebs- und Vermarktungskonzept).

Für die erfolgreiche Umsetzung dieser Marketingziele ist in wesentlichen Teilen die organisatorische Struktur des Gesamtprojektes ausschlaggebend. Die beteiligten Gemeinden haben bereits frühzeitig ein Gutachten zu alternativen Organisationsformen in Auftrag gegeben, das unter Berücksichtigung der Erwartungen der Kooperationspartner an die Handlungs- und Entscheidungskraft des zukünftigen Projektträgers die Gründung eines Zweckverbands vorschlug (vgl. Organisation der Zusammenarbeit).

Organisation der Zusammenarbeit

Die Moderation und Projektleitung bei der Umsetzung des ecoparks oblag dem Planungsamt des Landkreises Cloppenburg im Rahmen der Kreisentwicklung (Regionalmanagement). Alle politisch-planerischen Arbeiten wurden durch die oben dargestellten wissenschaftlichen und gutachterlichen Tätigkeiten begleitet, so auch durch das Gutachten zu alternativen Organisationsmodellen. Dessen Empfehlung zur Gründung eines Zweckverbandes wurde im Mai 1999 auf der Grundlage einer öffent-

lich-rechtlichen Vereinbarung von August 1998 gefolgt, in der die wesentlichen Ziele und die Organisation der Zweckverbandsgründung festgelegt wurden.

Der Zweckverband ecopark ist für die (hoheitliche) Planung, die Erschließung, den Betrieb und die Vermarktung des Gewerbegebietes zuständig, wobei die wesentlichen Entscheidungen über finanzielle und planerische Weichenstellungen von der Verbandsversammlung vorgenommen werden (bestehend aus je sechs Vertretern der Gemeinde Emstek und der Stadt Cloppenburg, drei Vertretern der Gemeinde Cappeln und fünf Vertretern des Landkreises).

Der sie beratende Verbandsausschuss, bestehend aus den Hauptverwaltungsbeamten der beteiligten Gebietskörperschaften, sichert die Kooperation und bereitet die Entscheidungen der Versammlung sachlich und auf politischer Ebene vor Ort vor. Zudem kann der Ausschuss als kleines Gremium (zehn Mitglieder) die anstehenden Beschlüsse wie Grundstücksankäufe und -verkäufe selbständig und damit schnellstmöglich fällen.

Eine wesentliche Funktion kommt in diesem Zusammenhang auch der Geschäftsstelle des Zweckverbandes für das operative Geschäft zu, da sie weitgehende Autonomie innerhalb der festgelegten Ziele und innerhalb des zur Verfügung stehenden Haushaltes hat. Die ecopark-Geschäftsstelle ist der zentrale Ansprechpartner für die Betriebe vor Ort. Sie stellt die unternehmens- und gebietsbezogenen Dienstleistungen bereit und betreibt ein umfassendes Standortmarketing. So versteht sich der ecopark insgesamt als Serviceunternehmen und als Initiator, der Investoren möglichst viele Vorteile aus einer Hand bieten kann (One-Stop-Agency).

Planungsrecht

Mit den Aufstellungsarbeiten zum Regionalen Entwicklungskonzept (REK) der gemeinsamen Landesplanung Bremen/Niedersachsen wurde 1995/96 die Projektierung des Großstandortes in Emstek erstmals in das entscheidende Regionalgremium zur Diskussion eingebracht. Nach einem umfangreichen Abstimmungsprozess wurde 1996 als Teil des REKs ein Handlungsrahmen mit 206 Projekten beschlossen. 110 Projekte davon waren Leitprojekte, zu denen auch



Interkommunales Gewerbeprojekt ecopark

der ecopark als Modellvorhaben zu interkommunalen Gewerbegebieten im Nahbereich von Verkehrsachsen zählte. Darüber hinaus unterstützte die Bezirksregierung Weser-Ems die Entwicklung des ecoparks unter der Voraussetzung, dass der Landkreis Cloppenburg in seinem damals in Aufstellung befindlichen regionalen Raumordnungsprogramm den ecopark regional und interkommunal abgestimmt verankert.

Schon bei den ersten Planungsüberlegungen spielte die regionale Flächenpolitik eine bedeutende Rolle. Der Planungsgrundsatz lag im Bestreben, eine ökonomische und gleichzeitig ökologisch orientierte Flächenhaushaltspolitik der einzelnen Kommunen durchzusetzen. Im einzelnen heißt es im Gelben Papier dazu, dass in den Gemeinden auf zukünftige große Gewerbeflächen verzichtet werden kann. Der sparsame Umgang mit Gewerbeflächen soll in den jeweiligen Kommunen zu mehr Flexibilität in der gemeindlichen Planung und Flächenvorsorge führen. Die Umsetzung dieser regional abgestimmten, kommunalen (Gewerbe-) Flächenpolitik ist allerdings an keine weiterführenden Vereinbarungen geknüpft.

Die Erschließung und Vermarktung des Gewerbegebietes ecopark erfolgt abschnittsweise von Ost (Nähe zum Autobahnanschluss) nach West entsprechend dem zu erwartenden Bedarf. Zu diesem Zweck wurden alle Aufgaben, Rechte und Pflichten nach BauGB für das Gewerbegebiet von der Gemeinde Emstek auf den Zweckverband ecopark für das Satzungsgebiet übertragen. Seit 2000 besteht ein rechtskräftiger Bebauungsplan für den ersten Bauabschnitt, der bereits erschlossen und teilweise vermarktet ist. Auch im Westen wird eine neue Auffahrt zur B 72 planfestgestellt.

Betriebs- und Vermarktungskonzept

Die konventionelle Flächenentwicklung zeichnet sich im Regelfall nur

durch ein Mindestmaß an städtebaulicher Qualität und durch lockere Vorgaben hinsichtlich der Ansiedlungs- und Vermarktungsmaßnahmen aus. Dies bedeutet, dass es kaum zu einer Zielgruppenabgrenzung kommt, um darauf abgestimmte bauliche, infrastrukturelle oder serviceorientierte Angebote für neue Unternehmen anzubieten.

Das Konzept des ecoparks setzt da an, wo die Vermarktung von Flächen in konventionellen Gewerbegebieten endet, nämlich bei den vielfältigen Belangen, die erst im Zuge der Ansiedlung und bei beginnender Betriebstätigkeit auf die Unternehmen zukommen. Der Anspruch des ecoparks, nicht nur ein Gewerbegebiet, sondern auch für die Unternehmen, die sich dort ansiedeln wollen, ein Dienstleistungspartner zu sein, hat dazu geführt, dass neben dem eigentlichen Flächenangebot ein umfangreiches Dienstleistungsangebot als Zusatznutzen zur Verfügung steht. Dieser sog. „ecopark value service“ umfasst u.a. Personaldienstleistungen, Facility Management, Dienstleistungen für den Büro- und Telekommunikationsbetrieb und einen Relocation-Service für Unternehmensverlagerungen. Dabei wird der ecopark von international tätigen Partnern aus der Privatwirtschaft unterstützt (Telekommunikations-, Umzugs- und Personaldienstleister), aber auch die Vermarktung des Gewerbegebietes wird von privaten Partnern gefördert.

Für die Vermarktung im Bundesgebiet ist der Zweckverband selbst zuständig. Für die internationale Vermarktung hat der Zweckverband ecopark Kooperationsvereinbarungen mit zwei Netzwerkpartnern in den USA geschlossen.

Mit seinem Focus auf den Bereich Life-Science spricht der ecopark gezielt Unternehmen an, die zwar qualitativ hochwertige Arbeitsplätze in die Region bringen, gleichzeitig aber auch erhöhte Ansprüche an ihre Arbeitsumgebung haben. Zur Schaf-

fung eines ansprechenden Umfeldes wird deshalb Wert auf landschaftsgestalterische und architektonische Elemente im Gebiet gelegt. Auch nutzbare Grünflächen und Serviceangebote für Pausenzeiten der im Gebiet Arbeitenden spielen dabei eine besondere Rolle.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Aufwendungen des Verbandes werden, soweit sie nicht durch EU-Programme, Bundes- und Landesmittel, Erträge aus dem Vermögen oder durch Darlehen gedeckt werden, durch Umlage finanziert. Der Verband erhebt dazu eine Personal- und Sachkostenumlage und eine Investitionsumlage zur Deckung der Ausgaben im Vermögenshaushalt (Gemeinde Emstek und Stadt Cloppenburg 30 %, Gemeinde Cappeln 15 % und Landkreis Cloppenburg 25 %).

Im Übrigen vereinbarten die Gebietskörperschaften, dass die gesamten Realsteuereinnahmen aus dem Gewerbegebiet zunächst bei der Gemeinde Emstek verbleiben. Die sich dadurch ergebenden Auswirkungen auf den Haushalt der Gemeinde Emstek (Steuereinnahmen, Finanzausgleichszahlungen) werden jährlich vom Landkreis ermittelt, das Ergebnis wird unter den Beteiligten ausgeglichen (Gemeinde Emstek und Stadt Cloppenburg 40 %, Gemeinde Cappeln 20 %).

Zur Finanzierung der Tiefbau- und Erschließungsmaßnahmen stellte der Zweckverband einen Antrag auf Gewährung von Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur, der 2000 bewilligt wurde.

Entwicklungsstand

Mit der Erschließung des ersten Bauabschnittes haben sich bereits fünf Unternehmen aus dem Bereich Life Science angesiedelt (Nahrungs- und Genussmittel, Agrar- und Umwelttechnik, Gesundheits- und Pharmaindustrie, Maschinenbau).

Interkommunaler Gewerbepark Hildesheim - Giesen - Harsum

Größe	328 ha
Belegenheitskommunen	3
Beteiligte	3
Organisationsformen	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung, Planungsbeirat

Beteiligte

Die Stadt Hildesheim, die Gemeinde Giesen und die Gemeinde Harsum entwickeln in interkommunaler Zusammenarbeit den Gewerbepark Hildesheim - Giesen - Harsum.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Der interkommunale Gewerbepark liegt zwischen der Bundesautobahn A 7 im Norden und dem Verkehrslandeplatz Hildesheim im Süden. Im Westen grenzt das Planungsgebiet an den Zweigkanal des Mittellandkanals, im Osten an die Bahnlinie Hildesheim - Lehrte.

Die Fläche unterlag zuvor überwiegend einer agrarwirtschaftlichen und teilweise einer militärischen Nutzung.

Das Zentrum der Stadt Hildesheim liegt rund 3 km entfernt. Harsum befindet sich in einer Entfernung von 4 km und bis nach Giesen sind es 5 km.

Die Bruttogröße des Gewerbegebietes beträgt 328 ha, wovon 230 ha als Nettobauland zur Verfügung stehen. Die Flächenanteile der einzelnen Belegenheitskommunen verteilen sich wie folgt: Der größte Flächenanteil von 223 ha, das entspricht einer Nettogröße von 156 ha, entfällt auf Gemarkung der Stadt Hildesheim. Die Gemeinde Giesen ist mit 45 ha Bruttofläche (bzw. 32 ha Nettobauland), und die Gemeinde Harsum mit 60 ha Bruttogewerbefläche (bzw. 42 ha Nettogewerbefläche) beteiligt.

Verkehrsanbindung

Die nächste Bundesautobahn, die A 7 (Flensburg - Füssen), verläuft

unmittelbar angrenzend an das Gewerbegebiet. Bis zur A 2 (Oberhausen - Werder) sind 35 km zurückzulegen. Über die Bundesstraßen B 6 und B 494 ist die regionale Verkehrserschließung gegeben. Die Bundesstraßen B 1 und die B 243 befinden sich ebenfalls unweit der Projektfläche.

Die Gewerbefläche grenzt darüber hinaus an den Zweigkanal des Mittellandkanals. Der Hafen Hildesheim ist einen Kilometer entfernt.

Eine Anbindung an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs ist im Süden der Fläche gegeben. Die Bahnlinie Hildesheim - Lehrte verläuft angrenzend an den Park. Ein eigener Gleisanschluss ist möglich. Darüber hinaus besteht im 3 km entfernten Hildesheim und im 5 km entfernten Hildesheim Ost ein Anschluss an das Schienennetz der Deutschen Bahn AG.

Das nächste Terminal für kombinierten Verkehr befindet sich im 35 km entfernten Hannover sowie in Salzgitter, 45 km entfernt. Ein für Geschäftsflüge nutzbarer Verkehrslandeplatz der Klasse II, für Flugzeuge mit einer Last von bis zu 5,7 t, befindet sich direkt angrenzend an das Gelände des Gewerbeparks. Bis zum internationalen Flughafen Hannover müssen 45 km zurückgelegt werden. Die Entfernung zum Messegelände Hannover beträgt rund 20 km.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Flächenengpässe bei den drei beteiligten Gebietskörperschaften gaben den Ausschlag für die interkommunale Kooperation.

Ab 1994 wurden gemeinsame Sondierungsgespräche geführt. 1997 wurde mit der Erarbeitung eines städtebaulichen Rahmenplans begonnen, der 1998 beschlossen wurde.

Im Januar 2001 lagen dann die Vertragswerke vor. Im Dezember des selben Jahres war die Bauleitplanung erfolgt und im Sommer 2004 war das Gebiet im ersten, etwa 43 ha großen Bauabschnitt im Süden des Planungsgebietes erschlossen. Noch im selben Jahr sollte mit der Vermarktung des Gewerbeparks begonnen werden.

Organisation der Zusammenarbeit

Die drei beteiligten Gebietskörperschaften haben 2001 einen öffentlich-rechtlichen Vertrag über die interkommunale Zusammenarbeit geschlossen.

Die Gesamtplanung zur Erstellung der für die Bauleitplanung erforderlichen Planvorlagen obliegt jeweils einem Planungsbüro. Die notwendigen Planverfahren führen die Gemeinden eigenverantwortlich durch.

Die Erschließungsplanung im Vertragsgebiet übernimmt die Stadt Hildesheim. Darüber hinaus wird eine einheitliche Versorgung angestrebt.

Die Gemeinden Giesen und Harsum übertragen den Bau der Erschließungsanlagen, die Abwasserbeseitigungspflicht, die Wasserversorgung sowie das hierbei erforderliche Satzungsrecht auf die Stadt Hildesheim.

Zusätzlich wurde ein Planungsverbund gegründet, der die Planung und Realisierung des interkommunalen Gewerbeparks begleitet.

Mit der Vermarktung des Gebietes, auf der Grundlage einer gemeinsamen Vermarktungsstrategie, ist die Stadt Hildesheim beauftragt.

Planungsrecht

Ein rechtskräftiger Bebauungsplan liegt vor. Er weist die Flächen im Gewerbepark Hildesheim - Giesen - Harsum als Industrie- (GI) und Gewerbeflächen (GE) aus. Eine vorrangige Ansiedlung bestimmter Branchen im Gewerbepark ist nicht vorgesehen, Einzelhandel ist je-

doch grundsätzlich ausgeschlossen. Um eine Beeinträchtigung angrenzender Wohngebiete zu vermeiden, wird das Gebiet hinsichtlich des Immissionsverhaltens der Betriebe gegliedert.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Investitions- und Folgekosten sowie die Erträge im Vertragsgebiet sind nach folgendem Schlüssel zwischen den Vertragsparteien verteilt:

Gemeinde Giesen 7,2%, Gemeinde Harsum 10,4% und Stadt Hildesheim 82,4%. Grundlage dieses Beteiligungsschlüssels ist das jeweilige Verhältnis aus Flächenanteil der Kommune im Plangebiet sowie das Aufkommen an Gewerbesteuern und Grundsteuer B bei Vertragsabschluss.

Probleme

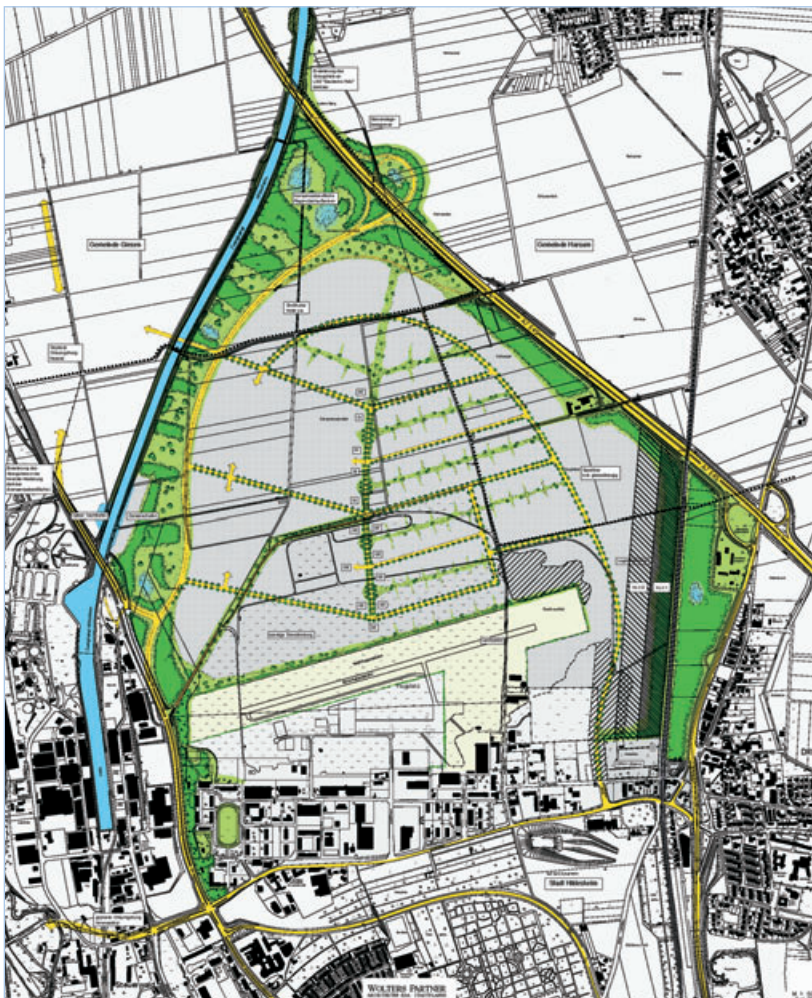
Während der Projektierung des interkommunalen Gewerbeparks erwies sich die Abstimmung mit den beteiligten Nachbargemeinden als konfliktreich, bedingt durch die sehr unterschiedliche Größe der drei beteiligten Belegenheitskommunen mit 100.000 Einwohnern in Hildesheim und jeweils nur rund 10.000 Einwohnern in den Gemeinden Giesen und Harsum.

Entwicklungsstand

Das Vertragsgebiet wird abschnittsweise entwickelt. Nach Entwicklung des ersten Bauabschnitts ist die Realisierung weiterer Abschnitte abhängig vom Bedarf und dem Fortschritt der Erschließung im Einzelnen. Vor Beginn der Entwicklung des zweiten Bauabschnitts muss jedoch mit der baulichen Umsetzung des projektierten Autobahnanschlusses begonnen werden.

Der Preis für ein Grundstück im Gewerbepark variiert zwischen 43,46 € und 50,62 € je m², inklusive Erschließung. Der Preis für ein Grundstück ohne Erschließung wird auf Anfrage mitgeteilt.

Auch besteht die Möglichkeit ein Grundstück zu pachten. Kleinere Grundstücke stehen sofort für eine Ansiedlung zur Verfügung.



Interkommunaler Gewerbepark Hildesheim - Giesen - Harsum

Interkommunaler Gewerbepark Ilseder Hütte

Größe	42 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsformen	Planungsverband, kommunale Arbeitsgemeinschaft

Beteiligte

Der Gewerbepark Ilseder Hütte ist ein Kooperationsprojekt der beiden Gemeinden Ilsede und Lahstedt im Süden des Landkreises Peine zur Revitalisierung einer Industriebranche.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Der Gewerbepark Ilseder Hütte entsteht auf der Fläche des gleichnamigen, ehemaligen Hochofenwerks, das an diesem Ort über 150 Jahre lang produziert hat. Die Fläche grenzt direkt an das Zentrum der Gemeinde Ilsede und wird im Süden durch den Fluss Fuhse begrenzt. Das Zentrum der zweiten Belegenheitskommune Lahstedt befindet sich ca. 2 km entfernt.

Die Bruttofläche des Gewerbeparks beträgt 42 ha. Davon entfallen auf die Gemeinde Ilsede 55 % der Fläche, die übrigen 45 % des Areals liegen auf Gemarkung der Gemeinde Lahstedt. An Nettobauland stehen ansiedlungswilligen Unternehmen 25 ha zur Verfügung. Die Grundstücksgröße wird dabei variabel gehandhabt und kann bis zu 10 ha betragen.

Verkehrsanbindung

Eine überregionale Verkehrsanbindung des Gewerbeparks wird über die etwa 15 km entfernte Bundesautobahn A 2 (Oberhausen - Magdeburg) gewährleistet.

In das regionale Straßennetz ist die Fläche über die Bundesstraße B 444 eingebunden, die in einer Entfernung von 500 m verläuft.

Auf dem Parkgelände besteht mit dem gemeinsamen, zentralen Omni-

busbahnhof Anschluss an das örtliche ÖPNV-Netz.

Der Gewerbepark verfügt über einen eigenen Gleisanschluss, die nächste Anlage für den kombinierten Ladeverkehr befindet sich im 20 km entfernten Salzgitter. Rund 6 km sind bis zum Hafen in Peine, dem nächsten Wasserstraßenanschluss, zurückzulegen.

Ein für Geschäftsflüge nutzbarer Flughafen befindet sich in Braunschweig, in einer Entfernung von 32 km. 50 km sind es bis zum internationalen Flughafen in Hannover-Langenhagen.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Im Zuge der Fusionen in der Stahlindustrie wurde 1983 der Hochofenbetrieb und im August 1995 der Betrieb der Kokerei und des Kraftwerks in Ilsede eingestellt.

In Form eines interkommunalen Kooperationsprojekts wird von den beiden betroffenen Kommunen seither das Ziel verfolgt, die Konversionsfläche im Rahmen einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme zu revitalisieren und durch entsprechende Sanierungs- und Nutzungskonzepte die Wirtschaftsstruktur in der Region zu verbessern. Dazu wurden 1996 erste Sondierungsgespräche geführt und im darauf folgenden Jahr mit der Sanierung des ehemaligen Hüttengeländes begonnen, die voraussichtlich im Jahr 2005 abgeschlossen sein soll.

Der Flächennutzungsplan, inklusive verschiedener Entwicklungsplanungen, Voruntersuchungen und Gutach-

ten, wurde im Herbst 1998 beschlossen. Die Bezirksregierung erteilte 1999 die Genehmigung.

Die Bebauungspläne für den Gewerbepark stammen aus den Jahren 2002 und 2003. Seit 2003 ist ein Großteil der Projektfläche erschlossen.

Organisation der Zusammenarbeit

Zur Organisation der Zusammenarbeit wurde zum einen eine kommunale Arbeitsgemeinschaft, zum anderen im Februar 2001 der Planungsverband Ilseder Hütte auf Grundlage des § 205 BauGB gegründet.

Die Planungshoheit des Verbandes umfasst ausschließlich die Entwicklung des Gewerbeparks mit Aufbereitung, Erschließung und Vermarktung der Flächen.

Die Organe des Planungsverbandes sind neben dem Vorstandsvorsitzer die Verbandsversammlung mit 14 Mitgliedern sowie der sechs Mitglieder umfassende Verbandsvorstand. Beide Gemeinden haben hierzu Verwaltungspersonal befristet abgestellt.

Verwaltet wird die Liegenschaft von der Norddeutschen Landesentwicklungsgesellschaft, die gleichzeitig die Akquirierung öffentlicher Zuschüsse von EU, Bund und Land übernimmt und dem Planungsverband weisungsgebunden ist.

Die Vermarktung des Gewerbeparks obliegt sowohl der kommunalen AG Wirtschaftsförderung als auch dem Planungsverband.

Die vom Landkreis Peine gegründete Wirtschafts- und Tourismusförder-

gesellschaft bietet darüber hinaus ergänzende Serviceleistungen für Unternehmen an und führt zudem kulturelle Veranstaltungen durch, um Image und Bekanntheitsgrad des Geländes zu erhöhen.

Planungsrecht

Eine vorrangige Ansiedlung bestimmter Branchen ist nicht vorgesehen, Einzelhandel ist jedoch von einer Ansiedlung ausgeschlossen.

Bei dem ehemaligen Kokereigelände handelt es sich um ein förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet.

Planungskonzeption

Projektziel ist die Entwicklung eines modernen Gewerbe- und Kulturparks mit Existenzgründerzentrum.

Konkret sollen auf der Fläche Gewerbe-, Industrie- und Sondergebiete sowie ein Technologiezentrum entstehen. Kulturangebote sollen das Konzept ergänzen und für einen ansprechenden Nutzungsmix aus Gewerbe, Dienstleistung und Unterhaltung sorgen. Darüber hinaus wird über die Hälfte des ehemaligen Hüttenareals in ein Naherholungsgebiet umgestaltet.

Vom einst florierenden Bergbau zeugen heute einige sorgfältig restaurierte Gebäude, die für eine Folgenutzung bereit stehen und dabei gleichzeitig die Ursprünge des Quartiers aufzeigen.

Neben freien Gewerbeflächen besteht so für interessierte Unternehmen die Möglichkeit, die bereits bestehenden Immobilien zu nutzen. So können im Existenzgründungs- und Starterhof Büro- und Werkstattflächen gemietet werden. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, Räumlichkeiten des Planungsverbandes für kulturelle, private und andere Veranstaltungen gegen Entgelt zu nutzen.

Die Verteilung der Kosten und Erträge wurde mittels eines interkommunalen Vertrags im Detail geregelt.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Danach erheben die beiden Belegheitskommunen die anfallenden Grund- und Gewerbesteuern gemäß ihrem jeweiligen Ortsrecht getrennt voneinander.

Das Aufkommen an Grund- und Gewerbesteuern wird während der Laufzeit des Vertrages zwischen den beiden Körperschaften im Verhältnis 50:50 geteilt, wobei der jeweils geringere Steuerhebesatz der beiden Partnergemeinden zugrunde zu legen ist.

Diese öffentlich-rechtliche Vereinbarung wurde mit einer Laufzeit von 20 Jahren geschlossen.

Die Konversionsmaßnahme Gewerbepark Ilseder Hütte wurde aus Mitteln des Wirtschaftsförderfonds des Landes, Städtebaufördermitteln des Bundes sowie aus Mitteln des Programms Resider II der Europäischen Union unterstützt.

Fördermittel stehen durch die Aufnahme in die GA-Förderung (Kategorie: D-Fördergebiet) zur Verfügung. Die Förderung von Investitionen der gewerblichen Wirtschaft zur Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen ist somit möglich.

In der Gemeinde Ilsede beläuft sich der Gewerbesteuerhebesatz auf 380 v.H., die Grundsteuer B auf 360 v.H.

Besondere Abschreibungsmöglichkeiten ergeben sich aus der Festlegung des Geländes der ehemaligen Kokerei als förmliches Sanierungsgebiet.

Probleme

Als problematisch erwies sich die Altlastensanierung auf dem ehemaligen Hüttengelände. Auch entstanden Spannungen durch die Forderungen der Aufsichtsbehörde im Verhältnis zu den zur Verfügung stehenden Mitteln.

Die Kooperation mit der Baugenehmigungsbehörde des Landkreises Peine und die Zusammenarbeit der beteiligten Gemeinden, insbesondere nach Abschluss der Verträge, stellte sich zeitweise als schwierig dar.

Entwicklungsstand

Das erste Grundstück im Gewerbepark Ilseder Hütte wurde bereits 1999 verkauft und inzwischen haben sich 30 Firmen bzw. öffentliche Einrichtungen mit insgesamt rund 300 Arbeitsplätzen angesiedelt.

Der Preis für Gewerbegrundstücke beläuft sich auf 12,78 € je m² einschließlich Erschließung und zuzüg-



Interkommunaler Gewerbepark Ilseder Hütte



Interkommunaler Gewerbepark Ilseder Hütte

lich der Kosten für Schmutz- und Regenwasser sowie Wasseranschluss, Strom und Gas etc.

Zum Sanierungsgebiet gehört auch das Gelände des letzten Bergwerkschachtes Schacht Emilie. Auch auf diesem Gelände ist eine Grunderschließung durchgeführt worden. Weitere Gewerbeflächen werden in einem nächsten Bauabschnitt erschlossen.

Der Gewerbepark Ilseder Hütte ist bereits komplett neu erschlossen. Die Bodensanierung wird im Jahr 2006 beendet werden.

Interkommunales Gewerbegebiet Langen / Lengerich (BW-Depot)

Größe	20,47 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	Kommunale Arbeitsgemeinschaft

Beteiligte

Das Gewerbegebiet BW-Depot ist ein interkommunales Kooperationsprojekt der beiden Kommunen Lengerich und Langen im Emsland.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Der Gewerbepark wird auf einer militärischen Konversionsfläche projektiert, die sich 1,8 km von der Gemeinde Lengerich und 3,9 km von der zweiten Belegenheitskommune Langen entfernt in nichtintegrierter Lage befindet.

Das interkommunale Gewerbegebiet BW-Depot hat eine Bruttogröße von 20,47 ha. Netto stehen 19,73 ha für die Ansiedlung von Gewerbebetrieben bereit. Der mit 14,2 ha Bruttofläche größere Teil des Areals entfällt auf Gemarkung der Kommune Lengerich. An Nettobauland stehen hier 13,46 ha zur Verfügung. Die übrigen 6,27 ha entfallen auf das Gebiet der Gemeinde Langen.

Verkehrsanbindung

Die Entfernung des Gewerbegebietes zu den nächsten Bundesautobahnen, der A 30 (Hengelo (NL) - Bad Oeynhaus) und der A 31 (Bottrop - Emden), beträgt jeweils 30 km. Die A 1 (Fehmarn - Saarbrücken) befindet sich 50 km entfernt. Die Bundesstraße B 214, die dem Gewerbegebiet am nächsten liegt, verläuft rund 6,5 km entfernt.

Eine Anbindung an den örtlichen Personennahverkehr ist in einer Entfernung von 1,3 km gegeben. Bis nach Lingen, zum nächsten Gleisanschluss, sind 15 km zurückzulegen. Ebenfalls in Lingen besteht Anschluss an die nächste Wasserstraße. Der nächste Seehafen befindet sich im 70 km entfernten Papenburg.

Ein für Geschäftsflüge nutzbarer Flugplatz befindet sich in einer Entfernung von 25 km. Zum internationalen Flughafen Münster-Osnabrück sind 70 km zurückzulegen.

Im 35 km entfernten Rheine kann das dortige Güterverkehrszentrum genutzt werden.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Das in den 70er Jahren erbaute Versorgungslager und spätere Materialaußenlager der Bundeswehr wurde nach Ende des Kalten Krieges aufgegeben. Es besteht aus 25 großen, offenen Hallen, 5 kleineren, geschlossenen Hallen, einem Kfz-Bereich mit Hallenkapazitäten sowie einem Büro- und Wachgebäude.

Das ehemalige Materialaußenlager wurde 1999 von den beiden Kommunen Lengerich und Langen erworben.

Die Bauleitplanung für das Gewerbegebiet erfolgte im August 2002. Gleichzeitig setzte auch die Vermarktung der Fläche ein. Ein Jahr später, ebenfalls im August, war das Gebiet vollständig erschlossen.

Organisation der Zusammenarbeit

Zur Koordinierung der Zusammenarbeit wurde von den beiden beteiligten Gemeinden eine kommunale Arbeitsgemeinschaft gegründet. Die Vermarktung der Grundstücke obliegt der jeweiligen Belegenheitskommune.



Interkommunales Gewerbegebiet Langen / Lengerich (BW-Depot)

Planungsrecht

Im rechtskräftigen Bebauungsplan ist die Fläche als Gewerbegebiet (GE) ausgezeichnet. Eine vorrangige Ansiedlung bestimmter Branchen ist nicht vorgesehen.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Steuerhebesätze sind in den beiden Belegenheitskommunen einheitlich gestaltet. Für Grundstücke innerhalb der Gemarkung der Gemeinden beläuft sich die Grundsteuer A und B sowie die Gewerbesteuer auf jeweils 300 v.H.

Probleme

Im Laufe der Projektierung des Gewerbegebietes BW-Depot stellte sich die Entwicklung als sehr kostenintensiv heraus, da es sich bei der Fläche des ehemaligen Materialaußenlagers überwiegend um Wald-

flächen handelt. Aufgrund der Lage der Fläche im jeweiligen Gemeindegebiet erfolgte eine unterschiedliche Gewichtung der Entwicklungsmaßnahme durch die Belegenheitskommunen.

Entwicklungsstand

Der Grundstückspreis im Gewerbegebiet BW-Depot beträgt 3,58 € pro m² inklusive Erschließungskosten.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, Grundstücke zu pachten, sowie die auf dem Gelände befindlichen Gebäude zu kaufen, zu mieten oder zu pachten.

Bis heute wurden 19 Firmen angesiedelt. Damit verbunden wurden 41 Arbeitsplätze geschaffen. Überwiegend handelt es sich bei den Ansiedlungen um Existenzgründer/Neugründer.

Interkommunaler Gewerbe- und Industriestandort Leuchtenburg

Größe	17,8 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	k.A.

Beteiligte

Die Gemeinde Rastede hat beschlossen ihren, direkt an der Gemeindegrenze liegenden Gewerbe- und Industriestandort Leuchtenburg über die Gemeindegrenzen hinaus auszuweiten. Die Erweiterungsfläche liegt im Gemeindegebiet der benachbarten Gemeinde Wiefelstede. Das Planungsvorhaben wird von beiden Gemeinden gemeinsam in enger Kooperation und Abstimmung entwickelt.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das 17,8 ha große Areal war vor der Entwicklung des Projektes einer agrarwirtschaftlichen und teils gewerblichen Nutzung unterworfen.

Der Standort liegt am südöstlichen Gemeinderand von Rastede und im nordwestlichen Randbereich der Gemeinde Wiefelstede in isolierter Lage, wobei etwa 25 % der Fläche im Gemeindegebiet Wiefelstede liegen und 75 % im Rasterder Gemeindegebiet.

Der Standort befindet sich zwischen den Wirtschaftszentren Bremen, Bremerhaven und Oldenburg im niedersächsischen Landkreis Ammerland.

Verkehrsanbindung

Die Anbindung des Industrie- und Gewerbegebietes an das überregionale Straßennetz ist über die eigene BAB-Anschlussstelle Rastede/Wie-

felstede der 1 km östlich des Standortes verlaufenden Autobahn A 29 (Wilhelmshaven/Oldenburg) und über die etwa 8 km entfernte Autobahn A 28 (Oldenburg/Delmenhorst) in südwestlicher Richtung gewährleistet. Im weiteren Umfeld, nur wenige Kilometer entfernt, befinden sich die Bundesstraßen B 211, B 401 und B 437, welche das Gebiet an den gesamten nördlichen Wirtschaftsraum Niedersachsens anbinden.

Durch die unmittelbare Lage des Gewerbegebietes an der Kreisstraße 135 ist eine direkte Erschließung an die regionalen Verkehrsadern sichergestellt.

In der Nähe des Gewerbegebietes befindet sich ein ÖPNV-Haltepunkt, der eine Anbindung sowohl an das Rasteder als auch in das Wiefelsteder Ortszentrum bietet. Die Stadt Rastede verfügt über einen Personenzugbahnhof in 2 km Entfernung. Eine weitere Anbindung an das nationale schienengebundene Verkehrsnetz ist an dem Bahnverkehrsknotenpunkt im 13 km entfernten Oldenburg vorhanden. Diesen frequentieren Nordwest-Bahn, RE und ICE.

Der Regionalflughafen Westerstede-Felde ist 21 km entfernt und für Geschäftsflüge nutzbar. Weitere Flughäfen von regionaler Bedeutung befinden sich einige Kilometer weiter entfernt. Anschluss an das überregionale Luftverkehrsnetz ist durch den internationalen Flughafen Bremen, welcher etwa 59 km entfernt liegt, gesichert.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Zentraler Beweggrund für die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit der Gemeinden Rastede und Wiefelstede ist die besonders günstige Standortvoraussetzung des Projektgebietes.

Die unmittelbare Nähe der BAB-Anschlussstelle Rastede/Wiefelstede der Autobahn A 29 trägt zu einer überdurchschnittlich guten Anbindung an das überregionale und internationale Straßennetz bei.

Da sich an diesem Standort bereits neben einer agrarwirtschaftlichen Nutzung auf beiden Gemeindegebieten unzusammenhängende Gewerbestrukturen vorfinden ließen, war die Voraussetzung für die Schaffung eines einheitlichen, gebietsübergreifenden Gewerbeprojektes gegeben. In Form einer informellen Vorplanung wurde ein Entwicklungskonzept erarbeitet. Dabei wurden die aufgrund der Vornutzung bereits bestehenden Erschließungspotenziale eingeplant, um bei der Realisierung Kosten einzusparen.

Organisation der Zusammenarbeit

Die beiden Gemeinden Rastede und Wiefelstede haben sich bezüglich der Vermarktbarkeit und der Wirtschaftsförderung des interkommunalen Gewerbegebietes nicht vertraglich geeinigt. Beide Kommunen sind unabhängig voneinander für den Teil des Gewerbegebietes, welches sich jeweils innerhalb ihrer Gemeindegrenzen befindet, verantwortlich. Die Flächen verbleiben somit weiterhin im Eigentum der jeweiligen Kommune.

Nicht ganz unabhängig voneinander erfolgte jedoch die Bauleitplanung des Gesamtareals. Obwohl jede Gemeinde eine eigene Bauleitplanung durchzuführen vermochte, wurde diese Aufgabe in beiden Fällen bewusst dem selben Planungsbüro übertragen, um eine Abstimmung zu gewährleisten.

Vertragliche Einigungen werden voraussichtlich bei der Regelung der Ausgleichsmaßnahmen, des Erschließungsaufwandes und der Ver- und Entsorgung des Gebietes getroffen.

Planungsrecht

Das regionale Raumordnungsprogramm für den Landkreis Ammerland legt bezüglich der regionalen wirtschaftlichen Entwicklung des Landkreises die Schaffung ausreichender und differenzierter Angebote an gewerblichen Flächen als wichtigsten Potenzialfaktor für die Wirtschaftsstruktur dar.

Im regionalen Entwicklungskonzept für den Raum Bremen - Bremerhaven und Oldenburg werden als Ziele die internationale Wettbewerbsfähigkeit und Verbesserung der Beschäftigungssituation erwähnt, worunter als Maßnahmen die Bereithaltung und Ausweisung qualitativ hochwertiger Flächen zur Ansiedlung neuer Dienstleistungs- und Industrieunternehmen angeführt sind.

So gelten auch für die Gemeinden Rastede und Wiefelstede die als

Ziele regionalen Handelns angeführten Aussagen, dass für die Akquisition neuer Unternehmen eine regionale Strategie zusammen mit einer entsprechenden Gewerbeflächenpolitik entwickelt werden soll. Insbesondere stellen Flächen entlang überregional bedeutsamer Verkehrsachsen und Verkehrsknotenpunkte ein erstklassiges Potenzial dar, besonders auch bezüglich der Verbesserung der regionalen Wertschöpfungsquote bei Import und Export.

Die Bauleitplanung begann 1997 in Rastede und wurde einige Monate später vom gleichen Planungsbüro auch in Wiefelstede durchgeführt. Es erfolgte eine Abstimmung der Gemeinden, damit der Ablauf und das Tempo der Bauleitplanung koordiniert werden konnte.

In beiden Gemeinden war die Änderung des Flächennutzungsplanes für die im Parallelverfahren aufgestellten Bebauungspläne zur Realisierung des Projektes notwendig.

Während in Rastede auf der Vorhabenfläche ursprünglich Wohnbauflächen ausgewiesen waren, sah der Flächennutzungsplan der Gemeinde Wiefelstede ursprünglich eine durch Landwirtschaft und teilweise auch durch Wald geprägte Nutzung auf dem Projektgebiet vor.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Beide Städte führen separate Vermarktungsmaßnahmen und -strategien durch, so dass die dabei entstehenden Kosten jeweils von den Gemeinden selbst getragen werden.

Notwendige Erschließungsmaßnahmen zur Anbindung der Gewerbeflächen, welche sich auf Wiefelsteder Hoheitsgebiet befinden, wurden von der Gemeinde Rastede realisiert.

Eine weitere Abstimmung der beiden Gemeinden erfolgt über die Ver- und Entsorgungsmaßnahmen. Die Schmutzwasserentsorgung erfolgt

ausschließlich über die Gemeinde Rastede. Auch das Oberflächenwasser wird gemäß eines Entwässerungskonzeptes einem Regenrückhaltebecken auf Rasteder Gemeindegebiet zugeführt.

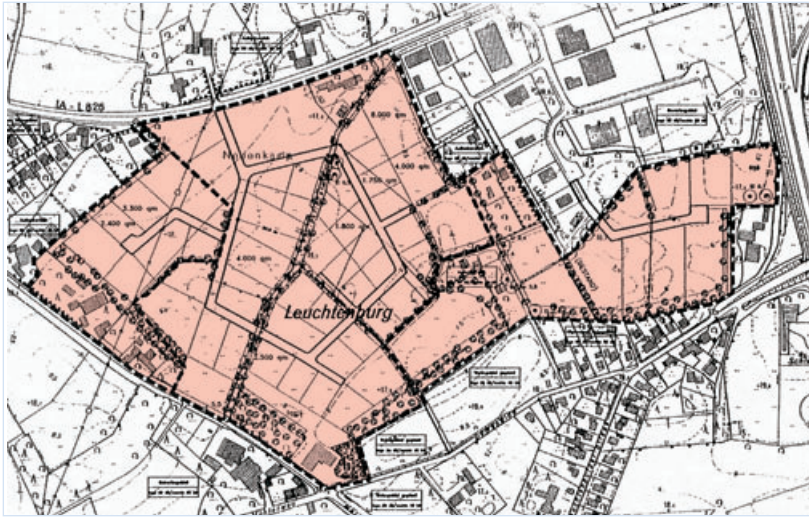
Steuern werden nach den jeweils geltenden Hebesätzen der beiden Kommunen erhoben. Der Gewerbesteuerhebesatz liegt in beiden Kommunen einheitlich bei 310 v.H. Die Grundsteuerhebesätze A und B betragen in

Rastede 280 v.H. und 300 v.H., während sie in Wiefelstede mit 280 v.H. und 290 v.H. geführt werden.

Entwicklungsstand

Die Bauleitplanung wurde für beide Kommunen 1998 abgeschlossen. Seitdem ist das Gebiet voll erschlossen und befindet sich in der Vermarktung. Insgesamt sind heute etwas weniger als 50 % der ausgewiesenen Flächen verkauft. Bevorzugt werden kleinständige Unternehmen, keine Branchen sind abgeschlossen.

Mithilfe der in Wiefelstede vorgeschriebenen, gering gehaltenen GFZ von 0,6, der vorgeschriebenen eingeschossigen Bauweise und der festgesetzten Maximalhöhe von 10 m soll einer Nutzungsbeeinträchtigung des anliegenden Wohngebietes entgegengesteuert werden.



Interkommunaler Gewerbe- und Industriestandort Leuchtenburg

Interkommunales Gewerbegebiet Niedersachsenpark

Größe	413 ha
Belegheitskommunen	2
Beteiligte	7
Organisationsformen	GmbH; Interkommunaler Beirat

Beteiligte

Der Niedersachsenpark ist ein gemeinsames Projekt der beiden Landkreise Osnabrück und Vechta, der Stadt Damme, der Samtgemeinde Bersenbrück, der Gemeinden Neuenkirchen-Vörden und Rieste und der MBN Bau AG.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das Projektgebiet ist in den Landkreisen Osnabrück und Vechta im Nordwesten Niedersachsens lokalisiert. Aufgrund seiner hervorragenden, marktstrategischen Lage zwischen den deutschen Großstädten Oldenburg, Bremen und Hannover sowie der unmittelbaren Nähe zu den

niederländischen Verdichtungszentren sowie zu der Hauptverbindungsstrasse in die skandinavischen Länder ist der Niedersachsenpark ein attraktiver Standort, gerade auch für international operierende Unternehmen.

Die Belegheitskommunen des 412 ha (Nettonutzfläche: 300 ha) großen Niedersachsenparks sind die Gemeinden Neuenkirchen-Vörden und Rieste. Die Gemeinde Rieste ist mit 263 ha (Nettonutzfläche: 200 ha) und die Gemeinde Neuenkirchen-Vörden mit 150 ha (Nettonutzfläche: 100 ha) flächenmäßig beteiligt.

Der Niedersachsenpark gilt als größter interkommunaler Industrie- und

Gewerbepark Niedersachsens, da von den 300 ha verfügbarer Nettofläche über 200 ha als Industrieflächen genutzt werden können.

Das Projekt wird in isolierter Lage auf zuvor agrar- und forstwirtschaftlich genutzter Fläche entwickelt. Das Projektareal liegt 2 km vom Zentrum der Gemeinde Neuenkirchen-Vörden und 5 km vom Zentrum der Gemeinde Rieste entfernt. Die Zentren der anderen beteiligten Gebietskörperschaften liegen im Umkreis von 8 bis 35 km um den Standort.

Verkehrsanbindung

Der Gewerbepark ist gekennzeichnet durch eine optimale verkehrsinfra-

strukturelle Erschließung. Er befindet sich in unmittelbarer Nähe der A1 (Hansalinie: Hamburg - Bremen - Dortmund - Köln - Saarbrücken) und verfügt über eine eigene Autobahnabfahrt (Neuenkirchen-Vörden), so dass eine schnelle Erreichbarkeit sowie kurze und flexible Transportwege im gesamten nordwestdeutschen Raum gewährleistet werden.

Im Umkreis von etwa 10 km befinden sich Anschlüsse der Bundesstraßen B 214, B 218 und B 68. Die Distanz zu den weiteren nächstgelegenen Bundesautobahnen A 30 (Osnabrück - Hannover) und A 33 (Osnabrück - Bielefeld - Paderborn) beträgt 25 km.

Eine Schienenverkehrsanbindung könnte durch einen noch nicht realisierten, direkten Gleisanschluss im westlichen Projektgebiet ermöglicht werden. Der nächste Bahnhof mit IC-/EC-Anschluss befindet sich in Osnabrück (25 km entfernt), während der schienengebundene Nahverkehr über Anschlüsse in Neuenkirchen (1 km) und Bersenbrück (10 km) abgewickelt werden kann.

Eine ÖPNV-Anbindung ist nicht vorhanden, könnte jedoch bei Bedarf relativ unproblematisch geschaffen werden.

Die nächstgelegenen Flughäfen sind die Regionalflughäfen Damme und Osnabrück-Atter, 10 bzw. 25 km entfernt. Internationale Flüge sind von den Flughäfen Münster/Osnabrück (58 km), Bremen (85 km) und Hannover (110 km) möglich.

Das Gewerbegebiet ist durch eine günstige Schifffahrtsverkehrsanbindung gekennzeichnet. Die Distanz zum nächstgelegenen Binnenschifffahrtsanschluss in Engter (Mittellandkanal) beträgt 7 km und nach Osnabrück (Stichkanal zum Mittellandkanal) 25 km. Der nächste Seehafen befindet sich in Bremen etwa 100 km entfernt.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Das Ziel der Kooperation ist es, übergreifende, große Reserveflächen für Gewerbeansiedlungen in einer strukturschwachen Region zu schaffen. Viele Kommunen stießen in ihrer gewerblichen Entwicklung an ihre räumlichen Grenzen, so dass auch die Landkreise für die Zukunftsfähigkeit der Region als Wirtschaftsstandort das große Gewerbegebiet befürworteten und förderten. Im März 1996 wurden die ersten Verträge abgeschlossen.

Das interkommunale Gewerbegebiet Niedersachsenpark erfüllt mit seiner Autobahnnähe und den restriktionsarmen Flächen alle Standortanforderungen für hochwertige Gewerbe- und Industrieflächen.

Für den Landkreis Osnabrück ist es außerdem angesichts des Nord-Süd-Kreisgefälles auf dem Arbeitsmarkt ein besonderes Anliegen, den Norden zu stärken. Die höhere Arbeitslosigkeit im nördlichen Osnabrücker Land sowie das große Angebot an jungen Arbeitskräften im Landkreis Vechta verlangen nach ortsnahen Beschäftigungsmöglichkeiten, die zugleich vermarktungsfähig sind.

Der Wirtschaftsstandort Osnabrücker Land/Vechta hat sich in den letzten Jahren als Boomregion Niedersachsens herausgestellt. Um diese Entwicklung für die Zukunft stabilisieren zu können, haben sich die Gesellschafter entschieden, mit Hilfe dieses Projektes den derzeitigen schwierigen konjunkturellen Trend in der Bundesrepublik weiter zu durchbrechen.

Ohne die interkommunale Zusammenarbeit von Kommunen, Landkreisen und der Baugesellschaft hätte dieser Wirtschaftsimpuls nicht realisiert werden können.

Organisation der Zusammenarbeit

Das interkommunale Großprojekt wird im Sinne einer Public-Private-

Partnership in öffentlicher und privatwirtschaftlicher Trägerschaft gemeinsam gefördert und realisiert. Zur Projektentwicklung wurde die Niedersachsenpark GmbH & Co. KG mit Sitz in Neuenkirchen-Vörden gegründet. Die Anteile an der Gesellschaft halten der Landkreis Osnabrück mit 31,67 %, der Landkreis Vechta, die Gemeinde Rieste und die Samtgemeinde Bersenbrück mit jeweils 15,83 %, die Gemeinde Neuenkirchen-Vörden und die Stadt Damme mit jeweils 7,92 % und die MBN Bau AG mit 5 %.

Die Gesellschafter der GmbH haben einen interkommunalen Beirat geschaffen und treffen regelmäßig in der Gesellschaftsversammlung zusammen, um Entscheidungen für die Fortführung des Projektes zu diskutieren und zu beschließen. Zusätzlich wird das Projekt durch die kommunale Entwicklungsgesellschaft Dienstleistungspark Rieste/Neuenkirchen-Vörden mbH mit Sitz in Rieste institutionalisiert, wobei diese im April 2004 in einem Verschmelzungsvertrag mit der Niedersachsenpark Verwaltungs-GmbH in Neuenkirchen-Vörden fusionierte, um die Niedersachsenpark GmbH & Co. KG in eine GmbH umzuwandeln. Die Vermarktung wird von einer Marketinggesellschaft betrieben.

Planungsrecht

Der Rechtsrahmen für die Projektrealisierung ist durch die im Sommer 2004 eingegangene Genehmigung des ersten Bebauungsplans für den Eingangsbereich auf Neuenkirchener Seite geschaffen worden. Darüber hinaus werden derzeit die planungsrechtlichen Grundlagen für einen weiteren Bebauungsplan im Umfang von ca. 90 ha im Herzen des Niedersachsenparkes gelegt, durch den insbesondere großflächige, restriktionsarme Industrieflächen der Vermarktung zugeführt werden.

Zusammen mit dem Bau der mäandrierend durch den gesamten Niedersachsenpark verlaufenden Verbin-

dungsstraße, welche auf Betreiben der beiden Kreise gebaut wird, erhält der Niedersachsenpark dann erkennbare Strukturen, welche seinem Namen als interkommunaler Gewerbe- und Industriepark gerecht werden.

Die Planungsgrundlage ist durch einen von den Gesellschaftern der Niedersachsenpark GmbH & Co. KG in Auftrag gegebenen Masterplan 2003-2008 gesichert. Auf der Basis umfangreicher makro- und mikroökonomischer Daten und zahlreiche Interviews werden mittels Szenariotechnik die Entwicklungs- und Vermarktungskonzepte erarbeitet. Zentral ist dabei die Entwicklung von städtebaulichen Planungen, von Möglichkeiten der Finanzierung, die Ansiedlungs- und Vermarktungsstrategie und ein umfassender Projektleitfaden für die Realisierung des Vorhabens.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Zur Finanzierung des Projektes haben die beteiligten Gesellschafter im Verhältnis Ihrer Gesellschafteranteile ein Stammkapital von 61.500 € in die GmbH investiert.

Die kommunale Seite hat mit der MBN Bau AG die private Wirtschaft vor allem beteiligt, um Kenntnisse der Bauwirtschaft für die Planung und Umsetzung des Niedersachsenparks zu nutzen. Die MBN Bau AG ist von Beginn an erklärtermaßen als Stellvertreter für weiteres privatwirtschaftliches Engagement eingesprungen.

Neben den Einlagen der Gesellschafter übernehmen die Landkreise die Zinsleistungen für Kredite bis zu einem Höchstbetrag von 5,1 Mio €.

Weiterhin werden Planungskosten unter den drei Standortkommunen beglichen.

Gewerbesteuereinnahmen werden nach dem jeweils geltenden Hebesatz der Gemarkungskommunen erhoben und nach einem festgelegten Schlüssel verteilt.

In Neuenkirchen-Vörden liegen die Hebesätze für die Grundsteuer A und B bei 300 v.H. und der Hebesatz für die Gewerbesteuer bei 310 v.H.

Die Gemeinde Rieste erhebt für beide Grundsteuerarten 320 v.H. und für die Gewerbesteuer 330 v.H.

Entwicklungsstand

Der im Jahr 2003 fertig gestellte Masterplan fungiert als Richtschnur bei der Erschließung des ersten Bebauungsplans und der Begleitung des Planfeststellungsverfahrens für die geplante Verbindungsstraße zwischen dem Riester Damm und der Landstraße 76 im laufenden Jahr.

Die Erschließungsarbeiten für den ersten Bebauungsplan in einer Größe von ca. 20 ha sind bereits seit Januar 2005 in vollem Gange und werden voraussichtlich im Sommer fertig gestellt.

Gleichzeitig konnten bereits vier Investoren für ein Engagement im Niedersachsenpark geworben werden. Der erste Investor wird in Kürze mit den Bauarbeiten beginnen.



Interkommunales Gewerbegebiet Niedersachsenpark

Interkommunales Gewerbegebiet Wallersee

Größe	90 ha
Belegheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung

Beteiligte

Die Stadt Braunschweig (245.000 Einwohner) realisiert die Entwicklung eines gemeinsamen Gewerbeflächenprojektes in Kooperation mit der Nachbargemeinde Schwülper (6.500 Einwohner).

Lage im Raum und Gebietsgröße

Die Stadt Braunschweig und die Gemeinde Schwülper, Landkreis Gifhorn, befinden sich im Regierungsbezirk Braunschweig, im östlichen Randbereich Niedersachsens, etwa 50 km östlich von Hannover.

Das projektierte Gelände wurde bisher landwirtschaftlich genutzt. Es liegt direkt angrenzend an bereits bestehende Gewerbe- und Industriegebiete. Die Entfernung des Areals zu den Zentren der beiden Belegheitskommunen beträgt etwa 8 km bis ins Stadtzentrum Braunschweig und rund 4 km bis ins Zentrum der Gemeinde Schwülper.

Das 90 ha große Gewerbegebiet erstreckt sich über die Hoheitsgebiete beider Kommunen und bietet eine reine Nettanutzfläche von 66 ha. Braunschweig verfügt über einen Bruttoflächenanteil von 54 ha, gelegen im Nordwesten des Stadtgebiets. Die Gemeinde Schwülper ist mit einem 36 ha großen Flächenanteil im Südosten ihres Hoheitsgebiets am Kooperationsprojekt beteiligt. An Nettobauland stehen in Braunschweig 40 ha, auf Gemarkung der Gemeinde Schwülper 26 ha zur Verfügung.

Verkehrsanbindung

Für den straßengebundenen Wirtschaftsverkehr bietet der unmittelbare Autobahnanschluss an die in

Ost-West-Richtung verlaufende A 2 gute Voraussetzungen. Als Teil der internationalen Schnellstraße E 8 besteht damit eine Verbindung von Berlin über Oberhausen nach Paris.

Die Autobahnen A 392 und A 391 in 6,3 km bzw. 3,5 km Entfernung stellen eine schnelle Verbindung der Fläche zum Autobahnkreuz Ölper bzw. zum Autobahndreieck Braunschweig-Südwest und damit zur Bundesautobahn A 39 (Wolfsburg - Salzgitter) sicher. Über das 13 km entfernte Kreuz Braunschweig-Süd ist außerdem eine Anbindung über die A 395 nach Goslar/Bad Harzburg gegeben.

Die Bundesstraßen B 214 und B 4 liegen der Gewerbefläche mit 4 km bzw. 3 km Entfernung am nächsten. Zur regionalen Erschließung dienen außerdem die Bundesstraßen B 1 (7 km) und die B 248 (8,5 km).

Auf lokaler Ebene wird der Anschluss an das öffentliche Personennahverkehrsnetz durch einen wenige hundert Meter entfernten ÖPNV-Haltepunkt gesichert.

Auf der Schiene besteht mit den ICE-, IC- sowie EC- Anschlüssen im 6 km entfernten Bahnhof Braunschweig eine Anbindung an das europäische und innerdeutsche Schienennetz. Ebenfalls besteht in Braunschweig, rund 13 km entfernt, die Möglichkeit, eine Anlage für kombinierten Ladeverkehr zu nutzen.

Der nächste Wasserstraßenanschluss befindet sich mit dem Braunschweiger Hafen am Mittellandkanal, nur etwa einen Kilometer vom Projektgebiet entfernt.

Bis zum regionalen Verkehrsflughafen Braunschweig sind lediglich 6 km Autobahn zurückzulegen. Der nächste internationale Flughafen, Hannover-Langenhagen, liegt rund 57 km entfernt.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Im Jahr 1991 beschloss der Rat der Stadt Braunschweig ein Rahmenkonzept zur gemeinsamen Projektrealisierung.

Zur Vorklärung von Fragen, die sich mit dem Kooperationsvorhaben bzw. durch die gemeinsame städtebauliche Planung ergaben, wurden Arbeitsgruppen zwischen der Stadt Braunschweig, der Gemeinde Schwülper, dem Landkreis Gifhorn und dem Zweckverband Großraum Braunschweig gebildet. Im November 1996 wurde eine erste Projektkonferenz mit den genannten Beteiligten sowie der Bezirksregierung Braunschweig, dem Innenministerium und dem Wirtschaftsministerium über die Realisierungsmöglichkeiten eines Gewerbeplans durchgeführt.

1997 wurde eine öffentlich-rechtliche Rahmenvereinbarung geschlossen und zwei Jahre später eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung zur Realisierung des ersten Bauabschnitts unterzeichnet. Dieser, mit einer projektierten Nettobaufläche von 26 ha, ist der in der Gemeinde Schwülper liegende Teil des Gesamtprojektes und befindet sich inzwischen in Besiedlung.

Durch die Zusammenarbeit werden Vorteile für beide Kommunen erwartet. Die Gemeinde Schwülper hatte zwar auch zuvor Anfragen von

ansiedlungswilligen Unternehmen, jedoch standen Gewerbeflächen nicht in ausreichendem Ausmaß zur Verfügung.

Ohne die Kooperation mit der Nachbarstadt Braunschweig wäre ein solch großes Gewerbeflächenprojekt für die Gemeinde Schwülper weder finanziell noch organisatorisch möglich gewesen, zumal die Gemeinde Schwülper nur über ein kleines Verwaltungsteam verfügt. Die jahrzehntelange Erfahrung der Braunschweiger Stadtverwaltung mit Gewerbegebieten und deren Vermarktung war ein weiterer, positiver Faktor für die Gemeinde Schwülper, mit dieser zu kooperieren. Das Interesse der Stadt Braunschweig besteht darin, mit dem Projekt langfristig für künftige Nachfragen vorzusorgen.

Dabei sollte durch die gemeinsame Bebauungsplanung und die Erschließung des ersten Bauabschnittes bis an die Stadtgrenze der Anschluß der Braunschweiger Flächen an die A 2 über das Gebiet der Nachbargemeinde gesichert werden.

Die Lage des Areals im kommunalen Grenzbereich zwischen den Kommunen bot sich dabei insbesondere durch seine hohe Standortqualität an.

Bei diesem Gewerbegebiet handelt es sich um das erste, in interkommunaler Zusammenarbeit entwickelte Gewerbeflächenareal Niedersachsens, weshalb dem Projekt Modellcharakter zugeschrieben wird.

Organisation der Zusammenarbeit

Die Organisation der Zusammenarbeit hat die Stadt Braunschweig mit der Gemeinde Schwülper in öffentlich-rechtlichen Verträgen geregelt.

Zur Klärung von Problemen oder zur Vorbereitung anstehender Entscheidungen tagt in unregelmäßigen Abständen eine Arbeitsgruppe, in der

die Stadt durch Mitarbeiter der Abteilung Stadtplanung (Projektleiter), der Wirtschaftsförderung und der Liegenschaftsabteilung und die Gemeinde durch Bürgermeister und Verwaltung vertreten ist. Daneben nehmen Vertreter der Samtgemeinde und des Landkreises teil.

Die Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben der Bauleitplanung blieb unangetastet in der Zuständigkeit von Stadt und Gemeinde. Die Stadt hat die Bebauungsplanentwürfe als Gesamtkonzept aus einem Guß entwickelt und für beide Teilflächen die Verfahrensunterlagen erarbeitet sowie die Beteiligungen nach §§ 3, 4 BauGB durchgeführt. Die Beratungen, die Abwägung der Einwendungen und die Satzungsbeschlüsse erfolgten jedoch in getrennten Planverfahren im Gemeinde- bzw. Stadtrat.

Zur Realisierung des ersten, 26 ha großen Bauabschnitts wurde 1997 eine zweite öffentlich-rechtliche Vereinbarung getroffen. Darin verpflichten sich Stadt und Gemeinde, den Ankauf der Flächen (einschließlich Ausgleichsflächen), die Erschließung und die Vermarktung gemeinsam nach einem festgelegten Kostenverteilungsschlüssel vorzunehmen.

Die Gemeinde Schwülper übernimmt den laufenden Unterhalt und die Instandsetzung der erforderlichen öffentlichen Einrichtungen.

Seit Januar 2003 wird das Projekt durch die Stadt Braunschweig und deren Wirtschaftsförderungsgesellschaft vermarktet. Gerade die Grundstücksnachfrage kleinerer und mittlerer Betriebe soll bei der Flächenvergabe berücksichtigt werden.

Planungsrecht

Im LROP 1994 wurde Braunschweig im regionalen Verbund mit Salzgitter und Wolfsburg als Standort mit internationaler Bedeutung für Fahrzeugbau und Verkehrstechnologie festgelegt. In den Grundsätzen der

Raumordnung sollen die besonderen Standortvorteile einzelner Teilräume im Rahmen der angestrebten Gesamtentwicklung strukturpolitisch gestärkt und wirtschaftlich genutzt werden. Endogene Potenziale sollen stärker unterstützt werden.

Vor dem Hintergrund des im Jahr 1995 vom Ministerium für Raumordnung verabschiedeten politischen Handlungsrahmens wurden die Erfordernisse des planerischen Miteinanders von Umland und Kernstadt im Rahmen eines regionalen Siedlungskonzeptes deutlich. Um dem Wettbewerb der Regionen standzuhalten, ist eine verstärkte interregionale Zusammenarbeit unabdingbar.

Bei der Neuaufstellung des regionalen Raumordnungsprogramms im Jahr 1995 wurde im Rahmen einer konzentrierten Siedlungsentwicklung der Hauptschwerpunkt auf die Ausweisung neuer Gewerbegebiete in Anlehnung an bereits vorhandene Gebiete gelegt.

Bereits 1994 hatte der Zweckverband eine Initiative zur Anregung eines regionalen Entwicklungskonzeptes für den Großraum Braunschweig gestartet, um die gemeindliche Bauleitplanung besser auf die abstrakten regionalplanerischen Zielvorgaben abstimmen zu können.

Von der Stadt Braunschweig wurde ein städtebaulicher Rahmenplan aufgestellt. Die Stadt übernahm nach der Grundsatzvereinbarung 1997 die komplette Bebauungsplanung, auch für die Teilfläche in der Nachbargemeinde. Die Flächennutzungspläne beider Gemeinden wurden entsprechend geändert. Seit 2001 liegen rechtskräftige Bebauungspläne für beide Teilflächen vor.

Das interkommunale Gewerbegebiet verfügt über ausgewiesene GE- und GI-Flächen. Die textlichen Festsetzungen schließen Einzelhandelsunternehmen aus. Ausnahmen gelten aber für Betriebe der Kfz-Branche.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Nach Kostenschätzungen ergab sich für das Gesamtprojekt ein Finanzierungsvolumen von ca. 32 Mio. €, für den ersten Bauabschnitt von 13,5 Mio. €. Bei der Kostendeckung für den ersten Bauabschnitt entfallen 60% auf die Stadt Braunschweig und 40% auf die Gemeinde Schwülper. Aufgrund der verwaltungsseitigen Dienstleistungen der Stadt für die Gemeinde Schwülper (Bauleitplanung, Ankauf, Erschließungsvergabe, -betreuung, Vermarktung) erhält die Stadt zusätzlich eine Pauschale von 400.000 €.

Beide Kommunen allein hätten eine zusätzliche finanzielle Belastung zur marktgerechten Weitergabe von Gewerbegrundstücken nicht tragen können. Für das Teilgebiet Schwülper wurden im Jahr 2001 Fördermittel

des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) in Höhe von etwa 2,4 Mio. € bewilligt. Die Gemeinde Schwülper kann im Gegensatz zu Braunschweig EU-Zuschüsse beantragen. Der Landkreis Gifhorn hat sich mit 550.000 € an den Erschließungskosten beteiligt.

Die Steuerhebesätze werden innerhalb der beiden beteiligten Hoheitsgebiete nach den jeweiligen dort geltenden Bestimmungen erhoben. Sie betragen in Braunschweig 320 v.H. für die Grundsteuer A und jeweils 450 v.H. für die Grundsteuer B und die Gewerbesteuer. In Schwülper betragen alle Hebesätze 360 v.H., wobei aufgrund der Kreisumlage lediglich 10% der Gewerbesteuer in Schwülper verbleiben. Der Erlös wird ebenfalls nach dem Verteilerschlüssel von 60:40 zwischen den Partnerkommunen aufgeteilt.

Probleme

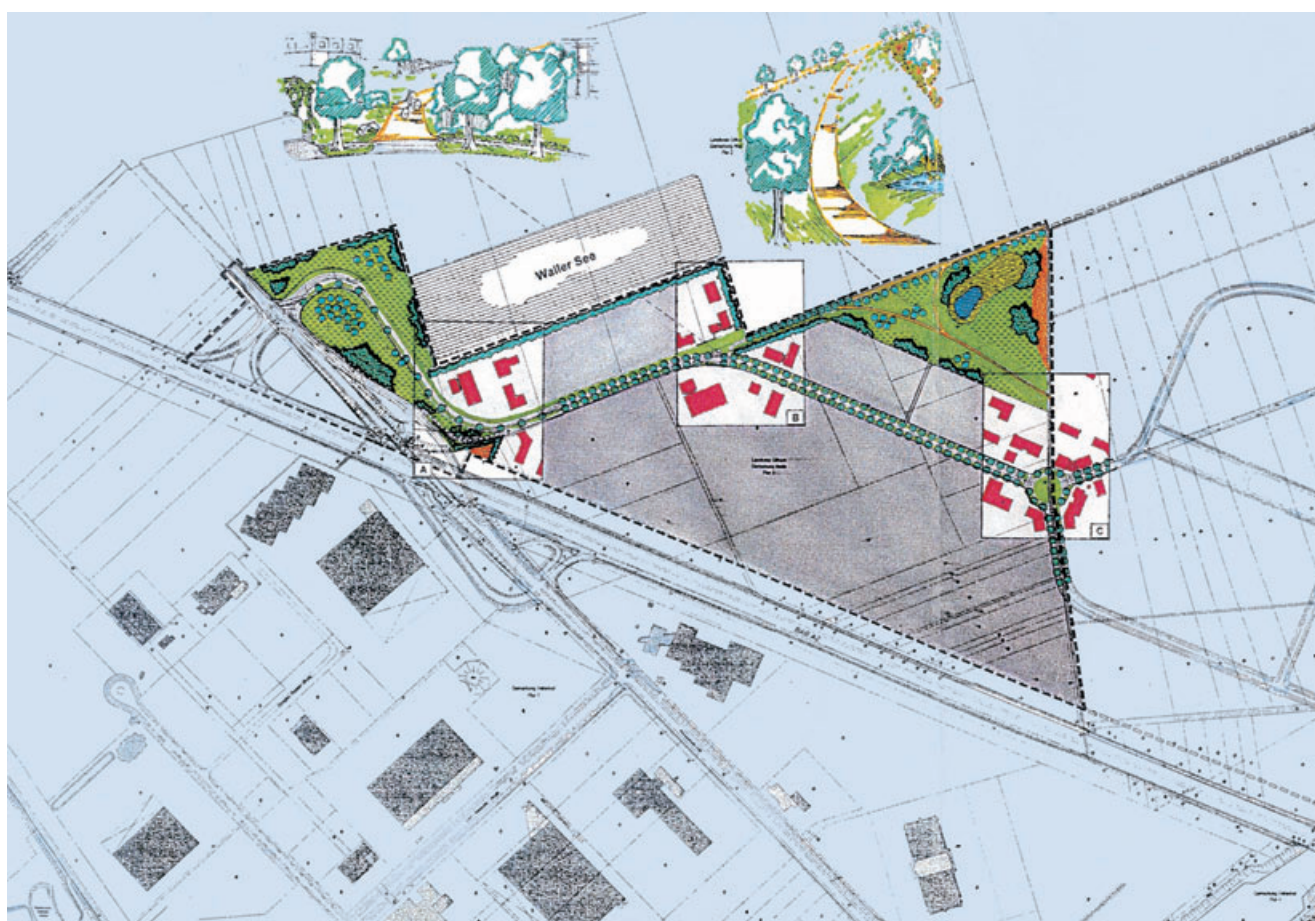
Probleme traten bei der Realisierung der Gewerbeflächen nicht auf. Da es sich hier um ein interkommunales Kooperationsprojekt handelt, weckte es die Förderbereitschaft von Land und Landkreis und erhielt von beiden Seiten aktive Unterstützung.

Entwicklungsstand

Der erste Spatenstich zu Beginn der Erschließungsarbeiten fand am 21. März 2002 statt.

Inzwischen sind die Arbeiten abgeschlossen und die Akquisition der Flächen läuft. Zur Zeit werden konkrete Verhandlungen mit verschiedenen Interessenten geführt. Erste Ansiedlungen sind bereits erfolgt.

Der Grundstückspreis, einschließlich Erschließungskosten, liegt bei 38,35 € je m².



Interkommunales Gewerbegebiet Wallersee

Interkommunales Gewerbegebiet Wesertunnel / Hiddingen-Weserquerung

Größe	32 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung

Beteiligte

Die Stadt Nordenham hat gemeinsam mit der Gemeinde Stadland zwei räumlich nicht miteinander verbundene Gewerbegebiete ausgewiesen. Mangels Flächenverfügbarkeit sowie aus Gründen des Verlaufs der Bundesstraßen und der Gemarkungsgrenzen konnte kein zusammenhängendes Areal entwickelt werden. Statt dessen drückt sich die interkommunale Kooperation der beteiligten Kommunen in einer gemeinsamen Vermarktungs- und Entwicklungsstrategie für die beiden Flächen aus.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Jedes der beiden Vorhabengebiete ist 16 ha groß (je 12 ha Nettobauland). Die bislang als Grün- und Weideland genutzten Flächen im Landkreis Wesermarsch liegen unmittelbar an der Bundesstraße B 212 auf der linken Weserseite. Durch die Lage im Bereich der Wirtschaftsräume Bremen, Bremerhaven, Oldenburg und Wilhelmshaven befinden sich wichtige Märkte Nordwestdeutschlands in unmittelbarer Nähe.

Verkehrsanbindung

Der im Januar 2004 eröffnete Wesertunnel schafft eine bislang fehlende leistungsfähige Ost-West-Verbindung der Wirtschaftsregionen auf beiden Seiten des Weserufers. Der Tunnel ermöglicht nun eine direkte Anbindung der Gewerbegebiete über die Bundesstraße 437 an die Autobahn A 27 (Bremen-Cuxhaven). Dies verbessert die Wettbewerbssituation des Raumes im regionalen und überregionalen Umfeld und schafft die grundlegende Voraussetzung zur Akquisition großräumig agierender Unternehmen.

Einen weiteren Standortvorteil bietet der Wasserstraßenanschluss in zehn Kilometern Entfernung. Er ermöglicht den Zugang zu nationalen Wasserwegen und internationalen Seehäfen. Zusätzliche, zunehmend europäische Handelswege können aber auch über den 70 km entfernten, internationalen Flughafen Bremen erreicht werden.

Beide Gewerbeflächen verfügen zwar nicht über einen eigenen Gleisanschluss, jedoch bietet das Güterverkehrszentrum Bremen mit einer Anlage für den kombinierten Verkehr (KV) eine Alternative für die direkte Schienennutzung.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Lange Zeit bildete die Weser eine starke Zäsur zwischen der westlich und östlich gelegenen Wirtschaftsregion. Die unzureichende Verbindung und, damit einhergehend, die eingeschränkten Mobilitäts- und Austauschbeziehungen hatten negative Auswirkungen auf die Wirtschaftskraft und Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Region. Einen entscheidenden Motor für die wirtschaftliche Entwicklung und Beseitigung der strukturellen Defizite des Raumes stellt daher die neue Verkehrsachse Wesertunnel dar. Von ihr werden wichtige Impulse für die wirtschaftsstrukturelle Belebung der Region erwartet, die auch auf die interkommunal entwickelten Gewerbegebiete der Stadt Nordenham und der Gemeinde Stadland wirken sollen.

Ein weiterer zentraler Anlass für die kooperative Durchführung des Vorhabens war, neben Flächenengpässen in Stadland, der Mangel an Gewerbegebieten im Süden der Stadt Norden-

ham sowie die Tatsache, dass der Fokus Nordenhams bisher überwiegend auf den Betrieb von Industriegebieten (Hafenumschlag) und weniger auf die Entwicklung von Gewerbegebieten gerichtet war. Auch die finanziellen Anreize durch die Möglichkeiten der Bund-Länder-Förderung spielten bei der interkommunalen Zusammenarbeit eine Rolle.

Organisation der Zusammenarbeit

Die Stadt Nordenham und die Gemeinde Stadland haben eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung über die gemeinsame Vermarktung von Gewerbeflächen im direkten Umfeld des Wesertunnels getroffen. Der Vertrag regelt, dass

- die Grundstücke beider Gebiete gemeinsam vermarktet werden,
- die beteiligten Kommunen ihre akquisitorischen Bemühungen untereinander abstimmen,
- die Zuweisung bzw. Vergaben von Grundstücksflächen im ggs. Einvernehmen der beteiligten Kommunen und unter Anwendung von Vergabekriterien erfolgt.

Aufgaben wie die Ver- und Entsorgung der Flächen werden vertragsgemäß weiterhin von der räumlich jeweils zuständigen Gebietskörperschaft wahrgenommen.

Die Geschäftsbesorgung wurde der Wirtschaftsförderung Wesermarsch GmbH mit Sitz in Brake übertragen. In einem Geschäftsbesorgungsvertrag werden ihre Aufgaben geregelt. Dazu zählen die Vermarktung, die Akquisition und Betreuung von ansiedlungswilligen Unternehmen sowie die Koordination der Zuweisung von Grundstücken.

Die Flächen verbleiben dabei weiterhin im Eigentum der jeweiligen Kommune.

Planungsrecht

Aufgrund der wirtschaftlichen Relevanz der Gewerbegebiete Wesertunnel und Hiddingen-Weserquerung wird ihnen im Gewerbeflächen-Entwicklungskonzept (GEK) des LK Wesermarsch die höchste Prioritätsstufe unter den im Landkreis zu entwickelnden Gewerbegebieten zugeordnet.

Entsprechend schuf die Stadt Nordenham bereits Anfang 1999 mit einer Änderung des Flächennutzungsplanes und der parallelen Aufstellung eines Bebauungsplans das erforderliche Baurecht. So konnte bereits zwei Jahre vor Fertigstellung des Wesertunnels, Ende 2001, eine erste Besiedlung des Gewerbegebietes Wesertunnel erfolgen.

Im gleichen Zeitraum änderte die Gemeinde Stadland ihren Flächennutzungsplan und stellte einen Bebauungsplan für das Gewerbegebiet Hiddingen-Weserquerung auf. Der Endausbau des Gebietes wurde zeitgleich mit der Inbetriebnahme des Tunnels Ende 2003 abgeschlossen.

Entwicklungs- und Vermarktungskonzept

Für das Nordenhamer Gewerbegebiet wurde im Oktober 2003 ein Entwicklungs- und Vermarktungskonzept erstellt.

Es untersucht die Fragestellungen

- Standortprofil
- Zielgruppendefinition
- Nutzungskonzeptentwicklung (Masterplan)
- weitergehende Vermarktungsmaßnahmen

Dabei haben sich zwei potentielle Entwicklungsvarianten für das Nordenhamer Gewerbegebiet herausgebildet. In Betracht gezogen wurde zum einen eine „normale GE-Entwicklung“ ohne spezielles Ansiedlungskonzept, die zwar kurzfristig leicht zu realisieren ist, die aber nur einen geringen Nutzenvorteil für die Stadt Nordenham erwarten lässt. Man entschied sich daher für eine zielorientierte Projekt- und Produktentwicklung des IGIB als Maintenance-Logistik-Zentrum, die zwar langfristiger angelegt ist, gleichzeitig aber durch höherwertige Nutzungen einen wirtschaftsstrukturellen Impuls in die Region tragen kann.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die für grundlegende Vermarktungsmaßnahmen entstehenden Kosten werden untereinander aufgeteilt. Auch sonstige, aus dem Geschäftsbesorgungsvertrag resultierende Kosten werden zu gleichen Teilen von jeder Kommune getragen.

Im Jahr 2001 wurden von den beteiligten Kommunen Fördermittel aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ beantragt, um die Erschließung der Flächen zu finanzieren.

Entwicklungsstand

Beide Gewerbebestände, sowohl das rein gewerblich genutzte Gebiet Wesertunnel als auch das mischgenutzte Gewerbegebiet Hiddingen-Weserquerung sind heute vollständig erschlossen und stehen zur Vermarktung bereit.

Zwar werden primär keine bestimmten Branchen vorgezogen, jedoch wird großflächiger Einzelhandel gemäß Bebauungsplan von einer Ansiedlung ausgeschlossen. Ende 2003 haben sich in Nordenham bereits drei Betriebe niedergelassen.



Gewerbegebiet Wesertunnel (Nordenham)

Gewerbegebiet Hiddingen-Weserquerung (Stadland)

Nordrhein-Westfalen (Aktualisierte Kurzfassungen)

Detaillierte Projektdarstellungen siehe: „Interkommunale Gewerbegebiete NRW“ (2002) ILS-Schrift 182

Interkommunales Gewerbegebiet Aachener Kreuz Merzbrück

Größe	keine Angabe
Belegheitskommunen	-
Beteiligte	3
Organisationsform	GmbH

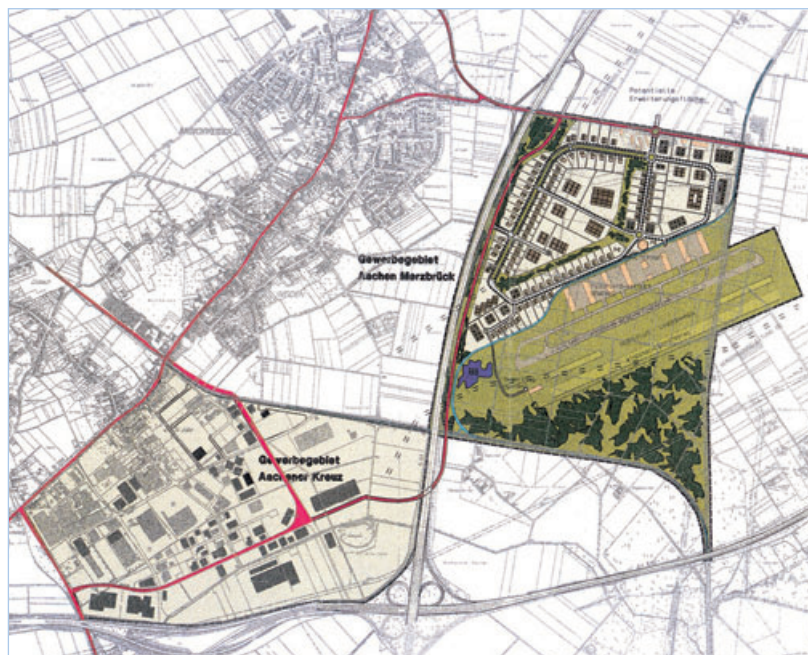
Das Gewerbegebiet Aachener Kreuz Merzbrück wird als interkommunales Gewerbegebiet von den Städten Würselen und Aachen und Kreis Aachen geplant.

Im Juni 1999 wurde die Gesellschaft Aachener Kreuz Merzbrück mbH & Co. KG sowie die Kreuz Merzbrück Verwaltungs GmbH gegründet.

Zweck der Gesellschaft ist der Erwerb, die Aufbereitung, die Entwicklung, die Erschließung und Vermarktung des interkommunalen Gewerbegebietes im Bereich des Verkehrslandeplatzes Merzbrück.

Verzögernd auf die Entwicklung des Gewerbegebietes hat sich die Diskussion über die zukünftige Entwicklung des Landeplatzes ausgewirkt.

Die Änderung des Gebietsentwicklungsplanes wurde nunmehr von der Belegheitskommune Würselen bei der Bezirksregierung beantragt.



Interkommunales Gewerbegebiet Aachener Kreuz Merzbrück

Interkommunales Gewerbegebiet Ahlen / Beckum

Größe	200 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	-

Die Städte Ahlen und Beckum beabsichtigten die gemeinsame Entwicklung eines 200 ha großen Gewerbegebietes. Die Vorhabenfläche befindet sich im Grenzraum der beiden Städte. Rund zwei Drittel des Geländes liegen im Stadtgebiet Ahlens und ein Drittel auf Hoheitsgebiet der Stadt Beckum.

Die interkommunale Kooperation sollte dazu beitragen, den Strukturwandel in der Region zu fördern. Der Standort sollte zu einem Gewerbegebiet von regionaler Bedeutung für flächenintensive Industrie- und Dienstleistungsunternehmen entwickelt werden.

Eine planungsrechtliche Absicherung des Vorhabens ist nicht erfolgt, in den aktuellen Flächennutzungsplänen beider Städte ist der Standort als Fläche für die Land- und Forstwirtschaft dargestellt.

Die beiden Städte verfolgten ein gemeinsames Marketingkonzept im

Sinne einer spezifischen und kundenorientierten Bedarfsermittlung. Dabei sollte herausgefunden werden, ob es überhaupt ein ausreichendes Interesse von Seiten der Wirtschaft gibt. Da es eine entsprechende Nachfrage zurzeit nicht gibt, sind weitere Schritte zur Realisierung zurückgestellt.



Interkommunales Gewerbegebiet Ahlen / Beckum

Interkommunales Gewerbegebiet Air-Park Schwarze Heide

Größe	28,8 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	nicht entschieden

Die Gemeinde Hünxe und die Stadt Bottrop planen gemeinsam ein interkommunales Gewerbegebiet am Verkehrslandeplatz Schwarze Heide.

Durch die Anpassung der Landebahnlänge des Flugplatzes an neue europäische Sicherheitsrichtlinien, wird der Geschäftsflugverkehr der regionalen Wirtschaft an Bedeutung gewinnen.

Die Entwicklung des Verkehrslandeplatzes Schwarze Heide, der auf den Gebieten der Gemeinde Hünxe und der Stadt Bottrop liegt, und die parallele Ansiedlung eines Gewerbegebietes bilden zusammen ein bemerkenswertes Paket, das Unterneh-

mern neue Möglichkeiten und Perspektiven eröffnet.

Das interkommunale Gewerbegebiet für flugplatzaffines Gewerbe soll auf einer Fläche von 28.8 ha entwickelt werden.

Unternehmen, die in den Geschäftsfeldern Flugzeugbau, Flugzeugwartung, Entwicklung luftfahrttechnischer Geräte und Zubehör, Navigation, Software, Taxiflug und andere flugplatzbezogene Dienstleistungen tätig sind, finden in dem neuen Gewerbegebiet hervorragende Möglichkeiten. Der Verkehrslandeplatz präsentiert sich als Standort für den Geschäftsflugverkehr und als

Standort innovativer Unternehmen im Schnittpunkt der Emscher- Lippezone.

Der Charakter des Flugplatzes wird trotz der geplanten Verlängerung der Landebahn nicht verändert. Die Potenziale des Verkehrslandeplatzes werden verträglich entwickelt und die außergewöhnlichen Möglichkeiten dieser Verbindung von Flugplatz und Gewerbebetrieb werden ausgeschöpft.

AirportPark Flughafen Münster / Osnabrück

Größe	207 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	3
Organisationsformen	GmbH; Raumordnerischer Vertrag; Öffentlich-rechtlicher Vertrag

Der AirportPark Flughafen Münster/Osnabrück wird unter Beteiligung des Kreises Steinfurt, der Stadt Münster und der Stadt Greven entwickelt.

Die Bezirksregierung Münster als Bezirksplanungsbehörde begleitet die beteiligten Kommunen bei der Verwirklichung des interkommunalen Gewerbeparks. Das Projekt sollte ursprünglich als SLG-Gewerbepark - entsprechend der Buchstabenkombination der beteiligten Gemeinden - Saerbeck, Ladbergen und Greven realisiert werden.

Dem geplanten Gewerbepark steht ein Entwicklungspotenzial von 207 ha zur Verfügung. Im Entwurf des geänderten Flächennutzungsplanes wird zunächst eine Fläche von rd. 55 ha vorgesehen. Der Planungsraum liegt vollständig auf dem Gebiet der Stadt Greven.

Die Haupteerschließung des AirportPark FMO soll über die geplante Kreisstraße K 1 erfolgen, die mit einem direkten Anschluss an die BAB 1 (Bremen-Dortmund) vorgesehen ist. Über die K 9 ist das Planungsgebiet bereits an das überregionale Straßennetz angebunden.

Durch die unmittelbare räumliche Nähe zum Flughafen Münster/Osnabrück besitzt das Gewerbeflächenprojekt eine leistungsfähige Anbindung an den internationalen Luftverkehr.

Der Münster/Osnabrück International Airport und die im unmittelbaren Umfeld gelegenen Freiflächen stellen ein großes Entwicklungspotenzial für die regionale Wirtschaft des

Münsterlandes und des südwestlichen Niedersachsens dar. Die ersten Überlegungen für die Entwicklung eines interkommunalen Gewerbegebietes auf dem Areal zwischen dem Flugfeld im Norden, dem Eltingmühlenbach im Westen, der BAB 1 im Süden und dem Kanal im Osten wurden von den Beteiligten im Jahr 2003 angestellt, mit der Absicht, den veränderten Anforderungen der internationalen Märkte gerecht zu werden.

Die Planung des AirportParks FMO soll heimische Unternehmen mit wichtigen Arbeitsplätzen halten und gleichzeitig international agierende Unternehmen in die Region holen, um die Wettbewerbsfähigkeit des umliegenden Wirtschaftsraumes zu erhöhen. Der AirportPark FMO soll jedoch nicht in Konkurrenz zu anderen Gewerbestandorten der Region stehen.

Um eine langfristige Entwicklung des AirportParks FMO zu einem international konkurrenzfähigen Gewerbestandort zu gewährleisten, muss eine qualitativ hochwertige Standortentwicklung erfolgen. Zu diesem Zweck haben die Stadt Münster, die Stadt Greven, der Kreis Steinfurt und die Bezirksplanungsbehörde ein Nutzungs- und Gestaltungskonzept (Strukturkonzept) für den Gesamttraum entwickelt.

Das Strukturkonzept dient als planerische Grundlage für die Änderung des Gebietsentwicklungsplans (GEP). Am 15.03.2004 fasste der Regionalrat den Erarbeitungsbeschluss zur 12. Änderung des Gebietsentwicklungsplans, Teilbereich Münsterland, auf dem Gebiet der Stadt Greven, mit

dem Ziel, die im Strukturkonzept vorgeschlagenen Bauflächen für den AirportPark FMO als Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich (GIP) für standortgebundene Anlagen darzustellen.

Am 05.09.2005 beschloss der Regionalrat mit großer Mehrheit die entsprechende Anpassung des Gebietsentwicklungsplanes. Zugleich wurde die Änderung des Flächennutzungsplanes in die Gremien eingebracht.

Die Zusammenarbeit der drei Gebietskörperschaften ist organisiert und institutionalisiert. Die Beteiligten haben sich entschieden, der Stadt Greven die erforderlichen Entscheidungen in der Bauleitplanung zu überlassen. Die Planung und deren Umsetzung sind in einem raumordnerischen Vertrag nach § 13 Raumordnungsgesetz, einem öffentlich-rechtlichen Vertrag und einem GmbH-Vertrag abgesichert.

Der raumordnerische Vertrag hat die erforderliche Änderung des GEP Teilbereich Münsterland, vorbereitet und soll eine Verwirklichung der Ziele der Raumordnung gewährleisten. Er wurde am 01.03.2004 zwischen der Stadt Greven, der Stadt Münster, dem Kreis Steinfurt und der Bezirksregierung Münster geschlossen und soll als Rahmenvertrag die dauerhaften Grundlagen für eine gemeinschaftliche und konsensorientierte Planung, Entwicklung und Umsetzung des AirportPark FMO festlegen.

Die öffentlich-rechtliche Vereinbarung sichert die Zusammenarbeit zwischen der Stadt Greven als Trägerin der Planungshoheit, der Stadt

Münster und dem Kreis Steinfurt im Hinblick auf die Realisierung des Gewerbeparks. In diesem öffentlich-rechtlichen Vertrag wird die Stadt Greven auf gemeinsame Planungs- und Entwicklungsziele mit den Projektpartner verpflichtet.

Mit dem Gesellschaftsvertrag der AirportPark FMO GmbH haben die Stadt Greven, die Stadt Münster und der Kreis Steinfurt zum 01.07.2004 eine Entwicklungs-GmbH zur operativen Umsetzung des geplanten Gewerbeparks gegründet. Sie vergibt Planungsaufträge und führt die operativen Geschäfte. Zu Geschäftsführern wurden der Leiter der Wirtschaftsförderungsgesellschaft sowie der Bauzernent des Kreises Steinfurt bestellt.

Die Beteiligten haben die Verteilung der anfallenden Kosten und der eingehenden Erträge im Rahmen des öffentlich-rechtlichen Vertrages geregelt.

Jeder Vertragspartner hat eine Gesellschaftereinlage in Höhe von 100.000 € übernommen, so dass sich das Stammkapital der AirportPark FMO GmbH auf 300.000 € beläuft.

Die Einnahmen der Gewerbesteuer der Betriebe im Bereich des Air-

portParks FMO sollen nach einem festgelegten Schlüssel auf die Vertragspartner aufgeteilt werden. Je ein Drittel muss die Stadt Greven an die Stadt Münster und den Kreis Steinfurt abführen. In gleicher Weise erfolgt die Aufteilung des wirtschaftlichen Nettoeffektes der Grundsteuerzahlungen.

Im Rahmen der GEP-Änderung und der nachfolgenden Planungen waren und sind eine Reihe von Fachgutachten zu erstellen, insbesondere eine Flora-Fauna-Habitat-Prüfung (FFH-Prüfung) sowie Untersuchungen zur Frage der Entwässerung. Darüber hinaus müssen Verkehrsanlagen technisch genau beschrieben und die Dimensionen festgelegt werden.

Die Fachplanungen setzen voraus, dass der städtebauliche Entwurf vor allem unter gestalterischen Aspekten als Rahmenplan weiter vertieft wird. Um eine möglichst große Akzeptanz bei Politikern, Bürgern und unmittelbar Betroffenen zu erreichen, muss der weitere Planungsprozess interaktiv verlaufen und nach außen hin moderiert werden. Zur Einbindung der Interessen des Umlandes wurde ein Beirat eingerichtet. Dieser dient aber auch der Beratung der AirportPark FMO GmbH. Daher sind im Beirat auch Fachleute der Wirtschaft vertreten.

Im Gegensatz zu anderen Gewerbegebietsprojekten profitiert der AirportPark von einer bereits vorhandenen Infrastruktur. Neben den Flughafen-Anlagen wurden an dem Standort bereits die Firmenzentrale eines der größten Logistikunternehmen Europas sowie zwei Bürocenter angesiedelt. In einem Bürocenter ist die Firmenzentrale eines international tätigen Folienverpackungsherstellers angesiedelt. Damit gibt es bereits Ankernutzer. Die Einbeziehung der Wirtschaft und der Unternehmen soll bei der Vermarktung des Gebietes daher eine entscheidende Rolle spielen.



AirportPark Flughafen Münster / Osnabrück

Interkommunaler Gewerbestandort Ascheberg / Münster

Größe	15 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	1
Organisationsform	nicht entschieden

Der projektierte Gewerbestandort sollte nach regionalplanerischen Vorgaben von der Gemeinde Ascheberg und der Nachbarstadt Münster interkommunal entwickelt und realisiert werden.

in Münster aufgrund von Nutzungsrestriktionen durch Belange des Landschafts- und Umweltschutzes wenig Raum für die weitere Entwicklung von Gewerbestandorten besteht.

Die Vorhabenfläche erstreckt sich laut Darstellung im Gebietsentwicklungsplan Münster (GEP Münster) über 15 ha auf dem Gebiet der Gemeinde Ascheberg.

Da die kooperative Entwicklung des im GEP dargestellten Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereichs Ascheberg mit Münster nicht zustande gekommen ist, wird das Gewerbeflächenprojekt von der Gemeinde Ascheberg alleine verwirklicht werden.

Eine kooperative Gewerbestandortentwicklung hätte sich angeboten, da

Interkommunales Gewerbegebiet Auf der Hardt bei Spitze

Größe	nicht entschieden
Belegenheitskommunen	nicht entschieden
Beteiligte	2
Organisationsform	nicht entschieden

Die beiden Städte Bergisch Gladbach und Kürten planten wegen nicht gedeckter Gewerbe- und Industrieflächenbedarfe in ihren Stadtgebieten die gemeinsame Entwicklung eines interkommunalen Gewerbegebietes.

Zwischenzeitlich ist aus verschiedenen Gründen entschieden worden, dieses Projekt nicht weiter zu verfolgen.

European Science- and Businesspark AVANTIS

Größe	100 ha
Belegheitskommunen	2
Beteiligte	3
Organisationsformen	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung; Kommunale Arbeitsgemeinschaft; Entwicklungsgesellschaft; Betreibergesellschaft

Die Stadt Aachen entwickelt gemeinsam mit der niederländischen Gemeinde Heerlen, der Landesentwicklungsgesellschaft NRW (LEG NRW) und der N.V. Industriebank LIOF den European Science- und Businesspark AVANTIS.

Die benachbarte niederländische Gemeinde Kerkrade ist unmittelbar in den Planungsprozess eingebunden, da die Erschließung zum Teil nur über ihr Gemeindegebiet erfolgen kann.

Das Projektareal umfasst insgesamt 100 ha, von denen 60 ha auf Gemarkung der Stadt Aachen liegen und 40 ha im niederländischen Grenzraum.

Die beiden Städte stehen bereits seit mehreren Jahren in intensivem Kontakt miteinander. Die projektbezogene Zusammenarbeit wurde jedoch erst konkret, als beide Kommunen ihre gewerblichen Flächenbedarfe nicht mehr decken konnten und die Grenzlage die Entwicklung von weiteren Gewerbeflächen verhinderte.

Somit wurde zunächst eine binationale Lenkungsgruppe eingerichtet. Die Institutionalisierung der Zusammenarbeit erfolgte schließlich in den Jahren 1993 und 1996 mit der Unterzeichnung zweier öffentlich-rechtlicher Vereinbarungen und der Einrichtung einer Kommunalen Arbeitsgemeinschaft.

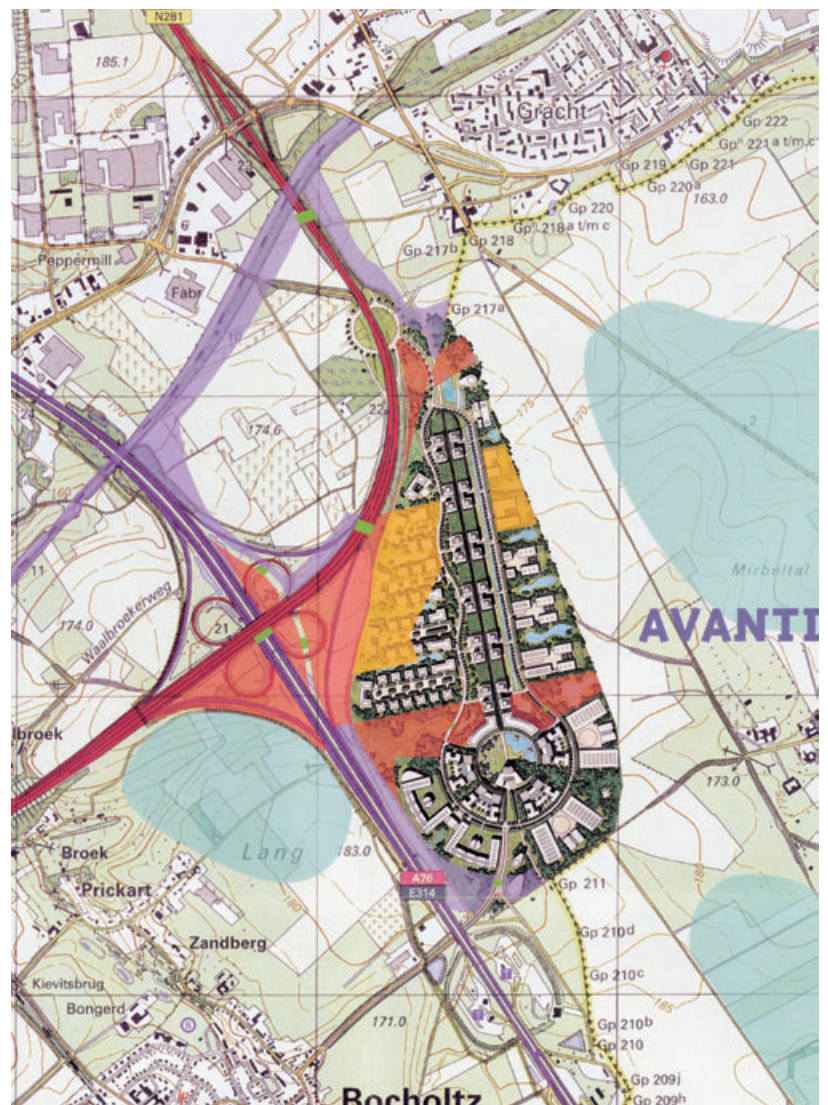
Ergänzend wurde die Entwicklungsgesellschaft in Form einer Aktiengesellschaft GOB N.V. nach niederländischem Recht gegründet. Das Aufgabenfeld umfasst die Vermarktung, den Grunderwerb sowie die

Erschließung des Gebietes. Neben der Entwicklungsgesellschaft ist ebenfalls nach niederländischem Recht die Betreibergesellschaft AVANTIS-Services N.V. gegründet worden. Die Aufgaben beschränken sich auf die Bewirtschaftung und Unterhaltung des Gewerbegebietes.

Es sollen sich auf dem über 100 ha großen Gebiet vor allem Unternehmen aus den Branchen High-tech,

Life-Science, Kunststoff, Telekommunikation und Automobilindustrie ansiedeln. Die ersten Unternehmen aus der wachstums- und technologieorientierten Branche haben sich bereits für den Standort entschieden.

Die Grundstücksgrößen variieren von 1.000 m² bis 60.000 m² bei einer Bebaubarkeit von 80 % und einem Kaufpreis ab 80 € je qm.



European Science- and Businesspark AVANTIS

Interkommunaler Gewerbe- und Technologiepark Berendonk

Größe	40 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	Zweckverband

Die beiden Städte Geldern und Kevelaer planten die gemeinsame Entwicklung des 40 ha großen Gewerbe- und Technologiepark Berendonk im Grenzbereich der beiden Kommunen.

Da es keinen Alternativstandort im Grenzbereich gibt, wurde die interkommunale Zusammenarbeit verworfen.

Für die vorgesehene Darstellung des Parks im Rahmen der Aufstellung des Flächennutzungsplanes im Jahr 1996 konnte jedoch die notwendige landesplanerische Zustimmung von Seiten der Bezirksregierung Düsseldorf nicht erzielt werden, da mit dem Projekt ein völlig neuer und unzusammenhängender Siedlungsansatz geschaffen worden wäre.

Grenzüberschreitende Gewerbeflächenpolitik Bergen-Gennep-Goch

Größe	nicht entschieden
Belegenheitskommunen	nicht entschieden
Beteiligte	3
Organisationsform	nicht entschieden

Die niederländischen Gemeinden Gennep und Bergen überlegten Anfang der 90er Jahre gemeinsam mit der deutschen Grenzstadt Goch ein nationalgrenzenüberschreitendes, interkommunales Gewerbegebiet zu entwickeln. Diese Planungen scheiterten jedoch, da die Realisierung einen erheblichen Planungsaufwand bedurft hätte. Probleme bereiteten insbesondere die Abstimmung einheitlicher Regelungen, der Organisationsstrukturen und der finanziellen Koordinierung.

Darüber hinaus befindet sich das in Frage kommende Projektgelände teilweise in einem Landschaftsschutzgebiet.

BergischBorn-to-WINterhagen II - Der Gewerbepark im Bergischen Land

Größe	63 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsformen	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung; GmbH

Die Stadt Hückeswagen/Oberbergischer Kreis im Regierungsbezirk Köln und die kreisfreie Stadt Remscheid im Regierungsbezirk Düsseldorf entwickeln gemeinsam den kreisübergreifenden Gewerbepark BergischBorn-to-WINterhagen im Bergischen Land.

Die interkommunale Zusammenarbeit besteht weniger in einer gemeinsamen Erschließung sondern in einer abgestimmten Marketingstrategie, da jede Stadt eine eigene einzelne Fläche einbringt. Die beiden Flächen befinden sich zwar in unmittelbarer räumlicher Nachbarschaft, sie stellen aber keine zusammenhängende Gewerbefläche dar. Im Jahr 1998 wurden sie zu einem interkommunalen Projekt zusammengefasst.

Das Gewerbegebiet Bergisch Born II wird auf Gemarkung der Stadt Remscheid mit einer Größe von insgesamt 26,5 ha realisiert. Derzeit wird auf einer Fläche von rd. 6,5 ha der zweite Bauabschnitt entwickelt.

Der Gewerbestandort Winterhagen (West II) befindet sich auf Hoheitsgebiet der Stadt Hückeswagen und erstreckt sich über eine Fläche von 36,5 ha. Im September 2005 waren bereits 21 ha verkauft.

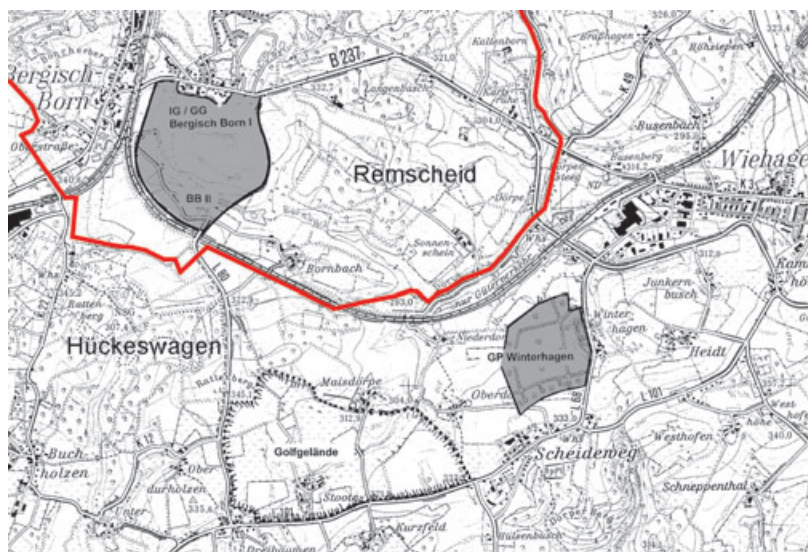
Die beiden Städte Hückeswagen und Remscheid haben die Zusammenarbeit durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag sowie die gemeinsame „Gewerbepark im Bergischen Land Hückeswagen-Remscheid GmbH“ institutionalisiert.

Die Gesellschaft „Gewerbepark im Bergischen Land Hückeswagen-Remscheid“ sollte Remscheider und Hückeswagener Grundstücke gemeinsam vermarkten. Doch schon bald zeigte sich, dass die gemeinsame Vermarktung, der zwei Kilometer auseinander liegenden Grundstücke, nur in Hückeswagen funktionierte. In beidseitiger Übereinkunft stieg Remscheid aus der Gesellschaft aus, um die Vermarktung des eigenen Parks selbst zu übernehmen.

Nachdem die Gewerbegrundstücke zu Beginn durch die eigenständige Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH (WFR) vermarktet wurden, übernahm später die Immobiliengesellschaft diese Aufgabe. Inzwischen ist der Bereich Wirtschaftsförderung - und damit auch die Vermarktung der Gewerbeflächen - wieder in die Stadtverwaltung integriert



BergischBorn-to-WINterhagen II - Der Gewerbepark im Bergischen Land



BergischBorn-to-WINterhagen II - Der Gewerbepark im Bergischen Land

Wohn- und Technologiepark Bonn / Sankt Augustin

Größe	130 ha
Belegene Kommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsformen	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung; Begleitendes Gremium

Der Wohn- und Technologiepark Bonn/Sankt Augustin ist ein Gemeinschaftsprojekt der Stadt Bonn und der dem Rhein-Sieg-Kreis angehöri- gen Gemeinde Sankt Augustin.

Der Bereich umfasst eine Brutto- fläche von etwa 130 ha im Bereich Vilich-Müldorf, Pützchen-Bechling- hoven und Hangelar. Insgesamt wer- den auf der 70 ha großen Nettonutz- fläche drei Schwerpunktstandorte entwickelt, dabei sind rund 50 ha für eine gewerbliche Nutzung vorgese- hen.

Die Gesamtfläche erstreckt sich über die Hoheitsgebiete beider Kommun- en. Die Stadt Bonn verfügt über einen Flächenanteil von etwa 75 % während sich die restlichen ca. 25 % auf Gemarkung der Gemeinde Sankt Augustin befinden.

In einer attraktiven Parklandschaft sollen etwa 3.000 wissenschaftsori- entierte und unternehmensbezogene Dienstleistungsarbeitsplätze im so- genannten Wissenschaftspark aufge- baut werden.

Dieser Wohn- und Technologiepark soll in zwei Stufen realisiert werden: der „Wohn- und Wissenschaftspark (WTP I)“ als erste und der „Wohn- und Technologiepark (WTP II)“ als zweite Stufe.

Kooperationsgrundlage ist eine 1997 von den beteiligten Kommunen ge- schlossene öffentlich-rechtliche Ver- einbarung. Begleitendes Gremium und zuständig für die Abstimmung der Städte im politischen Bereich ist ein Projektbeirat. Daneben haben die beiden Städte eine gemeinsame Geschäftsstelle mit Sitz in Bonn ein-

gerichtet, die der Koordinierung der Zusammenarbeit beider Verwaltun- gen dient.

Die Erschließung des Geländes des zukünftigen Wissenschaftsparks in Bonn-Beuel ist für den ersten Teil- abschnitt erfolgt.

Ein weiterer Teilbereich des städte- baulichen Entwicklungskonzeptes Wohn- und Wissenschaftspark Bonn/ Sankt Augustin stellt der geplante Wohnpark Vilich-Müldorf dar. Im neuen Wohngebiet „Buschweg“ in Sankt Augustin sind die Erschlie- ßungsarbeiten abgeschlossen und die 43 Grundstücke sind mittlerweile alle bebaut.

Die Erschließungsmaßnahmen für den ersten Teilbereich im Wohnpark Vilich-Müldorf sind ebenfalls erfolgt und erste Grundstücke veräußert. Mit dem Bau der ersten Wohnge- bäude wird in Kürze begonnen wer- den. Damit das Ziel eines gestalte- risch anspruchsvollen Wohngebietes auch umgesetzt wird, erfolgt die Bebauung auf der Grundlage eines vom Rat beschlossenen Gestaltungs- handbuchs.



**Wohn- und Technologiepark
Bonn / Sankt Augustin**

Interkommunales Gewerbegebiet Borgholzhausen / Versmold

Größe	72 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	2
Organisationsform	Zweckverband

Das interkommunale Gewerbegebiet Borgholzhausen/Versmold ist im Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Detmold mit einer Gesamtfläche von 72 ha in verkehrsgünstiger Lage an der Autobahnabfahrt A 33/B 476 auf dem Gebiet der Stadt Borgholzhausen dargestellt.

Im Jahr 2000 haben die beiden kooperierenden Städte Borgholzhausen und Versmold den Zweckverband Gewerbe- und Industriegebiet Borgholzhausen/Versmold gegründet, um die organisatorische Grundlage für die zukünftige Zusammenarbeit zu schaffen.

Im April 2004 wurde mit den Erschließungsarbeiten für den 26 ha großen, südöstlich der B 476 liegenden ersten Bauabschnitt begonnen. Rund 80 % der Fläche sind zwischenzeitlich vermarktet. Dies ist auch durch die erfolgreiche Umsiedlung des Unternehmens Kraftverkehr Nagel aus Versmold gelungen.

Die Finanzierung soll in erster Linie über die Grundstücksverkäufe sichergestellt werden. Darüber hinaus soll eine Landeszuweisung die so genannten unrentierlichen Kosten, beispielsweise für Erschließung und Ausgleichsmaßnahmen mindern.

Im Juni 2005 hat der Zweckverband beschlossen, den Bebauungsplan für den zweiten Bauabschnitt aufzustellen.



Interkommunales Gewerbegebiet Borgholzhausen / Versmold

Interkommunales Gewerbegebiet Borken / Heiden / Reken

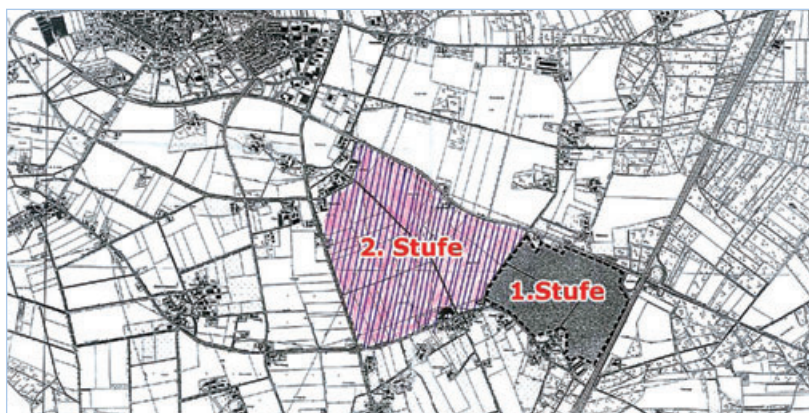
Größe	85 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	3
Organisationsform	nicht entschieden

Die Kreisstadt Borken plant gemeinsam mit den Gemeinden Heiden und Reken ein interkommunales Gewerbegebiet auf Rekener Hoheitsgebiet in unmittelbarer Lage an der A 31 Abfahrt Reken auszuweisen. Anlass, das ca 85 ha große Projekt in interkommunaler Kooperation zu entwickeln, waren Flächenengpässe auf den Gemeindegebieten der drei Kommunen.

Die Nachbargemeinden führen inzwischen intensive Gespräche, um die Projektrealisierung voranzutreiben. Konkretere Festlegungen bezüglich der Organisation der Umsetzung sowie der Finanzierung des Projektes sind bislang noch nicht entschieden worden.

Eine Machbarkeitsstudie wird zur Zeit erarbeitet und es laufen die Vorbereitungen zu einem GEP-Änderungsverfahren. Damit soll die

rechtliche Grundlage für die interkommunale Zusammenarbeit geschaffen werden.



Interkommunales Gewerbegebiet Borken / Heiden / Reken

Interregionaler Gewerbepark Brilon-Olsberg

Größe	50 ha
Belegheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsformen	Öffentlich-rechtlicher Vertrag; Entwicklungsträger

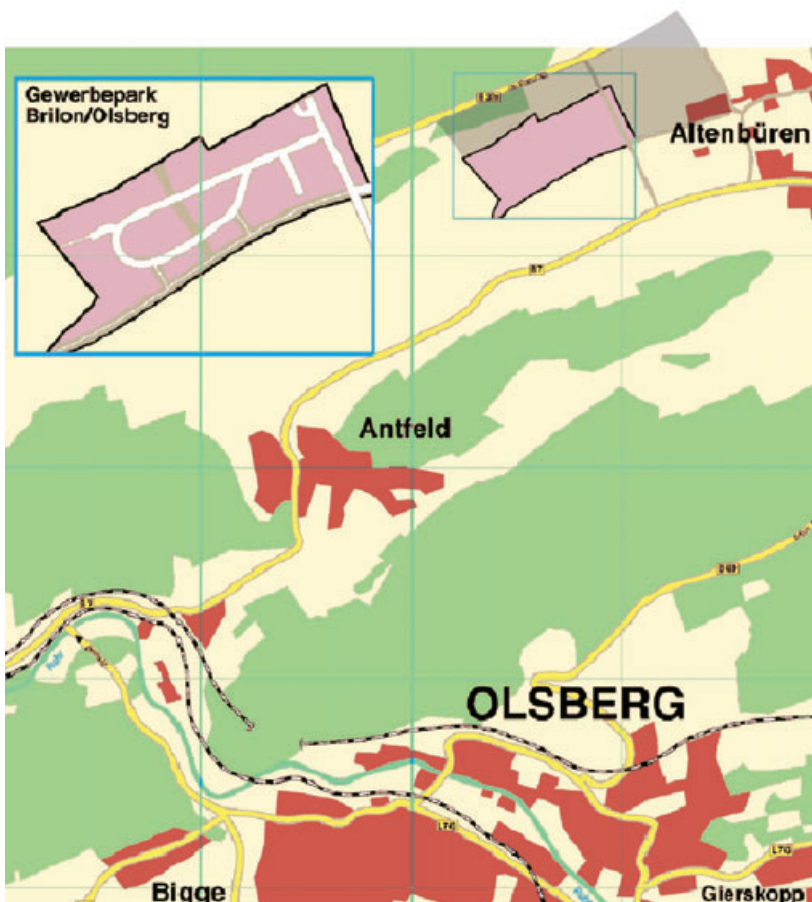
Die 50 ha große, zurzeit noch landwirtschaftlich geprägte Fläche des Interregionalen Gewerbeparks liegt an der B 7 auf den Hoheitsgebieten von Olsberg (32 ha) und Brilon (18 ha).

Die Zusammenarbeit der beiden Kommunen Brilon und Olsberg wurde begonnen, weil Olsberg Flächenengpässe hatte und die in seinem FNP für gewerbliche Nutzung vorgesehene Fläche nur über Briloner Hoheitsgebiet verkehrlich erschlossen werden konnten. Für beide Kommunen lagen die Vorteile der Zusammenarbeit insbesondere im erleichterten Zugang zu den vom Land in Aussicht gestellten Fördermitteln.

Um der Zusammenarbeit der beiden Städte eine fundierte Grundlage zu geben, schlossen beide Kommunen einen öffentlich-rechtlichen Vertrag.

Als Entwicklungsträger wurde die Landesentwicklungsgesellschaft NRW (LEG) einbezogen, die das Projekt treuhänderisch entwickelt und neben der städtebaulichen Rahmenplanung auch die Projektsteuerung übernommen hat. Um etwaigen Missverständnissen schon im Vorfeld aus dem Wege zu gehen, wurden zwischen den Gemeinden und der LEG frühzeitig die gemeinsamen Ziele und das Vorgehen genau abgestimmt.

Zwischenzeitlich wurde mit der Bauleitplanung begonnen. Die Gewerbeflächen sollen nach den entsprechenden Grundstücksankäufen durch die LEG kurzfristig interessierten Unternehmen angeboten werden können. Die Laufzeit des Projektes ist bis ca. 2008/2011 vorgesehen.



Interregionaler Gewerbepark Brilon-Olsberg

Industriepark Dorsten / Marl

Größe	130 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	Zweckverband

Der Industriepark Dorsten/Marl wird von den beiden dem Kreis Recklinghausen angehörenden Städten Dorsten und Marl im Bereich der gemeinsamen Stadtgrenze nördlich der B 225 gemeinsam entwickelt.

Die projektierte Gesamtfläche umfasst ca. 130 ha, die jeweils etwa zur Hälfte zu den Hoheitsgebieten von Dorsten und Marl gehören. Die Nettanutzfläche von rund 70 ha ist voll erschlossen. Die Grundstücke im Gewerbepark sind aktuell zu erwerben.

Laut landesplanerischen Vorgaben war die im Besitz des Kraftwerksbauers und -betreibers STEAG befindliche Fläche ursprünglich als Kraftwerksstandort vorgesehen. Nachdem dieser Standort nicht mehr benötigt wurde, befürwortete die STEAG das Umnutzungskonzept und die Entwicklung der Flächen als Gewerbestandort.

Zur Vorbereitung des Kooperationsprojektes wurde eine Interkommunale Arbeitsgemeinschaft gegründet. In der AG waren die beiden Belegenheitskommunen, die STEAG, die Emscher-Lippe-Agentur als Wirtschaftsförderungsgesellschaft sowie der Kreis Recklinghausen und die Bezirksregierung Münster vertreten.

Zur Abwicklung der Bauleitplanung haben die beiden Städte den „Zweckverband Interkommunaler Industriepark Dorsten / Marl“ gegründet.

Dieser Zweckverband und die STEAG gründeten zur Abwicklung der finanziellen Organisation die Projektgesellschaft Industriepark Dorsten-Marl mbH.

Im Januar 2004 wurde mit den Arbeiten an einem ersten großen Ansiedlungsprojekt begonnen, dem Bau einer Auktionshalle sowie der dazugehörigen Büro- und Serviceflächen der japanischen Firma ECAN-Euro Car Auction Network. Ende 2004 nahm das erste elektronische Auto-Auktions-Haus Europas den Betrieb auf. Eine Erweiterung der Betriebsfläche wird in absehbarer Zeit für wahrscheinlich gehalten.

Mitte 2005 wurden zwei weitere Investitionsprojekte an den Standort gebunden. Die PolymerLatex GmbH, einer der führenden Hersteller von Kunststoffdispersionen in Europa,

errichtet im Industriepark seine neue Firmenzentrale. Hier werden sämtliche Aktivitäten von Forschung und Entwicklung sowie Verwaltung zusammengeführt.

Das dänische Unternehmen Genan, Weltmarktführer in der industriellen Aufbereitung von Altreifen, investiert im Industriepark ca. 45 Mio. € in eine Aufbereitungs- und Produktionsanlage.

Mit diesen Ansiedlungen ist ein Drittel der verfügbaren Industriefläche bereits vergeben. Weitere Investitionsprojekte befinden sich in konkreten Verhandlungen.



Industriepark Dorsten / Marl

Interkommunales Gewerbegebiet Düsseldorf / Neuss

Größe	50 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	2
Organisationsform	nicht entschieden

Die Stadt Neuss plante gemeinsam mit der Stadt Düsseldorf ein interkommunales Gewerbegebiet auszuweisen. Das Projektgelände befindet sich auf Gemarkung der Stadt Neuss, unmittelbar an der Düsseldorfer Stadtgrenze.

Anlass der Überlegungen interkommunal zu kooperieren war, dass die verkehrliche Anbindung des 50 ha großen Standortes über Düsseldorfer Hoheitsgebiet hätte erfolgen müssen.

Nachdem die beiden Beteiligten die ersten Sondierungsgespräche geführt hatten, fanden keine weiteren Abstimmungen statt, um den Planungsprozess voranzutreiben.

Hauptaugenmerk der beiden Städte liegt heute vordergründig in der Entwicklung eigener Flächen. Es gibt keine Überlegungen hinsichtlich einer weiteren interkommunalen Zusammenarbeit.

Interkommunales Gewerbegebiet Düsseldorf-Rath / Ratingen-Süd

Größe	nicht entschieden
Belegenheitskommunen	nicht entschieden
Beteiligte	2
Organisationsform	nicht entschieden

Die Stadt Ratingen entwickelte Mitte der 1990er Jahre auf einem ehemaligen Kasernengelände in Ratingen-Süd, welches nur durch die A 44 und ein bereits gewerblich-industriell genutztes Areal von der Nachbargemeinde Düsseldorf getrennt ist, ein Gewerbegebiet. Zur gleichen Zeit wurde über die gewerblichen Planungsabsichten für den Nachbarstandort Düsseldorf-Rath diskutiert.

Aufgrund der Darstellung eines interkommunalen Gewerbegebietes in diesem Bereich im Gebietsentwicklungsplan Düsseldorf sowie der räumlichen Nähe der beiden Standorte, lag es nahe, die beiden geplanten Gewerbegebiete zu einem gemeinsamen,

überregional bedeutsamen Gewerbe- und Industriebereich zusammenzuführen. Die zeitlich völlig unterschiedlichen Realisierungshorizonte

der beiden Kommunen haben jedoch letztlich zu einer getrennten Entwicklung der beiden Gebiete in Ratingen und Düsseldorf geführt.



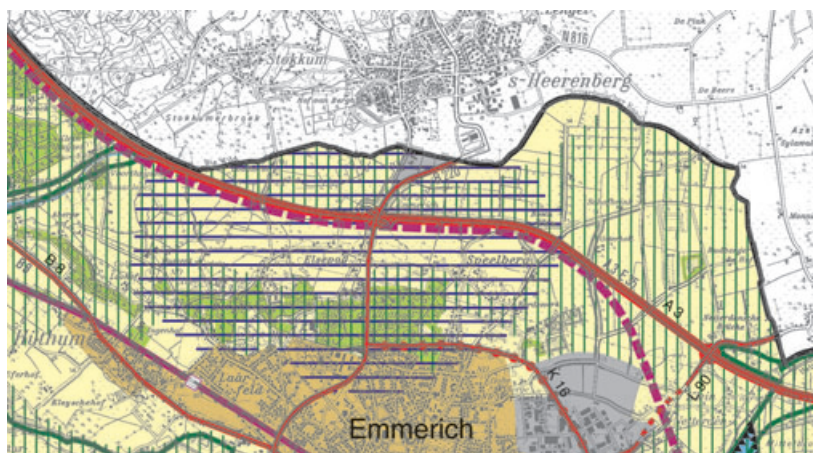
Interkommunales Gewerbegebiet Düsseldorf-Rath / Ratingen-Süd

Grenzüberschreitendes Gewerbegebiet Emmerich-Bergh

Größe	nicht entschieden
Belegenheitskommunen	nicht entschieden
Beteiligte	2
Organisationsform	nicht entschieden

Die deutsche Stadt Emmerich und die niederländische Stadt Bergh planten die gemeinsame Ausweisung des Grenzraum überschreitenden Gewerbegebietes Emmerich-Bergh.

Die vorgesehene Fläche liegt in der Wasserschutzzone IIIa, weshalb eine Realisierung des Gewerbegebietes zu hohe Kosten nach sich ziehen würde. Deswegen sind die Überlegungen für ein gemeinsames Gewerbegebiet an diesem Standort eingestellt worden.



Grenzüberschreitendes Gewerbegebiet Emmerich-Bergh

Industriepark Emsdetten-Greven

Größe	80 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	nicht entschieden

Im 1999 genehmigten Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Münster, Teilabschnitt Münsterland, wird gefordert, dass der Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich (GIB) Reckenfeld von den Städten Emsdetten und Greven vorrangig als interkommunaler Gewerbe- und Industriestandort zu entwickeln sei.

Der vorgesehene GIB von besonderer regionaler Bedeutung liegt auf dem Hoheitsgebiet der beiden Gemeinden und hat eine Gesamtgröße von 415 ha, von denen zur Zeit der GEP-Aufstellung noch 80 ha ungenutzt waren.

Der Großteil der Gewerbeflächenentwicklung in dem Gesamtgebiet war zum Zeitpunkt der GEP-Aufstellung schon seit Jahren vollzogen. Dabei erfolgte die Erschließung des Gebietes, die städtebauliche Konzeption, die Bodenordnung sowie die Ansiedlung von Unternehmen in der Vergangenheit in einem übergeordneten Konsens.

Eine intensive institutionalisierte interkommunale Zusammenarbeit hat aber nicht stattgefunden.

Insoweit lässt sich festhalten: Der Industriepark Emsdetten-Greven wird gewerblich genutzt und in Anspruch

genommen, aber letztlich nicht als interkommunales Gewerbegebiet entwickelt.

Da das Gelände auf Emsdettener Hoheitsgebiet weitgehend vermarktet ist, werden derzeit Überlegungen über weitere Flächenausweisungen angestellt.

Interkommunaler Gewerbe- und Industriepark Ennepe-Ruhr-Kreis

Größe	nicht entschieden
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	nicht entschieden

Die Bezirksregierung Arnsberg hat für den Südteil des Ennepe-Ruhr-Kreises eine Gewerbeflächenentwicklung vorgesehen. Die Entwicklung sollte in interkommunaler Kooperation zwischen den Gemeinden Schwelm, Ennepetal, Gevelsberg und Sprockhövel stattfinden.

Daraufhin haben die beiden dem Ennepe-Ruhr-Kreis angehörige Städte Schwelm und Ennepetal ange-dacht, nördlich der Milsperstraße/ B 7 ein gemeinsames Baugebiet aus-

zuweisen. In Anlehnung an die über-wiegend vorhandenen Nutzungen wäre die Entstehung eines Misch-gebietes in diesem Bereich sinnvoll.

Das Projekt wird derzeit nicht wei-tergeführt, da zunächst entwässe-rungs- und verkehrstechnische Fra-gen in beiden Städten abzarbeiten sind.

Um Planungsrecht für die Pro-jektrealisierung zu schaffen, ist die Zustimmung der Bezirksregierung

Arnsberg zur Änderung der beiden Flächennutzungspläne der Städte Ennepetal und Schwelm noch erfor-derlich. Die kooperative Zusammen-arbeit ist bislang noch nicht institu-tionalisiert worden.

Interkommunales Gewerbegebiet Enningerloh-Süd

Größe	nicht entschieden
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	2
Organisationsform	nicht entschieden

Nach Zielsetzung des Gebietsent-wicklungsplanes (GEP) Münster sol-len die beiden Städte Beckum und Enningerloh das interkommunale Gewerbegebiet Enningerloh-Süd in kooperativer Zusammenarbeit ent-wickeln.

Bereits Mitte der 70er Jahre ist beschlossen worden, auf der Vor-habenfläche ein Gewerbegebiet zu realisieren. In den Folgejahren wurde bereits ein Bebauungsplan für diesen Planungsraum aufgestellt. Jedoch lag zu diesem Zeitpunkt das Gelände vollständig auf ehemaliger Gemarkung der Stadt Neubeckum. Anläss-lich der kommunalen Neugliederung wurde ein Teil des Neubeckumer

Gemeindegebietes der angrenzenden Stadt Enningerloh zugeordnet und die neue Grenze unmittelbar neben dem Plangebiet gezogen. Folglich befin-det sich das Areal heute auf Neu-Beckumer Gemarkung, die notwen-dige Erschließungsstraße verläuft jedoch über das Gebiet der Stadt Enningerloh.

Vorgesehen ist die gemeinsame Ein-leitung der erforderlichen Schritte und Maßnahmen für die Erschlie-ßung, Bodenordnung, den Grund-stücksverkehr und die Auswahl der anzusiedelnden Betriebe. Bislang hat sich ein Unternehmen angesiedelt. Allerdings wird von beiden Städten die Vermarktung des Gewerbebie-

tes nicht offensiv betrieben, da sie die Prioritäten zur Ansiedlung von Gewerbebetrieben anders gesetzt haben. Zudem muss für weitere Ansiedlungen eine im Bebauungs-plan vorgesehene Erschließungs-straße einschließlich des Kanals noch realisiert werden.

Interkommunaler Gewerbe- und Büropark am Flughafen Essen / Mülheim

Größe	7 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	2
Organisationsformen	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung; GmbH

Der Interkommunale Gewerbe- und Büropark am Flughafen Essen/Mülheim wird von den Städten Essen und Mülheim an der Ruhr entwickelt. Der gemeinsam geplante Gewerbe- und Büropark wird das erste interkommunale Gewerbegebiet zwischen zwei Großstädten in Deutschland sein.

Das Projektareal umfasst eine Nettofläche von circa 5,4 ha. Davon befinden sich 3 ha im Eigentum der Stadt Essen und circa 2,4 ha im Besitz der Stadt Mülheim an der Ruhr. Nach der politischen Freigabe werden sie aus dem Pachtvertrag mit der Flughafen Essen/Mülheim GmbH herausgelöst. Die Vorhabenfläche liegt vollständig auf dem Hoheitsgebiet der Stadt Mülheim, Teilflächen befinden sich jedoch im Eigentum der Stadt Essen.

Die Haupterschließung wird über die Autobahn A 52, die Düsseldorf mit dem Ruhrgebiet verbindet, erfolgen. Das Gewerbeflächenprojekt profitiert von seiner unmittelbaren Nähe zum Flughafen Essen/Mülheim und von dem circa 32 km entfernten internationalen Flughafen Düsseldorf.

Die gemeinsame Entwicklung und Vermarktung bei Gewerbeansiedlungen stellt für die Städte eine erfolgsversprechende Strategie zur Erschlie-

ßung neuer Potenziale und zur effektiven Nutzung von Flächenreserven dar. Sie wollen somit der Konkurrenz bei gewerblichen Ansiedlungen eine gezielte Kooperation entgegenstellen.

Im Juli 2004 wurde der Entwurf eines öffentlich-rechtlichen Vertrages zwischen Essen und Mülheim erarbeitet.

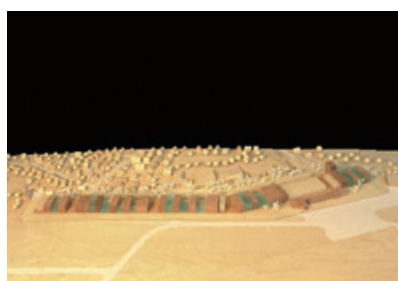
Für die Entwicklung und Vermarktung des zukünftigen Büroparks sind die Wirtschaftsförderungsgesellschaften beider Städte, die Essener Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH (EWG) und die Mülheim & Business GmbH, zuständig. Zusammen mit den Planungs- und Finanzdezernenten wurden die ersten Projektphasen eingeleitet. Gemeinsam wird über ein Gutachterverfahren ein städtebauliches Realisierungskonzept entwickelt.

Für die Umsetzung des interkommunalen Büroparks soll eine Projektentwicklungsgesellschaft gegründet werden. Gesellschafter sollen die EWG und die Mülheim & Business GmbH werden.

Ein städtebaulicher Wettbewerb wurde in Abstimmung mit der Architektenkammer Nordrhein-Westfalen von beiden Städten ausgeschrieben, nachdem

der Mülheimer Planungsausschuss am 06.07.2004 sowie der Essener Ausschuss für Stadtentwicklung und Stadtplanung am 15.07.2004 den Auslobungstext beschlossen hatten. Die Jurysitzung fand am 20. Mai 2005 statt. Sie entschied sich für den Beitrag des Stuttgarter Architekturbüros Harris und Kurrle.

Durch die Lage des interkommunalen Gewerbe- und Büroparks auf Mülheimer Stadtgebiet liegt die Planungshoheit bei der Stadt Mülheim an der Ruhr. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen müssen gegebenenfalls unter Einbeziehung von Teilentwidmungsverfahren der Flächen des Flughafens Essen/Mülheim geschaffen werden.



Interkommunaler Gewerbe- und Büropark am Flughafen Essen / Mülheim

Interkommunales Gewerbegebiet Flughafen Siegerland

Größe	29 ha
Belegene Kommunen	2
Beteiligte	3
Organisationsform	Zweckverband; Projektentwickler LEG

Bei dem interregionalen Gewerbegebiet Flughafen Siegerland mit einer Flächengröße von 29 ha handelt es sich um ein länderübergreifendes Kooperationsprojekt, an dem die nordrhein-westfälische Gemeinde Burbach, die rheinland-pfälzische Verbandsgemeinde Rennrod mit ihrer Ortsgemeinde Liebenscheid und der Zweckverband Flughafen Siegerland beteiligt sind. Das Gewerbegebiet liegt fast ausschließlich auf rheinland-pfälzischem Hoheitsgebiet, während sich der Flughafen auf nordrhein-westfälischem Terrain befindet.

Zur rechtlichen Institutionalisierung der Zusammenarbeit haben die beiden Kommunen und der Zweckverband Flughafen Siegerland einen Zweckverband gegründet. Für die Ausarbeitung der Vertragswerke ist eine Arbeitsgruppe zuständig und für die Entwicklung des Gewerbe-

gebietes die Landesentwicklungsgesellschaft NRW (LEG).

Die Bebauungspläne sind zwischenzeitlich als Satzung beschlossen. Der Baubeginn des ersten Bauabschnittes war im Juni 2001. 5,6 ha des Gebietes wurden bereits erschlossen und für reine Flugplatzaktivitäten ausgebaut. Weitere 5,9 ha werden vom Zweckverband Verkehrsflughafen mit unmittelbarem Rollbahnanschluss speziell für luftfahrtbezogenes Gewerbe entwickelt.

Parallel dazu erschließt die LEG die weiteren 17,5 ha. Sie ist auch für die Vermarktung des neuen allgemeinen Gewerbegebietes zuständig.



Interregionales Gewerbegebiet Flughafen Siegerland

Euregionales Zentrum für Luftverkehr, Gewerbe und Logistik - Flughafen Weeze-Laarbruch

Größe	nicht entschieden
Belegheitskommunen	1
Beteiligte	2
Organisationsformen	GmbH

Die Gemeinde Weeze plant gemeinsam mit dem Kreis Kleve die Erweiterung des direkt an der A 57 bei Kleve gelegenen Flughafens Weeze-Laarbruch um ein Gewerbegebiet.

Dabei soll auf dem weitläufigen Flughafengelände in unmittelbarer Nähe zur deutsch-niederländischen Grenze auf der Grundlage der gemeindlichen Bauleitplanung ein „Euregionales Zentrum für Luftverkehr, Gewerbe und Logistik“ entstehen. Die ehemalige Basis der Royal Air Force verfügt über 500 Wohn- und Funktionsgebäude, Hallen und asphaltierte Nutzungsflächen.

Der Bezirksplanungsrat Düsseldorf fasste 1999 den Aufstellungsbeschluss zur 1. Änderung des neuen Gebietsentwicklungsplanes (GEP 99) in der Gemeinde Weeze / Kreis Kleve.

Der Bezirksplanungsrat wollte damit die regionalplanerische Grundlage für die zivile Nachfolgenutzung des

Militärflugplatzes schaffen, der von der Royal Air Force Ende 1999 abgegeben wurde. Vorgesehen ist - entsprechend den Empfehlungen einer Machbarkeitsstudie - die Errichtung eines euregionalen Zentrums, in dem rund um die Rollbahn insbesondere flughafenaffine Gewerbe-, Dienstleistungs- und Logistikunternehmen angesiedelt werden.

Die luftrechtliche Genehmigung für den zivilen Flughafen wurde 2001 von der Bezirksregierung Düsseldorf erteilt. Bis zum Jahre 2010 wird die Ansiedlung von rd. 2.000 Arbeitsplätzen erwartet.

Um das Projekt zu realisieren, wurden 2001 umfangreiche Maßnahmen beschlossen: Zum einen die Neuregelung der Gesellschafteranteile an der Flughafen Niederrhein GmbH (FN) und der Entwicklungs- und Erschließungsgesellschaft Laarbruch mbH (EEL) und zum anderen der Kauf der Liegenschaft.

Die Vermarktung des Projektes wird gemeinsam von der Stadt Weeze und dem Kreis Kleve betrieben.

Die Erarbeitung der Nutzungskonzepte und die Ausarbeitung des Plankonzeptes sind durch das Land Nordrhein-Westfalen gefördert und vom Kreis Kleve beziehungsweise der Flughafengesellschaft Niederrhein unterstützt worden.

Die Zweite Kammer des niederländischen Parlaments hat 2005 dem Staatsvertrag zwischen den Niederlanden und der Bundesrepublik Deutschland zugestimmt. Die Ratifizierung durch die Erste Kammer wird in Kürze erwartet. Der niederländisch - deutsche Staatsvertrag ist eine wesentliche Voraussetzung für die weitere, erfolgreiche Entwicklung des Flughafens.



Euregionales Zentrum für Luftverkehr, Gewerbe und Logistik -Flughafen Weeze-Laarbruch

Grafschafter Gewerbepark Genend

Größe	110 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	4
Organisationsform	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung; GmbH; Begleitendes Gremium

Der Grafschafter Gewerbepark Genend ist gemeinsam von den vier niederrheinischen Städten Moers, Kamp-Lintfort, Neukirchen-Vluyn und Rheinberg entwickelt worden. Der Park umfasst eine Bruttofläche von 110 ha und erstreckt sich zu 75 % über das Stadtgebiet der Stadt Moers und zu 25 % über das Stadtgebiet der Stadt Neukirchen-Vluyn.

Der Entwurf des Gewerbegebietes orientiert sich an dem ortstypischen niederrheinischen Landschaftsbild. Dieser Park-Gedanke spiegelt sich sowohl in der Namensgebung als auch in der Gestaltung wieder. Im Detail sind kleinräumige Clustereinheiten vorgesehen.

Um die Zusammenarbeit der vier Städte zu gewährleisten wurde im Jahr 1992 der Stadt Moers als einwohnerstärkste Stadt die Federführung übertragen. Begleitet wurde die Arbeit von einer Vier-Städte-Arbeitsgruppe. Per Ratsbeschluss wurde im gleichen Jahr der gemeinsame Wille zur Entwicklung des Gewerbeparks manifestiert.

Institutionalisiert wurde die Kooperation vier Jahre später, als sowohl von allen vier Städten eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung unterzeichnet als auch die Grafschafter Gewerbepark Genend GmbH gegründet wurde.

Des Weiteren wurden begleitende informelle Arbeitsstrukturen geschaffen. Neben dem Beirat, der für die Aufgaben, welche aus der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung resultieren, in der Startphase zuständig war, besteht weiterhin die Vier-

Städte-Runde, welche den politischen Bereich bei der Entwicklung von weiteren Projekten koordinieren soll.

Den ansiedlungswilligen und interessierten Unternehmen stehen im Grafschafter Gewerbepark Genend fertig erschlossene Baugrundstücke verschiedener Größen zu einem Preis von 30,50 € je m² erschließungsbeitragsfrei zur Verfügung. Für die Vermarktung des Gewerbeparks ist die wir4 - Wirtschaftsförderung für Moers, Kamp-Lintfort, Neukirchen-Vluyn und Rheinberg zuständig.

Bis Juni 2005 haben sich rund 40 Unternehmen aus den unterschiedlichsten Bereichen (Dienstleistung, Handwerk, produzierendes Gewerbe) angesiedelt und binden so insgesamt 1.000 Arbeitsplätze an den Standort. Bis 2010 soll es in Genend 2.000 Arbeitsplätze geben.

Besondere Attraktivität erhält der Gewerbepark für die angesiedelten Firmen durch die Ausweisung als Ziel 2-Gebiet und die damit verbundenen Fördermaßnahmen.



Grafschafter Gewerbepark Genend

Interkommunales LEP VI Fläche Geseke-Salzhausen

Größe	300 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	nicht entschieden

Die Städte Geseke (Kreis Soest) und Salzhausen (Kreis Paderborn) planen die gemeinsame gewerbliche Entwicklung der Interkommunalen LEP VI-Fläche Geseke-Salzhausen. Im Landesentwicklungsplan NRW (LEP NRW) ist diese Fläche als Standort für flächenintensive Großvorhaben von landesweiter Bedeutung ausgewiesen. Als flächenintensive Vorhaben zählen solche mit einem Flächenbedarf von mehr als 80 ha. Eine 15 ha große Teilfläche ist im Gebietsentwicklungsplan mit Zustimmung der Landesplanungsbehörde als kommunale Entwicklungsfläche entwidmet.

Die 300 ha große LEP VI-Fläche liegt im Grenzbereich beider Kommunen; mit 230 ha der größere Teil auf Hoheitsgebiet der Stadt Geseke.

Eine formalisierte gemeindeübergreifende Zusammenarbeit gibt es bislang nicht, da wichtige Rahmenbedingungen noch nicht geklärt sind. Insbesondere ist offen, ob die Landesplanung dieses Gebiet weiterhin in der vorhandenen Größe vorhalten will und ob sich das Land ggf. an den Kosten einer Projektrealisierung beteiligt.

Die Städte Salzhausen und Geseke führen derzeit die notwendigen Voruntersuchungen durch, um ggf. schnell Planungsrecht für die Vorhabensfläche zu schaffen. Grundsätzlich sind die beiden Städte an einer Entwicklung des Standortes, der sich teilweise schon im Besitz der Kommunen befindet, im Rahmen einer interkommunalen Kooperation interessiert.

Im Wettbewerb um eine BMW-Ansiedlung erfolgte eine gemeinsame Bewerbung durch die beiden Städte.

Interkommunales Gewerbegebiet Glesch / Pfaffendorf

Größe	nicht entschieden
Belegenheitskommunen	nicht entschieden
Beteiligte	3
Organisationsform	nicht entschieden

Mit Blick auf den Strukturwandel im Rhein-Erft-Kreis durch den zunehmenden Rückzug der Braunkohleindustrie wollen die Städte Bedburg, Bergheim und die Gemeinde Elsdorf das bisherige LEP VI-Gebiet für flächenintensive Großvorhaben bei Glesch/Pfaffendorf zu einem interkommunalen Gewerbegebiet weiterentwickeln.

Erforderlich dafür ist jedoch die Aufhebung der LEP-Bindung für den Standort Glesch/ Pfaffendorf. Diese Bindung sieht vor, dass die im LEP als LEP VI-Fläche festgelegten Gebieten nur für flächenintensive Großvorhaben genutzt werden dürfen.

Voraussetzung für die Entwicklung eines interkommunalen Gewerbegebietes ist also die vorherige

Grundsatzentscheidung der Landesregierung NRW, wie mit dem Gebiet weiter verfahren werden soll.



Interkommunales Gewerbegebiet Glesch / Pfaffendorf

Interkommunales Gewerbegebiet Grevenbroich-Kapellen

Größe	430 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	6
Organisationsform	nicht entschieden

Bereits seit geraumer Zeit werden von der Stiftung Insel Hombroich, dem Rhein-Kreis Neuss und den Städten Neuss und Grevenbroich - unter Beteiligung der Bezirksregierung und des damaligen Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport (heute: Ministerium für Bauen und Verkehr) - Ideen zur Erweiterung des heutigen Kulturraumes entwickelt, der an die Insel Hombroich und die Raketenstation angrenzt.

Ziel ist es, eine neue Form der Stadtlandschaft zu gestalten. Die Initiatoren konnten weltbekannte Architekten für das Projekt gewinnen, welche für einzelne Quartiere Entwürfe erarbeiteten. Die Gesamtkonzeption beruht auf dem Hombroicher Manifest.

Die einzelnen Quartiere erhalten jeweils eine eigene Ausprägung. Gemeinsam ist Ihnen der Ansatz,

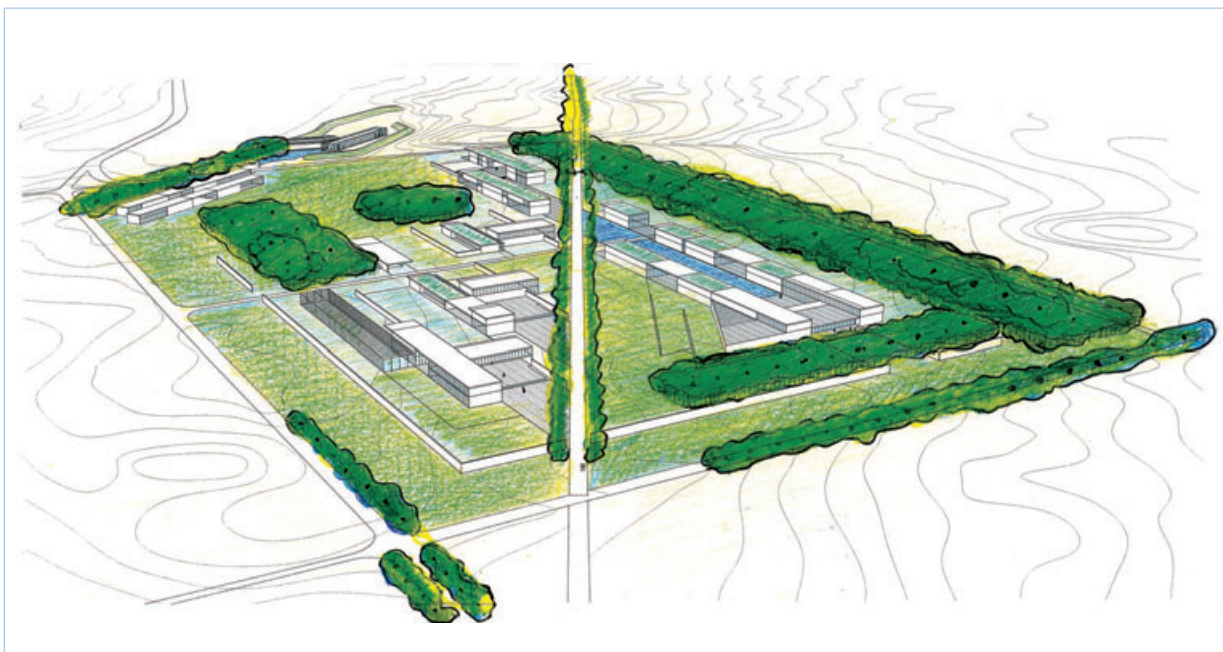
dass jeweils zu 90 % Landschaft und nur zu 10 % Bebauung entwickelt wird. 10 % der Bauwerke sollen Gemeinschaftseinrichtungen dienen, 90 % für Wohnen, Arbeiten, Fürsorge, kulturelles Schaffen. Das Projekt bietet unterschiedlichen Lebensbereichen und Lebensformen Raum. Das „Hombroicher Raumortlabor“ versteht sich als Experimentierfeld, das sich räumlich und architektonisch manifestiert.

Der Bereich des Hombroicher Raumortlabors wird begrenzt durch die L 361n, die A 46, die L 201 und der Gemeinde Holzheim. Es handelt sich um ein interkommunales Projekt auf dem Gebiet der Städte Neuss und Grevenbroich mit Bedeutung für die gesamte Region. Das Projekt hat eine Gesamtgröße von bisher ca. 430 ha, davon ca. 250 ha auf Neusser und ca. 180 ha auf Grevenbroicher Stadtgebiet.

Die Städte haben angeregt, für die Fläche zwischen der L 361n, der A 46, der L 201 und der Gemeinde Holzheim ein Gebietsentwicklungsplanänderungsverfahren einzuleiten. Zielsetzung der neuen Darstellung wäre die planerische Vorbereitung des Projektes Raumortlabor Hombroich auf Ebene des Gebietsentwicklungsplanes.

Die Darstellung Sondierung für eine mögliche GIB - Darstellung in der Erläuterungskarte zum Gebietsentwicklungsplan würde damit entfallen. Dementsprechend auch die Zielsetzung eines interkommunalen Gewerbe- und Industriebereiches an dieser Stelle.

Die Stadt Grevenbroich hat bereits das Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplanes eingeleitet.



Grevenbroich-Kapellen

Interkommunales Gewerbegebiet Groppenbruch Dortmund-Lünen

Größe	nicht entschieden
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	3
Organisationsform	nicht entschieden

Im Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk Arnsberg (2004) ist festgesetzt (Ziel 11.3), den Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich (GIB) Groppenbruch in interkommunaler Zusammenarbeit der Städte Dortmund und Lünen zu entwickeln. Der auf Dortmunder Hoheitsgebiet gelegene GIB Groppenbruch liegt in günstiger Zuordnung zum überregionalen Verkehrsnetz (A 2) und grenzt direkt an ein vorhandenes Gewerbegebiet der Stadt Lünen.

Auch im Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund (2004) ist festgelegt, Groppenbruch (30 ha) als inter-

kommunales Gewerbegebiet zusammen mit der Stadt Lünen zu planen und zu realisieren.

Anlass für das zwischen Lünen, Dortmund und dem Kreis Unna vereinbarte interkommunale Gewerbeflächenprojekt sind vor allem bekannte Flächenengpässe der Stadt Lünen, während die Stadt Dortmund noch über Gewerbe- und Industrieflächenpotenziale verfügt. Für diese Aufgabe sollte eine gemeinsame Entwicklungsgesellschaft gegründet werden.

Nach starkem Widerstand der Bündnis 90/Grünen beschloss der Rat der

Stadt Dortmund im Jahr 2004 die Pläne für das gemeinsame Gewerbegebiet Groppenbruch aufzugeben. Als alternative Vorhabenfläche wurde das Gelände des ehemaligen Stahlwerks Westfalenhütte mit einer Nettonutzfläche von circa 160 ha ins Spiel gebracht. Gegen diese auf Dortmunder Stadtgebiet gelegene Brachfläche gibt es insbesondere in Lünen Widerstände. Falls Groppenbruch bis 2009 nicht als Gewerbefläche zur Verfügung steht, sollen insbesondere nach Willen des Lüneener Bürgermeisters alternative interkommunale Lösungen als Gewerbeflächen gefunden werden.

Interkommunaler Industrie- und Gewerbepark Grünewald der Städte Meinerzhagen und Kierspe

Größe	28 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	2
Organisationsformen	Entwicklungsgesellschaft

Der 28 ha große, vollständig auf Meinerzhagener Gebiet gelegene interkommunale Industrie- und Gewerbepark Grünewald wird von den beiden Städten Meinerzhagen und Kierspe gemeinsam geplant, erschlossen und vermarktet. Grund für die Kooperation sind vor allem topographisch bedingte gewerbliche Flächenengpässe

Im Juli 2003 schuf der Regionalrat für den Regierungsbezirk Arnsberg mit der Änderung des Gebietsentwicklungsplanes eine wichtige Voraussetzung für das Projekt.

Zur Realisierung des Projekts wurde Mitte 2003 eine gemeinsame Pro-

jektgesellschaft, die Entwicklungsgesellschaft Interkommunales Gewerbegebiet Grünewald mbH, kurz EG Grünewald, gegründet. Gesellschafter sind die beiden beteiligten Städte, die Sparkasse Kierspe-Meinerzhagen und die Gesellschaft für Wirtschafts- und Strukturförderung im Märkischen Kreis (GWS).

Parallel zu den Arbeiten am Bebauungsplan, der 2006 rechtskräftig werden soll, laufen die Grundstücksverhandlungen. Deutliche Fortschritte gibt es beim Ausbau der verkehrlichen Erschließung von der Bundesstraße B 54 aus ins Gewerbegebiet.

Interkommunales Industrie- und Gewerbegebiet Hamm / Bönen

Größe	185 ha
Belegene Kommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	nicht entschieden

Die Stadt Hamm ist gemeinsam mit der Gemeinde Bönen (Kreis Unna) seit 1999 dabei, das interkommunale Industrie- und Gewerbegebiet Hamm/Bönen als einen regionalen Schwerpunktstandort - vorrangig für Betriebe der Logistikbranche - zu entwickeln.

Das Plangebiet mit einer Flächen-größe von ca. 185 ha wird auf den Gemarkungen beider Kommunen südlich und nördlich der A 2 im Bereich der Anschlussstelle Bönen realisiert.

Die Machbarkeitsstudien sind abgeschlossen, die Räte der Stadt Hamm und der Gemeinde Bönen haben über die weitere Entwicklung des Gebietes die erforderlichen Beschlüsse gefasst, ein städtebaulicher Rahmenplan einschließlich ergänzender Gutachten wurde erarbeitet.

Die Stadt Hamm hat die Bürger frühzeitig über die Planungen informiert und im Verfahren beteiligt. Eine Bürgerinitiative versucht jedoch von Anfang an, die Planungen zu verhindern.

Der Regionalrat des Regierungsbezirks Arnsberg hat 2005 die Umwandlung von Flächen des Allgemeinen Freiraum und Agrarbereichs in Flächen des Bereichs für gewerbliche und industrielle Nutzungen - GIB Hamm-Bönen - beschlossen. Der Regionalrat hält entsprechend der Zielaussagen der Logistikinitiative östliches Ruhrgebiet die geplante Siedlungsentwicklung für erforderlich, um zeitnah ausreichende gewerbliche Bauflächen insbesondere für die Logistikbranche zu schaffen, die anderswo nicht realisierbar sind.

Ausdrücklich soll er als regional besonders bedeutsamer Gewerbe- und Industriestandort im Wege der interkommunalen Zusammenarbeit entwickelt werden.

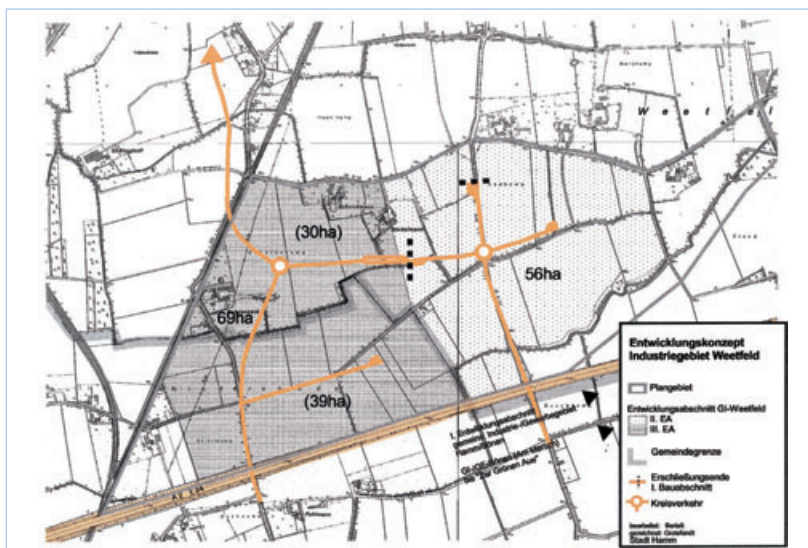
Anfang September 2005 hat die neue Landesregierung das interkommunales Gewerbe- und Industriegebiet Weetfeld gemäß Landesplanungsgesetz genehmigt. Somit kann der

Wirtschaftsraum östliches Ruhrgebiet nun am jährlichen Wachstum der Logistikbranche von fünf Prozent partizipieren.

Im Gegenzug soll die LEP VI-Fläche in Uentrop umgewidmet und als Entwicklungsgebiet nicht mehr zur Verfügung stehen.

Der Entwurf des neuen Flächennutzungsplanes der Gemeinde Bönen berücksichtigt bereits die Flächenentwicklung für Industriebetriebe, die Stadt Hamm hat das Änderungsverfahren für ihren Flächennutzungsplan beschlossen. Mit dem Bau einer Autobahnbrücke (Ersatzbauwerk) über die A 2 zur Erschließung des geplanten Industriegebietes soll Anfang 2006 begonnen werden.

Mit der zeitnahen Aufstellung von Bebauungsplänen werden die städtebaulichen und fachplanerischen Zielsetzungen (Umwelt, Verkehr und Entwässerung u.a.) weiter untersucht und planerisch abgewogen.



Interkommunales Industrie- und Gewerbegebiet Hamm / Bönen

Interkommunales Gewerbegebiet Bundeswehrgelände Hemer, Blücherkaserne

Größe	387,4 ha
Belegenheitskommunen	nicht entschieden
Beteiligte	nicht entschieden
Organisationsformen	nicht entschieden

Nach Bekanntgabe der Schließung des Bundeswehrstandortes Blücherkaserne in Hemer bildete unter anderem die Nutzung der durch den Abzug der Bundeswehr frei werden Flächen der Blücherkaserne das zentrale Thema.

Es handelt sich um ein insgesamt 387,4 ha großes Gebiet.

Die Kaserne soll bis 2010 komplett geschlossen werden. Mit weit über 1.000 Soldaten gehört Hemer bundesweit zu den neun größten Standorten. Nur mit einer gemeinsamen Strategie des Städtenetzwerkes

Balve, Hemer, Iserlohn und Menden kann es aus Sicht des Südwestfälischen Industrie- und Handelskammer-Präsidiums gelingen, aus den großen Arbeitsplatzverlusten neue Chancen für die wirtschaftliche Nutzung der Bundeswehrflächen zu entwickeln.

Am 09.12.2004 fand unter Einbindung von Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft sowie unter Beteiligung der von den Plänen des Bundesministeriums für Verteidigung im Regierungsbezirk Arnsberg betroffenen Kommunen/Kreise ein öffentliches Konversionsforum statt.

Unter anderem wurde die Thematik der Umnutzung der freiwerdenden Immobilien sowie der finanziellen Beteiligung des Bundes erörtert.

In Hemer existiert eine Arbeitsgruppe Konversion, bestehend aus Mitgliedern des Rates und dem Verwaltungsvorstand. Diese wird insbesondere hinsichtlich des Planungsverfahrens und der Entwicklung der Flächen von Menden und Iserlohn beraten.

Interkommunales Gewerbe- und Industriegebiet Herreshagen-Sonnenberg

Größe	55 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	3
Organisationsformen	nicht entschieden

Das Gewerbegebiet Herreshagen-Sonnenberg sollte ursprünglich gemeinsam von den Städten Gummersbach und Wiehl und der Gemeinde Marienheide entwickelt werden. Das Plangebiet mit einer Größe von 55 ha befindet sich ausschließlich auf Hoheitsgebiet der Stadt Gummersbach.

Der Bereich ist im Gebietsentwicklungsplan Köln als Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich von regionaler Bedeutung dargestellt, so dass es sich anbot, dass zukünftige Gewerbegebiet interkommunal zu entwickeln. Im Rahmen der Vorbereitungen zeigte sich jedoch, dass auf Grund unterschiedlicher kommunaler

Schwerpunktsetzungen in den gemeindlichen Entwicklungsplanungen und bei tendenziell abnehmenden finanziellen Handlungsmöglichkeiten die Interessen der Partnerkommunen zu unterschiedlich waren, um zu einer interkommunalen Zusammenarbeit zu gelangen.

Zwischenzeitlich ist davon auszugehen, dass das interkommunale Gewerbe- und Industriegebiet Herreshagen-Sonnenberg nicht realisiert wird. Statt dessen wird der Gewerkepark Sonnenberg mit einer mittel- bis langfristigen Nettogewerbefläche von ca. 30 ha von der Stadt Gummersbach allein entwickelt.

Interkommunaler Gewerbepark Horpe-Klause

Größe	20 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	2
Organisationsform	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung; GmbH

Die beiden im Oberbergischen Kreis gelegenen Gemeinden Lindlar und Engelskirchen entwickeln gemeinsam den interkommunalen Gewerbepark Horpe-Klause. Das Gebiet liegt vollständig auf dem Hoheitsgebiet der Gemeinde Lindlar und stellt die unmittelbare Erweiterung des bereits bestehenden Industrieparks Klause auf Gemarkung der Gemeinde Lindlar dar.

Der in interkommunaler Zusammenarbeit zu entwickelnde Teilbereich ist als IV. Bauabschnitt des bestehenden Gebietes entwickelt worden und umfasst knapp 20 ha.

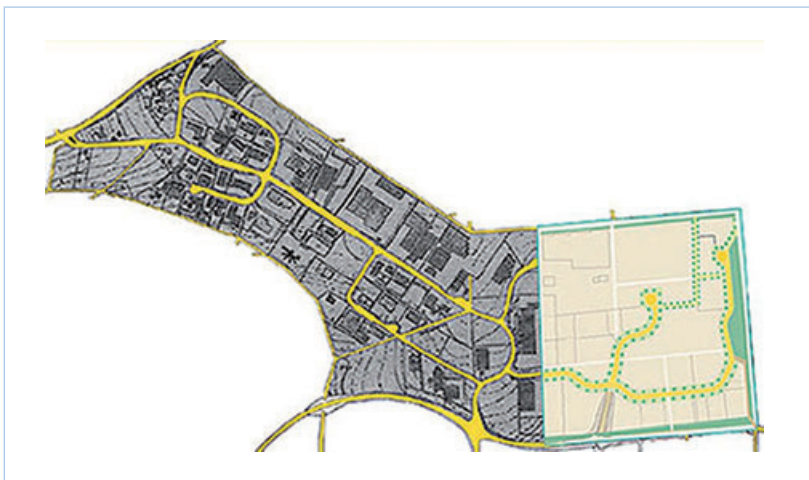
In der textlichen Darstellung des Gebietsentwicklungsplanes für den Regierungsbezirk Köln ist in der Zielvereinbarung 2 festgehalten, dass die Erweiterungen des Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereichs Lindlar-Horpe interkommunal von den Gemeinden Lindlar und Engelskirchen zu planen und umzusetzen ist, da auf dem Gebiet der Gemeinde

Engelskirchen keine geeigneten Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche festgesetzt werden konnten.

Die beiden Gemeinden haben im Rahmen einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung im Jahr 1998 eine Übereinkunft hinsichtlich einer Beteiligung der Gemeinde Engelskirchen an dem Gewerbegebiet der Gemeinde Lindlar getroffen. Darin werden der Gemeinde Engelskirchen Flächenoptionen in dem bestehenden Lindlarer Industriepark Klause eingeräumt.

Zusätzlich ist die Oberbergische Aufbau GmbH (OAG) an der Entwicklung des interkommunalen Gewerbeparks beteiligt.

Die Flächen sind seit Ende 1999 zu einem Kaufpreis von 50 € je m² verfügbar. Die größte verfügbare Fläche beträgt 34.000 m² und die kleinste 1.000 m². Zusätzlich zu den bereits ansässigen Firmen können weitere 30 bis 40 Unternehmen angesiedelt werden.



Interkommunaler Gewerbepark Horpe-Klause

Interkommunaler Industriepark Rurtal Hückelhoven-Wassenberg

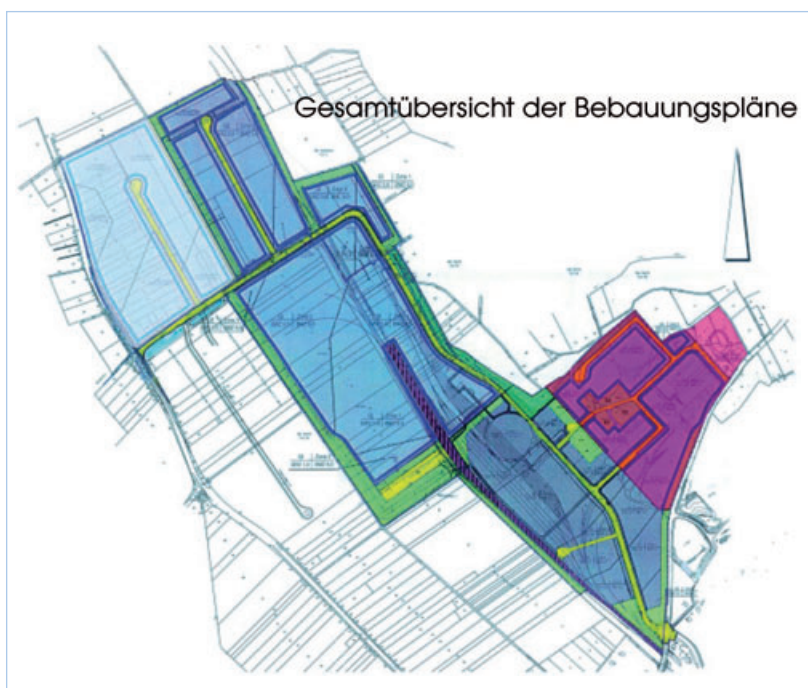
Größe	100 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	4
Organisationsform	GmbH

Der interkommunale Industriepark Rurtal Hückelhoven-Wassenberg wird von den beiden Städten Hückelhoven und Wassenberg, dem Kreis Heinsberg und der EBV Immobilien GmbH auf einem ehemaligen Zechengelände realisiert. Zur Geländeumnutzung und Projektrealisierung haben die vier Partner gemeinsam die interkommunale Entwicklungsgesellschaft Hückelhoven-Wassenberg mbH gegründet.

Die Gesamtfläche des Vorhabengebietes umfasst rd. 100 ha. Davon befinden sich 76 ha auf Gemarkung der Stadt Hückelhoven und ca. 24 ha auf Hoheitsgebiet der Stadt Wassenberg. Die Bebauungspläne für den Industriepark sind inzwischen rechtskräftig.

Bisher haben sich zehn Unternehmen mit rund 70 Arbeitnehmern an dem Standort Hückelhoven-Wassenberg angesiedelt.

Etwa 45 ha stehen in Parzellengrößen von 1.000 bis 190.000 m² zur weiteren Veräußerung bereit.



Interkommunaler Industriepark Rurtal Hückelhoven-Wassenberg

Industriepark Hörstel / Ibbenbüren-Uffeln

Größe	280 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	nicht entschieden

Der Industriepark Hörstel/Ibbenbüren-Uffeln soll entsprechend der Zielsetzung des Gebietsentwicklungsplans in interkommunaler Zusammenarbeit von den beiden Städten Hörstel und Ibbenbüren entwickelt werden.

Das Gesamtareal des Industrieparks soll rd. 280 ha umfassen, von denen zur Zeit der GEP-Aufstellung noch ca. 120 ha ungenutzt waren. Zwei Drittel des ungenutzten Geländes befinden sich auf dem Gebiet der Stadt Hörstel und ein Drittel auf Markung der Stadt Ibbenbüren.

Die bestehenden Gewerbeansiedlungen der beiden Städte bilden bereits räumlich eine Einheit, wurden jedoch bislang durch die jeweilige Belegenheitskommune erschlossen und vermarktet.

Die Zusammenarbeit der beiden Städte soll sich daher zukünftig auf die gemeinsame Erschließung und Vermarktung von Grundstücken konzentrieren, die von der Kommunalgrenze durchschnitten werden. In diesen Fällen sind bereits in der Vergangenheit einzelvertragliche Lösungen vereinbart worden, jedoch ist

zukünftig eine intensivere kommunale Zusammenarbeit beabsichtigt. Die eigentliche Entwicklung der Gewerbestrukturen erfolgt jedoch nicht im kooperativen Prozess, sondern durch die jeweilige Belegenheitskommune.

Interkommunales Gewerbegebiet Jackerather Kreuz

Größe	60 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	nicht entschieden

Die Gemeinde Titz und die Stadt Linnich planten die Entwicklung eines interkommunalen Gewerbegebietes auf dem Hoheitsgebiet der Gemeinde Titz. Das Plangebiet umfasste eine Größe von 60 ha.

Die Gemeinde Titz beantragte Anfang 1998 eine Änderung des Gebietsentwicklungsplans Köln mit der Zielsetzung, die bislang als Freiraum dargestellte Vorhabenfläche künftig als entwicklungsfähigen und für die Region bedeutsamen Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich (GIB) darzustellen.

Grundsätzlich war die Ausweisung des GIB Jackerather Kreuz als inter-

kommunal zu entwickelnden Standort an die Voraussetzung geknüpft worden, Gewerbeflächenüberhänge abzubauen. Die Kommunen sollten auf bisher eingetragene GIB-Flächen verzichten und diese dem Freiraum zurückführen.

Im Erarbeitungsverfahren zur Änderung des GEP wurden Bedenken und Anregungen von Seiten mehrerer benachbarter Gebietskörperschaften laut.

Im Fokus der Kritik stand insbesondere die isolierte siedlungsstrukturelle Lage des Gewerbegebietes als Neuansatz im Freiraum ohne Bezug zu einem Siedlungsschwerpunkt.

Letztlich waren andere Gründe ausschlaggebend für das Scheitern des Projektes. Auf dem Gelände des geplanten interkommunalen Gewerbegebietes Jackerather Kreuz wird eine Erweiterung der Autobahn A 61 stattfinden. Die A 61 muss den Verkehr der A 44 aufnehmen, die ab 2006 dem Abbau der Braunkohle weichen muss.

Interkommunales Gewerbegebiet Kall-Schleiden

Größe	45 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	2
Organisationsform	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung

Die beiden dem Kreis Euskirchen zugehörigen Kommunen Kall und Schleiden planen die gemeinsame Entwicklung des 45 ha großen, auf Gemarkung der Gemeinde Kall befindlichen Gewerbegebietes.

Anlass für die interkommunale Zusammenarbeit der beiden Kommunen war die Absage der Bezirksregierung Köln im Jahr 1996 an die Gemeinde Kall, eine ihrer Ansicht nach überdimensionierte Gewerbefläche zu entwickeln.

Gleichzeitig mit der Absage signalisierte sie jedoch die mögliche Geneh-

migung von Flächen für Gewerbe und Industrie, falls ein solcher Standort in Kooperation mit einer anderen Gemeinde entwickelt werden würde.

Das projektierte interkommunale Gewerbegebiet soll vorwiegend der Deckung des regionalen Gewerbeflächenbedarfs und der langfristigen Sicherung der gewerblichen Entwicklung beider Kommunen dienen.

Bezüglich der Auswahl des Kooperationspartners war die Stadt Schleiden der erste Ansprechpartner, da es bereits auf anderen Ebenen eine interkommunale Zusammenarbeit gibt.

Sowohl die Gemeinde Kall als auch die Stadt Schleiden sind an der Realisierung des Projektes interessiert, jedoch sind beide Kommunen mit der eigenständigen Entwicklung des Gewerbegebietes finanziell überfordert. Die beiden Kommunen suchen derzeit nach Lösungsmöglichkeiten zur Realisierung des interkommunalen Gewerbegebietes.

Interkommunales Gewerbegebiet Kamen / Unna

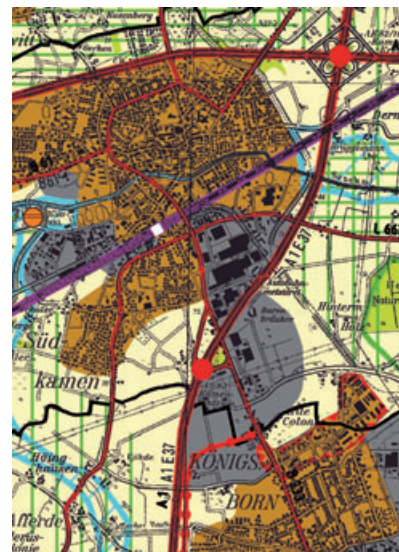
Größe	50 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	2
Organisationsform	nicht entschieden

Die Entwicklung des Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches (GIB) Kamen/Unna lässt sich zielgerichtet nur in interkommunaler Zusammenarbeit der beiden beteiligten Städte voranbringen. Im GEP wird deshalb vorgeschlagen, für diesen Entwicklungsbereich Kamen/Unna eine verbindliche interkommunale Zusammenarbeit anzustreben.

Die 50 ha große Fläche wäre aufgrund ihrer verkehrsgünstigen Lage in unmittelbarer Nähe zum Kamener Kreuz (Schnittpunkt der Autobahnen A 1 und A 2) als interkommunales Gewerbegebiet mit regionaler Bedeutung besonders geeignet.

Der Einstieg in den Planungsprozess ist im Jahr 2002 vollzogen worden, insbesondere vor dem Hintergrund des Ansiedlungsvorhabens eines schwedischen Möbelhauses. Der Einrichtungskonzern wollte seine Filiale innerhalb des Standortes Kamen verlagern.

Umweltverträglichkeitsuntersuchungen, eine Prüfung der Grunderwerbssituation und der Erschließungsmöglichkeiten samt Vorkalkulation des Projekts sind inzwischen abgeschlossen.



**Interkommunales Gewerbegebiet
Kamen / Unna**

Gewerbepark Kiebitzpohl

Größe	25 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	1
Organisationsform	nicht entschieden

Das Gewerbegebiet Kiebitzpohl-West, welches als Erweiterungsgebiet westlich des bestehenden Gewerbeplatzes Kiebitzpohl geplant wird, sollte ursprünglich als interkommunales Kooperationsprojekt der beiden benachbarten Städte Münster und Telgte realisiert werden. Hintergrund waren gewerbliche Flächenengpässe sowie die günstige Lage des Areals auf Telgter Gebiet unmittelbar an der Stadtgrenze zu Münster.

Die interkommunale Entwicklung des Gebietes ist nicht weiter verfolgt worden. Der gewerbliche Erweiterungsbereich Kiebitzpohl-West wird

inzwischen von der Stadt Telgte allein entwickelt. Das gesamte Gewerbegebiet erstreckt sich über eine Bruttofläche von rund 42 ha und umfasst eine Nettonutzfläche von rund 30 ha. Seit Januar 1999 ist der Bebauungsplan Gewerbeplatz Kiebitzpohl wirksam. Die Grundstücke sind voll erschlossen und in einer Größenordnung von rund 1.000 m² bis 13.000 m² sofort verfügbar.



Gewerbeplatz Kiebitzpohl

Interkommunales Gewerbegebiet Krefeld-Fichtenhain / Meerbusch-Osterath

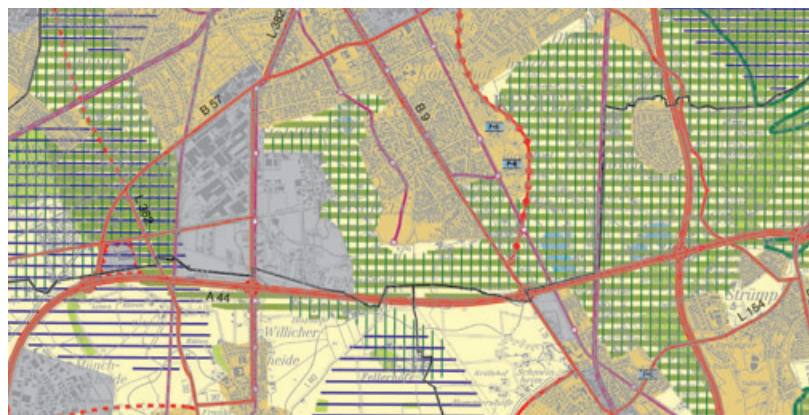
Größe	nicht entschieden
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	nicht entschieden

Das interkommunale Gewerbegebiet Krefeld-Fichtenhain / Meerbusch-Osterath sollte ursprünglich gemeinsam von den beiden Städten Krefeld und Meerbusch entwickelt werden, jedoch sind die Planungen und der Abstimmungsprozess bis auf weiteres zum Erliegen gekommen.

Die verkehrsgünstig gelegene Fläche sollte nach den Zielsetzungen des Gebietsentwicklungsplanes (GEP) Düsseldorf genutzt werden, um eine gemeindegrenzübergreifende Gewerbegebietsentwicklungsplanung vorzunehmen. Anfänglich wurden zwischen den beiden Nachbargemeinden intensive Verhandlungsgespräche geführt, jedoch zog sich die

Stadt Krefeld zunehmend aus dem Projekt zurück, da eigene Gewerbegebiete innerhalb der Stadt Entwicklungspriorität erhielten.

Da beide Kommunen über ausreichend eigene Gewerbeflächen verfügen, wird voraussichtlich keine gemeinsame Entwicklung mehr stattfinden.



Interkommunales Gewerbegebiet Krefeld-Fichtenhain / Meerbusch-Osterath

Gewerbestandort Ladbergen

Größe	75 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	1
Organisationsform	nicht entschieden

Nach Vorgaben der Regionalplanung sollen die Gemeinde Ladbergen und die Stadt Münster in interkommunaler Kooperation einen Gewerbebestandort entwickeln. Das Plangebiet befindet sich ausschließlich auf Gemarkung der Gemeinde Ladbergen. Die Vorhabenfläche ist im Gebietsentwicklungsplan Münster (GEP Münster) mit einer Flächengröße von 75 ha dargestellt, wobei zum Zeitpunkt der GEP-Aufstellung von diesem Entwicklungsbereich 45 ha ungenutzt und 30 ha für eine gewerblich-industrielle Nutzung vorgesehen waren.

Nach Vorgaben des GEP Münster soll die städtebauliche Konzeption für den Gewerbebestandort in enger Zusammenarbeit zwischen der Gemeinde Ladbergen und der Stadt Münster, unter Einbeziehung der Bezirksplanungsbehörde und unter Beachtung der regionalen Zielsetzungen des GEP erfolgen. Auch die erforderlichen Maßnahmen für die Erschließung, die Bodenordnung, den Grundstücksverkehr und die Auswahl anzusiedelnder Betriebe sollen in einem gemeindegrenzübergreifenden Konsens erfolgen. Jedoch ist die Kooperation zwischen

den beiden Kommunen nicht zustande gekommen, so dass die Stadt Ladbergen die Entwicklung des Projektareals nun alleine in Angriff nimmt.

Last Mile Logistik Park

Größe	170 ha
Belegenheitskommunen	3
Beteiligte	3
Organisationsform	GmbH

Die Städte Gelsenkirchen, Herne und Herten entwickeln in interkommunaler Kooperation den Last Mile Logistik Park.

Bei denen im Zentrum des Ruhrgebietes gelegenen Entwicklungsflächen - in Gelsenkirchen, Herne und Herten - handelt es sich um neun räumlich unabhängige Standorte mit einer Bruttogröße von 10 ha bis 53 ha. Die Nettogesamtfläche beläuft sich auf insgesamt 104 ha.

Die einzelnen Standorte verfügen über eine hervorragende Anbindung an das Straßen- und Schienennetz des Ruhrgebietes. Die beteiligten Kommunen haben sich zur interkom-

munalen Zusammenarbeit entschieden, um den vorhandenen Logistikstandort gemeinsam weiter zu entwickeln und als regionale Drehscheibe zu etablieren.

Zur Institutionalisierung der Zusammenarbeit haben sich die beteiligten Städte Gelsenkirchen, Herne und Herten zur Last Mile Logistik Netzwerk GmbH zusammengeschlossen. Die Hauptaufgaben der Gesellschaft liegen im Regionalmarketing für den Logistikstandort im mittleren Ruhrgebiet, in der interkommunalen Koordination der Entwicklung von Logistikflächen und in der Unterstützung der Vermarktung der einzelnen Standorte.

Planungsrechtliche Festsetzungen liegen noch nicht für alle Standorte verbindlich vor, jedoch werden alle Flächen als Gewerbe- und/oder Industriegebiet entwickelt.

Der Last Mile Logistik Park wird mit 800.000 € Landesförderung unterstützt.

Auf einzelnen Standorten haben sich bereits große Unternehmen wie UPS, Dachser und Phoenix Pharma angesiedelt. Die anderen Standorte stehen kurzfristig bis mittelfristig zur Veräußerung bereit.

Interkommunales Gewerbegebiet Lotte-Osnabrück

Größe	100 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	3
Organisationsform	nicht entschieden

Die nordrhein-westfälische Gemeinde Lotte plant gemeinsam mit ihrer niedersächsischen Nachbarstadt Osnabrück und dem Kreis Steinfurt die Realisierung des bundesländerübergreifenden Gewerbegebietes Lotte-Osnabrück. Die Vorhabenfläche umfasste 100 ha und erstreckte sich über die Hoheitsgebiete beider Kommunen. Voraussetzung für die Projektrealisierung war die Schaffung eines Autobahnanschlusses in direkter Nähe, zur Optimierung der Anbindung an die A 1. Ein unmittelbarer Autobahnanschluss lässt sich jedoch nicht verwirklichen.

Die Stadt Osnabrück, der Kreis Steinfurt und die Gemeinde Lotte haben den Plan für das interkommunale Gewerbegebiet zunächst aufgeschoben, aber noch nicht gänzlich aufgegeben.

Interkommunales Gewerbegebiet Lügde / Bad Pyrmont

Größe	nicht entschieden
Belegenheitskommunen	nicht entschieden
Beteiligte	2
Organisationsform	nicht entschieden

Die beiden Kommunen Lügde und Bad Pyrmont hatten vor einiger Zeit erwogen, das interkommunale Gewerbegebiet Lügde/Bad Pyrmont gemeinsam zu projektieren.

Da die Stadt Lügde sich zwischenzeitlich entschlossen hat, mit den Städten Schieder-Schwalenberg, Horn-Bad Meinberg und Blomberg den interkommunalen Gewerbepark Lippe-Süd zu entwickeln, wird das bis dahin favorisierte Projekt nicht zustande kommen.

Interregionaler Gewerbepark Marburg

Größe	111 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	3
Organisationsform	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung; GmbH

Die Städte Rheda-Wiedenbrück und Oelde planen gemeinsam mit der Gemeinde Herzebrock-Clarholz die Realisierung des interregionalen Gewerbeparks Marburg. Der Gewerbepark wird zunächst auf einer Fläche von 111 ha entwickelt, wobei 69,97 ha auf dem Stadtgebiet Rheda-Wiedenbrücks und 41,33 ha auf dem Gebiet der Stadt Oelde liegen. Je nach Bedarf können diese Bereiche als Gewerbe- (GE) oder Industrieflächen (GI) aufgeteilt und später um angrenzende Nachbarflächen erweitert werden.

Zur Entwicklung des Gewerbeparks wurde im Jahr 2001 ein landesplanerischer Vertrag zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen, den Kreisen Gütersloh und Warendorf, den Städten Rheda-Wiedenbrück und Oelde sowie der Gemeinde Herzebrock-Clarholz - unter ausdrücklichem Vorbehalt der Zustimmung der Selbstverwaltungsgremien - unterzeichnet.

Zur Organisation der Zusammenarbeit haben die drei Kommunen eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung unterzeichnet und parallel dazu die Interregionaler Gewerbepark Marburg GmbH gegründet.

Im April 2003 beurkundeten die Vertreter der Kommunen Rheda-Wiedenbrück, Oelde und Herzebrock-Clarholz den Gesellschaftervertrag der Interregionaler Gewerbepark Marburg GmbH.

Die GmbH begleitet die Änderung der Flächennutzungspläne und die Aufstellung der Bebauungspläne. Zu ihren Aufgaben gehört auch, dass sie - sobald der Planfeststellungsbeschluss für den Autobahnanschluss vorliegt - die Vermarktung des Gewerbeparks vorantreibt.

An der Interregionaler Gewerbepark Marburg GmbH sind die Gemeinde Herzebrock-Clarholz mit 20 % und

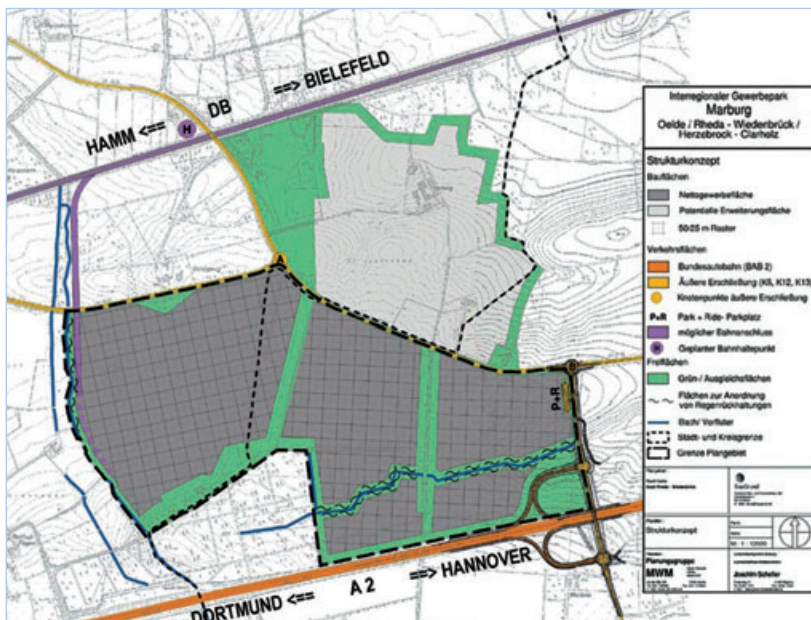
die Städte Rheda-Wiedenbrück und Oelde jeweils mit 40 % beteiligt.

Am 29.09.2003 fassten der Regionalrat Münster und der Regionalrat Detmold den Aufstellungsbeschluss zur 7. Änderung des GEP des Regierungsbezirks Münster, Teilabschnitt Münsterland auf dem Gebiet der Stadt Oelde sowie den Aufstellungsbeschluss zur 25. Änderung des GEP des Regierungsbezirks Detmold, Teilabschnitt Bielefeld-Gütersloh, auf dem Gebiet der Stadt Rheda-Wiedenbrück. Mit dem Abschluss der GEP-Änderungsverfahren wurde eine Rahmenplanung / Masterplan als Grundlage für die künftige Bauleitplanung erarbeitet.

Ein halbes Jahr später unterzeichneten Vertreter der Entwicklungsgesellschaft die Kaufverträge für den interregionalen Gewerbepark Marburg.

Die Gemeinschaft für Natur- und Umweltschutz (GNU) hat einen Arbeitskreis Marburg gebildet, der sich kritisch mit dem Thema interregionaler Gewerbepark Marburg auseinandersetzt.

Der Bebauungsplan wird voraussichtlich Mitte 2006 vorliegen und ab Mitte 2007 können erste Unternehmen auf dem Gelände angesiedelt werden.



Interregionaler Gewerbepark Marburg

Interkommunales Gewerbegebiet Mettmann-Ost / Haan

Größe	nicht entschieden
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	nicht entschieden

Das interkommunale Gewerbegebiet Mettmann-Ost/Haan wird nicht entwickelt. Das Projekt sollte ursprünglich nach Zielsetzung des Gebietsentwicklungsplanes (GEP) Düsseldorf von den beiden Städten Haan und Mettmann in kooperativer Zusammenarbeit realisiert werden.

Der Regionalrat der Bezirksregierung Düsseldorf fasste am 2.10.2003 den Aufstellungsbeschluss zur 29. Änderung des Gebietsentwicklungsplans im Gebiet der Städte Mettmann und Haan (Allgemeiner Siedlungsbe-

reich ASB Haan-Gruiten/Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich GIB Mettmann-Ost). Anlass war ein Antrag der Stadt Haan, den Allgemeinen Siedlungsbereich in Haan-Gruiten für nicht störendes Gewerbenutzen zu dürfen, um den Bedarf an gewerblichen Flächen zu decken.

Da in Haan-Gruiten ausreichend Wohnbauflächen, aber zu wenig Gewerbeflächen zur Verfügung stehen, wurde in der textlichen Darstellung des GEP der Allgemeine Siedlungsbereich in Haan-Gruiten gestrichen.

Gleichzeitig wurde der GIB Mettmann-Ost, der langfristig auch den Bedarf an gewerblichen Flächen der Stadt Haan abdecken sollte, reduziert. Somit sind die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine zukünftige interkommunale Gewerbeflächenentwicklung nicht mehr gegeben.

Interkommunales Gewerbegebiet Mönchengladbach, Viersen und Korschenbroich

Größe	nicht entschieden
Belegenheitskommunen	nicht entschieden
Beteiligte	3
Organisationsformen	nicht entschieden

Das interkommunale Gewerbegebiet steht im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens Mönchengladbach. Erste Anfänge des Luftverkehrs in Mönchengladbach gehen auf das Jahr 1929 zurück. Am jetzigen Standort wird seit 1955 geflogen. Die stetig erfolgreiche Entwicklung erreichte 1998 durch die Zahl von mehr als 220.000 Passagieren ihren vorläufigen Höhepunkt.

Aufgrund der zur kurzen Start- und Landebahn von 1.200m Länge ist der Flughafen jedoch für die heute gängigen Flugzeugtypen weitgehend ungeeignet. Auf Grund der Prognosen zum weiteren Wachstum des Luftverkehrs sehen Landesregierung

und Luftverkehrsexperten beim Flughafen Mönchengladbach die Möglichkeit der Entlastungsfunktion für den an seine Kapazitätsgrenzen stoßenden Flughafen Düsseldorf.

Die Flughafengesellschaft Mönchengladbach, an der der Flughafen Düsseldorf mit 70 % beteiligt ist, hat deshalb die notwendigen Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2.400 Meter eingeleitet.

Bereits heute bietet der Flughafen Mönchengladbach rund 500 Arbeitsplätze am Flughafen selbst und in den im Bereich des Flughafens ange-

siedelten Unternehmen. Nach einer Studie der Hochschule Niederrhein könnten durch einen Flughafenausbau und damit einhergehenden regionalwirtschaftlichen Effekten in der Region mehrere Tausend Arbeitsplätze neu geschaffen werden. In diesem Zusammenhang ist auch die Planung eines interkommunalen Gewerbegebietes mit den Städten Mönchengladbach, Viersen und Korschenbroich angedacht.

Die Planverfahren zum Ausbau laufen, derzeit wertet die Bezirksregierung nach einer öffentlichen Anhörung über 22.000 Einwendungen aus. Der Ausbau steht im Spannungsfeld gesellschaftlicher Interessengruppen.

Während einzelne Bürgerinitiativen aus den Umlandgemeinden Mönchengladbachs den Ausbau als unnötig kritisieren, unterstützen Wirtschaftsverbände und eine Airportinitiative als Sprachrohr der regionalen Unternehmen den Ausbau als unerlässliches Instrument zur Bewältigung des Strukturwandels am Niederrhein.

Der Regionalrat Düsseldorf, dem Politiker aus dem gesamten Regierungsbezirk angehören, hat in seiner Entscheidung am 29.9.05 die für den Ausbau notwendigen Änderung des Gebietsentwicklungsplanes abgelehnt. Das Planfeststellungsverfahren läuft derweilen weiter, eine Entscheidung ist um den Jahreswechsel 2005/2006 zu erwarten.



Interkommunales Gewerbegebiet Mönchengladbach, Viersen und Korschenbroich

Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich Monheim

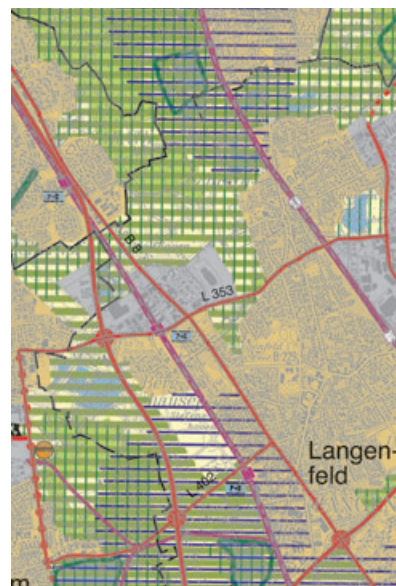
Größe	nicht entschieden
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	2
Organisationsform	nicht entschieden

Nach Vorgabe des Gebietsentwicklungsplans Düsseldorf von 1999 sollte der regional bedeutsame Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich Monheim von den Kommunen Monheim am Rhein und Langenfeld in interkommunaler Zusammenarbeit entwickelt werden. Die Erschließung des auf Monheimer Stadtgebiet gelegenen Gewerbegebiets war nur über das Hoheitsgebiet der Stadt Langenfeld möglich.

Zwar hatte sich die Stadt Langenfeld Mitte der 1990er Jahre bereit erklärt, einen Vertrag über die Sicherung der Erschließung als Fundament für die Projektentwicklung abzuschließen, jedoch fand die Projektentwicklung

nicht statt. Die unmittelbare Lage an der Autobahn A 59 sowie an mehreren Hochspannungsfreileitungen schränkt die Flächenausdehnung aufgrund der Anbauverbotszonen stark ein. Zudem stellte sich die Erschließungssituation als schwierig, aufwendig und kostenträchtig heraus, so dass eine wirtschaftliche Vermarktung der Bauflächen kaum möglich gewesen wäre.

Stattdessen plant die Stadt Monheim am Rhein auf dieser und angrenzender Flächen nun die Ausweisung von hochwertigen Grün- und Wohnbauflächen.



Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich Monheim

Interkommunales Gewerbeflächenprojekt Morsbach-Nümbrecht-Waldbröl

Größe	50 ha
Belegenheitskommunen	3
Beteiligte	3
Organisationsformen	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung

Die drei dem Oberbergischen Kreis angehörigen Kommunen Morsbach, Nümbrecht und Waldbröl planten die Entwicklung eines Gewerbeflächenprojektes in interkommunaler Zusammenarbeit.

Die Gesamtfläche des Vorhabens sollte ca. 50 ha umfassen und aus einzelnen, räumlich nicht zusammenhängenden Gewerbestandorten innerhalb der Gemeindegebiete der beteiligten Kommunen bestehen. Die Stadt Waldbröl hätte eine Fläche von ca. 30 ha eingebracht, während die Gemeinden Morsbach und Nümbrecht mit jeweils 10 ha beteiligt

gewesen wären.

Ziele der Zusammenarbeit waren, neben einer Profilierung der Branchenstruktur, eine Aufgabenteilung zwischen den Vertragspartnern und die Schaffung von Synergieeffekten bei gleichzeitiger Spezialisierung.

Die organisatorischen Grundlagen wurden mit der Unterzeichnung einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zwischen den drei Beteiligten bereits geschaffen. Darin verpflichteten sich die drei Kommunen bei

der Entwicklung der drei Gewerbegebiete in kommunaler Selbsthoheit eine gemeinsame und übergeordnete Rahmenplanung zu berücksichtigen.

Die Erfüllung aller Aufgaben im Zusammenhang mit Planung, Bau und Abrechnung der Erschließungsanlagen sollte von den jeweiligen Gebietskörperschaften sichergestellt werden.

Das Gewerbeflächenprojekt ist jedoch gescheitert und wird nicht in interkommunaler Zusammenarbeit entwickelt.

newPark

Größe	300 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	4
Organisationsform	GmbH

Das newPark-Projekt wird von der Stadt Datteln unter Einbeziehung der IHK Nord Westfalen, der Emscher-Lippe Gesellschaft zur Strukturverbesserung mbH und dem Kreis Recklinghausen entwickelt. Bei dem projektierten Standort handelt es sich um ein im Landesplan als LEP VI-Fläche ausgewiesenes Areal, auf der ursprünglich der Industriepark Lippetal gemeinsam von den beiden Städten Datteln und Waltrop realisiert werden sollte. Die Stadt Waltrop ist jedoch nach Ratsbeschluss aus der gemeinsamen Planung ausgestiegen.

Die IHK hat in Anlehnung an städtebauliche Wettbewerbe einen Ideenwettbewerb für einen newPark aus-

geschrieben. Inhalte waren Ideen für Entwicklung und das Management, Finanzierungsmöglichkeiten, Formen der Gesellschaft, Aussagen zu Tarif- und Arbeitsrecht, Optimierung steuerlicher Möglichkeiten und nicht zuletzt Überlegungen zur Vermarktung und Attraktivität des newParks für ausländische Investoren.

Der zukünftige Gewerbestandort newPark erstreckt sich über eine Gesamtfläche von rund 300 ha auf der Gemarkung von Datteln. Davon werden rund 200 ha für Ansiedlungen zur Verfügung stehen. Mit der Realisierung des newPark-Konzeptes soll der Strukturwandel innerhalb der gesamten Region vorangetrieben

werden, um im internationalen Standortwettbewerb konkurrenzfähig sein zu können.

Um die Realisierung und Umsetzung des newParks voranzutreiben haben der Kreis Recklinghausen, die Projekt Ruhr GmbH, die Emscher-Lippe-Agentur, die IHK Nord Westfalen und die ARCADIS-Deutschland GmbH die newPark Planungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH mit der Zielsetzung der Konzepterarbeitung gegründet. Die Stadt Datteln wurde in die Gründungsvorbereitungen einbezogen.

Im Jahr 2005 wurde die newPark Planungs- und Entwicklungsgesell-

schaft mbH in eine Infrastrukturgesellschaft mit erweitertem Aufgabengebiet überführt. Die Gesellschaft ist somit für die Planung und Errichtung der Infrastruktur, die Begleitung der Bauleitplanung und die Bildung und Bewirtschaftung des Ausgleichsfonds für den newPark zuständig. Infolgedessen hat sich auch die Gesellschaftsstruktur in der neu formierten Gesellschaft verändert. Die Mehrheit der Gesellschaftsanteile wird nunmehr von der Stadt Datteln gehalten.

Arbeitsschwerpunkt der newPark GmbH für das Jahr 2005 ist das Vorantreiben der Planungsprozesse für den newPark.



newPark

Gemeinsames Gewerbegebiet Niederkassel-Troisdorf

Größe	60 ha
Belegheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	nicht entschieden

Die beiden Städte Niederkassel und Troisdorf hatten die Absicht, gemeinsam ein interkommunales Gewerbegebiet zu entwickeln und zu vermarkten. Die 60 ha große Vorhabenfläche liegt im Grenzraum beider Kommunen und erstreckt sich über beide Stadtgebiete.

Obwohl das Projektareal im Gebietsentwicklungsplan Köln als Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich dargestellt ist, der als Gemeindegrenzen überschreitender Bereich entwickelt werden soll, findet derzeit keine interkommunale Zusammenarbeit statt. Probleme bereitet im Vorfeld die unterschiedliche Flächenverfügbarkeit in der jeweiligen Stadt. Da in

Niederkassel Probleme beim Grunderwerb der Flächen auftraten, während die Stadt Troisdorf weitestgehend im Besitz ihres Teils der Vorhabenfläche ist, hat Troisdorf mit der weiteren Durchführungsplanung bereits begonnen und Planungsrecht für ihre Teilbereiche geschaffen.

Die Bauleitplanung der Stadt Troisdorf erfolgte auf der Grundlage einer mit der Stadt Niederkassel abgestimmten und von den zuständigen Gremien gemeinsam beschlossenen Rahmenplanung.

Die Realisierung und der Anschluss des Niederkasseler Teilbereiches ist über das Troisdorfer Stadtgebiet

vorgesehen und wurde bei der Vorbereitung und Durchführung der Erschließung berücksichtigt, insbesondere bei der Dimensionierung der Verkehrs- sowie der Ver- und Entsorgunginfrastruktur, wie Straße, Kanal sowie Strom/ Gas/ Wasser.

Eine gemeinsame Vermarktung ist aufgrund der fehlenden Flächenverfügbarkeit des Niederkasseler Bereiches derzeit nicht möglich, aber für einen späteren Zeitpunkt nicht ausgeschlossen.

Interkommunales Gewerbe- und Industriegebiet Oberbehme (Kirchlengern-Hiddenhausen)

Größe	46 ha
Belegheitskommunen	1
Beteiligte	2
Organisationsformen	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung

Die Gemeinde Kirchlengern hat gemeinsam mit der Nachbargemeinde Hiddenhausen das 46 ha (netto 35 ha) große Gewerbe- und Industriegebiet Oberbehme entwickelt.

Das Areal befindet sich am Südrand der Gemeinde Kirchlengern, angrenzend an die Gemeinde Hiddenhausen, im Zentrum der Wirtschaftsregion Ostwestfalen-Lippe (OWL). Belegheitskommune ist die Gemeinde Kirchlengern.

Der Standort Oberbehme - inmitten des Kreises Herford - liegt direkt am Knotenpunkt der BAB 30 und der B 239 (Anschlussstelle Kirchlengern).

Die Bahnlinie Bielefeld-Osnabrück, der internationale Flughafen Hannover sowie die Regionalflughäfen Münster-Osnabrück und Paderborn-

Lippstadt gewährleisten ebenfalls eine gute Verkehrsanbindung.

Die seit dem Jahr 2000 bestehende Zusammenarbeit zwischen den beiden Gemeinderäten und den jeweiligen Verwaltungen war notwendig geworden, um überhaupt neue Gewerbeflächen anbieten zu können.

Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Kirchlengern wies zwar Gewerbeflächenreserven aus womit Kirchlengern zwar einen theoretischen Gewerbeflächenüberhang hatte, dieser jedoch nicht für eine Nutzung verfügbar war.

Bei Hiddenhausen stellte sich die Situation anders dar: Die Gemeinde konnte die durch den Flächennutzungsplan maximal zur Verfügung stehende Fläche nicht in ihrem

Gebiet ausweisen. Durch das gemeinsame Gewerbegebiet, in das beide Kommunen ihre Planungsreserven eingebracht haben, konnte südlich der A 30 in Kirchlengern nun Entwicklungspotential für bereits ortsansässige Betriebe sowie Neuan siedlung geschaffen werden.

Die Erschließung und Vermarktung des Areals erfolgt durch die Deutsche Bau- und Grundstücks-AG in enger Kooperation mit den Gemeinden Kirchlengern und Hiddenhausen.

Der Preis für voll erschlossene gewerbliche Bauflächen wurde auf 39,50 € je m² festgesetzt.

Das Gelände wird in drei Bauabschnitten innerhalb der nächsten acht Jahre entwickelt. Die Erschließung der ersten beiden Bauabschnitte hat bereits begonnen.

Ansiedlungswilligen Unternehmen stehen insgesamt rund 35 Hektar freie Gewerbe- und Industrieflächen in flexiblen Grundstücksgrößen zur Verfügung.



Interkommunales Gewerbe- und Industriegebiet Oberbehme (Kirchlengern-Hiddenhausen)

Interkommunaler GewerbePark OWL der Städte Bad Salzuflen, Bielefeld und Herford

Größe	120 ha
Belegenheitskommunen	3
Beteiligte	3
Organisationsformen	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung; GmbH

Der 120 ha große interkommunale GewerbePark OWL - unmittelbar an der A 2 (Abfahrt Ostwestfalen-Lippe) im Norden der Region Ostwestfalen-Lippe gelegen - wird von den Städten Bad Salzuflen, Bielefeld und Herford gemeinsam entwickelt.

Die Projektfläche verteilt sich anteilmäßig nahezu gleich auf alle drei Kommunen.

Um bei der Ausweisung, Erschließung und Vermarktung der neuen Gewerbeflächen Gemeindegrenzen und kommunales Denken zu überwinden, haben die drei beteiligten Städte 2001 eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung abgeschlossen und die interkomm GmbH gegründet. Ziel hierbei war es, mit einer schlanken Struktur effizient zu arbeiten.

Gesellschafter der interkomm GmbH sind zu je 45% die Städte Bielefeld und Herford und zu 10% die Stadt Bad Salzuflen.

Neben Geschäftsführern und Gesellschafterversammlung gibt es ein Forum, das mit je fünf Vertretern der Stadträte besetzt ist und die Aufgabe hat, die GmbH beratend zu begleiten.

Im ersten Bauabschnitt Röntgenstraße stehen die ersten 16 ha Gewerbe- und Industrieflächen baureif

zur Verfügung. Je nach Bedarf können Grundstücke zwischen 3.000 und 60.000 m² erworben werden.

Der nächste Bauabschnitt soll auf Bad Salzufler Gebiet entwickelt werden und 17 ha umfassen. Das planungsrechtliche Verfahren dafür ist eingeleitet. Die Erschließung des

ersten Teilbereichs von 7 ha ist von der interkomm GmbH für Ende 2006 vorgesehen.

Zwischenzeitlich plant ein renommierter Möbelproduzent als einer der ersten Nachfrager die Errichtung einer „gläsernen Manufaktur“ im GewerbePark.



Interkommunaler GewerbePark OWL - der Städte Bad Salzuflen, Bielefeld und Herford

Regiopark

Größe	120 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung

Unmittelbar an der Autobahn A 61 im Süden Mönchengladbachs liegt das interkommunale Gewerbegebiet Regiopark, das gemeinsam von der Stadt Mönchengladbach und der Gemeinde Jüchen entwickelt wurde.

Mit seiner Größe von insgesamt 120 ha im Endausbau zählt der Regiopark zu den größten Gewerbegebieten in Nordrhein-Westfalen.

80% des Areal sind befinden sich auf Hoheitsgebiet der Stadt Mönchengladbach, während 20% der Fläche zur Gemeinde Jüchen gehören. Zur Projektumsetzung haben die beiden Kommunen im Jahr 1995 eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung unterzeichnet. Dabei erklärten beide Kommunen das künftige Gewerbegebiet einheitlich zu planen, zu entwickeln und zu vermarkten.

Durch die strategische günstige Lage in Grenznähe zu den Benelux-Staaten mit den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam und den europäischen Zielregionen sowie durch die unmittelbare Autobahnanbindung sind im Regiopark sowie im angrenzenden Gewerbegebiet Güdderath-West Rahmenbedingungen gegeben, die insbesondere für Unternehmen aus der Logistikbranche ein ideales Umfeld bilden. Beide Gewerbegebiete sind über einen Kreisverkehr miteinander verbunden und führen auf die L 39 und damit direkt zur A 61.

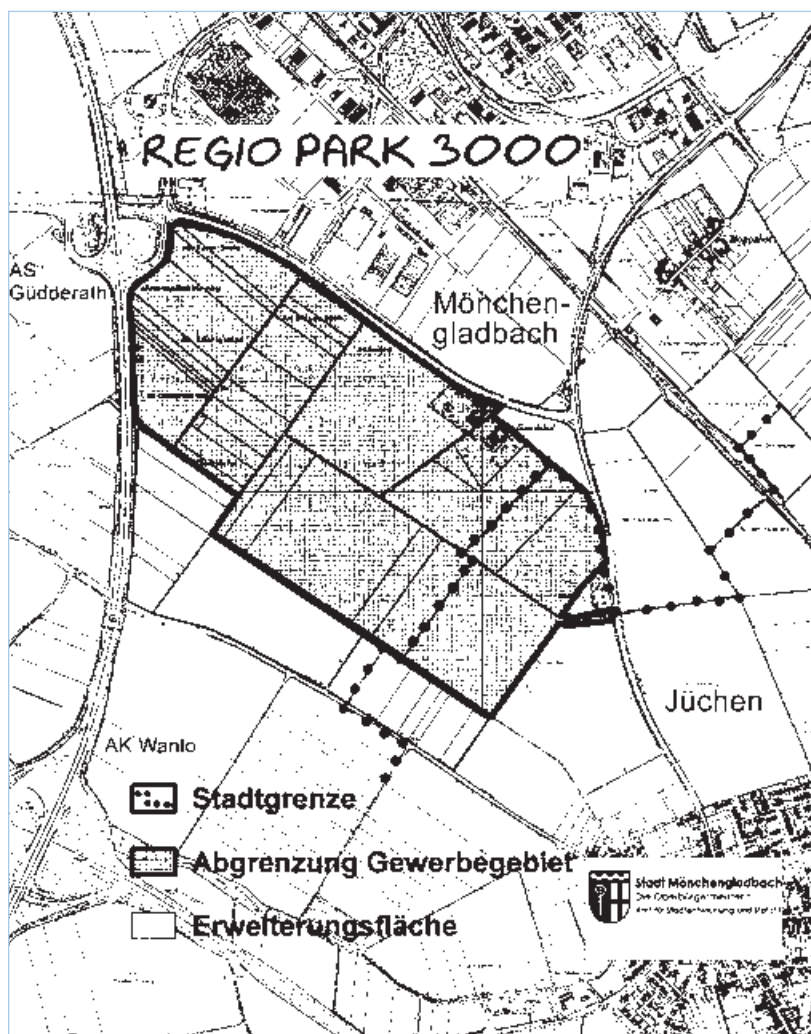
Global Player wie Nippon Express oder FedEx haben den Vorteile dieses Logistikgebiets bereits erkannt

und sich im gegenüberliegenden Gewerbegebiet angesiedelt.

Mit dem Regiopark ist darüber hinaus ein Flächenpotenzial gegeben, das alle Möglichkeiten für Logistikunternehmen auf flexibel aufteilbaren und alllastenfreien Gewerbegrundstücken bietet. Daher wird der Regiopark in der Datenbank der

Landesinitiative Logistik NRW allen Interessenten als ideale Logistikfläche in NRW präsentiert.

Die Planungs- und Entwicklungsarbeiten sind abgeschlossen, so dass zurzeit eine Fläche von 70 ha zur Verfügung steht, die von der Wirtschaftsförderung Mönchengladbach vermarktet wird.



Regiopark

Interkommunales Gewerbeprojekt Rheine / Salzbergen

Größe	65 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	nicht entschieden

Die nordrhein-westfälische Stadt Rheine entwickelt gemeinsam mit ihrer niedersächsischen Nachbargemeinde Salzbergen das bundesländerübergreifende interkommunale Gewerbegebiet Holsterfeld-Ost.

Der projektierte Standort erstreckt sich über 65 ha, davon 21 ha auf Salzbergener und 44 ha auf Rheiner Stadtgebiet.

Die interkommunale Zusammenarbeit ergibt sich aus den räumlichen Gegebenheiten. Die von der Stadt Rheine geplanten Gewerbeflächen reichen bis zur Stadtgrenze und

bedürfen einer Erschließung über das Hoheitsgebiet der Gemeinde Salzbergen.

Die Flächen auf dem Gebiet der Stadt Rheine sind noch nicht als gewerbliche Bauflächen bzw. Sonderbauflächen im Flächennutzungsplan dargestellt. Bei aktuellem Bedarf wird dies zeitnah erfolgen.

Für die bauleitplanerische Umsetzung des Gesamtkonzeptes laufen derzeit die Voruntersuchungen und Prüfungen. Eine Änderung des Regionalplans (GEP) ist voraussichtlich nicht erforderlich.

Eine rechtliche Institutionalisierung der Zusammenarbeit ist bislang noch nicht erfolgt. Auch ist noch keine Entwicklungsgesellschaft für das Projekt gegründet. Allerdings findet ein regelmäßiger Austausch zwischen den beiden Kommunen statt.

Zurzeit werden die Planungsvorbereitungen getroffen und als nächster Schritt wird die Erschließung vorgenommen, die voraussichtlich rd. 7 Mio. € kosten wird.

Interkommunales Gewerbegebiet Rommerskirchen / Grevenbroich Neurath

Größe	15 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	2
Organisationsformen	nicht entschieden

Die Gemeinde Rommerskirchen und die Stadt Grevenbroich entwickeln zurzeit gemeinsam ein interkommunales Gewerbegebiet, in dem sich insbesondere die Zulieferer und Dienstleister der nahegelegenen Kraftwerke der RWE Power AG etablieren sollen. Das Gebiet umfasst eine Größe von etwa 15 ha, von denen rund 13,6 ha als Industriegebiet nutzbar sind. Das Gebiet liegt im Stadtteil Neurath vollständig auf Grevenbroicher Gebiet.

Die vom Rat der Stadt Grevenbroich am 16.12.2004 beschlossene 135. Änderung des Flächennutzungsplanes „Interkommunales Gewerbegebiet Neurath“ - Stadtteil Neurath - hat

die Bezirksregierung Düsseldorf mit Verfügung vom 31.05.2005 gemäß § 6 (1) Baugesetzbuch genehmigt.

RWE ist bereit, die Vermarktung zu unterstützen. Als erster Umsetzungsschritt konnte bereits eine ca. 10 ha große Fläche südlich des Kraftwerkes Neurath landesplanerisch gesichert werden. Dort sollen insbesondere Wartungs- und Zulieferbetriebe für das Kraftwerk angesiedelt werden. Zur Zeit erarbeiten die beteiligten Kommunen und die RWE Power AG konkrete Umsetzungskonzepte

Aus Sicht des Rhein-Kreises Neuss ist dies ein erster Schritt. Die Ent-

wicklung von Gewerbegebieten - insbesondere in Grevenbroich, Jüchen, Rommerskirchen und Dormagen - soll fortgesetzt und intensiviert werden.

Märkischer Gewerbepark Rosmart der Städte Altena, Lüdenscheid und Werdohl

Größe	93 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	3
Organisationsformen	Kommunale Arbeitsgemeinschaft; Öffentlich-rechtliche Vereinbarung; GmbH

Die Kommunen Altena, Lüdenscheid und Werdohl entwickeln nach einem intensiven Prozess der Standortsuche im Jahr 1999 gemeinsam den 40 ha (netto) großen Märkischen Gewerbepark Rosmart.

Da das 90 ha (brutto) umfassende Gesamtgebiet in einem sehr sensiblen Naturraum liegt, müssen Fragen des Natur- und Landschaftsschutzes hierbei besondere Beachtung finden.

Kooperationsanlass waren vor allem topographisch begründete gewerbliche Flächenengpässe. Ansiedlungszielgruppe sind deswegen in erster Linie erweiterungswillige Betriebe aus den beteiligten drei Kommunen.

Zur Organisation des Projektes wurde zunächst eine kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Planung und Einleitung der einzelnen Arbeitsschritte sowie zur Beteiligung externer Institutionen gegründet.

Die Regelung der hoheitlichen Aufgaben erfolgte anschließend im Rahmen einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung, während die nicht-hoheitlichen Moderations- und Dienstleistungsaufgaben auf die dafür gegründete Märkische Gewerbepark Rosmart GmbH übertragen wurden. In die GmbH ist auch die Gesellschaft für Wirtschafts- und Strukturförderung im Märkischen Kreis einbezogen.

Die Anbindung des Gewerbeparks Rosmart zur A 45 erfolgt über die Landstraßen L 694 und L 655, die beide ausgebaut werden müssen, um einen verkehrsgerechten und leistungsfähigen Zustand herzustellen.

2001 wurde ein städtebaulicher Rahmenplan auf der Basis einer städtebaulich-freiraumplanerischen Konzeption für den Gewerbepark aufgestellt. Nach der Änderung des Flächennutzungsplanes 2002 trat im Mai 2004 der Bebauungsplan in Kraft. Nach dem ersten Spatenstich im August 2004 wurde mit der Geländemodellierung und der verkehrsmäßigen Erschließung des Gebietes begonnen.



Märkischer Gewerbepark Rosmarth - der Städte Altena, Lüdenscheid und Werdohl

Interkommunales Gewerbegebiet Rurbenden-Talbenden

Größe	57 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	Planungsverband

Das interkommunale Gewerbegebiet Rurbenden-Talbenden wurde gemeinsam von der Stadt Düren und der Gemeinde Niederzier entwickelt.

Das Gewerbegebiet Rurbenden existiert seit fast 20 Jahren. In den letzten Jahren wurde das Gewerbegebiet um den Bereich Talbenden erweitert. Während das Gebiet Rurbenden zur Gemeinde Niederzier gehört, gehört das Areal Talbenden zur Stadt Düren.

Die Projektfläche umfasst 57 ha und erstreckt sich zu zwei Dritteln auf Dürer Hoheitsgebiet sowie zu

einem Drittel auf Markung der Gemeinde Niederzier. Mehr als 10 ha der schon erschlossenen Fläche sind bereits belegt, so dass noch rund 2,4 ha zur freien Verfügung stehen und ab sofort erworben werden können.

Die Institutionalisierung der Kooperation erfolgte im Jahr 1990 mit der Gründung eines Planungsverbandes. Dieser war ursprünglich nur mit der Aufstellung eines Bebauungsplanes für den interkommunalen Bereich betraut. Jedoch wurden ihm im Zuge der folgenden Planungsschritte weitere Aufgabenbereiche wie die Er-

schließung und die finanzielle Abwicklung zugewiesen. Nach vollständigem Abschluss der Planungs- und Erschließungsarbeiten, beabsichtigen die beiden Kommunen ihre Gebiete getrennt und unabhängig voneinander zu betreiben und zu vermarkten, da sie keinen weiteren Abstimmungsbedarf sehen.

Die Gemeinde Niederzier kann voraussichtlich frühestens ab dem Jahr 2007 Gewerbeflächen des Planungsverbandes Düren-Niederzier anbieten.

Gewerbestandort Senden-Bösensell Bahnhof

Größe	145 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	1
Organisationsform	nicht entschieden

Der Gewerbestandort Senden-Bösensell/Bahnhof sollte nach Vorgaben der Regionalplanung gemeinsam von der Gemeinde Senden und der Stadt Münster entwickelt werden.

Der im Gebietsentwicklungsplan (GEP) dargestellte Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich (GIB) Senden-Bösensell Bahnhof befand sich vollständig auf Sendener Hoheitsgebiet und umfasste eine Gesamtgröße von 145 ha, von denen zum Zeitpunkt der GEP-Aufstellung 85 ha ungenutzt waren und sich 60 ha als eigentliches Gewerbegebiet eigneten.

Die interkommunale Zusammenarbeit der beiden Kommunen ist

nicht zustande gekommen. Daher hat die Stadt Senden die alleinige Projektentwicklung vorgenommen.

Die Fläche des Gewerbestandortes Senden-Bösensell Bahnhof ist heute vollständig erschlossen und sofort bebaubar.

Industrie- und Gewerbepark Siegerland-Truppach

Größe	135 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	3
Organisationsform	nicht entschieden

Die Städte Siegen und Freudental haben sich zusammengeschlossen, um den Industrie- und Gewerbepark Siegerland auf einem ehemaligen Truppenübungsplatz im Grenzbe- reich der beiden Gemeinden gemein- sam zu entwickeln. Auch die Stadt Kreuztal hat ihre Bereitschaft zur Zusammenarbeit signalisiert. Der Truppenübungsplatz umfasst eine Größe von 293 ha, davon sind 135 ha für die Realisierung des Gewerbe- und Industrieparks vorgesehen.

Da es sich bei dem Standort jedoch um ein ökologisch höchst wertvolles

Gebiet handelt, welches als FFH- Schutzgebiet anerkannt ist, wurden im Rahmen der 7. Änderung des GEP OB Siegen Alternativstandorte benannt, um der Notwendigkeit zur Ausweisung ausreichender gewerbli- cher Bauflächen für die Stadt Siegen auf alle Fälle Rechnung zu tragen.

In den Bereichen Faule Birke/ Eisernhardt und Oberschelden/Seel- bach sind deswegen die landesplane- rischen Voraussetzungen für die Ausweisung neuer Flächen in einer Größenordnung von ca. 120 ha ge- schaffen worden.

Im März 2005 hat der Siegener Stadtrat darüber hinaus beschlossen, für diese beiden Gebiete den FNP zu ändern und die Bebauungsplanver- fahren einzuleiten.

Sobald die FNP-Genehmigung für die neuen Gewerbeflächen vorliegt, soll das Verfahren für den Industrie- und Gewerbepark Siegerland im Bereich Truppach endgültig einge- stellt werden.

Interkommunales Gewerbegebiet Soest-Bad Sassendorf

Größe	30 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	nicht entschieden

Der interkommunale Gewerbepark Soest-Bad Sassendorf sollte nach der ursprünglichen Planung von den bei- den Kommunen Soest und Bad Sas- sendorf gemeinsam entwickelt wer- den. Durch eine Änderung des GEP wurde deswegen das 90 ha große Vorhabengebiet im Grenzbereich der beiden Kommunen als Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich darge- stellt.

Anlass der interkommunalen Zusam- menarbeit waren Flächenengpässe in beiden Gemeinden. Zeitlich parallel zur GEP-Änderung wurden die Vor- untersuchungen für eine städtebauli- che Entwicklungsmaßnahme abge- schlossen sowie ein städtebaulicher

Rahmenplan und diverse Gutachten erstellt. Es ergaben sich im Laufe des Planungsprozesses jedoch weiterge- hende Probleme, insbesondere beim Grundstückserwerb und bei der Finanzierbarkeit der Maßnahme.

Da in jüngster Zeit sowohl in Soest als auch in Bad Sassendorf durch Konversion und Standortverlagerung Freiflächen für eine gewerbliche Wiedernutzung verfügbar wurden, rückte die Dringlichkeit des inter- kommunalen Gewerbeparks in den Hintergrund.

Im novellierten GEP Arnsberg wurde der interkommunal zu entwickelnde Ansiedlungsbereich auf 30 ha redu-

ziert, während die restlichen 60 ha von der Stadt Soest allein entwickelt werden sollen. In diesem Bereich wurden zwischenzeitlich die Erschlie- ßungsarbeiten für eine ca. 12 ha große Fläche östlich der B 475 durchge- führt. Auf der Fläche wurde kürzlich ein Logistikzentrum errichtet.

Auch wenn die Planung des inter- kommunalen Gewerbegebietes Soest- Bad Sassendorf von den beiden beteiligten Kommunen zurzeit nicht weiter verfolgt wird, so ist die im GEP dargestellte Fläche dennoch als mittel- bis langfristige Option anzu- sehen.

Interkommunales Gewerbegebiet Stockheimer Landstraße

Größe	33,5 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	2
Organisationsformen	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung; GmbH; Begleitendes Gremium

Die Stadt Düren und die Gemeinde Kreuzau entwickeln gemeinsam das Interkommunale Gewerbegebiet Stockheimer Landstraße (ehem. Interkommunales Gewerbegebiet Düren-Kreuzau) auf der Fläche der ehemaligen Panzerkaserne Stockheimer Landstraße.

Das Gewerbegebiet umfasst eine Bruttofläche von rund 33,5 ha (netto: 25 ha) und befindet sich ausschließlich auf Dürener Stadtgebiet. Mit Beendigung des zweiten Bauabschnitts ist die komplette Nettonutzfläche erschlossen. Mehr als ein Fünftel der Fläche ist bereits verkauft.

Im Jahr 1999 haben die beiden Kommunen eine Öffentlich-rechtliche Vereinbarung unterzeichnet und sich dabei verpflichtet, das Gewerbegebiet gemeinsam zu gleichen Teilen zu erwerben, zu errichten und zu betreiben. Dabei ist die Stadt Düren als Belegenheitskommune für alle aus dem Projekt folgenden hoheitlichen Aufgaben und Pflichten einschließlich der Erhebung der Grund- und Gewerbesteuern zuständig. Im selben Jahr haben Düren und Kreuzau gemeinsam mit der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung der Stadt Düren (GDW) einen zusätzlichen Rahmenvertrag abgeschlossen.

Darin wird die GDW beauftragt, treuhänderisch den Erwerb der Fläche, die Entwicklung zu Gewerbebauland sowie dessen Vorhaltung und Veräußerung durchzuführen. Damit der kommunale Einfluss trotzdem gesichert bleibt, haben die Vertragspartner einen Projektbeirat mit stimmberechtigten Mitgliedern eingerichtet. Alle Beschlüsse der GDW müssen einstimmig gefasst werden.

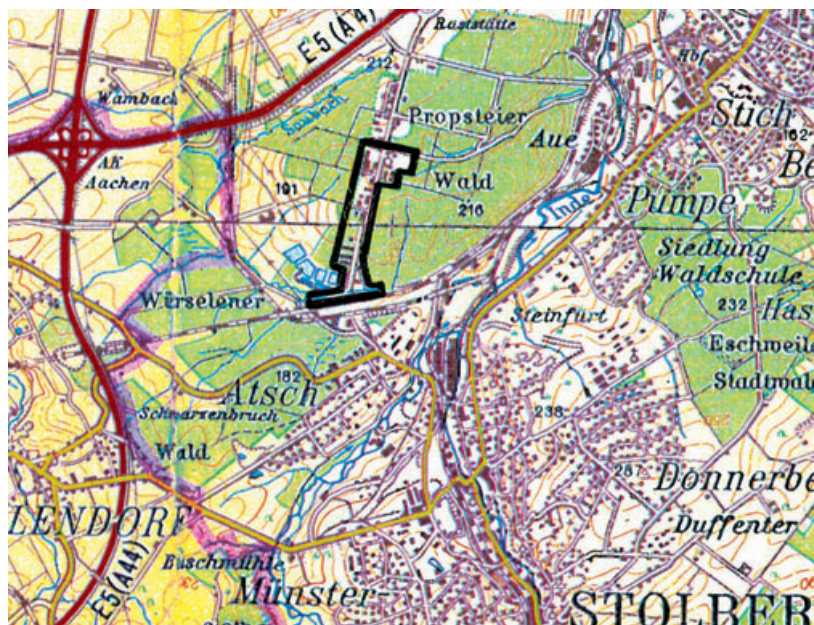
Im Jahre 2001 wurden die Kaufverhandlungen mit dem Bund abgeschlossen und mit der Flächenvermarktung begonnen. Mitte 2005 waren bereits 6,2 ha der Fläche veräußert.

Stolberger Gewerbeflächenvorhaben Camp Astrid

Größe	37 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	4
Organisationsform	nicht entschieden

Das Stolberger Gewerbeflächenvorhaben Camp Astrid wird als städtebauliche Entwicklungsmaßnahme von der Camp Astrid GmbH & Co. KG geplant und umgesetzt. Beteiligte der Gesellschaft sind die Stadt Stolberg und der Kreis Aachen sowie die Sparkassen Immobilien GmbH Aachen und die EBV Aktiengesellschaft als private Partner.

Das Gewerbeflächengelände diente bis 1995 den belgischen Streitkräften als Nachschub- und Instandsetzungslager und erstreckt sich über 37 ha, welche sich ursprünglich zum Großteil auf Hoheitsgebiet der Stadt Eschweiler befanden.



Stolberger Gewerbeflächenvorhaben Camp Astrid

Im Jahr 2000 wurde ein Gebietsänderungsvertrag zwischen den Städten Eschweiler und Stolberg abgeschlossen mit der Zielsetzung die Stadtgrenze so zu verändern, dass auf Stolberger Gemarkung ein sinnvoll abgegrenztes Gewerbegebiet entstehen kann.

Zwischen 2001 und 2003 wurde das Bauleitplanverfahren durchgeführt. Eine Reihe weiterer Plan- und Genehmigungsverfahren musste durchlaufen werden, bevor mit dem Bau begonnen werden konnte, u.a. mehrere wasserrechtliche Verfahren und eine Vereinbarung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz mit der DB AG und der EVS GmbH.

Damit das Projekt Stolberger Gewerbegebiet Camp Astrid verwirklicht werden kann, bewilligte der Regierungspräsident Köln bisher Städte-

baufördermittel mit einer Summe von 2.011.000 €.

Die Erschließung des Gebietes erfolgte bislang über Eschweiler Hoheitsgebiet. Um eine leistungsfähige Erschließung über Stolberger Gemarkung zu gewährleisten, erfolgte am 30. Mai 2005 der offizielle Baubeginn für die Bauarbeiten zur Erstellung einer Straßenüberführung über die Bahnanlagen westlich des Stolberger Hauptbahnhofes. Durch die 119 m lange Brücke wird das künftige Gewerbegebiet voraussichtlich ab Mai 2006 von Stolberger Gemarkung aus erreichbar sein.

Nach derzeitigem Planungsstand soll das Gelände rund 100 Unternehmen Platz bieten. Mit dem Verkauf der ersten Grundstücke wird voraussichtlich Mitte 2006 begonnen werden.

Interkommunales Gewerbegebiet Südwestfalen

Größe	nicht entschieden
Belegenheitskommunen	nicht entschieden
Beteiligte	2
Organisationsform	nicht entschieden

Anfang des Jahres 2004 stellten die Stadt Kreuztal und die Gemeinde Kirchhundem konkrete Überlegungen an, gemeinsam das Gewerbegebiet Südwestfalen zu realisieren.

Beide Kommunen verfügen langfristig nicht über ausreichend große gewerbliche Bauflächen. Durch die Entwicklung einer gemeinsamen Gewerbe- und Industriefläche versprachen sich die beiden Partner eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit sowie eine Sicherung und Stabilisierung der regionalen Wirtschaft.

Die Stadt Kreuztal hat einem Planungsbüro den Auftrag erteilt, in einer Studie die Möglichkeiten zur

gemeinsamen gewerblichen Siedlungsentwicklung in Teilen der Gemeinde Kirchhundem und den angrenzenden Kommunen aufzuzeigen. Aufgrund des hohen Interesses der örtlichen Wirtschaft stellte diese finanzielle Mittel zur Erarbeitung der Studie zur Verfügung.

Sobald die Studien vorliegen, wollen die Stadt Kreuztal und die angrenzenden Kommunen die notwendigen Gespräche zur Klärung des weiteren Vorgehens führen und die Möglichkeiten der Realisierung eines Interkommunalen Gewerbegebietes prüfen.

Interkommunales Gewerbegebiet Bundeswehrgelände Sümmer / Menden

Größe	30 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	4
Organisationsformen	nicht entschieden

Nach Bekanntwerden der Schließung des Standortübungsplatzes in Sümmer, die mit der Schließung der Blücher-Kaserne in Hemer in Verbindung steht, bildete die Nutzung der nach Abzug der Bundeswehr freiwerdenden Flächen ein zentrales Thema.

Bereits am 09.12.2004 fand unter Einbindung von Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft und unter Beteiligung der von den Plänen des Bundesministeriums für Verteidigung im Regierungsbezirk Arns-

berg betroffenen Kommunen und Kreisen ein öffentliches Konversionsforum statt.

Unter anderem wurde eine Umnutzung der freiwerdenden Immobilien sowie eine finanzielle Beteiligung des Bundes erörtert.

Beim jetzigen Truppenübungsplatz in Sümmer sollen die Flächen für ein interkommunales Gewerbegebiet für die Nordkreisstädte (Balve, Hemer, Iserlohn und Menden) gesichert werden.

Die Entscheidung, ob die Vermarktung des Geländes durch die Bundeswehr selbst (Gesellschaft für Entwicklung, Beschaffung und Betrieb mbH g.e.b.b.) oder die Bundesvermögensanstalt erfolgt, wird voraussichtlich 2005 fallen. Sobald der Ansprechpartner feststeht, sollen die Gespräche zur Sicherung des Arealen beginnen.

Business Park Unna-Fröndenberg

Größe	74 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	Voraussichtlich Öffentlich-rechtliche Vereinbarung

Die Städte Unna und Fröndenberg planen seit längerer Zeit die Realisierung des interkommunalen Gewerbe-parks Business-Park Unna-Fröndenberg.

Das Projekt mit einer Fläche von 74 ha erstreckt sich auf die Stadtgebiete von Fröndenberg zu 15 % und von Unna zu 85 %.

Zwischenzeitlich hat es eine Anzahl von Werkstattgesprächen gegeben, in die auch die Öffentlichkeit intensiv eingebunden war. Grundsätzlich ist geplant, die Zusammenarbeit der beiden Kommunen in Form einer Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zu regeln.

Flächenbedarfsuntersuchungen belegen für die Stadt Fröndenberg einen eher kurzfristigen, für die Stadt Unna, die noch über freie Flächenpotenziale verfügt, einen mittel- bis langfristigen Handlungsbedarf.

Zwischen den beiden Städten wurde noch kein Zeithorizont über die Umsetzung der Projektrealisierung vereinbart.

Hinzu kommt, dass die isolierte Lage der Vorhabensfläche aus regionalplanerischer Sicht und aus Gründen des Freiraumschutzes nicht unproblematisch ist.

Grenzüberschreitendes Entwicklungskonzept Stadtregio Venlo, Nettetel, Tegelen - VeNeTe

Größe	329 ha
Belegheitskommunen	3
Beteiligte	3
Organisationsformen	nicht entschieden

Die beiden niederländischen Städte Venlo und Tegelen (im Jahr 2001 zur Gemeinde Venlo zusammengefasst) planen gemeinsam mit der Stadt Nettetel die grenzüberschreitende Entwicklung von Gewerbeflächen.

Im Jahre 1999 ist als erster Schritt von den Bürgermeistern der beteiligten Städte die Absichtserklärung über die neue Form der Zusammenarbeit unterzeichnet worden.

BauGrund und BRO wurden beauftragt, eine Machbarkeitsstudie zu erstellen, die insbesondere die jeweils nationalen Besonderheiten und Interessen intensiv berücksichtigt und einfließen lässt. Um eine effektive Abstimmung zwischen Venlo, Nettetel und der ehemals selbständigen Gemeinde Tegelen zu erreichen, wurde ein gemeinschaftlicher Masterplan entwickelt, der Grundlage der Absichtserklärung war.

Bei dem Projekt handelt es sich um einzelne räumlich verteilte Bausteine für Gewerbe, Wohnen, Natur und Freizeit/Tourismus. In den Niederlanden liegt der Schwerpunkt in der Revitalisierung gewerblicher Flächen (55 ha), in Deutschland in der Neuentwicklung von Gewerbegebieten (insgesamt 150 ha).

Hinsichtlich der organisatorischen Vorgehensweise ist es nicht geplant, eine Angleichung der jeweiligen nationalen Instrumente vorzunehmen. Die Realisierung der einzelnen Bausteine führt die jeweils betroffene Kommune in Bindung an die Vorgaben des erstellten Masterplans durch. Die politische Begleitung erfolgt durch die Lenkungsgruppe VeNeTe, bestehend aus den Bürger-

meistern, den Beigeordneten und Vertretern der Ratsfraktionen. Die Realisierung der einzelnen Bausteine wird begleitet durch grenzüberschreitende, fachlich besetzte Projektgruppen.

Für das Gewerbegebiet im Nordwesten der Stadt Nettetel wird zurzeit auf Grundlage eines städtebaulichen Rahmenplanes ein Bebauungsplan für ein Teilgebiet in einer Größe von rund. 40 ha aufgestellt, der im Sommer 2006 rechtskräftig wird. Als

erstes Projekt entsteht im Eingangsbereich ein achtgeschossiges Tagungshotel der gehobenen Klasse mit 148 Zimmern. Die Eröffnung ist für 2007 geplant.

Die Verknüpfung der beiden Autobahnen A 67/A 73 (NL) und der A 61 (D) stellt einen weiteren großen Baustein im grenzüberschreitenden Entwicklungskonzept Stadtregio Venlo, Nettetel, Tegelen - VeNeTe dar. Mit der Fertigstellung wird ebenfalls im Jahr 2007 gerechnet.



Grenzüberschreitendes Entwicklungskonzept Stadtregio - Venlo, Nettetel, Tegelen - VeNeTe

Interkommunaler Gewerbepark Vorgebirge Bornheim-Süd / Alfter-Nord

Größe	58 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsformen	Jede Kommune für sich

Der Gewerbepark Vorgebirge - Bornheim-Süd/Alfter-Nord wird in Kooperation von der Stadt Bornheim und der Gemeinde Alfter realisiert. Das 58 ha große Projektareal mit direktem Anschluss an die Autobahn A 555 Köln - Bonn erstreckt sich über die Hoheitsgebiete beider Kommunen.

Im ersten Bauabschnitt des Gewerbegebietes Bornheim-Süd ist eine Nettonutzfläche von rund 5,3 ha erschlossen worden. Die Grundstücke werden bereits seit Dezember 2000 veräußert.

Im zweiten Bauabschnitt wird eine Fläche von 27,6 ha entwickelt. Eine

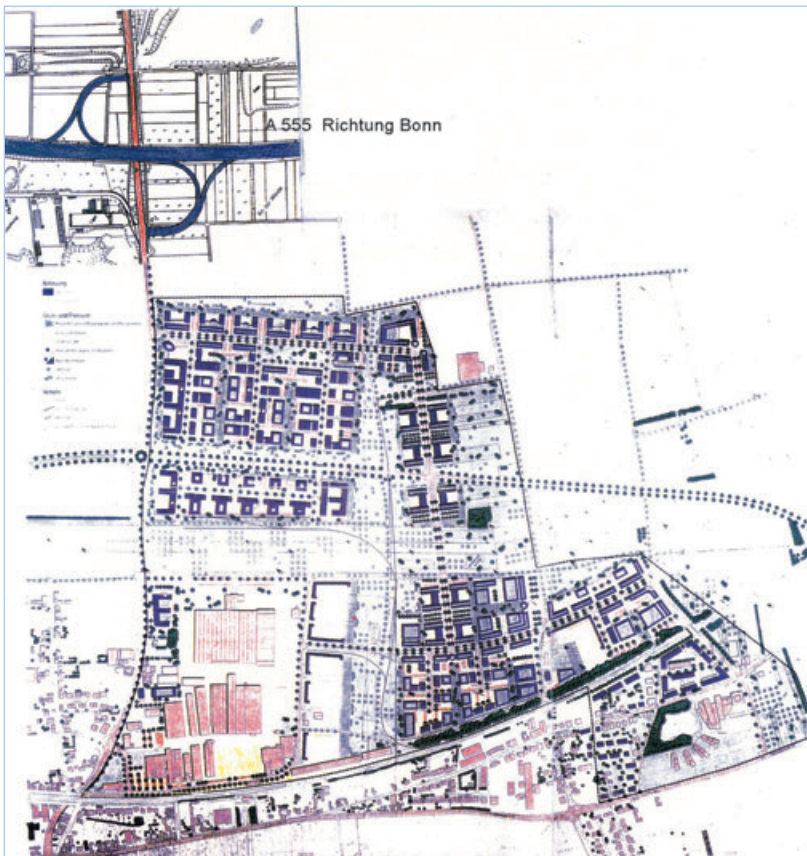
10 ha große Teilfläche davon ist nach einem regionalen Abstimmungsprozess als Sondergebiet ausgewiesen und 2002 an großflächige Einzelhandelsbetriebe (mit Einschränkungen für zentrenrelevante Sortimente) verkauft worden. Die Neueröffnung der Betriebe erfolgte mit Fertigstellung der Erschließungsmaßnahmen im Frühjahr bzw. im Herbst 2005.

Das Gewerbegebiet Alfter-Nord umfasst eine Nettonutzfläche von 29 ha. Das Änderungsverfahren für den Flächennutzungsplan ebenso wie das Planfeststellungsverfahren für die durch das Gebiet führende Landesstraße L 183n stehen kurz vor dem Abschluss. Der Bebauungsplan soll

2006 aufgestellt werden. Anschließend kann mit den Erschließungsmaßnahmen begonnen werden, wobei die oben genannte L 183n eine Haupterschließungsfunktion für den Gewerbepark Alfter-Nord hat.

Aufgrund der unterschiedlichen infrastrukturellen Rahmenbedingungen erschließen und entwickeln die beiden Kommunen die betreffenden Flächenanteile des interkommunalen Gewerbegebietes jeweils eigenständig mit Hilfe ihrer kommunalen Wirtschaftsförderungsgesellschaften. Zwischen den Geschäftsführern der beiden Gesellschaften findet ein regelmäßiger Informationsaustausch statt.

Die gemeinsame Planung der beiden Kommunen umfasst insbesondere die Erarbeitung eines einheitlichen Verkehrs- und Entwässerungskonzeptes, die Grünplanung sowie die Abstimmung des Nutzungskonzeptes und der Öffentlichkeitsarbeit einschließlich bestimmter Werbemaßnahmen.



Interkommunaler Gewerbepark Vorgebirge - Bornheim-Süd / Alfter-Nord

Industriepark Warstein-Belecke

Größe	24 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	1
Organisationsform	nicht entschieden

Die Stadt Warstein hatte zu Beginn der Planungsüberlegungen ihrer Nachbarkommune Rüthen angeboten, den Industriepark Belecke gemeinsam zu entwickeln und als interkommunales Projekt zu realisieren.

Die Kooperation bot sich vor allem wegen der zentralen Lage der 24 ha großen Vorhabenfläche an. Diese befindet sich zwar ganz auf dem Hoheitsgebiet der Stadt Warstein (Ortsteil Belecke), aber doch unmittelbar an der Stadtgrenze zu Rüthen.

Die Stadt Rüthen ist auf das Angebot eines gemeinsamen Projektes mit Warstein nicht eingegangen, da sie langfristig andere Zielvorstellungen vertritt und eigene Pläne verfolgt; insbesondere bei der Ergänzung des Industrie- und Gewerbegebietes Lindental.

Die Stadt Warstein hat die Vorhabenfläche deswegen unter dem Namen Industriepark Warstein-Belecke eigenständig und ohne die Beteiligung von Rüthen entwickelt und fast 20 ha

(85 %) der Fläche zu einem Grundstückskaufpreis von 15 €/m² (erschließungskostenfrei) veräußert.

In Warstein bestehen Überlegungen, den Industriepark im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme noch einmal um 21 ha zu erweitern.

Interkommunaler Gewerbepark Wehnrath-Sinspert

Größe	24,5 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	2
Organisationsformen	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung; GmbH; Begleitendes Gremium

Die dem Oberbergischen Kreis angehörigen Kommunen Reichshof und Bergneustadt entwickeln in Kooperation mit der Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Oberbergischen Kreises „Oberbergische Aufbau GmbH“ (OAG) den interkommunalen Gewerbepark Wehnrath-Sinspert.

Das Gebiet stellt die Erweiterung des bereits bestehenden Gewerbe- und Industriestandortes Wehnrath der Gemeinde Reichshof dar. Im Anschluss an den vierten Planungsabschnitt des Gewerbegebietes Wehnrath erfolgen die planerischen Vorbereitungen für den interkommunalen Gewerbepark Wehnrath-Sinspert. Dieser fünfte Bauabschnitt umfasst

eine Fläche von rund 24,5 ha. Die gemeinsam zu entwickelnde Flächenneuausweisung befindet sich ausschließlich auf Gemarkung der Gemeinde Reichshof.

Im Jahr 1998 haben die Gemeinde Reichshof und die Stadt Bergneustadt eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung unterzeichnet und sich dazu verpflichtet, den Gewerbepark Wehnrath-Sinspert als Gesamtmaßnahme gemeinsam zu entwickeln und zu vermarkten. Die OAG ist mit der Wahrnehmung der nicht-hoheitlichen Aufgaben betraut. Zu ihrem Aufgabenbereich zählen die Steuerung der Projektfinanzierung sowie die Unterstützung der Partner bei der

örtlichen und überörtlichen Planung. Die Abstimmung aller Beteiligten wird im Rahmen einer gemeinsamen Projektgruppe vorgenommen.

Im August 2002 bewilligte der Kölner Regierungspräsident Mittel in Höhe von 511.000 € zur Förderung des interkommunalen Gewerbegebietes.

Interkommunaler Industriepark Wittgenstein

Größe	51 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	3
Organisationsform	Zweckverband, Erschließungstreuhand

Die interkommunale Kooperation der zum Kreis Siegen-Wittgenstein gehörenden Kommunen Bad Berleburg, Bad Laasphe und Erndtebrück hat das Ziel, die Erschließung und Entwicklung des Industrieparks Wittgenstein gemeinschaftlich durchzuführen und dadurch die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Region zu stärken.

Durch die Zusammenarbeit werden die verfügbaren Ressourcen auf die zukünftige Gewerbeflächenentwicklung an einem gemeinsamen Standort konzentriert. Der Interkommunale Industriepark Wittgenstein schließt an das bestehende Gewerbegebiet Jägersgrund der Gemeinde Erndtebrück an. Hierdurch werden endogene Potentiale gestärkt und Synergieeffekte für die gemeinsame Standortentwicklung genutzt.

Zur Entwicklung des vollständig auf dem Gemeindegebiet Erndtebrück liegenden Gemeinschaftsstandortes wurde im Jahre 1997 der Zweckverband Region Wittgenstein gegründet.

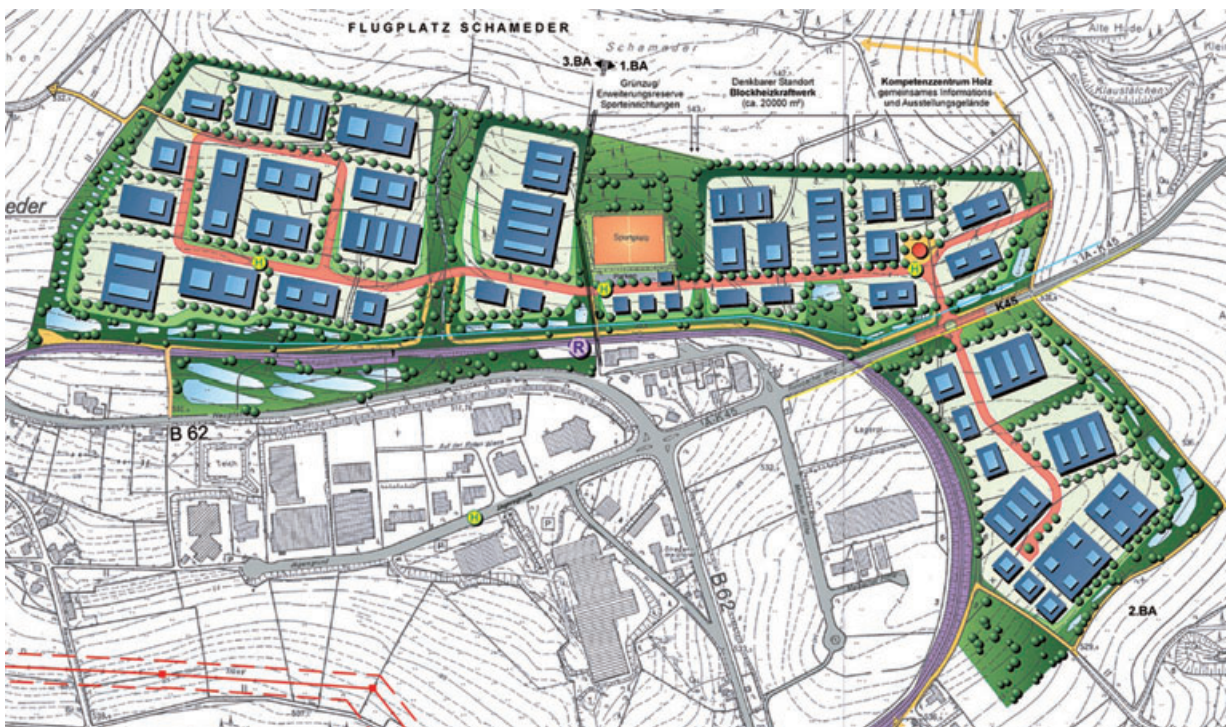
Er bündelt das Engagement der drei Kommunen und gibt ihm einen organisatorischen Rahmen. Neben der Entwicklung des regional bedeutsamen Industrie- und Gewerbebestandes hat der Zweckverband weitere Aufgaben in den Bereichen Wirtschaftsförderung, Tourismus und Kultur übernommen.

Die operative Aufgabenerfüllung zur Entwicklung des Industrieparks (Planung, Grunderwerb, Erschließung, Vermarktung und Finanzierungsbetreuung) wurde der Deutschen Bau- und Grundstücks-AG - BauGrund - als Erschließungstreuhand übertragen.

Der Industriepark verfügt über eine direkte Anbindung an die B 62 (Siegen-Marburg). Zudem ist über die parallel zum Industriepark verlaufende Bahnlinie ein Industriegleisanschluss möglich. Der unmittelbar angrenzende Flugplatz Schameder (Geschäftsflüge) rundet das Infrastrukturangebot ab.

Der 51 ha große Industriepark (Nettogewerbefläche: 34 ha) wird in drei Bauabschnitten erschlossen. Der Bebauungsplan für den ersten und zweiten Bauabschnitt wurde durch die Gemeinde Erndtebrück als Belegenheitskommune im Jahre 2004 aufgestellt und lässt ein breites industrielles und gewerbliches Nutzungsspektrum zu.

Mit den Maßnahmen zur Baureifmachung und Erschließung des



Interkommunaler Industriepark Wittgenstein

Areals wurde nach Abschluss des Grunderwerbs im Frühjahr 2005 begonnen, sodass nunmehr sofort bebaubare und erschlossene Bauflächen für die Unternehmensansiedlung zur Verfügung stehen. Die Grundstückszuschüsse können individuell an die betrieblichen Bedürfnisse angepasst werden.

Der Zweckverband und BauGrund betreiben ein aktives Standortmarketing. Die ersten Unternehmensansiedlungen werden derzeit umgesetzt.

Eine wesentliche Bedeutung hat die Netzwerkarbeit zur Kooperation mit wirtschaftsrelevanten Akteuren wie z. B. dem Kreis Siegen-Wittgenstein und der IHK Siegen. Die voll erschlossenen Baugrundstücke werden durch den Zweckverband zum Preis von 25,- €/m² veräußert. In dem Verkaufspreis sind sowohl die Erschließungsanlagen, Wasserversorgung und Kanalanschlüsse als auch ein umfassender Ansiedlungsservice für die Unternehmen enthalten.

Aufbauend auf den Kernkompetenzen der Region Wittgenstein stellt der Industriepark ein attraktives Flächenangebot für u. a. die Branchen Metallverarbeitung, Maschinenbau, Kunststoffverarbeitung und Holzverarbeitendes Gewerbe bereit. Darüber hinaus gehören auch Handwerksbetriebe und Dienstleistungsunternehmen zum angestrebten Branchenmix.

Die Finanzierung des größten gewerblichen Entwicklungsprojektes im Kreis Siegen-Wittgenstein wird über Haushaltsmittel der Zweckverbandskommunen und Städtebaufördermittel des Landes Nordrhein-Westfalen sichergestellt. Die Kostentransparenz für den Zweckverband und den Fördermittelgeber wird über eine regelmäßig fortzuschreibende Kosten- und Finanzierungsübersicht gewährleistet.



Interkommunaler Industriepark Wittgenstein

Interkommunales Industrie- und Gewerbezentrum Badem

Größe	47 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	2
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Das IGZ Badem ist ein interkommunales Kooperationsprojekt der Ortsgemeinde Badem mit der Verbandsgemeinde Kyllburg.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Am Südhang der Eifel, im Landkreis Bitburg-Prüm, befindet sich das Industrie- und Gewerbezentrum Badem.

Es handelt sich um einen isolierten, neuen Siedlungsansatz in unmittelbarer Nähe zur Ortsgemeinde Badem, an der Bundesstraße B 257, auf einer ehemaligen landwirtschaftlichen Nutzfläche.

Die Bruttogesamtfläche des Plangebietes beträgt 47 ha. Netto stehen davon rund 22 ha als industriell-gewerbliche Flächen für die Ansiedlung von Unternehmen bereit. Für sogenannten nicht innenstadtrelevanten Einzelhandel sind davon 1,5 ha vorgesehen.

Verkehrsanbindung

Regional erschlossen wird die gewerbliche Fläche über die Bundesstraße B 257, die südlich in Richtung Bitburg und zur Ortsgemeinde Badem sowie nördlich in Richtung Daun und Verbandsgemeinde Kyllburg führt.

Die überregionale Verkehrsanbindung des Areals ist ausgesprochen günstig, da das IGZ nach Freigabe der A 60 (Antwerpen-Lüttich- Rhein-Main-Neckar-Raum) mit der Anschlussstelle Badem über einen eigenen Autobahnanschluss verfügt.

In Richtung Nordwesten ist damit eine direkte Verbindung nach Belgien und den Niederlanden gewährleistet. Im Süden besteht über das Autobahnkreuz Wittlich Anschluss an die A 1 (Köln - Saarbrücken) und die A 48 (Vulkaneifel - Giessen). Die Nachbarländer Luxemburg und Frankreich im Westen sind somit ebenfalls hervorragend er-

reichbar. Die Nähe zu diesen Destinationen macht den Standort Badem damit auch für Betriebe aus diesen Ländern interessant. Durch den Anschluss an das bundesdeutsche Autobahnnetz besteht aber auch zu vielen innerdeutschen Zentren (Köln, Frankfurt, Stuttgart) eine verkehrstechnisch gute Anbindung.

Der nächste ÖPNV-Anschluss befindet sich in der Ortschaft Badem, in einer Entfernung von rund 1 km.

Über den Bahnhof in Kyllburg (6 km) oder Bitburg-Erdorf (4,5 km) besteht Anschluss an das Schienennetz der Eifelstrecke Trier - Köln. Ein Güterbahnhof mit Containerumschlag befindet sich im 39 km entfernten Trier-Ehrang. Dort befindet sich auch ein nutzbarer Moselbinnenhafen.

Der nächstgelegene überregionale Flughafen Luxemburg befindet sich in 70 km Entfernung. Nur unwesent-

lich weiter ist es zum Flughafen Hahn im Hunsrück mit 73 km.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Die verkehrstechnisch günstige Lage der Fläche, kombiniert mit Überlegungen zur Generierung ökonomischer Entwicklungsimpulse für die Region, gaben den Anlass für die interkommunale Kooperation der beiden Körperschaften. Dabei soll mit dem Industrie- und Gewerbezentrum Badem eine Ansiedlungsmöglichkeit für innovative und technologieorientierte Betriebe geschaffen werden.

Organisation der Zusammenarbeit

Die Kooperation der beiden beteiligten Kommunen ist in Form eines Zweckverbandes organisiert. Als begleitendes Gremium fungiert die Zweckverbandsversammlung.

Für die Vermarktung des Industrie- und Gewerbezentrums ist die Verbandsgemeindeverwaltung in Kyllburg sowie ein interkommunales Gremium zuständig.

Planungsrecht

Die Bauleitplanung erfolgte im September 2000, wobei die Erschließung in mehreren Teilabschnitten durchgeführt wird. Im Oktober 2001 war der erste Teilabschnitt des als Gewerbe- (GE) und Industriegebiet (GI) ausgewiesenen Areals erschlossen.

Die Ansiedlung von Unternehmen richtet sich nach der Positivliste der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“. Insbesondere hat man dabei sowohl Betriebe des verarbeitenden Gewerbes als auch Dienstleistungsunternehmen im Blick.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Errichtung und Erweiterung von gewerblichen Betriebsstätten und Betriebsverlagerungen im Gewerbegebiet Badem werden aus Mitteln des „Regionalen Landesförderungsprogramms“ bezuschusst. An mittelständische Unternehmen, die weniger als 250 Personen beschäftigen, werden Zuschüsse bis zu 15 % der förderfähigen Investitionskosten oder zinsverbilligte Darlehen gewährt. Darüber hinaus erhalten Existenzgründer eine besondere Förderung. Weiterhin liegt die Fläche in einem EU Ziel-2-Übergangsgebiet (Förderung bis 2005).

Da sich das Industrie- und Gewerbezentrum Badem ausschließlich auf Gebiet der Gemeinde Badem befindet,

sind die Steuerhebesätze einheitlich hoch. So liegt der Hebesatz für die Gewerbesteuer bei 330 v.H., die Grundsteuer A und Grundsteuer B ist mit jeweils 320 v.H. veranschlagt.

Der Grundstückskaufpreis im Industrie- und Gewerbezentrum Badem der Verbandsgemeinde Kyllburg beträgt inklusive der Erschließungsbeiträge 8,95 € je m².

Entwicklungsstand

Die Arbeiten zur Erschließung des ersten Bauabschnittes sind abgeschlossen. Die Erschließung der weiteren Abschnitte wird folgen.

Inzwischen haben die ersten Unternehmen bereits den Betrieb aufgenommen oder mit dem Bau der Produktionsstätten begonnen.



Industrie- und Gewerbezentrum Badem

Interkommunales Gewerbe-, Dienstleistungs- und Freizeitzentrum Flugplatz Bitburg

Größe	484 ha
Belegenheitskommunen	3
Beteiligte	5
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Das Gewerbe-, Dienstleistungs- und Freizeitzentrum Flugplatz Bitburg wird in Kooperation der Stadt Bitburg, der Ortsgemeinde Röhl, der Ortsgemeinde Scharfbilling, der Verbandsgemeinde Bitburg-Land und des Landkreises Bitburg-Prüm entwickelt.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Der zum 1. Oktober 1994 von der US-Luftwaffe aufgegebenen ehemalige NATO-Flugplatz Bitburg liegt am Ortsrand der Stadt Bitburg, rund 4 km vom Zentrum der Stadt entfernt. Bis zum Oberzentrum Trier sind es rund 35 km. Das Einzugsgebiet des Gewerbe-, Dienstleistungs- und Freizeitzentrums umfasst 1,5 Mio. Einwohner im 60 Minuten Fahrradius bzw. 5 Mio. Einwohner im Umkreis von 120 Fahrminuten.

Insgesamt umfasst das Gewerbe-, Dienstleistungs- und Freizeitzentrum eine Bruttofläche von 484 ha bzw. eine Nettofläche von 350 ha. Der größte Flächenanteil entfällt dabei auf die Stadt Bitburg mit 353 ha brutto und 203 ha netto, gefolgt von der Ortsgemeinde Scharfbilling mit 80 ha und der Ortsgemeinde Röhe mit 51 ha, jeweils brutto wie netto.

Davon umfasst die Flugbetriebsfläche 190 ha, zuzüglich 60 ha Entwicklungsfläche. Teile des Gewerbe-, Dienstleistungs- und Freizeitzentrums, etwa 200 ha, stehen derzeit noch unter NATO-Reservestatus.

Verkehrsanbindung

Verkehrstechnisch liegt der Flugplatz Bitburg an einer europäischen Hauptverkehrsader, die von der Nordsee über Frankreich bis nach

Spanien führt. Das Areal verfügt mit der 7 km entfernten Anschlussstelle Bitburg über eine Anbindung an die A 60 (Wittlich - Rüsselsheim) und weiter mit der 40 km entfernten A 1 (Fehmarn - Saarbrücken) sowie der A 48 (Vulkaneifel - Giessen) über eine gut ausgebaute Verbindung in das Rhein-Main- und Rhein-Neckar-Gebiet und das Saarland. Bis zum Autobahnkreuz Wittlich sind es 46 km.

Außerdem verbindet die A 60 den Flugplatz in Richtung Rhein-Ruhr mit den Nachbarländern Belgien und den Niederlanden sowie mit den Seehäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen. Über die A 64 (Mesenich - Schweich) besteht eine Verbindung nach Luxemburg und Frankreich. Die Entfernung nach Luxemburg beträgt 65 km, nach Metz in Frankreich sind es 127 km.

Das Gewerbe-, Dienstleistungs- und Freizeitzentrum liegt direkt an der B 51 (Köln - Trier - Saarbrücken). Außerdem befinden sich die Bundesstraßen B 50 (Luxemburg - Rhein-Main-Gebiet) und B 257 (Luxemburg - Bonn) in unmittelbarer Nähe.

Ein Anschluss an den regionalen ÖPNV besteht direkt auf der Liegenschaft. Darüber hinaus besteht die Option, einen vorhandenen, aber renovierungsbedürftigen Gleisanschluss zu nutzen. In der Stadt Bitburg besteht Schienenanschluss an die Bahnlinie Köln - Trier. Zum nächsten Güterverkehrszentrum Trier an der Mosel sind es 35 km.

Im 33 km entfernten Trier-Ehrang, eine halbe Autostunde Fahrzeit entfernt, befindet sich der nächste Binnenhafen an der Mosel.

Auch eine Nutzung des ehemaligen Flughafens ist natürlich möglich. Als „First Class Industrial Park“ versteht sich das Gewerbegebiet als Industriefläche mit Luftverkehrsanschluss. Ziel ist die Entwicklung eines Industrieflugplatzes. Der Verkehrslandeplatz Bitburg verfügt, mit einigen Einschränkungen (max. 6 Flüge pro Nacht, max. 14 t Abfluggewicht), seit März 2003 über eine rechtskräftige Genehmigung für den Flugbetrieb nach Sichtflugregeln (VFR). Bis zum Jahr 2005 soll Nutzern auch die Möglichkeit zum Instrumentenflugbetrieb eröffnet werden. Als Alternativen befinden sich die Flughäfen Hahn im Hunsrück in einer Entfernung von 83 km bzw. Luxemburg in 68 km Entfernung.

Infrastruktur

Die Konversionsfläche verfügt über eine 3,2 km lange Start- und Landebahn, die eine zivile und gewerbliche Nutzung erlaubt.

Die bereits vorhandene Gebäudeinfrastruktur des Bitburger Flughafens umfasst ein 11-stöckiges Towergebäude mit 3.000 m² Bruttogeschossfläche sowie zwei große und etliche kleinere Hangars und Gebäude.

Darüber hinaus wurde großer Wert auf eine hochwertige, thematische Infrastrukturausstattung bei der Entwicklung des Bitburger Flugplatzes gelegt, die landesweite Beachtung findet. So greifen die eigens entworfenen Design-Edelstahl-Leuchten optisch das fliegerische Thema auf und auch bei den ÖPNV-Haltestellen mit ihrer halbtönenförmigen Form, die sich an einen charakteristischen Flugzeug-Shelter anlehnt,

setzt sich das Corporate Design fort. Ein neues Beschilderungs- und Leitsystem, das auf einem Farbcode aufbaut, grenzt verschiedene Bereiche klar voneinander ab. Darüber hinaus wurden die Straßen und Plätze bei der Neuerrichtung gestalterisch aufgewertet und auf ehemals betonierten, versiegelten Flächen Grünflächen angelegt.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Im Juni 1993 erreichte die Kommunen in der Region die Nachricht, dass die amerikanische Air Base 1995 geschlossen werde. Die Gesamträumung der Liegenschaft, mit Ausnahme einiger kleinerer Bereiche, war bis September 1994 vollzogen. Am 1. Oktober 1994 konnte die offizielle Rückgabe des Areals an die Bundesrepublik Deutschland erfolgen. Die Chronologie des Abzugs zeigt, dass die Region kurzfristig mit völlig veränderten Rahmenbedingungen konfrontiert wurde und für die beteiligten Akteure im Vorfeld nur sehr wenig Zeit zum Handeln blieb.

Zur Kompensation der strukturellen und wirtschaftlichen Auswirkungen des Truppenabzuges wurde bereits vor der offiziellen Schließung des

Flugplatzes ein umfassendes Maßnahmenkonzept beschlossen:

- Durchführung einer handlungs- und investorenorientierten Untersuchung zur Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes Bitburg-Prüm
- Erarbeitung eines touristischen Entwicklungs- und Handlungskonzeptes für die Eifel
- Durchführung eines Beratungsprogramms für die von der Schließung des Flugplatzes Bitburg durch Nachfrageausfälle betroffenen, kleineren und mittleren Unternehmen
- Erarbeitung eines Stadtentwicklungskonzeptes für die Stadt Bitburg unter besonderer Berücksichtigung der ehemaligen Militärliegenschaft Flugplatz Bitburg
- Untersuchung und Analyse der Ausmaße und der Folgen der Standortdisparitäten zwischen den Regionen Trier und Luxemburg.

Die im Frühjahr 1994 von Unternehmen der Region gegründete Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft Flugplatz Bitburg mbH (EBFB) strebte zunächst eine gewerbliche Nutzung des Flugplatzes Bitburg in Form eines internationalen Verkehrsflughafens an. Die Landesregierung

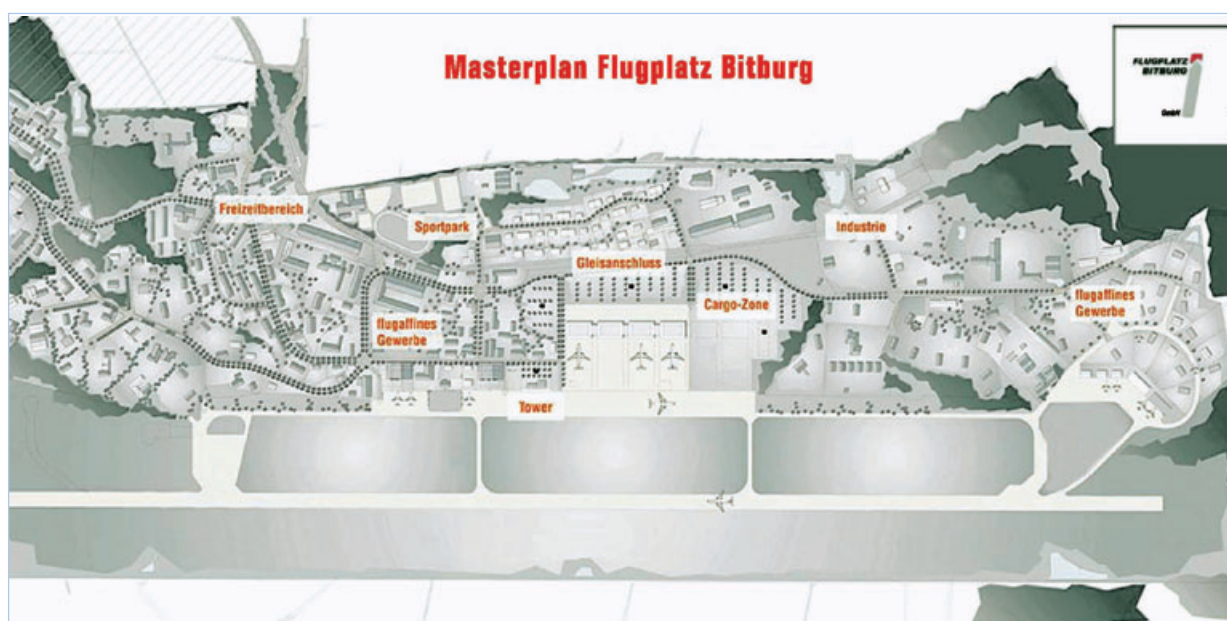
entschied sich jedoch gegen den Ausbau des Flugplatzes Bitburg zu einem internationalen Verkehrsflughafen. Eine Nutzung in Form eines Verkehrslandeplatzes wurde jedoch unterstützt und durch Übernahme von 2/3 der Kosten des entsprechenden Genehmigungsverfahrens gefördert.

Entwicklungsziel ist der Aufbau eines Industrie- und Verkehrslandeplatzes einschließlich der Ansiedlung verschiedenster Unternehmen der Luftfahrtbranche und flugaffiner Betriebe sowie der Abwicklung von Luftfrachtverkehr.

Angesichts finanzieller Engpässe der beteiligten Kommunen war insbesondere die Möglichkeit zur Inanspruchnahme von Fördermitteln bei interkommunaler Kooperation von großer Bedeutung für die Projektrealisierung.

Organisation der Zusammenarbeit

Bei der Entwicklung des Geländes des Flughafens Bitburg arbeiten die Bundesrepublik Deutschland als Eigentümerin, der Zweckverband Flugplatz Bitburg als kommunaler Planungsträger und das Land Rheinland-Pfalz als Beratungs- und Förderinstanz eng zusammen. Bund, Land und Zweckverband haben im



Interkommunales Gewerbe-, Dienstleistungs- und Freizeitzentrum Flugplatz Bitburg

Jahr 1995 einen städtebaulichen Vertrag zur Entwicklung des Flugplatzes geschlossen.

Für die Kooperation vor Ort wurden die Flugplatz Bitburg GmbH sowie der Zweckverband Flugplatz Bitburg gegründet. Der Zweckverband ist dabei für die Entwicklung des Konversionsgeländes zuständig. Er plant und baut die Infrastruktur, siedelt Unternehmen an und fördert diese.

Hingegen wird der Verkehrslandeplatz von der im Mai 2002 gegründeten Flugplatz Bitburg GmbH in Public-Privat-Partnership zwischen Kommunen und Privatunternehmen betrieben und entwickelt.

Gesellschafter der Flugplatz Bitburg GmbH sind neben dem Landkreis Bitburg-Prüm die Kreise Trier-Saarburg und Berncastel-Wittlich, die Stadt Trier und die Wirtschaftsförderungsgesellschaft Daun-Vulkaneifel sowie die beiden Wirtschaftskammern in Trier (IHK und HWK). In einer besonderen Rechtsform, als sogenannte atypisch stille Gesellschafterin, ist auch die bisherige private Betreibergesellschaft EBFB an der neuen Gesellschaft beteiligt. Anders ausgedrückt setzt sich die Flugplatz Bitburg GmbH zu 74 % aus öffentlich-rechtlichen Körperschaften und zu 26 % aus privatrechtlichen Unternehmen der Region zusammen.

Planungsrecht

Zur Beschleunigung der Erschließung und der Schaffung von Bau-recht wurde am 12.07.1995 ein städtebaulicher Vertrag über eine Teilfläche von ca. 130 ha zwischen dem Zweckverband Flugplatz Bitburg, dem Land Rheinland-Pfalz sowie dem Eigentümer Bund geschlossen. Im Rahmen dieser bundesweiten Innovation („Bitburger Modell“) ist der Bund bei der Erschließung eingebunden. Im Kernpunkt sieht der Vertrag eine Kostenteilung der Gesamtkosten für die Erschließungsmaßnahmen in Höhe von 18,76 Mio. € in

den ersten 8 - 10 Jahren ab Vertragschluss zwischen dem Bund (9,38 Mio. €) einerseits, sowie dem Land (8,444 Mio. €) und dem Zweckverband (0,938 Mio. €) andererseits vor.

Die fünfzigprozentige Beteiligung des Eigentümers Bund an den Erschließungskosten wird später über Grundstücksverkäufe refinanziert.

Derzeit ist beabsichtigt, durch einen Nachtrag zum städtebaulichen Vertrag die Gewerbe- und Industrieansiedlung auf die übrige Fläche auszuweiten. Damit läge ein Nutzungskonzept für die Gesamtfläche des Flugplatzes vor.

Betriebs- und Vermarktungskonzept

Die Liegenschaft des ehemaligen Militärgeländes bietet vielen Gewerbe- und Industriebetrieben einen attraktiven Standort. Gleichzeitig entwickelt sich der Standort aber auch zu einem Zentrum für Sport und Freizeit.

Hauptaugenmerk bei der Entwicklung der Fläche liegt auf Luftfahrtunternehmen und verwandten Betrieben, die in unmittelbarer Anbindung an den Flugbetriebsbereich angesiedelt werden sollen. Größere Hangars mit Vorfeld, ebenso wie Büroflächen oder kleinere Hallen, stehen dafür auf mehr als 60 ha Industrie- und Gewerbefläche bereit. Hingegen ist Einzelhandel, von einigen wenigen Ausnahmen abgesehen, von einer Ansiedlung ausgeschlossen.

Auf dem Gelände werden nicht nur geeignete Bauflächen für gewerbliche Aktivitäten verkauft, sondern es besteht darüber hinaus die Möglichkeit, ein bereits vorhandenes, ehemaliges Flughafengebäude zu erwerben. Leasing oder Erbbaurecht werden ebenfalls angeboten.

Alle noch verkäuflichen Grundstücke befinden sich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. Der Kaufpreis für erschlossene Flächen

im Gewerbe- und Industriegebiet Flugplatz Bitburg liegt zwischen 12 und 15 € pro m². Die Mietpreise für Büro- und vergleichbare Nutzflächen bewegen sich zur Zeit zwischen 2 und 5 € pro m². Gewerbliche Objekte werden zu einem Preis von 0,75 bis 2,5 € pro m² angeboten. Die Vermarktung des Gebietes erfolgt durch den Bund in Zusammenarbeit mit dem kommunalen Zweckverband.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Dank des unentgeltlichen Überlassungsvertrags durch das Bundesverkehrsministerium und der intakten Infrastruktur, der geringen Lärmemissionen und den guten meteorologischen Bedingungen kommen auf Gesellschafter, Nutzer und Investoren geringe Landungs- und Handlingskosten zu.

Der Gewerbesteuerhebesatz im Gewerbe-, Dienstleistungs- und Freizeitzentrum Flugplatz Bitburg liegt bei 305 v.H. Die Erschließungskosten pro m² betragen 11 €.

Fördermöglichkeiten

Für ansiedlungswillige Unternehmen steht eine Vielzahl von Fördermöglichkeiten zur Verfügung. Zum einen besteht die Möglichkeit, Fördermittel aus dem regionalen Landesförderprogramm zu erhalten: Für Firmen des produzierenden Gewerbes und Dienstleistungsunternehmen beträgt dieser Zuschuss bis zu 15 % der Investitionsaufwendungen. Im Bereich des Fremdenverkehrs erhalten die Unternehmen Investitionszuschüsse von 10 bzw. 12 %.

Auch können neben dem Mittelförderungsprogramm und den ERP-Umwelt- und Energiesparprogrammen zinsverbilligte Darlehen gewährt werden. Außerdem gibt es besondere Unterstützungsmöglichkeiten für Existenzgründungen. Zuständig für die Beratung über die diversen Fördermittel ist die Strukturfördergesellschaft Bitburg-Prüm.

Darüber hinaus können Unternehmen, die vorhandene Gebäude auf dem Flugplatzgelände modernisieren und umgestalten, Zuschüsse aus der Städtebauförderung von bis zu 35 % der Modernisierungsaufwendungen beantragen. Hierfür zeichnet der Zweckverband Flugplatz Bitburg verantwortlich.

Vom Zweckverband wird eine umfassende Begleitung in Genehmigungs- und Förderverfahren angeboten. Außerdem unterstützen bei Bedarf Wirtschaftsförderungsgesellschaften, Wirtschaftskammern und Gründerzentren die Unternehmen und vermitteln das notwendige Know-how.

Probleme

Probleme bereite vorübergehend die Entwicklung des Luftverkehrs, bedingt durch die Klagen zweier Anwohner gegen die Genehmigung zur

Aufnahme des Flugbetriebes nach der Luftverkehrszulassungsordnung. Nachdem der Klage vom zuständigen Oberverwaltungsgericht im Jahr 2000 zunächst stattgegeben worden war, hob das Bundesverwaltungsgericht das Urteil auf und übergab den Rechtsstreit erneut an das Oberverwaltungsgericht.

Im Revisionsverfahren 2002 entschied das Gericht zugunsten der Betreibergesellschaft und ebnete damit den Weg zur Erteilung der Betriebsgenehmigung.

Ein weiterer Punkt war die Kontamination von Teilen des Areals mit Altlasten, die aber im Zuge der Entwicklung der Flächen saniert wurden.

Entwicklungsstand

Der Flugplatz Bitburg ist eines der erfolgreichsten Konversionsprojekte in Rheinland-Pfalz.

Bis heute konnten über 150 ha Industrie- und Gewerbefläche vermarktet werden. Dabei konnten auf dem Flugplatzareal über 160, überwiegend mittelständische Unternehmen aus unterschiedlichsten Branchen angesiedelt werden, die dort insgesamt 1.200 Arbeitnehmer beschäftigen.

Zu den bereits vorhandenen Branchen zählen flugaffine Zulieferbetriebe, Catering und Gastronomie ebenso wie eine Hotellerie mit einer Kapazität von 1.500 Betten und ein vitaler Freizeitbereich mit einer leistungsfähigen Infrastruktur für Urlaub, Sport und auch Tagungen.

Im Juli 2004 wurde der Startschuss für den zweiten Entwicklungsabschnitt auf dem Flugplatz Bitburg gegeben. Rund 55 ha zusätzliche Industrie- und Gewerbefläche werden derzeit erschlossen und in den kommenden Jahren vermarktet.

Interkommunaler Gewerbepark Hellerwald II

Größe	25 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	3
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Der Gewerbepark Hellerwald II wird in Kooperation der Stadt Boppard, der Ortsgemeinde Kratzenburg und der Verbandsgemeinde Emmelshausen entwickelt.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Der Gewerbepark befindet sich im Rhein-Hunsrück-Kreis, auf einer ehemals forstwirtschaftlichen Fläche, im Außenbereich der etwa 2 km entfernten Belegenheitskommune Kratzenburg.

Bis zur Stadt Boppard sind 5 km, bis zur Verbandsgemeinde Emmelshausen 6 km zurückzulegen. Koblenz, als

nächstgelegenes Oberzentrum, liegt 20 km bzw. eine 20 minütige PKW-Fahrzeit entfernt.

Der Gewerbepark Hellerwald II liegt in direkter Nachbarschaft zu dem bereits bestehenden Gewerbe- und Industriegebiet Hellerwald I der Stadt Boppard.

Der Gewerbepark Hellerwald II besitzt eine Bruttogröße von 25 ha. Hiervon stehen 23 ha an Nettobauland zur Verfügung.

Das Areal liegt ausschließlich auf Gemeindegebiet der Kommune Kratzenburg. Der Gewerbepark erweitert damit das bereits bestehende Ge-

werbe- und Industriegebiet der Stadt Boppard auf insgesamt 100 ha (brutto).

Verkehrsanbindung

Sowohl die Autobahn A 61 (Venlo - Hockenheim) als auch die Bundesstraße B 327 (Hunsrückhöhenstraße) grenzen unmittelbar an den Gewerbepark. Über die Anschlussstelle Boppard besteht hier eine Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz. Die A 61 ist in Nord-Süd-Richtung eine der meistbefahrenen Autobahnen Deutschlands mit durchschnittlich 43.000 Fahrzeugen, die täglich den Park passieren. Über das nahegelegene Autobahnkreuz Koblenz ist der Gewerbepark Hellerwald

mit der A 48 (Vulkaneifel - Giessen) in Ost-West-Richtung hervorragend angebunden.

Das bereits bestehende Gewerbe- und Industriegebiet Hellerwald I ist bereits an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Auch verfügt das Gebiet über einen eigenen Bahnanschluss der Linie Boppard-Emmelshausen mit einer Verbindung zum IC-Bahnhof in Boppard. Der neue Gewerbepark Hellerwald II profitiert entsprechend von dieser Infrastrukturausstattung, die sich in nur rund 100 m Entfernung befindet.

Der nächstgelegene Wasserstraßenanschluss der Gewerbe- und Industrie- fläche befindet sich in einer Entfernung von 5 km. Zum nächsten Flugplatz, Hahn im Hunsrück, beträgt die Distanz rund 40 km.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Wirtschaftsstrukturelle Überlegungen sowie die besondere Lagegunst der Fläche standen für die interkommunale Kooperation im Vordergrund. Erste Sondierungsgespräche zur Entwicklung der Gewerbefläche wurden bereits 1990 geführt, 1997 lagen dann die Vertragswerke vor und die

Bauleitplanung erfolgte 1999. Alle Bauflächen sind seit 2001 erschlossen und befindet sich seither in der Vermarktung.

Organisation der Zusammenarbeit

Die Erweiterung des bereits bestehenden Gewerbe- und Industriegebietes Hellerwald I zum Gewerbepark Hellerwald II erfolgte über die Gemarkungsgrenze der Stadt Boppard hinaus in den Bereich der Ortsgemeinde Kratzenburg.

Zu diesem Zweck haben sich die Stadt Boppard und die Ortsgemeinde Kratzenburg unter Einbeziehung der Verbandsgemeinde Emmelshausen zum Zweckverband Hellerwald II zusammengeschlossen. Der Sitz der Geschäftsstelle ist die Stadtverwaltung Boppard. Vorstandsvorsteher ist der Bürgermeister der Stadt Boppard.

Die Vermarktung des Gebietes erfolgt durch die Geschäftsstelle des Zweckverbandes bei der Stadtverwaltung in Boppard. Vorrangig sollen Bau-, Möbel- und Gartenmärkte auf der Fläche angesiedelt werden. Handel, der ein innenstadtrelevantes Warensortiment anbietet, ist von der Ansiedlung ausgeschlossen.

Planungsrecht

Im geltenden Flächennutzungsplan ist der Park als Gebiet für Industrie und Sonderbau (GI/SO) ausgewiesen und besitzt nach § 33 BauGB Planreife.

Als Besonderheit existiert eine Auflage, nach der die maximale Höhe der Gebäude nur 16 m, in Ausnahmefällen bis zu 22 m betragen darf.

Planungskonzeption

Das städtebauliche Konzept umfasst die Zonierung des Areals entsprechend der zukünftigen Nutzung. Es existieren räumlich zusammenhängende, bebaubare Bereiche für gewerbliche Nutzung, industrielle Nutzung und großflächige Handelsnutzung. In der geographischen Mitte des Gewerbeparks liegt ein zentraler Platz, der Markt- und Messeplatz. Er ist das Herz von Hellerwald II. Von dort verlaufen strahlenförmig ökologisch wertvolle Grünbereiche nach Nordwesten, Westen und Südwesten.

Die besondere Berücksichtigung ökologischer Aspekte schlägt sich auch im umweltschonenden Entwässerungskonzept der Gewerbefläche sowie der Möglichkeit der Nutzung regenerativer Energien nieder. Auch begrünte Dächer, Solar- und Photovoltaikanlagen sind ausdrücklich erwünscht.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Grundsteuer A, die von der Belegenheitskommune Kratzenburg im Gewerbepark erhoben wird, beläuft sich auf 300 v.H. Die Grundsteuer B liegt bei 340 v.H. Auch der Gewerbesteuerhebesatz liegt bei 340 v.H. Zwischen den beteiligten Kommunen wurde eine Sonderregelung getroffen, nach der die Steuereinnahmen auf alle drei beteiligten Kommunen verteilt werden.

Der Kaufpreis für voll erschlossene Grundstücke im Gewerbepark beläuft sich auf 25 € je m².



Interkommunaler Gewerbepark Hellerwald II

Ansiedlungswillige Unternehmen können eine Förderung aus dem Landesförderprogramm erhalten. Darüber hinaus liegt die Fläche in einem EU Ziel-2-Übergangsgebiet (Förderung bis 2005).

Probleme

Problematisiert wurde die Erweiterung des Gewerbegebietes von Seiten der beteiligten Kommunen aufgrund der vorgesehenen großflächigen Handlungsnutzung. Sie waren darauf bedacht, ihren örtlichen Handel vor Konkurrenzbetrieben im neuen Gewerbepark zu schützen.

Entwicklungsstand

Der bestehende Gewerbepark Hellerwald I auf Bopparder Stadtgebiet mit einer Größe von 75 ha ist inzwischen komplett vermarktet.

Die Grundstücke im Gewerbegebiet Hellerwald II werden nun zu einem Preis von 20,00 € und 25,00 € je m² sowie 46,00 € je m² für Grundstücke im Südosten des Gebiets angeboten, je nach Zone und topographischer Situation.

Interkommunaler Industrie- und Gewerbepark Hillesheim

Größe	67 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsformen	Zweckverband; GmbH

Beteiligte

Der Industrie- und Gewerbepark Verbandsgemeinde Hillesheim in Wiesbaum (IGP) ist ein Kooperationsprojekt der Ortsgemeinde Wiesbaum mit der Verbandsgemeinde Hillesheim.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das Gebiet, realisiert auf einer ehemaligen agraren Nutzfläche, liegt in der Vulkaneifel, in einer äußerst reizvollen und intakten Naturlandschaft im Landkreis Daun. Der Unternehmerpark befindet sich im nördlichen Außenbereich der etwa 1 km entfernten Belegenheitskommune Wiesbaum und 7 km von der Verbandsgemeinde Hillesheim entfernt, unweit der Nachbarländer Belgien, Luxemburg und Frankreich.

Am Gebietseingang des Geländes des IGP in Wiesbaum befindet sich außerdem das Gründerzentrum HIGIS (HIGIS steht für: H = Handwerk,

I = Industrie, G = Gründer/Gewerbe, I = Innovation, S = Service). Die einzelnen Teilbereiche der Fläche sind durch Grünzonen gegliedert.

Die Bruttogröße des Industrie- und Gewerbeparks beträgt 67 ha, einschließlich des Gründerzentrums, das über eine Fläche von nahezu 8.500 m² verfügt. Netto stehen für interessierte Unternehmen Baugrundstücke auf einer Fläche von 32,5 ha zur Verfügung.

Verkehrsanbindung

Der Park liegt direkt an der Landstraße L 26, in etwa 5 km Entfernung zur Bundesstraße B 421. Die Entfernung zur A 1 (Fehmarn - Saarbrücken) beträgt rund 15 km, ohne Ortsdurchfahrt. Zum Autobahnkreuz der A 1 und der A 48 (Vulkaneifel - Giessen), Anschlussstelle Vulkaneifel, sind 34 km zurückzulegen. Die Entfernung zur A 60 (Wittlich - Rüsselsheim) bzw. zur Anschlussstelle Prüm beträgt 36 km. Die Oberzen-

tren Köln, Koblenz und Trier sind damit in weniger als einer Stunde Fahrzeit zu erreichen.

In der 1 km entfernten Belegenheitskommune Wiesbaum besteht ein ÖPNV-Anschluss des Verkehrsverbundes der Region Trier. Die Flughäfen Köln/Bonn und Hahn im Hunsrück liegen 94 bzw. 91 km entfernt.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Im Vordergrund der Überlegungen zur Ausweisung eines gemeinsamen Gewerbe- und Industrieparks standen wirtschaftsstrukturelle Aspekte, angesichts einer hohen Zahl von Auspendlern im Nordteil des Kreises Daun, sowie die regionalplanerische Funktionszuweisung als regionalbedeutsamer Industrie- und Gewerbestandort. Hinzu kommt die besondere Lagegunst des Areals sowie besondere finanzielle Anreize, zum Beispiel in der Form von Fördermitteln.

Die Vermarktung steht dabei unter dem Werbeslogan: „... dort arbeiten, wo andere Urlaub machen!“

Organisation der Zusammenarbeit

Für die Kooperation wurden zwei verschiedene Organisationsformen gewählt. Zum einen wurde der Zweckverband Industrie- und GewerbePark Verbandsgemeinde Hillesheim in Wiesbaum gegründet. Mitglieder sind die Ortsgemeinde Wiesbaum sowie die Verbandsgemeinde Hillesheim. Zum anderen wurde die HIGIS Bauträger und Betriebsgesellschaft mbH gegründet.

Die Vermarktung des Parks erfolgt sowohl durch die regionale Wirtschaftsförderung (Wirtschaftsförderungsgesellschaft Daun-Vulkaneifel GmbH) als auch direkt durch die Betreibergesellschaft HIGIS.

Besonderheiten

Als ein besonderer Service besteht für die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der im Gründerzentrum HIGIS und im Unternehmerpark angesiedelten Firmen die Möglichkeit, ihre Kinder in der Kindertagesstätte der WKV Direktvertriebsservice GmbH betreuen zu lassen. Ausgebildete PädagogInnen und ErzieherInnen

kümmern sich dort um Kinder bis zu einem Alter von 12 Jahren.

Darüber hinaus wird ein Rundum-Service für Existenzgründer und Unternehmer angeboten. Die Hilfestellung erstreckt sich dabei von Existenzgründungen, Behördenkontakten, Finanzierungs-, Förder- und Zuschussanträgen über die Vermittlung von Geschäftspartnern bis hin zur Bildung und Unterstützung von Netzwerken und Kooperationen etc.

Außerdem verfügt das Gründerzentrum über einen in der Größe variablen Konferenz-, Tagungs- und Veranstaltungsbereich, der von den ansässigen Unternehmen genutzt werden kann. Darüber hinaus bietet ein eigener Gastronomiebetrieb seine Dienste an. Das Gebäude des Gründerzentrums wurde in insgesamt vier Bauabschnitten errichtet und umfasst nun eine Fläche von fast 8.500 m².

Die Preise für Räumlichkeiten liegen zwischen 3,50 € und 4,50 € je m² und Monat.

Planungsrecht

Bereits 1993 wurden die ersten Sondierungsgespräche zwischen den beteiligten Kommunen geführt. Im darauf folgenden Jahr lag das ent-

sprechende Vertragswerk vor. Die Bauleitplanung erfolgte ein Jahr später (1995) und seit 1997 ist das Gebiet erschlossen. Bereits seit 1998 befindet sich der Industrie- und GewerbePark in der Vermarktung. So konnten seit 1999 mehr als 30 Unternehmen unterschiedlichster Branchen und Größenordnungen gewonnen werden, die sich im Park angesiedelt und in diesem Zuge fast 400 Arbeitsplätze geschaffen haben.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Steuerhebesätze sind in beiden Belegenheitskommunen gleich hoch angesetzt.

Für den Industrie- und GewerbePark besteht die Möglichkeit, aus verschiedenen Förderprogrammen Gelder zu beantragen. So liegt der GewerbePark zum einen in einem EU Ziel-2 Übergangsgebiet (Förderung bis 2005), zum anderen können Mittel aus dem Landesförderprogramm abgerufen werden.

Die Förderquote beträgt 80 % für städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen durch das Land Rheinland-Pfalz sowie 60 % für die erbrachte Gesamterschließung. Hinzu kommt eine einzelbetriebliche Förderquote in Form verlorder Zuschüsse in Höhe von 12 - 15 %.

Entwicklungsstand

Die Größe der Verkaufsflächen ist ausgesprochen variabel angelegt. So werden sowohl Flächen von unter 1.000 m² zum Verkauf angeboten, aber auch Areale von über 10.000 m² stehen bei Bedarf zur Verfügung.

Der Grundpreis für Industrie- und GewerbeGrundstücke beträgt 2 € je m². Zuzüglich anteiliger Vermessungskosten, Ausgleichszahlungen etc. beläuft sich der Gesamtpreis auf 9.50 € je m². Darüber hinaus besteht auch die Möglichkeit, Flächen und Räumlichkeiten per Mietkauf oder Leasing zu erwerben.



Interkommunaler Industrie- und GewerbePark Hillesheim

Interkommunaler Gewerbepark Hunsrück-Mosel (HuMos)

Größe	90 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	5
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Der interkommunale Gewerbepark Hunsrück-Mosel wird in partnerschaftlicher Zusammenarbeit der Gemeinde Morbach und der benachbarten Verbandsgemeinden Bernkastel-Kues, Neumagen-Dhron und Thalfang am Erbeskopf sowie des Landkreises Bernkastel-Wittlich betrieben.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Der Park befindet sich im Landkreis Bernkastel-Wittlich, im Außenbereich der rund 1 km entfernten Belegenheitskommune Morbach, auf einer ehemaligen landwirtschaftlichen Nutzfläche.

Die Bruttogröße des Gewerbegebiets beträgt 90 ha. Netto stehen davon 60 ha zur Verfügung, die sich zu 100% innerhalb der Gemarkung der Gemeinde Morbach befinden.

Die Größe der Grundstücksflächen wird dabei sehr flexibel gehandhabt und kann zwischen 2.500 m² und 50.000 m² variieren.

Verkehrsanbindung

Die Gewerbefläche liegt im Kreuzungsbereich der Bundesstraßen B 327 (Hunsrückhöhenstraße), B 50 (Ost-West-Tangente) und B 269 (Nord-Süd-Tangente). Über die jeweils rund 26 km entfernten Autobahnanschlussstellen Mehring und Birkenfeld besteht eine Anbindung an die A 1 (Köln - Saarbrücken) bzw. an die A 62 (Nonnweiler - Pirmasens). Weiterhin befinden sich die Bundesautobahnen A 48 (Vulkaneifel - Gieses) und A 61 (Venlo - Hockenheim) in einer Entfernung von 35 km bzw. 51 km.

Bis zum internationalen Flughafen Hahn im Hunsrück sind es nur etwa 22 km, bis zum Regionalflughafen Bitburg rund 75 km.

Der nächste Bahnhof befindet sich im 26 km entfernten Idar-Oberstein, bis zum nächsten IC-Bahnhof müssen 32 km bis Wittlich-Wengerohr zurückgelegt werden. In Trier-Ehrang, in einer Entfernung von 42 km, befindet sich sowohl ein Containerbahnhof als auch ein Binnenhafen an der Mosel.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Nach dem Landesentwicklungsprogramm III des Landes Rheinland-Pfalz handelt es sich bei dem neuen Gewerbepark im Landkreis Bernkastel-Wittlich um einen von drei landesweit bedeutsamen Gewerbestandorten. Damit ist eine besondere Entwicklungsförderung seitens des Landes Rheinland-Pfalz verbunden, die zur Entwicklung von Gewerbestandorten und damit zur Verbesserung der ökonomischen Situation der betreffenden Regionen führen soll.

Flächenengpässe sowie fehlende finanzielle Ressourcen waren schließlich der Auslöser für die interkommunale Zusammenarbeit der fünf Gebietskörperschaften.

Organisation der Zusammenarbeit

Der Gewerbestandort in der Gemeinde Morbach wird als Zweckverband in partnerschaftlicher Kooperation der Belegenheitskommune Mosbach mit den benachbarten Verbandsgemeinden Bernkastel-Kues, Neumagen-Dhron und Thalfang am Erbeskopf sowie dem Landkreis

Bernkastel-Wittlich betrieben. Der Zweckverband zur Entwicklung des Gewerbeparks existiert seit dem 01.10.1995.

Dem Zweckverband Gewerbepark Hunsrück-Mosel (HuMos) fallen dabei vielfältige Aufgaben zu. So übernimmt er die Bereitstellung erschlossener, sofort verfügbarer Ansiedlungsflächen, nach Bedarf auch „maßgeschneidert“, sowie die Beratung, Betreuung und Begleitung bei Existenzgründungen und -sicherungen. Zudem ist der Zweckverband verantwortlich für die Information und Beratung bei der Beantragung von öffentlichen Fördermitteln. Er übernimmt auch die Koordinierung bei Antrags- und Genehmigungsverfahren.

Planungsrecht

Der rechtskräftige Flächennutzungsplan aus dem Jahr 1997 weist das Gebiet des Gewerbeparks als GI (Industriegebiet) aus. Die Bauleitplanung für den Park erfolgte im August 2000. Seit November 2000 ist das Gebiet erschlossen und befindet sich seitdem in der Vermarktung.

Betriebs- und Vermarktungskonzept

Die Vermarktung des Gewerbeparks Hunsrück-Mosel erfolgt durch den Zweckverband. Vorrangig sollen produzierendes Gewerbe sowie Dienstleistungsunternehmen aller Art angesiedelt werden. Unternehmen der Einzelhandelsbranche sind hingegen nicht zugelassen.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Da sich die rund 90 ha des Gewerbeparks ausschließlich innerhalb der Gemarkung der Gemeinde Morbach

befinden, sind die Steuerhebesätze für das gesamte Gebiet einheitlich. Die Grundsteuer A ist auf 250 v.H. und die Grundsteuer B auf 317 v.H. festgesetzt. Der Gewerbesteuerhebesatz beträgt 352 v.H.

Für das interkommunale Gewerbegebiet besteht die Möglichkeit, aus verschiedenen Förderprogrammen Gelder zu beantragen. So liegt der

Gewerbepark zum einen in einem EU Ziel-2 Übergangsgebiet (Förderung bis 2005), zum anderen können Mittel aus dem Landesförderprogramm abgerufen werden.

Der Grundstückspreis für Flächen im Gewerbepark Hunsrück-Mosel liegt bei 10,23 € je m² und beinhaltet auch die Erschließungskosten.



Interkommunaler Gewerbepark Hunsrück-Mosel (HuMos)

Probleme

Als problematisch bei der Entwicklung des interkommunalen Gewerbegebietes erwies sich das Finden eines geeigneten Standortes und der damit verbundene Ausgleich der landwirtschaftlichen Interessen sowie die gerechte Verteilung des Aufwandes und des Ertrages unter den beteiligten Gemeinden. Als Lösung wurde ein neues Modell eines Vorteil-Lastenausgleichs, gewichtet nach Steuerkraft und Entfernung, angewendet.

Entwicklungsstand

Das Teilgebiet I mit einer Bruttogröße von 50 ha ist bereits erschlossen. Netto entspricht dies einer Nutzfläche von 34 ha, deren größter Teil (25 ha) bereits vermarktet und belegt ist. In den letzten Jahren wurden so mehrere hundert neue Arbeitsplätze geschaffen. Derzeit sind noch etwa 9 ha erschlossene Gewerbe- und Industrieflächen verfügbar.

Interkommunales Gewerbe- und Industriegebiet Plütscheid / Feuerscheid

Größe	48 ha
Belegheitskommunen	4
Beteiligte	4
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Die beiden Verbandsgemeinden Prüm und Arzfeld haben gemeinsam mit den Ortsgemeinden Feuerscheid und Plütscheid das Gewerbe- und Industriegebiet Plütscheid/Feuerscheid am Schnittpunkt der beiden Ortsgemeinden ausgewiesen.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Bei dem Gewerbegebiet Plütscheid/Feuerscheid im Westen der Eifel (Länderdreieck Deutschland-Belgien-Luxemburg) handelt es sich um ein isoliert gelegenes Areal auf einer ehemaligen landwirtschaftlichen Nutzfläche. Bei zentraler Lage in der ländlichen Region zwischen Prüm und

Bitburg beträgt die Entfernung zu den beiden Zentren jeweils rund 18 km.

Das gemeinsame Gewerbe- und Industriegebiet umfasst eine Bruttofläche von 48,4 ha. Die überwiegende Mehrheit der Flächen steht bereits im Eigentum des Zweckverbandes. Insgesamt steht hier eine Nettobaufläche von rd. 22 ha zur Verfügung.

Verkehrsanbindung

Verkehrstechnisch ist das Areal wie folgt erschlossen: Das Gewerbegebiet verfügt mit der 1 km entfernten Anschlussstelle Waxweiler/Schönecken über eine direkte Verkehrsanbindung zur A 60 (Wittlich - St.

Vith/ Belgien), welche die Verbindung zur A 1 darstellt.

Bis zum Binnenhafen Trier-Ehrang sowie dem Güterverkehrszentrum Trier müssen rund 50 km zurückgelegt werden.

Der nächste Bahnhof, Bitburg-Erdorf, befindet sich in 20 km Entfernung.

Die Distanz zum überregionalen Flughafen Luxemburg beträgt etwa 85 km (Flughafen Frankfurt-Hahn 87 km, Köln-Bonn 131 km).

Als besondere Lagegunst erweist sich die Nähe zur luxemburgischen

und belgischen Grenze. So sind es nach Luxemburg nur 28 km, nach Belgien 30 km.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Hauptanlass für die interkommunale Kooperation der vier Gebietskörperschaften war die besondere Lage der Fläche. Daneben spielten aber auch wirtschaftsstrukturelle Überlegungen sowie finanzielle Engpässe der beteiligten Kommunen eine wichtige Rolle.

Organisation der Zusammenarbeit

Zur Organisation der Kooperation haben sich die vier beteiligten Körperschaften der Form eines Zweckverbandes bedient. Grundlage ist das Zweckverbandsgesetz des Landes Rheinland-Pfalz.

Die Organe des 2001 gegründeten Zweckverband Interkommunales Gewerbegebiet Plütscheid/Feuerscheid sind die Verbandsversammlung und der Verbandsvorsteher.

Die Verbandsversammlung besteht aus 10 Mitgliedern, wobei sich Anzahl sowie Stimmrecht entsprechend der eingebrachten %-Anteile der vier Kommunen ergibt. Die beiden Ortsgemeinden Feuerscheid und Plütscheid sind entsprechend mit jeweils 3 Mitgliedern vertreten, die beiden Verbandsgemeinden Prüm und Arzfeld mit jeweils 2 Vertretern.

Der Verbandsvorsteher wird durch die Verbandsversammlung bestimmt. Derzeit handelt es sich um den Bürgermeister der beteiligten Verbandsgemeinde Prüm.

Planungsrecht

Die Rechtskraft des Bebauungsplans lag Anfang 2005 vor, die Erschließung des Gewerbe- bzw. Industriegebietes kann kurzfristig nach der Flächenvermarktung umgesetzt werden.

Die Grundstücke sind entsprechend der Planungszielsetzung als GE (Ge-

werbegebiet 8,3 ha) bzw. als GI (Industriegebiet 16,9 ha) ausgewiesen.

Darüber hinaus existiert ein städtebaulicher Rahmenplan, der ein klares Verkehrsleitsystem sowie eine an der Vermarktungsstrategie orientierte Gestaltungskonzeption beinhaltet. Auch wurde ein eigenes Werbekonzept für das Gesamtgebiet erstellt.

Planungskonzeption

Die Planung sieht vor, bei der Entwicklung des Gewerbegebietes die unterschiedlichen Ansiedlungsprofile künftiger Betriebe sowie das spezifische Kundenverhalten zu berücksichtigen.

Vorrangig sollen hier kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) angesprochen werden, denen mit dem neu errichteten Gewerbegebiet die Möglichkeit eingeräumt werden soll, ihre Wachstumspotenziale zu verwirklichen. Entsprechend vielseitig stellt sich die vorgesehene Grundstücksparzellierung dar, die bezüglich Ansiedlungsmöglichkeit und Bebaubarkeit einen möglichst großen Spielraum lässt.

So ist vorgesehen, dass insgesamt 46 kleine Grundstücke bis zu einer

Größe von 3.000 m² ausgewiesen werden, 4 Grundstücke mit einer Größe von 3.000 bis 5.000 m², 5 Grundstücke zwischen 5.000 und 10.000 m² sowie zwei Areale von über 10.000 m².

Hauptaugenmerk bei der Akquirierung von Interessenten soll dabei auf kleine und mittlere Handwerksbetriebe gelegt werden.

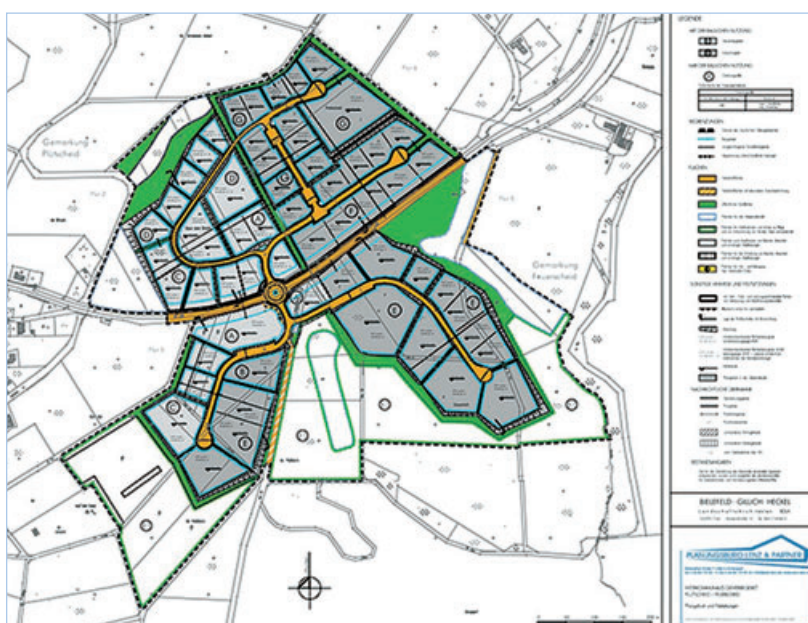
Daneben stehen auf dem Flächenareal aber auch besondere Angebote für alle flächenintensiven oder verkehrsbelastenden Produktions- und Verarbeitungsbetriebe zur Verfügung.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Der Gewerbesteuersatz der beiden Kommunen Plütscheid und Feuerscheid ist gleich (330 v.H.). Bei der Verbandsumlage zur Begleichung der ungedeckten Kosten hat man ebenfalls eine Aufteilung in Abhängigkeit vom eingebrachten %-Anteil festgelegt.

Probleme

Schwierigkeiten bei der Realisierung des Projekts gibt es insbesondere im Rahmen der finanziellen Förderung



Interkommunales Gewerbe- und Industriegebiet Plütscheid / Feuerscheid

Abb.: Planungsbüro Lenz & Partner, Winterspelt

der Erschließung. Ein weiteres Problem stellt die regionale und überregionale Vermarktung bzw. die Werbung für das Gebiet dar.

Für das interkommunale Gewerbegebiet besteht die Möglichkeit, aus verschiedenen Förderprogrammen Gelder zu beantragen. So liegt der Gewerbepark zum einen in einem EU Ziel-2 Übergangsgebiet (Förderung bis 2005), zum anderen können Mittel aus dem Landesförderprogramm abgerufen werden.

Entwicklungsstand

Die Realisierung des Gemeinschaftsprojekts soll in 5 Bauabschnitten erfolgen, wobei mit jedem Teilabschnitt Platz für ca. 10 Gewerbebetriebe geschaffen werden soll. Im ersten Bauabschnitt, der eine Netto-
bafläche von 5,5 ha aufweist, können baureife und erschlossene Flächen an förderfähige Betriebe für 9,00 € je m² vermarktet werden. Die Realisierung orientiert sich an der konkreten betrieblichen Nachfragesituation.

Interkommunaler Industriepark Region Trier IRT

Größe	250 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	8
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Der Industriepark Region Trier IRT wird in Kooperation von acht Gebietskörperschaften entwickelt:

Den Landkreisen Trier-Saarburg und Bernkastel-Wittlich, der Stadt Trier, den Verbandsgemeinden Schweich und Wittlich-Land sowie den Ortsgemeinden Bekond, Föhren und Hetzerath.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Bei dem Industriepark Region Trier handelt es sich um einen neuen isolierten Siedlungsansatz auf einer ehemaligen Militärfäche sowie auf einer vormals agrarwirtschaftlich genutzten Fläche. Die Entfernung des ebenen Geländes zu den beiden Belegenheitskommunen Föhren und Hetzerath beträgt 1 km bzw. 6 km.

Die Bruttogröße des Gebietes beträgt 250 ha. Davon stehen 120 ha Netto-
bafläche zur Verfügung. Auf Gemarkung der Ortsgemeinde Föhren

liegen davon 133 ha (66 ha netto). Die übrigen 117 ha (54 ha netto) entfallen auf die Ortsgemeinde Hetzerath.

Das Bauflächenangebot ist ausgesprochen flexibel gestaltet und enthält vorparzellierte Flächen, die auf Wunsch an das individuelle Vorhaben angepasst werden können. Durch Flächenzuschnitte von 2.500 m² bis zu 600.000 m² können sowohl Grundstücke für kleine und mittlere Betriebe als auch für großflächige Industrieansiedlungen offeriert werden.

Verkehrsanbindung

Der Industriepark grenzt direkt an die Bundesautobahnen A 1 (Fehmarn - Saarbrücken) und A 48 (Trier - Koblenz). Ausgehend von der A 1 / A 48 bestehen damit direkte Autobahnanbindungen an die Ost-West-Achse Dresden - Luxemburg - Paris, zu den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam, nach Brüssel sowie nach Frankfurt/Main.

Ein eigener Industriegleisanschluss mit stündlichen Verbindungen zum ICE/IC-Anschluss Koblenz ist vorgesehen. Damit würde der Park über eine direkte Verbindung an die DB-Hauptstrecke Luxemburg - Koblenz - Trier verfügen. Das hierfür erforderliche Planfeststellungsverfahren wurde bereits abgeschlossen.

Hervorzuheben ist der unmittelbar an den Industriepark angrenzende Flugplatz Trier-Föhren, der sich für eine Nutzung durch Geschäfts- und Kurierflugzeuge eignet. Er verfügt über weitläufige, in Beton ausgebaute Betriebsflächen. Die Start- und Landebahn ist 1.200 m lang, 30 m breit und für eine Tonnage bis 15 t zugelassen. Großzügig bemessene Rollwege sowie Service- und Abstellfelder erleichtern das Handling der Maschinen am Boden.

Ein Anschluss an den überstaatlichen Luftverkehr ist durch den internationalen Flughafen Luxemburg gege-

ben, der in nur 25 Minuten PKW-Fahrzeit zu erreichen ist. Außerdem bestehen Verbindungen zu den Flughäfen Hahn (45 Minuten), Saarbrücken (60 Minuten), Köln-Bonn (100 Minuten) und Frankfurt/Main (120 Minuten).

Die Entfernung zum nächsten Binnenwasserhafen in Trier-Ehrang beträgt rund 12 km. Dort befindet sich derzeit ein nach neuesten Gesichtspunkten geplantes Güterverkehrszentrum im Aufbau.

Der Park ist auch an das regionale ÖPNV-Netz des Verkehrsverbundes Region Trier angeschlossen. Auf dem Areal des Industrieparks befinden sich drei Haltestellen.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Beim Industriepark Region Trier handelt es sich um eine militärische Liegenschaft, die ehemalige französische Hubschrauberbasis Quartier Capitaine Jeanesson in Föhren. Die Basis wurde im Herbst 1991 von den französischen Streitkräften aufgegeben, gleichzeitig wurde eine Konzeption zur Umnutzung des Geländes erarbeitet, welche die Errichtung eines multifunktionalen Industrieparks vorsieht.

Die günstige verkehrs- und infrastrukturelle Lage der Liegenschaft gab hierbei den Ausschlag zur Entwicklung der Fläche. Damit war der Grundstein für den Industriepark Region Trier auf einem Gesamtareal von 250 ha gelegt.

1992 wurde der Zweckverband Industriepark Region Trier gegründet, der im September 1993 die ehemalige französische Hubschrauberbasis vom Bund erwarb. Die Eigentumsübertragung erfolgte 1994. Hiernach setzte eine dynamische Entwicklung ein, die insbesondere durch private und öffentliche Investitionen in Bau- und Infrastrukturprojekte sowie die Schaffung neuer Arbeitsplätze geprägt ist.

Organisation der Zusammenarbeit

Zur Umsetzung des Projektes wurde 1992 der Zweckverband Industriepark Region Trier als interkommunaler Zusammenschluss der Landkreise Trier-Saarburg und Bernkastel-Wittlich, der Verbandsgemeinden Schweich und Wittlich-Land, der Ortsgemeinden Föhren, Hetzerath und Bekond sowie der Stadt Trier gegründet. Der Zweckverband des IRT hat seine Geschäftsstelle im Parkcenter des Industrieparks.

Seine Aufgabe ist die ökonomische, technologische und soziale Entwicklung der Region Trier durch die Ansiedlung hochwertiger Industrie- und Gewerbebetriebe unter ökologischen Gesichtspunkten. Dazu sind entsprechende Flächen auszuweisen, zu erschließen sowie die Ver- und Entsorgung sicherzustellen. Verbandsorgane sind die Verbandsversammlung und der Verbandsvorsteher.

Die Verbandsversammlung besteht aus 24 Vertretern der beteiligten Kommunen, die über insgesamt 99 Stimmen verfügen. Jede Kommune stellt jeweils drei Vertreter. Die Stimmanzahl ist jedoch unterschied-

lich. So entfallen auf die Ortsgemeinde Bekond 5 Stimmen, während die Landkreise Bernkastel-Wittlich und Trier-Saarburg je 18 Stimmen haben. 13 entfallen auf die Ortsgemeinden Föhren und Hetzerath und je 10 auf die Verbandsgemeinden Schweich und Wittlich-Land. Die restlichen 12 Stimmen vereinen die Vertreter der Stadt Trier auf sich. Die Stimmabgabe der Verbandsmitglieder ist nur einheitlich möglich.

Der Verbandsvorsteher wird aus der Mitte der Verbandsversammlung gewählt.

Darüber hinaus bildet die Verbandsversammlung einen Verbandsausschuss mit Verbandsvorsteher und jeweils einem Vertreter der weiteren Verbandsmitglieder.

Im November 1999 haben sich die Unternehmen im Industriepark Region Trier zur Vertretung gemeinsamer Interessen in einem Gewerbeverband organisiert. Zweck des Vereins ist es, die Interessen und Belange von Handel, Handwerk und Gewerbe, von Industrie- und Dienstleistungsunternehmen wahrzunehmen. Das Wirken des Vereins soll



Interkommunaler Industriepark Region Trier IRT

einer breiten Öffentlichkeit zugute kommen, indem der Verein durch seine Tätigkeit das Verhältnis seiner Mitglieder zu Mitbürgern und Behörden optimiert. Der Gewerbeverein Gewerbeverband Industriepark Region Trier e.V. verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne der §§ 51 ff. AO.

Die Vermarktung des Industrieparks erfolgt über eine eigene Betreibergesellschaft.

Besonderheiten

Der Zweckverband Industriepark Region Trier verfügt über ein breites Angebot an Büro- und Produktionsflächen. Die ehemaligen Kasernengebäude wurden für eine gewerbliche Anschlussnutzung umgebaut und saniert. Zusätzlich wurden aufgrund der großen Nachfrage im Jahr 2000 und 2001 neue Bürogebäude und Hallen gebaut. Insgesamt stehen rund 12.000 m² Nutzfläche in sechs Gebäuden mit unterschiedlichen Nutzungsstrukturen zur Verfügung.

Für die Büronutzung mit individuellen Anforderungen wurden Einheiten von 60 m² bis 350 m² gebildet. Für Produktionszwecke stehen Halleneinheiten mit angegliederten Büro-, Aufenthalts- und Sanitärbereichen in einer Größe von 150 m² bis 1.400 m² zur Verfügung.

Darüber hinaus werden, speziell für technologieorientierte Unternehmen und Existenzgründer, im Technologie- und Gründerzentrum weitere Büro- und Produktionsflächen zu günstigen Konditionen angeboten. Hierbei spielen insbesondere der direkte Wissenstransfer mit Hochschulen (Universität Trier und Fachhochschule Trier) und Spin-Off-Effekte eine Rolle. So ist die FH Trier mit zwei Instituten im Park präsent.

Für potenzielle Investoren wird als besondere Dienstleistung die kostenlose, intensive Beratung, Betreuung und Begleitung vor und während der

Gründungsphase hinsichtlich der Beschaffung von Grundstücken, behördlichen Genehmigungen, öffentlichen Fördermitteln usw. in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung im Landkreis Trier-Saarburg GmbH angeboten.

Über aktuelle Angebote können sich interessierte Unternehmen anhand einer umfassenden, interaktiven Darstellung im Internet informieren. Informationen zu

- Flächenangeboten
- Mietangeboten
- angesiedelten Unternehmen
- Gebietsinfrastruktur
- Flugplatz Trier-Föhren

können im Gewerbeflächeninformationssystem des IRT eingesehen werden.

Planungsrecht

1993 wurden erste Sondierungsgespräche geführt; im darauf folgenden Jahr lag das Vertragswerk vor. Die Bauleitplanung erfolgte 1995. Der Park ist als GI-Fläche gemäß § 9 BauGB ausgewiesen und begründet damit die baurechtliche Grundlage für eine vollkontinuierliche Arbeitsweise. Seit der Erschließung des Gebietes im Jahre 1996 befindet es sich auch in der Vermarktung.

Gewünscht ist die Ansiedlung von produzierendem Gewerbe, Industriebetrieben, Dienstleistungsgewerbe und Logistikunternehmen.

Die Verbandsordnung gibt genauer Auskunft darüber, welche Branchen vorrangig angesiedelt werden sollen bzw. von vornherein von einer Ansiedlung ausgeschlossen sind. So ist beispielsweise eine Ansiedlung von solchen Betrieben ausgeschlossen, die bereits in der Region sind und deren Betriebsverlagerung keinen zusätzlichen Nettoeffekt für die regionale Entwicklung darstellt.

Um die Bauherren bei der Planung von Gebäuden und Freiräumen zu

unterstützen, wurde im Zusammenhang mit dem geltenden Bebauungsplan eigens ein Gestaltungshandbuch erarbeitet, das hinsichtlich der angestrebten Parkkonzeption unterstützt und berät.

Planungskonzeption

Das Konzept des Industrieparks Region Trier setzt auf Synergie durch Kooperation. Potenzielle Interessenten erfahren eine aktive Unterstützung durch die parkeigenen Planungs- und Beratungsdienste. Ergänzt wird dieses Angebot durch eine breite Palette von Serviceleistungen. Insbesondere für junge Unternehmen bietet das auf dem Areal gelegene Technologie- und Gründerzentrum vor Ort eine wichtige Starthilfe.

Auch besteht die Möglichkeit, zahlreiche Einrichtungen wie Veranstaltungsräume, Gastronomiebereich und Erholungsflächen für eigene Zwecke zu nutzen. Sogar bei medizinischen Notfällen steht dank einer im Industriepark gelegenen Arztpraxis Hilfe bereit.

Eigens für den Park wurde ein gestalterisches Rahmenkonzept entwickelt. Besonders markant sind dabei die großzügigen Grün- und Wasseranlagen mit einem System von oberirdischen Entwässerungs- und Regenrückhaltezone und Seen. Hinzu kommt eine elegante Alleebepflanzung und die durch Grünstreifen abgesetzten Geh- und Fahrradwege. Damit erfüllt der Park höchste Ansprüche in ökologischer und architektonischer Hinsicht.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Steuerhebesätze sind in den beiden beteiligten Belegungsgemeinden unterschiedlich hoch. In der Ortsgemeinde Föhren liegen die Grundsteuern A und B bei 320 v.H. und der Gewerbesteuerhebesatz bei 350 v.H. In der Ortsgemeinde Hetzerath liegen die Hebesätze teils unter den Sätzen der Nachbarkommune.

Die Grundsteuer A beläuft sich hier auf 300 v.H., die Grundsteuer B auf 320 v.H. Die Gewerbesteuer liegt bei 350 v.H.

Die Finanzierungsbeiträge bei unzureichender Deckung des Finanzbedarfs verteilen sich wie folgt auf die beteiligten Kommunen: Die Landkreise Bernkastel-Wittlich und Trier-Saarburg sind mit einem Teilbetrag von 19% beteiligt, die Verbandsgemeinden Wittlich-Land und Schweich mit je 15% und die Stadt Trier mit 12%. Die verbleibenden 20% verteilen die Ortsgemeinden Föhren, Hetzerath und Bekond unter sich. Nach selbigem Schlüssel

werden auch etwaige Überschüsse zwischen den acht Körperschaften verteilt.

Für den interkommunalen Gewerbepark besteht die Möglichkeit aus verschiedenen Förderprogrammen Gelder zu beantragen. So liegt der Gewerbepark zum einen in einem EU Ziel-2 Übergangsgebiet (Förderung bis 2005), zum anderen können Mittel aus dem Landesförderprogramm abgerufen werden.

Entwicklungsstand

Die Grundstücksflächen sind sofort verfügbar und garantiert altlastenfrei. Der Kaufpreis für Grundstücke

im Gewerbepark liegt bei 19,50 € pro m², der Mietpreis beträgt 1,17 € je m². Der Erbbauzins ist mit jährlich 6% veranschlagt.

Die Baugenehmigungserteilung verläuft ausgesprochen unbürokratisch und kurzfristig. Bisher haben sich 75 Unternehmen mit rund 1.100 Mitarbeitern im IRT angesiedelt. Damit sind rund 31% der Fläche im Industriepark bereits belegt.

Interkommunaler Gewerbepark Waldlaubersheim

Größe	82 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	2
Organisationsformen	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung; GmbH

Beteiligte

Der Gewerbepark Waldlaubersheim ist ein Gemeinschaftsprojekt der Ortsgemeinde Waldlaubersheim und der Verbandsgemeinde Stromberg als übergeordnete Gebietskörperschaft.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Bei dem Gewerbepark handelt es sich um einen neuen Gewerbestandort, außerhalb von bestehenden Ballungszentren, auf einer vormals landwirtschaftlich genutzten Fläche. Eine Begrenzung des Gebietes, rund einen Kilometer westlich der Ortsgemeinde Waldlaubersheim im Landkreis Bad Kreuznach, ergibt sich im Nordwesten durch den Waldbereich Große Heide. Die Ostgrenze bilden die Bundesautobahn A 61 und die Landesstraße L 236. Im Westen grenzt der Park an den geplanten Standort für das RWE-Umspannwerk.

Die Brutto-Gesamtfläche des Parks beträgt 89,6 ha, die sich ausschließ-

lich auf Gemarkung der Gemeinde Waldlaubersheim befindet. Dabei ist das Gesamtareal in verschiedene Teilflächen untergliedert: Abschnitt Nord I mit einer Größe von 31 ha, Abschnitt Nord II mit 26 ha und Abschnitt Süd mit einer Fläche von 29 ha. Netto stehen davon insgesamt 52,28 ha zur Verfügung, wobei die im Bebauungsplan festgesetzten GI-Flächen mit 22,9 ha gegenüber den GE-Flächen mit 29,3 ha leicht überwiegen.

Hintergrund der Aufteilung in verschiedene Teilabschnitte ist eine nach Unternehmenstätigkeit differenzierte Ansiedlung der Betriebe.

Während die Teilfläche Nord I den produktionsnahen Dienstleistungen und nicht störenden Gewerbebetrieben vorbehalten ist, bietet sich die Teilfläche Nord II als Standort für flächenbeanspruchende Großbetriebe, industrielle Herstellungsbetriebe, Betriebe des produzierenden Gewer-

bes und des Handwerks, Logistikzentralen und auch für einen Autohof an. Die Teilfläche Süd lässt an der westlichen Seite industrielle Ansiedlungen (GI) zu, der östliche Teil besteht aus GE-Flächen.

Eine weitere Unterteilung ergibt sich anhand der Nutzungseignung auf Grundlage der Planungskonzeption. Diese sieht vor, dass rund 20 ha der Fläche für Großbetriebe genutzt werden sollen, während die übrigen 30 ha für eine kleinteilige Nutzung vorgesehen sind. Für produktionsnahe Dienstleistungen sind rund 15 ha der Fläche vorgesehen. Auf der anderen Hälfte der Fläche sollen sich Betriebe des produzierenden Gewerbes und des Handwerks ansiedeln. Zusätzlich sind in der Konzeption 3 ha der Flächen für Betriebe mit unmittelbarem Autobahnbezug geplant.

Verkehrsanbindung

Der Gewerbepark Waldlaubersheim zeichnet sich insbesondere durch

seine gute Verkehrsanbindung aus. Drei wichtige Autobahnen liegen in nächster Nähe und garantieren die schnelle Erreichbarkeit mehrerer Oberzentren.

Die Autobahn A 61 (Venlo - Hockenheim) mit einem der am stärksten frequentierten Autobahnabschnitte in Rheinland-Pfalz grenzt direkt an den Gewerbepark. Über die eigene Ausfahrt Waldlaubersheim besteht eine direkte Anbindung an die A 61. Zur Zeit passieren hier täglich ca. 50.000 Fahrzeuge den Gewerbepark. Koblenz und Ludwigshafen befinden sich in einer Entfernung von 60 km bzw. 65 km und sind über die A 61 gut zu erreichen.

Das Autobahnkreuz Nahetal der A 61 und A 60 (Wittlich - Rüsselsheim) bildet eine Verbindung zum nahegelegenen Rhein-Main-Raum. Die Entfernung nach Mainz beträgt 35 km, nach Frankfurt/Main rund 60 km. Außerdem besteht mit der Bundesstraße B 41 ein Anschluss an die „Naheachse“. Das Autobahnkreuz Alzey der A 61 und A 63 (Mainz - Kaiserslautern) verbindet die Region mit dem saarländischen Raum und Frankreich.

Nahegelegene Flughäfen sind der Rhein-Main-Flughafen in Frankfurt in einer Entfernung von 60 km sowie der Flughafen Hahn im Hunsrück in 50 km Entfernung.



Interkommunaler Gewerbepark Waldlaubersheim

Die nächste Bahnstation befindet sich in Bingen, in einer Entfernung von 10 km. Dort besteht sowohl ein IC-Anschluss als auch die Möglichkeit des Güterumschlags.

Ebenfalls in Bingen befindet sich der nächste Binnenschiffahrtshafen des Rheins.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Der Anlass für die Kooperation ergab sich aus der Aufstellung eines neuen Landesentwicklungsprogramms. Dort, im LEP III, ist der Standort für den Gewerbepark Waldlaubersheim als zu entwickelnder, landesweit bedeutsamer Gewerbestandort beschrieben.

Darüber hinaus spielten aber auch die besondere Lagegunst der Fläche, bei gleichzeitigen Flächenengpässen der Partnerkommunen, sowie wirtschaftsstrukturelle Überlegungen eine Rolle für die interkommunale Kooperation.

Organisation der Zusammenarbeit

Die Kooperation zwischen der Ortsgemeinde Waldlaubersheim und der Verbandsgemeinde Stromberg ist mittels öffentlich-rechtlichem Vertrag organisiert.

Die Entwicklung des Gewerbeparks erfolgt innerhalb der Gemarkungsgrenzen der Gemeinde Waldlaubersheim. Die Verbandsgemeinde übernimmt dabei die Voruntersuchungen, den Grundstückserwerb und die bodenordnerischen Maßnahmen, ebenso wie die Erschließung, die Vermarktung und die Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen.

Die Wahrnehmung dieser Aufgaben sowie die gezielte Entwicklung des Gewerbeparks erfolgt durch die Gesellschaft für Gewerbeansiedlung Verbandsgemeinde Stromberg mbH (GGS). Ebenfalls durch die GGS erfolgt die Vermarktung der Grundstücke, welche zuvor durch diese erworben werden.

Finanziell unterstützt wird die Entwicklung des Parks zudem durch die Landesregierung Rheinland-Pfalz im Rahmen des Landesentwicklungsprogramms III.

Planungsrecht

Der Gewerbepark besteht aus GI-Flächen (Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen) und aus GE-Flächen (Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen).

Baurecht besteht seit Januar 1999. Die Erschließung hat im ersten Halbjahr 2000 begonnen und ist im ersten Bauabschnitt abgeschlossen. Ebenfalls seit 2000 befindet sich das Gebiet durch die Betreibergesellschaft in der Vermarktung.

Die Ansiedlung von Gewerbebetrieben richtet sich nach der Positivliste Gewerbeangebot „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“.

Großflächiger Einzelhandel sowie Unternehmen der Erotikbranche sind von der Ansiedlung ausgeschlossen.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Verbandsgemeinde Stromberg liegt im Fördergebiet des regionalen Landesförderprogramms Rheinland-Pfalz LEP III. Durch die Mittel des Landes sollen ausschließlich klein- und mittelständische Betriebe der gewerblichen Wirtschaft durch Zuschüsse oder zinsverbilligte Darlehen zu Investitionen im Fördergebiet bewegt werden. Die Zuwendungen sollen zur Schaffung neuer oder Sicherung vorhandener Arbeitsplätze in strukturschwachen Räumen beitragen. Zudem liegt der Park in einem GA D-Fördergebiet.

Da sich der Park ausschließlich auf Gemeindegebiet der Ortsgemeinde Waldlaubersheim befindet, ergeben sich keine Unterschiede hinsichtlich der Höhe der öffentlichen Abgaben. Die Gewerbesteuer beläuft sich auf 350 v.H., die Grundsteuer B beträgt 320 v.H.

Die voll erschlossenen Flächen im Gewerbepark Waldlaubersheim werden zu einem Preis ab 37,00 € je m² angeboten.

Probleme

Probleme gab es in der Planungsphase zur Entwicklung des Gewerbeparks. Eine Bürgerinitiative erhob Normenkontrollklage gegen den Bebauungsplan des Gewerbegebiets. Die Klage hatte jedoch keinen Erfolg.

Entwicklungsstand

Ein erster Teilabschnitt des Gewerbeparks wurde von der GGS erworben. Die Verfügbarkeit der übrigen Flächen ist durch Options-Kaufverträge der GGS mit den Grundstückseigentümern bereits größtenteils abgesichert.

Der Gewerbepark Waldlaubersheim besteht aus drei Teilgebieten, nämlich Nord 1, Nord 2 und Süd und

umfasst insgesamt netto 52,28 ha. Um das finanzielle Engagement überschaubar zu halten, wurde er in drei Bauabschnitte eingeteilt, welche nacheinander erschlossen werden sollen.

Der erste Bauabschnitt, welcher aus Flächenteilen der Teilgebiete Nord 1 und Nord 2 gebildet wird, wurde bereits erschlossen. Die Erschließungsarbeiten sind mit der im Jahr 2004 erfolgten Anlegung der landespflegerischen Ausgleichsflächen abgeschlossen worden. Dabei wurden 80 Hochstämme, 680 Heistergehölze und 4.800 heimische Sträucher gepflanzt.

Von den im ersten Bauabschnitt der Teilgebiete Nord 1 und Nord 2 des Gewerbeparks gelegenen, veräußerbaren Grundstücken mit einer Größe von 230.437 m² wurden bislang 128.479 m² an 16 ansiedlungswillige

Unternehmen veräußert. Die meisten dieser Unternehmen haben ihr Bauvorhaben bereits abgeschlossen und den Betrieb aufgenommen. Diese Unternehmen haben ca. 270 Arbeitsplätze und 5 Ausbildungsplätze in den Gewerbepark gebracht.

Die Flächen von Nord 1, welche im zweiten Bauabschnitt liegen, wurden bereits aufgekauft. Künftige Aufgaben werden der Ankauf der Grundstücke für den zweiten Bauabschnitt in Nord 2 und des Teilgebietes Süd sowie die weitere Erschließung und Vermarktung und damit die Veräußerung an ansiedlungswillige Unternehmen sein.

Interkommunaler Flughafen Zweibrücken GmbH

Größe	180 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	7
Organisationsformen	Zweckverband; Planungsverband

Beteiligte

Beteiligt am Projekt Flughafen Zweibrücken GmbH sind das Land Rheinland-Pfalz, die Stadt Zweibrücken als Belegenheitskommune sowie der Landkreis Südwestpfalz, die Ortsgemeinden Althornbach, Contwig und Mausbach sowie die Verbandsgemeinde Zweibrücken Land.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das Projektgebiet erstreckt sich über eine Fläche von 180 ha, wobei die Nettonutzung der Fläche 40 ha umfasst. Das Konzept des Projektes beinhaltet dabei vier Säulen. Der Multimedia-Internet-Park (MIP) soll mit über 30.000 m² etwa 180 Betriebe

beherbergen. Für das Fabrikverkaufszentrum Designer Outlet Zweibrücken (DOZ) ist in der Endstufe eine Verkaufsfläche von 38.000 m² geplant. Eine weitere Säule bildet der Interactive Park, in dem aktuelle Trendsportarten betrieben werden können, und letztlich die Flugplatzanlage mit einer 3.000 m langen Start- und Landebahn, welche als vierte Säule eine besondere Rolle in diesem Konzept spielt.

Der projektierte Standort liegt in der Stadt Zweibrücken, etwa 40 km nordöstlich des Wirtschaftszentrums Saarbrücken und 50 km südwestlich der Stadt Kaiserslautern. Die isoliert gelegene Fläche war bis 1991 durch

eine militärische Nutzung als NATO-Luftwaffenstützpunkt, zuletzt durch die Belegung der US-Airforce, gekennzeichnet. 1996 erwarben die ersten privaten Investoren auf dem Konversionsgelände eine Teilfläche, um dort das Vier-Säulen-Konzept zu realisieren.

Verkehrsanbindung

Die Fläche des Gewerbeparks befindet sich im Schnittpunkt der Autobahnen A 8 und A 6 Richtung Mannheim/Frankfurt bzw. Saarbrücken/Metz mit eigenem Autobahnanschluss. Durch diese Anbindung ist das Areal optimal in das europäische Fernstraßennetz eingebunden. Momentan befindet sich eine Land-

straße im Bau, welche den Flughafen Zweibrücken direkt mit den französischen Nachbargemeinden verbindet.

Da sich der Flughafen auf dem Projektgelände befindet, wird eine direkte Luftanbindung für Geschäftsflugzeuge gewährleistet. Die Tendenz der Flugzahlen ist steigend, weshalb anzunehmen ist, dass sich der Flughafen Zweibrücken zukünftig zu einem bedeutenden Verkehrsknotenpunkt entwickeln wird. Über die Flughäfen Saarbrücken (40 km), Frankfurt am Main (160 km) und Luxemburg (120 km) wird der Geschäftsflughafen an das regionale und internationale Luftfahrtnetz angeschlossen.

Die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird über eine direkte ÖPNV-Verbindung zum Zweibrückener Hauptbahnhof sichergestellt. Dieser ist an den Rheinland-Pfalz-Takt angeschlossen. Stündlich verkehrt eine Regionalbahn nach Saarbrücken bzw. über Pirmasens nach Kaiserslautern. Verbindungen

ins nationale schienengebundene Verkehrsnetz ermöglichen die EC-/IC-Anschlüsse im 10 km entfernten Homburg bzw. im 30 km entfernten Kaiserslautern sowie ein ICE-Anschluss in Mannheim. Die nächsten Binnenwasserhäfen befinden sich in Saarbrücken (40 km) und Ludwigshafen/Mannheim (100 km).

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Die Stadt Zweibrücken wollte ihre Wirtschaftskraft steigern und mit Hilfe des Einsatzes gezielter Wirtschaftsförderung finanzstarke Unternehmen in ihrem Gemeindegebiet ansiedeln. Nachdem im Jahr 1991 die US-Airforce vom Flughafen Zweibrücken abgerückt ist und ein 300 ha großes Areal hinterließ, hat die Stadt Zweibrücken aufgrund der besonderen Lagegunst der Fläche beschlossen, einen Industriestandort zu entwickeln.

Als 1994 die gesamte Fläche an den Bund zurückgefallen ist, konnte die Konversion beginnen. Das neue Nut-

zungsmodell mit vier gleichberechtigten Kernbereichen beinhaltet die Weiterentwicklung des Flugplatzes, den Ausbau des Multimedia-Internet-Parks (MIP), die Einrichtung eines überregionalen Freizeit- und Erlebnisparcs (Interactive Park) sowie den Bau eines Fabrikverkaufszentrums (DOZ). Die Verwirklichung der Bausteine erfolgt parallel, so dass sich die Synergieeffekte, die ein wesentlicher Bestandteil des Konzeptes sind, schon frühzeitig entfalten.

Aufgrund des sofortigen Einleites der Bauleitplanung von Seiten der Stadt Zweibrücken wurden die erforderlichen Rahmenbedingungen geschaffen, so dass sich schon innerhalb des ersten Jahres die ersten Betriebe ansiedeln konnten. Dies wäre ohne die reibungslose Abstimmung und Kooperation zwischen der Stadtverwaltung und den Unternehmen nicht möglich gewesen. Ausschlaggebend für die Entscheidung zur Projektrealisierung in Zweibrücken ist die zentrale Lage innerhalb des europäischen Binnenmarktes und die



Interkommunaler Flughafen Zweibrücken GmbH

günstige Verkehrsanbindung. Grenz-nahe Gebiete bieten sich als Standorte für Factory Outlet Stores an, um auch ausländisches Kaufpotenzial anzulocken und das Abfließen der inländischen Kaufkraft zu verhindern.

Organisation der Zusammenarbeit

Für die Projektumsetzung wurden beispielhafte Organisations- und Managementstrukturen geschaffen, damit das Vier-Säulen-Konzept seine ganze Tragfähigkeit durch die komplexe Vernetzung der Bausteine sowohl untereinander, als auch mit der Stadt und Region und der Nutzung von Synergieeffekten, beispielsweise mit der Fachhochschule Zweibrücken, entfalten kann.

Nachdem der 300 ha große Flugplatz Zweibrücken im September 1991 von den US-Streitkräften aufgegeben wurde, haben sich bereits im Oktober des selben Jahres die beteiligte Kommune Zweibrücken, die Ortsgemeinden Althornbach, Contwig und Mauschbach sowie der Landkreis Südwestpfalz und die Verbandsgemeinde Zweibrücken Land zu dem Zweckverband Entwicklungsgebiet Flugplatz (ZEF) zur Erschließung des Flugplatzgeländes zusammengeschlossen. Seine Aufgabe ist die Schaffung von Planungs- und Baurecht.

Im Jahr 1992 beteiligten sich das Land und der Zweckverband an der Entwicklungsgebietsgesellschaft Flugplatz Zweibrücken GmbH mit dem Ziel, das Gelände und den Verkehrslandeplatz zu entwickeln. Die Aero-ville Zweibrücken GmbH (FGAZ), bestehend aus der Entwicklungsgesellschaft und einer Tochtergesellschaft, erwarb 1995 die Fläche vom Bund und verkaufte Teile zur Umsetzung des Vier-Säulen-Konzepts.

Zur Realisierung des Konzepts wurden zwei neue Gesellschaften gegründet. Die Aircity Grundbesitz GmbH & Co KG erwarb eine Teilfläche von 57 ha im Nordwesten des Flugplatzes zur Umsetzung der drei

Säulen Factory-Outlet-Center, Freizeiteinrichtungen und Multimedia-Internet-Parks. Die Gesellschaft liegt zu 100 Prozent in privater Hand.

Die Flughafen Zweibrücken GmbH (FZG) ist die Eigentümerin des eigentlichen Flugplatzareals und verantwortlich für die Organisation des Flugbetriebes. Sie befindet sich im Eigentum der FGAZ, soll aber privatisiert werden. Es ist beabsichtigt, dass sich die Unternehmen an der Betreuung der Flugplatz Zweibrücken GmbH beteiligen.

Die FGAZ ist auch im Besitz des 57 ha großen sogenannten „Regionalen Fensters“, worunter alle Flächen fallen, welche nicht zum Flugplatz oder zur Aircity gehören. Als eigene Betreibergesellschaft vermarktet die FGAZ diese Flächen selbständig.

Planungsrecht

Der räumliche Geltungsbereich des Planbereiches stimmt mit den vorgesehenen Zielen und Grundsätzen der Raumordnung überein. Nach den Vorgaben des LEP III des Landes Rheinland-Pfalz ist für den Planbereich sowohl das Konzentrations- als auch das Integrationsgebot geltend, so dass großflächige Einzelhandelsansiedlungen in dem Bereich zulässig sind. Als strukturschwacher Raum ausgewiesen, wird aus wirtschaftsstrukturellen Überlegungen der Konversion und wirtschaftlichen Entwicklungen Vorrang eingeräumt.

Nachdem sich die ersten Interessenten für die Entwicklung der Fläche gefunden hatten, wurden erste Sondierungsgespräche geführt und das Konzept entwickelt. Die Gemeinde leitete sofort die Bauleitplanung ein, um die nötigen Voraussetzungen zu schaffen.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Umfangreiche Vorarbeiten waren nötig, um das über 300 Hektar umfassende Konversionsgelände auf den modernsten Stand zu bringen.

Es ist nicht gelungen, den Bund am Umstrukturierungsprozess zu beteiligen. So musste die Ver- und Entsorgungsinfrastruktur, unter Einsatz erheblicher Fördermittel des Landes und der EU, komplett neu geschaffen werden. Auch das überregionale Straßennetz wurde überplant und erweitert.

Die Verteilung von Kosten und Erträgen bei der Projektrealisierung entfällt zu je 50 % auf das Land Rheinland-Pfalz und den Zweckverband Entwicklungsverband Flugplatz ZEF.

Entwicklungsstand

Auf dem Flughafengelände haben sich heute 170 Betriebe mit knapp 1.670 Arbeitsplätzen angesiedelt. Darunter fallen auch die etwa 36 Unternehmen und Existenzgründer mit zusammen rund 455 Beschäftigten im Multimedia-Internet-Park.

Als erste größere Konversionsfläche in Rheinland-Pfalz ist am Flughafen Zweibrücken die Altlastenbeseitigung mittlerweile erfolgreich abgeschlossen. In den damaligen Verkaufsverhandlungen mit dem Bund wurde festgelegt, dass die kontaminierten Flächen vor der Übernahme durch die FGAZ auf Kosten des Bundes saniert werden mussten. Mit der Altlastensanierung einhergehend können von nun an alle Flächen auf dem Flughafengelände vermarktet werden.

Der Ausbau der neuen Landstraße L 700, welche zugleich auch Erschließungsstraße für den Flughafen ist, wurde im Frühjahr 2002 offiziell gestartet. Die Bauabschnitte auf dem Flugplatzareal sind bereits fertiggestellt. Mit einem Investitionsvolumen von rund 15,6 Millionen Euro und einer Bauzeit bis 2005 wird eine deutlich verbesserte Anbindung an das französische Straßennetz geschaffen.

Interkommunales Industrie- und Gewerbegebiet Delitzsch Südwest

Größe	140 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Die große Kreisstadt Delitzsch realisiert gemeinsam mit der Gemeinde Neukyhna das interkommunale Industrie- und Gewerbegebiet Delitzsch Südwest.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Der Standort des interkommunalen Gewerbegebietes befindet sich jeweils etwa 1 km von den Hauptzentren der beiden Partnergemeinden Delitzsch und Neukyhna entfernt.

Das Industrie- und Gewerbegebiet bildet südwestlich der Stadt Delitzsch einen neuen isolierten Siedlungsansatz. Die Fläche wurde zuvor sowohl agrarwirtschaftlich als auch industriell genutzt.

Das projektierte Industrie- und Gewerbeflächenareal erstreckt sich über eine Bruttofläche von 140 ha. 100 ha Nettobaufläche stehen hier bereit. Dabei befindet sich jeweils ein Drit-

tel des Gebietes (brutto wie netto) auf Gemarkung der großen Kreisstadt Delitzsch, zwei Drittel im östlichen Gemeindegebiet der Kommune Neukyhna.

Die verfügbaren Grundstücke haben Größen von 1.200 m² bis 300.000 m².

Verkehrsanbindung

In ca. 15 km Entfernung verläuft im Westen der Fläche die Bundesautobahn A 9 (Berlin - München) und südlich des Gewerbegebietes die BAB 14 (Magdeburg - Dresden-Prag). Das Gebiet ist sternförmig durch die 1 km entfernten Bundesstraßen B 2, B 183a und B 184 regional erschlossen.

Ein Gleisanschluss an das Netz der Deutschen Bahn AG ist im Industrie- und Gewerbegebiet bei entsprechendem Bedarf möglich.

Darüber hinaus ist das Industrie- und Gewerbegebiet Delitzsch Südwest

über eine Busverbindung im Gewerbegebiet direkt an das örtliche ÖPNV-Netz angebunden.

Ein Wasserstraßenanschluss befindet sich in ca. 40 km Entfernung.

Die weitergehende Erschließung wird durch den etwa 15 km entfernten internationalen Flughafen Leipzig/Halle gesichert.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Aufgrund der besonderen Lagegunst der Fläche sowie aus wirtschaftsstrukturellen Überlegungen haben sich die große Kreisstadt Delitzsch und die Gemeinde Neukyhna zusammengeschlossen, um gemeinsam das Industrie- und Gewerbeflächenprojekt zu entwickeln.

Nachdem 1991 die ersten Sondierungsgespräche über eine gemeinsame Ansiedlung von Unternehmen geführt wurden, lagen ein Jahr später

die Vertragswerke vor, so dass 1993 die Bauleitplanung erfolgen konnte und mit der Vermarktung des Gewerbegebietes begonnen wurde.

Organisation der Zusammenarbeit

Im Rahmen der Entwicklung des interkommunalen Gewerbegebietes haben die große Kreisstadt Delitzsch und die Gemeinde Neukyhna gemeinsam den Zweckverband Industrie- und Gewerbegebiet Delitzsch Südwest gegründet. Der Verband ist für die Beplanung und Erschließung der Fläche verantwortlich.

Als begleitendes Gremium wurde eine Zweckverbandsversammlung gegründet.

Für die Vermarktung des Industrie- und Gewerbegebietes Delitzsch Südwest ist neben dem Zweckverband die regionale Wirtschaftsförderung verantwortlich.

Planungsrecht

Besonderer Vorrang bei der Ansiedlung wird Unternehmen der industriellen Produktion eingeräumt, während Einzelhandelsbetriebe ausdrücklich nicht zulässig sind.

Der größte Teil der Flächen ist als Industriegebiet (GI-Flächen) ausgewiesen, weitere Teile des Areals als GE-Flächen.

In den Betrieben des Industrie- und Gewerbeparks ist Schichtarbeit möglich.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Steuereinnahmen beider Kommunen werden an den Zweckverband abgeführt. Dabei hat die Kommune mit niedrigeren Steuern an den Zweckverband den höheren Satz zu zahlen. Der Steuerhebesatz der Grundsteuer A beträgt im gesamten Industrie- und Gewerbegebiet 300 v.H.

Der Steuerhebesatz der Grundsteuer B beträgt auf Delitzscher Gemarkung 450 v.H. und auf Neukyhnaer Gemarkung 370 v.H. Der Steuerhebesatz der Gewerbesteuer beläuft sich einheitlich auf 380 v.H. und ist seit 1992 konstant.

Die Erschließung des Gebietes erfolgte 1995 mit Fördermitteln der EU, des Bundes und des Landes Sachsen.

Entwicklungsstand

Das Gewerbegebiet ist voll erschlossen und bisher haben 17 Firmen im Industrie- und Gewerbegebiet investiert. Auf einer Fläche von rund 380.000 m² sind insgesamt über 600 Arbeitsplätze erhalten oder neu geschaffen worden.

Der Preis für förderfähige Gewerbeflächen beträgt 16,50 € je m², für nicht förderfähige Grundstücke sind 31,50 € je m² zu zahlen.



Interkommunales Industrie- und Gewerbegebiet Delitzsch Südwest (Plan ist derzeit in Bearbeitung)

Interkommunales Industrie- und Gewerbegebiet Plauen-Neuensalz / Nord

Größe	54 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	Planungsverband

Beteiligte

Die kreisfreie Stadt Plauen und die Gemeinde Neuensalz haben gemeinsam das Industrie- und Gewerbegebiet Plauen-Neuensalz/Nord entwickelt.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das interkommunale Industrie- und Gewerbegebiet liegt am östlichen Stadtrand von Plauen und im westlichen Bereich von Neuensalz im sächsischen Vogtland. Der Standort liegt zwischen Berlin, München, Frankfurt am Main, Dresden, Leipzig sowie dem tschechischen Prag, und fungiert als Schaltstelle im Fünfländereck zwischen Bayern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen und Tschechien.

Die Bruttofläche beträgt ca. 54 ha. Netto stehen rund 47 ha zur Verfügung, wovon ca. ein Viertel zur Gemeinde Neuensalz und ca. drei Viertel zur Stadt Plauen gehören. Die Grundstücksgrößen variieren von ca. 2.900 m² bis 94.000 m².

Verkehrsanbindung

Durch die Lage des Areals unmittelbar an der Autobahn A 72 (Hof - Chemnitz) besteht über die Ausfahrt Plauen-Ost ein Anschluss an das überregionale Straßennetz.

Die Bundesstraßen B 169 und B 173 sind in einer Entfernung von nur einem Kilometer erreichbar. Das Industrie- und Gewerbegebiet selbst verfügt über eine eigene ÖPNV-Haltestelle.

Die Einbindung der Stadt in das ICE-Netz der Sachsen-Franken-Magistrale vervollständigt die Verkehrsan-

bindung. Ergänzt durch den Regionalflugplatz Hof-Plauen ist ein verkehrsgünstiger Standort für gewerbliche Unternehmen und Industriebetriebe entstanden.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Die vorhandenen Standortvorteile der Region und die zusätzlich geschaffenen Rahmenbedingungen haben Plauen zu einem dynamischen Verflechtungsraum für nationale und internationale Exportgeschäfte gemacht. Mit zahlreichen innovativen Unternehmen der Industriebranche konnte ein enges Wirtschaftsnetz mit qualifizierten Arbeitskräften geknüpft werden. Zur Fortführung dieser wirtschaftlichen Entwicklung und zur Steigerung der Attraktivität für potenzielle Investoren waren weitere GE und GI-Ausweisungen erforderlich, so dass bis heute insgesamt acht Gewerbegebiete, darunter das interkommunale Industrie- und Gewerbegebiet Plauen-Neuensalz/Nord, geplant beziehungsweise auch realisiert werden konnten.

Flächenengpässe, die defizitäre Situation der Haushalte (verbunden mit dem Anreiz der öffentlichen Förderung des Projektes) sowie die besondere Lagegunst der Fläche waren zentrale Beweggründe für die Kooperation der beteiligten Partner.

Organisation der Zusammenarbeit

Zur Realisierung des geplanten Gewerbegebietes, das vorrangig die Ansiedlung produzierenden Gewerbes vorsieht, wurde 1992 ein Planungsverband zwischen der Stadt Plauen und der Gemeinde Neuensalz konstituiert. Vorhabenträger und

Eigentümer der Flächen sind seither sowohl die Stadt Plauen als auch die Gemeinde Neuensalz.

Für die Vermarktung des Geländes sind die Stadt Plauen und auch die Gemeinde Neuensalz zuständig. Die Erschließung wurde, unter Federführung der Stadt Plauen, dem Planungsverband übertragen.

Planungsrecht

1990 wurde die Erarbeitung des Bebauungsplanes durch die Gemeinde Neuensalz begonnen. Da die Bemessung des B-Plan-Gebietes für Neuensalz zu groß war, wurde, nach Anregung durch das Regierungspräsidium (RP) Chemnitz, die Stadt Plauen in die B-Plan-Aufstellung integriert. Um den isolierten, neuen Siedlungsansatz realisieren zu können, waren einzelne Gebietsänderungen unumgänglich.

Mit dem ersten Spatenstich im Herbst 1992 und dem Baubeginn im Mai des folgenden Jahres begann die Entwicklung der ehemaligen Agrarfläche, die zwei Jahre später mit dem Abschluss der Erschließungsarbeiten beendet werden konnte.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Finanzierung erfolgte einerseits durch die beteiligte Stadt Plauen und die Gemeinde Neuensalz entsprechend ihrer Flächenanteile. Andererseits konnten Mittel aus dem Förderprogramm der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur, das unter anderem Investitionen für wirtschaftsnahe Infrastrukturmaßnahmen einer Kommune fördert, in Anspruch genommen werden.

Die Realsteuern werden, entsprechend der Lage des zu vermarktenden Grundstückes in den unterschiedlichen Gemarkungen, nach den bestehenden Hebesätzen der beiden Kommunen erhoben. Derzeit liegt der Gewerbesteuerhebesatz in Plauen bei 420 v.H., in Neuensalz bei 350 v.H. Die Grundsteuerhebesätze A und B betragen gegenwärtig in Plauen 300 v.H. und 410 v.H. In Neuensalz werden sie mit 300 v.H. bzw. 350 v.H. geführt.

Entwicklungsstand

Das interkommunale Industrie- und Gewerbegebiet ist voll erschlossen und steht zur Vermarktung und Bebauung bereit. Notariell verkauft wurden bis Ende März 2004 fast 72 % der verfügbaren Flächen. Insgesamt konnten in 18 ansässigen Betrieben 375 Arbeitsplätze geschaffen werden. Die Preise pro erschlossenem Quadratmeter bewegen sich zwischen 17,95 € für förderfähige Unternehmen und 50,57 € für nicht-förderfähige Unternehmen und sind durchaus verhandlungsfähig.

Interkommunales Industrie- und Gewerbegebiet Autobahnanschlussstelle Reichenbach / Vogtland

Größe	84 ha
Belegheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Seit 2001 entwickeln die Stadt Reichenbach und die Gemeinde Heinsdorfergrund einen zweiten, interkommunalen Teil des bereits bestehenden Industrie- und Gewerbegebietes Autobahnanschlussstelle Reichenbach im Vogtland.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das Vogtland ist durch einige städtische Agglomerationen, vor allem aber auch durch landschaftlich wertvolle und ausgesprochen ländlich strukturierte Bereiche geprägt.

Die Kooperationsgemeinden Reichenbach und Heinsdorfergrund im östlichen Vogtland liegen zwischen den städtischen Agglomerationen Plauen, Zwickau und Chemnitz entlang der A 72.

Die große Kreisstadt Reichenbach ist als größte Stadt des Vogtlandkreises in ihrer wirtschaftlichen und infra-

strukturellen Verflechtung dem Verdichtungsraum Chemnitz/Zwickau zuzuordnen. Sie hat aber auch enge Funktionsbeziehungen zum Raum Plauen. Im europäischen Kontext zeichnet sich der Gewerbestandort durch seine Nähe zum neuen EU-Mitglied Tschechien aus.

Das gesamte Gebiet besteht aus zwei Teilgebieten, wobei die Fläche I eine Größe von 39,7 ha brutto/22,8 ha netto und die Fläche II eine Größe von 44,6 ha brutto/26,5 ha netto besitzen. Gebiet I liegt zu 100 % auf der Gemarkung Unterheinsdorf. Das Gebiet II befindet sich zum Teil auch auf der Gemarkung Schneidenbach.

Verkehrsanbindung

Die Verkehrsanbindung beider Gebiete erfolgt, wie durch den Namen des Industrie- und Gewerbegebietes bereits vermittelt wird, über die Autobahn A 72 Richtung Hof/Nürnberg - Dresden und die Bundesstraße B 94.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

1997 haben die Stadt Reichenbach und die Gemeinde Heinsdorfergrund gemeinsam die erste Teilfläche des Industrie- und Gewerbegebietes Autobahnanschlussstelle Reichenbach/Vogtland auf der Gemarkung der Gemeinde Heinsdorfergrund entwickelt. Zu diesem Zeitpunkt waren im Vogtland bereits über 90 % der erschlossenen und gewerblich nutzbaren Flächen in der Nähe der Autobahn A 72 belegt.

Der hohe Auslastungsgrad der GE-Gebiete in vorteilhafter Autobahnnahe zeigte, dass weitere Flächen an diesem Standort auszuweisen sind, um der Nachfrage gerecht zu werden.

Im Gegenzug konnten abseits der A 72 liegende Flächenplanungen teilweise zurückgenommen werden, da ihr Standortprofil vielfach nicht der Nachfragerrealität bei Gewerbeflächen entsprach.

Dagegen waren besondere Engpässe im Bereich der Flächen für Industrieansiedlungen (GI-Gebiete) zu beobachten. Hierfür standen im Vogtland zum Zeitpunkt der Entwicklung des ersten Teils des interkommunalen Gewerbe- und Industriegebietes (IGIB) Reichenbach (1997) nur 6 ha in Autobahnnähe zur Verfügung. Mit dem neuen Standortangebot kamen nun weitere 22 ha je hälftig als GE- und GI-Fläche hinzu, von denen heute der Industriebereich komplett und die Gewerbefläche nahezu vollständig belegt ist.

2001 wurde die Entwicklung des zweiten Teilstücks des IGIB Reichenbach/Vogtland begonnen, um einen regionalen Vorsorgestandort vor allem für die Industrie, aber auch für das produzierende Gewerbe zu schaffen.

Organisation der Zusammenarbeit

Bereits für die Entwicklung des ersten Teilschnitts des IGIB gründeten die Stadt Reichenbach und die Gemeinde Heinsdorfergrund im Jahr 1996 den Planungszweckverband

Industrie- und Gewerbegebiet Autobahnanschlussstelle Reichenbach/Vogtland (PIA). Für die Entwicklung des zweiten Teilabschnitts wurde die Verbandssatzung entsprechend um den räumlichen Wirkungskreis des Planungszweckverbandes erweitert.

Die Aufgabe des PIA umfasst die Bauleitplanung, den Grundstückserwerb sowie die Entwicklung, die Vermarktung, die Ansiedlungen und die Unterhaltung des gemeinsamen Gewerbe- und Industriegebietes der Verbandsmitglieder. Dabei stehen dem Zweckverband keine eigenen Bediensteten für die Aufgabenerfüllung zur Verfügung, sondern es wird auf vorhandene Personalressourcen zurückgegriffen.

Beispielsweise wird die Geschäftsführung des PIA von der Wirtschaftsförderin der Stadt Reichenbach erledigt. Ihr obliegen Haushalts-, Fördermittel- und Grundstücksangelegenheiten sowie das Marketing für das Gebiet. Die Projektsteuerung erfolgt über Mitarbeiter der Stadt Reichenbach (Betreuung der Bauleit-

und Erschließungsplanung, Tiefbauarbeiten), Unterhaltungsaufgaben werden teilweise vom Bauhof der Gemeinde Heinsdorfergrund durchgeführt.

Der Planungszweckverband verfügt über einen eigenen Haushalt, was bei der täglichen Arbeit, z.B. bei der Beantragung von Fördermitteln oder bei Grundstücksgeschäften, von großem Vorteil ist.

Interkommunale Abstimmung der Gewerbeflächenentwicklung

In der Verbandssatzung findet sich die Leitvorstellung des Regionalplans Südwestsachsens, Vorsorgestandorte zu entwickeln und interkommunal abzustimmen, wieder.

Die Mitglieder erklären sich im Sinne einer nachhaltigen Gewerbeflächenentwicklung bereit, alle Ansiedlungsbemühungen im Industrie- und Gewerbebereich als erstes auf die eigenen vorhandenen Standorte, die beispielsweise in Folge des Strukturwandels brachliegen, und auf Splitterflächen zu konzentrieren.



Interkommunales Industrie- und Gewerbegebiet Autobahnanschlussstelle Reichenbach / Vogtland

Erst nach dem Scheitern dieser Bemühungen sollen Flächen im Verbandsgebiet in Anspruch genommen werden. Außerdem verpflichtet sich die Gemeinden, die Ausweisung von neuen, eigenen Industrie- und Gewerbegebieten im Rahmen ihrer Bauleitplanung bis zu einer weitestgehenden Belegung des Verbandsgebietes zurückzustellen.

Diese Zweistufigkeit der Vereinbarung trägt zu einer koordinierten und sparsamen Inanspruchnahme von Gewerbeflächen in der Region bei.

Planungsrecht

Zentrale raumordnungspolitische Aussagen zu den Entwicklungsgrundsätzen für Industrie- und Gewerbegebiete im Vogtland werden im Regionalplan Südwestsachsen getroffen. Er benennt das Gewerbegebiet Reichenbach/Heinsdorfergrund explizit als einen von insgesamt acht regionalen Vorsorgestandorten des Vogtlandes. Dabei ist insbesondere darauf hinzuwirken, dass die künftige industriell-gewerbliche Gesamtentwicklung im Bereich der Autobahn A 72 durch interkommunale Kooperation vorbereitet und realisiert wird.

Die Kooperation wird auch deshalb als erforderliches Instrument herausgestellt, da in regionalen Vorsorgestandorten eine vorwiegend kleinteilige Parzellierung von Gewerbeflächen auszuschließen ist; eine Bedingung, die Kommunen in sinnvoller Form oft nur mit einem Kooperationspartner erfüllen können.

Im Fall des Interkommunalen Gewerbegebietes Autobahnanschlussstelle Reichenbach/Vogtland I+II wurden insgesamt 50 ha Neubaufläche für Industrie- und Gewerbeansiedlungen geschaffen; ein Größenumfang, der ohne die Zusammenarbeit im Planungszweckverband mangels Finanzkraft und Planungs-kapazität der Gemeinde Heinsdorfergrund alleine nicht hätte entwickelt werden können.

Das zuvor landwirtschaftlich genutzte Areal befand sich ausschließlich in Privateigentum. Die Flächen wurden mittels privatrechtlicher Ankaufsrechtsverträge (Optionen) gesichert. Der Flächenverkauf erfolgte erst unmittelbar vor Beginn der Erschließungsmaßnahmen in benötigtem Umfang durch den Planungszweckverband.

Bei der Planung des zweiten Teilabschnittes des IGIB - der überwiegend auf der Gemarkung Heinsdorfergrund liegt - konnte weitestgehend auf die Umnutzung zusätzlicher, landwirtschaftlicher Flächen für Begrünungs- und Ausgleichsmaßnahmen verzichtet werden. Diese Maßnahmen wurden stattdessen mit einem Ökokontoguthaben verrechnet, das unter anderem aus dem Abriss und der Renaturierung industrieller Brachflächen stammt.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Entsprechend der Verbandsatzung werden die Lasten und Erträge der beiden Standorte PIA I (1997) und PIA II (2001) zwischen den Mitgliedern, dem Einwohnerschlüssel entsprechend, verrechnet.

Soweit die Einnahmen des Verbandes aus seiner Tätigkeit zur Deckung des Finanzbedarfs nicht ausreichen (z.B. über die Refinanzierung aus Grundstücksverkäufen), erhebt er von seinen Mitgliedern anteilig eine Betriebs- und Investitionskostenumlage.

An den von der Gemeinde Heinsdorfergrund erzielten Aufkommen aus der Grundsteuer B und der Gewerbesteuer (abzüglich der Gewerbesteuerumlage des Verbandsgebietes) werden die Mitgliedsgemeinden entsprechend beteiligt. Der Freistaat Sachsen berücksichtigt diese Abführungen bei der Ermittlung der Steuerkraftmesszahl der jeweiligen Mitglieder.

Ein wesentlicher Teil der Finanzierung des Projektes erfolgte aus dem

Grundstücksgeschäft. Daneben erwies sich vor allem die Förderung des Gewerbegebietes aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ als unerlässlich. Ohne die Zuschussförderung (um 80 %) wäre die Entwicklung des IGIB allein aus kommunalen Mitteln nicht denkbar gewesen.

Entwicklungsstand

Nachdem der erste Teilabschnitt des interkommunal entwickelten Industrie- und Gewerbegebietes Autobahnanschlussstelle Reichenbach/Vogtland nahezu ausgelastet war, haben sich, wie geschildert, die Beteiligten aufgrund der guten Erfahrungen für die Entwicklung des zweiten Teilabschnittes entschlossen. Hier hat sich die Vorgehensweise unter Einbeziehung des Zweckverbandes nun ein weiteres Mal bewährt.

Neben einigen regionalen Betriebsverlagerungen haben insbesondere zahlreiche Firmenneuan siedlungen und Existenzgründungen dazu beigetragen, dass heute 250, fast ausnahmslos ortsansässige Arbeitnehmer eine Beschäftigung im Gebiet gefunden haben.

Weitere Kooperationen sind nun in Vorbereitung. So wird zur Zeit über einen Beitritt der Stadt Legenfeld zum Planungszweckverband nachgedacht, um die Entwicklung eines weiteren interkommunalen Projektes vorzubereiten.

Interkommunales Gewerbeflächenprojekt Sachsenring II

Größe	20,3 ha
Belegheitskommunen	1
Beteiligte	2
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Die Kommunen Oberlungwitz und Hohenstein-Ernstthal im Landkreis Chemnitzer Land planen gemeinsam das interkommunale Gewerbeflächenprojekt Sachsenring II.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Der Projektstandort befindet sich im Nordwesten der Stadt Hohenstein-Ernstthal zwischen der BAB 4 und der B 180 als isolierter neuer Siedlungsansatz. Das Gewerbegebiet unterlag zuvor einer agrarwirtschaftlichen Nutzung. Die Distanz zum Zentrum der Kommune Hohenstein-Ernstthal beträgt 3 km, die Entfernung zum Hauptzentrum der Partnergemeinde Oberlungwitz 6 km.

Das Gewerbegebiet umfasst eine Bruttogesamtfläche von 20,3 ha, wo-

bei sich die reine Nettonutzfläche auf eine Größe von 15,1 ha beläuft. Das Areal befindet sich ausschließlich auf Gemarkung der Gemeinde Hohenstein-Ernstthal. Die Fläche ist bis zu einer Grundstücksgröße von 6,6 ha variabel parzellierbar.

Verkehrsanbindung

Das Gewerbegebiet befindet sich südlich der Bundesautobahn A 4 (Aachen - Görlitz), unmittelbar angrenzend an den Sachsenring. Die nächste Autobahnanschlussstelle, Hohenstein-Ernstthal, befindet sich nur einen halben Kilometer entfernt und ist über eine direkte Verbindung der Bundesstraße B 180 (alter Sachsenring) zwischen Gewerbegebiet und Autobahn erreichbar. Bis zur Anschlussstelle Stollberg der Bundesautobahn A 72 (Leipzig - Chemnitz) sind 20 km zurückzulegen.

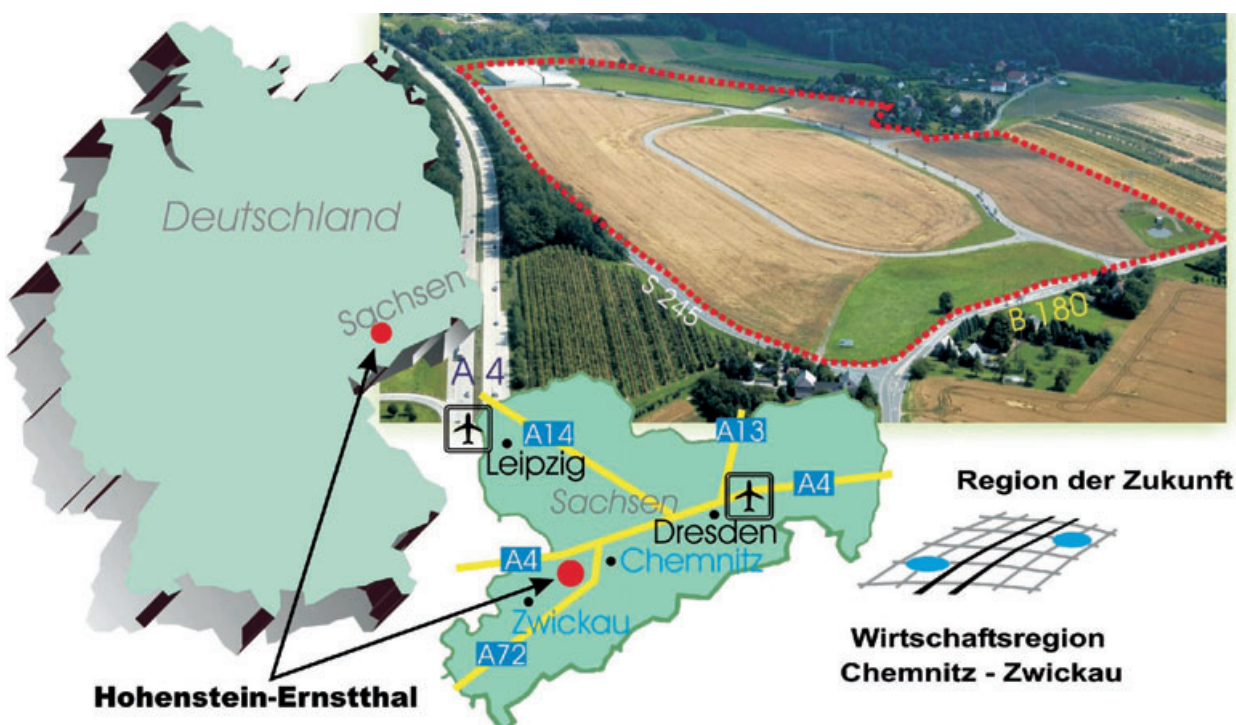
Die Bundesstraße B 173 verläuft 2,5 km entfernt. Ein ÖPNV-Anschluss für das Gebiet ist nur 300 Meter entfernt vorhanden.

Der nächste Gleisanschluss für Personen- und Güterverkehr befindet sich in der Stadt Hohenstein-Ernstthal, ca. 4 km entfernt.

Für Geschäftsflüge ist in Altenburg, in 40 km Distanz, ein Flugplatz vorhanden. Der nächste internationale Flughafen befindet sich im 80 km entfernten Leipzig.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Seit September 2002 ist nach zwei Jahren Bauzeit das Areal Sachsenring II erschlossen und die Grundstücke werden vermarktet.



Interkommunales Gewerbeflächenprojekt Sachsenring II

Organisation der Zusammenarbeit

Die Städte Hohenstein-Ernstthal und Oberlungwitz haben sich im Jahr 1993 im Zweckverband Am Sachsenring zusammengefunden, um gemeinsam die Planung, Erschließung und Vermarktung von Gewerbestandorten in der Region zu organisieren.

Der Verband ist also nicht exklusiv für dieses Gewerbegebiet tätig, sondern betreibt mehrere Flächen in der Region.

Planungsrecht

Nach Vorgabe des Zweckverbandes sollen sich im Sachsenring II vornehmlich Fahrzeugzulieferer und innovative Firmen ansiedeln, um einen Synergieeffekt mit der nur 2 km entfernten Rennstrecke Sachsenring zu

ermöglichen. Einzelhandel ist hingegen von einer Ansiedlung ausgeschlossen.

10,6 ha der Fläche sind als Gewerbegebiet (GE) ausgewiesen, die übrigen 4,6 ha sind als eingeschränktes Gewerbegebiet (GEE) definiert.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Durch die Lage der Fläche auf Gemarkung von nur einer Gemeinde bestehen für alle Grundstücke einheitliche Steuerhebesätze.

Die Grundsteuer A beläuft sich auf 300 v. H., die Grundsteuer B auf 450 v. H. und die Gewerbesteuer beträgt 380 v. H. Die Verteilung der Steuereinnahmen zwischen den beiden Partnerkommunen erfolgt dabei nach folgendem Schlüssel:

Der Anteil der Gemeinde Hohenstein-Ernstthal beläuft sich auf 65 %, die übrigen 35 % entfallen auf die Gemeinde Oberlungwitz.

Entwicklungsstand

Das Areal ist vollständig erschlossen und kann sofort belegt werden.

Bisher sind 23.600 m² verkauft, weitere 127.700 m² sind noch verfügbar. Der Preis für ein Grundstück im Gewerbegebiet Sachsenring II liegt bei 25 € je m² bzw. 45 € je m², in Abhängigkeit von der Förderfähigkeit des Vorhabens. Auch Erbpacht ist möglich.

Interkommunaler Gewerbepark Sächsische Schweiz

Größe	16 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	4
Organisationsform	GmbH

Beteiligte

Der Gewerbepark Sächsische Schweiz wird in interkommunaler Kooperation durch die Städte Königstein, Bad Gottleben-Bergießhübel und Wehlen sowie der Gemeinde Gohrisch entwickelt.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Der Gewerbepark befindet sich im Zentrum des Landkreises Sächsische Schweiz und am Rande des gleichnamigen Landschaftsschutzgebietes.

Der Standort liegt unmittelbar an der Bundesstraße B 172 zwischen Pirna und Königstein und grenzt an ein bereits bestehendes Gewerbegebiet

der Wismut AG. Die Fläche befindet sich etwa 2 km vom Zentrum der Stadt Königstein entfernt, im Ortsteil Leupoldishain. Die Entfernung zu den weiteren Partnergemeinden beträgt 5 km nach Gohrisch und jeweils 10 km nach Bad Gottleben-Bergießhübel und Wehlen.

Die projektierte Fläche unterlag zuvor einer agrarwirtschaftlichen Nutzung.

Der Gewerbepark befindet sich ausschließlich innerhalb der Gemarkung der Belegenheitskommune Königstein und umfasst eine Bruttofläche von 16 ha, wovon ca. 9 ha Nettotzfläche sind.

Verkehrsanbindung

Die Nähe zur Tschechischen Republik schafft günstige Voraussetzungen für eine wirtschaftliche Kooperation mit dem Nachbarn.

Die A 4 (Dresden - Altstadt) befindet sich rund 39 km entfernt. Durch die geplante Autobahn Dresden - Prag würde sich die Erreichbarkeit des Gewerbeparks weiter verbessern.

Über die in unmittelbarer Nähe verlaufende Bundesstraße B 172, als wichtige Verbindung zwischen Dresden und Prag, ist die regionale Verkehrserschließung gegeben. Eine ÖPNV-Anbindung der Gewerbe- fläche ist vorhanden.

Ein eigener Gleisanschluss des Parks besteht nicht. Die nächste Haltestelle ist der rund 3 km entfernte Bahnhof Königstein an einer internationalen Bahnlinie.

Der nächste Wasserstraßenanschluss befindet sich etwa 35 km entfernt. Bis zum internationalen Flughafen Dresden sind es rund 31 km.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Als Folge der allgemeinen Entwicklungseuphorie nach der Wende kam es in den Gemeinden der Sächsischen Schweiz in hohem Maße zur Ausweisung gewerblicher Bauflächen. Die Ausweisungen entsprachen dabei nicht dem Entwicklungspotential und führten zu einer Zersplitterung der Entwicklung. Zudem kollidierte dieses Vorgehen mit dem Status der Sächsischen Schweiz als Landschaftsschutzgebiet.

Um dieser Entwicklung entgegen zu wirken, sollten die Entwicklungsabsichten mehrerer Gemeinden auf ein gemeinsames Gewerbegebiet konzentriert werden.

Neben dem Ziel der Umsiedlung von Gewerbebetrieben aus dem touristischen Zentrum der Sächsischen Schweiz sollen sich auch neue Betriebe am gemeinsamen Standort ansiedeln. Damit soll die touristische Attraktivität des Nationalparks Sächsische Schweiz gesteigert, die gewerbliche Entwicklung konzentriert und die Schaffung dauerhafter Arbeitsplätze gefördert werden.

Zur Entwicklung des Gewerbeplans am projektierten Standort war es jedoch notwendig, die Fläche zuvor aus dem bestehenden Landschaftsschutzgebiet zu entlassen.

Organisation der Zusammenarbeit

1992 wurde der Zweckverband Sächsische Schweiz durch fünf Gemeinden mit der Aufgabe gegründet, das Gewerbegebiet zu erschließen und zu besiedeln. 1993 wurde die Fläche des Gewerbeplans aus dem Umgriff des Landschaftsschutzgebietes entlassen. Erst danach konnte mit den Erschließungsarbeiten im Park begonnen werden, die 1995 abgeschlossen wurden.

1996 siedelte sich der erste Betrieb im Gewerbegebiet an.

Die Vermarktung des Gewerbeplans erfolgt über ein interkommunales Gremium.

Planungsrecht

Die Flächen im Gewerbeplan sind als Gewerbeflächen (GE) gemäß § 8 BauNVO ausgewiesen.

Hier sollen sich bevorzugt Unternehmen des produzierenden Gewerbes, Dienstleistungsunternehmen und Firmen der Logistikbranche ansiedeln. Großflächiger Einzelhandel mit über 700 m² Verkaufsfläche ist hingegen ausgeschlossen.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Da sich der Gewerbeplan ausschließlich auf Gemarkung der Stadt Königstein befindet, sind alle Grundstücke mit einheitlichen Steuerhebesätzen belegt. So beläuft sich die Grundsteuer A im Gewerbeplan Sächsische Schweiz auf 280 v.H., die Grundsteuer B auf 360 v.H. und die Gewerbesteuer beträgt 400 v.H.

Die Entwicklung des interkommunalen Gewerbeplans wurde mit Fördermitteln der Gemeinschaftsaufgabe zur Förderung wirtschaftsnaher regionaler Infrastruktur und mit Mitteln des Europäischen Regionalfonds als nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse gefördert.

Entwicklungsstand

Von den 9 ha Nettogrundfläche sind bereits etwa 3 ha von kunststoffverarbeitendem Gewerbe, Baumaschinenverleih und Servicestellen belegt.

Der Kaufpreis für voll erschlossene Grundstücke beläuft sich auf 25 € je m² für förderfähiges Gewerbe und auf 35 € je m² für nicht förderfähiges Gewerbe. Es kann jedoch verhandelt werden.



Interkommunaler Gewerbeplan Sächsische Schweiz

Interkommunaler Gewerbepark Heideloh

Größe	150 ha
Belegenheitskommunen	3
Beteiligte	3
Organisationsformen	Zweckverband; Planungsverband; GmbH

Beteiligte

Der Gewerbepark Heideloh im Landkreis Bitterfeld ist ein Kooperationsprojekt der drei Gemeinden Großzöberitz, Rödgen und Heideloh.

Durch eine Gebietsreform gehören die drei Gemeinden heute verschiedenen Gebietskörperschaften an. Großzöberitz ist ein Ortsteil der Stadt Zörbig, Rödgen ein Ortsteil der Stadt Wolfen und Heideloh gehört der Verwaltungsgemeinschaft Sandersdorf an.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Der Gewerbepark Heideloh befindet sich im Zentrum der mitteldeutschen Wirtschaftsregion Halle - Leipzig - Dessau auf einer ehemaligen landwirtschaftlichen Nutzfläche in isolierter Lage.

Das ebene Areal liegt westlich der Bundesautobahn A 9 und wird im Süden durch die Kreisstraße Bitterfeld - Zörbig begrenzt. Im Norden

erstreckt sich die Fläche bis an den Ortsrand der Gemeinde Rödgen. Die Entfernung zur Belegenheitskommune Großzöberitz beträgt 1 km, zur Gemeinde Heideloh 2 km. Im Umkreis von rd. 50 km leben über 1,5 Mio. Menschen.

Der Gewerbepark Heideloh hat eine Bruttofläche von 150 ha. Für die Gewerbeansiedlung stehen davon 120 ha Nettobauland zur Verfügung. Die Flächen verteilen sich dabei wie folgt auf die drei beteiligten Gebietskörperschaften:

Der größte Flächenanteil entfällt auf die Gemeinde Großzöberitz mit 90 ha Brutto- bzw. 73,5 ha Nettogewerbefläche. 60 ha bzw. 44 ha liegen auf Gemarkung der Gemeinde Rödgen und die Gemeinde Heideloh ist mit einem Flächenanteil von 2,5 ha, brutto wie netto, beteiligt.

Grundstücksflächen werden ab einer Größe von 2.000 m² angeboten und

können bis zu 76.000 m² (GE-Flächen) bzw. 323.000 m² (GI-Flächen) umfassen.

Verkehrsanbindung

Der Gewerbepark liegt am Schnittpunkt der Bundesautobahn A 9 (Berlin - Nürnberg) und der Bundesstraße B 183, die jeweils direkt angrenzend an das Gewerbegebiet verlaufen. Damit ist eine regionale und überregionale Verkehrsanbindung gewährleistet.

Außerdem befindet sich die Bundesautobahn A 14 etwa 20 km entfernt, erreichbar über die BAB 9.

Die Bundesstraße B 183 verbindet den Gewerbepark mit dem 10 km entfernten Bitterfeld. Zudem befindet sich die B 184 rund 4 km entfernt.

Eine Anbindung an den lokalen ÖPNV ist in einer Entfernung von 1 km gegeben.

Ein Gleisanschluss an das Streckennetz der Deutschen Bahn AG befindet sich in 4 km Entfernung. Ein direkter Gleisanschluss wird derzeit vorbereitet.

Die Distanz bis zum nächsten Wasserstraßenanschluss an der Elbe beträgt rund 30 km.

Ein für Geschäftsflüge nutzbarer Flughafen befindet sich rund 10 km vom Gewerbepark Heideloh entfernt. Bis zum internationalen Flughafen Leipzig-Halle sind etwa 30 km zurückzulegen.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Finanzielle Engpässe und Flächenengpässe der beteiligten Kommunen sowie wirtschaftsstrukturelle Überlegungen gaben den Anlass zur Entwicklung der Fläche, die aufgrund ihrer besonderen Lagegunst ausgewählt wurde.

1990 wurden dazu erste Sondierungsgespräche geführt. Seit Dezember 1991 liegen die Vertragswerke vor und im Januar 1992 wurde mit der Bauleitplanung sowohl für den ersten, 54 ha großen als auch für den zweiten, 36 ha großen Bauabschnitt

begonnen. Seit März 1993 sind die ersten Teilbereiche des Gebietes erschlossen und die Vermarktung des Gewerbeparks läuft.

Organisation der Zusammenarbeit

Die Entwicklungs- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft Bitterfeld-Wolfen mbH (EWG) ist mit der Entwicklung des Gewerbeparks beauftragt und vermarktet diesen im Auftrag des Zweckverbandes Gewerbepark Heideloh.

Auch übernimmt die EWG die Unternehmensbetreuung, einschließlich der Fördermittelberatung.

Eigentümer und Rechtsträger des Gewerbeparks ist der Zweckverband Gewerbepark Heideloh.

Planungsrecht

Im Gewerbepark Heideloh sind sowohl Flächen für Gewerbe (GE-Flächen) als auch Industrieflächen (GI-Flächen) ausgewiesen. Baurecht für den ersten und zweiten Bauabschnitt besteht seit dem 27.02.1992.

Produzierendes und verarbeitendes Gewerbe, Logistik- und Großhandelsunternehmen sowie Unternehmen

der IT-Branche sollen vorrangig im Gewerbepark angesiedelt werden, um den begonnenen Strukturwandel in der Region zu beschleunigen. Ausgeschlossen sind hingegen Branchen auf Sondergebietsflächen, insbesondere großflächiger Einzelhandel.

Jede der drei beteiligten Kommunen musste einen eigenen Bebauungsplan für den interkommunalen Gewerbepark aufstellen. Die Koordination erfolgte durch den Planungszweckverband bzw. durch die Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Bitterfeld.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Steuerhebesätze sind in allen drei Belegenheitskommunen einheitlich gestaltet. Für die Grundsteuer A ist ein Satz von 270 v.H. und für die Grundsteuer B ein Satz von 300 v.H. veranschlagt. Die Gewerbesteuer beträgt in allen drei Gemeinden 325 v.H.

Entwicklungsstand

Die Infrastruktur im Gewerbepark ist so angelegt, dass eine harmonische Mischung aus Industrie- und Gewerbebetrieben in Verbindung mit Sport- und Freizeiteinrichtungen möglich ist.

Bereits gut zwei Drittel der Gesamtfläche des Gewerbeparks Heideloh wurden im ersten und zweiten Bauabschnitt erschlossen und sind zum Teil bebaut. Der Park beherbergt größtenteils produzierendes Gewerbe und Logistik. 17 Unternehmen haben sich bislang im Gewerbepark Heideloh niedergelassen. Größter Ansiedler ist bisher das Logistikzentrum Neckermann.

In Kürze soll die Bauleitplanung des dritten Bauabschnitts erfolgen, der eine Fläche von rund 60 ha umfasst. Damit würde der Park seine bisher geplante Endgröße erreichen.



Interkommunaler Gewerbepark Heideloh

Interkommunales Gewerbegebiet Bredenebek - Bovenau - Felde

Größe	5,3 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	3 (4)
Organisationsform	Öffentlich-rechtlicher Vertrag

Beteiligte

Unter Mitwirkung der Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde (WFG) planen, entwickeln und vermarkten die Gemeinden Bredenebek (Amt Achterwehr), Bovenau (Amt Osterrönfeld) und der ländliche Zentralort (LZO) Felde ein gemeinsames Gewerbegebiet.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das 5,3 ha große Gebiet liegt auf halber Strecke zwischen der Landeshauptstadt Kiel (20 km) und der Stadt Rendsburg (18 km) auf der Gemarkung der Gemeinde Bredenebek und Bovenau.

Die beteiligten Gemeinden Bredenebek, Bovenau und Felde liegen im Bereich der Entwicklungsinitiative Technologieregion K.E.R.N., deren Ziel es ist, die Kooperation zwischen den Kommunen zu intensivieren, den Technologiestandort zu fördern und

die Zusammenarbeit zwischen Unternehmen, Wissenschaft, Wirtschafts- und Arbeitnehmerorganisationen zu stärken. Der Lage des Gebiets in der K.E.R.N.-Region kommt auch mit Blick auf das schleswig-holsteinische Regionalprogramm 2000 eine wichtige Bedeutung für die Gewerbegebietsförderung zu (vgl. Verteilung von Kosten und Erträgen).

Verkehrsanbindung

Unmittelbar an der Autobahnanschlussstelle Bredenebek gelegen grenzt das Gewerbegebiet im Norden an die A 210 und die Bahnlinie Rendsburg-Kiel, im Westen bildet die Kreisstraße 67 den Abschluss der ehemals landwirtschaftlich genutzten Fläche.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Den Anlass der Kooperation bildete vor allem der Wunsch der Gemeinden, eine maßvolle wirtschaftliche Entwicklung an diesem verkehrs-

günstig gelegenen Standort zu ermöglichen.

Neben räumlichen Restriktionen (begrenzte Flächenangebot, Nähe zu regionalen Grünzügen und zu Naturschutzgebieten) legten vor allem die bereits praktizierte Zusammenarbeit in der K.E.R.N.-Region und die landesplanerischen Vorgaben bei der Ausweisung und Förderung neuer Gewerbegebiete eine interkommunale Realisierung nahe.

Organisation der Zusammenarbeit

Ausgehend von dem Wunsch der Gemeinde Bredenebek, eine größere Gewerbefläche an der A 210 auszuweisen, wurde per öffentlich-rechtlicher Vereinbarung bestimmt, dass die Gemeinden Bredenebek, Bovenau und Felde im Zusammenwirken mit der Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde (WFG) eine interkommunale Zusammenarbeit zur

Ausweisung, Erschließung und Vermarktung von Gewerbeflächen anstreben. Die Gemeinden übernehmen als Träger der Planungshoheit die bauleitplanerischen Aufgaben. Die WFG ist primär für den Erwerb, die Erschließung und die Vermarktung der Flächen zuständig.

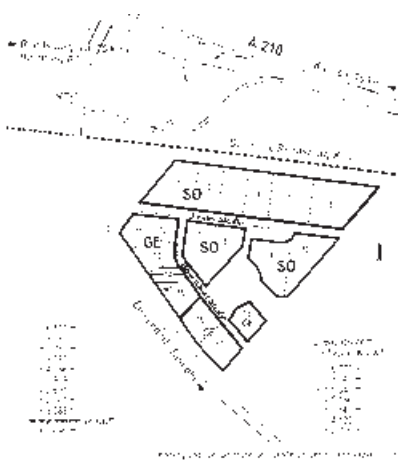
Planungsrecht

Ausgangspunkt der Planungen war die 1996/97 für den Raum zwischen Rendsburg und Kiel erstellte ländliche Struktur- und Entwicklungsanalyse (LSE). Die LSE - in diesem Fall für sieben Gemeinden und drei Ämter grenzübergreifend durchgeführt - ist ein in Schleswig-Holstein nahezu flächendeckend angewandtes Bottom-up-Verfahren, in dem die Bürgerinnen und Bürger mit Unterstützung externer Sachkompetenz die Stärken und Schwächen ihrer Region benennen, Ziele formulieren und Projektideen, wie in diesem Fall den Gewerbepark Bredenbek-Bovenau-Felde, erarbeiten.

Nicht mehr die einzelne Gemeinde mit isolierten Wünschen ist das planerische Leitbild. Gefragt ist vielmehr eine überörtliche Kooperation.

Das Ergebnis der LSE fließt in die Abwägung der Landesplanung ein. Außerdem stellt die LSE eine wesentliche Voraussetzung für die Landesförderung von Einzelprojekten dar.

Im Zusammenhang mit der Fort-



**Interkommunales Gewerbegebiet
Bredenbek-Bovenau-Felde**

schreibung des Regionalplans für den Planungsraum III (Technologie-region K.E.R.N.) ging es 1999 auf der Basis der LSE darum, die Entwicklungsvorstellungen der Gemeinden weiter zu konkretisieren und mit den Zielvorstellungen der Landesplanung abzustimmen. Hier artikuliert sich der Wunsch der Gemeinde Bredenbek, eine größere Gewerbefläche an der A 210 auszuweisen.

Der Regionalplan III weist Bredenbek als Gemeinde mit „ergänzender überörtlicher Versorgungsfunktion“ im Planungsraum aus, die sich unterhalb der Ebene der LZO stärker entwickeln soll als die anderen, nicht zentralörtlich eingestuften Gemeinden. Die Möglichkeit zur Entwicklung eines Gewerbegebietes wird im Regionalplan außerdem daraus abgeleitet, dass die Entwicklung der ländlichen Gemeinden in Verbindung mit der Entwicklung des jeweiligen zentralen Ortes (hier LZO Felde) zu sehen ist. Die Leistungsfähigkeit der zentralen Orte muss dabei gewahrt werden, so dass ihre Projekteinbindung unerlässlich ist. Außerdem sind im Regionalplan III sechs Gemeinden der Planungsregion benannt, darunter auch Bredenbek, die auf Grund ihrer Lage an den Autobahnabfahrten und ihrer guten Zuordnung zu den Zentren und Siedlungsschwerpunkten besonders für die Ansiedlung verkehrserzeugender Unternehmen vorgesehen sind. Diese Flächen sind, dem Regionalplan entsprechend, als interkommunales Gewerbegebiet mit dem benachbarten zentralen Ort zu entwickeln.

Der Zentralort Felde selbst verfügt über ein eigenes gemeindliches Konzept für die integrierte Gewerbeentwicklung. Der Regionalplan berücksichtigt dieses Konzept und trägt damit der besonderen Situation Feldes als Naturparkgemeinde Rechnung. Der Regionalplan betont noch einmal eine gewerbliche Entwicklung in interkommunaler Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden. Dabei soll sich die funktionale Ausrichtung

des amtsübergreifenden interkommunalen Gewerbebestandes Bredenbek-Bovenau-Felde deutlich von den anderen Standorten der Umgebung abheben und schwerpunktmäßig der Ansiedlung von Betrieben dienen, die in besonderer Weise auf die günstige verkehrliche Erschließung angewiesen sind und im Allgemeinen eine überregionale Versorgungsfunktion aufweisen.

Die Gemeinde Bovenau verfügt über keine landesplanerische Funktionszuweisung für ein Gewerbegebiet, kann aber über die interkommunale Einbindung in das Projekt nun eine langfristige gewerbliche Entwicklung realisieren.

Die Bauleitplanung legte bereits 1998 mit der zweiten Änderung des Flächennutzungsplanes die westliche Hälfte des Plangebietes (1. Bauabschnitt) als „Sondergebiet - Logistikzentrum und Auslieferungslager für den überörtlichen Bedarf“ fest. Für den östlichen Teil war eine landwirtschaftliche Nutzung festgesetzt. Da der Bebauungsplan auch den ab 2005 zu realisierenden zweiten östlichen Bauabschnitt berücksichtigt, wurde im Parallelverfahren die Änderung des FNP für diesen östlichen Teilbereich des Gewerbegebietes vorgenommen.

Der seit 2001 gültige Bebauungsplan setzt ca. 2 ha der Fläche als GE-Gebiet fest, ca. 3 ha sind als SO-Standort für Logistikbetriebe ausgewiesen. Damit wird den Zielen der Landesplanung Rechnung getragen.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Kosten der Gebietsentwicklung liegen dabei im Wesentlichen bei der WFG. Die Gemeinden tragen die Folgekosten für die Unterhaltung der auf ihrem Gebiet liegenden Gewerbeflächen, Erschließungstrassen und sonstigen Anlagen. Einen wesentlichen Beitrag zu den Planungs- und Erschließungskosten leistete das Regionalprogramm 2000 des Landes

Schleswig-Holstein mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). Das Regionalprogramm 2000 bildet das Dach für die EU-Förderung. Die Zuschusssumme für das Gewerbegebiet betrug 822.500 € (50 %). In diesem Zusammenhang können die Verkaufspreise mit 33.- bzw. 35.- € je m², trotz der außerordentlich günstigen Lage, sehr niedrig gehalten werden.

Die Mehr-Erträge aus der Gewerbesteuer und der Grundsteuer B werden nach einem entsprechenden Berechnungsverfahren unter Berücksichtigung der Mindereinnahmen aus

der Gemeindeschlüsselzuweisung und der Mehrausgaben für die Kreis- und Amtsumlage zwischen den beteiligten Gemeinden zu je einem Drittel aufgeteilt. Außerdem sehen die finanziellen Regelungen vor, dass Veräußerungserlöse aus Grundstücksgeschäften zu gleichen Teilen unter allen beteiligten Gemeinden und der WFG aufzuteilen sind. Die WFG erhält von dieser Summe vorab 8 % als Verwaltungskostenaufwand.

Entwicklungsstand

Der Gewerbepark Bredenbek-Bovenau-Felde ist zu ca. zwei Dritteln erschlossen. 5 ha des ersten Bauab-

schnitts befinden sich bereits in der Vermarktung, der zweite Bauabschnitt ist ab dem Jahr 2005 verfügbar.

Da sich diese Form der interkommunalen Kooperation in der Region bewährt hat, befindet sich inzwischen ein weiteres Projekt in der Entwicklung. Die Gemeinde Felde plante und erschloss gemeinsam mit den Gemeinden Achterwehr und Westensee und in Zusammenarbeit mit der WFG eine weitere Fläche von 38 ha, die ab Oktober 2004 für Investoren verfügbar ist.

Interkommunales Gewerbegebiet Flensburg / Handewitt

Größe	100 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	2
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Das Gewerbegebiet der Wirtschaftsentwicklungsgemeinschaft Flensburg Handewitt (WEG) wird in modellhafter Zusammenarbeit zwischen der kreisfreien Stadt Flensburg und der Gemeinde Handewitt entwickelt.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Bei der ehemals landwirtschaftlich genutzten Fläche handelt es sich um einen isolierten neuen Siedlungsansatz, 8 km von der Stadt Flensburg und 2 km von der Gemeinde Handewitt entfernt. Die Entfernung zur dänischen Grenze beträgt nur wenige Kilometer.

Das Gewerbegebiet Flensburg/Handewitt umfasst eine Bruttofläche von 100 ha auf Gemarkung der Gemeinde Handewitt.

Verkehrsanbindung

Das Gewerbegebiet grenzt unmittelbar an die Bundesautobahn A 7

(Flensburg - Füssen). Damit ist der Standort, außer für Unternehmen aus der nahe gelegenen Stadt Flensburg, insbesondere auch für skandinavische Unternehmen interessant.

Die Entfernung über die Autobahn zur dänischen Grenze beträgt 3 km, nach Kiel 90 km und nach Hamburg 150 km. Als regionale Verkehrsverbindung fungiert die Bundesstraße B 199 (Flensburg - Leck).

Der nächstgelegene Bahnanschluss befindet sich in der kreisfreien Stadt Flensburg. Rund 8 km sind bis zum Bahnhof zurückzulegen. Entlang der B 199 besteht eine Anbindung an das ÖPNV-Netz zwischen Flensburg und Niebüll.

Ein für Geschäftsflüge nutzbarer Flugplatz (Flensburg/Schäferhaus) befindet sich in nur 1 km Entfernung.

Über den 9 km entfernten Flensburger Hafen verfügt das Gewerbe-

gebiet auch über einen Seehafenanschluss an die Ostsee.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Innerhalb der Stadt Flensburg besteht ein Engpass an Gewerbeflächen. Eine langfristige Gewerbeflächenvorsorge konnte nach Änderung des Regionalplans durch die Landesregierung in der Gemeinde Handewitt auf einem verkehrstechnisch günstig gelegenen Areal geschaffen werden. Damit kann interessierten Unternehmen auch zukünftig Entwicklungsfläche zur Verfügung gestellt werden.

Erste Sondierungsgespräche wurden 1994 geführt und im darauf folgenden Jahr lagen die Vertragswerke vor. Die Bauleitplanung erfolgte 1998.

Seit 2000 ist ein erster Teil des Gewerbegebiets Flensburg/Handewitt erschlossen und befindet sich in der Vermarktung.

Aufgrund seiner Größe empfiehlt sich das Gewerbegebiet insbesondere für großflächige Ansiedlungen, für Produktionsunternehmen und für große Logistik- und Dienstleistungsunternehmen.

Organisation der Zusammenarbeit

Die Kooperation ist in Form eines Zweckverbandes organisiert. Dazu wurde am 7. Oktober 1993 der Zweckverband Wirtschaftsentwicklungsgemeinschaft Flensburg/Handewitt (WEG) als eine der ersten institutionalisierten Kooperationsformen in Schleswig-Holstein gegründet. Rechtliche Grundlage ist das Gesetz über die kommunale Zusammenarbeit (GkZ) des Landes Schleswig-Holstein.

Ziel des Verbandes ist die Förderung auf dem Gebiet der Gewerbeansiedlung sowie die Förderung des sozialen Wohnungsbaus in Handewitt. Außerdem engagiert sich der Zweckverband im Bereich der Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs, der Umweltbelange, der Entwicklung der schulischen Angebote sowie in den Bereichen Kultur und Energiewirtschaft. Diese Handlungsfelder waren bei Schließung des öffentlich-rechtlichen Vertrags zwischen den beiden Körperschaften 1993 noch als

eine Option zur späteren Ausweitung der Kooperation vorgesehen.

Dem Zweckverband obliegen sämtliche gemeindehoheitlichen Aufgaben und Befugnisse, darunter die Bauleitplanung sowie der Erwerb und Verkauf der Flächen. Darüber hinaus übernimmt die WEG die Betreuung der angesiedelten Unternehmen. Die Aufgaben werden dabei durch das Amt Handewitt wahrgenommen, unter Zuarbeit einzelner Fachämter der Stadt Flensburg, da die WEG über keine eigene Verwaltung verfügt.

Die Vermarktung der Gewerbegrundstücke erfolgt durch die Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Stadt Flensburg (WiREG), bei welcher der Zweckverband Mitgesellschafter ist.

Die Aufstellung des zugehörigen Flächennutzungsplans erfolgt durch die Gemeinde Handewitt. Bei Bedarf kann der Zweckverband um weitere Gemeinden des Flensburger Umlandes erweitert werden.

Darüber hinaus vertritt der Handels- und Gewerbeverein Handewitter Interessensgemeinschaft Selbständiger e.V. (H.I.S.) die Interessen der angeschlossenen Betriebe und Unternehmen am Standort Flensburg/Handewitt.

Planungsrecht

Planungsrechtlich handelt es sich bei dem WEG-Gewerbegebiet sowohl um ein Industriegebiet (GI-Flächen) als auch um ein Gewerbegebiet (GE-Flächen).

Die Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel ist eingeschränkt. Einzelhandel ist nur ausnahmsweise zulässig. Vergnügungsstätten sind nicht erwünscht.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Steuerhebesätze der Belegheitskommune Handewitt gliedern sich wie folgt: Die Grundsteuer A beträgt 270 v.H., die Grundsteuer B ist mit ebenfalls 270 v.H. veranschlagt. Der Gewerbesteuersatz liegt bei 310 v.H.

Zusätzlicher Finanzbedarf, der nicht durch Einnahmen gedeckt wird, wird von den Zweckverbandsmitgliedern zu gleichen Teilen durch Umlagen aufgebracht.

Das Land Schleswig-Holstein bezuschusst Erschließungsmaßnahmen, die mit dem Projekt in Zusammenhang stehen, mit diversen Fördermitteln (Regionalprogramm, EFRE, Ziel-5b, KONVER-Darlehenprogramme).

Darüber hinaus können betriebliche Investitionsvorhaben, die besonders positive Effekte auf die Wirtschaftsstruktur des Standortes haben, aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ mit bis zu 20 % bezuschusst werden.

Entwicklungsstand

Das erste, etwa 3 ha große Areal, ist gut angenommen worden. Acht Unternehmen verschiedenster Branchen mit rund 100 Mitarbeitern haben sich hier angesiedelt.

Ein direkt anschließendes Areal mit einer Fläche von 9,5 ha ist seit 2000 erschlossen und in der Vermarktung.



Interkommunales Gewerbegebiet Flensburg / Handewitt

Es bietet Platz für weitere ansiedlungswillige Unternehmen.

In einem nächsten Schritt wurde 2004 mit der Erschließung einer weiteren, rund 15 ha großen Teilfläche für den Autohof Handewitt-Flensburg, dem sogenannten „Scandinavien Stop Over“ begonnen. Hier soll ein Konglomerat aus Autohof, Hotel, Restaurant und weiteren Einrichtungen entlang der BAB 7 entstehen, das täglich zwischen 25.000 und 30.000 Fahrzeuge passieren werden.

Die Preise von Grundstücken im Gewerbegebiet richten sich nach dem Nutzungsgrad und dem dazu erstellten Preisdifferenzierungsmodell.

Interkommunales Gewerbegebiet Rendsburg / Osterrönfeld

Größe	80 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	Planungsgesellschaft (GmbH)

Beteiligte

Das interkommunale Gewerbegebiet wird gemeinsam durch die Stadt Rendsburg und die Gemeinde Osterrönfeld geplant und entwickelt.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das Gebiet umfasst Flächen der Stadt Rendsburg und der Gemeinde Osterrönfeld. Das Projekt liegt südlich des Stadtzentrums von Rendsburg an der Bundesstraße B 202, die gleichzeitig die Nordgrenze des Planungsgebietes darstellt. Im Westen grenzt die Fläche an einen ehemaligen Schießstand sowie eine Kleingartenanlage.

Im Süden und Osten wird das Planungsgebiet durch einen Wirtschaftsweg mit angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen und im Nordosten durch das Wohnbaugebiet Aspel der Gemeinde Osterrönfeld begrenzt und so von der sich anschließenden landwirtschaftlichen Nutzfläche getrennt. Es handelt sich

um eine Gesamtfläche von ca. 80 ha. Davon liegen auf Rendsburger Gebiet ca. 38,3 ha.

Verkehrsanbindung

Das Planungsgebiet ist über die Bundesstraße B 202 an den überörtlichen Verkehr angeschlossen. Ein Autobahnanschluss (Kreuz Rendsburg) an die A 7 (E 45) nach Hamburg bzw. Flensburg sowie an die B 202/A 210 als Verbindung zur Landeshauptstadt Kiel befinden sich in unmittelbarer Nähe des Gewerbegebietes. Ein weiterer Anschluss an die B 202 im Westen des Gebietes ist in Planung. Des Weiteren verfügt die Stadt Rendsburg über einen Tiefseehafen am Nord-Ostsee-Kanal sowie einen Anschluss an das internationale Bahnnetz.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Das interkommunale Projekt der Stadt Rendsburg und der Gemeinde Osterrönfeld ist eines der gewerbli-

chen Leitprojekte der Technologieregion K.E.R.N., die zur Stärkung des gesamten Lebens- und Wirtschaftsraumes realisiert werden sollen. Zusammen mit dem interkommunalen Gewerbegebiet Bredembek-Bovenau-Felde ist das projektierte Gewerbegebiet Rendsburg / Osterrönfeld Teil eines regionalplanerischen Gesamtkonzeptes, das vor dem Hintergrund einschneidender wirtschaftlicher und bevölkerungsstruktureller Veränderungen aufgestellt wurde. Diese Veränderungen machen es erforderlich, eine nachhaltige und in wesentlichen Schlüsselbereichen auf den gemeindlichen/städtischen Handel abgestimmte Entwicklung im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg einzuleiten und auf Dauer sicherzustellen.

Zielsetzung der gemeinsamen gewerblichen Entwicklung ist die Ansiedlung von Handwerks-, Produktions-, Dienstleistungs- und Großhandelsbetrieben, um das Arbeitsplatzangebot

in der Region zu erhöhen und ausreichende Flächen, insbesondere auch für Umsiedlungen städtebaulich störender Betriebe, zur Verfügung stellen zu können.

Bei der Entwicklung des Gewerbegebietes Rendsburg/Osterrönfeld handelt es sich insofern um eine Angebotsplanung zur Unterstützung dieser strukturpolitischen Zielsetzungen.

Das Konzept folgt dabei dem Leitbild, eine unter gestalterischen und landschaftsökologischen Gesichtspunkten hochwertige gewerbliche Nutzung zu entwickeln.

Organisation der Zusammenarbeit

Zwischen der Gemeinde Osterrönfeld und der Stadt Rendsburg ist im Rahmen eines Vertrages über inter-

kommunale Zusammenarbeit bereits 1999 eine gezielte Vorgehensweise und ein fairer Interessenausgleich für die gemeinsame Stadt-Umland-Entwicklung vereinbart worden.

Für das Interkommunale Gewerbegebiet wurde im Jahr 2000 auf Grundlage dieser Vereinbarung die Planungs- und Verwertungsgesellschaft Rendsburg/Osterrönfeld mbH (PlanweRD) gegründet, deren Aufgabe es ist, den Erwerb und die Veräußerung von Grundstücken sowie die Planung und Durchführung von Erschließungsmaßnahmen vorzunehmen. Die Gesellschaftsbeteiligung ist paritätisch.

Zwischen den beteiligten Kommunen und der PlanweRD wurde für das weitere Verfahren ein städtebaulicher Vertrag (Bauplanungsvertrag) ge-

schlossen. Er regelt die Beauftragung und Kostenübernahme für Planungen und Gutachten, die für einen erfolgreichen Abschluss der Bebauungsplanung auf Grundlage des beschlossenen städtebaulichen Konzeptes erforderlich sind.

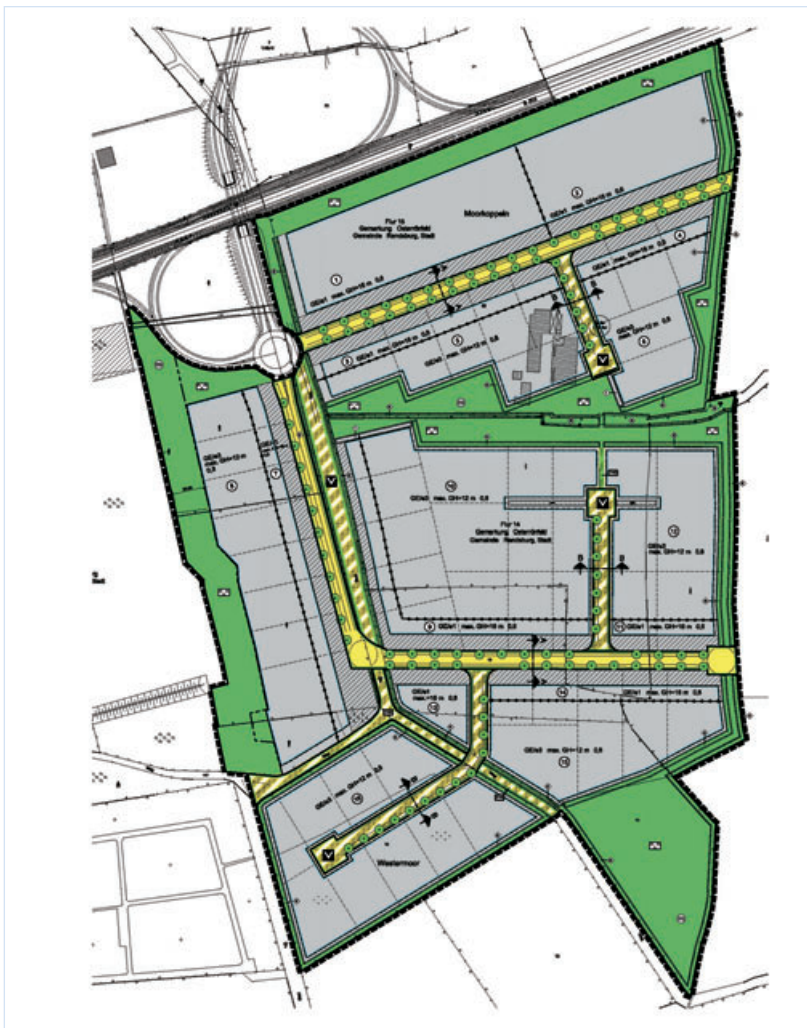
Planungsrecht

Aufgrund der guten Voraussetzungen für eine langfristig ausgerichtete, stärkere Siedlungsentwicklung im Umland der Stadt Rendsburg hat die Gemeinde Osterrönfeld im Regionalplan der Technologie-Region K.E.R.N. eine planerische Wohn- und Gewerbefunktion erhalten.

Grundlage der weiteren Bebauungsplanung für das interkommunale Gewerbegebiet, die von einer Gesellschaft der Stadt Rendsburg und der Gemeinde Osterrönfeld durchgeführt wird (s.u.), ist ein städtebauliches Konzept, das in einer gemeinsamen Sitzung des Bau- und Umweltausschusses der Stadt Rendsburg und des Bau- und Planungsausschusses der Gemeinde Osterrönfeld beschlossen wurde. Das Konzept legt einen besonderen Schwerpunkt auf das ökologische Planen und Bauen im Gewerbegebiet.

Die Gemeinde Osterrönfeld hat für die Realisierung des interkommunalen Gewerbegebietes auf dieser Grundlage bereits planungsrechtliche Vorkehrungen im Rahmen der Neuaufstellung ihres Flächennutzungsplanes getroffen sowie die Aufstellung eines Bebauungsplanes für den ersten Teilbereich mit rd. 12 ha beschlossen.

Für den gesamten Bereich auf Rendsburger Stadtgebiet wird zur Zeit verbindliches Planungsrecht geschaffen. Neben einer Änderung des Flächennutzungsplans hat die Stadt Rendsburg für ihren Teilbereich des Gewerbegebietes bereits einen Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan gefasst sowie eine Veränderungssperre zur Sicherung der Planung für den künftigen Planbereich bekannt gegeben.



Interkommunales Gewerbegebiet Rendsburg / Osterrönfeld (aktueller Vorentwurf)



Interkommunales Gewerbegebiet Rendsburg / Osterrönfeld (Städtebauliches Gesamtkonzept)

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das gesamte Planungsgebiet soll bis Anfang 2005 abgeschlossen werden.

Entwicklungsstand

In den Jahren 2001 und 2002 wurden erste Grundstücksankäufe getätigt. Seit Ende 2002 werden die notwendigen Planungs- und Entwicklungsschritte für das gemeinsame Gewerbegebiet von der PlanweRD umgesetzt.

Fachplanungen, wie ein Lärmgutachten und eine Baugrunduntersuchung, wurden erarbeitet. Die Erschließung und die Vermarktung erfolgt abschnittsweise in Abhängigkeit von der Nachfrage am Markt, der Flächenverfügbarkeit und den entsprechenden Mitteln.

Interkommunales Gewerbegebiet Tükeslih

Größe	6,8 ha
Belegenheitskommunen	1
Beteiligte	2 (6)
Organisationsform	Öffentlich-rechtliche Vereinbarung

Beteiligte

Bei der Realisierung des Gewerbegebietes Tükeslih kooperieren sechs schleswig-holsteinische Kommunen miteinander. Neben der Belegenheitskommune Silberstedt handelt es sich dabei um Bollingstedt, Ellingstedt, Hollingstedt, Jübek und Treia.

Diese sechs Gemeinden bilden gemeinsam das Amt Silberstedt als übergeordnete Gebietskörperschaft.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Das Amtsgewerbegebiet befindet sich auf einer ebenen, ehemaligen agraren Nutzfläche, in direkter Nachbarschaft zum bereits bestehenden

und erfolgreich vermarkteten Gewerbegebiet Langacker. Es grenzt direkt am östlichen Ortsrand der Gemeinde Silberstedt an.

Die Entfernung zur Kreisstadt Schleswig beträgt 12 km, zur Kreisstadt Husum sind 18 km zurückzulegen.

Die Bruttogröße des Gewerbegebietes Tükeslih beträgt rund 6,8 ha. An Nettobauland stehen davon gut 5,1 ha zur Verfügung. Die kleinste verfügbare Gewerbegrundstücksfläche umfasst 2000 m². Die angrenzenden, derzeit noch landwirtschaftlich genutzten Flächen stehen für eine Erweiterung des Gewerbegebietes zur Verfügung.

Verkehrsanbindung

Das Gewerbegebiet grenzt direkt an die Bundesstraße B 201 von Schleswig nach Husum. Zur Anschlussstelle Schleswig/Schuby der Bundesautobahn A 7 (Flensburg - Füssen) sind 8 km zurückzulegen. Die Entfernung nach Flensburg beträgt 40 km, nach Kiel 60 km. Der nächstgelegene Bahnhof befindet sich in Jübek, in einer Entfernung von rund 6 km. Das Gewerbegebiet verfügt über einen ÖPNV-Anschluss nach Schleswig.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Der Erfolg des Gewerbegebietes Langacker sowie besondere finanzielle Anreize gaben den Anstoß für

die Zusammenarbeit der Kommunen. Letztlich stand hinter dem Beschluss zur interkommunalen Kooperation jedoch eher eine politische Willensbekundung.

Organisation der Zusammenarbeit

Rechtsgrundlage der interkommunalen Kooperation ist ein öffentlich-rechtlicher Vertrag vom 1. Januar 2000 zwischen den beteiligten Körperschaften Amt Silberstedt und Gemeinde Silberstedt auf Grundlage des Gesetzes über interkommunale Zusammenarbeit in Verbindung mit der Amtsordnung für Schleswig-Holstein.

Danach obliegt die Erschließung und Vermarktung des Gebietes der Amtsverwaltung Silberstedt, soweit rechtliche Gründe nicht für eine Belassung bei der Gemeinde Silberstedt sprechen.

Planungsrecht

Im geltenden Bebauungsplan ist die Fläche des Gewerbegebietes als GE-Fläche ausgewiesen.

Einzelhandelsbetriebe sind auf den noch zur Verfügung stehenden Flächen nur ausnahmsweise bis zu einer Größe von 300 m² Geschossfläche zulässig, soweit sie nicht mit Waren und Gütern des täglichen Bedarfs handeln, wenn der Einzelhandel in einem unmittelbaren räumlichen und betrieblichen Zusammenhang mit

einem Großhandels-, Produktions-, Dienstleistungs- oder Handwerksbetrieb steht und diesem gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet ist. Bei großvolumigen Sortimentsbestandteilen kann unter bestimmten Voraussetzungen die Größe von 300 m² Geschossfläche auch überschritten werden.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Da sich das Gewerbegebiet ausschließlich auf Gemarkung der Belegenheitskommune Silberstedt befindet, gelten für die gesamte Fläche einheitliche Steuerhebesätze. Die Grundsteuer A beläuft sich auf 310 v.H. Ebenso die Grundsteuer B. Für die Gewerbesteuer ist ein Hebesatz von 340 v.H. vorgesehen.

Darüber hinaus wurden vertraglich folgende Besonderheiten der Finanzierung zwischen Amt und Gemeinde Silberstedt festgelegt:

Die steuerlichen Vorteile in Form der Grundsteuer B, die der Gemeinde Silberstedt durch das Gewerbegebiet entstehen, werden als Zuschüsse an das Amt Silberstedt abgeführt. Dabei werden nur die tatsächlich verkauften Grundstücke berücksichtigt. Ebenfalls wird das Gewerbesteueraufkommen, nach Abzug der an das Land abzuführenden Gewerbesteuerumlage, an das Amt abgeführt. Die negativ veränderten Schlüsselzuweisungen

des Landes werden bei den abzuführenden Zuschüssen berücksichtigt. Auch die höhere Umlagegrundlage zur Berechnung der Kreis- und Amtsumlage wird bei den zu zahlenden Zuschüssen berücksichtigt.

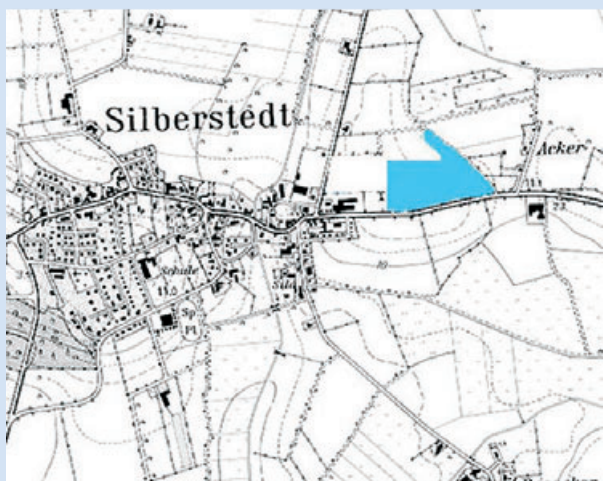
Die Erschließungsmaßnahmen im Amtsgewerbegebiet wurden vom Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr mit Mitteln aus dem Regionalprogramm in Höhe von 684.619 € gefördert.

Probleme

Ursprünglich war im Gewerbegebiet Tükesli nur Industrie zulässig. Aufgrund einer Änderung des Bebauungsplans wurde eine Teilfläche auch für Dienstleistungen ausgewiesen. Dies führte zu einer Ansiedlung eines Discounters und eines Frischemarkts mit einer Verkaufsfläche von zusammen 1.800 m². Durch diese Planänderung waren die Kommunen gezwungen, einen Teil der bereits gewährten Fördermittel an das Land zurück zu zahlen.

Entwicklungsstand

Das Gebiet ist seit Herbst 2000 vollständig erschlossen und befindet sich in der Vermarktung. Die Gewerbegrundstücke sind sofort verfügbar. Die Preise bewegen sich, je nach Lage des Grundstücks, zwischen 6,60 € und 12,80 € je m² (inkl. der Erschließungskosten und der Abwasseranschlussbeiträge).



Interkommunales Gewerbegebiet Tükesli

Interkommunaler Gewerbepark Friedberg

Größe	42 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	Kommunale Arbeitsgemeinschaft

Beteiligte

In Thüringen wurde der Gewerbepark Friedberg, erster Bauabschnitt, von zwei Belegenheitskommunen, der Stadt Suhl und der Gemeinde St. Kilian, in interkommunaler Zusammenarbeit realisiert.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Die Konversionsfläche in der Region Südthüringen, die zuvor einer militärischen Nutzung unterlag, befindet sich in isolierter Lage, jeweils rund 4 km von den Zentren der beiden Belegenheitskommunen entfernt.

Die Bruttogröße des ersten Bauabschnitts des Gewerbeparks Friedberg beträgt 42 ha. 24 ha befinden sich auf Gemarkung der Stadt Suhl, weitere 18 ha liegen auf Markung der Gemeinde St. Kilian. An Nettobauland standen 30 ha für die Ansiedlung von Gewerbe bereit. 17 ha gehören zur Stadt Suhl, 13 ha zur Gemeinde St. Kilian.

Verkehrsanbindung

Die überregionale Verkehrsanbindung erfolgt gegenwärtig über die Bundesautobahnen A 4 (Aachen - Görlitz) und die neu gebaute A 71 (Erfurt - Schweinfurt). Die Eröffnung der Bundesautobahn A 73 (Suhl - Nürnberg), die durch ihre Tunnel und Brücken spektakuläre Thüringer Waldautobahn, ist für 2006 vorgesehen.

Durch den Neubau der BAB 73 und BAB 71, welche sich im Dreieck Suhl vereinigen, wird der Gewerbepark optimal mit dem deutschen und internationalen Fernstraßennetz verbunden. Die regionale Verkehrserschließung erfolgt über die Bundesstraßen B 247 und B 19.

Der Gewerbepark verfügt über eine Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr.

Über den Bahnhof der Stadt Suhl, in rund 4 km Entfernung vom Gewer-

bepark Friedberg, besteht eine Verbindung zu den im Stundentakt angefahrenen Fernverbindungsknoten Erfurt und Würzburg.

In Suhl Goldlauter befindet sich ein für Geschäftsflüge nutzbarer Flugplatz, rund 10 km vom Gewerbegebiet entfernt. Der nächste internationale Flughafen befindet sich im 60 km entfernten Erfurt.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Das am Stadtrand gelegene sog. Friedberg-Gelände wurde früher von der Offiziershochschule der DDR-Grenztruppen genutzt. Ende der 80er Jahre bestand es aus einem bebauten Lehr- und Unterkunftscomplex und einem fast unbebauten militärischen Übungsgelände. Das gesamte Übungsgelände hat eine Größe von 74 ha und erstreckt sich über die Gemarkung dreier Gemeinden. Der hier beschriebene erste Bauabschnitt beinhaltet Flächen zweier Gemeinden.

Auf Initiative der Stadt Suhl sollte das Areal gemeindeübergreifend für industrielle und gewerbliche Nutzungen aufbereitet werden.

Ziel war die Entwicklung eines stark durchgrüntem, architektonisch anspruchsvollen Gewerbeparks mit preisgünstigen Flächen für Existenzgründer, Neuansiedlungen und Verlagerungen in Größenordnungen von je 2.000 bis 20.000 m².

Darüber hinaus bestanden in den beiden Belegenheitskommunen Gewerbeflächenengpässe. Auch wirtschaftsstrukturelle Überlegungen spielten bei der Entwicklung eine Rolle.

Organisation der Zusammenarbeit

Zur Organisation der Zusammenarbeit der beiden Gemeinden wurde eine kommunale Arbeitsgemeinschaft gegründet.

Die Vermarktung der Grundstücke erfolgte unter Federführung der Stadt Suhl.

Planungsrecht

Eine bevorzugte Ansiedlung bestimmter Branchen war nicht vorgesehen, allerdings waren Recyclingbetriebe von einer Ansiedlung ausgeschlossen.

Planungskonzeption

Um den anspruchsvollen Zielsetzungen für die Erschließung und Gestaltung gerecht zu werden, wurden verschiedene Instrumente eingesetzt:

- Mit einem Gestaltungshandbuch sollten effiziente ökologische und architektonisch attraktive Lösungen empfohlen werden.
- Auf der Grundlage des Gestaltungshandbuchs wurden individuelle Investorenberatungen durch ein Planungsbüro durchgeführt. Die Investoren wurden im Kaufvertrag zur Inanspruchnahme der Beratung verpflichtet.

- Ein erarbeitetes Investorenhandbuch diente als Grundlage für die individuelle Investitionsplanung.

- Im Laufe der Vermarktung und Bebauung des Gewerbeparks ergab sich die Notwendigkeit eines übergreifenden Leit- und Informationssystems als einheitlicher Gestaltungsrahmen für Informationen im öffentlichen Raum.

- Besonderer Wert wurde auf landschaftsgestalterische Maßnahmen wie Straßenraumbepflanzungen, breite Grünstreifen oder die Anlage von Feuchtbiotopen gelegt. Ein Landschaftsplaner konnte bereits vorliegende Ausführungspläne einzelner Unternehmen entsprechend den kommunalen Planungen anpassen.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Steuerhebesätze der beiden Belegenheitskommunen sind unterschiedlich gestaltet. Auf Grundstücken innerhalb der Gemarkung der Stadt Suhl beträgt die Grundsteuer A 250 v.H., die Grundsteuer B 350 v.H. und die Gewerbesteuer 390 v.H.

Etwas niedriger fallen die Steuerhebesätze der Gemeinde St. Kilian aus. Hier beläuft sich die Grundsteuer A auf 200 v.H., die Grundsteuer B auf 300 v.H. und die Gewerbesteuer beträgt 350 v.H. Darüber hinausgehende Zusatzregelungen wurden nicht getroffen.

Probleme

Bei der Projektierung des Gewerbeparks Friedberg ergaben sich einige Schwierigkeiten bedingt durch die unterschiedlichen Planungshoheiten, die beteiligten Rechtsaufsichtsbehörden und die unterschiedliche Finanzkraft der beiden Kommunen. Zusätzlich erschwerten die beteiligten Energieversorger durch das Festhalten an bestehenden Konzessionsgebieten die Entwicklung des Parks.

Entwicklungsstand

Im November 1991 begannen die Erschließungsarbeiten für den ersten Bauabschnitt und im September 1993 nahm das erste Unternehmen seinen Betrieb auf. Aufgrund der starken Nachfrage waren die Flächen bereits im Jahr 2000 verkauft und sind inzwischen komplett belegt.

Im September 1995 folgte der zweite Bauabschnitt mit ebenfalls rund 30 ha Nettonutzfläche.

Interkommunales Industriegebiet Goldene Aue - Nordhausen

Größe	100 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	8
Organisationsform	Planungsverband

Beteiligte

Das Industriegebiet Goldene Aue in Nordthüringen wird in interkommunaler Zusammenarbeit der beiden Belegenheitskommunen Nordhausen und Windehausen sowie der Gemeinden Auleben, Görsbach, Hamma, Urbach, Uthleben und der Stadt Heringen projiziert.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Die nahezu ebene Fläche befindet sich in nicht integrierter Lage auf einer ehemaligen landwirtschaftlichen Nutzfläche, rund 3 km östlich vom Zentrum der Stadt Nordhausen entfernt.

Die Bruttogröße des interkommunalen Industriegebietes beträgt 100 ha. Davon liegen 30 ha auf Gemarkung der Stadt Nordhausen mit dem Ortsteil Bielen, die übrigen 70 ha liegen auf Gemarkung der Gemeinde Windehausen. An Nettobauland stehen 90 ha zur Verfügung.

Verkehrsanbindung

Die Bundesautobahn A 38 (Göttingen - Leipzig) mit der Anschlussstelle Heringen grenzt direkt an das Industriegebiet. Bis zur BAB 71 (Sömmerda - Meiningen) sind 30 km zurückzulegen.

Über die direkt angrenzende Bundesstraße B 80 wird die regionale Verkehrserschließung des Industriegebietes gesichert.

Ein Gleisanschluss der Fläche befindet sich derzeit in Planung. Damit wäre eine Einschleifung an die Strecke Halle - Kassel möglich.

Ein für Geschäftsflüge nutzbarer Flugplatz, der Sonderlandeplatz Nordhausen-Bielen, befindet sich 1 km entfernt. Die internationalen Flughäfen Erfurt und Halle/Leipzig befinden sich 75 km bzw. 80 km vom Industriegebiet Goldene Aue entfernt.



Interkommunales Industriegebiet Goldene Aue - Nordhausen

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Auslöser der interkommunalen Zusammenarbeit waren zum einen finanzielle Engpässe der beteiligten Kommunen, zum anderen die Strukturschwäche der Region, der man mit dem neuen Industriegebiet begegnen will.

Das projektierte Areal bot sich, nach reiflicher Prüfung diverser Alternativstandorte, aufgrund der besonderen Lagegunst für die Ansiedlung von großflächigen Industriebetrieben an.

Sondierungsgespräche wurden erfolgreich geführt und die Vertragswerke liegen inzwischen vor.

Der Vorentwurf des Bebauungsplans wurde im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung im September 2000 öffentlich ausgelegt. In der Folge sind eine Reihe von Festsetzungen geändert bzw. ergänzt worden, insbesondere auch, um ein Höchstmaß an Flexibilität zu erreichen und als überregional bedeutsame Industrie- großfläche des Landes Thüringen eingestuft zu werden. So besteht heute zum Beispiel die Option, den das Gelände zerschneidenden Krummbach zu überbauen. Die Baureife des Geländes wurde für 2005 angestrebt.

Organisation der Zusammenarbeit

Der Planungsverband Industriegebiet Goldene Aue Windehausen wurde 1997 gegründet, um das gemeindeübergreifende Industriegebiet zu verwirklichen.

Der Planungsverband besteht neben der Stadt Nordhausen aus den Mitgliedsgemeinden der Verwaltungsgemeinschaft Goldene Aue. Mitgliedsgemeinden der Verwaltungsgemeinschaft sind die Gemeinden Auleben, Görsbach, Hamma, Urbach, Uthleben und Windehausen sowie die Stadt Heringen. Ziel ist es, die planungsrechtlichen und städtebaulichen Voraussetzungen zur Realisierung des Industriegebietes zu schaffen.

Der Planungsverband ist als Gebietskörperschaft auch Träger der Bauleitplanung. In dieser Eigenschaft hat er für sein Verbandsgebiet die Aufstellung eines Bebauungsplanes beschlossen.

Die Vermarktung des interkommunalen Industriegebietes erfolgt sowohl durch die regionale Wirtschaftsförderung als auch durch die Landesentwicklungsgesellschaft des Landes Thüringen.

Ziel ist eine weiträumige Vermarktung der Flächen mit Grundstücksgrößen, wie sie in vorhandenen Gewerbe- und Industriegebieten nicht gebildet werden können.

Planungsrecht

Eine Ansiedlung speziell definierter Branchen ist derzeit nicht vorgesehen. Allerdings ist das Industriegebiet ausschließlich für strukturwirksame Großinvestitionen des verarbeitenden Gewerbes sowie deren Zulieferer vorbehalten.

Probleme

In der Zeit der Bauleitplanung traten mehrere Probleme auf. So liegt ein Biotop im Plangebiet; ein FFH-Gebiet befindet sich in der näheren Umgebung des Industriegebietes. Außerdem wurden während der Planungsphase Rote-Liste-Arten auf dem Areal entdeckt.

Entwicklungsstand

Das Industriegebiet wird zur Zeit entwickelt und kann kurzfristig individuellen Investitionsbedürfnissen angepasst werden. In den Festsetzungen ist Schichtbetrieb berücksichtigt.

Interkommunales Gewerbegebiet Waltershausen-Nord

Größe	55,5 ha
Belegenheitskommunen	2
Beteiligte	2
Organisationsform	Zweckverband

Beteiligte

Das Thüringer Gewerbegebiet Waltershausen-Nord im Kreis Gotha wird in interkommunaler Zusammenarbeit der Stadt Waltershausen und der Gemeinde Hörselgau entwickelt.

Lage im Raum und Gebietsgröße

Die zuvor agrarwirtschaftlich genutzte Fläche befindet sich in nicht integrierter Lage. Die Entfernung des Gewerbegebietes zu den beiden Belegenheitskommunen beträgt jeweils rund 4 km.

Das Gewerbegebiet mit einer Bruttogröße von 55,5 ha hält für interessierte Unternehmen eine Nettobaufläche von 38,77 ha für eine Ansiedlung bereit.

32,8 ha Bruttofläche, das entspricht einer Nettofläche von 20,37 ha, befinden sich auf Gebiet der Gemeinde Waltershausen. Die Gemeinde Hörselgau hat einen Bruttoflächenanteil von 22,7 ha am Gesamtgewerbegebiet. Dies entspricht 18,4 ha Nettobauland.

Verkehrsanbindung

In 0,5 km Entfernung befindet sich mit der BAB 4 (Dresden - Frankfurt a.M.) die nächste Bundesautobahn, über welche die überregionale Verkehrserschließung des Gewerbegebietes erfolgt.

Die 5 km entfernte Bundesstraße B 7 sichert die regionale Erschließung der Gewerbefläche. Die Entfernung nach Gotha beträgt 15 km, nach Eisenach 20 km und nach Erfurt 35 km.

Eine Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr ist direkt vor Ort gegeben. Der nächste Anschlusspunkt an das Gleisnetz der Deutschen Bahn AG befindet sich 3 km entfernt in Waltershausen. Dort besteht auch die Möglichkeit zum Güterumschlag.

Ein für Geschäftsflüge nutzbarer Flugplatz befindet sich in Erfurt, rund 40 km entfernt.

Anlass und Entwicklung der Kooperation

Das Gebiet ist bereits seit 1992 erschlossen und befindet sich seit Juni 1992 in der Vermarktung.

Flächenengpässe in den beiden beteiligten Kommunen sowie wirtschaftsstrukturelle Überlegungen standen bei der gemeinsamen Entwicklung der Fläche im Vordergrund. Der projektierte Standort des Gewerbegebietes wurde aufgrund seiner besonderen Lagegunst gewählt.

Organisation der Zusammenarbeit

Zur Entwicklung des Gewerbegebietes Waltershausen-Nord haben die beiden beteiligten Kommunen einen Zweckverband gegründet.

Ein interkommunales Gremium übernimmt die Vermarktung der Gewerbegrundstücke.

Planungsrecht

Im Gewerbegebiet Waltershausen-Nord soll vorrangig produzierendes Gewerbe angesiedelt werden. Die Flächen im Gewerbegebiet Waltershausen-Nord sind als GE- und GI-Flächen ausgewiesen.

Verteilung von Kosten und Erträgen

Die Hebesätze im interkommunalen Gewerbegebiet Waltershausen-Nord sind unterschiedlich hoch. So beträgt die Grundsteuer A auf Grundstücken der Gemeinde Waltershausen 235 v.H., die Grundsteuer B 320 v.H. und die Gewerbesteuer 350 v.H.

Bei Grundstücken, die sich innerhalb der Gemarkung der Gemeinde Hörselgau befinden, liegen die Grundsteuer A und B bei jeweils 350 v.H., der Gewerbesteuerhebesatz beträgt 400 v.H.

Probleme

Bei der Entwicklung des interkommunalen Gewerbegebietes erwies sich die ungleiche Verteilung der Arbeit bezüglich Planung, Erschließung und Vermarktung zwischen den beiden beteiligten Kommunen als problematisch.

Ein weiteres Problem für die im Gewerbegebiet angesiedelten Unternehmen stellt die auf der Basis der Gemarkung unterschiedlich gestaltete Gewerbesteuer dar.

Entwicklungsstand

Bisher haben sich 40 Unternehmen im Gewerbegebiet angesiedelt. Die Grundstücksflächen im Gewerbegebiet sind voll erschlossen und sofort bebaubar. Die Parzellierung der Grundstücke im Gewerbegebiet gliedert sich wie folgt:

1 x 40 000 m² teilbar
1 x 34 000 m² teilbar
1 x 6 000 m².

Der Preis beträgt 20 € je m².

Endnoten

Interkommunale Gewerbegebiete als zukunftsgerichtete Strategie

- 1 Kienbaum Management Consultants GmbH (2004): Interkommunale Zusammenarbeit. Studie erstellt in Kooperation mit dem Deutschen Städte- und Gemeindebund; Juni 2004. S. 6
- 2 Hollbach-Grömig, Beate u.a. (2005): Formen der interkommunalen Zusammenarbeit im Rahmen der kommunalen Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik. Deutsches Institut für Urbanistik. Endbericht für das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. S. 6
- 3 ebenda S. 13
- 4 Akademie für Technologiefolgenabschätzung in Baden-Württemberg (2004): Modellprojekt Regionaler Gewerbeflächenpool Neckar-Alb. Abschlussbericht - Langfassung. S. 3
- 5 Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (2004): Stadt-Umland-Konzepte in Schleswig-Holstein. Empfehlungen für die kommunale Praxis. S. 9
- 6 Fachkommission Wirtschaftsförderung des Deutschen Städtetages (2002): Herausforderungen und Initiativen kommunaler Wirtschaftsförderung. Arbeitspapier der Fachkommission Wirtschaftsförderung des Deutschen Städtetages. In: Eildienst - Informationen für Rat und Verwaltung. Städtetag NRW. Heft 8/2002. S. 200
- 7 ebenda S. 201
- 8 Dedy, Helmut; Roßbach, Christine (2005): Datenreport Kommunalfinanzen 2005. Datenreport in finanzieller Schieflage. DStGB Dokumentation Nr. 48
- 9 Landsberg, Gerd (Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städte- und Gemeindebundes). Nach: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 16.12.2005: Finanzlage der Kommunen bleibt trotz höherer Einnahmen kritisch.
- 10 Nach § 75 Abs. 1 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO) hat die Gemeinde ihre Haushaltswirtschaft so zu planen und zu führen, dass die stetige Erfüllung ihrer Aufgaben gesichert ist. Nach Abs. 3 muss der Haushalt in jedem Jahr ausgeglichen sein. Kann der Haushaltsausgleich nicht erreicht werden, so ist nach Abs. 4 ein Haushaltssicherungskonzept für den Verwaltungs- und Vermögenshaushalt aufzustellen und darin der Zeitpunkt zu bestimmen, bis zu dem der Haushaltsausgleich wieder erreicht wird. Das Haushaltssicherungskonzept dient dem Ziel, im Rahmen einer geordneten Haushaltswirtschaft die künftige, dauernde Leistungsfähigkeit der Gemeinde zu erreichen. Es bedarf der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Siehe: Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO) i.d.F.d.B. vom 14.07.1994 (GV.NRW. S. 666 ff.), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes zur Stärkung der regionalen und interkommunalen Zusammenarbeit der Städte, Ge-

- meinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen vom 03.02.2004 (GV.NRW. S. 96 ff.)
- 11 Innenministerium Nordrhein-Westfalen (2005): Kommunalfinanzbericht November 2005. S. 51
 - 12 Karrenberg, Hanns; Münstermann, Engelbert (2005): Gemeindefinanzbericht 2005. In: Der Städtetag. 5/2005. S. 6
 - 13 Ude, Christian, Präsident des Deutschen Städtetages und Oberbürgermeister der Stadt München (2005): Vorstellung des Gemeindefinanzberichtes 2005 des Deutschen Städtetages. Pressemitteilung des Deutschen Städtetages vom 29.9.2005 zur Veröffentlichung des Gemeindefinanzberichts 2005
 - 14 ebenda
 - 15 ebenda
 - 16 Deutscher Landkreistag (2005): Die zentralen Herausforderungen für Bund, Länder und Kommunen 2005 - 2009. S. 4
 - 17 Umweltbundesamt (2003): Reduzierung der Flächeninanspruchnahme durch Siedlung und Verkehr - Materialienband S. 1
 - 18 Dosch, Fabian (2005): Von der Siedlungsexpansion zur Flächenkreislaufwirtschaft - Trends, Strategien und Initiativen auf Bundesebene. Sächsisch-Thüringische Bodenschutztagung 23./24.06.05 in Gera. Beitrag F. Dosch. BBR
 - 19 Dosch, Fabian (2000): Steuerung der Siedlungsflächenentwicklung über preisliche Anreize. Fortbildungsveranstaltung vorsorgender Bodenschutz. 21.11.2000. Mainz. Manuskript. S. 1
 - 20 Dosch, Fabian (2002): Auf dem Weg zu einer nachhaltigen Flächennutzung? In: Informationen zur Raumentwicklung 1/2 2002. S. 31 - 45
 - 21 Statistisches Bundesamt (2005): Land und Forstwirtschaft, Fischerei; Bodenfläche nach Art der tatsächlichen Nutzung. 31.12.2004. Fachserie 3/Reihe 5.1. S. 6
 - 22 Umweltbundesamt (2003): Reduzierung der Flächeninanspruchnahme durch Siedlung und Verkehr - Materialienband S. 1 u. 47
 - 23 ebenda
 - 24 Dosch, Fabian (2005): Von der Siedlungsexpansion zur Flächenkreislaufwirtschaft. a.a.O.
 - 25 Bundesregierung der Bundesrepublik Deutschland (2004): Perspektiven für Deutschland. Fortschrittsbericht 2004 zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. S. 44
 - 26 Statistisches Bundesamt (2005): Land- und Forstwirtschaft, Fischerei. a.a.O.
 - 27 Kienbaum Management Consultants GmbH (2004): Interkommunale Zusammenarbeit. a.a.O.
 - 28 Öffentlich-rechtliche Vereinbarung der Gemeinde Reichshof und der Stadt Bergneustadt über die Betreuung eines interkommunalen Gewerbegebietes „Gewerbepark Wehnrath-Sinspert“. Abgedruckt in: Holtel, Ulrike und Wuschansky, Bernd (2002): Interkommunale Gewerbegebiete NRW, Public-Public-Partnership. ILS NRW. Band 182 S. 241
 - 29 Öffentlich-rechtliche Vereinbarung über das gemeinsame Gewerbegebiet „Mönchengladbach/Jüchen“. Abgedruckt in: Holtel, Ulrike und Wuschansky, Bernd (2002): Interkommunale Gewerbegebiete.. a.a.O. S. 176
 - 30 Öffentlich-rechtliche Vereinbarung zur gemeinsamen Wirtschaftsförderung der Städte Kamp-Lintfort, Moers, Neukirchen-Vluyn und Rheinberg „Vereinbarung Wirtschaftsförderung“ (2000). Abgedruckt in: Holtel, Ulrike und Wuschansky, Bernd (2002): Interkommunale Gewerbegebiete. a.a.O. S. 191
 - 31 Deutscher Städte- und Gemeindebund (2004): 10 Thesen des DStGB zum II. Nationalen Städtebaukongress am 10. und 11. Mai 2004, Bonn
 - 32 ebenda
 - 33 ebenda
 - 34 Öffentlich-rechtliche Vereinbarung über das gemeinsame Gewerbegebiet „Mönchengladbach/Jüchen“. a.a.O.
 - 35 Satzung des Zweckverbands „Gewerbe- und Industriegebiet Borgholzhausen/Versmold“ (2000). Abgedruckt in: Holtel, Ulrike und Wuschansky, Bernd (2002): Interkommunale Gewerbegebiete. a.a.O. S. 149
 - 36 Bundesregierung der Bundesrepublik Deutschland (2004): Fortschrittsbericht 2004; Perspektiven für Deutschland; Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung. S. 214. Beschlossen vom Bundeskabinett im Jahre 2004. S. 3
 - 37 Fachkommission Städtebau der Bauministerkonferenz, Arbeitsgruppe Gewerbeflächenentwicklung: (2004): Thesenpapier zu einer zukunftsfähigen Gewerbeflächenentwicklung 2004. S. 3
 - 38 ebenda S. 6
 - 39 Bundesregierung der Bundesrepublik Deutschland (2004): Fortschrittsbericht 2004. a.a.O. S. 214
 - 40 ebenda
 - 41 Dosch, Fabian (2001): Ressourcenschonende Flächennutzung in den Modellregionen. In: Modellvorhaben der Raumordnung. Regionen der Zukunft. Fachbeiträge. S. 1
 - 42 Baugesetzbuch (2004). Neugefasst durch Bek. v. 23.9.2004 I 2414; zuletzt geändert durch Art. 21 G v. 21.6.2005 I 1818
 - 43 Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB (2004): Neugefasst durch Bek. v. 23. 9.2004 I 2414; zuletzt geändert durch Art. 21 G v. 21. 6.2005 I 1818
 - 44 Bundesregierung der Bundesrepublik Deutschland (2004): Fortschrittsbericht 2004. a.a.O. S. 214
 - 45 ebenda
 - 46 Fachkommission Städtebau der Bauministerkonferenz, Arbeitsgruppe Gewerbeflächenentwicklung (2004): Thesenpapier zu einer zukunftsfähigen Gewerbeflächenentwicklung 2004. S. 5

- 47 Glaser, Jürgen und Menze, Axel unter Mitarbeit von Andreas Beekmann (2003): Unternehmensbefragung: Standortanforderungen und Standortqualitäten in der Region Dresden. (Manuskript). Technische Universität Hamburg Harburg. S. 6
- 48 ebenda
- 49 ebenda S. 7
- 50 Fachkommission Städtebau der Bauministerkonferenz, Arbeitsgruppe Gewerbeflächenentwicklung (2004): a.a.O. S. 3
- 51 Interkommunale Gewerbeflächenentwicklung in Morsbach, Nümbrecht und Waldbröl: Öffentlich-rechtliche Vereinbarung. Präambel.
- 52 Deutscher Städtetag (2002): Strategisches Flächenmanagement und Bodenwirtschaft. Aktuelle Herausforderungen und Handlungsempfehlungen. Positionspapier des Deutschen Städtetages 2002. S. 5 ff.
- 53 Akademie für Technologiefolgenabschätzung in Baden-Württemberg (2004): Modellprojekt Regionaler Gewerbeflächenpool Neckar-Alb. Abschlussbericht - Langfassung. S. 5
- 54 Bundesregierung der Bundesrepublik Deutschland (2004): Fortschrittsbericht 2004. a.a.O. S. 214
- 55 Akademie für Technologiefolgenabschätzung in Baden-Württemberg (2004): Modellprojekt Regionaler Gewerbeflächenpool. a.a.O. S. 5
- 56 Spiecker, Margitta; Turowski, Gerd (2005): Kampf der „Bürgermeisterkonkurrenz“. Wie nachhaltig und umweltverträglich sind interkommunale Gewerbegebiete? In: Nabu-Newsletter 2010 vom 28.11.2005. S. 3
- 57 Floeting, Holger; Hollbach-Grömig, Beate (2005): Neuorientierung der kommunalen Wirtschaftspolitik (Zusammenfassung). In: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften. Bd. 1/2005. S. 2
- 58 Deutscher Städte- und Gemeindebund (2004): 10 Thesen des DStGB a.a.O.
- 59 Floeting, Holger; Hollbach-Grömig, Beate (2005): Neuorientierung der kommunalen Wirtschaftspolitik. a.a.O. S. 1
- 60 Satzung der „wir4 - Wirtschaftsförderung für Moers, Kamp-Lintfort, Neukirchen-Vluyn und Rheinberg“ (Rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts) vom 13.12.2000. Abgedruckt in: Holtel, Ulrike und Wuschansky, Bernd (2002): Interkommunale Gewerbegebiete. a.a.O. S. 191
- 61 Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft (DSSW) (2005): Regionalmarketing. Download am 24.1.2006. http://www.dssw.de/ma_regio.php
- 62 Kienbaum Management Consultants GmbH (2004): Interkommunale Zusammenarbeit. a.a.O. S. 12
- 63 Bucksteeg, Matthias und Bornemann, Holger (2005): Regionale Kompetenzen stärken. Prognos trendletter Spezial. S. 14
- 64 Fachkommission Städtebau der Bauministerkonferenz, Arbeitsgruppe Gewerbeflächenentwicklung (2004): a.a.O. S. 3
- 65 Küpper, Utz Ingo und Röllinghoff, Stefan (2005): Clustermanagement: Anforderungen an Städte und regionale Netzwerke (Zusammenfassung). In: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften. Bd. 1/2005. S. 2
- 66 Öffentlich-rechtliche Vereinbarung der Städte Altena (Westf.), Lüdenscheid und Werdohl. Märkischer Gewerbepark Rosmart: Präambel. Abgedruckt in: Holtel, Ulrike und Wuschansky, Bernd (2002): Interkommunale Gewerbegebiete. a.a.O. S. 120
- 67 Öffentlich-rechtliche Vereinbarung über das gemeinsame Gewerbegebiet „Mönchengladbach/Jüchen“. a.a.O. Präambel.
- 68 Interregionaler Gewerbepark Marburg: Landesplanerischer Vertrag zwischen den Städten Rheda-Wiedenbrück und Oelde, der Gemeinde Herzebrock-Clarholz, den Kreisen Warendorf und Gütersloh und der Staatskanzlei NRW vom 9.2.2001 zur Entwicklung des Interregionalen Gewerbeparks Marburg. Abgedruckt in: Holtel, Ulrike und Wuschansky, Bernd (2002): Interkommunale Gewerbegebiete. a.a.O. S. 141

Raumordnerische Grundlagen - Forderungen von Politik, Verbänden und Wissenschaft

- 1 Raumordnungsgesetz (ROG) vom 18.8.1997 (BGBl. I S. 2102, zuletzt geändert durch Art. 2b Gesetz vom 25.6.2005 (BGBl. I S. 1746). § 1 Abs. 3
- 2 ebenda § 2
- 3 ebenda §§ 7 - 9
- 4 ebenda § 13
- 5 Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg - LEP 2002- Begründung der Plansätze des Landesentwicklungsplans 2002 Baden-Württemberg. B 36
- 6 Landesentwicklungsprogramm Bayern 2005 (Entwurf); Begründung S. 249 bzw. Landesentwicklungsprogramm Bayern 2003; Begründung S. 273
- 7 Gemeinsames Landesentwicklungsprogramm der Länder Berlin und Brandenburg 2003; § 17 Abs. 1; Begründung zu § 4 und § 17 Abs.1
- 8 Landesentwicklungsplan Hessen 2000; S. 16 und 17
- 9 Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern 2005; Kap. 4.1 Abs. 1, 8 und 13
- 10 Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen 1994, geändert 1998 und 2002; zu B 2
- 11 Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen 1995; Kap. B.I.3 und C.II.
- 12 Landesentwicklungsprogramm III Rheinland-Pfalz 1995; S. 93
- 13 Landesentwicklungsplan Saarland - Teilabschnitt „Siedlung“ 2005 - Entwurf; S. 20 ff.
- 14 Landesentwicklungsplan Sachsen 2003; S. 28 f.
- 15 Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt 1999/2005; S. 22 u. 23

- 16 Landesraumordnungsplan Schleswig-Holstein 1998; S. 10
- 17 Landesentwicklungsplan Thüringen 2004; S. 39 u.40
- 18 Regionalplan 2015 Nordschwarzwald 2005, S. 25 ff.
- 19 Regionalplan Main-Rhön 2003; S. 2 und S. 5
- 20 Regionales Raumordnungsprogramm der Region Hannover 2005 (in Aufstellung), S. 23
- 21 Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Detmold-Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld 2004; S. 30 und 31
- 22 Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk Arnsberg - Teilabschnitt Oberbereich Dortmund - westlicher Teil 2004; S. 34 ff.
- 23 Regionalplan Nordhessen 2000; Kap. 2.5.2 und Kap. 3.9.3
- 24 Regionaler Raumordnungsplan Westpfalz 2004; S. 13
- 25 Regionalplan Oberes Elbtal - Osterzgebirge 2001; S. Z-29 und S. B-49
- 26 Regionaler Raumordnungsplan Ostthüringen 1999; S. 212
- 27 Bundesregierung der Bundesrepublik Deutschland (2004): Fortschrittsbericht 2004. a.a.O. S. 214
- 28 Fachkommission Städtebau der Bauministerkonferenz, Arbeitsgruppe Gewerbeflächenentwicklung (2004): a.a.O.
- 29 Deutscher Städtetag: Neue Formen der Zusammenarbeit in der Region - Thesen. Beschlossen auf der Vollversammlung am 1.6.2005
- 30 Schmalstieg, Herbert, Oberbürgermeister der Stadt Hannover und stellv. Präsident des Deutschen Städtetages (2004): Rede auf dem Nationalen Städtebaukongress 2004. Quelle: <http://www.staedtetag.de>
- 31 Ausschuss für Städtebau und Umwelt des Deutschen Städte- und Gemeindebundes: 10 Forderungen des DStGB an die neue Bundesregierung für eine zukunftsgerichtete Stadtentwicklung; 27.10.2005
- 32 Becker, Michael, Referent beim Städte- und Gemeindebund NRW (2004): Gemeinsames Verwalten spart Zeit und Geld. In: Städte- und Gemeinderat 10/2004. S. 31
- 33 Kubendorff, Thomas, Landrat des Kreises Steinfurt (2002): In: NRW braucht eine neue Gewerbeflächenpolitik. Diskussionsforum zur Weiterentwicklung der Landesplanung in NRW. S. 67
- 34 Hollbach-Grömig, Beate u.a. (2005): Formen der interkommunalen Zusammenarbeit. a.a.O. S. 13
- 35 Kienbaum Management Consultants GmbH (2004): Interkommunale Zusammenarbeit. a.a.O. S. 6
- 36 Rahmede, Manfred, stellv. Hauptgeschäftsführer der Südwestfälischen Industrie- und Handelskammer zu Hagen (SIHK) (2003): Rede vor der Vollversammlung der SIHK.
- 37 Beer, Theo (2002): In: NRW braucht eine neue Gewerbeflächenpolitik. Diskussionsforum zur Weiterentwicklung der Landesplanung in NRW. S. 27

Rechts- und Organisationsformen Interkommunaler Gewerbegebiete in Deutschland

- 1 Aktualisierung und Erweiterung des Kapitels „Organisationsform interkommunaler Zusammenarbeit“ der Schrift „Holtel, Ulrike, Wuschansky, Bernd (2002): Interkommunale Gewerbegebiete NRW. Public-Public-Partnership. ILS NRW. Band 182. S. 29 ff.“ um die bundesdeutschen und länderspezifischen Rechtsgrundlagen, Regelungs- und Rechtsformen
- 2 Vgl.: Rengeling, Hans-Werner (1982): Formen interkommunaler Zusammenarbeit. In: Püttner, Günter (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Wissenschaft und Praxis. Band 2: Kommunalverfassung. Berlin, Heidelberg, New York. S. 385-412. S. 394
- 3 Vgl.: Ehlers, Dirk (1997): Interkommunale Zusammenarbeit in Gesellschaftsform. In: Deutsches Verwaltungsblatt. 112. Jahrgang des Reichsverwaltungsblattes. Heft 3. S. 137-145. S. 141
- 4 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NW). a.a.O.
- 5 Vgl.: § 2 (1) BauGB. Aufstellung der Bauleitpläne, Verordnungsermächtigung.
- 6 Im Sinne von § 2 GO NW werden folgende Aufgabentypen der Gemeinde unterschieden: freie Selbstverwaltungsangelegenheiten, Pflichtaufgaben, Pflichtaufgaben zur Erfüllung nach Weisung und staatliche Auftragsangelegenheiten.
- 7 Öffentlich-rechtlicher Vertrag im Sinne der §§ 54 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG).
- 8 Vgl.: Schink, Alexander (1997): Formen und Grenzen interkommunaler Zusammenarbeit durch öffentlich-rechtliche Vereinbarungen. In: Deutsches Verwaltungsblatt. 112. Jahrgang des Reichsverwaltungsblattes. Heft 3. S. 769-777. S. 773
- 9 Vgl.: Köhler, Heinz (2005): Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit. Kommentar. § 3 Nr. 5. In: Held, Friedrich; Becker, Ernst u.a.[2005]: Kommunalverfassungsrecht Nordrhein-Westfalen. Kommentar. Loseblattsammlung. 15. Nachlieferung. März 2005
- 10 Vgl.: Köhler, Heinz (2005): a.a.O. § 4 Nr. 1.
- 11 Vgl.: Rengeling, Hans-Werner (1982): a.a.O. S. 407
- 12 Vgl.: Köhler, Heinz (2005): a.a.O. § 6 Erläuterungen.
- 13 Vgl.: Emig, Dieter; Herrman, Rita A. (1996): Regionenfieber? Problem und institutionelle Formen der interkommunalen Zusammenarbeit. In: AKP - Zeitschrift für Alternative Kommunalpolitik. 17. Jahrgang, Nr. 6. S. 36-39. S. 37
- 14 Vgl.: Erbguth, Wilfried; Stollmann, Frank (1994): Zur Rechtsformwahl bei der kommunalen Aufgabenerfüllung. In: Stadt und Gemeinde. 49. Jahrgang, Heft 4. S. 127-135. S. 131: „Betriebe gewerblicher Art“ sind Einrichtungen, die sich innerhalb der Gesamtbetätigung der juristischen Person des öffentlichen Rechts wirtschaftlich herausheben, und die einer nachhaltigen wirtschaftlichen Tätigkeit zur

- Erzielung von Einnahmen außerhalb der Land- und Forstwirtschaft dienen. Gewinnerzielungsabsicht und Teilnahme am allgemeinen wirtschaftlichen Verkehr sind nicht erforderlich.
- 15 Vgl.: Thüringer Ministerium für Wirtschaft und Infrastruktur (Hrsg.) (1998): Interkommunale Kooperation zur Umsetzung Regionaler Entwicklungskonzepte. Erfurt. S. 39
- 16 Vgl.: Krieger, Fritz (2000): Strukturimpulse durch Kooperation. Interkommunale Gewerbegebiete in Nordrhein-Westfalen. GfW Service Thema: Wirtschaftsförderung. Hrsg.: Gesellschaft für Wirtschaftsförderung des Landes Nordrhein-Westfalen e.V. Düsseldorf. S. 11
- 17 Vgl.: Köhler, Heinz (2005): a.a.O. § 23 Erläuterungen. Nr. 3.
- 18 Vgl.: Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit NW (GkG NW). a.a.O. § 23 (1) I. S. 430
- 19 Vgl.: Schink, Alexander (1982): a.a.O. S. 771
- 20 Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit NW (GkG NW). a.a.O. § 23 (1) 2. S. 430
- 21 Vgl.: Schink, Alexander (1982): a.a.O. S. 772
- 22 Öffentlich-rechtlicher Vertrag im Sinne der §§ 54 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG).
- 23 Vgl.: Köhler, Heinz (2005): Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit. Kommentar. § 23 Erläuterungen. Nr. 4. a.a.O.
- 24 Vgl.: Schink, Alexander (1982): a.a.O. S. 771
- 25 Vgl.: Rengeling, Hans-Werner (1982): a.a.O. S. 403
- 26 Vgl.: Schink, Alexander (1982): a.a.O. S. 777
- 27 Vgl.: Richter, Michael (1997): Regionalisierung und interkommunale Zusammenarbeit. Wirtschaftsregionen als Instrumente kommunaler Wirtschaftsförderung. Wiesbaden: Deutscher Universitäts Verlag: Gabler Edition Wissenschaft. Freiburg, Univ. Diss.. 1997. S. 71
- 28 Vgl.: Held, F.W.; Becker, E. u.a. (2005): Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen - Kommentar. 15. Nachlieferung. März 2005. § 114a. S. 3
- 29 Vgl.: Held, F.W.; Decker, H. u.a. (2005): a.a.O. S. 5
- 30 Verordnung über kommunale Unternehmen und Einrichtungen als Anstalt öffentlichen Rechts. a.a.O. § 14.
- 31 ebenda § 9
- 32 ebenda § 19 und § 21 Abs. 2.
- 33 § 205 (1) BauGB. Planungsverbände
- 34 Vgl.: Thüringer Ministerium für Wirtschaft und Infrastruktur (1998): a.a.O. S. 42
- 35 Raumordnungsgesetz (ROG) vom 18.8.1997 (BGBl. I. S. 2081), i.d.F. der Bekanntmachung vom 25.8.1997 (BGBl. I S. 2102), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 3.5.2005 (BGBl. I S. 1224)
- 36 Landesplanerischer Vertrag Interregionaler Gewerbe-park Marburg. In: Holtel,Ulrike; Wuschansky, Bernd (2002). Interkommunale Gewerbegebiete NRW. a.a.O. S. 141
- 37 Vgl.: Stüer, Bernhard (2000) In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW (ILS) (Hrsg.) (2000): Umsetzung von regionalen Einzelhandelskonzepten durch landesplanerischen Vertrag. Kolloquium am 24.5.2000. Dortmund. S. 15
- 38 Grotefels; Susan, ebenda S. 9
- 39 ebenda S. 10
- 40 Goppel, Konrad. ebenda S. 12
- 41 Stüer, Bernhard. ebenda S. 16
- 42 Grotefels, Susan. ebenda S. 34
- 43 Spannowsky, Willy (2003). In: Bielenberg, Walter; Runkel, Peter u.a.: Raumordnungs- und Landesplanungsrecht des Bundes und der Länder. Loseblattsammlung. RL. Lfg 3/04. IX 2004. K § 13. Nr. 63.
- 44 Vgl.: Köhler, Heinz (2004): a.a.O. § 1 Erläuterungen nr. 8.2
- 45 Vgl.: Richter, Michael (1997): a.a.O. S. 55: Als wirtschaftliche Unternehmen werden solche Einrichtungen und Anlagen bezeichnet, die auch von Privatunternehmungen mit der Absicht der Gewinnerzielung betrieben werden können wie etwa Verkehrs- oder Ver- und Entsorgungsbetriebe.
- 46 Vgl.: Ehlers, Dirk (1997): a.a.O. S. 139
- 47 Vgl.: Richter, Michael (1997): a.a.O. S. 73
- 48 § 108 (3) Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NW). a.a.O.
- 49 Vgl.: Thüringer Ministerium für Wirtschaft und Infrastruktur (1998): a.a.O. S. 48
- 50 Gesetz betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung (GmbHG) vom 20.4.1892 (RGBl. S. 477) i.d.F. der Bekanntmachung vom 20.5.1898 (RGBl. S. 846) zuletzt geändert am 22.3.2005 durch Art. 12 G. I 837.
- 51 Vgl.: Thüringer Ministerium für Wirtschaft und Infrastruktur (1998): a.a.O. S. 50
- 52 Vgl.: Erbguth, Wilfried; Stollmann, Frank (1994): a.a.O. S. 131
- 53 Vgl.: Richter, Michael (1997): a.a.O. S. 74
- 54 Vgl.: Krieger, Fritz (2000): a.a.O. S. 17
- 55 Sie können aber auch als Kommunale Arbeitsgemeinschaft im Sinne des GkG, §§ 2 und 3 konstituiert werden.
- 56 Vgl.: Thüringer Ministerium für Wirtschaft und Infrastruktur (1998): a.a.O. S. 57

Impressum

Autoren

Dr. Bernd Wuschansky, Kristina König

Herausgeber und Vertrieb

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH

Brüderweg 22-24

D - 44135 Dortmund

Telefon +49 (0)231 / 90 51-0

Telefax +49 (0)231 / 90 51-155

ils@ils-forschung.de

www.ils-forschung.de

ISBN 978-3-86934-045-6

© ILS 2011. Alle Rechte vorbehalten.

Diese Veröffentlichung darf – auch auszugsweise und in welcher Form auch immer – nur mit schriftlicher Genehmigung des ILS vervielfältigt werden.

Es ist ausdrücklich untersagt, ohne schriftliche Zustimmung des ILS, Kopien dieser Veröffentlichung oder von Teilen daraus an anderer Stelle öffentlich zu präsentieren (z. B. durch „Spiegeln“ dieser Datei auf anderen WWW-Servern) oder diese inhaltlich zu verändern.

Die Anfertigung einer beschränkten Anzahl gedruckter Kopien für den persönlichen Gebrauch ist unter der Bedingung der korrekten Nennung der Urheberschaft ohne ausdrückliche Genehmigung des ILS gestattet. Dies gilt auch für die Anfertigung einer beschränkten Anzahl gedruckter Kopien, um diese in den Bestand einer öffentlich zugänglich und/ oder überwiegend aus öffentlichen Mitteln finanzierten Bibliothek zu integrieren.

Dortmund 2011