
**DIE STANDORTENTSCHEIDUNG VON BMW FÜR DEN NEUBAU EINES AUTOMOBILWERKES
IN LEIPZIG UND KONSEQUENZEN FÜR DIE GWERBEFLÄCHENPOLITIK DES LANDES
NORDRHEIN-WESTFALEN**

Diplomarbeit an der Universität Dortmund
Fakultät Raumplanung

Gutachter:
Prof. Dr. rer. pol. Gerd Hennings (Fachgebiet Gewerbeplanung)
Prof. Dr.-Ing. Gerd Turowski (Fachgebiet Regional- und Landesplanung)

vorgelegt von:
Marc-Till Kampermann

Dortmund, im Dezember 2002

Ansprechpartner:

Marc-Till Kampermann
Von-Waldthausen-Str. 62
45739 Oer-Erkenschwick
Telefon: 0177 – 3232 906
eMail: marc@kampermann.net

Hiermit versichere ich, die vorliegende Arbeit selbständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel verwendet zu haben.

Marc Kampermann

Marc-Till Kampermann

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS.....	IV
ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	V
TABELLENVERZEICHNIS.....	V
1 EINLEITUNG.....	1
1.1 Problemstellung.....	1
1.2 Zielsetzung.....	1
1.3 Vorgehensweise.....	2
2 METHODIK UND AUFBAU DER ARBEIT.....	3
3 GRUNDLAGEN ZUR EINFÜHRUNG IN DIE THEMATIK.....	4
3.1 Theorien zur Standortwahl von Unternehmen.....	4
3.1.1 Normativ-deduktive Modelle.....	5
3.1.2 Verhaltenstheoretischer Ansatz.....	5
3.1.3 Erkenntnisse der Produktzyklus-Hypothese.....	6
3.2 Standortfaktoren: Eine Begriffsbestimmung.....	8
3.2.1 Harte und weiche Standortfaktoren.....	8
3.3 Die Bedeutung der Standortfaktoren.....	9
3.3.1 Entscheidende Standortfaktoren.....	10
3.3.2 Standardisierte Standortfaktoren für die Industrie.....	13
3.4 Regionale Wirtschaftspolitik.....	15
3.4.1 Die Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA).....	15
3.4.2 Der Europäische Fonds für regionale Entwicklung.....	18
3.4.3 Weitere Förderprogramme.....	19
3.5 Standortsuche.....	20
3.6 Industrielle Großansiedlungen.....	23
3.6.1 Industrieansiedlungen in der Bundesrepublik Deutschland.....	24
4 GWERBEFLÄCHENPOLITIK DES LANDES NRW.....	27
4.1 Das Landesplanungsgesetz.....	28
4.2 Das Landesentwicklungsprogramm.....	29
4.3 Die Landesentwicklungspläne.....	30
4.3.1 Der Landesentwicklungsplan VI – LEP VI.....	32
4.4 Erfolgreiche und gescheiterte Ansiedlungen.....	36
4.5 Umgang mit vorhandenen Gewerbeflächen.....	38
4.5.1 Die Grundstücksfonds.....	40
4.6 Neue Entwicklungen in der Gewerbeflächenpolitik.....	42

5 DIE STANDORTSUCHE DER BMW GROUP	46
5.1 Hintergrund: Die BMW Group	46
5.2 Gründe für ein neues Automobilwerk	48
5.3 Vorgehensweise bei der Standortsuche	48
5.4 Basisanforderungen an den neuen Werksstandort.....	52
6 BEWERBERSTÄNDORTE FÜR DAS NEUE AUTOMOBILWERK	55
6.1 Bewerberstandorte aus dem Europäischen Ausland.....	57
6.2 Bewerberstandorte i.d. Bundesrepublik Deutschland	59
6.3 Bewerberstandorte in Nordrhein-Westfalen	62
6.3.1 Die LEP VI Fläche Datteln-Waltrop.....	65
6.4 Standortbesichtigungen durch die BMW Group.....	66
6.5 Mit Machbarkeitsstudien überprüfte Standorte	67
7 DIE ENTSCHEIDUNG FÜR DEN STANDORT LEIPZIG	69
7.1 Standortfaktoren.....	69
7.2 Finanzielle Förderung.....	70
7.3 Produktivität und Arbeitskräfte	74
7.4 Einbindung in den bestehenden Werkeverbund	77
7.5 Rolle der Stadt Leipzig	77
7.6 Zusammenfassung	79
8 SCHLUSSBETRACHTUNG	81
8.1 Erkenntnisse aus dem Standortwahlverfahren	81
8.2 Empfehlungen für die Gewerbeflächenpolitik in NRW	82
8.2.1 Standortanalyse	82
8.2.2 Benchmarking und Best-Practice	83
8.2.3 Standortmarketing	84
8.2.4 Regionale Zusammenarbeit	84
9 FAZIT	86
QUELLENVERZEICHNIS	87
GESPRÄCHSVERZEICHNIS	97
ANHANG	

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BauGB	Baugesetzbuch
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
FNP	Flächennutzungsplan
GA	Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur
GEP	Gebietsentwicklungsplan
GfW NRW	Gesellschaft für Wirtschaftsförderung Nordrhein-Westfalen
GG	Grundgesetz
IMNOS	Interministerieller Ausschuss für Notstandsgebiete
ILS	Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen
KMU	Kleine- und Mittlere Unternehmen
LaPlaG	Landesplanungsgesetz (frühere Abkürzung)
LEG	Landesentwicklungsgesellschaft
LEP	Landesentwicklungsplan
LePro	Landesentwicklungsprogramm (frühere Abkürzung)
LEPro	Landesentwicklungsprogramm (aktuelle Abkürzung)
LPIG	Landesplanungsgesetz (aktuelle Abkürzung)
NRW	Nordrhein-Westfalen
ROG	Raumordnungsgesetz

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: BMW Werksstandorte.....	47
Abbildung 2: Zeitlicher Ablauf des Standortwahlverfahrens für das neue BMW Werk.....	51

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Bedeutung der weichen Standortfaktoren in den unterschiedlichen Phasen einer unternehmerischen Standortentscheidung.....	12
Tabelle 2: Standortvoraussetzungen für industrielle Ansiedlungen.....	13
Tabelle 3: Standortfaktoren und Gewichtung für industrielle Ansiedlungen.....	14
Tabelle 4: Einteilung der Fördergebiete in der Bundesrepublik Deutschland.....	16
Tabelle 5: Förderhöchstsätze in den Fördergebieten für sonstige Unternehmen.....	16
Tabelle 6: Einteilung der EFRE-Fördergebiete.....	18
Tabelle 7: Die wichtigsten Site Selection Consultants in Europa und Nordamerika.....	22
Tabelle 8: Größenklasseneinteilung von Unternehmen nach Beschäftigten und Jahresumsatz.....	23
Tabelle 9: Industrielle Großansiedlungen (Auswahl) in den neuen Bundesländern nach 1990.....	26
Tabelle 10: Grundvoraussetzungen für die Darstellung von Gebieten für flächenintensive Großvorhaben.....	34
Tabelle 11: Kriterienkatalog zur Ermittlung der grundsätzlichen Eignung von Gebieten für flächenintensive Großvorhaben.....	34
Tabelle 12: Gebiete für flächenintensive Großvorhaben.....	35
Tabelle 13: Kraftwerksstandorte.....	35
Tabelle 14: Basisanforderungen für den neuen BMW Werksstandort.....	53
Tabelle 15: Bewerberstandorte aus dem Europäischen Ausland.....	58
Tabelle 16: Bewerberstandort in der BRD (außerhalb von NRW).....	61
Tabelle 17: Bewerberstandorte in Nordrhein-Westfalen.....	64
Tabelle 18: Standorte, die von der Standortfindungskommission besichtigt worden sind ..	67
Tabelle 19: Standorte, die in einer Machbarkeitsstudie überprüft worden sind.....	68
Tabelle 20: Darstellung der Einnahmen und Ausgaben bezogen auf die von BMW beanspruchte Fläche.....	73



1 EINLEITUNG

1.1 Problemstellung

Das Land Nordrhein-Westfalen und insbesondere das Ruhrgebiet unterliegen einem Strukturwandel, der von einem starken Rückgang industrieller Arbeitsplätze ausgelöst wird. Obwohl sich einige Standorte in Nordrhein-Westfalen in den letzten Jahren an Bewerbungsprozessen für Neuansiedlungen industrieller Großunternehmen wie beispielsweise *Smart* (Automobile) beteiligt haben, wurde das Land bei Standortentscheidungen der Industrie kaum berücksichtigt. Als die BMW Group im Sommer 2000 damit begonnen hat, europaweit einen Standort für ein neu zu errichtendes Automobilwerk zu suchen, hat das Land Nordrhein-Westfalen versucht, die Bewerbungen der geeigneten Standorte in NRW zum Erfolg zu führen. Im Sommer 2001 hat sich die BMW Group für den Standort Leipzig und damit gegen den Standort Nordrhein-Westfalen ausgesprochen. Diese Entscheidung hat dazu geführt, dass sich das Land NRW um eine Neuausrichtung seiner Gewerbeflächenpolitik bemüht. Es gilt im Allgemeinen die Vermutung, dass die Gewerbeflächenpolitik des Landes zu reaktiv ist und somit nicht mehr den modernen Anforderungen genügt. Eine Voraussetzung für eine erfolgreiche Neuausrichtung ist, dass die relevanten Faktoren für Standortentscheidungen von industriellen Großunternehmen bekannt sind und entsprechend Berücksichtigung finden.

1.2 Zielsetzung

Die Diplomarbeit soll feststellen, wie der Standortwahlprozeß für das neue Automobilwerk der BMW Group ausgefallen ist. Die Standortsuche für das BMW Werk dient als aktuelles Beispiel dazu, die heute relevanten Faktoren für die Standortentscheidungen industrieller Großunternehmen herauszufinden. Durch das Nachzeichnen der Standortentscheidung von BMW soll zum einen die gewandelten Erwartungen herausgefunden werden, welche die Wirtschaft mit Flächen für industrielle Großvorhaben verbindet. Zum anderen sollen sich Hinweise ergeben, warum Nordrhein-Westfalen bei neuen Standortentscheidungen von Großunternehmen im europaweiten Vergleich kaum Berücksichtigung findet. Durch die Feststellung der für industrielle Großansiedlungen wichtigen Faktoren sollen die Entscheidungsprozesse der Neuausrichtung der Gewerbeflächenpolitik des Landes NRW unterstützt werden.

1.3 Vorgehensweise

Am Beginn des theoretischen Teils werden die bekannten Standortfaktoren für industrielle Großunternehmen beschrieben. Die verfügbare Literatur dazu stammt vorwiegend aus den 70er und frühen 80er Jahren. Die Arbeit wird weiterhin im theoretischen Teil auf die bisherige Gewerbeflächenpolitik des Landes Nordrhein-Westfalen eingehen. Dabei wird die Entstehung des LEP VI sowie die Entwicklung des aktuellen Landesentwicklungsprogrammes beschrieben.

Um die gewandelten Anforderungen der Gegenwart herauszufinden, wird der Standortwahlprozeß der BMW Group für das neue Automobilwerk nachgezeichnet. Die benötigten Informationen werden durch die Beschreibung der Standortsuche, das Zusammenführen und Auswerten verfügbarer Informationen sowie persönliche Interviews mit am Auswahlprozess für den Standort des neuen Automobilwerkes der BMW Group Beteiligten gewonnen. Diese Interviews werden sowohl mit Sachbearbeitern von BMW, als auch mit Bearbeitern von Bewerberstädten, der Wirtschaftsförderungsgesellschaft NRW sowie der Staatskanzlei NRW geführt. Am Schluss der Diplomarbeit werden aus den gewonnenen Informationen über die Anforderungen der industriellen Großunternehmen Konsequenzen für eine Neuausrichtung der Gewerbeflächenpolitik des Landes Nordrhein-Westfalen gezogen werden.

2 METHODIK UND AUFBAU DER ARBEIT

Die vorliegende Arbeit gliedert sich in einen theoretischen Teil mit Grundlageninformationen zur Gewerbeflächenpolitik des Landes Nordrhein-Westfalen, einen empirischen Teil, in dem die europäischen Bewerberstandorte für die Ansiedlung des BMW Werkes und die Entscheidungsgründe für Leipzig benannt werden, und eine Schlussbetrachtung, die Empfehlungen für die Neuausrichtung der Gewerbeflächenpolitik gibt.

Um die Standorte herauszufinden, die sich für die Ansiedlung des BMW Werkes beworben haben, musste eine umfangreiche und aufwendige Recherche durchgeführt werden, weil die BMW Group aus Datenschutzgründen keine Informationen zu den einzelnen Standorten herausgegeben hat. In einem ersten Schritt ist in Internet-Zeitungsarchiven nach Artikeln aus dem Zeitraum der Standortsuche recherchiert worden, um erste Hinweise auf Bewerberstandorte zu erhalten. In einem zweiten Schritt sind die Wirtschaftsministerien bzw. die Wirtschaftsförderungsgesellschaften aller 16 Bundesländer sowie von 28 europäischen Ländern per E-Mail angeschrieben worden. Von den Anfragen an die Bundesländer sind drei nicht beantwortet worden, zusätzlich waren die Länder Sachsen und Niedersachsen aus Datenschutzgründen nicht bereit, Informationen zur Verfügung zu stellen. Von den E-Mails an die europäischen Länder sind 10 unbeantwortet geblieben, zusätzlich sind von den Niederlande, der Tschechischen Republik und Ungarn aus Datenschutzgründen keine Informationen zu den Standorten erhältlich gewesen. Um dennoch eine möglichst hohe Zahl der Bewerberstandorte ermitteln zu können, wurden in einem nächsten Schritt alle Landkreise der beiden Bundesländer Sachsen und Niedersachsen sowie alle Provinzen der Niederlande kontaktiert. Über die Recherche in Internet-Suchmaschinen konnten zum Teil einige Regionen im europäischen Ausland ausfindig gemacht werden, die sich für die BMW Ansiedlung beworben haben. Die nordrhein-westfälischen Städte und Gemeinden mit einer LEP VI Fläche sind telefonisch kontaktiert worden, ebenso wie die deutschen Standorte, deren Bewerbung im Rahmen der Recherche bekannt geworden ist.

Insgesamt sind im Zuge der Recherche zu der vorliegenden Arbeit 190 E-Mails versendet worden, von denen etwa 60 Stück unbeantwortet geblieben sind. Weiterhin wurden 65 Telefonate mit Wirtschaftsförderern und anderen Experten sowie 12 persönliche Gespräche geführt.

3 GRUNDLAGEN ZUR EINFÜHRUNG IN DIE THEMATIK

Um ein Verständnis für Standortentscheidungen der Industrie zu bekommen, werden im folgenden Kapitel wichtige Rahmenbedingungen und Begriffe erklärt. Dazu gehören die grundlegenden Standorttheorien, eine Beschreibung der Standortfaktoren und deren Bedeutung sowie eine Übersicht über die Instrumente der regionalen Wirtschaftspolitik. Die Beschreibung der Vorgehensweise industrieller Unternehmen bei der Standortsuche und eine Übersicht über Industrieansiedlungen in der Bundesrepublik Deutschland runden das Kapitel ab.

3.1 Theorien zur Standortwahl von Unternehmen

Die Theorien zur Standortwahl von Unternehmen ermitteln und erklären den theoretisch am besten geeigneten Standort für einen zusätzlichen Einzelbetrieb.¹ Als Grundlage für die verschiedenen Theorien kann das Werk von Alfred Weber *Über den Standort der Industrie* im Jahr 1909 betrachtet werden.² Damit entstand erstmals eine Standorttheorie, die auf den Gegebenheiten der Industrie aufbaut. Verkürzt dargestellt, sieht Weber den Standort einer Industrie dort, wo die günstigsten kostenmäßigen Voraussetzungen bestehen. Diese Standorttheorie ist im Laufe der Jahre in verschiedene Richtungen weiterentwickelt worden, die sich in drei Gruppen einteilen lassen:

- Normativ-deduktive Modelle: ermitteln den betriebsoptimalen Standort unter vereinfachenden Bedingungen.
- Verhaltenwissenschaftliche Ansätze: stellen die subjektiven Einflüsse der Entscheidungsträger in den Vordergrund
- Regionalansatz des Produktzyklus-Konzeptes: unterstellt, dass sich die Kriterien für den betriebswirtschaftlich günstigsten Standort einer Produktion im Verlauf des Lebenszyklus' eines Produktes ändern

Prinzipiell können alle theoretischen Elemente der einzelwirtschaftlichen Standorttheorie in spezifischen Phasen des unternehmerischen Entscheidungsprozesses nachgewiesen werden. Allerdings kann keine Theorierichtung für sich alleine in Anspruch nehmen, die einzelwirtschaftliche Standortwahl kausal zu erklären.³

¹ Vgl. PIEPER, MARKUS 1994: Das interregionale Standortwahlverhalten der Industrie in Deutschland. Konsequenzen für das kommunale Standortmarketing. Göttingen.S. 20

² WEBER, ALFRED 1909: Über den Standort der Industrien. Ohne Ortsangabe.

³ Vgl. PIEPER 1994: S. 200. a.a.O..

3.1.1 Normativ-deduktive Modelle

PIEPER sieht die normativ-deduktiven Modelle als wichtigste Grundlage der industriellen Standorttheorie, weil sie in der Regel zu nachvollziehbaren und mathematisch korrekten Ergebnissen führen.⁴ Die Gesamtzahl von Variablen, welche die Wahl des optimalen Produktionsstandortes beeinflussen, wird auf wenige entscheidende Kriterien reduziert. Den Entscheidungsträgern einer Standortsuche wird ein rational-ökonomisches Verhalten mit dem Ziel der langfristigen Gewinnmaximierung unterstellt. Gleichwohl weist PIEPER darauf hin, dass die normativ-deduktiven Modelle aufgrund der vereinfachenden Annahmen nur einen Teil der Realität vermitteln können und den Einfluss einzelner Standortfaktoren auf die unternehmerische Standortwahl nur bedingt erklären können.⁵ Die verhaltenstheoretischen Ansätze zeigen dann auch, dass eine Standortentscheidung ausschließlich nach ökonomischen Kriterien bei vollkommener Information des Unternehmers nur eingeschränkt realistisch ist.

3.1.2 Verhaltenstheoretischer Ansatz

Es ist in aller Regel nicht möglich, alle Variablen einer unternehmerischen Standortentscheidung in ein rationales Bewertungsschema zu bringen. Häufig fällt die Entscheidung zugunsten eines Standortes, der als erster ein weitgehend vorgegebenes Anspruchsniveau erfüllt.⁶ Die Problematik der unternehmerischen Entscheidungsfindung wird von PIEPER in drei Etappen der Informationsverarbeitung eingeteilt:

1. Informationsgewinnung: Der Mensch ist nicht in der Lage, seine Umwelt objektiv zu sehen. Bei der Informationsgewinnung werden diejenigen Informationen herausgefiltert, die dem Entscheidungsträger in der jeweiligen Situation bedeutsam erscheinen.
2. Informationsverarbeitung: Auch bei hohem Mitteleinsatz können nicht alle möglichen Alternativen ausfindig gemacht und bewertet werden, weil die Informationsverarbeitungskapazität begrenzt ist.
3. Entscheidung: Die am alten Standort zufrieden stellenden Standortfaktoren werden bei der Wahl des neuen Standortes nicht genügend berücksichtigt, weil sich das subjektive Anspruchsniveau des Unternehmers auf die Standorte beschränkt, von denen die Erreichung der gerade nicht erfüllten Ziele erwartet wird.

⁴ Vgl. PIEPER 1994: S. 21. a.a.O..

⁵ Vgl. PIEPER 1994: S. 25. a.a.O..

⁶ Vgl. BALLESTREM, FERDINAND / GRAF VON; NIESSEN, HANS-JOACHIM 1977: Standortentscheidungen und Ansiedlungswerbung. In: Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (Hrsg.): Konzeption zur Industrieansiedlung. Essen. S. 107

Die Beschränkung des unternehmerischen Standortsuchraumes ist ein weiterer verhaltenstheoretischer Aspekt. Der Standortsuchraum wird durch persönliche Erfahrungen aus Geschäftskontakten und Medien determiniert, wobei der Entscheidungsträger lediglich in der eigenen regionalen Umgebung gute Kenntnisse über mögliche Standorte hat. Mit zunehmender Entfernung schwächen sich die Informationen ab.⁷ Verhaltenstheoretische Erklärungsansätze für unternehmerische Standortentscheidungen und die subjektiven Beweggründe des Investitionsverhaltens fanden mehrfach ihre empirische Bestätigung.⁸

Im Vergleich mit dem normativ-deduktiven Modell kann zusammenfassend festgehalten werden, dass die Standortentscheidungen von Unternehmen nicht vollkommen rational sein können.

3.1.3 Erkenntnisse der Produktzyklus-Hypothese

Die betriebswirtschaftliche Theorie des Produktlebenszyklus' unterstellt, dass sich die Kriterien für den betriebswirtschaftlich günstigsten Produktionsstandort im Verlauf des Produktlebens ändern. Die daraus resultierenden unterschiedlichen Phasen der industriellen Herstellung stellen jeweils ganz spezifische Anforderungen an den Standort.⁹ Vereinfacht ausgedrückt wird die Suche nach einem Produktionsstandort von der Phase bestimmt, in der sich das herzustellende Produkt befindet.

Der Produktlebenszyklus lässt sich in vier Phasen einteilen:¹⁰

1. Entwicklungs- und Einführungsphase: Gefordert sind erhebliche Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen, Marketingaktivitäten, der verstärkte Einsatz hochqualifizierter Mitarbeiter und eine gute Kapitalausstattung.
2. Wachstumsphase: Es kommt zur Marktdurchdringung des Produktes. Innovationen werden hauptsächlich in den Produktionsprozess eingesetzt, und die Humankapitalintensität verringert sich zugunsten der Sachkapitalintensität.
3. Reifephase: Ausgereifte Produkte und standardisierte Herstellungsverfahren ermöglichen Massenproduktion mit geringen Anforderungen an die Qualifikation der Mitarbeiter.

⁷ Vgl. PIEPER 1994: S. 29. a.a.O..

⁸ Vgl. u.a. COOPER, MALCOM J. M. 1975: The Industrial Location Decision Process. Birmingham; vgl. zur Subjektivität von Standortbewertungen BEYFUß, JÖRG 1992: Ausländische Direktinvestitionen in Deutschland. Bestandsaufnahme und Ergebnisse einer Unternehmensbefragung. Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialpolitik H. 205. Köln. S. 6 ff.

⁹ Vgl. PIEPER 1994: S. 30. a.a.O..

¹⁰ Vgl. SCHÄTZL, LUDWIG 1992: Wirtschaftsgeographie 1. Theorie. Paderborn, München, Wien, Zürich. 4. Auflage. S. 194

4. Schrumpfungsphase: In einem heftig einsetzenden Preiswettbewerb kann nur noch über Kostenvorteile am Markt bestanden werden. Durch Produktmodifikationen, Verbesserungen der Produktionstechnologie, Senkung der Arbeitskosten und Kooperationen kann versucht werden, die Reifephase zu verlängern und/oder zusätzliche Märkte zu erschließen, um die betriebliche Liquidität zu verbessern.

Die Produktion von Gütern stellt phasenspezifische Anforderungen. Grundsätzlich geht die regionale Produktzyklus-Hypothese davon aus, dass neue Produkte zunächst in Industrieländern generiert werden und ihren Markt haben, aber auch in weniger entwickelte Regionen exportiert werden. Mit zunehmendem Wettbewerbs- und Kostendruck erfolgt eine Verlagerung der dann standardisierten Produktion an kostengünstigere Standorte in Entwicklungsländern.¹¹

Die Produktzyklus-Hypothese kann vor allem Hinweise zur Erklärung der internationalen und interregionalen Arbeitsteilung sowie zur großräumigen Standortwahl von Mehrbetriebsunternehmen geben. Innerhalb der Bundesrepublik Deutschland sind die intraregionalen Unterschiede der Standortbedingungen zu gering, um einen Einfluss auf phasenspezifisch bedingte Standortentscheidungen ausüben zu können.

¹¹ Vgl. PIEPER 1994: S. 32. a.a.O..

3.2 Standortfaktoren: Eine Begriffsbestimmung

Die Standortentscheidungen von Unternehmen werden durch bestimmte Faktoren beeinflusst, die allgemein und im weiteren Verlauf der vorliegenden Arbeit als Standortfaktoren bezeichnet werden. Der Begriff des Standortfaktors ist erstmals von WEBER eingeführt worden. Er definiert einen Standortfaktor als einen „seiner Art nach scharf abgegrenzten Vorteil, der für eine wirtschaftliche Tätigkeit dann eintritt, wenn sie sich an einem bestimmten Ort, oder auch generell an Plätzen bestimmter Art vollzieht“.¹² Andere Definitionen bezeichnen Standortfaktoren „als solche Merkmale eines geographischen Ortes, die ihn für die Durchführung einer industriellen Produktion attraktiv machen“.¹³ Vereinfacht ausgedrückt sind unter Standortfaktoren die Eigenschaften einer Fläche zu verstehen. Man unterscheidet üblicherweise zwischen allgemeinen Standortfaktoren, die für alle industriellen Unternehmen von Bedeutung sind, und speziellen Faktoren, die nur für bestimmte Branchen entscheidend sind.¹⁴

In der vorliegenden Arbeit werden die Standortfaktoren für mögliche industrielle Ansiedlungen auf den LEP VI Flächen näher beleuchtet. Spezielle Faktoren werden nur am Rande berücksichtigt, da sie für die Arbeit nicht wichtig sind. Die möglichen Ansiedlungen auf den LEP VI Flächen sind zwar in der Größe definiert, aber konkrete Vorgaben eines bestimmten Unternehmenstyps werden nicht gemacht. Auf die Errichtung von Kraftwerken auf den dafür vorgesehenen Kraftwerksstandorten, wofür spezielle Standortfaktoren erfüllt werden müssten, wird in der Arbeit nicht eingegangen.

3.2.1 Harte und weiche Standortfaktoren

Standortfaktoren werden prinzipiell in zwei Gruppen eingeteilt. Die gängige Einteilung ist die Unterscheidung zwischen harten und weichen Standortfaktoren. Andere Quellen unterscheiden zwischen Basisfaktoren und erweiterten Faktoren oder Basisanforderungen und erweiterten Anforderungen. In der vorliegenden Arbeit werden die Begriffe *harte* und *weiche* Standortfaktoren verwendet.

Harte Standortfaktoren sind ökonomisch-rationale Elemente. Darunter fallen alle Faktoren, die sich anhand von Kriterien eindeutig erfassen und bewerten lassen, wie beispielsweise Grundstückseigenschaften, Infrastruktur und Arbeitsmarktpotential. Weiche Standortfaktoren sind subjektiv-irrationale Elemente. Diese Faktoren lassen sich nicht eindeutig erfassen und bewerten, sie liegen vielfach im informellen

¹² Vgl. WEBER 1909: S. 16. a.a.O..

¹³ Vgl. BEHRENS, KARL CHRISTIAN 1961: Allgemeine Standortbestimmungslehre. Köln. S. 7.

¹⁴ Vgl. u.a. WEBER 1909: S. 18 ff. a.a.O.; ARL 1995 (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung. Hannover. S. 923.

Raum. Unter den weichen Faktoren lassen sich z.B. das Bildungssystem, die Gesundheitsversorgung, das kulturelle Angebot, der Wohn- und Freizeitwert und das Image einer Region zusammenfassen. Die Bedeutung weicher Standortfaktoren ist erstmals 1961 erwähnt, aber nicht weiter verfolgt worden.¹⁵ Erst GRABOW untersucht in einer neueren Arbeit die Bedeutung der weichen Standortfaktoren für die betriebliche Standortentscheidung.¹⁶ Zu beachten ist, dass sich harte und weiche Faktoren ergänzen und nur gemeinsam das gesamte Spektrum relevanter Bestimmungsgrößen unternehmerischer Standortentscheidungen abdecken.¹⁷ Allerdings haben harte Faktoren einen um so größeren Einfluss auf Standortentscheidungen, je mehr und präzisere unternehmerische Vorgaben hinsichtlich Produktion und Funktion der neu zu errichtenden Betriebsstätte vorliegen.¹⁸

3.3 Die Bedeutung der Standortfaktoren

Welche Bedeutung die einzelnen Standortfaktoren spielen, hängt von dem jeweiligen Projekt ab. Jedes Unternehmen stellt individuelle Anforderungen an den Standort für seine Betriebsstätte. Danach richtet sich die Bedeutung, die den einzelnen Standortfaktoren im Standortfindungsprozess zukommt. Es kann aber grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass bestimmte Standortfaktoren bei jeder Ansiedlung des produzierenden Gewerbes erfüllt werden müssen.

Die Standortsuche von Industrieunternehmen beschränkt sich nicht auf die regionale oder nationale Ebene. Mit der zunehmenden Internationalisierung ist die Standortauswahl letztendlich ein Ergebnis des internationalen Vergleichs der besten Standorte. Auf der internationalen Ebene spielen stabile politische und ökonomische Bedingungen sowie das sozio-kulturelle Umfeld in den einzelnen Ländern eine entscheidende Rolle bei der Eingrenzung der in Frage kommenden Standorte. Betrachtet werden unter anderem der ordnungspolitische Rahmen, Aufbau und Stabilität des politischen Systems sowie das gesellschaftliche und kulturelle Umfeld. Kontinuität und Kalkulierbarkeit der Handlungen erhöhen das Vertrauen bei den Unternehmen und mindern das Risiko für den Investor. Bei den Mitgliedsländern der Europäischen Union und insbesondere in der Bundesrepublik Deutschland und damit auch in Nordrhein-Westfalen können die Forderungen nach stabilen politischen und ökonomischen Bedingungen als erfüllt angesehen werden. Dennoch scheinen auch die politischen Verhältnisse innerhalb eines Staates unternehmerische Standortentscheidungen zu beeinflussen. Im Fall der BMW Standortsuche gibt

¹⁵ Vgl. BEHRENS 1961: a.a.O..

¹⁶ GRABOW, BUSSO; HENCKEL, DIETRICH; HOLLBACH-GRÖMIG, BEATE 1995: Weiche Standortfaktoren. Deutsches Institut für Urbanistik (DIFU) (Hrsg.). Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik, Band 89. Berlin.

¹⁷ Vgl. GRABOW et al. 1961: S. 63. a.a.O..

¹⁸ Vgl. GRABOW et al. 1961: S. 146. a.a.O..

es Berichte, nach denen die Beteiligung der PDS an der Landesregierung von Mecklenburg-Vorpommern oder die Tolerierung der Minderheits-Regierung von Sachsen-Anhalt durch die PDS ein Grund für die Absagen von BMW gewesen sein könnte.¹⁹ Diese Aussagen stammen von einem ehemaligen BMW-Vorstandsmitglied, sind aber von der BMW Group als persönliche Einschätzungen bezeichnet worden, die nicht die Meinung der BMW Group wiedergegeben haben sollen. Allerdings hat BMW in der Presseinformation vom 13. Juli 2000, in der die Entscheidung zum Bau eines neuen Werkes bekannt gegeben worden ist, darauf hingewiesen, dass auch die politischen Rahmenbedingungen von entscheidender Bedeutung für die Standortwahl sind.

Die Rolle von finanziellen Fördermitteln innerhalb von unternehmerischen Standortentscheidungen lässt sich nicht einwandfrei bestimmen. In aller Regel sind die Unternehmen vor allem aus Imagegründen bestrebt, die finanzielle Förderung diskret zu behandeln, und spielen die Bedeutung der Fördermittel herunter. Im Standortfindungsprozess für das neue BMW Werk haben die Fördermittel nach offiziellen Angaben die Entscheidung mit beeinflusst. Sowohl auf der Hauptversammlung im Mai 2001, als auch auf der Pressekonferenz anlässlich der Entscheidung für den neuen Werksstandort am 18. Juli 2001 sind die Fördermittel von dem Vorstandsvorsitzenden der BMW Group als ein Auswahlkriterium genannt worden.²⁰ Die Bedeutung der Fördermittel für die Entscheidung zugunsten von Leipzig wird in Kapitel 7.2 erklärt.

Generell kann festgestellt werden, dass die Substituierbarkeit von Standortfaktoren von den Unternehmen nicht geprüft wird. Das große Standortangebot erlaubt es jederzeit einen Alternativstandort zu finden, an dem alle von dem Unternehmen festgelegten Anforderungen erfüllt werden.

3.3.1 Entscheidende Standortfaktoren

Eine sehr hohe Bedeutung im betrieblichen Leistungsprozess über alle Branchen hinweg haben die Faktoren *Grundstücke* und *Arbeitskräfte*. Demzufolge kommt ihnen eine entscheidende Rolle im Standortfindungsprozess zuteil. Eine ebenso entscheidenden Einfluss auf Standortentscheidungen hat die *verkehrliche Anbindung* der Standorte. Die hohe Bedeutung dieser drei Standortfaktoren wird zum einen durch eine Reihe von Untersuchungen über industrielle Standortentscheidungen in

¹⁹ Vgl. MANAGER MAGAZIN 2001 (Hrsg.): BMW-Werk in Leipzig: Hauptsache ohne PDS? In: managermagazin.de, 10.08.2001.

²⁰ Vgl. BERLINER ZEITUNG 2001 (Hrsg.): Leipzig hat gute Chancen auf BMW-Werk. Scheinbar Vorentscheidung für neuen Standort gefallen. Ausgabe vom 28.05.2001, Wirtschaftsteil; und MILBERG, JOACHIM 2001a: Die Entscheidung für Leipzig ist gefallen. Rede des Vorsitzenden des Vorstandes der BMW AG. Pressekonferenz anlässlich der Entscheidung über das neue BMW Werk. München 18.07.2001.

der Bundesrepublik Deutschland und zum anderen durch die Erfahrungen von international tätigen Beratungsgesellschaften belegt.²¹

Grundstücke

Unter dem Faktor Grundstück werden alle Grundstückseigenschaften wie die Beschaffenheit der Fläche, die planungsrechtliche Situation, die Eigentümerstruktur, die Grundstückskosten und die Verfügbarkeit zusammengefasst. Gerade die Grundstückspreise werden von vielen Unternehmen als wichtiger Faktor genannt, obwohl sie im Rahmen der Gesamtkosten eines Unternehmens nur eine geringe Bedeutung haben.²²

Arbeitskräfte

Trotz eines hohen Automatisierungsgrades stellt das Humankapital immer noch einen wichtigen Produktionsfaktor in der Industrie dar. Die Verfügbarkeit von qualifizierten oder qualifizierbaren Arbeitskräften ist eine Grundvoraussetzung zur Erfüllung der betrieblichen Ziele. Unter Kostengesichtspunkten spielen Arbeitszeitenregelungen und Lohnkosten eine Rolle.

Verkehrliche Erschließung

Unternehmen konzentrieren sich vermehrt auf ihre Kernkompetenzen und beziehen bestimmte für die Produktion benötigte Leistungen von Zulieferbetrieben. Um die zunehmenden Lieferverflechtungen innerhalb eines Produktionsprozesses bedienen zu können, ist eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur erforderlich.

Neben den harten Faktoren üben zunehmend weiche Faktoren Einfluss auf die Standortentscheidungen von Unternehmen aus. Die Beachtung der weichen Standortfaktoren durch die Unternehmen ist auch ein Hinweis darauf, dass die harten Faktoren im Allgemeinen von den meisten Standorten gleichermaßen erfüllt werden. Um die Entscheidung für einen Standort treffen zu können, müssen bei vergleichbarer guter Ausstattung mit harten Standortfaktoren zusätzliche Bestimmungsgrößen herangezogen werden. Die weichen Standortfaktoren werden dabei in den einzelnen Phasen einer unternehmerischen Standortentscheidung unterschiedlich berücksichtigt.²³ Die jeweilige Bedeutung der weichen Faktoren im Standortfindungsprozess kann der Übersicht auf der folgenden Seite entnommen werden.

²¹ Vgl. u.a. die Untersuchungen von SCHLIEBE, KLAUS 1982; PIEPER, MARKUS 1994; RUNER, HÅKON 1999; sowie die Auflistungen der Standortvoraussetzungen von FLUOR Global Services, WORLD MARKETS RESEARCH CENTER; und DADLEY DONOVAN GROUP.

²² Vgl. ILS 2001b: Neue Entwicklungen beim Gewerbeflächenbedarf (Kurzfassung). Dortmund. S. 11.

²³ Vgl. GRABOW 1995: 146 ff. a.a.O..

Vorauswahlphase	Überprüfung und Bewertung von Standortalternativen	Entscheidungsphase
Hohe Bedeutung.	Geringere Bedeutung. Das Hauptaugenmerk liegt auf der Überprüfung der harten Faktoren.	Hohe Bedeutung. Bei vergleichbaren harten Faktoren spielen weiche Faktoren u.U. die entscheidende Rolle.

Tabelle 1: Bedeutung der weichen Standortfaktoren in den unterschiedlichen Phasen einer unternehmerischen Standortentscheidung. Eigene Darstellung nach GRABOW et al. 1995: S. 146 ff.

Neben den harten und weichen Standortfaktoren kommt dem zeitlichen Aspekt zunehmend eine entscheidende Bedeutung zu. In den 1970er Jahren ist in Nordrhein-Westfalen noch von einer langen Planungs- und Bauzeit für industrielle Großansiedlungen ausgegangen worden²⁴, und selbst im Jahr 2001 wurde noch vereinzelt davon ausgegangen, dass die Entscheidungen zur Verlagerung und zur Produktionsaufnahme in Großunternehmen ähnlich langwierig zustande kommen, wie in jedem Landesministerium.²⁵ Die Erfahrungen aus der Praxis können diese Annahmen allerdings nicht bestätigen. Kurze interne und externe Entscheidungs- und Umsetzungsfristen sind die Voraussetzung dafür, dass ein Unternehmen am Markt bestehen kann. An einem vereinfachten Beispiel lässt sich das verständlich begründen: Besonders bei neuen Produkten die einem bestimmten Trend unterliegen, oder bei dem Eintritt in bisher nicht erschlossene Märkte ist Schnelligkeit absolut entscheidend für den Produzenten. In der frühen Phase wird es nur wenige Konkurrenzhersteller geben, und je nach Produkt wird es noch keine detaillierten Normen oder gesetzliche Regelungen für das jeweilige Produkt geben. Nach einiger Zeit nimmt die Konkurrenz zu, eine Marktsättigung wird erreicht, und unter Umständen kommen neue gesetzliche Regelungen dazu, welche die Rahmenbedingungen erschweren. In der Automobilindustrie vergehen üblicherweise mindestens drei Jahre vom Beginn der Entwicklung bis zum Produktionsanlauf einer neuen Modellreihe. Berücksichtigt man die Planungs- und Bauzeiten für die Produktionseinrichtungen, dann sind auch hier Umsetzungsfristen von wenigen Monaten zur Bereitstellung und Baureifmachung der Fläche gefordert.

²⁴ Vgl. LEP VI Erläuterungsbericht Punkt 2, in: MINISTERPRÄSIDENT DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN – LANDESPLANUNGSBEHÖRDE 1979 (Hrsg.): Landesentwicklungsplan VI. Sein Weg vom gesetzlichen Auftrag bis zur Aufstellung. Schriftenreihe des Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen, Heft 41/1979. Düsseldorf.

²⁵ Vgl. ILS 2001a: Zur aktuellen Gewerbeflächenpolitik. Anforderungen an zukünftige Gewerbeflächen, bearbeitet von: Planquadrat Dortmund, Büro für Raumplanung, Städtebau und Architektur. Dortmund. S. 9.

3.3.2 Standardisierte Standortfaktoren für die Industrie

Für industrielle Ansiedlungen gibt es bestimmte Standortfaktoren, die von den jeweiligen Standorten erfüllt werden müssen. Um verschiedene Standorte miteinander vergleichen zu können, werden die Anforderungen standardisiert und in so genannte *Musts* and *Wants* eingeteilt.²⁶ Die *Musts* sind dabei die Faktoren, die an einem Standort zwingend erfüllt sein müssen, um für industrielle Ansiedlungen geeignet zu sein. Eine isolierende Betrachtung einzelner Faktoren ist nicht angebracht, da zwischen allen rationalen Faktoren eine Wechselwirkung besteht.²⁷ Eine Einteilung der einzelnen *Musts* nach ihrer Wichtigkeit wird nicht vorgenommen, weil die Erfüllung aller Faktoren zwingend ist. Wenn einer oder mehr Punkte der *Musts* nicht erfüllt werden, fällt der Standort aus der weiteren Betrachtung heraus. Die *Musts* bestehen ausnahmslos aus so genannten harten Standortfaktoren.

Die *Musts* für industrielle Ansiedlungen können der nachfolgenden Übersicht entnommen werden:

Faktor
Mindestbevölkerungsdichte von 30.000 Personen in einem Radius von ca. 50 km.
Entfernung zur nächsten Autobahn oder autobahnähnlichen Bundesstrasse höchstens 15 km.
Planungsrechtliche Ausweisung als Industriegebiet oder schriftliche Erklärung, dass eine planerische Ausweisung erfolgen kann.
Außerhalb von Überschwemmungsgebieten, Sicherheit gegen 100-jähriges Hochwasser.
Keine Vorkommen von Auen, geschützten Tierarten oder anderen ökologischen Restriktionen. Falls doch, muss innerhalb von 90 Tagen nach Erhalt der Flächenanfrage ein Plan zur Schadenminderung aufgestellt werden.
Ver- und Entsorgung mit Energie, Wasser und Telekommunikation muss ausreichend dimensioniert vorhanden sein. Falls nicht, muss ein Plan vorgelegt werden, der nachweist, dass diese Versorgung innerhalb von 60-90 Tagen nach Erhalt der Flächenanfrage geschaffen werden kann.
Zugang zu einer T ₁ -Leitung ²⁸ oder einem gleichwertigen Anschluss mit einer Bandbreite von mindestens 1,5 Mbit/s muss vorhanden sein. Falls nicht, muss ein Konzept inkl. Kostenschätzung und Zeitplan vorliegen, wie der Anschluss innerhalb von 90 Tagen geschaffen werden kann.

Tabelle 2: Standortvoraussetzungen für industrielle Ansiedlungen. Eigene Darstellung nach FLUOR.

In einem nächsten Schritt werden bei den Standorten, welche die *Musts* erfüllen, die so genannten *Wants* überprüft. Die *Wants* sind sowohl harte als auch weiche Standortfaktoren. Um verschiedene Standorte miteinander vergleichen zu können, werden die *Wants* mit einem Bewertungsfaktor, der so genannten Gewichtung, versehen. Mit den unterschiedlich hohen Bewertungsfaktoren wird die Bedeutung der

²⁶ Vgl. z.B. die Einteilung der Standortfaktoren von FLUOR Global Services oder World Markets Research Center.

²⁷ Vgl. SCHILLING, HELMUT 1968: Standortfaktoren für die Industrieansiedlung. Österreichisches Institut für Raumplanung, Veröffentlichung Nr. 27. Stuttgart S. 5.

²⁸ Mit T₁ werden Datenleitungen bezeichnet, die eine Übertragungskapazität von 1,5Mbit/s haben.

einzelnen Faktoren für die Umsetzbarkeit industrieller Ansiedlungen ausgedrückt. Eine Substituierung von einzelnen Faktoren ist auch bei den *Wants* nicht möglich; allerdings können Nachteile bei einzelnen Faktoren durch überdurchschnittlich gute Werte bei anderen Faktoren zumindest im Bewertungsverfahren zur Eingrenzung der Standortalternativen ausgeglichen werden. Die nachfolgende Tabelle enthält eine Übersicht über die *Wants* mit der entsprechenden Gewichtung.

Faktor	Gewicht
Wettbewerbsfähige Betriebsführungskosten	10
Hochwertiger Zugang zu Transportwesen	9
Wettbewerbsfähige Investitionskosten	8
Verfügbarkeit von qualifizierten und qualifizierbaren Arbeitskräften	7
Günstige Grundstückseigenschaften	6
Verfügbarkeit von lokalen Personalvermittlungs- und qualifizierungseinrichtungen; Erfahrungen und Unterstützung (Öffentlich und Privat)	5
Keine besonderen lokalen Einschränkungen oder Richtlinien für Luft- und Wasserreinhaltung, die über die üblichen nationalen Standards hinaus gehen	4
Attraktivität um Führungspersonal anwerben und halten zu können	4
T ₃ -Datenleitung ²⁹ oder gleichwertiger Anschluss mit einer Bandbreite von mindestens 45 Mbit/s	4

Tabelle 3: Standortfaktoren und Gewichtung für industrielle Ansiedlungen. Eigene Darstellung nach FLUOR.

Die Bezeichnung *Wants*, was so viel bedeutet wie *erwünscht*, ist in diesem Zusammenhang allerdings nicht ganz eindeutig. Um industrielle Ansiedlungen akquirieren zu können, müssen Standorte die *Wants* genauso erfüllen wie die *Musts*. Grund dafür ist der Wettbewerb der Standorte untereinander, der dazu führt, dass ein Unternehmen immer einen Standort finden wird, der alle *Wants* erfüllt. Ein Standort, der nicht alle Anforderungen erfüllen kann, wird bei unternehmerischen Standortentscheidungen in aller Regel nicht berücksichtigt werden.

Eine detaillierte Aufstellung der *Musts* und der *Wants* befindet sich im Anhang zu dieser Arbeit.

²⁹ Mit T₃ werden Datenleitungen bezeichnet, die eine Übertragungskapazität von 45Mbit/s haben.

3.4 Regionale Wirtschaftspolitik

Im Raumordnungsgesetz (ROG) vom 8. April 1965 wurden erstmalig Grundsätze für eine anzustrebende Raum- und Siedlungsstruktur benannt, die in ihren Grundzügen auch heute noch Gültigkeit haben. Die pauschal gehaltenen Grundsätze streben eine räumliche Struktur der Gebiete mit gesunden Lebens- und Arbeitsbedingungen sowie ausgewogenen wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Verhältnissen an. Dort, wo derartige Strukturen bestehen, sollen diese gesichert und weiterentwickelt werden, wo sie nicht bestehen, sollen sie angestrebt werden. Die Ansiedlung von Industrieunternehmen ist eine wichtige Voraussetzung für die Beseitigung regionaler Entwicklungsunterschiede. Bereits SCHILLING hat 1968 festgestellt, dass dem industriellen Sektor eine besondere Bedeutung für die örtliche und regionale Wirtschaftsstruktur und Wirtschaftsentwicklung zukommt.³⁰

Da sowohl die Raumordnung als auch die Wirtschaftsförderungspolitik keinen direkten Einfluss auf die Standortentscheidungen von Unternehmen ausüben können, versuchen sie die Standortwahl von Unternehmen durch finanzielle Anreize zu beeinflussen, um eine räumlich ausgewogene Verteilung der Industrie zu erreichen. Diese Maßnahmen werden mit regionaler Wirtschaftspolitik bezeichnet. Die wichtigsten finanziellen Förderprogramme werden im nachfolgenden Kapitel kurz vorgestellt, weil sie auch bei der Standortentscheidung für das neue BMW Werk in Leipzig eine Rolle gespielt haben.

3.4.1 Die Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA)

Die indirekte Standortbeeinflussung durch finanzielle Förderprogramme reicht bis in die ersten Jahre der Bundesrepublik Deutschland zurück. Neben dem unter politischen Aspekten abgegrenzten Zonenrandgebiet an der ehemaligen innerdeutschen Grenze ist bereits in den Jahren 1950/51 eine erste Gebietskulisse für Sanierungsprogramme durch den interministeriellen Ausschuss für Notstandsgebiete (IMNOS) festgelegt worden. In den Jahren 1954/55 wurden die Sanierungsprogramme für Notstandsgebiete und die Zonenrandgebietförderung zum *regionalen Förderprogramm der Bundesregierung* zusammengefasst.³¹ Als im Jahr 1959 innerhalb des Förderprogramms neben die Förderung der so genannten Bundesausbaugebiete das Zentrale-Orte-Programm (später als Bundesausbauorte bezeichnet) trat, vollzog sich ein Übergang von der als Gießkannenprinzip bezeichneten Flächenförderung zur punktuellen Förderung. Mit dem Gesetz über die Gemeinschaftsaufgabe

³⁰ Vgl. SCHILLING 1968: S. 1. a.a.O..

³¹ SCHLIEBE, KLAUS 1982: *Industrieansiedlungen. Das Standortverhalten der Industriebetriebe in den Jahren 1955 bis 1979.* Bundesforschungsanstalt f. Landeskunde u. Raumforschung (BfLR). Bonn. S. 64.

Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur vom 6. Oktober 1969 ist die Beeinflussung der Standortentscheidungen von Unternehmen zum Zweck der systematischen Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur auf eine neue Grundlage gestellt worden. Seitdem ist die regionale Wirtschaftsförderung Aufgabe der Länder, und der Bund hilft bei der Rahmenplanung und der Finanzierung mit. Die bis dahin verfassungsmäßig nicht geregelte Regionalförderung des Bundes mit der Förderung der Bundesausbaugebiete und Bundesbauorte wurde damit beendet.

Seit dem 1. Januar 1972 ist die Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur die verfassungsrechtlich verankerte Aufgabe von Bund und Ländern.³² Mit Mitteln aus der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur können einzelbetriebliche Investitionen sowie der Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur gefördert werden. Der Bund und die Länder tragen die Investitionsförderung jeweils zur Hälfte. Die Förderung darf dabei nur in fest abgegrenzten Fördergebieten erfolgen, welche anhand umfangreicher Indikatoren ermittelt werden. Die Abgrenzung der Fördergebiete wird durch die Europäische Kommission geprüft und genehmigt. In der Bundesrepublik Deutschland werden die Fördergebiete in vier Klassen eingeteilt:

Fördergebiet	Merkmal
A	Gebiete mit ausgeprägtem Entwicklungsrückstand
B	Gebiete mit besonders schwerwiegenden Strukturproblemen und Arbeitsmarktregion Berlin
C + D	Gebiete mit schwerwiegenden Strukturproblemen

Tabelle 4: Einteilung der Fördergebiete in der Bundesrepublik Deutschland. Eigene Darstellung.

Auf die Einzelheiten der unterschiedlichen Fördergebietsarten wird in der vorliegenden Arbeit nicht weiter eingegangen.

In diesen Fördergebieten gelten Förderhöchstsätze, jeweils unterteilt nach Kleinen und Mittleren Unternehmen (KMU) und sonstigen Unternehmen, zu denen industrielle Großunternehmen zu zählen sind. Tabelle 5 zeigt die für die Arbeit relevanten Förderhöchstsätze für sonstige Unternehmen.

Fördergebiet	Förderhöchstsatz
A	35 % der Investitionskosten
B	28 % der Investitionskosten
C	18 % der Investitionskosten
D	Maximal 100.000 Euro

Tabelle 5: Förderhöchstsätze in den Fördergebieten für sonstige Unternehmen. Eigene Darstellung.

³² Vgl. Art. 91a GG

Die finanzielle Förderung im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur kann in Form von Investitionszuschüssen, Darlehen, Zinszuschüssen und Bürgschaften erfolgen,³³ und der Beihilfeempfänger muss mindestens 25% der Investitionssumme selber tragen.³⁴ Beihilfen für große Investitionsvorhaben müssen bei der Europäischen Union angemeldet werden, wenn die Gesamtbeihilfe mindestens 50 Mio. Euro beträgt, oder bei Projektgesamtkosten von mindestens 50 Mio. Euro eine Beihilfe von mindestens 40.000 Euro pro Arbeitsplatz gezahlt werden soll.³⁵

Zu den förderfähigen Investitionen gehören:

- Die Errichtung einer Betriebsstätte,
- Die Erweiterung einer Betriebsstätte,
- Die Umstellung oder grundlegende Rationalisierung/Modernisierung einer Betriebsstätte,
- Der Erwerb einer stillgelegten oder von Stilllegung bedrohten Betriebsstätte, sofern er unter Marktbedingungen erfolgt.

Die Europäische Kommission überprüft die Notwendigkeit und die Verhältnismäßigkeit der anmeldepflichtigen Beihilfen. Um die Notwendigkeit zu belegen, muss der Beihilfeempfänger nachweisen, dass das Investitionsvorhaben auch an einem anderen wirtschaftlich rentablen Standort realisiert werden kann. Die Bewertung der Verhältnismäßigkeit wird mit Hilfe einer Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt, mit der die regionalen Standortnachteile errechnet werden.³⁶ Bestimmte Wirtschaftsbereiche sind von der Förderung ausgeschlossen oder unterliegen einer Einschränkung. Für den Bereich der Automobilindustrie gelten Fördereinschränkungen, wenn der Kostenaufwand einer zu fördernden Maßnahme 50 Mio. Euro oder die staatliche Beihilfe 5 Mio. Euro übersteigt. Der Fördersatz wird in diesem Fall im Rahmen eines Notifizierungsverfahrens durch die Europäische Kommission festgelegt.³⁷ Der jetzige Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen in der Automobilindustrie läuft im Dezember 2002 aus. Ab dem Jahr 2004 gilt der neue Multisektorale Regionalbeihilferahmen für große Investitionsvorhaben, der mit zunehmender Größe des Investitionsvorhabens immer strengere Vorschriften vorsieht. Das führt dazu, dass sehr große Vorhaben zwar weiterhin gefördert werden können, aber niedrigere Obergrenzen dafür vorgeschrieben sind.

³³ Vgl. § 3 des Gesetzes über die Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (WiStruktG) in der Fassung vom 24. Juni 1991. BGBl I S. 1322.

³⁴ Vgl. Rahmenplan der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur. Punkt 2.5.3 der Regelungen über Voraussetzungen, Art und Intensität der Förderung.

³⁵ Vgl. Abl. EG Nr. C 107 vom 7. April 1998.

³⁶ Vgl. EU-Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen in der Kfz-Industrie. . ABl. C 279/1 vom 15.9.1997.

³⁷ Vgl. EU-Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen. Ebd..

Die Mittel der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur sind grundsätzlich zusätzliche Mittel, durch die andere öffentliche Finanzierungsmöglichkeiten ohne regionale Zielsetzung ergänzt, aber nicht ersetzt werden.

3.4.2 Der Europäische Fonds für regionale Entwicklung

Der wirtschaftliche Entwicklungsstand der Regionen innerhalb der Europäischen Union ist – gemessen am Bruttoinlandsprodukt je Einwohner und an der Arbeitslosenquote – sehr unterschiedlich. Um die wirtschaftlichen Unterschiede gemäß Artikel 158 des EG-Vertrages zu verringern, stehen der Struktur- und Regionalpolitik der Europäischen Union unterschiedliche Strukturfonds zur Verfügung. Die Strukturfonds finanzieren dabei keine einzelnen Investitionsvorhaben, sondern mehrjährige regionale Entwicklungsprogramme, die von den Regionen, den Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission gemeinsam festgelegt werden.³⁸ Für die Förderung der gewerblichen Wirtschaft ist der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) eingerichtet worden. Ähnlich wie bei der Gemeinschaftsaufgabe für die Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur gibt es abgegrenzte Fördergebiete für die Förderung aus Mitteln des EFRE, die in zwei Klassen eingeteilt werden:

Fördergebiet	Merkmal
Ziel 1	Regionen mit Entwicklungsrückstand Bruttoinlandsprodukt pro Kopf unter 75% des Gemeinschaftsdurchschnitts, Regionen mit weniger als 8 Einwohnern pro km ³ in Finnland und Schweden und Regionen in äußerster Randlage (die franz. Departments in Übersee, Kanarische Inseln, Azoren und Madeira).
Ziel 2	Umstellungsregionen Probleme beim Strukturwandel in Industrie- und Dienstleistungsbereichen, Rückgang der traditionellen Branchen in ländlichen Gebieten, Problemgebiete in Städten und Probleme im Fischereisektor.

Tabelle 6: Einteilung der EFRE-Fördergebiete. Eigene Darstellung

Für die Auswahl der Projekte, die mit EFRE-Mitteln gefördert werden, sind die nationalen und regionalen Behörden der Mitgliedstaaten zuständig.

Zu den förderfähigen Projekten gehören:

- Wirtschaftsnahe Infrastruktur (Verkehr, Kommunikation, Ver- und Entsorgung)
- Gewerbliche Investitionen zur Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen
- Lokale Entwicklungsprojekte
- Hilfen für kleine und mittlere Unternehmen (KMU)

³⁸ Vgl. EU 2001: Regionalpolitik. Im Dienst der Regionen. Brüssel. S. 9

Mit den Geldern der Europäischen Union werden die nationalen Strukturfördermittel der jeweiligen Mitgliedstaaten aufgestockt, so werden EFRE-Mittel beispielsweise im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur eingesetzt.

Die Mittel aus den Europäischen Strukturfonds sind ausdrücklich nicht dazu da, den jeweiligen Staatshaushalten zu direkten Einsparungen zu verhelfen.¹

3.4.3 Weitere Förderprogramme

Neben den Fördermitteln der Gemeinschaftsaufgabe für die Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur und den Mitteln aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung existieren weitere Förderprogramme mit regionalpolitischen Intentionen. Nach Art. 104a Abs. 4 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland kann der Bund den Ländern Finanzhilfen für besonders bedeutsame Investitionen zur Förderung des wirtschaftlichen Wachstums zur Verfügung stellen. Für die Bereitstellung von Gewerbe- und Industrieflächen kann auf Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GFVG) zurückgegriffen werden, mit denen Infrastrukturmaßnahmen zur Erschließung von Gewerbe- und Industriegebieten gefördert werden können.² Der Bund gewährt dabei im Rahmen der Projektförderung einen Zuschuss von bis zu 75% der Kosten für den Bau oder Ausbau verkehrswichtiger Straßen, Brücken, Geh- und Radwege. In den ostdeutschen Bundesländern einschließlich Berlin steht zusätzlich die Investitionszulage nach dem Investitionszulagengesetz von 1999 zur Verfügung, mit der auch industrielle Großansiedlungen unterstützt werden können.³ Investitionszulagen sind staatliche Finanzhilfen an begünstigte Unternehmen für die Durchführung von Investitionen. Die Gewährung und die Höhe der Investitionszulage hängt von dem Zeitraum ab, in dem die Investition begonnen bzw. abgeschlossen worden ist, und beträgt zwischen 5% und 12,5% der förderfähigen Gesamtausgaben. Für Investitionen in festgelegten Randgebieten werden erhöhte Zulagen gewährt.⁴

In der Europäischen Union unterliegen Finanzierungshilfen der strengen Beihilferegulation nach dem EU-Wettbewerbsrecht. Damit soll ein Subventionswettstreit der einzelnen Regionen untereinander verhindert werden. Die Regelungen im EU-Wettbewerbsrecht besagen, dass die Gesamtsumme aller

¹ Vgl. EU 2001: Regionalpolitik. Im Dienst der Regionen. Brüssel. S. 19 ff

² Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GFVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.01.1988. BGBl. I S. 100.

³ Investitionszulagengesetz 1999 in der Fassung vom 18.08.1997. BGBl. I S. 2070

⁴ Zur Erklärung der Investitionszulage vgl. SACHS OLIVER / VON 2002: Regionale Wirtschaftsförderung und Standortentscheidungen von Unternehmen: eine kritische Analyse des Investitionszuschusses der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ im Standortentscheidungsprozeß von Unternehmen. Berlin. S. 77.

Finanzierungshilfen für ein Investitionsvorhaben die jeweiligen Förderhöchstsätze⁵ nicht überschreiten dürfen. Für den Bereich der Automobilindustrie gelten besondere Beihilferegulungen, wodurch die Fördermöglichkeiten zum Teil eingeschränkt werden.⁶

Die finanziellen Zuwendungen sind für viele global agierenden und produzierende Unternehmen entscheidende Faktoren bei der Auswahl ihrer Standorte. Ein Beleg dafür sind die Analysen von weltweit tätigen Unternehmensberatungen, die im Rahmen einer Standortsuche die Vergünstigungen ermitteln, die an den jeweiligen Standorten gewährt werden.⁷ Diese Studien sind streng geheim, und auch die einzelnen Länder, Regionen und Standorte geben nur ungern Auskunft über mögliche Finanzhilfen. In der Europäischen Union verweisen die Standorte zumeist auf die strengen Beihilferegulungen aus dem EU-Wettbewerbsrecht. Es gibt allerdings deutliche Anhaltspunkte dafür, dass nahezu jeder Standort bereit ist, für industrielle Großansiedlungen verdeckte Beihilfen zu gewähren, und dies auch tut. Ein weit verbreitetes Mittel sind verdeckte Subventionierungen der Grundstückspreise. Es ist für die meisten Kommunen selbstverständlich geworden, dass Großinvestoren nicht denselben Preis für Gewerbefläche bezahlen wie ortsansässige Kleinbetriebe.⁸ Auf die Bedeutung der Grundstückskosten bei der Standortentscheidung der BMW Group für Leipzig wird in Kapitel 7.2 noch ausführlicher eingegangen. Das Spielfeld möglicher Unterstützungsleistungen für Unternehmensansiedlungen ist groß und wird von der Kreativität der Standortanbieter bestimmt. Auf welche Beträge sich diese Hilfen summieren ist ungewiss und wird weder im Subventionsbericht der Bundesregierung noch in wissenschaftlichen Studien erfasst.⁹

3.5 Standortsuche

Die Suche nach einem neuen Standort beinhaltet für jedes Unternehmen zunächst eine Verringerung von Entscheidungsalternativen, wie beispielsweise der Anzahl der möglichen Regionen der Ansiedlung. Generell gilt für Standortentscheidungen von global agierenden Unternehmen, dass sie unterschiedliche Standortfaktoren in verschiedenen Phasen einer räumlichen Entscheidungshierarchie bewerten. Bei der Suche nach dem optimalen Standort wird durch eine sukzessive Vorgehensweise eine immer engere Eingrenzung möglicher Standortalternativen vorgenommen. Am Be-

⁵ Vgl. Kap. 3.4.1, Tabelle 5.

⁶ Es gelten die Regelungen des Gemeinschaftsrahmens der Europäischen Kommission. ABL EG C 297/1; vgl. dazu auch Kap. 3.4.1.

⁷ Vgl. z.B. die Studie von Corporate Affairs International über staatliche Finanzhilfen im Rahmen der Standortsuche für ein internationales Technologieunternehmen vom Januar 2001. Der Hinweis auf die Studie wurde auf der Homepage gefunden. URL: <http://www.caiglobal.com/caieng/studies/studiesindex.htm>, aufgerufen am 6.10.2002.

⁸ Vgl. SZ 2001b: Die wahre Hilfe kommt verdeckt. Ausgabe vom 17.04.2001.

⁹ Vgl. SZ 2001b: ebd.

ginn des Prozesses werden die räumliche Marktstrategie und die Anforderungen zur Umsetzung der Strategie festgelegt. Anschließend wird untersucht, welche Region die betriebswirtschaftlich größten Kosteneinsparungen und strategischen Vorteile bieten kann.⁴⁸ Die Betrachtungen richten sich nacheinander auf internationale, nationale, und lokale Standorte.⁴⁹ Die Anzahl an Standorten, die von ansiedlungswilligen Unternehmen nach der Vorauswahl genauer untersucht werden, variiert bei größeren Unternehmen zwischen 10 und 25 Alternativen,⁵⁰ was durch die Standort-suche von BMW bestätigt werden konnte. Das genaue Vorgehen der BMW Group wird in Kapitel 5 beschrieben.

Die wenigsten Großunternehmen führen eine Standortsuche vollständig selber durch. Üblicherweise werden darauf spezialisierte externe Beratungsgesellschaften mit der Suche nach einem neuen Produktionsstandort beauftragt.⁵¹ Die offizielle Bezeichnung der Beratungsgesellschaften ist *Site Selection Consultant*, was auf deutsch so viel bedeutet wie *Standortfindungsberater*. Der Standortfindungsprozess erfordert ein hohes Maß an Aufwand und speziellem Fachwissen, das die meisten Unternehmen auf Grund von Restrukturierungen und Schrumpfungsprozessen im letzten Jahrzehnt nicht mehr ohne weiteres mit eigenen Ressourcen bereitstellen können.⁵² Selbst global agierende Konzerne können sich den Luxus von eigenen Spezialisten für die Standortsuche aus Kostengründen kaum noch leisten. Im günstigsten Fall sind die Mitarbeiter mit der besten Qualifizierung in der Projektsteuerung behalten worden.⁵³ Obwohl die Standortsuche durch die Verwendung von spezialisierten Informationsquellen und Analyseinstrumenten – wie beispielsweise Geographischen Informationssystemen und Datenbanken – unterstützt werden kann, ist eine hohe Erfahrung im Umgang mit diesen Instrumenten erforderlich. Dazu kommt, dass die meisten Unternehmen nicht mehr nach dem Prinzip *erst exportieren dann investieren* handeln, sondern zügig in neue Märkte investieren um die Vorteile der Marktnähe nutzen zu können. Außerdem verfügen die Site Selection Consultants üblicherweise über umfangreiche Kontakte zu Wirtschaftsförderungseinrichtungen und Behörden. Sie profitieren von ihren großen Erfahrungen und haben Zugang zu den notwendigen Datengrundlagen und Analyseinstrumenten.⁵⁴ Weil die Suche nach einem neuen Standort mit dem damit verbundenen Aufwand

⁴⁸ Vgl. MIGA 2001: *The Site Selection Consultant – A Key Factor in Greenfield Investment Promotion*. In: *investment promotion quarterly*, Volume 1, Issue 3, Fourth Quarter 2001. Washington. S. 2.

⁴⁹ Vgl. PIEPER 1994: S. 19 ff. a.a.O..

⁵⁰ Vgl. RUNER HÅKON 1999: *Die Bestimmung der Standortanforderungen bei Standortentscheidungen. Eine empirische, quantitative und kognitive Analyse*. Europäische Hochschulschriften, Reihe 5, Volks- und Betriebswirtschaft, Bd. 2423. Frankfurt am Main, Berlin, Bern, New York, Paris, Wien. S. 48.

⁵¹ Diese Angabe stammt aus dem Interview mit Stephan JUNGEN, Gesellschaft für Wirtschaftsförderung Nordrhein-Westfalen, am 31.01.2002

⁵² Vgl. MIGA 2001: S. 1. a.a.O..

⁵³ Vgl. MIGA 2001: S. 2. a.a.O.

⁵⁴ Vgl. MIGA 2001: ebd.

für einzelne Unternehmen nicht regelmäßig zu erwarten ist, lohnen sich unternehmenseigene Standortfindungsabteilungen kaum noch.

In Kapitel 3.1.2 wurde bereits darauf hingewiesen, dass die Entscheidungsträger für die unternehmerische Standortwahl über einen eingeschränkten Informationshorizont verfügen. Die Site Selection Consultants haben hingegen einen Informationsvorsprung, weil sie auf die Standortwahl spezialisiert sind und den Standortmarkt regelmäßig beobachten. Nach Abschluss der Recherche wird dem standortsuchenden Unternehmen eine Auswahl an Alternativstandorten vorgeschlagen.

Die Site Selection Consultants erarbeiten Entscheidungshilfen für die Standortwahl, die Auswahl des geeigneten Standortes unter den Entscheidungsalternativen trifft das jeweilige Unternehmen selbst.
Die wichtigsten international tätigen Site Selection Consultants sind:

Site Selection Consultants in alphabetischer Reihenfolge
Arthur Andersen
Buck Consultants International
Corporate Affairs International - Canada
Deloitte & Touche – Fantus Consulting
Ernst & Young International Location Advisory Services and Grant Advisory Services
Fluor Global Location Strategies
KPMG – Strategic Relocation and Expansion Services
Kate McEnroe Consulting
Lockwood Greene Engineering & Construction
Plant Location International – PricewaterhouseCoopers
The Austin Company
The Boyd Company Inc.
The Wadley Donovan Group Ltd.

Tabelle 7: Die wichtigsten Site Selection Consultants in Europa und Nordamerika. Eigene Darstellung nach Investment Promotion Network, <http://www.ipanet.net>, aufgerufen am 6.10.2002.

Die BMW Group hat einen bis zu diesem Zeitpunkt ungewöhnlichen Weg für die Suche nach einem Standort für das neue Automobilwerk beschritten. Statt Site Selection Consultants mit der Standortsuche zu beauftragen oder selber geeignete Standorte zu ermitteln, wurde in einer Presseerklärung die Absicht zur Errichtung eines neuen Werkes veröffentlicht. Mit dieser Presseerklärung hat BMW indirekt zur Bewerbung von Standorten aufgerufen und konnte dadurch sicherstellen, dass alle europaweit verfügbaren Standortalternativen bekannt werden. Das Problem des eingeschränkten Informationshorizontes wurde dadurch gelöst. Auf den Standortfindungsprozess wird in Kapitel 5 ausführlich eingegangen.

3.6 Industrielle Großansiedlungen

Es gibt keine eindeutige Definition dafür, was unter einer industriellen Großansiedlung zu verstehen ist. Um diese Lücke für die vorliegende Arbeit zu schließen, wird nachfolgend eine Begriffsbestimmung aus der Definition von Großvorhaben im Landesentwicklungsplan VI des Landes Nordrhein-Westfalen, ergänzt durch Definitionen der beiden Teilbegriffe Industrie und Großansiedlung erarbeitet.

Der aktuelle Landesentwicklungsplan NRW definiert, dass Gebiete für flächenintensive Großvorhaben für solche Ansiedlungen vorgesehen werden, die einen Flächenbedarf von mindestens 80 ha haben.

Unter der Bezeichnung Industrie wird die gewerbliche Verarbeitung von Rohstoffen und Halbfabrikaten in Fabriken verstanden. Unterschieden wird dabei in die Grundstoff-Industrie, die Investitionsgüter-Industrie, die Konsumgüter-Industrie und die Genussmittel-Industrie. Als Investition bezeichnet man die Verwendung von Kapital zum Kauf von Produktionsgütern⁵⁵, zu denen auch Gewerbeflächen zu zählen sind. Vereinfacht ausgedrückt ist eine Industrielle Großansiedlung demnach die Errichtung eines produzierenden Großbetriebes auf einem Grundstück.

Industrielle Großansiedlungen erfolgen in aller Regel durch Großunternehmen. Eine statistisch eindeutige Definition für Großunternehmen gibt es nicht. Aus den verschiedenen Förderprogrammen für Investitionszuschüsse an die gewerbliche Wirtschaft lässt sich jedoch eine Definition von Großunternehmen im Sinne dieser Arbeit ableiten. Tabelle 8 gibt eine Übersicht über die Größenklasseneinteilung, nach der die Investitionszuschüsse aus dem Europäischen Strukturfonds vergeben werden.⁵⁶

Unternehmenstyp	Anzahl Beschäftigte	Jahresumsatz
Kleinunternehmen	1 - 49	Bis 7 Mio. Euro
Mittelunternehmen	50 - 249	Bis 40 Mio. Euro
Großunternehmen	250 und mehr	Mehr als 40 Mio. Euro

Tabelle 8: Größenklasseneinteilung von Unternehmen nach Beschäftigten und Jahresumsatz. Eigene Darstellung nach Europäischem Strukturfonds.

Das Land Nordrhein-Westfalen hat die Einteilung für die Mittelzuweisungen seiner öffentlichen Förderprogramme von der Europäischen Union übernommen, und das Bundesministerium für Wirtschaft orientiert sich bei der Vergabe von Fördermitteln

⁵⁵ Vgl. BIBLIOGRAPHISCHES INSTITUT & F. A. BROCKHAUS AG 1993 (Hrsg.): Der Brockhaus: in einem Band. 5. aktualisierte Auflage. Leipzig.

⁵⁶ Vgl. Empfehlung der Europäischen Kommission betreffend die Definition von kleinen und mittleren Unternehmen vom 03.04.1996, in: Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, L 107 vom 30.04.1996

ebenfalls an dieser Definition.⁵⁷ Die Größeneinteilung von Unternehmen nach Anzahl der Beschäftigten an einem Standort erscheint sinnvoll. Es kann im Allgemeinen davon ausgegangen werden, dass Industriebetriebe mit vielen Beschäftigten an einem Standort einen hohen Flächenbedarf haben. Die monetären Kriterien wie Umsatz, Gewinn oder Börsenwert eines Unternehmens lassen keine Rückschlüsse auf die Größe und den Flächenbedarf eines Unternehmens zu, und werden deshalb in der Erarbeitung einer Definition nicht weiter berücksichtigt.

Zusammenfassend aus den vorgestellten Definitionen wird unter einer industriellen Großansiedlung die Ansiedlung eines produzierenden Gewerbebetriebes verstanden, der für die Errichtung seiner Produktionsanlagen eine Fläche von mindestens 80 ha benötigt, und mehr als 250 Mitarbeiter an dem neuen Standort beschäftigt.

3.6.1 Industrieansiedlungen in der Bundesrepublik Deutschland

Es gibt seit den 1980er Jahren keine Statistiken mehr über erfolgreiche und gescheiterte Industrieansiedlungen in der Bundesrepublik Deutschland. Bis zum Jahr 1979 hat die Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (BfLR) regelmäßig das industrielle Standortwahlverhalten in der Bundesrepublik Deutschland nach dem 2. Weltkrieg analysiert. Die Untersuchungen haben 1955 begonnen, und zeichneten die industriellen Entwicklungstendenzen bis zum Jahr 1979 nach. Als Grundlage für die Analysen dienten Datenerhebungen der Arbeitsämter, welche auf Grund verschiedener gesetzlicher Bestimmungen⁵⁸ im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit Kenntnis über Betriebsstandortbewegungen erhalten haben⁵⁹. Da die entsprechenden Informationen erst seit 1955 von den Arbeitsämtern erhoben worden sind, liegen keine älteren Angaben über die Mobilität von Industriebetrieben vor. Die Analysen der BfLR haben die großräumigen Entwicklungstendenzen bis zum Ende der 1970er Jahre hinreichend genau nachgezeichnet. Für Aussagen zum Mikro-Standort sind die Analysen zu ungenau.

In dem Gesamtzeitraum der Analyse sind Ansiedlungen von insgesamt 45 Großbetrieben mit jeweils mehr als 1.000 Beschäftigten bekannt geworden. Von den insgesamt errichteten Großbetrieben wurden 20 mit zusammen 47.500 Beschäftigten in den Jahren 1955 bis 1958, sowie weitere 13 mit 31.400 Beschäftigten in den Jahren 1959 bis 1963 errichtet. Im Zeitraum von 1968 bis 1971 spielten die Großbetriebe nur noch eine Nebenrolle. Dieses Ergebnis ist insofern

⁵⁷ Vgl. dazu BUNDESMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND TECHNOLOGIE (BMWi): Programm „Innovationskompetenz mittelständischer Unternehmen (PRO INNO)“.

⁵⁸ Zum Zeitpunkt der Erstellung der Analyse 1979 u.a. §§ 3, 6, 8 und 10 Arbeitsförderungsgesetz, § 17 Kündigungsschutzgesetz und § 10 Schwerbehindertengesetz.

⁵⁹ Anm.: bis 1963 wurden nur Betriebe mit 50 und mehr Beschäftigten erfasst bzw. Betriebe, die im Endausbau 50 Beschäftigte anstrebten; ab 1964 wurden alle Betriebe mit 10 und mehr Beschäftigten sowie ab 1969 auch stillgelegte Betriebe erfasst.

verständlich, weil die Zeiträume mit den meisten Großansiedlungen in der Wiederaufbau- und der Ausbauphase nach dem 2. Weltkrieg liegen. Im Jahr 1974 ist der Wachstumsprozess deutlich ins Stocken geraten, und die Investitionsneigungen der Unternehmen sind ebenso deutlich zurück gegangen.⁶⁰ Das stark rückläufige Ansiedlungspotential für das Bundesgebiet in den 1970er und 1980er Jahren ist von anderen regionalwirtschaftlichen Untersuchungen bestätigt worden.⁶¹

Seit Anfang der 1990er Jahre konnte für das Gebiet der alten Bundesländer ein weiterer Rückgang der Zahl interregionaler Industrieansiedlungen festgestellt werden. Konjunkturelle Gründe, der Aufbau zusätzlicher Produktionskapazitäten in anderen Ländern sowie immer schwieriger werdende nationale Standortrahmenbedingungen werden für diese Entwicklung mit verantwortlich gemacht.⁶² Es kann davon ausgegangen werden, dass diese Entwicklungen zukünftig für das gesamte Bundesgebiet einschließlich der neuen Länder zu erwarten sind.⁶³

Neuere Untersuchungen haben gezeigt, dass sich im Jahr 1996 bundesweit nur 261 produzierende Gewerbebetriebe niedergelassen haben, so dass jede Kommune in der BRD im statistischen Mittel nur alle 40 Jahre die Chance hat, einen Betrieb des sekundären Sektors anzusiedeln.⁶⁴ Die Zahl der Neuansiedlung industrieller Großunternehmen ist noch viel geringer, in Ermangelung einer Datengrundlage kann keine Aussage darüber getroffen werden. Der geringen Nachfrage steht in der Bundesrepublik Deutschland eine Vielzahl von Flächenangeboten der häufig sehr stark interessierten Kommunen gegenüber.

Für den Zeitraum nach der Deutschen Wiedervereinigung kann insgesamt festgestellt werden, dass die großen industriellen Ansiedlungen in den Neuen Bundesländern errichtet worden sind, wie der Tabelle 9 auf der folgenden Seite entnommen werden kann.

⁶⁰ Vgl. SCHLIEBE 1982: S. 54. a.a.O..

⁶¹ Vgl. u.a. WROBEL 1978, BADE 1984

⁶² Vgl. PIEPER 1994: S. 191. a.a.O..

⁶³ Vgl. PIEPER 1994: S. 195. a.a.O..

⁶⁴ Vgl. HENSEL, M. 1998: Stadtplanerische Rahmenbedingungen im Vergleich – aus Sicht eines Projektentwicklers. Vervielfältigtes Vortragsskript „Fachtagung Stadtplanung und Gewerbegebiete“ am 15./16.10.1998, Institut für Städtebau und Wohnungswesen München. Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung. München. S. 1.

Unternehmen	Standort	Anzahl Beschäftigte	Jahr der Ansiedlung
Volkswagen AG	Zwickau und Chemnitz	ca. 7.000	1990
Heidelberger Druckmaschinen AG	Brandenburg	ca. 550	1991
Adam Opel AG	Eisenach	ca. 2.000	1992
AMD (Chipfabrik)	Dresden	ca. 2.000	1999
Porsche AG	Leipzig	ca. 300	1999
BMW Group	Leipzig	ca. 2.600*	2001
DaimlerChrysler AG / Mitsubishi	Kölleda	ca. 500	2002

*Die ursprüngliche Planung ist von 5.500 Beschäftigten ausgegangen

Tabelle 9: Industrielle Großansiedlungen (Auswahl) in den neuen Bundesländern nach 1990. Eigene Darstellung.

4 GEWERBEFLÄCHENPOLITIK DES LANDES NRW

Zentrale Bedingungen der Gewerbeflächenpolitik sind die Selbstverwaltungsgarantie und die Planungshoheit der Städte und Gemeinden. Die Selbstverwaltungsgarantie wird den Städten und Gemeinden nach Artikel 28 Absatz 2 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland eingeräumt.⁶⁵ Die Planungshoheit wird aus der verfassungsrechtlichen Selbstverwaltungsgarantie hergeleitet und ist ein Kernpunkt der kommunalen Selbstbestimmung. Unter Planungshoheit wird die Befugnis verstanden, ohne durchgängige und strikte Bindung an staatliche Vorgaben die Verwendung des Grund und Bodens festzulegen und die erforderlichen planerischen Leitlinien ohne zwingende staatliche Beeinflussung im Rahmen der Gesetze zu entwickeln.⁶⁶ Auf einfachgesetzlicher Ebene wird das hoheitliche Recht der Städte und Gemeinden, die Flächennutzung zu gestalten, durch das Baugesetzbuch konkretisiert.⁶⁷

Auf Grund der Selbstverwaltungsgarantie und der Planungshoheit ist die Gewerbeflächenpolitik in der Bundesrepublik Deutschland und damit auch in Nordrhein-Westfalen stark kommunal geprägt. Die Ermittlung des Gewerbeflächenbedarfs und das Angebot an verfügbaren Gewerbe- und Industrieflächen wird von den Städten und Gemeinden bereitgestellt. Sowohl Landes- als auch Regionalplanung können keinen direkten Einfluss auf die Regelung der baulichen und sonstigen Nutzung der Grundstücke in den Städten und Gemeinden und somit auf die Bereitstellung von Gewerbeflächen nehmen.

Landesweit bedeutsame Großansiedlungen überfordern in aller Regel die auf den gemeindlichen Bedarf ausgerichtete kommunale Bauleitplanung. Aus diesem Grund ist die Planungs- und Entscheidungskompetenz für die Festlegung von Flächen für landesweit bedeutsame Großvorhaben wegen Ihrer Auswirkungen auf die räumliche Struktur auf die Ebene der Landesplanung verlagert worden. Mit der Darstellung der Gebiete für flächenintensive Großvorhaben im Landesentwicklungsplan werden diese zu Zielen der Raumordnung, und sind damit von der Regionalplanung und der kommunalen Bauleitplanung in allen Plänen und Maßnahmen zu beachten.

Für die Gewerbeflächenpolitik steht der Landesplanung mit dem Landesplanungsgesetz (LPIG), dem Landesentwicklungsprogramm (LEPro) und den Landesentwicklungsplänen ein Instrumentarium zur Verfügung, mit dem im Rahmen der kommu-

⁶⁵ Vgl. Art. 28 Abs. 2 GG, in der Fassung der Bekanntgabe vom 23.05.1949. BGBl 1949, 1.

⁶⁶ Vg. STERN, KLAUS; BURMEISTER, JOACHIM 1975: Die Verfassungsmäßigkeit eines landesrechtlichen Planungsgebotes für Gemeinden. Schriftenreihe des Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf. S 28.

⁶⁷ BauGB § 1 Abs. 3 und § 2 Abs. 1, vgl. dazu auch: ILS 2001: zur aktuellen Gewerbeflächenpolitik. Anforderungen an zukünftige Gewerbeflächen. S. 5.

nen Planungshoheit und Selbstverwaltung Einfluss auf die Gewerbeflächenpolitik genommen werden kann. In den folgenden Unterkapiteln werden die einzelnen Instrumente kurz erläutert, um einen Überblick über die Möglichkeiten der Landes-Gewerbeflächenpolitik zu bekommen.

4.1 Das Landesplanungsgesetz

Das Landesplanungsgesetz ist die gesetzliche Grundlage für die Raumordnung und Landesplanung in Nordrhein-Westfalen. Es enthält die gesetzlichen Regelungen für die Aufgabe und Organisation der Landesplanung, die Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung, die Raumordungsverfahren und Sondervorschriften für das Rheinische Braunkohlenplangebiet.⁶⁸

Das Nordrhein-Westfälische Landesplanungsgesetz ist aus der rechtlichen Absicherung der drei Landesplanungsgemeinschaften Rheinland, Ruhrkohlenbezirk und Westfalen als Träger der Landesplanung im Jahr 1950 entstanden. Der staatlichen Landesplanung ist in der ersten Fassung nur eine schwache Stellung eingeräumt worden. In der Novellierung von 1962 ist die staatliche Landesplanung dann gestärkt worden, indem die Landesplanung als gemeinschaftliche Aufgabe von Staat und kommunaler Selbstverwaltung festgelegt worden ist. Die dritte Novellierung des Landesplanungsgesetzes von 1972 hat rechtlich verankert, dass der Landtag als Gesetzgeber die Grundlagen für die Landesplanung und damit die Landesentwicklung festlegen sollte. Das Landesentwicklungsprogramm ist seitdem als Gesetz vom Landtag zu beschließen und die Landesentwicklungspläne sind *im Benehmen* mit dem Landesplanungsausschuss des Landtages aufzustellen. Damit wurde die Festlegung der Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung Aufgabe der Legislative, die Konkretisierung der Grundsätze und Ziele in den Landesentwicklungsplänen Aufgabe der Exekutive. Im Jahr 1975 wurde eine Neuordnung der Regionalplanung zum 1. Januar 1976 beschlossen, welche die Auflösung der drei Landesplanungsgemeinschaften und deren Zuordnung zu den fünf Bezirksregierungen zur Folge hatte. Durch die neu eingerichteten kommunalen *Bezirksplanungsräte* bestehend aus Vertretern der Städte und Gemeinden sollte eine Deckungsgleichheit von staatlicher Mittelinstanz und interkommunaler Regionalplanung erreicht werden. In der Fassung von 1989 erschien erstmalig die Ankündigung im Landesplanungsgesetz, dass die bis dahin sachlich getrennten Landesentwicklungspläne zu einem Gesamtlandesentwicklungsplan zusammengefasst werden sollten.

⁶⁸ Vgl. Landesplanungsgesetz. In der Fassung der Bekanntmachung vom 11.02.2001. GV. 2001 S. 50. Inhaltsverzeichnis.

4.2 Das Landesentwicklungsprogramm

Das Landesentwicklungsprogramm (LEPro) hat die Aufgabe, die vom Bundesgesetzgeber aufgestellten Grundsätze der Raumordnung für das Nordrhein-Westfälische Landesgebiet zu transformieren und zu konkretisieren. Das aktuelle LEPro ist nach § 12 Landesplanungsgesetz als Gesetz beschlossen worden, und enthält die Grundsätze und allgemeinen Ziele der Raumordnung und Landesplanung für die Gesamtentwicklung des Landes Nordrhein-Westfalen und für alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen.⁶⁹ Der Inhalt ist abstrakt, da nur Aussagen über die Gesamtentwicklung des Landes getroffen werden. Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung werden auf der Grundlage des LEPro in Landesentwicklungsplänen und Gebietsentwicklungsplänen festgelegt.⁷⁰ Das Landesentwicklungsprogramm ist eine verbindliche Richtlinie für alle raumbedeutsamen Planungen, Maßnahmen und Entscheidungen der Landesbehörden, der Stadt- und Landkreise, der Gemeinden sowie der Anstalten und Körperschaften des öffentlichen Rechts. Das bedeutet, dass die im LEPro fixierten Grundsätze für alle Behörden und öffentlichen Planungsträger maßgebend sind und von diesen bei ihren Planungen beachtet werden müssen.

Nordrhein-Westfalen ist das erste Land der Bundesrepublik Deutschland gewesen, das mit dem Landesentwicklungsprogramm (LePro) von 1964 auf gesetzlicher Grundlage ein das ganze Land umfassendes landesplanerisches Programm mit rechtserheblicher Wirkung aufgestellt hat.⁷¹ Das Landesentwicklungsprogramm von 1964 enthielt in Erlassform allgemeine und besondere Planungsgrundsätze sowie Leitlinien für die Entwicklung des Landesgebietes.⁷² Erste Ansätze einer Landes-Gewerbeflächenpolitik waren in den Maßnahmen zur Intakthaltung von Kernräumen der industriellen Produktion erkennbar:

- Ausbau vorhandener Verkehrs- und Versorgungsbänder
- Ausbau von Industrie- und Wohnbereichen
- Vorsorge von Erholungsmöglichkeiten
- Ausweisung und Bereitstellung standortgünstiger Industriegelände in Stadt und Land
- Verbesserung der durch die öffentl. Hand beeinflussbaren Standortfaktoren

⁶⁹ Die vollständige Bezeichnung lautet *Gesetz zur Landesentwicklung (Landesentwicklungsprogramm – LEPro)*. In der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Oktober 1989. GV NRW 1989, S. 485.

⁷⁰ Vgl. § 13 Abs. 1 LPlG.

⁷¹ MINISTER FÜR LANDESPLANUNG, WOHNUNGSBAU UND ÖFFENTLICHE ARBEITEN DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN 1964: Landesentwicklungsprogramm. In: Schriftenreihe Nordrhein-Westfalen baut, Band 16. Essen.

⁷² DAHLKE, WINFRIED; NIEMEIER, HANS-GERHART; LOWINSKI, HEINRICH 1977: Landesplanung in Nordrhein-Westfalen. Kommentar zum Landesplanungsgesetz und Landesentwicklungsprogramm. Essen. S. 35.

Mit den Punkten *Ausbau von Wohnbereichen* und *Vorsorge von Erholungsmöglichkeiten* sind bereits weiche Standortfaktoren im LePro berücksichtigt worden, ohne dass deren Existenz und Bedeutung für industrielle Ansiedlungen zum damaligen Zeitpunkt bereits bekannt gewesen sind.⁷³

Mit der Novellierung des Landesplanungsgesetzes 1972 wurde festgelegt, dass das Landesentwicklungsprogramm Gesetzesform bekommen sollte.⁷⁴ Am 1. Mai 1974 ist dann das *Gesetz zur Landesentwicklung (LePro)* vom 19. März 1974 in Kraft getreten.⁷⁵

4.3 Die Landesentwicklungspläne

Die Landesentwicklungspläne stellen in Nordrhein-Westfalen die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zeichnerisch und textlich dar. Sie sind damit die sachliche und räumliche Konkretisierung und Vertiefung des LEPro. Die gesetzliche Grundlage für die Landesentwicklungspläne ist das Landesplanungsgesetz. „Die Landesentwicklungspläne legen auf der Grundlage des Landesentwicklungsprogramms die Ziele der Raumordnung und Landesplanung für die Gesamtentwicklung des Landes fest.“⁷⁶ Die Landesentwicklungspläne werden von der Landesplanungsbehörde unter Beteiligung der Regionalräte erarbeitet und im Einvernehmen mit dem für die Landesplanung zuständigen Ausschuss des Landtags sowie den fachlich zuständigen Landesministerien aufgestellt.⁷⁷ Mit ihrer Bekanntmachung werden Landesentwicklungspläne Ziele der Raumordnung und Landesplanung, und sind als solche von sämtlichen Trägern der öffentlichen Verwaltung bei ihren raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten.⁷⁸ Die Landesentwicklungspläne werden allgemein und im weiteren Verlauf dieser Arbeit mit ihrer Kurzform LEP bezeichnet.

Der erste Landesentwicklungsplan LEP I „Raum und Siedlungsstruktur“ wurde 1966 aus dem Landesentwicklungsprogramm von 1964 aufgestellt. Der LEP I hat die Einteilung des Landes in Zonen vorgenommen und die Gemeinden mit zentralörtlicher Bedeutung festgelegt.⁷⁹ Der darauf folgende LEP II⁸⁰ von 1970 basiert ebenfalls auf dem LEPro von 1964 und hat die Entwicklungsschwerpunkte und Entwicklungs-

⁷³ Vgl. Kap. 3.2.1.

⁷⁴ Vgl. Kap. 4.1.

⁷⁵ Gesetz zur Landesentwicklung (LePro). In der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1974 GV. NW. S. 96.

⁷⁶ Vgl. LPIG 2001: § 13 Abs. 1. a.a.O..

⁷⁷ Vgl. LPIG 2001: § 13 Abs. 2. a.a.O..

⁷⁸ Vgl. § 4 Abs. 1 ROG; siehe dazu auch Kap. 4.2 dieser Arbeit.

⁷⁹ Vgl. LANDESPLANUNGSBEHÖRDE NRW 2001 (Hrsg.): Landesplanungsbericht November 2001. Düsseldorf. S. 7.

⁸⁰ MBl. NW. S. 494.

achsen festgelegt. Ursprünglich ist nach den §§ 1 (Abs. 1) und 35 des LePro von 1964 beabsichtigt gewesen, das Landesentwicklungsprogramm in den folgenden sechs Landesentwicklungsplänen zu konkretisieren:

- LEP I „Zonenabgrenzung und zentralörtliche Gliederung“
- LEP II „Entwicklungsschwerpunkte und Entwicklungsachsen“
- LEP III „Umweltschutz durch Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen“
- LEP IV „Gebiete mit Planungsbeschränkungen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm“
- LEP V „Gebiete für die Sicherung von Lagerstätten“
- LEP VI „Gebiete für flächenintensive Großvorhaben (einschließlich Standorte für die Energieerzeugung), die für die Wirtschaftsstruktur des Landes von besonderer Bedeutung sind“

Die Landesentwicklungspläne I und II sind in den 1970er Jahren zu dem LEP I/II zusammengefasst worden. Bis Ende der 1980er Jahre wurden die LEP III, IV und VI für sachliche Teilabschnitte in Nordrhein-Westfalen aufgestellt, wohingegen der LEP V zur Sicherung von Lagerstätten entgegen der ursprünglichen Planung nicht über das Entwurfsstadium hinausgekommen ist. Die Landesentwicklungspläne haben sich gegenseitig ergänzt, ohne eine hierarchische Ordnung zu bilden.

Im Jahr 1995 wurden die einzelnen Landesentwicklungspläne in dem Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) zusammengefasst.⁸¹ Lediglich der ehemalige LEP IV ist als eigenständiger Landesentwicklungsplan „Schutz vor Fluglärm“ erhalten geblieben. Damit ist ein einheitlicher, fachübergreifender und integrativer Landesentwicklungsplan vorgelegt worden, der zum ersten Mal die Belange des Umweltschutzes und der Strukturentwicklung landesplanerisch miteinander abgewogen und dargestellt hat.⁸² Mit der Konzentration der Ziele der Raumordnung und Landesplanung in einem Landesentwicklungsplan wurde den sich aus der deutschen Wiedervereinigung und der politischen Öffnung Osteuropas ergebenden neuen Entwicklungen Rechnung getragen.⁸³ Nach Ansicht der Landesregierung Nordrhein-Westfalen kann mit einem einheitlichen Landesentwicklungsplan den Anforderungen an eine in hohem Maße vernetzte Politik eher Rechnung getragen werden, als durch die Erarbeitung von einzelnen Landesentwicklungsplänen für sachliche Teilabschnitte.⁸⁴

⁸¹ LEP NRW: Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen, vom 11. Mai 1995. GV. NW. S. 532/565 SGV. NW. 230.

⁸² Vgl. MURL 1995: LEP NRW. Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf. Vorwort.

⁸³ Vgl. LEP NRW, Kap. A. I. a.a.O..

⁸⁴ Vgl. LEP NRW Kap. A. II. a.a.O..

Der LEP NRW ist in zwei Zielbereiche eingeteilt. Im ersten Zielbereich werden mit der Darstellung der großmaßstäblichen Raumkategorien, der Strukturmerkmale des Siedlungsgefüges mit dem zentralörtlichen Gliederungssystem und dem System der Entwicklungsschwerpunkte und -achsen sowie der landesbedeutsamen Raumfunktionen Siedlungsraum und Freiraum die Grundzüge der Raumstruktur im Lande festgelegt.⁸⁵ Der zweite Zielbereich zeigt Entwicklungsperspektiven für strukturwirksame Bereiche des Landespolitik auf. „Dazu gehört die Vorsorge für raumbezogene Anforderungen zur Entwicklung von Industrie-, Gewerbe- und Wohnbauflächen, von Erholungs- und Freizeitbereichen, von Verkehrsinfrastruktur, Lagerstättensicherung, Energieversorgung und Entsorgung als unverzichtbare Voraussetzung für die ökonomische und ökologische Entwicklung Nordrhein-Westfalens.“⁸⁶ Die Bereitstellung von geeigneten Flächen für Industrie und Gewerbe wird in den Abschnitten C. II *Baulandversorgung für die Wirtschaft* und C. III *Flächenintensive Großvorhaben* thematisiert.

4.3.1 Der Landesentwicklungsplan VI – LEP VI

Der Landesentwicklungsplan VI ist 1978 durch Beschluss der Landesregierung aufgestellt worden, um im landesplanerischen Maßstab geeignet erscheinende Gebiete für flächenintensive Großvorhaben und Standorte von Energieerzeugungsanlagen vor einer anderweitigen Nutzung zu sichern. Diese Aufgabenstellung hat sich aus den §§ 25 (Gewerbliche Wirtschaft) und 26 (Energiewirtschaft) des damals gültigen Landesentwicklungsprogramms von 1964 ergeben. Im LEP VI sind die entsprechenden Gebiete dann nach § 35 (Buchst. d) des damaligen LePro unter Berücksichtigung der Darstellungen des LEP III festgelegt worden. Mit der Bekanntgabe im Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen ist der LEP VI am 8. Dezember 1978 zur Richtlinie für alle behördlichen Entscheidungen, Maßnahmen und Planungen, die für die Raumordnung von Bedeutung sind, geworden. Insbesondere waren die zeichnerischen und textlichen Ziele unverzüglich in die Gebietsentwicklungspläne zu übernehmen und näher zu konkretisieren und die Bereiche für flächenintensive Großvorhaben bei der Aufstellung von Flächennutzungsplänen der Kommunen grundsätzlich als Industriegebiet darzustellen.⁸⁷ Um sicherzustellen, dass flächenintensive Großvorhaben nur auf den dafür vorgesehenen Gebieten angesiedelt werden konnten, beanspruchte der LEP VI ein so genanntes Darstellungsprivileg. Das bedeutet, dass nur solche für die Ansiedlung von

⁸⁵ Vgl. LEP NRW: Kap. A. II. a.a.O..

⁸⁶ ebd.

⁸⁷ Vgl. Landesentwicklungsplan VI. „Festlegungen von Gebieten für flächenintensive Großvorhaben (einschließlich Standorte für die Energieerzeugung), die für die Wirtschaftsstruktur des Landes von besonderer Bedeutung sind.“ Vom 8.11.1978. MBl. NW. S. 1878. Erläuterungsbericht, Punkt 8.1.

flächenintensiven Großvorhaben bestimmte Gebiete in den Gebietsentwicklungsplänen dargestellt werden durften, die auch in dem LEP VI enthalten gewesen sind.

Ausschlaggebend für das ursprüngliche Konzept sind der damals ständig ansteigende Energiebedarf sowie eine dynamische Wirtschaftsentwicklung mit Expansion und Strukturwandel gewesen.⁸⁸ Es zeichnete sich bereits ab, dass es in dem dichtbesiedelten Nordrhein-Westfalen zunehmend schwieriger werden würde, den Bedarf an geeigneten, für die Entwicklung des Landes bedeutsamen großen Industrieansiedlungsflächen und an Kraftwerksstandorten zu decken. Nach Ansicht der Landesregierung sind Flächen ab einer Größenordnung von 200 ha für industrielle Großansiedlungen in Nordrhein-Westfalen nur noch in beschränktem Umfang verfügbar gewesen. Eine Knappheit konnte vor allem in wirtschaftlich und technisch günstigen Lagen festgestellt werden. Zudem wurde befürchtet, dass diese Flächen anderweitig genutzt werden könnten und damit nicht mehr für Industrieansiedlungen zur Verfügung stehen würden.⁸⁹ Aus diesen Gründen ist eine Standortvorsorge für notwendig befunden worden, mit der solche Flächen beziehungsweise Standorte planerisch gesichert werden sollten. Die Festlegung von Großflächen und Kraftwerksstandorten konnte jedoch nichts über die Möglichkeit der tatsächlichen Inanspruchnahme sowie über Art, Umfang und Zeitpunkt konkreter Ansiedlungsfälle aussagen. Weil man in den 1970er Jahren noch von langen Planungs- und Bauzeiten der durch den LEP VI angesprochenen Ansiedlungsfälle ausgegangen ist, sollte die planerische Sicherung möglichst frühzeitig erfolgen und einen Planungshorizont bis 1990 haben.⁹⁰

Bei der Aufstellung des LEP VI stand der zukünftige Bedarf an Gebieten für flächenintensive Großvorhaben noch nicht fest. Daher sollte orientiert an bereits erfolgten Großansiedlungen in Nordrhein-Westfalen eine Angebotsplanung durchgeführt werden.

⁸⁸ Vgl. GRYCZAN, WILHELM 1978: Auswirkungen der Landesentwicklungsplanung auf die lokale Ebene –LEP VI-. Diplomarbeit. Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung. Dortmund. S. 15.

⁸⁹ Vgl. MINISTERPRÄSIDENT DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN – LANDESPLANUNGSBEHÖRDE 1979: Landesentwicklungsplan VI. Sein Weg vom gesetzlichen Auftrag bis zur Aufstellung. Schriftenreihe des Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen, Heft 41/1979, S. 7. Düsseldorf.

⁹⁰ Vgl. Erläuterungsbericht S. 17. ebd..

An Grundvoraussetzungen sollten die Gebiete folgende Kriterien erfüllen:

Grundvoraussetzungen für flächenintensive Großvorhaben

- Ausreichendes Flächenpotential von mindestens 200 ha und Reservefläche
- Geeignet für die Verbesserung der Wirtschaftsstruktur
- Weitgehend eben und nicht von Bergsenkungen betroffen
- Gute Möglichkeiten zur Erschließung
- Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten von Wasser, Energie und Abfall müssen geschaffen werden können

Tabelle 10: Grundvoraussetzungen für die Darstellung von Gebieten für flächenintensive Großvorhaben. Eigene Darstellung nach MINISTERPRÄSIDENT DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN – LANDESPLANUNGSBEHÖRDE 1979.

Anhand dieser Grundvoraussetzungen sind dann geeignete Gebiete mit Hilfe eines differenzierten Kriterienkataloges ermittelt worden, der 17 Hauptkriterien umfasste, die mit mehreren Einzelkriterien weiter differenziert worden sind. Der ausführliche Kriterienkatalog ist im Anhang zu der vorliegenden Arbeit zu finden. Die Hauptkriterien umfassten die folgenden Bereiche:

Nr.	Kriterien (Hauptkriterien)
1.	(Wohn-) Bebauung
2.	Topografische Beschaffenheit
3.	Geologie und Seismik
4.	Lagerstätten
5.	Bergbau / Abgrabungen
6.	Äußere Erschließung
7.	Wasserversorgung und Wasserentsorgung
8.	Entsorgung
9.	Immissionsschutz
10.	Militärische Anlagen
11.	(bisherige) Städtebauförderung
12.	Wirtschaftsstruktur/Arbeitsmarktpotential
13.	Wasserwirtschaft (Gefährdung, ohne 7.)
14.	Landschaft
15.	Forstwirtschaft
16.	Agrarstruktur
17.	Erholung

Tabelle 11: Kriterienkatalog zur Ermittlung der grundsätzlichen Eignung von Gebieten für flächenintensive Großvorhaben. Eigene Darstellung nach Landesentwicklungsplan VI: Ausarbeitung des Planentwurfs.

Obwohl bei Aufstellung des LEP VI bereits vermutet wurde, dass die Zahl der zu erwartenden Neuansiedlungen von Großbetrieben nicht sehr groß sein würde, sind anhand dieser Kriterien insgesamt 14 Gebiete für flächenintensive Großvorhaben sowie 16 mögliche Kraftwerksstandorte ermittelt worden, die in dem LEP VI dargestellt worden sind. Dadurch sollte sichergestellt werden, dass Wahlmöglichkeiten zwischen geeigneten Alternativstandorten gegeben sind.

Im einzelnen sind folgende Gebiete und Standorte im LEP VI dargestellt worden:

14 Gebiete für flächenintensive Großvorhaben:

A1.1 Wesel	A4.2 Geseke-Salzkotten
A1.2 Orsoy-Rheinberg	A4.3 Verl
A2.1 Geilenkirchen-Lindern	A4.4 Dortmund-Ellinghausen
A2.2 Euskirchen	A4.5 Brilon
A2.3 Bergheim-Glesch	A5.1 Espelkamp-Lübbecke
A3.1 Datteln-Waltrop (Dortm. Rieselfelder)	A5.2 Versmold
A4.1 Hamm-Welver	A5.3 Warburg

Tabelle 12: Gebiete für flächenintensive Großvorhaben. Eigene Darstellung nach LEP VI.

16 Kraftwerksstandorte (Kern- oder konventionelle Kraftwerke)

B1.1 Emmerich*	B3.3 Hiddingsel
B1.2 Spellen	B3.4 Drensteinfurt
B1.3 Rheinberg-Borth	B3.5 Datteln-Waltrop (Dortm. Rieselfelder)
B1.4 Lausward*	B3.6 Dorsten-Ost*
B2.1 Aldenhoven-Siersdorf	B4.1 Bergkamen*
B2.2 Hückelhoven-Wassenberg	B5.1 Bislich-Vahnum
B3.1 Ibbenbüren*	B5.2 Veltheim
B3.2 Greven-Ost	B5.1 Petershagen-Lahde

*Standorte ausschließlich für konventionelle Kraftwerke

Tabelle 13: Kraftwerksstandorte. Eigene Darstellung nach LEP VI.

Die 14 Gebiete für flächenintensive Großvorhaben werden im weiteren Verlauf der Arbeit als LEP VI Flächen bezeichnet. Die Kraftwerkstandorte werden, soweit sie in der Arbeit erwähnt werden, mit „Kraftwerkstandorte“ bezeichnet.

Unter flächenintensiven Großvorhaben werden solche Ansiedlungsfälle verstanden, die einen hohen Bedarf an nutzbarer Grundfläche haben. Als Untergrenze ist im LEP VI eine zusammenhängende nutzbare Fläche von 200 ha festgelegt worden, abgeleitet aus einer Analyse aller in den letzten 20 Jahren in Nordrhein-Westfalen errichteter Großbetriebsstätten mit einem tatsächlichen Flächenbedarf von mindestens 150 ha. Anhand dieses Kriteriums konnten fünf Industriezweige identifiziert werden, die für eine Ansiedlung auf den LEP VI Flächen in Frage kommen können:

- Eisen- und Stahlindustrie
- Nicht-Eisen-Metall-Industrie
- Fahrzeugbau
- Mineralölindustrie
- Chemische Industrie

Im Zuge der Zusammenführung der einzelnen LEP in den LEP NRW als Gesamtwerk sind von den ursprünglich dargestellten Flächen 13 Gebiete für flächenintensive Großvorhaben sowie die Kraftwerkstandorte übernommen worden. Für die LEP VI Flächen ist allerdings die Flächendefinition gegenüber der ursprünglichen Fassung

von 1978 modifiziert worden. Die Mindestfläche, die von einem einzelnen Vorhaben in Anspruch genommen werden muss, ist von 150 Hektar auf 80 Hektar abgesenkt worden. Diese Größenordnung bezieht sich nach wie vor auf die geplante Endausbaustufe eines Vorhabens.⁹¹ Die Mindestflächengröße von 200 ha als Bedingung für die Darstellung einer Fläche als Gebiet für flächenintensive Großvorhaben wurde beibehalten. Die Nutzung der Gebiete soll in erster Linie industriell geprägt oder für die Industrie von besonderer Bedeutung sein.⁹² Als Ansiedlungsflächen für Freizeitparks und Einkaufszentren stehen diese Gebiete ausdrücklich nicht zur Verfügung.

4.4 Erfolgreiche und gescheiterte Ansiedlungen

Nordrhein-Westfalen konnte von den großen Industrieansiedlungen der vergangenen Jahre nur in Einzelfällen profitieren. Von den ursprünglich dafür vorgesehenen LEP VI Flächen ist bis zum Jahr 2001 keiner der dargestellten Standorte in Anspruch genommen worden.⁹³ Mittlerweile ist auf der Fläche in Dortmund-Ellinghausen ein Logistikzentrum des Möbelkonzerns IKEA errichtet worden.

Genauere Angaben über erfolgreiche industrielle Großansiedlungen oder gescheiterte Bemühungen einzelner Standorte für eine industrielle Ansiedlung in den vergangenen 30 Jahren stehen in Nordrhein-Westfalen auf Landesebene nicht zur Verfügung. Weder die Gesellschaft für Wirtschaftsförderung Nordrhein-Westfalen (GfW NRW), noch die oberste Landesplanungsbehörde haben nach eigenen Aussagen entsprechende Aufzeichnungen.⁹⁴ Beim Landesamt für Statistik und den bekannten Wirtschaftsforschungsinstituten wie dem Rheinisch-Westfälischen Institut für Wirtschaft (RWI) in Essen, dem Institut der deutschen Wirtschaft Köln (IW), dem Institut für Weltwirtschaft in Kiel (IFW) und dem Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) liegen ebenfalls keine Statistiken – weder für die Landesebene noch für das Bundesgebiet – vor. Eine derartige Statistik auf Landesebene wäre aber hilfreich, um die Defizite der Nordrhein-Westfälischen Flächenangebote für Großansiedlungen zu identifizieren und Verbesserungsstrategien daraus ableiten zu können.

Die Angaben zu der Ansiedlung von Großbetrieben in Nordrhein-Westfalen nach dem 2. Weltkrieg liegen bis zum Beginn der 1970er Jahre vor. Danach sind in den Jahren 1955 – 1971 in Nordrhein-Westfalen rund 24 Großbetriebe neu errichtet

⁹¹ LEP NRW. Kap. C.III.2. a.a.O..

⁹² LEP NRW. Kap. C.III.3. a.a.O..

⁹³ Vgl. ILS 2001b: S. 15. a.a.O..

⁹⁴ Interview mit STEPHAN JUNGEN, Gesellschaft für Wirtschaftsförderung NRW. 31.01.2002; Interview mit MATTHIAS MÜLLER, Staatskanzlei NRW. 19.02.2002.

worden.⁹⁵ Eine der bedeutendsten industriellen Großansiedlungen war die Errichtung des Opel Werkes in Bochum im Jahr 1962. Aus diesen Daten lassen sich allerdings keine Rückschlüsse auf das zukünftig zu erwartende Ansiedlungsvolumen von industriellen Großansiedlungen schließen, weil die Wiederaufbau- und Ausbauphase nach dem Ende des 2. Weltkrieges mit einer vermehrten Investitionstätigkeit in diesen Zeitraum fällt.⁹⁶

Aus den frühen 1990er Jahren sind lediglich zwei industrielle Großvorhaben bekannt, die bei der Suche nach einem neuen Standort auch Flächen in Nordrhein-Westfalen überprüft haben. Zum einen war das die Heidelberger Druckmaschinen AG, die im Jahr 1990 Interesse an einer Ansiedlung im so genannten Industriepark Lippetal, der LEP VI Fläche Datteln-Waltrop, gezeigt hatte. Zum anderen der Hersteller des bekannten Automobils *Smart* – damals noch unter dem Namen *Micro Compact Car AG* firmierend –, der im Rahmen seiner Standortsuche sowohl die LEP VI Fläche Datteln-Waltrop, als auch die LEP VI Fläche Euskirchen-Weilerswist untersucht hatte. Keine dieser beiden großen Industrieansiedlungen ist jedoch in Nordrhein-Westfalen realisiert worden. Die Heidelberger Druckmaschinen AG hat ihr neues Produktionswerk nach der Deutschen Wiedervereinigung in Brandenburg angesiedelt, und das Werk für den *Smart* ist 1994 in Hambach (Frankreich) gebaut worden, nachdem die LEP VI Fläche in Euskirchen-Weilerswist im Bewertungsverfahren bis unter die letzten drei Bewerberstandorte gekommen ist.

Das neben dem IKEA Logistikzentrum einzige bekannte flächenintensive Großvorhaben konnte im Jahr 1996 im Kreis Heinsberg angesiedelt werden. Die Siemens AG errichtete auf einem ehemaligen Militärflughafen das modernste Prüfzentrum für Schienenfahrzeuge Europas auf einer Fläche von etwa 520 ha. Es handelt sich hierbei aber genau wie bei dem IKEA Logistikzentrum nicht um eine industrielle Großansiedlung im Sinne der für diese Arbeit entwickelten Definition.

Weitere Informationen zu industriellen Neuansiedlungen konnten im Rahmen der Recherche zu der vorliegenden Arbeit nicht gewonnen werden. Auf Grund der fehlenden Datengrundlage lassen sich auch keine Aussagen darüber treffen, wie Nordrhein-Westfälische Standorte im Vergleich zu Standorten außerhalb von Nordrhein-Westfalen bei der Standortsuche für industrielle Großansiedlungen berücksichtigt werden.

Abschließend kann lediglich eindeutig festgehalten werden, dass von den 13 Gebieten für flächenintensive Großvorhaben bisher landesweit nur ein einziges Gebiet in Anspruch genommen worden ist.

⁹⁵ Vgl. ILS 1975: Standortwahl von Industriebetrieben in NRW 1955 – 1971. Dortmund.

⁹⁶ Vgl. dazu auch Kap. 3.6.1.

4.5 Umgang mit vorhandenen Gewerbeflächen

Die planerische Sicherung der Gebiete für flächenintensive Großvorhaben verhindert eine Nutzung, die den durch die Darstellung im LEP NRW festgelegten Zielen der Raumordnung und Landesplanung widerspricht. „In den dargestellten Gebieten dürfen ansonsten keine Planungen und Maßnahmen verwirklicht werden, die eine zielkonforme Nutzung erschweren oder unmöglich machen.“⁹⁷ Das bedeutet, dass auch die städtebauliche Planung für benachbarte Bereiche die Ausweisung der sogenannten LEP VI Flächen berücksichtigen muss und von einem breiten Spektrum möglicher industrieller Ansiedlungen auf diesen Flächen ausgehen muss.⁹⁸ Weiterhin dürfen in den Gebietsentwicklungsplänen keine anderen als die im LEP NRW enthaltenen Gebiete für flächenintensive Großvorhaben dargestellt werden. Ausgehend von dieser starken Sicherung der Gebiete vor einer unbeabsichtigten Nutzung werden diese Flächen in der vorliegenden Arbeit unabhängig von ihrer Verfügbarkeit und Erschließung als vorhandene Gewerbeflächen für landesweit bedeutsame Großansiedlungen bezeichnet.

Wie bereits zu Beginn dieses Kapitels erläutert worden ist, ist die Gewerbeflächenpolitik in Nordrhein-Westfalen stark kommunal geprägt. Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat keinen unmittelbaren Einfluss auf die Baureifmachung, Erschließung und anschließende Vermarktung von Flächen für Industrie und Gewerbe. Die kommunalen Flächen werden im Rahmen der kommunalen Selbstbestimmung und der Planungshoheit von den Städten und Gemeinden des Landes Nordrhein-Westfalen in den Bauleitplänen ausgewiesen, erschlossen und vermarktet. Nach § 1 Abs. 4 BauGB haben die Kommunen ihre Bauleitplanung aber den Zielen der Raumordnung anzupassen.

Die Gewerbeflächenpolitik des Landes gilt allgemein als reaktiv, eine aktive Erschließung und Vermarktung der vorhandenen LEP VI Flächen findet durch das Land Nordrhein-Westfalen nicht statt. Ein Grund dafür ist die angespannte Haushaltssituation, die eine Vorausentwicklung der vorhandenen Gewerbeflächen nicht zulässt. Die Landesregierung und ihre Einrichtungen schalten sich in der Regel erst dann aktiv in die Gewerbeflächenpolitik ein, wenn die Städte und Gemeinden oder interessierte Unternehmen ihre Unterstützung anfordern. Der reaktive Charakter wird auch durch die stark planerische Ausrichtung der Gewerbeflächenpolitik deutlich.⁹⁹

⁹⁷ LEP NRW: Kap. C. III. 3. a.a.O..

⁹⁸ Vgl. LEP NRW: ebd.; sowie LPIG § 13 Abs. 6. a.a.O..

⁹⁹ Vgl. AGIPLAN PROJECTMANAGEMENT 2000 (Hrsg.): Strategische Neuausrichtung der Gewerbeflächenpolitik in Nordrhein-Westfalen. Kurzexposé. Mülheim an der Ruhr. S. 7 ff.

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen stellt grundsätzlich zwei landesweite Einrichtungen zur Verfügung, um die vorhandenen Gewerbeflächen zu entwickeln und zu vermarkten. Das sind zum einen die Gesellschaft für Wirtschaftsförderung Nordrhein-Westfalen mbH (GfW NRW) und zum anderen die LEG Landesentwicklungsgesellschaft NRW GmbH (LEG NRW).

Gesellschaft für Wirtschaftsförderung Nordrhein-Westfalen mbH

Die GfW NRW wurde im Jahr 1960 gegründet, um die Verbesserung der Wirtschaftsstruktur in Nordrhein-Westfalen zu unterstützen. Die Aufgabenstellung der GfW NRW ist nicht klar abgegrenzt. In erster Linie soll die GfW NRW den Standort Nordrhein-Westfalen national und international bewerben und vermarkten. Dazu gehört auch die Akquisition und Betreuung internationaler Investoren. Auf Anfrage bietet sie den nordrhein-westfälischen Städten und Gemeinden auch entsprechende Unterstützungsleistungen bei der Akquisition und Betreuung von internationalen Investoren an. Auf einer Internet-Seite stellt die GfW NRW eine Übersicht über wichtige nordrhein-westfälische Gewerbeflächen zur Verfügung.¹⁰⁰ Dort können aus einer Datenbank Informationen über freie Gewerbeflächen unter anderem nach den Kriterien räumlicher Lage, Größe und planungsrechtlicher Ausweisung sowie Erschließungssituation ausgewählt werden. Die Informationen in dieser Datenbank beruhen auf Angaben von den Kommunen, ein landesweites Gewerbeflächenmonitoring zur Erfassung und Bewertung der verfügbaren Flächen gibt es in Nordrhein-Westfalen nicht. Die Datenbank ist nicht vollständig und gibt den tatsächlichen Verfügbarkeitsgrad der angebotenen Flächen häufig nicht korrekt wieder. Die einzelnen Flächen werden von der GfW NRW nicht direkt vermarktet. Für die wahrzunehmenden Aufgaben steht der GfW NRW lediglich ein sehr kleiner Mitarbeiterstab zur Verfügung, die personelle Ausstattung kann als nicht ausreichend angesehen werden.¹⁰¹

LEG Landesentwicklungsgesellschaft NRW GmbH

Die LEG ist im Jahr 1970 gegründet worden und bietet verschiedene Immobiliendienstleistungen an. Unter anderem bewirtschaftet die LEG eine große Anzahl öffentlich geförderter Mietwohnungen und betätigt sich bei der Standort- und Projektentwicklung. Dabei entwickelt sie Gewerbeparks, Wissenschafts- und Technologiezentren auf Industriebrachen und ehemaligen Militärfeldern. Dadurch ist die LEG der landesweit größte Anbieter von Industrie- und Gewerbeflächen. Als Instrument stehen der LEG dazu die Bodenfonds des Landes Nordrhein-Westfalen zur Verfügung. Die Entwicklung und Vermarktung der LEP VI Flächen gehört nicht zum Aufgabenbereich der LEG.

¹⁰⁰ URL: <http://www.germansite.de>

¹⁰¹ Vgl. AGIPLAN PROJECTMANAGEMENT 2000: S. 9. a.a.O..

4.5.1 Die Grundstücksfonds

Die beiden Grundstücksfonds des Landes Nordrhein-Westfalen, der Grundstücksfonds Ruhr und der Grundstücksfonds NRW, sollen die Wiedernutzung von Brachflächen vereinfachen und beschleunigen. Die Grundstücksfonds werden im Auftrag des Landes Nordrhein-Westfalen treuhänderisch durch die LEG Landesentwicklungsgesellschaft NRW GmbH bewirtschaftet.¹⁰²

Ausgangspunkt für die Einrichtung des Grundstücksfonds Ruhr war die Ruhrgebietskonferenz 1979 in Castrop-Rauxel, an der über 150 Repräsentanten aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Verbänden teilgenommen haben. Im September 1979 wurde das Aktionsprogramm Ruhr von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen vorgelegt, mit dem die Reaktivierung von Brachflächen im industriellen Ballungsgebiet zu einem wichtigen Ziel der Landespolitik wurde.¹⁰³ Da die Städte und Gemeinden auf Grund ihrer finanziellen Situation dazu nicht in der Lage gewesen sind, sollte mit Hilfe des Grundstücksfond Ruhr ein Instrument geschaffen werden, mit dem die Wiedernutzung von Brachflächen vereinfacht und beschleunigt werden kann. Die positiven Erfahrungen mit dem Grundstücksfonds Ruhr veranlassten die Landesregierung 1984, zusätzlich einen landesweiten Grundstücksfonds einzurichten, um bei Problemen mit der Reaktivierung von Brachflächen auch außerhalb des Ruhrgebietes in allen Teilen Nordrhein-Westfalens handlungsfähig sein zu können.

Mit diesem Instrument sollten die folgenden städtebaulichen, umwelt- und strukturalpolitischen Ziele erreicht werden:

- Flächenaufbereitung und Verfügbarmachung, um Entwicklungshemmnisse zu beseitigen und negative Entwicklungstrends zu stoppen
- Erweiterung des Flächenangebotes, um das Grundstückspreisniveau zu senken bzw. zu stabilisieren, und dadurch Spekulationsanreize zu beseitigen
- Wiedernutzung ehemaliger Brachflächen, um innerstädtische Bauruinen zu beseitigen und dadurch positive Auswirkungen auf das Stadtbild zu erreichen

Zum weiteren Verständnis und zur Einschätzung, ob der Grundstücksfonds NRW geeignet ist, die Entwicklung der LEP VI Flächen zu unterstützen, wird das Verfahren zum Erwerb und zur Reaktivierung von Brachflächen nachfolgend erläutert.

¹⁰² LEG 2002: Die Geschäftsfelder der LEG: Bewirtschaftung der Grundstücksfonds, in: <http://www.leg-nrw.de>, aufgerufen am 08.11.2002.

¹⁰³ LANDESREGIERUNG NORDRHEIN-WESTFALEN 1979: Politik für das Ruhrgebiet. Das Aktionsprogramm. Düsseldorf.

Die Städte und Gemeinden benennen der Bezirksregierung die ihrer Meinung nach für den Ankauf in Frage kommenden Grundstücke, welche die von den Städten und Gemeinden oder dem Kommunalverband Ruhr verfolgten Nutzungsabsichten prüft. Das Regierungspräsidium übersendet die von ihm positiv beurteilten Kaufempfehlungen anschließend der LEG, welche im Zusammenwirken mit den Grundstückseigentümern, den Städten und Gemeinden, gegebenenfalls dem Kommunalverband Ruhr und eventuell bereits mit Endnutzern die weiteren Realisierungsaussichten prüft und das Ergebnis erneut dem Regierungspräsidenten vorlegt. Nach abschließender Prüfung und Beratung im Bezirksplanungsrat übersendet die Bezirksregierung die positiv beschiedenen Flächen an das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr und an das Finanzministerium sowie an den LEG *Geschäftsbereich Grundstücksfonds*. Die LEG prüft die eingereichten Unterlagen auf alle zur Flächen-sanierung und -entwicklung relevanten Kriterien und führt eine Kostenanalyse durch. Die Kaufentscheidung treffen die beteiligten Ministerien und erteilen der LEG gegebenenfalls den Auftrag zum Ankauf der Flächen. Die LEG entwickelt die Flächen dann von der Freilegung, der Baureifmachung und Altlastensanierung bis hin zur Wiederveräußerung.

Bei der Überprüfung der Anträge auf Übernahme durch den Grundstücksfonds werden die Landesentwicklungsziele als Beurteilungsparameter herangezogen. Grundlage dafür sind die Darstellungen und Festsetzungen im LEP NRW und den jeweiligen Gebietsentwicklungsplänen. Die Städte und Gemeinden haben bereits in den Antragsverfahren und in den nachfolgenden Abstimmungsgesprächen ihre Nutzungsvorstellungen für die Brachflächen darzulegen und zur planerischen Sicherung Aufstellungsbeschlüsse für Bebauungspläne zu fassen. Gleichzeitig mit der Ankaufsfreigabe durch das Ministerium für Landes- und Stadtentwicklung werden die Städte unterrichtet und verpflichtet, die nach der künftigen Planung vorgesehenen Gemeinbedarfsflächen zu festgesetzten Werten zu übernehmen.¹⁰⁴

Für die Aktivierung der LEP VI-Flächen ist der Grundstücksfonds nicht geeignet, weil die Mittel explizit für den Erwerb und die Aufbereitung von Brachflächen vorgesehen sind¹⁰⁵. Die LEP VI Flächen sind für die Ansiedlung von flächenintensiven Großvorhaben mit einer Mindestflächengröße von 80 ha vorgesehen. Unter den dargestellten Gebieten ist mit Ausnahme der Fläche in Dortmund-Ellinghausen, welche zwischenzeitlich als bisher einzige LEP VI Fläche für ein IKEA Logistikzentrum entwickelt worden ist, kein Brachland. Die einzelnen (kommunalen) Industrie- und

¹⁰⁴ REISCHL, BERND 1989: Gewerbeflächenpolitik. Eine Instrumentenanalyse zur Revitalisierung von Gewerbe- und Industrieflächen. Diplomarbeit an der Fakultät Raumplanung der Universität Dortmund. Dortmund. S. 22 ff.

¹⁰⁵ Als Brachflächen sollen hier solche Flächen angesehen werden, die aufgrund ihrer Lage, ihrer natürlichen Bedingungen oder wegen ihrer ehemaligen Nutzungen nicht mehr wirtschaftlich genutzt werden können, weil die Kosten einer Erschließung oder Aufbereitung im Verhältnis zu einem möglicherweise auf dieser Fläche zu erwirtschaftenden Gewinn zu hoch sind.

Gewerbebrachen in Nordrhein-Westfalen haben in aller Regel eine Flächengröße, die deutlich unterhalb der Mindestansiedlungsgröße für LEP VI Flächen liegt. Der Kommunalverband Ruhrgebiet hat in einer Schätzung festgestellt, dass es trotz des in der Summe der Flächen großen Angebotes an großen Arealen für Industriebetriebe fehlt.¹⁰⁶

Ein großes Problem der Nordrhein-Westfälischen Grundstücksfonds sind die vielen Entscheidungsstufen, die vor der Entwicklung einer Fläche durchlaufen werden müssen. Die Grundstücksfonds können nicht frei über die finanziellen Mittel zum Aufkauf der Flächen entscheiden, die Freigabe der Mittel muss immer durch die zuständigen Ministerien erfolgen. Unternehmen erwarten auf Grund der verkürzten Produktlebenszyklen und des raschen Wandels der Marktsituationen eine kurzfristige Verfügbarkeit der Flächen.¹⁰⁷ Das Instrument Grundstücksfond ist zu unflexibel, um kurzfristig auf geänderte Anforderungen reagieren zu können. Der Verfahrensablauf zur Wiedernutzung von Brachflächen verhindert eine kurzfristige Projektrealisierung. Deshalb sind die Nordrhein-Westfälischen Grundstücksfonds in der derzeitigen Ausgestaltung nicht dazu geeignet, die Neuausrichtung der Gewerbeflächenpolitik des Landes NRW aktiv zu unterstützen.

4.6 Neue Entwicklungen in der Gewerbeflächenpolitik

Nordrhein-Westfalen konnte von den großen Industrieansiedlungen der vergangenen Jahre nur in Einzelfällen profitieren. Von den realisierten Ansiedlungen wurden keine auf den für solche Vorhaben vorgesehenen LEP VI Flächen umgesetzt.¹⁰⁸ Es stellt sich daher die Frage, inwieweit das Konzept der landesplanerischen Sicherung von Flächen für flächenintensive Großvorhaben noch zeitgemäß ist und ob die dargestellten Standorte den aktuellen Standortanforderungen der Unternehmen entsprechen.

Die nordrhein-westfälische Landesregierung hat im November 2001 einen Landesplanungsbericht vorgelegt, in dem Vorschläge zur Verbesserung der Verfahren, Instrumente und Ziele der Landesplanung gemacht werden. Unter anderem werden auch Vorschläge für eine Neuausrichtung der Gewerbeflächenpolitik und den Umgang mit den LEP VI Flächen gemacht. Der Landesplanungsbericht soll eine Diskussionsgrundlage liefern, wie die Zukunftsfähigkeit und Stärkung des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen „bei gleichzeitiger Erhaltung und Verbesserung der

¹⁰⁶ Die KVR-Schätzung geht von ca. 6.000 ha Zechen- und Industriebrachen bis zum Jahr 1984 aus; vgl. dazu ESTERMANN, HANS 1983: Industriebrachen im Ruhrgebiet und der Grundstücksfond Ruhr. Institut für Raumplanung Universität Dortmund (Hrsg.). Arbeitspapier 12. Dortmund. S. 20.

¹⁰⁷ Vgl. dazu Kap. 3.3.1 sowie AGIPLAN PROJECTMANAGEMENT 2000: S. 4. a.a.O.

¹⁰⁸ Vgl. dazu Kap. 4.4 sowie AGIPLAN PROJECTMANAGEMENT 2000: ebd..

Lebensqualität und der natürlichen Umwelt“ gesichert werden kann.¹⁰⁹ Das in dem Landesplanungsbericht angesprochene Zukunftsmodell setzt auf drei Elemente:

1. Erweiterung des Handlungsspielraums der Regionen
2. Stärkung der interkommunalen Zusammenarbeit
3. Straffung von Verfahren bei gleichzeitiger Flexibilisierung durch vertragliche Lösungen zur Umsetzung von Zielen

Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit ist ein besonderes Anliegen der Landesentwicklung. Die Neuausrichtung der Gewerbeflächenpolitik ist deshalb als ein Themenbereich festgelegt worden, der einer besonders präzisen Behandlung im Rahmen der weiteren Diskussion bedarf.¹¹⁰

Es kann davon ausgegangen werden, dass in NRW planerisch ein quantitativ ausreichendes Gewerbeflächenangebot vorhanden ist. Diese Flächen sind aber in vielen Fällen nicht unmittelbar verfügbar und entsprechen nicht immer den Anforderungen potentieller Investoren.¹¹¹ Diese Einschätzung trifft ausdrücklich auch für die Gebiete für flächenintensive Großvorhaben zu. Standorte für industrielle Großansiedlungen werden von den Unternehmen aber nur dann akzeptiert, wenn sie zeitnah verfügbar sind und deutliche Standortvorteile aufweisen.¹¹² Um in der Lage sein zu können, ansiedlungswilligen Unternehmen qualitativ hochwertige Industrie- und Gewerbeflächen anbieten zu können, ist eine Überprüfung des Gewerbeflächenangebotes nach Menge und Qualität erforderlich. Die Ausstattungsmerkmale, der Zustand und die Verfügbarkeit der vorhandenen Gewerbeflächen sollen flächendeckend erfasst und in einer Datenbank zusammengeführt werden.¹¹³

Für die in der vorliegenden Arbeit behandelten LEP VI Flächen soll ein neuer Umgang geprüft werden. Die Landesregierung möchte bei der Neuausrichtung der Gewerbeflächenpolitik zwei wesentliche Kernpunkte erfüllen: ein marktgerechtes Flächenangebot und eine aktive und effiziente Flächenvermarktung.¹¹⁴ Um ein marktgerechtes Flächenangebot für industrielle Großansiedlungen bereitstellen zu können, ist eine gründliche Überprüfung der vorhandenen LEP VI Flächen erforderlich. Die im Jahr 2000 durch das ILS durchgeführte Überprüfung der LEP VI Flächen mit einer Eignungsabschätzung kann wegen des engen zeitlichen und finanziellen Rahmens für diese Untersuchung keine ausreichende Grundlage für Entscheidungen über einzelne Flächen bieten. Als Basis für umfangreichere Unter-

¹⁰⁹ Vgl. Landesplanungsbericht November 2001. S. 7. a.a.O..

¹¹⁰ Vgl. Landesplanungsbericht 2001: S. 8. a.a.O..

¹¹¹ Vgl. ILS 2001b: S. 4. a.a.O..

¹¹² Vgl. dazu Kap. 3.3.1 sowie Landesplanungsbericht 2001: S. 57. a.a.O..

¹¹³ Vgl. Landesplanungsbericht 2001: S. 60 ff. a.a.O..

¹¹⁴ Vgl. Landesplanungsbericht 2001: S. 60 ff. a.a.O..

suchungen jeder einzelnen Fläche ist sie aber verwendbar.¹¹⁵ Vor dem Hintergrund geänderter Rahmenbedingungen geht die Landesregierung davon aus, dass eine planerische Sicherung von Flächen in dem Ausmaß nicht mehr erforderlich sein wird. Die Anzahl von 13 Standorten für flächenintensive Großvorhaben soll deutlich reduziert werden, weil eine Flächennachfrage in dem Umfang nicht zu erwarten ist.¹¹⁶ Auf Grund des weltweiten Umbruchs im Energiemarkt besteht ebenfalls keine Notwendigkeit mehr zur Sicherung von 16 möglichen Kraftwerksstandorten. Die Entwicklung geht wegen der Liberalisierung und Privatisierung, den verschärften Anforderungen an den Klimaschutz und der Entwicklung neuer Technologien weg von den Großstandorten hin zu kleineren, dezentralen Standorten, eine eindeutige Linie ist derzeit allerdings noch nicht zu erkennen. In Abstimmung mit der Energiewirtschaft soll geprüft werden, ob die Darstellung der Kraftwerksstandorte weiterhin landesplanerisch geboten ist.¹¹⁷

Im Rahmen der Überprüfung und Reduzierung der LEP VI Flächen ist eine Einteilung in landesweit bedeutsame Flächen für Großvorhaben und regional bedeutsame Flächen vorgesehen. Die Landesregierung schlägt vor, in jedem der fünf nordrhein-westfälischen Regierungsbezirke jeweils einen landesweit bedeutsamen Standort für großflächige Ansiedlungen vorzuhalten. Diese Überlegung hat zum einen politische Gründe und ist zum anderen aus dem eindeutigen Auftrag nach § 4 des Landesentwicklungsprogramms zur bestmöglichen Entwicklung aller Teile des Landes abgeleitet. Diese Flächen sollen für großflächige Ansiedlungen attraktiv sein und einem breiten Spektrum von Branchenanforderungen in unterschiedlicher Weise entsprechen. Das Land ist bereit, die restlichen LEP VI Flächen aus der planerischen Sicherung zu entlassen und als regionale Standorte zur Verfügung zu stellen.

Regional bedeutsame Gewerbeflächen unterscheiden sich von den landesweit bedeutsamen Flächen für Großvorhaben durch eine geringere Größe des Gebietes sowie geringere Anforderungen an die Mindestfläche, die von einem Betrieb bei der Errichtung einer Betriebsstätte in Anspruch genommen werden muss. Diese Flächen sollen anhand ihrer besonderen Standortqualität, ihrer Lagegunst, der Grundstücksgröße, ihrer Ausstrahlung auf die wirtschaftliche Entwicklung der Region sowie anhand des Potentials für die überregionale Standortwerbung ausgewählt werden.¹¹⁸ Auf jeder dieser Flächen sollten mindestens 50 ha nutzbarer Gewerbefläche zur Verfügung stehen, die weiteren Kriterien für die Auswahl der Flächen sind bisher noch nicht konkretisiert worden. Genaue Vorstellungen darüber, wie viele Standorte

¹¹⁵ Vgl. ILS 2001b: S. 15. a.a.O..

¹¹⁶ Vgl. dazu die Kapitel 3.6.1 und 4.4, in denen dargestellt wird, dass die Wahrscheinlichkeit von neuen industriellen Großansiedlungen gering ist.

¹¹⁷ Vgl. ADAMOWITSCH, GEORG WILHELM 2002: Eckpunkte der neuen Gewerbeflächenpolitik: LEP-Gebiete sichern. Diskussionsforum zur Weiterentwicklung der Landesplanung in NRW. 2. Forum: „NRW braucht eine neue Gewerbeflächenpolitik“ am 22.04.2002. Münster.

¹¹⁸ Vgl. Landesplanungsbericht 2001: S. 61. a.a.O..

für regional bedeutsame Gewerbeflächen vorgesehen werden sollen, existieren bisher ebenfalls noch nicht. Die Überlegungen gehen dahin, in jedem Kreis oder jeder Region mit etwa 150.000 Einwohnern einen entsprechenden Standort vorzusehen. Für die Ausweisung von regional bedeutsamen Gewerbeflächen erwartet die Landesregierung, dass diese Flächen unter gemeinsamer Beteiligung aller Städte und Gemeinden der jeweiligen Region entwickelt werden.¹¹⁹ Dabei soll auf die positiven Erfahrungen mit den bereits entwickelten interkommunalen Gewerbegebieten zurückgegriffen werden. Diese Flächen müssen nicht zwangsläufig auf den LEP VI Flächen entwickelt werden. Wenn die Überprüfung ergeben sollte, dass sich die Anforderungen auf anderen Flächen besser erfüllen lassen, sollen die LEP VI Flächen in gleichem Umfang als Ausgleich für die Sicherung des Freiraums in Anspruch genommen werden.¹²⁰

Die Landesregierung beabsichtigt, Hilfestellung bei der Entwicklung der Flächen zu landesweit bedeutsamen regional bedeutsamen Standorten zu geben. Da der finanzielle Handlungsspielraum des Landes sehr eng ist, kann die Unterstützung in erster Linie bei der Planung gewährt werden. Der Aufkauf und die Erschließung der Flächen durch das Land ohne dass eine konkrete Ansiedlungszusage vorliegt, ist nicht zu erwarten.¹²¹

Das Standortmarketing des Landes und der Regionen für die landesweit und regional bedeutsamen Flächen soll verstärkt durch die GfW NRW koordiniert werden. Genaue Vorstellungen, wie diese Vorgabe ausgestaltet werden soll, werden im Landesplanungsbericht nicht gemacht. Klar ist nur, dass bei der Vermarktung der Flächen eine regionale Zusammenarbeit erfolgen muss, weil eine Region im europäischen Wettbewerb von den standortsuchenden Unternehmen zunehmend als Einheit gesehen wird.

¹¹⁹ Die Angaben stammen aus dem Interview mit MATTHIAS MÜLLER, Staatskanzlei NRW. 24.10.2002.

¹²⁰ Vgl. ADAMOWITSCH, GEORG WILHELM 2002: a.a.O..

¹²¹ Die Angaben stammen aus dem Interview mit MATTHIAS MÜLLER, Staatskanzlei NRW. 24.10.2002.

5 DIE STANDORTSUCHE DER BMW GROUP

Industrielle Ansiedlungen wie der Neubau eines Automobilwerkes sind selten und finden auf Grund der hohen Zahl von Arbeitsplätzen, die mit einer solchen Investition geschaffen werden, weltweite Beachtung. Im diesem Kapitel wird die ungewöhnliche Vorgehensweise der BMW Group zur Bestimmung des am besten geeigneten Standortes dargestellt, und die BMW-Basisanforderungen an den neuen Werksstandort werden beschrieben.

Die BMW Standortsuche darf bei der Betrachtung internationaler Standortentscheidungen von Industrieunternehmen nicht als isolierte Einzelanfrage gesehen werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich die Anforderungen international tätiger Industrieunternehmen an ihre Standorte weitgehend decken. Aus der BMW Standortsuche können somit Erkenntnisse gewonnen werden, welche Faktoren für die Standortentscheidungen internationaler Industrieunternehmen ausschlaggebend sind.

5.1 Hintergrund: Die BMW Group

Die BMW Group ist heute ein weltbekannter Automobilhersteller. Die Geschichte begann in den Jahren 1916 mit der Gründung der Bayerischen Flugzeug-Werke (BFW), und 1917 mit der Umbenennung der bisherigen Rapp-Motorenwerke in Bayerische Motorenwerke GmbH. Bedingt durch den 1. Weltkrieg wuchs die kleine Firma zügig und wurde 1918 kurz vor Ende des Krieges in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. 1922 wurde der Motorenbau mitsamt dem Namen BMW an die BFW verkauft, deren Gründungsdatum 7. März 1916 offiziell von der BMW AG als ihr eigenes Gründungsdatum angesehen wird. In den 1950er-Jahren geriet das Unternehmens wirtschaftlich in starke Bedrängnis, so dass Daimler-Benz Ende 1959 ein Übernahmeangebot für BMW abgab, welches aber von den Aktionären und der Belegschaft abgelehnt wurde. Mit der Unterstützung von staatlichen Überbrückungshilfen wurde BMW im Folgejahr unter der Führung von Herbert Quandt saniert. Seitdem schritt die Entwicklung von BMW beständig voran. Mitte der 1960er Jahre stieß das BMW Werk in München an seine Kapazitätsgrenze. BMW kaufte 1967 deshalb ein Unternehmen mit Standorten in Dingolfing und Landshut, und verlagerte seine Zweiradfertigung 1969 nach Berlin.

Im Jahr 1972 wurde in Südafrika die erste Produktionsstätte außerhalb Deutschlands errichtet, und ein Jahr später konnte die neue Konzernzentrale in München bezogen werden. Anfang der 1980er Jahre wurde der Bau eines neuen Werkes in Regensburg beschlossen und im oberösterreichischen Steyr wurde ein Motorenwerk errichtet. In den 1990er Jahren sind das Forschungs- und Ingenieurzentrum im

Norden von München eröffnet, sowie ein neues Werk in den USA errichtet worden. Um das Wachstum zu beschleunigen und weitere Marktsegmente zu bedienen, kaufte BMW 1994 die britische Rover Group mit den aktiven Marken Rover, Land Rover, MINI und MG. Die Rover Group erwies sich bald als nahezu unlösbarer Sanierungsfall, und wurde von BMW deshalb im Jahr 2000 für einen symbolischen Preis wieder verkauft. Die Marke Mini verblieb allerdings bei BMW.

Mit Stand vom Oktober 2002 ist die BMW Group ein erfolgreicher Automobilhersteller mit weltweit über 100.000 Mitarbeitern, von denen ca. 75% in Deutschland beschäftigt sind. Die BMW Group hat weltweit 22 Montagewerke und Produktionsstandorte, mit dem größten Werk in Dingolfing. Nach den negativen Erfahrungen mit Rover konzentriert sich die BMW Group mit den Marken BMW und Mini auf das so genannte Premium-Segment. Im Jahr 2001 wurde ein Jahresüberschuss von 1,866 Milliarden DM (rund 950 Mio. EUR) erzielt. Im Jahr 2002 wird die BMW Group erstmals mehr als 1 Millionen Fahrzeuge der Marken BMW und Mini produzieren.¹²²



Abbildung 1: BMW Werksstandorte. Quelle: BMW Group 2002: Agiles Netzwerk.

URL: <http://www.bmwgroup.com>.

¹²² Die Angaben zur geschichtlichen Entwicklung von BMW und die Unternehmenszahlen sind allesamt der Homepage der BMW AG entnommen. URL: <http://www.bmw.de>

5.2 Gründe für ein neues Automobilwerk

Im Jahr 2000 hat die BMW AG nach der gescheiterten Übernahme von Rover eine Neuausrichtung des Unternehmens mit der Konzentration auf das Premium-Segment der internationalen Automobilmärkte mit den Marken BMW, Mini und Rolls Royce verkündet. Im Zuge dieser Neuausrichtung wurde im Juli 2000 eine Produkt- und Marktoffensive angekündigt, die unter anderem eine völlig neue Modellreihe im oberen Bereich der unteren Mittelklasse auf den Markt bringen soll. Bis zum Jahr 2006 erwartet die BMW Group die Steigerung des Absatzes um etwa ein Drittel. Die vorhandenen Kapazitäten innerhalb des BMW Werkverbundes sind für das Produktionsvolumen der neuen Baureihe jedoch nicht ausreichend gewesen.¹²³ Da nach dem Verkauf von Rover nicht mehr auf vorhandene Produktionskapazitäten in den britischen Rover-Werken zurückgegriffen werden konnte, ist die Errichtung eines komplett neuen Werkes notwendig geworden.

5.3 Vorgehensweise bei der Standortsuche

Die Suche der BMW Group nach einem geeigneten Standort für das neue Werk ist mit einer im Bereich der Standortsuche ungewöhnlichen Methode durchgeführt worden. Die bisher übliche Vorgehensweise wäre die Standortsuche mit Hilfe von *Site Selection Consultants* oder durch Anfragen bei den jeweiligen Wirtschaftsförderungsgesellschaften der einzelnen Länder mit einer Erläuterung der geforderten Kriterien gewesen.¹²⁴ Wie bereits in Kapitel 3.1.2 deutlich geworden ist, greifen Unternehmen im Allgemeinen auf verfügbare Informationen zurück, um einen geeigneten Standorten zu identifizieren. Das setzt voraus, dass Informationen zu verfügbaren Standorten zugänglich sind, in den meisten Fällen wird das über das Standortmarketing der jeweiligen Anbieter gewährleistet. Diese Vorgehensweise kann allerdings nicht sicherstellen, dass sich wirklich der am besten geeignete Standort für das Unternehmen identifizieren lässt. Es besteht die Gefahr, dass mögliche Standorte nicht berücksichtigt werden, weil Sie dem Unternehmen nicht bekannt sind. Um diese Unsicherheit auszuschalten, hat die BMW Group über eine Pressemitteilung interessierte Gemeinden indirekt aufgerufen, geeignete Standorte bei BMW anzubieten:

¹²³ Vgl. BMW 2000c: Standortentscheidung für neue BMW-Modellreihe: Kapazitätserweiterung des BMW-Werkverbundes notwendig. BMW Group, Presse-Information vom 13.07.2000. München.

¹²⁴ Vgl. Kap. 3.5.

„BMW wird bis zum Jahr 2004 eine völlig neue Modellreihe im oberen Bereich der unteren Mittelklasse auf den Markt bringen. [...] Die BMW Group hat entschieden, die Produktion für die neue Modellreihe im Werk Regensburg anlaufen zu lassen. Die vorhandenen Kapazitäten innerhalb des BMW Werkverbundes reichen für das zusätzliche Produktionsvolumen der neuen Modellreihe jedoch nicht aus. BMW beabsichtigt daher, ein komplett neues Werk zu errichten. [...]“¹²⁵

Genauere Informationen zu den Anforderungen an den neuen Standort hat die BMW Group zum Zeitpunkt der Pressemitteilung nicht veröffentlicht. Die Veröffentlichung dieser Pressemeldung hat dazu geführt, dass sich nach Auskunft von BMW über 250 Standorte aus ganz Europa beworben haben.¹²⁶ Um aus dieser Vielzahl von Angeboten den bestgeeigneten Standort für das neue Werk herauszufinden, hat die BMW Group ein aufwändiges und sorgfältiges mehrstufiges Auswahlverfahren entwickelt. In einem ersten Verfahrensschritt wurden den Bewerberstandorten die Basisanforderungen mitgeteilt, die zwingend erfüllt werden mussten. Mit so genannten Erhebungsblättern wurden sehr detaillierte Informationen zu den einzelnen Standorten abgefragt. Diese Erhebungsblätter sind nach übereinstimmender Aussage verschiedener Wirtschaftsförderer die umfangreichsten gewesen, die bisher bundesweit bekannt sind.¹²⁷ Bei einem Vergleich der Basisanforderungen mit den Standortfaktoren aus Kapitel 3.2 wird deutlich, dass BMW sich an den üblichen Standortfaktoren orientiert hat.

Die meisten Standorte haben über die Erhebungsblätter hinaus umfangreiche Bewerbungsunterlagen an BMW geschickt, um die Standortvorteile zu bewerben. Im Zuge der Auswertung der zurück erhaltenen Erhebungsbögen und Bewerbungsunterlagen ist der Großteil der Bewerberstandorte bereits aus dem weiteren Verfahren ausgeschlossen worden, so dass im Sommer 2000 die ersten Absagen an Bewerberstandorte verschickt worden sind. Im weiteren Verlauf der Auswertung sind noch vereinzelt auftretende Rückfragen mit den Standorten geklärt worden, um bestimmte Dinge zu konkretisieren. Etwa 30 Standorte, welche die Anforderungen an einen BMW Werksstandort am besten zu erfüllen schienen, wurden im Herbst 2000 von einer Standortfindungskommission besichtigt.¹²⁸ Von diesen Standorten haben 13 im Dezember 2001 einen zweiten Erhebungsbogen bekommen, mit dem bestimmte Faktoren detaillierter abgefragt werden sollten. Dieser Erhebungsbogen musste bereits im Januar ausgefüllt wieder an BMW geschickt werden, womit zur Bearbeitung nur wenige Wochen Zeit zur Verfügung standen. Mit Hilfe dieses sehr umfangreichen Fragebogens sind für diese 13 Standorte Machbarkeitsstudien angefertigt

¹²⁵ BMW 2000c: a.a.O..

¹²⁶ Eine Übersicht über die im Rahmen der Recherche zu dieser Arbeit bekannt gewordenen Standorte findet sich in Kapitel 6.

¹²⁷ Die Erhebungsblätter befinden sich im Anhang zu der vorliegenden Arbeit.

¹²⁸ Vgl. dazu Kap. 6.4.

worden. In den Machbarkeitsstudien sind für jeden einzelnen Standort fünf Bereiche ausführlich untersucht worden:¹²⁹

- Erwerbbarkeit, Kaufpreis und Baurecht
- Erschließung und Bebaubarkeit
- Umweltverträglichkeit
- Personalverfügbarkeit
- Fördermittel, Steuern und Zölle

Die Bereiche Personalverfügbarkeit und Fördermittel sind sehr detailliert abgefragt worden, was auf die Bedeutung dieser Faktoren für die Standortentscheidung schließen lässt. Auffällig ist, dass bereits in der Machbarkeitsstudie gezielt Fördermöglichkeiten zur Rekrutierung und Ansiedlung von Personal abgefragt worden sind. Wie in Kapitel 7 dargestellt werden wird, hat Leipzig in diesen entscheidenden Bereichen Standortvorteile gegenüber den Mitbewerbern deutlich machen können. Eine genaue Übersicht über die Bereiche der Machbarkeitsstudie befindet sich im Anhang zu dieser Arbeit.

Parallel zur Erstellung der Machbarkeitsstudien sind mit den einzelnen Standorten bereits erste Verhandlungen über die Ansiedlungsmodalitäten durchgeführt worden. Am 7. Juni 2001 wurde die Auswahl der am besten geeignet erscheinenden Standorte auf fünf beschränkt:

- Arras (Frankreich)
- Augsburg
- Collin (Tschechien)
- Leipzig-Plaußig
- Schwerin

Mit diesen fünf Standorten wurden umfangreiche und detaillierte Vertragsverhandlungen geführt, und mit den jeweiligen Arbeitnehmervertretern wurden bereits Tarifverhandlungen und Gespräche über mögliche Arbeitszeitmodelle aufgenommen. Am 18. Juli 2001 hat die BMW Group dann die Entscheidung für Leipzig als Standort für das neue Werk bekannt gegeben.

¹²⁹ Vgl. BMW 2002: Folien zur Standortauswahl. Unbekannter Verfasser. München.

Insgesamt hat der gesamte Standortfindungsprozess von der Veröffentlichung der Pressemitteilung im Juli 2000 bis zur Bekanntgabe der Entscheidung für Leipzig im Juli 2001 nur ein Jahr in Anspruch genommen. Der zeitliche Ablauf ist in der folgenden Übersicht dargestellt:



Abbildung 2: Zeitlicher Ablauf des Standortwahlverfahrens für das neue BMW Werk. Eigene Darstellung.

Vergleicht man die Verfahrensdauer mit der Standortwahl für ein neues BMW Werk Anfang der 1980er Jahre in Regensburg, so wird deutlich, dass sich die Fristen zur Umsetzung eines solchen Projektes entschieden verkürzt haben. Bei der Ansiedlung in Regensburg hat es noch fünf Jahre von der ersten Standortbewerbung bis zur Grundsteinlegung für den Werksneubau gedauert. Alleine der Standortwahlprozess von der ersten Bekanntgabe der Bauabsichten bis zur Entscheidung für einen Standort hat etwa drei Jahre in Anspruch genommen. Nach bekannt werden der Planungen für das sechste Automobilwerk im Jahr 1979 sind über 150 Standortbewerbungen bei BMW eingegangen. Die Stadt Regensburg reichte einen ersten Standortvorschlag ein, der später verworfen werden musste. Im Mai 1980 wurde ein zweiter Standort durch die Stadt Regensburg vorgeschlagen, und erst im November 1982 fiel die Entscheidung des BMW Aufsichtsrates, dass sechste Automobilwerk in Regensburg zu errichten.

Bei dem aktuellen Standortwahlprozess ist insbesondere die Frist für die Erstellung der Machbarkeitsstudien sehr kurz gewesen. Die für die Datenbeschaffung erforderlichen zweiten Erhebungsbögen wurden im Dezember 2000 an die verbliebenen 13 Standorte verschickt, und mussten bereits im Januar 2001 wieder an BMW zurückgesandt werden. Unter Berücksichtigung der Weihnachtsfeiertage und des Jahreswechsels blieben den Standorten nur wenige Wochen zur Bearbeitung der umfangreichen Erhebungsbögen. Der zeitliche Ablauf der BMW Standortsuche zeigt, dass sehr kurzen Umsetzungsfristen eine neue Herausforderung darstellen, der sich alle Industriestandorte im globalen Ansiedlungswettbewerb stellen müssen.

5.4 Basisanforderungen an den neuen Werksstandort

Die Mindestanforderungen, die am zukünftigen Standort für das neue BMW Werk erfüllt werden müssen, hat die BMW Group den Standortbewerbern in einer Auflistung der Basisanforderungen mitgeteilt.¹³⁰

Die Anforderungen an das eigentliche Grundstück waren so hoch, dass die meisten Bewerber daran bereits gescheitert sind. Die Grundstücksgröße in Verbindung mit der Topografie, dem Zuschnitt und der Forderung nach einem fristgerechten Aufkauf von nur einem Eigentümer waren das erste Auswahlkriterium der BMW Group. Standorte, die diese Bedingungen nicht vollständig erfüllen konnten, wurden im weiteren Verfahrensablauf nicht mehr berücksichtigt. Das beim Flächenaufkauf bei dem gewählten Standort Leipzig von der Forderung *Erwerb aus einer Hand* abgewichen worden ist, hatte finanzielle Gründe, auf die in Kapitel 7.2 noch genauer eingegangen wird.

Ergänzend zu den schriftlich mitgeteilten Basisanforderungen stand fest, dass das neue Werk auf der grünen Wiese, im Allgemeinenen Sprachgebrauch von Wirtschaftsförderern *Greenfield* genannt, errichtet werden sollte. Nahezu alle im Rahmen dieser Arbeit befragten Gesprächspartner haben einstimmig ausgesagt, dass diese Vorgabe aus Äußerungen der BMW Group herausgehört worden ist. Hintergrund ist die Befürchtung, bei der Ansiedlung auf einer Brachfläche mit unerwarteten Altlasten konfrontiert zu werden. Die Erfahrungen, die in Nordrhein-Westfalen bei Ansiedlungsgesprächen mit Japanischen Unternehmen gemacht worden sind, bestätigen die ablehnende Haltung von Industrieunternehmen gegenüber Brachflächen. Japanische Unternehmen siedeln sich grundsätzlich nicht auf Brachflächen an.¹³¹

Eine weitere restriktive Bedingung war, dass kein anderes Produktionswerk eines Automobilherstellers in einem Umkreis von 50km um den Bewerberstandort angesiedelt sein sollte. Grund dafür ist die Absicht, einer problematischen Konkurrenzsituation bei der Anwerbung von Arbeitskräften zu entgehen.

¹³⁰ Die Auflistung der Basisanforderungen befindet sich im Anhang zu dieser Arbeit.

¹³¹ Die Angaben zu den Erfahrungen mit Japanischen Unternehmen stammen aus dem Interview mit MATTHIAS MÜLLER, Staatskanzlei Nordrhein-Westfalen. 19.02.2002.

Die Basisanforderungen der BMW Group umfassten 11 Hauptkriterien:

Basisanforderungen für den neuen BMW Werksstandort	
1. Grundstücksgröße	200 – 250 ha Fläche, vorzugsweise in Form eines gedrunenen Rechteckes
2. Grundstückstopografie:	Relativ eben und waagrecht, außerhalb von Überschwemmungszonen
3. Technische Ver- und Entsorgung (Mindestwerte):	
3.1. Stromversorgung:	10kV / 40MW
3.2. Gasversorgung:	6.600m ³ /h
3.3. Wasserversorgung:	450m ³ /h
3.4. Telekommunikationsversorgung:	2x Primär-Multiplex-Anschlüsse mit je 60 Amtsleitungen 12x Glasfaserkabel mit je 34MB/sec
3.5. Entsorgung Schmutzwasser:	250 m ³ /h
3.6. Entsorgbarkeit Regenwasser:	Entsprechend der örtlichen Regenpende
3.7. Müllentsorgung:	
3.7.1. Feststoffe:	2.000 t/Jahr
3.7.2. Schlämme und Fette:	1.500t /Jahr
3.7.3. Verdünner:	95 t/Jahr
4. Verkehrserschließung:	Gleisanschluss am Grundstück mit Bahnhof in der Nähe. Autobahnanschluss möglichst innerhalb 5km, kompensierbar durch entsprechend leistungsfähigen Autobahnzubringer
5. Umgebungsbebauung:	
5.1. Nächste Wohnbebauung mindestens 800m entfernt	
5.2. Keine Anlagen, die Rauch, Staub, Schmutz o.ä. über die Luft emittieren (z.B. Zementwerk)	
5.3. Keine Anlagen mit Katastrophenpotential (z.B. Munitions- oder Sprengstofflager)	
6. Flughafen:	Maximal eine Autostunde entfernt
7. Grundstücksgeologie, Bebauungerschwernisse:	Tragfähigkeit für Industrieaufundierung. Höchster Grundwasserspiegel unterhalb der Gründungsebene. Keine unterirdischen Aushöhlungen. Frei von entsorgungspflichtigen Altlasten. Außerhalb relevanter Erdbebeneinwirkungen. Keine beeinträchtigenden unter- oder oberirdischen Leitungen.
8. Baurecht:	Herstellbarkeit der Planungssicherheit für den Bau einer Automobilfabrik mit Baubeginn Anfang 2002. Gewünscht: GI mit GRZ = 0,8 und BMZ = 10,0. Zulässige Bauhöhe bis 30m über Gelände.
9. Arbeitskräfte:	Ausreichend viele qualifizierte bzw. qualifizierbare Arbeitskräfte im Einzugsbereich
10. Lebensumfeld:	Wohnmöglichkeit für Mitarbeiter, Schulen, Kultur- und geeignete Freizeiteinrichtungen in angemessener Entfernung. Gute Erreichbarkeit der nächsten Mittel- bzw. Großstadt. Angemessene medizinische Versorgung.
11. Grunderwerb / Fremde Rechte am Grundstück:	Eigentumserwerb von einem Verkäufer

Tabelle 14: Basisanforderungen für den neuen BMW Werksstandort. Eigene Darstellung nach BMW 2000a.

Diese Basisanforderungen von BMW können als *Musts* für die grundsätzliche Eignung eines Standortes für das BMW Werk angesehen werden. Im Gegensatz zu den in Kapitel 3.3.2 beschriebenen *Musts* der standardisierten Standortanforderungen enthalten die *Musts* von BMW nicht ausschließlich harte Standortfaktoren. Auf Grund der großen Anzahl von Standortbewerbungen konnte die BMW Group davon ausgehen, dass die Erfüllung aller Basisanforderungen an einem Standort möglich sein würde. Ein Ausgleich fehlender Standortfaktoren an einem Standort durch eine besonders gute Ausstattung mit anderen Faktoren brauchte von BMW nicht geprüft werden. Standorte, die diese Basisanforderungen nicht vollständig erfüllen konnten, wurden im weiteren Verlauf der Standortsuche nicht weiter berücksichtigt, weil ausreichend Alternativstandorte zur Verfügung standen.

6 BEWERBERSTANDORTE FÜR DAS NEUE AUTOMOBILWERK

Als Folge der Pressemitteilung der BMW Group vom 13. Juli 2000¹³² sind mehr als 250 Standortbewerbungen aus dem gesamten europäischen Raum bei BMW eingegangen.¹³³ Die genauen Anforderungen an den zukünftigen Werksstandort waren zum Zeitpunkt der Pressemitteilung nicht bekannt gegeben worden. Die hohe Zahl von 250 Regionen, Städten und Gemeinden aus ganz Europa, die sich für die Ansiedlung des neuen BMW Werkes interessiert haben, enthält deshalb alle Interessensbekundungen, die in der Zentrale der BMW Group in München eingegangen sind. Nachdem den Bewerbern die umfangreichen Basisanforderungen für den neuen BMW Werksstandort mitgeteilt worden sind, haben nach Angaben des BMW-Aufsichtsrates etwa 60 Anbieter konkrete Konzepte zur Realisierung des Investitionsvorhabens vorgelegt.¹³⁴

Das folgende Kapitel gibt eine Übersicht über die europäischen, deutschen und nordrhein-westfälischen Standorte, die sich um eine Ansiedlung des BMW Werkes beworben haben. Die Auflistungen können keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben, weil die Informationen zu den eingegangenen Standortbewerbungen nicht vollständig frei zugänglich sind. Die BMW Group macht aus Datenschutzgründen keine Angaben dazu, welche Kommunen ihre Standorte angeboten haben. Auch werden keine Angaben darüber veröffentlicht, welche Standorte zu welchem Zeitpunkt aus dem Auswahlverfahren ausgeschieden sind. Das ist insofern verständlich, als ein frühes Ausscheiden aus dem Standortfindungsprozess nachteilig für die Standorte ausgelegt werden könnte. Unternehmen, die ähnlich wie BMW auf der Suche nach einem neuen Produktionsstandort sind, könnten das Abschneiden der Standorte im Bewerbungsprozess um BMW als Beurteilungsmaßstab für die Standortqualität nehmen. An dieser Stelle wird deshalb ausdrücklich darauf hingewiesen, dass das Abschneiden einzelner Standorte im Bewerbungsprozess um den neuen BMW Werksstandort keinesfalls als Maßstab für die Ansiedlungsqualität dienen kann, insbesondere nicht, weil die genauen Gründe für das Ausscheiden aus dem Prozess nicht bekannt geworden sind. Wie bereits in Kapitel 3.3 erläutert worden ist, hat jedes Unternehmen eigene Präferenzen bei der Wahl seines Standortes. Diese Anforderungen sind so individuell, dass sie nicht beliebig auf jedes andere Unternehmen übertragen werden können. Deshalb können Standorte, die von der BMW Group als im Vergleich zu anderen Standorten schlechter zur Erfüllung der Ansprüche bewertet worden sind, die spezifischen Anforderungen eines anderen

¹³² Vgl. Kapitel 5.3.

¹³³ Vgl. BMW 2001c: Neues BMW Group Werk wird in der Region Leipzig/Halle gebaut. Presse-Information vom 18.07.2001. München.

¹³⁴ Vgl. WAZ 2000a: Aufsichtsrat: Bayern für BMW von Vorteil. Ausgabe vom 14.10.2000, Lokalteil Datteln.

Unternehmens sehr wohl erfüllen. Es kommt dabei auf die individuelle Überprüfung der Eignung an.

In der vorliegenden Arbeit wird trotz der Ergebnislücken eine Übersicht über die im Rahmen der Recherche bekannt gewordenen Bewerberstandorte gegeben. Eine Zielsetzung dieser Arbeit ist die Unterstützung der Neuausrichtung der Gewerbeflächenpolitik des Landes Nordrhein-Westfalen. Um die Vor- und Nachteile der eigenen Standorte im internationalen Wettbewerb um industrielle Ansiedlungen besser beurteilen zu können, ist eine Kenntnis der Konkurrenten im internationalen Standortwettbewerb um industrielle Großansiedlungen notwendig. Bereits PIEPER hat in seiner Arbeit darauf hingewiesen, dass die Vor- und Nachteile der investitionsrelevanten Faktoren der eigenen Standorte nur hinreichend genau analysiert werden können, wenn diese mit möglichst allen in Betracht kommenden Konkurrenzstandorten verglichen werden können.¹³⁵ Die Anstrengungen zur Verbesserung der eigenen Standorte können nur bei Kenntnis der Anforderungen der nachfragenden Unternehmen und der Standortfaktoren an den Konkurrenzstandorten erfolgreich umgesetzt werden.

Ein Vergleich der einzelnen Bewerberstandorte und deren Bedingungen untereinander kann die vorliegende Arbeit nicht leisten. Ein Vergleich der Standorte, die von der BMW Group einer Standortbesichtigung unterzogen worden sind, im Rahmen eines Benchmarking¹³⁶ wäre allerdings eine geeignete Möglichkeit, die Stärken und Schwächen der nordrhein-westfälischen Standorte zu analysieren. In der Schlussbetrachtung dieser Arbeit wird noch mal auf einen Vergleich der Standorte untereinander eingegangen.

Die Informationen zur Zusammenstellung der Bewerberstandorte sind nicht ohne einen sehr großen Rechercheaufwand zugänglich. Einige Angaben, insbesondere zu den nordrhein-westfälischen Bewerbern und den Bewerbern, die in der Auswahl unter die letzten 13 Standorte gekommen sind, sind aus Presseberichten bekannt. Weitere Informationen konnten über umfangreiche Anfragen bei kommunalen, regionalen und nationalen Wirtschaftsförderungsgesellschaften gewonnen werden.¹³⁷ Einige wenige Wirtschaftsförderungsgesellschaften weisen auf ihren Internet-Präsentationen ausdrücklich auf die Bewerbung um die Ansiedlung des BMW Werkes hin, um den eigenen Standort zu vermarkten. Stellvertretend sei hier das Beispiel der Stadt Stade (bei Hamburg) genannt.¹³⁸ Dahinter steht die Überlegung, dass der eigene Standort im europaweiten Vergleich hervorragende Qualitäten

¹³⁵ Vgl. PIEPER 1994: S. 210. a.a.O..

¹³⁶ Unter Benchmarking wird ein Vergleich mit einem anerkannt herausragendem Produkt (in diesem Fall Standort) verstanden

¹³⁷ Vgl. Kapitel 2.

¹³⁸ Vgl. <http://www.stade.de/wv/wirtschaftsnews.htm>

besitzen muss, wenn er bei der Standortsuche eines international angesehenen Premium-Automobilherstellers unter 250 Bewerbern bis in die Runde der letzten 13 Standorte vorgedrungen ist.

6.1 Bewerberstandorte aus dem Europäischen Ausland

Aus dem Europäischen Ausland sind mehr als 100 Bewerbungen für den neuen BMW Werksstandort in der BMW Konzernzentrale in München eingegangen.¹³⁹ Aus Datenschutzgründen werden die Standortanbieter nicht von BMW bekannt gegeben.

Tabelle 15 gibt eine unvollständige Übersicht über die Regionen, Städte und Gemeinden aus dem Europäischen Ausland, deren Bewerbung auf Anfrage von den jeweils zuständigen Wirtschaftsförderungsagenturen bestätigt worden ist. Die Bestätigung der Bewerbung bedeutet allerdings nicht, dass sich in der frühen Phase der Standortsuche nicht noch weitere Standorte aus dem jeweiligen Land beworben haben. Die Aussagen der jeweiligen Wirtschaftsförderungsgesellschaften lassen jedenfalls darauf schließen, dass diese lediglich entweder Standortbewerbungen bestätigt haben, die von der BMW Group den Erhebungsbogen mit den Basisanforderungen zugestellt bekommen haben, oder nur die Standorte, die in dem jeweiligen Land am weitesten in dem Auswahlverfahren gekommen sind. Insbesondere wenn man die große Zahl von 100 eingegangenen Bewerbungen aus dem Ausland mit der Anzahl der geografisch zu Europa gehörenden Länder vergleicht, wird deutlich dass sich rein statistisch betrachtet aus jedem Land etwa drei Standorte beworben haben müssen. Von der Tschechischen Republik ist beispielsweise bekannt, dass der BMW Group zu Anfang sieben verschiedene Standorte angeboten worden sind.¹⁴⁰ Offiziell von der Wirtschaftsförderungsgesellschaft bestätigt worden ist lediglich der Standort Kolin, der unter die letzten fünf Bewerber gekommen ist.

Ein großer Teil der angefragten Wirtschaftsministerien und Wirtschaftsförderungsagenturen hat die Anfrage leider trotz mehrfacher Kontaktaufnahmen nicht beantwortet. Die nationalen Wirtschaftsförderungsgesellschaften der Niederlande, der Tschechischen Republik und von Ungarn waren mit Verweis auf die Vertraulichkeit der Angaben nicht bereit, Informationen zu weiteren Bewerberstandorten herauszugeben. So konnten deshalb von den über 100 Bewerbungen aus dem europäischen Ausland letztendlich nur 28 Anbieter identifiziert werden. Diese sind in der nachfolgenden Übersicht zusammengefasst.

¹³⁹ Vgl. FAZ 2001b: Leipzig gewinnt den Standort-Poker, Nr. 165, 19.07.2001. Frankfurt. S. 16.

¹⁴⁰ Vgl. WAZ 2000m: Kurz und Aktuell. Tschechien bietet BMW 7 Standorte an. Ausgabe vom 30.09.2000, Wirtschaftsteil.

Land	Region oder Kommune	Standort
Belgien	7011 Ghlin	Industriezone Ghlin-Baudour
Bulgarien		Anfrage nicht beantwortet
Dänemark		Anfrage nicht beantwortet
Estland	Bezirk Rae	
Finnland		Keine Kenntnis von einer Bewerbung
Frankreich	62000 Arras	Industriezone
Griechenland		Anfrage nicht beantwortet
Großbritannien	Eine Bewerbung ist der Wirtschaftsförderungsgesellschaft nicht bekannt. Die Berücksichtigung von Standorten in Großbritannien kann nach dem Verkauf von Rover als unwahrscheinlich angesehen werden.	
Irland		Keine Bewerbung abgegeben
Italien	Region Apulien	Anfrage nicht beantwortet
	Region Bari	Anfrage nicht beantwortet
Jugoslawien		Anfrage nicht beantwortet
Kroatien	Region Istrien	Industriepark
Lettland		Anfrage nicht beantwortet
Litauen		Anfrage nicht beantwortet
Mazedonien		Anfrage nicht beantwortet
Niederlande	NL 9979 Eemshaven	Die Agentur für Investitionsförderung gibt keine Informationen
Norwegen		Keine Kenntnis von einer Bewerbung
Österreich	4600 Wels	
	4300 St. Valentin	
	3464 Hausleiten	
	2282 Markgrafneusiedl	
	2700 Wiener Neustadt	Business-Park Civitas Nova
Polen	43-300 Bielsko - Biala	Industriezone süd-östl. von Kattowitz
Portugal	Palmella (bei Lissabon)	
	Sines	
	Sodia (bei Setubal)	Ehem. Automobilwerk von Renault
Schweden		Keine Kenntnis von einer Bewerbung
Schweiz		Keine Bewerbung abgegeben
Slowenien	2000 Maribor	Ehem. Automobilwerk von TAM
Spanien	Galicien	
	30-001 Murcia	
	46-001 Valencia	Sagunto Industrial Park
Tschechien	28002 Kolin	Industriezone Kolin-Nord
		Insgesamt sieben Standorte, die nicht im einzelnen bekannt sind
Türkei		Anfrage nicht beantwortet
Ungarn	2800 Tatabanya	
	Nach Auskunft der ungarischen Wirtschaftsförderungsgesellschaft sind BMW [mehrere] Standorte angeboten worden, und für den Standort in Tatabanya ist eine Machbarkeitsstudie angefertigt worden. Weitere Informationen waren aus Datenschutzgründen nicht erhältlich.	

Tabelle 15: Bewerberstandorte aus dem Europäischen Ausland. Eigene Darstellung.

6.2 Bewerberstandorte i.d. Bundesrepublik Deutschland

Bundesweit haben sich mehr als 100 Standorte außerhalb von Nordrhein-Westfalen beworben, von denen 75 identifiziert werden konnten. Obwohl sich damit mehr als ein Viertel der Bewerberstandorte nicht feststellen lassen konnte, kann davon ausgegangen werden, dass die Liste die ernsthaften deutschen Standortbewerber im Wesentlichen enthält. In der Zahl von mehr als 100 Bewerbungen sind auch diejenigen Standorte enthalten, die nach bekannt werden der Investitionspläne von BMW ohne Kenntnis der Anforderungen ihr Interesse an einer Ansiedlung des BMW Werkes bekundet haben. Vor allem die kleinen Standorte, die sich ohne Absprache mit den Wirtschaftsförderungsgesellschaften ihrer Länder beworben haben, konnten bei der Recherche kaum ermittelt werden.

Die nachfolgende Übersicht enthält die im Rahmen der Recherche bekannt gewordenen Standorte, die eine Bewerbung abgegeben haben und zumindest die Anforderungen an die Flächengröße erfüllen konnten.

Bundesland	Region, Kommune	Standort
Baden-Württemberg	77933 Lahr	Ehemaliger Militärflughafen
Bayern	86150 Augsburg	Bobingen
	96045 Bamberg (Landkreis)	
	95028 Hof	Flughafengelände
	91555 Feuchtwangen	BAB-Kreuz Feuchtwangen-Crailsheim
	96465 Neustadt b. Coburg	Gewerbepark Steigerwald (Wirtschaftsregion Coburg-Südthüringen)
	97421 Schweinfurt	
Berlin	13158 Berlin-Pankow	Ehemalige Rieselfelder
Brandenburg	16928 Falkenhagen	
	15230 Frankfurt / Oder	
	15537 Grünheide (Mark)	Erweiterung GVZ Berlin-Ost Freienbrink
	14974 Ludwigsfelde	
	14943 Luckenwalde	Jüterborg
	Preschen	Ehem. Militärflughafen
	14641 Wustermark/Nauen	
Bremen	27576 Bremerhaven	Luneort/Luneplate
Hamburg	Keine Bewerbung	
Hessen	35390 Gießen	
	34117 Kassel	Großraum Kassel
	34323 Malsfeld	Interkommunales Gewerbegebiet Mittleres Fuldaal
	97645 Ostheim .v.d.Rhön	
	Landkr. WaldeckFrankenberg	Interkommunales Zusammenarbeit von Arolsen/Diemelstadt/Volkmarsen
Mecklenburg-Vorpommern	18050 Rostock	Airpark Flughafen Lage
	19053 Schwerin	Ehem. Truppenübungsplatz
	23966 Wismar	
Niedersachsen	38100 Braunschweig	
	49661 Cloppenburg	Interkommunales Gewerbegebiet
	27472 Cuxhaven	
	26702 Emden	Gemeinschaftsbewerbung mit den Landkreisen Aurich u. Leer
	Grafschaft Bentheim	
	26197 Großenkneten	
	38350 Helmstedt	Industrielle Brachfläche
	21337 Lüneburg	Industriegebiet Lüneburg-Süd
	26857 Papenburg-Dörpen	
	38226 Salzgitter	
	27419 Sittensen	
	21680 Stade	
	26328 Wilhelmshaven	

Bundesland	Region, Kommune	Standort
Rheinland-Pfalz	55666 Bad Sobernheim	ehem. Bundeswehr-Flugplatz Pferdsfeld
	55411 Bingen	Gewerbe & Industriepark Bingen am Rhein & Grolsheim
	66872 Rammstein-Mieseb.	Industriezentrum Westrich (Wirtschaftsregion Kaiserslautern)
	67346 Speyer	Gewerbepark „Parkstadt am Rhein“ Speyer
	54290 Trier	Industriepark Region Trier Ehem. französische Hubschrauberbasis
Saarland	66706 Perl	
	66740 Saarlouis	
Sachsen	02601 Bautzen	Verkehrslandeplatz Bautzen-Litten
	04821 Brandis	
	09111 Chemnitz	Grundstück zu klein
	08451 Crimmitschau	
	01001 Dresden	Grundstück zu klein
	09603 Großschirma	
	09661 Hainichen	
	02923 Kodersdorf	
	09244 Lichtenau	Ortsteil Ottendorf
	04749 Ostrau	
	08523 Plauen	
	09661 Striegistal	
	01723 Wilsdruff	
	Vogtlandkreis	
	Landkreis Döbeln	
Sachsen-Anhalt	39596 Arneburg	
	06114 Halle	
	39090 Magdeburg	
	39171 Osterweddingen	
	39218 Schönebeck	
	Regionalverband Harz e.V.	
Schleswig-Holstein	25534 Brunsbüttel	
	25333 Elmshorn	
	24931 Flensburg	
	24558 Henstedt-Ulzburg/ Kaltenkirchen	
	24103 Kiel	
	Laaken	
	23539 Lübeck	
	24534 Neumünster	
Thüringen	siehe Bayern	Wirtschaftsregion Coburg- Südthüringen
	99310 Arnstadt	Ehem. Sowjetischer Standort

Tabelle 16: Bewerberstandort in der BRD (außerhalb von NRW). Eigene Darstellung.

6.3 Bewerberstandorte in Nordrhein-Westfalen

Die genaue Anzahl der Nordrhein-Westfälischen Standorte, die sich um die Ansiedlung des BMW Werkes beworben haben, ist weder der Staatskanzlei NRW noch der GfW NRW bekannt. Die zuständigen Stellen gehen davon aus, dass etwa 10 Angebote aus Nordrhein-Westfalen an die BMW Group geschickt worden sind.¹⁴¹ In verschiedenen Presseberichten wird diese Zahl ebenfalls erwähnt. Die folgende Übersicht enthält alle im Verlauf der Recherche bekannt gewordenen Standorte, die eine Bewerbung an die BMW Group abgeschickt haben.

Nicht in der Übersicht aufgeführt sind die Städte Espelkamp, Lippstadt und Werl. Diese Städte haben zwar nach Kenntnisnahme der BMW Pressemitteilung eine Bewerbung beabsichtigt und den Erhebungsbogen der BMW Group angefordert, aber nach Überprüfung der Basisanforderungen festgestellt, dass die Größenanforderungen an den zukünftigen Werksstandort nicht erfüllt werden können. Die Stadt Meschede ist ebenfalls nicht aufgeführt, obwohl eine formlose Bewerbung an die BMW Group geschickt worden ist. Hier stand aber bereits im Vorfeld fest, dass keine ausreichend große Fläche zur Verfügung stehen würde.

Eine Einschätzung der Standortqualitäten kann aus dem Verzicht auf die Bewerbung nicht abgeleitet werden. Die Standorte in den genannten Städten können für Unternehmen mit geringeren Größenanforderungen durchaus hervorragende Standortqualitäten anbieten. Um die Qualität dieser Standorte einschätzen zu können, wäre eine individuelle Prüfung abgestimmt auf die jeweiligen Anforderungen eines nachfragenden Unternehmens erforderlich.

Die Fläche Aachen-Merzbrück ist ebenfalls nicht in der Übersicht enthalten. Die GfW NRW hat diese Fläche in Abstimmung mit der Landesregierung als möglicherweise geeignete Fläche vorgeschlagen und auf die Eignung untersuchen lassen. In Presseberichten wird auch berichtet, dass dieser Standort der BMW Group vom Kreis Aachen angeboten worden ist. Sowohl der Fachbereich für Stadtplanung und Stadtentwicklung der Stadt Würselen, auf deren Gebiet sich die Fläche befindet, als auch die Wirtschaftsförderung des Kreises Aachen haben nach Aussagen der befragten Mitarbeiter keine Kenntnis davon, dass diese Fläche der BMW Group angeboten worden sein soll.¹⁴²

Tabelle 17 gibt eine Übersicht über die Nordrhein-Westfälischen Standortangebote, eine Kurzcharakterisierung der wichtigsten Flächeneigenschaften sowie Angaben dazu, ob die Fläche von der BMW Standortfindungskommission besichtigt worden

¹⁴¹ Interview mit STEPHAN JUNGEN, Gesellschaft für Wirtschaftsförderung NRW. 31.01.2002; Interview mit MATTHIAS MÜLLER, Staatskanzlei NRW. 19.02.2002.

¹⁴² Telefonat mit Herrn TELEN, Wirtschaftsförderungsgesellschaft Kreis Aachen; Telefonat mit Herrn LEROY, Stadtentwicklung Würselen. 20.11.2002.

ist und ob die Ansiedlungsmöglichkeit des neuen BMW Werkes in eine Machbarkeitsstudie für die BMW Group überprüft worden sind. Im Vergleich zu den Übersichten der europäischen und deutschen Bewerberstandorte beinhaltet die Aufstellung der Nordrhein-Westfälischen Standorte mehr Informationen zu den einzelnen Flächen. Die Angaben zu den einzelnen Flächen sind verschiedenen Presseberichten¹⁴³, Gesprächen mit den örtlichen Wirtschaftsförderern¹⁴⁴, einer Überprüfung der LEP VI Flächen durch das ILS¹⁴⁵ sowie einer im Sommer 2000 von der GfW beauftragten Standortanalyse entnommen worden.

¹⁴³ Die Zeitungsartikel sind im einzelnen im Quellenverzeichnis aufgeführt.

¹⁴⁴ Vgl. Übersicht über die geführten Telefonate

¹⁴⁵ Vgl. ILS 2000: Überprüfung der Erschließung, Verfügbarkeit und Einschränkungen der Gebiete für flächenintensive Großvorhaben des LEP NRW, Ergebnisbericht. Dortmund.

Kommune	Standort	Fragebogen	Ortsbe-sichtigung	Machbar-keitsstudie	Flächengröße	Bemerkungen
50126 Bergheim	LEP VI-Fläche Bergheim-Glesch	Formlose Bewerber- ✓	✓		215ha (+ 90ha Erw.)	Landwirtschaftliche Fläche, viele Einzeleigentümer, von Fließgewässer in drei Flächen geteilt (Zerstückelung)
59929 Brilon	LEP VI Fläche	✓	vermutet	(✓)	220 ha + 100ha Erw. +zus. Erw.	Landwirtschaftliche Nutzung, wellige Topographie m. 25m Höhendifferenz, Karsthohlräume, Einzugsbereich Wasserschutzgebiet, FFH-Gebietsvorschlag in Umge-bung der Fläche
44711 Datteln	LEP VI-Fläche Datteln/Waltrop	✓	✓		440 ha	Landwirtschaftliche Nutzung, ehem. Rieselfelder, Erschließung über B474n seit Jahren umstritten
44122 Dortmund	LEP VI-Fläche Dortmund-Ellinghausen	✓	vermutet		350 ha	Ehemalige Kohlenhalde, Altlasten vorhanden, Natur-schutzgebiet nördl. angrenzend
53879 Euskirchen	LEP VI-Fläche Euskirchen-Weilerswist	✓	✓	✓	200 ha (erweiterbar)	Erdbebenzone 3, Kampfmittelräumung erforderlich
52511 Geilenkirchen	LEP VI-Fläche Geilenkirchen-Lindern	✓	Nicht bekannt		250ha	Landwirtschaftliche Nutzung, Landesstraßen teilen Ge-biet, Erdbebenzone 2
59585 Geseke	LEP VI-Fläche Geseke-Saizkotten	✓			300 ha	Landwirtschaftliche Nutzung, Karsthohlräume, Vogel-schutzgebiet lt. Schattenliste der Naturschutzverbände
41515 Grevenbroich-Neurath	LEP VI-Fläche				428 ha	Landwirtschaftliche Nutzung
59065 Hamm	LEP VI-Fläche Hamm-Welver	✓			300 ha (3 Teilflächen)	Landwirtschaftliche Nutzung, über 100ha naturnaher Mischwald (Zerstückelung)
33775 Versmold	LEP VI-Fläche	Formlose Bewerber-			110ha	Flächendeckendes Landschaftsschutzgebiet, unüber-sichtliche Eigentümerstruktur (60-70), sehr viele Parzel-
34414 Warburg	LEP VI-Fläche				260 ha	Landwirtschaftl. Nutzung, Flachwellige Topographie m. 35m Höhendifferenz, Karsthohlräume, schutzwürdige Landschafts-bestandteile (Vulkankegel), Landesstraßen
47652 Weeze	Flughafen	✓			(✓)	Ehem. Militärflughafen, problematischer Flächenzu-
59457 Werl	Weeze-				270 ha	Ansatzweise siedlungsstruktureller Zusammenhang

Tabelle 17: Bewerberstandorte in Nordrhein-Westfalen. Eigene Darstellung.

6.3.1 Die LEP VI Fläche Datteln-Waltrop

Auf Grund der Besonderheit des Scheiterns der Bewerbung wird im folgenden kurz auf die Bewerbung der LEP VI Fläche Datteln-Waltrop eingegangen.

Die LEP VI Fläche Datteln-Waltrop bildet den so genannten Industriepark Lippetal mit einer Flächengröße von 440 ha. Das Gebiet ist Anfang der 1990er Jahre von der Heidelberger Druckmaschinen AG für eine Ansiedlung untersucht worden.¹⁴⁶ Die Fläche ist landwirtschaftlich genutzt und liegt unmittelbar am Dortmund-Ems-Kanal. Eine Bahnlinie verläuft in 700m Entfernung. Weitere Vorteile der Fläche sind die günstige Eigentümerstruktur – alleiniger Eigentümer ist die ehemalige VEW – die zum Zeitpunkt des Bewerbungsprozesses mögliche Regionalförderung von bis zu 18% der beihilfefähigen Investitionskosten. Der entscheidende Nachteil der Fläche ist die fehlende Straßenanbindung, über die in der Region seit Jahren gestritten wird. Obwohl sich eine industrielle Nutzung der Fläche ohne den Bau dieser Straße nicht realisieren lässt, kann zwischen den beiden Städten Datteln und Waltrop keine Einigkeit über den Trassenverlauf erzielt werden.

Nachdem bekannt geworden ist, dass die BMW Group einen Standort für ein neues Automobilwerk sucht, hat die Emscher-Lippe-Agentur als regionale Wirtschaftsförderungsgesellschaft eine Standortbewerbung ausgearbeitet.

Weil das Plangebiet auf den beiden Stadtgebieten von Datteln und Waltrop liegt, sollte ein kommunaler Zweckverband für die Planungsarbeit gebildet werden. In der Abstimmung über die Bildung dieses Zweckverbandes am 21. September 2000 hat der Waltroper Stadtrat mit nur einer Stimme Mehrheit entschieden, dass der Zweckverband erst gebildet werden sollte, nachdem BMW eine Investitionszusage gegeben hat. Am 3. November ist von BMW das offizielle Schreiben mit der Absage an den Standort gekommen.¹⁴⁷ Die Gründe für die Absage sind von der BMW Group nicht veröffentlicht worden, aber es gibt deutliche Anhaltspunkte dafür, dass das Gerede um den Zweckverband und das negative Abstimmungsergebnis darüber sowie die Streitigkeiten über die Erschließungsstraße Grund für die Absage von BMW gewesen sind.¹⁴⁸

Die gescheiterte Bewerbung der LEP VI Fläche Datteln-Waltrop ist ein klarer Hinweis darauf, dass für Investoren die Akzeptanz des Vorhabens in der Region von hoher Bedeutung ist. Die Uneinigkeiten zwischen den Projektbeteiligten haben zu einem großen Teil dazu beigetragen, dass der Standort von BMW nicht weiter berücksichtigt worden ist.

¹⁴⁶ Vgl. Kap. 4.4.

¹⁴⁷ Diese Angabe stammt aus dem Interview mit GERD FROELICH, Emscher Lippe Agentur. 18.09.2002.

¹⁴⁸ Vgl. WAZ 2000g: Politischer Hickhack treibt BMW aus den Rieselfeldern. Ausgabe vom 23.11.2000. Lokalteil Datteln.

6.4 Standortbesichtigungen durch die BMW Group

In Tabelle 18 auf der folgenden Seite sind die Standorte aufgeführt, für die nach dem Stand der Recherche jeweils eine Ortsbesichtigung durch die BMW Standortfindungskommission durchgeführt worden ist. Die Auflistung ist nicht vollständig, da die Informationsgewinnung mit einigen Hürden verbunden gewesen ist.

Während davon ausgegangen werden kann, dass die deutschen Standorte, die von der BMW Standortfindungskommission besichtigt worden sind, im Rahmen der Recherche identifiziert werden konnten, sind bei den ausländischen Standorten deutliche Lücken festzustellen. Eine große Anzahl von Wirtschaftsförderungsgesellschaften europäischer Länder haben nicht auf die Anfragen mit der Bitte um Auskunft reagiert. Andere haben eine Auskunft mit dem Hinweis auf die Vertraulichkeit der Daten abgelehnt. Die Recherche in der deutsch- und englischsprachigen Presse konnte nur bedingt weiterhelfen.

Nach bisherigen Erkenntnissen dienten die Standortbesuche dabei zwei Gründen:

- Es konnte sich ein genaues Bild von dem jeweiligen Standort und seinem Umfeld gemacht werden
- Über die Standortbesichtigungen konnte direkter Kontakt zu den politischen und administrativen Entscheidungsträgern des jeweiligen Standortes aufgenommen werden

Für Standorte die in Klammern gefasst sind, hat kein offizieller Besichtigungstermin stattgefunden. Die den jeweiligen Standorten von der BMW Group zugestellten Absagen lassen aber nach Aussage der interviewten Wirtschaftsförderer vermuten, dass eine Standortbesichtigung durch BMW oder von BMW beauftragte Personen stattgefunden hat.

Folgende Standorte sind von der BMW Standortfindungskommission besichtigt worden:

Region oder Kommune	Land	Standort
Arras	Frankreich	Nicht bekannt
Augsburg	Bayern	Bobingen
(Brilon)	Nordrhein-Westfalen	LEP VI Fläche
Bielsko - Biala	Polen	Industriezone süd-östl. von Kattowitz
(Datteln-Waltrop)	Nordrhein-Westfalen	Ehem. Dortmunder Rieselfelder
Euskirchen	Nordrhein-Westfalen	LEP VI Fläche Euskirchen-Weilerswist
Grünheide (Mark)	Brandenburg	GVZ Berlin-Ost Freienbrink
Hof	Bayern	Flughafengelände
Kodersdorf	Sachsen	
Kolin	Tschechien	Industriezone Kolin-Nord
Leipzig	Sachsen	Leipzig-Plaußig
Magdeburg	Sachsen-Anhalt	
Murcia	Spanien	Nicht bekannt
Preschen	Brandenburg	Ehem. Militärflughafen
Rostock	Mecklenburg-Vorpommern	Airpark Flughafen Lage
Schwerin	Mecklenburg-Vorpommern	Ehem. Truppenübungsplatz
Stade	Niedersachsen	Luneort / Luneplate
Valencia	Spanien	Sagunto Industrial Park
Lahr (Schwarzwald)	Baden-Württemberg	Ehem. Militärflughafen
Tatabanya	Ungarn	Weitere Informationen waren aus Datenschutzgründen nicht erhältlich.

Tabelle 18: Standorte, die von der Standortfindungskommission besichtigt worden sind. Eigene Darstellung.

6.5 Mit Machbarkeitsstudien überprüfte Standorte

In der nachfolgenden Übersicht sind alle Standorte aufgeführt, für die nach dem Stand der Recherche jeweils eine Machbarkeitsstudie durchgeführt worden ist. Für die Machbarkeitsstudie wurden die Basisanforderungen von BMW vertieft und ergänzt, um auf dieser Grundlage die technische Durchführbarkeit des Projektes überprüfen zu können.¹⁴⁹

Die Angaben sind sowohl aus Presseberichten, als auch aus Kontakten mit Wirtschaftsförderungsgesellschaften gewonnen worden. Für Standorte die in Klammern gefasst sind, ist nicht eindeutig sicher, ob eine Machbarkeitsstudie angestellt worden ist. Verschiedene Rechercheergebnisse und die Aussagen der örtlichen Wirtschaftsförderer lassen aber die Vermutung zu, dass auch diese Standorte umfangreich von der BMW Group geprüft worden sind.

¹⁴⁹ Vgl. Kapitel 5.3

Für folgende Standorte ist die Realisierbarkeit der Ansiedlung im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht worden:

Region oder Kommune	Land	Standort
Arras	Frankreich	Industriezone
Augsburg	Bayern	Bobingen
(Brilon)	Nordrhein-Westfalen	LEP VI Fläche
Bielsko - Biala	Polen	Industriezone süd-östl. von Kattowitz
Euskirchen	Nordrhein-Westfalen	LEP VI Fläche Euskirchen-Weilerswist
Grünheide	Brandenburg	GVZ Berlin-Ost Freienbrink
Kodersdorf	Sachsen	
Kolin	Tschechien	Industriezone Kolin-Nord
Leipzig	Sachsen	Leipzig-Plaußig
Magdeburg	Sachsen-Anhalt	
(Murcia)	Spanien	Nicht bekannt
Schwerin	Mecklenburg-Vorpommern	Ehem. Truppenübungsplatz
Stade	Niedersachsen	Luneort / Luneplate
(Valencia)	Spanien	Sagunto Industrial Park
Tatabanya	Ungarn	Nicht bekannt

Tabelle 19: Standorte, die in einer Machbarkeitsstudie überprüft worden sind. Eigene Darstellung.

7 DIE ENTSCHEIDUNG FÜR DEN STANDORT LEIPZIG

Die BMW Group hat am 18. Juli 2001 bekannt gegeben, dass Leipzig als Standort für das neu zu errichtende Automobilwerk ausgewählt worden ist. Damit konnte sich der Standort *Leipzig-Plaußig* erfolgreich gegen mehr als 250 Konkurrenzstandorte aus dem In- und Ausland durchsetzen. Bis zur Bekanntgabe der endgültigen Entscheidung waren neben Leipzig noch Flächen in Augsburg (Bayern), Schwerin (Mecklenburg-Vorpommern), Arras (Frankreich) und Kolin (Tschechische Republik) für eine Ansiedlung in die engere Auswahl einbezogen worden. Die letzten fünf Standorte haben alle Kriterien für eine Ansiedlung erfüllt.¹⁵⁰ An allen diesen Standorten hätte das Werk also errichtet und betrieben werden können.

Die Entscheidung für Leipzig ist nicht alleine auf Grund betriebswirtschaftlicher Kriterien gefällt worden, was Pressemeldungen nach zu unternehmensinternen Diskussionen geführt hat. Die mit der Standortsuche beauftragte Arbeitsgruppe war vor allem für Kolin in der Tschechischen Republik und zuvor für Tatabanya in Ungarn eingetreten. Grund dafür waren betriebswirtschaftliche Kostenvorteile wie erheblich niedrigere Grundstückspreise und Lohnkosten. Aus Befürchtung vor Anlaufschwierigkeiten und Qualitätsmängeln bei einer Produktion außerhalb Deutschlands sei der Vorstandsvorsitzende der BMW Group, Prof. Dr.-Ing Joachim Milberg, aber für einen Standort in Deutschland eingetreten.¹⁵¹ Hintergrund dieser Befürchtungen sind vor allem die anfänglichen Qualitätsprobleme nach dem Beginn der Produktion im neuen US-Werk in Spartanburg 1995 gewesen.

Von den nordrhein-westfälischen Standorten ist einzig die LEP VI Fläche in Euskirchen-Weilerswist in die engere Auswahl mit einbezogen worden. Dieser Standort ist auf der so genannten *short-list* mit denjenigen Standorte gewesen, die im Rahmen von Machbarkeitsstudien ausführlich analysiert worden sind. Insgesamt umfasste diese *short-list* 13 Standorte im In- und Ausland.¹⁵²

7.1 Standortfaktoren

Das Gelände für das neuen BMW Werk erfüllt genau wie die übrigen vier Standorte der engeren Auswahl alle Anforderungen, die von der BMW Group an den neuen Werksstandort gestellt worden sind. Die Fläche liegt in Sichtweite der Leipziger Messe in der Nähe der Autobahn 14 Dresden-Halle.

¹⁵⁰ Vgl. BMW 2001c: a.a.O..

¹⁵¹ Vgl. BZ 2001a: BMW streitet über neuen Standort. Milberg für deutsches Werk. Ausgabe vom 10.07.2001, Wirtschaftsteil.

¹⁵² Vgl. Kap. 6.5: Tabelle 18.

Verkehrliche Erschließung

Die vorhandene Autobahnauffahrt Leipzig-Messegelände wird zu einem Kleeblatt ausgebaut, um eine kreuzungsfreie Anbindung des BMW Werksgeländes zu ermöglichen. Die Autobahn 9 Berlin-Nürnberg kann über das Autobahnkreuz Leipzig-Schkeuditz in 5km Entfernung erreicht werden. Der internationale Flughafen Leipzig/Halle ist über die Autobahnanbindung innerhalb weniger Minuten zu erreichen und kann im 24-Stunden-Betrieb angeflogen werden. Ein Nachtflugverbot wie beispielsweise an dem nordrhein-westfälischen Großflughafen Düsseldorf/Rhein-Ruhr gibt es in Leipzig/Halle nicht. Der Leipziger Hauptbahnhof ist ebenfalls nur 5km entfernt und wird in den nächsten Jahren an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn angeschlossen. Für die Schienenanbindung des Werksgeländes müssen etwa 3,5 km Gleise verlegt werden.

Durch die Standortentscheidung für Leipzig wird der weitere Ausbau der Autobahnanbindungen beschleunigt. Der Bund hatte bereits während der Ansiedlungsverhandlungen zugesichert, bereits geplante Neu- und Ausbaumaßnahmen der Straßeninfrastruktur vorzuziehen. Die dadurch entstehenden Mehrkosten zu den ursprünglichen Planungen betragen etwa 100 Mio. Euro.¹⁵³

Grundstückseigenschaften

Die Gesamtfläche des Geländes beträgt 674 ha, von denen 207 ha für das neue BMW-Werk beansprucht werden. Das Gelände ist relativ eben mit einem Höhenunterschied von 4 m auf der gesamten Fläche. Um eine ebene Fläche mit einer bestimmten Tragfähigkeit für die Produktionsanlagen zu schaffen, mussten 3,3 Mio. m³ Boden bewegt werden und 100 ha durch zusätzliche Maßnahmen befestigt werden. Über dem Gelände verlief eine Starkstrom-Freileitung, die im Zuge der Baureifmachung verlegt worden ist. Besonderheiten wie beispielsweise archäologische Funde, hoher Grundwasserstand, Altlasten oder Kampfmittel sind auf der Fläche nicht zu erwarten.¹⁵⁴

7.2 Finanzielle Förderung

Die am Standort Leipzig erhaltenen finanziellen Förderungen sind ohne Zweifel ein entscheidender Faktor bei der Standortentscheidung gewesen. Neben den Investitionszuschüssen durch den Bund und den Freistaat Sachsen, die bei der Europäischen Kommission zur Genehmigung eingereicht werden müssen, werden eine Reihe von verdeckten Beihilfen gewährt. Diese summieren sich auf ungefähr 16,4 Mio.

¹⁵³ Vgl. MDR 2002: BMW-Ansiedlung beflügelt Infrastrukturausbau. Artikel vom 04.07.2002.

¹⁵⁴ Vgl. LEIPZIG 2002: Die Baufeldvorbereitung für den Industriepark Nord. Dokumentation auf den Internetseiten der Stadt Leipzig. URL: http://www.leipzig.de/de/buerger/news/bau_aktuell/start/seiten/aktuelles2.htm.

Euro zuzüglich der indirekten Beihilfe, die durch die Tätigkeit der Personalentwicklungsgesellschaft gewährt werden und sich in der Höhe nicht bestimmen lassen. Im folgenden werden die einzelnen Elemente der finanziellen Unterstützung am Standort Leipzig beschrieben.

Investitionsbeihilfen

Die BMW Group sieht in den neuen Bundesländern eine realistische Chance, durch die üblichen Fördermöglichkeiten im Rahmen der EU-Beihilferegelungen zu einer Verbesserung der betriebswirtschaftlichen Ausgangslage zu kommen. Die öffentlichen Fördermittel sollen eingesetzt werden, um die nach Ansicht der BMW Group bestehenden Kostennachteile am Standort Leipzig gegenüber anderen möglichen Standorten zu mindern.¹

Bereits während der Standortsuche haben die Bundesregierung und die sächsische Landesregierung umfangreiche Unterstützungsleistungen zugesagt. Bei der Entscheidung für den Standort Leipzig im Frühjahr 2001 ist die BMW Group davon ausgegangen, einen Förderbetrag in Höhe von 280 Mio. Euro für die Errichtung des neuen Werkes in Anspruch nehmen zu können.² Ende des Jahres 2001 hat die Bundesregierung dann die Auszahlung von Gesamtbeihilfen in einer Höhe von 456 Mio. Euro bei der Europäischen Kommission beantragt und zur Prüfung angemeldet. Diese Summe entsprach dem möglichen Höchstfördersatz von 35% der Investitionskosten, die zum damaligen Zeitpunkt noch mit 1,36 Milliarden Euro veranschlagt worden sind.³

Die Europäische Kommission hat daraufhin ein förmliches Prüfverfahren eingeleitet, um die Vereinbarkeit der Beihilfen mit den Beihilfavorschriften für die Automobilindustrie zu überprüfen. Dazu musste von der BMW Group insbesondere nachgewiesen werden, dass das Investitionsvorhaben *mobil* ist, was bedeutet dass es auch an einem anderen Standort wirtschaftlich errichtet werden könnte. Mit Kolin in der Tschechischen Republik hätte dieser Alternativstandort nach Aussage der BMW Group zur Verfügung gestanden. Anschließend sind in einer Kosten-Nutzen-Analyse die Investitionskosten in Leipzig mit den Kosten verglichen worden, die am Alternativstandort Kolin angefallen wären. Nach Abschluss des Prüfverfahrens gelangte die Kommission zu dem Ergebnis, dass die Beihilfe notwendig ist, um eine Investition an dem Standort Leipzig zu ermöglichen. Aufgrund der geltenden Bestimmungen ist jedoch nur ein Fördersatz von 30,14% der förderbaren Investitionsaufwendungen genehmigt worden. Gemessen an den beihilfefähigen

¹ Vgl. BMW 2001a: Neue Kapazitäten für die Produkt- und Marktoffensive - Kernelemente der Standortentscheidung der BMW Group. Vortrag am 03.12.2001 an der Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität Leipzig. Ernst Baumann, Vorstandsmitglied der BMW Group. Vortragsunterlagen. München. S. 17.

² FAZ 2001b: Leipzig gewinnt den Standort-Poker, Nr. 165, 19.07.2001. Frankfurt. S. 16.

³ Vgl. FTD 2001: BMW: Brüssel prüft ‚sehr hohe‘ Subvention für Leipziger Werk. Ausgabe vom 05.12.2001

Gesamtinvestitionen von 1,2 Milliarden Euro entspricht das einem Betrag von 363 Mio. Euro.⁴ Die genehmigten Beihilfen liegen damit deutlich über den von BMW in der Anfangsphase erwarteten 280 Mio. Euro.

Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob die Beihilfen für die Errichtung des neuen Werkes wirklich erforderlich sind. Der Vorstandsvorsitzende der BMW Group hat auf der Pressekonferenz zur Entscheidung über den neuen Werksstandort mitgeteilt, dass BMW die Investitionssumme von etwa 1 Milliarde Euro aus dem Mittelzufluss aufbringen werde, verteilt auf zwei Jahre zu jeweils 500 Millionen Euro. Diese Summe ist nicht ungewöhnlich hoch, weil das Unternehmen jährlich insgesamt zwischen 2 und 2,5 Milliarden Euro investiert.⁵ Da die BMW Group deutlich gemacht hat, dass die Nachteile des Standortes Leipzig bei den Lohnkosten und den Grundstückskosten durch die Einbindung in den BMW Werkeverbund und die Flexibilität bei den Arbeitsstrukturen aus gesamtwirtschaftlicher Sicht relativiert werden,⁶ wird nicht ganz verständlich, warum eine sehr hohe Beihilfe für die Realisierung des Vorhabens erforderlich ist. Wenn dann noch berücksichtigt wird, dass die BMW Group im Jahr 2001 einen Jahresüberschuss von rund 950 Mio. Euro erwirtschaftet hat⁷, kann davon ausgegangen werden, dass das neue BMW Werk auch ohne Beihilfen in Leipzig wirtschaftlich errichtet und betrieben werden könnte. Ein weiterer Anhaltspunkt für geringere Standortnachteile als angeführt ist die Entscheidung des Sportwagenherstellers Porsche, sein neues Werk in Leipzig ganz ohne staatliche Hilfen zu errichten. Der Unternehmenssprecher von Porsche hat im Zusammenhang mit Zeitungsberichten über die drastische Kürzung der erlaubten Fördersätze in der EU ab 2004 gesagt: „Für etablierte Industrieunternehmen, die auch noch gutes Geld verdienen, sind überhaupt keine Subventionen nötig“.⁸

Grundstückskosten

Neben den Investitionsbeihilfen haben die Grundstückskosten bei der Standortentscheidung eine Rolle gespielt. Durch die günstige Eigentümerstruktur der Fläche konnte der BMW Group ein wettbewerbsfähiger Grundstückspreis angeboten werden. Die Stadt Leipzig ist über eine Tochtergesellschaft, der Saatgut Plaußig GmbH, bereits Eigentümerin von 40% der für die BMW Ansiedlung erforderlichen Flächen gewesen. Die restliche benötigte Fläche wurde während des Bewerbungsprozesses von der Saatgut Plaußig GmbH zu einem Zeitpunkt mit Optionsverträgen gesichert, zu dem die Beteiligung Leipzigs an der Ausschreibung für das neue BMW Werk der Öffentlichkeit noch nicht bekannt gewesen ist. Durch die Zwischenschaltung der

⁴ Vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2002: EU kürzt Beihilfen für neues BMW-Werk in Leipzig. Pressemitteilung vom 11.12.2002. IP/02/1850.

⁵ Vgl. FAZ 2001b: a.a.O..

⁶ Vgl. BMW 2001a: a.a.O..

⁷ Vgl. Kap. 5.1.

⁸ Vgl. MZ 2002: EU-Kommission kürzt Firmen-Subventionen. Ausgabe vom 13.02.2002.

Saatgut Plaußig GmbH beim Abschluss der Optionsverträge konnten die Absichten zur zukünftigen Verwendung der Fläche den Flächeneigentümern gegenüber geheim gehalten werden. Eine Bodenspekulation mit ihren negativen Auswirkungen auf die Grundstückspreise wurde dadurch verhindert.¹⁶³

Im Rahmen der Ansiedlungs- und Vertragsverhandlungen in der letzten Phase des Standortwahlprozesses konnte die BMW Group Sonderkonditionen zum Grundstückserwerb aushandeln. Die Frankfurter Allgemeine Zeitung nennt einen Kaufpreis von 25 DM pro Quadratmeter, das entspricht etwa 13 Euro pro Quadratmeter. Die Kosten für die Erschließung des Geländes sind in diesem Betrag bereits enthalten.¹⁶⁴ Den offiziellen Unterlagen der Stadt Leipzig kann entnommen werden, dass das Grundstück zu einem Quadratmeterpreis von 13,19 Euro inklusive aller Erschließungskosten an die BMW Group veräußert worden ist, was bei einer beanspruchten Grundstücksfläche von 207 ha einen Gesamtbetrag von 27,3 Mio. Euro ergibt.¹⁶⁵ Dieser Grundstückspreis liegt deutlich unter den in Leipzig üblichem Quadratmeterpreis für Gewerbeflächen von 30 bis 50 Euro.¹⁶⁶

Den Einnahmen aus dem Verkauf der Fläche an die BMW Group stehen Kosten für den Kauf der Grundstücke und die Maßnahmen zur Baureifmachung in Höhe von 73,23 Mio. Euro gegenüber.

Vorgang	Ausgaben bezogen auf die von BMW beanspruchte Fläche von 207 ha	Einnahmen bezogen auf die von BMW beanspruchte Fläche von 207 ha
Kauf der Grundstücke	ca. 1.174.000 €	
Erschließungskosten	ca. 34.397.000 €	
Nachtr. Baufeldvorbereitung (Standicherheit)	ca. 7.000.000 €	
Erschließungskosten angrenzender Baufl.	ca. 3.685.000 €	
Nivellierung des Geländes (GI-1 und GI-2)	ca. 25.900.000 €	
Archäologische Untersuchung	ca. 1.074.000 €	
Kompensationsmaßnahmen	ca. 2.426.000 €	
Verkauf von Grundstücken an BMW (207 ha]		ca. 27.281.000 €
Gesamtsumme Ausgaben	ca. 73.230.000 €	
Gesamtsumme Einnahmen		ca. 27.281.000 €
Bilanz		ca. -45.949.000 €

Tabelle 20: Darstellung der Einnahmen und Ausgaben bezogen auf die von BMW beanspruchte Fläche. Vertrauliche Quelle.

¹⁶³ Die Angaben zum Flächenerwerb stammen aus dem Interview mit Dr. OLIVER WEIGEL, Amt f. Stadtentwicklung Leipzig, 16.10.2002.

¹⁶⁴ Vgl. FAZ 2001b: S. 16. a.a.O..

¹⁶⁵ Alle Zahlen zu den Grundstückskosten sind dem Bebauungsplan sowie Bau- und Finanzierungsbeschlüssen der Stadt Leipzig entnommen worden. Die Bezugsquelle für die Daten ist vertraulich und kann nicht genannt werden.

¹⁶⁶ Nach Auskunft des Grundstückverkehrsamt der Stadt Leipzig werden die Gewerbeflächen im in der Nähe des BMW Werks gelegenen Gewerbegebiet Leipzig-Nordost zu einem Preis von 30 – 50 Euro inkl. Erschließung angeboten.

Die Summe der Ausgaben erhöht sich noch, wenn berücksichtigt wird, dass die durch die Bebauung zu erwartenden Eingriffe mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht vollständig ausgeglichen werden. Die Ermittlung der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen mit einer quantitativen Flächenbilanz ergibt, dass nur die Hälfte des festgestellten Eingriffs ausgeglichen wird.¹⁶⁷ Bei einem vollständigen Ausgleich ergeben sich nach dieser Berechnung Mehrkosten in Höhe von 4,85 Mio. Euro für die Kompensationsmaßnahmen.

Wenn unterstellt wird, dass die Erschließungskosten von ca. 34,4 Mio. Euro für die von BMW beanspruchte Fläche in den beantragten staatlichen Beihilfen enthalten sind, bleibt noch eine verdeckte Subventionierung von etwa 16,4 Mio. Euro durch die Stadt Leipzig für das neue BMW Werk.

Wie wichtig die Grundstückskosten bei der Ansiedlung von industriellen Großunternehmen sind, zeigt das Beispiel der Augsburger Standortbewerbung: Die Stadt hatte den Fehler gemacht, die in Frage kommenden Gewerbeflächen gemäß dem EU-Beihilferecht zu einem unsubventioniertem Preis an BMW verkaufen zu wollen. Dadurch ergab sich ein Quadratmeterpreis von 180 DM (das entspricht etwa 92 Euro). Deshalb sei am Standort Augsburg wegen der „im Vergleich zu anderen Wettbewerbern um mehrere hundert Millionen Mark höheren Kosten für den Grunderwerb ein betriebswirtschaftlich sinnvoller Kostenrahmen nicht möglich“ gewesen.¹⁶⁸

7.3 Produktivität und Arbeitskräfte

Im Hinblick auf die betriebswirtschaftlichen Aspekte spielte bei der Bewertung neben den Kosten für Grunderwerb und Erschließung auch die Produktivität eine wichtige Rolle.¹⁶⁹ Die Produktivität ist zum einen von den Lohnkosten und Arbeitszeiten, und zum anderen vom Potential an qualifizierten und qualifizierbaren Arbeitskräften abhängig.

BMW Formel für Arbeit

Um die Produktivität zu erhöhen und damit die Kostennachteile am Standort Deutschland zu reduzieren, hat die BMW Group zusammen mit den Arbeitnehmer-Vertretern die *BMW Formel für Arbeit* entwickelt. Diese Vereinbarung ermöglicht eine hohe Flexibilität von Arbeitszeit- und Betriebsstrukturen, die über die in anderen

¹⁶⁷ Die quantitative Flächenbilanz ist eine gängige Bewertungsmethode bei der Aufstellung von Bebauungsplänen. Dabei werden die von der eingreifenden Baumaßnahme betroffene Gesamtfläche und die Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gegenübergestellt. Es gibt aber noch andere Bewertungsverfahren, in denen nicht die Flächenbilanz ermittelt, sondern die Qualität der Ausgleichsmaßnahmen beurteilt wird. Diese Bewertungsverfahren können zu anderen Ergebnissen führen.

¹⁶⁸ Vgl. BAYERISCHE STAATSKANZLEI 2001: Pressemitteilung vom 18.06.2001. München.

¹⁶⁹ Vgl. BMW 2001a: a.a.O..

BMW Werken getroffenen Vereinbarungen hinausgeht. Der Gestaltung der Arbeitszeit in der Formel für Arbeit liegen folgende Prinzipien zugrunde:¹⁷⁰

- Die Gestaltung der Arbeitszeit muss sich am Bedarf des Marktes orientieren.
- Individuelle Arbeitszeiten der Mitarbeiter und Betriebszeiten der Maschinen müssen entkoppelt werden.
- Die daraus entstehenden Gestaltungsspielräume müssen im Einklang mit den Interessen des Unternehmens und der Mitarbeiter stehen.

Die vereinbarten Arbeitszeitmodelle für das Leipziger Werk variieren von 4 Tagen in der Woche bis zu 6 Tagen in der Woche im 2- oder 3-Schichtbetrieb mit unterschiedlichen Schichtlängen. Das ermöglicht eine flexible Betriebszeit des Werkes zwischen 60 h/Woche und 140 h/Woche, die in Ausnahmefällen bis auf 168 h/Woche erweitert werden kann. Die BMW Group erwartet, dass der Nutzen der Investition gegenüber dem bisher üblichen Status um bis zu 40% erhöht werden kann.¹⁷¹ Längere Maschinenlaufzeit ermöglichen vor allem Einsparungen bei den Anlageinvestitionen.

Die BMW Formel für Arbeit ist gemeinsam mit den Arbeitnehmervertretern entwickelt worden. Im November 2001 ist dann ein Ergänzungstarifvertrag zum sächsischen Flächentarifvertrag abgeschlossen worden, indem sich BMW unter anderem verpflichtet, den sächsischen Flächentarifvertrag anzuerkennen. Für die vereinbarte Flexibilisierung ist von der IG Metall insbesondere bei den Gehältern ein entgegenkommen von BMW eingefordert worden. Die erzielte Vereinbarung sieht vor, dass die BMW Group ein Lohnniveau von 100% des Metalltarifvertrages zahlt. Dazu kommen festgeschriebene Zuschläge in Form einer Produktionsprämie von 21% für die Erbringung vorgegebener Arbeitspensen in BMW Qualität sowie zusätzlich bis zu 9% persönliche Zulage für Mitarbeiter, die länger als drei Jahre beschäftigt sind.¹⁷² Die Zuschläge orientieren sich an dem aktuellen BMW-Haustarif. In der Summe können die Mitarbeiter somit auf ein Gehalt von 130% des Metalltarifvertrages kommen.

Die Vereinbarungen der Formel für Arbeit sind alle im Rahmen der gültigen Tarifverträge erzielt worden. Deshalb ist davon auszugehen, dass ähnlich Modelle auch an allen anderen Bewerberstandorten in der Bundesrepublik Deutschland möglich gewesen wären. Nach Aussage der IG Metall Bezirksleitung NRW wäre eine Formel für Arbeit nicht am Widerstand der nordrhein-westfälischen Arbeitnehmervertreter

¹⁷⁰ Vgl. BMW 2001a: a.a.O..S. 9.

¹⁷¹ Vgl. BMW 2001a: a.a.O.. S. 17.

¹⁷² Vgl. IGM 2002: Ergänzungstarifvertrag zwischen der Unternehmensleitung der BMW AG und der Industriegewerkschaft Metall. Leipzig, München. Prämientgelt.

gescheitert. Entsprechende Abstimmungsgespräche mit der BMW Group für das nordrhein-westfälische Tarifgebiet haben im Rahmen der Standortsuche allerdings nicht stattgefunden.

Arbeitskräftepotential

Der Großraum Leipzig/Halle ist zu Zeiten der DDR neben seiner Funktion als Handels- und Messeplatz auch ein bedeutender Industriestandort gewesen. Noch im Jahr 1989 waren über 100.000 Menschen im verarbeitenden Gewerbe beschäftigt. Nach einem dramatischen Rückgang sind bis zum Jahr 1997 nur etwa 25.000 Arbeitsplätze in diesem Bereich übrig geblieben.¹⁷³ Bei einer Arbeitslosenquote von 19% ergibt sich somit für die BMW Group die Möglichkeit, auf ein großes Potential an qualifizierten und qualifizierbaren Arbeitskräften zurückgreifen zu können. Die traditionelle industrielle Prägung der Region bietet zudem den Vorteil, dass viele Menschen noch die Schichtarbeit aus der Zeit der ehemaligen DDR gewohnt sind.¹⁷⁴

Personalentwicklungsgesellschaft

Eine Besonderheit am Standort Leipzig ist die *PUUL GmbH*. Die Stadt Leipzig hat der BMW Group in der Standortbewerbung die Qualifizierung von Arbeitskräften durch eine Personalentwicklungsgesellschaft angeboten, die nach der Zusage von BMW für den Standort Leipzig gegründet worden ist. Die Abkürzung PUUL steht für *Personelle Unterstützung für Unternehmen Leipzig*. Die PUUL GmbH ist dem Arbeitsamt angegliedert und übernimmt für die BMW Group und deren Zulieferbetriebe die Vorauswahl und anschließende Vorqualifizierung der Arbeitsplatzbewerber. Zusätzlich ist die Personalentwicklungsagentur dafür zuständig, Ersatzarbeitskräfte für die Unternehmen zu beschaffen, die Personal an das BMW Werk verlieren.

Bis zum Herbst 2002 haben bereits 50.000 Stellenbewerbungen für das neue BMW Werk vorgelegen, weitere 50.000 werden bis zum Produktionsstart erwartet. Die Vorauswahl und Vorqualifizierung der Bewerber durch die PUUL GmbH bedeutet bei der enormen Zahl von Stellenbewerbungen eine deutliche Erleichterung des Arbeitsaufwandes für die BMW Group und trägt dadurch zu Kosteneinsparungen für BMW bei.¹⁷⁵

¹⁷³ Vgl. LEIPZIG 1999: Stadtentwicklungsplan gewerbliche Bauflächen. Beiträge zur Stadtentwicklung Nr. 25. Leipzig. S. 2

¹⁷⁴ Die Angaben zum Arbeitskräftepotential stammen aus dem Interview mit SIEGLINDE MERBITZ, IG Metall Verwaltungsstelle Leipzig. 16.10.2002.

¹⁷⁵ Die Angaben zur PUUL GmbH stammen aus dem Interview mit SIEGLINDE MERBITZ, IG Metall Verwaltungsstelle Leipzig. 16.10.2002.

7.4 Einbindung in den bestehenden Werkeverbund

Die geographische Nähe zu den bestehenden bayerischen Werken der BMW Group ist ein großer Vorteil von Leipzig im Standortfindungsprozess gewesen. Die vorhandenen Werke bilden einen eng vernetzten Verbund, zwischen den einzelnen Standorten werden Fahrzeugteile und Motoren ausgetauscht. Dadurch kann eine gleichmäßig hohe Auslastung aller Standorte sichergestellt werden, die eine hohe Effizienz und Profitabilität sicherstellt. Wegen der Nachbarschaft der beiden Freistaaten Bayern und Sachsen ist Leipzig vergleichsweise einfach in den bestehenden BMW Werkeverbund zu integrieren. Leipzig ist nur etwa vier bis sechs Lkw Stunden von dem bayerischen Werkeverbund entfernt, so dass Komponenten aus diesen Werken *just in time* angeliefert werden können. Außerdem kann in Leipzig weitgehend auf die bestehende Zulieferstruktur aus dem süddeutschen Raum zurückgegriffen werden. Im Zusammenhang mit der großen Zahl gut ausgebildeter Facharbeiter kann durch die Eingliederung in den Werkeverbund eine schneller Produktionsanlauf und eine optimale Kalkulierbarkeit des gesamten Anlaufprozesses erreicht werden.¹⁷⁶

7.5 Rolle der Stadt Leipzig¹⁷⁷

Die Stadt Leipzig verfolgt seit langem das Ziel, auf potentielle Investoren aufmerksam zu werden, bevor das jeweilige Investitionsvorhaben konkret wird und die Unternehmen in die Standortsuche eintreten. Um die weitere Entwicklung der Stadt steuern zu können, sind mehrere sektorale Stadtentwicklungspläne aufgestellt worden. Diese werden regelmäßig aktualisiert. Der Stadtentwicklungsplan *Gewerbliche Bauflächen* definiert die räumlichen Leitbilder der zukünftigen Gewerbeflächenentwicklung und benennt Handlungsempfehlungen für die Stadtverwaltung. Die vorhandenen Gewerbeflächen werden in so genannten Gebietspässen erfasst, in denen die Flächenmerkmale benannt und bewertet werden. Die Datengrundlagen für den Stadtentwicklungsplan werden durch ein gemeinsames Gewerbeinformationssystem der Stadtplanung und der Wirtschaftsförderung bereitgestellt. Durch regelmäßige sektorale Analysen der Gewerbestruktur wird der Status Quo in der Gewerbeflächenpolitik ermittelt.

Erwartung der Standortsuche

Im Rahmen dieser regelmäßigen Beobachtungen ist die Stadt Leipzig auf die Bestrebungen verschiedener deutscher Automobilhersteller aufmerksam geworden,

¹⁷⁶ Vgl. BMW 2001a: S. 7. a.a.O..

¹⁷⁷ Die Angaben in diesem Kapitel stammen aus dem Interview mit Dr. OLIVER WEIGEL, Amt für Stadtentwicklung Leipzig. 16.10.2002.

bestehende Fertigungskapazitäten zu verlagern oder neue Fertigungskapazitäten zu errichten. In Bezug auf die Standortsuche für das neue BMW Werk haben die Verantwortlichen in Leipzig schon vor dem Anlauf der Suchprozesses damit gerechnet, dass BMW nach dem Ausstieg bei Rover anderweitig neue Produktionskapazitäten schaffen würde, weil die britischen Werke nach dem Scheitern des Engagements bei Rover als zusätzliche Fertigungskapazitäten für Produktionserhöhungen nicht mehr zur Verfügung standen. Die Stadt Leipzig ist deshalb nach eigenen Aussagen in gewisser Weise auf die Standortsuche von BMW vorbereitet gewesen.

Inhalt der Bewerbungsunterlagen

Die Stadt Leipzig hat eigenen Angaben zufolge den Standort in den eingereichten Bewerbungsunterlagen weit über die Umgebung der Fläche hinaus erklärt. Die von BMW geforderten Ansprüche an den Inhalt der Bewerbungsunterlagen sind überboten worden. Innerhalb kurzer Zeit konnten mit Hilfe eines Raumbenutzungssystems thematische Karten mit hoher Aussagefähigkeit zur Infrastruktur und zur Stadtentwicklung erzeugt werden. Ein wesentlicher Bestandteil der Bewerbung war auch ein Konzept für die Gründungsphase des Werkes. In den Bewerbungsunterlagen konnte aufgezeigt werden, wie sich das Gründungsteam in der Anfangsphase in der Stadt einleben kann, welcher Wohnraum für Führungsmitarbeiter zur Verfügung steht, und welche weichen Standortfaktoren die Stadt attraktiv machen. Zusätzlich wurde die BMW Group bereits während der Standortsuche zu den Möglichkeiten und Regularien der staatlichen Fördermittel beraten. Bei der Aufbereitung der Informationen konnte auf die vorhandenen Stadtentwicklungspläne zurückgegriffen werden.

Öffentlichkeitsarbeit

Ein wichtiges Element im Bewerbungsprozess ist die Öffentlichkeitsarbeit gewesen. Die Stadt Leipzig hat unter Fairness dem Investor gegenüber verstanden, das Unternehmen nicht durch ständige Publicity zu belästigen. „Leipzig hat vieles unternommen und anders als andere dazu lange Zeit geschwiegen.“¹⁷⁸ Auf die zahlreichen Anfragen der Presse wurde immer nur geantwortet, dass ein Vorhaben wie der Bau eines Automobilwerkes theoretisch auf einer Fläche der Stadt Leipzig angesiedelt werden könnte. Demgegenüber haben die nordrhein-westfälischen Standorte wie andere bundesdeutsche Standorte auch während des Bewerbungsprozesses eine sehr intensive Öffentlichkeitsarbeit betrieben. Die Presse wurde regelmäßig über den Bewerbungsstand informiert, und in Datteln/Waltrop ist sogar die Standortbesichtigung durch die BMW Group ausführlich angekündigt worden.¹⁷⁹

¹⁷⁸ Vgl. FAZ 2001b: S. 16.

¹⁷⁹ Vgl. u.a. KÖLNISCHE RUNDSCHAU 2000; RZ 2000a; RZ 2000b; WAZ 200d; WAZ 2000e; WAZ 2000k.

Automobilstandort

Ende der 1990er Jahre hat sich der Sportwagenhersteller Porsche für Leipzig als Standort für sein neues Automobilwerk entschieden. Obwohl eine der Anforderungen der BMW Group gewesen ist, dass sich in einem Umkreis von 50km um den zukünftigen Werksstandort keine weiteren Automobilwerke befinden sollen¹⁸⁰, hat sich die Existenz des Porsche-Werkes nicht nachteilig auf die Standortbewerbung von Leipzig ausgewirkt. Porsche beschäftigt in Leipzig nur etwa 300 Mitarbeiter, deshalb ist eine Konkurrenz um Arbeitskräfte zwischen den beiden Automobilherstellern nicht zu befürchten. Die erfolgreiche Ansiedlung von Porsche ist von BMW eher als Anzeichen für gute Standortbedingungen gedeutet worden. Die Tatsache, dass Porsche bei der Errichtung des neuen Werkes ausdrücklich keine staatlichen Fördermittel in Anspruch genommen hat, ist ein weiterer Hinweis darauf, dass der Standort erstklassige Bedingungen für die Produktion von hochwertigen Automobilen bietet.

Der Vorstandsvorsitzende von Porsche hat die Bewerbung von Leipzig unterstützt, indem er im Verlauf des Bewerbungsprozesses den Standort Leipzig und die Arbeitsweise der städtischen Verwaltung ausdrücklich gelobt hat.

7.6 Zusammenfassung

Die Entscheidung für Leipzig kann nicht an einem einzigen Grund festgemacht werden. Das Gesamtpaket des Standortangebotes mit der Kombination aus harten und weichen Standortfaktoren, der finanziellen Förderung und dem Arbeitskräftepotential hat den Ausschlag dafür gegeben, dass Leipzig ausgewählt worden ist.

Die entscheidenden Punkte waren im Einzelnen das verfügbare Flächenangebot mit der hervorragenden Verkehrsanbindung, die verfügbaren Arbeitskräfte, die Grundstückskosten, die Zusammenarbeit mit den Behörden vor Ort und die Wohnmöglichkeiten für Führungskräfte. Eine entscheidende Bedeutung haben zudem die Fördermittel gespielt.

In der unternehmerischen Bewertung der Kriterien ist die Entscheidung für Leipzig/Halle getroffen worden, obwohl ausländische Standorte bei der Betrachtung der reinen Lohnkosten des Werkes deutliche Standortvorteile vorweisen konnten. Die vereinbarte Flexibilität der Arbeitsstrukturen und die mögliche Einbindung in den BMW Werkeverbund sowie die Prozessbeherrschung von der Planung bis zur Aufnahme der vollen Produktion haben die reine Kostenbetrachtung jedoch relativiert.

¹⁸⁰ Vgl. Kap. 5.4.

Zudem konnte die Stadt Leipzig glaubhaft aufzeigen, wie die beabsichtigten Ziele der BMW Group an dem neuen Standort erreicht werden können. Das Konzept für die strategische Stadtentwicklung ist ein wichtiger Baustein dafür gewesen.

8 SCHLUSSBETRACHTUNG

Bei den industriellen Standortentscheidungen der letzten Jahre sind nordrhein-westfälische Standorte kaum berücksichtigt worden. Von den 13 dafür vorgesehenen Gebieten für flächenintensive Großvorhaben ist bisher erst eine Fläche in Anspruch genommen worden. Das hängt zum einen damit zusammen, dass große industrielle Neuansiedlungen selten geworden sind; in den westlichen Industriegesellschaften sind die Standortentscheidungen der Großindustrie weitgehend getroffen. Zum anderen gilt die Gewerbeflächenpolitik des Landes als zu reaktiv, eine aktive Erschließung und Vermarktung der LEP VI Flächen findet nicht statt.¹⁸¹

Im folgenden Kapitel werden die Erkenntnisse aus dem Bewerbungsprozess um das BMW Werk zusammengefasst. Auf Grundlage der erfolgreichen Bewerbung der Stadt Leipzig werden anschließend Empfehlungen für eine Neuausrichtung der Gewerbeflächenpolitik gegeben.

8.1 Erkenntnisse aus dem Standortwahlverfahren

Durch die Standortsuche der BMW Group ist deutlich geworden, dass Flächenangebote für derartige Nachfragen in Nordrhein-Westfalen nicht innerhalb der geforderten kurzen Fristen zur Verfügung gestellt werden können. Es gibt zwar mit den LEP VI Flächen ein ausreichendes planerisch gesichertes Flächenangebot, aber diese Flächen sind nicht kurzfristig verfügbar und sie entsprechen nicht immer den Standortanforderungen interessierter Investoren. Eine Untersuchung der LEP VI Flächen durch das ILS hat ergeben, dass von den 13 Gebieten lediglich noch 6 als Standort für flächenintensive Großvorhaben geeignet sind.¹⁸² Wenn man die Standortbewertungen der BMW Group als Maßstab anlegt, scheint nur die LEP VI Fläche in Euskirchen-Weilerswist die Standortfaktoren für industrielle Großunternehmen zu erfüllen. Diese Fläche ist im Standortwahlverfahren bis unter die letzten 13 Standorte von ursprünglich etwa 250 Bewerbern gekommen.¹⁸³ Alle anderen Bewerberflächen aus Nordrhein-Westfalen haben bereits vorher eine Absage von BMW bekommen.

Des weiteren können aus dem Standortwahlprozess die entscheidenden Standortfaktoren für industrielle Großansiedlungen bestimmt werden. Diese sind die Ver-

¹⁸¹ Vgl. Kap. 4.5.

¹⁸² Vgl. ILS 2000: Überprüfung der Erschließung, Verfügbarkeit und Einschränkungen der Gebiete für flächenintensive Großvorhaben des LEP NRW, Ergebnisbericht. Dortmund.

¹⁸³ Vgl. Kap. 6.5.

fügarkeit von geeigneten Grundstücken und Arbeitskräften, sowie ganz eindeutig finanzielle Fördermöglichkeiten und kurze Umsetzungsfristen.

Außerdem ist deutlich geworden, dass es auf der Landesebene keine Projektgesellschaft gibt, die ein Vorhaben wie die BMW-Ansiedlung umfassend steuern und betreuen kann. Die GfW NRW ist weder strukturell noch personell dazu in der Lage, und die LEG kann diese Rolle ebenfalls nicht übernehmen. Für die Aktivierung und Bereitstellung geeigneter Flächen für industrielle Großansiedlungen steht kein Instrument zur Verfügung. Die Grundstücksfonds sind in ihrer jetzigen Ausgestaltung nicht dazu in der Lage, diese Aufgaben zu übernehmen.

Und schlussendlich konnte die Erfahrung gewonnen werden, dass die diskrete Behandlung eventueller Ansiedlungsfälle einer intensiven Pressearbeit vorzuziehen ist. Zu viel Publicity kann in der Standortsuchphase belästigend auf das Unternehmen wirken. Pressemeldungen sind nicht das richtige Mittel, um den potentiellen Investor auf die Vorteile eines Standortes aufmerksam zu machen.

8.2 Empfehlungen für die Gewerbeflächenpolitik in NRW

Die Gewerbeflächenpolitik des Landes Nordrhein-Westfalen muss eine aktive Rolle bei der Entwicklung und Vermarktung der vorhandenen Gewerbeflächen einnehmen. Im Zuge einer Neuausrichtung der Gewerbeflächenpolitik gilt es, die vorhandenen LEP VI Flächen auf ihre Verwendbarkeit zu analysieren und ein Instrumentarium zu entwickeln, mit dessen Hilfe die Flächen aktiviert und vermarktet werden können. Bei der angespannten Haushaltssituation kann nicht davon ausgegangen werden, dass Mittel für den Erwerb der Flächen bereitgestellt werden können. Für die eigentumsrechtliche Sicherung der jeweiligen Flächen bieten sich Optionsverträge mit den derzeitigen Eigentümern an. Um bei einer konkreten Anfrage eine zügige Umsetzung zu ermöglichen, sollten bereits im Voraus für jede landesweit bedeutsame Gewerbefläche ausführliche Machbarkeitsstudien angefertigt und informelle Absprachen mit allen Trägern öffentlicher Belange getroffen werden. Eine Reduzierung der bisherigen LEP VI Flächen auf vier bis fünf Standorte ist vor dem Hintergrund des geringen Ansiedlungspotentials anzustreben und ermöglicht einen effizienteren Einsatz der verfügbaren Finanzmittel.

8.2.1 Standortanalyse

Um die Qualität des Gewerbeflächenangebotes einschätzen und verbessern zu können, müssen die Stärken und Schwächen der einzelnen Standorte analysiert

werden. In Leipzig wird das im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung regelmäßig praktiziert, was sich als großer Vorteil im Bewerbungsprozess um die BMW Ansiedlung gezeigt hat. In Nordrhein-Westfalen gibt es auf der Landesebene hingegen keine ausreichenden Informationen über den vorhandenen Gewerbeflächenbestand, die Verfügbarkeit der Flächen und die Nachfrage nach Gewerbeflächen durch ansiedlungswillige Unternehmen. Auf der Internetseite der GfW NRW können zwar Informationen über vorhandene Gewerbeflächen abgerufen werden, aber die Datenbank ist nicht vollständig und gibt den tatsächlichen Verfügbarkeitsgrad der einzelnen Flächen in vielen Fällen nicht korrekt wieder.

Um dieses Informationsdefizit zu beseitigen, müssen die vorhandenen Gewerbeflächen von regionaler Bedeutung und die überregional bedeutsamen LEP VI Flächen landesweit einheitlich detailliert erfasst und auf ihre weiteren Verwendungsmöglichkeiten überprüft werden. Insbesondere für die LEP VI Flächen muss aufbauend auf den bisherigen Untersuchungen geprüft werden, ob die Standortanforderungen der industriellen Großbetriebe erfüllt werden können. Eine Reduzierung auf vier bis fünf Flächen für landesweit bedeutsame Großvorhaben erscheint sinnvoll, auch vor dem Hintergrund eines dann geringeren Aktivierungsaufwandes. Für jede dieser Flächen sollten bereits vor der Anfrage eines Investors Konzepte zur Erschließung und Baureifmachung ausgearbeitet werden. Die verbleibenden Flächen können einer geeigneten Verwendung zugeführt werden.

8.2.2 Benchmarking und Best-Practice

Die Gewerbeflächenpolitik des Landes Nordrhein-Westfalen muss mit der Gewerbeflächenpolitik anderer Regionen verglichen werden. Im Sinne des Best-Practice sind geeignete Instrumente und Vorgehensweisen zu identifizieren und zu adaptieren.

Als Beispiel bietet sich die Gewerbeflächenpolitik des Freistaates Thüringen an: Die Flächenvorsorge unterscheidet zwischen Gebieten für flächenintensive Großvorhaben und regional bedeutsamen Standorten. Die Flächen für industrielle Großvorhaben werden in Thüringen nicht in den Raumordnungsplänen dargestellt, um Bodenspekulationen zu verhindern. Stattdessen werden informelle Absprachen zur Flächenausweisung mit den Trägern öffentlicher Belange getroffen (in einem dichtbesiedelten Land wie Nordrhein-Westfalen ist diese Vorgehensweise aufgrund des hohen Nutzungsdrucks allerdings nicht zu empfehlen). Im Fall einer anstehenden Nutzung kann das Planungs- und Baurecht in weniger als einem Jahr geschaffen werden. Für die Flächen werden grundsätzlich schon im Vorfeld Machbarkeitsstudien zur Ermittlung der Maßnahmen und der Kosten erstellt, sowie die Kostenübernahme oder -verteilung im Grundsatz geklärt. Die zentrale Wirtschaftsförderungs-

einrichtung und Anlaufstelle für Akquisitionsanfragen ist die LEG Thüringen. Diese sucht bei einer Anfrage geeignete Flächen aus und entscheidet in eigener Verantwortung über die Einschaltung der jeweiligen Kommunen.¹⁸⁴

8.2.3 Standortmarketing

Das Standortmarketing ist die entscheidende Voraussetzung, um potentielle Investoren auf die Gewerbeflächen aufmerksam zu machen. Für ein erfolgreiches Standortmarketing sollten alle Dienstleistungen aus einer Hand erbracht werden. Investoren erwarten einen kompetenten Ansprechpartner, der sich vollständig, umfassend und zügig um die gesamte Abwicklung des Investitionsvorhabens kümmert. Die Ideallösung wäre ein Investitionsbegleiter, der ein Unternehmen während des gesamten Prozesses von der Standortakquise bis über den Abschluss der Investitionsmaßnahme hinaus betreut. Bezogen auf die landesweit bedeutsamen Standorte bedeutet das, dass ein übergeordnetes Standortmarketing auf Landesebene erforderlich ist, um Investitionen unabhängig vom regionalen Standort betreuen zu können. Eine solche Einrichtung muss von allen Trägern akzeptiert und gewollt werden, was auch bedeutet, dass bestimmte Kompetenzen an diese Einrichtung abgegeben werden müssen, damit diese effektiv arbeiten kann. Einzelne Einflussnahmen starker Regionen oder großer Städte auf die Arbeitsweise des Standortmarketings müssen verhindert werden.

8.2.4 Regionale Zusammenarbeit

Flächen mit besonderen Standortvorteilen für industrielle Großansiedlungen können nur auf der regionalen Ebene zur Verfügung gestellt werden. Zudem findet die internationale Standortwahl von Großunternehmen auf der regionalen Ebene statt. Um möglichen Investoren Flächen anbieten zu können, die deren individuellen Anforderungen am besten entsprechen, ist deshalb eine regionale Zusammenarbeit erforderlich. Dazu gehört insbesondere eine Zusammenarbeit bei der Entwicklung geeigneter Gewerbeflächen. Einzelne Kommunen haben nicht genügend personelle und finanzielle Ressourcen, um Flächen für industrielle Großansiedlungen ohne Unterstützung entwickeln zu können.

Zur Ausgestaltung der regionalen Zusammenarbeit kann auf die positiven Erfahrungen mit interregionalen Gewerbegebieten zurückgegriffen werden. Die regionale Zusammenarbeit bei den landesweit bedeutsamen Flächen geht aber noch

¹⁸⁴ Vgl. AGIPLAN PROJECTMANAGEMENT 2000 (Hrsg.): Strategische Neuausrichtung der Gewerbeflächenpolitik in Nordrhein-Westfalen. Kurzexposé. Mülheim an der Ruhr. S. 17.

darüber hinaus, indem grundsätzlich alle Kommunen in der Region beteiligt werden müssen.

Die Standortsuche von BMW hat gezeigt, dass in Nordrhein-Westfalen mit der LEP VI Fläche Dortmund-Ellinghausen und der LEP VI Fläche Datteln-Waltrop sogar zwei direkt benachbarte Flächen um die Ansiedlung des Werkes konkurriert haben. Durch solche Rivalitäten wird die gesamte Standortbewerbung behindert. Eine Region muss geschlossen auftreten um einen Investor von den Vorteilen eines Standortes überzeugen zu können. Dabei sollte sich die Abgrenzung der regionalen Zusammenarbeit gerade im Ruhrgebiet nicht wie bisher an den bestehenden Verwaltungsgrenzen orientieren. Die bisherige Aufgabenverteilung im Ruhrgebiet hat nur dazu geführt, dass es viele Zuständigkeiten, aber nur wenig Kompetenzen gibt.

9 FAZIT

Die Standortentscheidung von BMW hat gezeigt, dass die Bundesrepublik Deutschland trotz der hohen, immer wieder kritisierten Lohnkosten weiterhin ein attraktiver Industriestandort ist. In dieser Arbeit konnte aufgezeigt werden, dass die Entscheidung nicht an einzelnen bestimmten Faktoren festgemacht werden kann. Vielmehr wurde die BMW Group durch das attraktive Gesamtpaket davon überzeugt, dass Leipzig der ideale Standort für das neue Werk ist.

Wesentliche Elemente dieses Paketes waren das Grundstück, das Arbeitskräftepotential in Verbindung mit der BMW Formel für Arbeit, die Möglichkeit, das neue Werk in den vorhandenen Werkeverbund einzugliedern sowie die finanziellen Beihilfen.

In der vorliegenden Arbeit wurde erläutert, dass sich aus den Erkenntnissen zum Standortwahlprozess ein Handlungsbedarf für die nordrhein-westfälischen Standortanbieter ergibt. Die Anbieter müssen in der Lage sein, alle Anforderungen eines Unternehmens an den Standort zu erfüllen. Dabei werden von den Investoren extrem kurze Umsetzungsfristen erwartet, auf die sich die Anbieter von Gewerbeflächen einstellen müssen. Die Substituierbarkeit von einzelnen Faktoren wird von ansiedlungswilligen Unternehmen nicht geprüft, weil im Allgemeinen eine ausreichende Anzahl von Standortalternativen zur Verfügung steht.

Die Neuausrichtung der Gewerbeflächenpolitik muss eine Reihe von Bedingungen erfüllen, um sich auf die Erkenntnisse aus dem Standortwahlprozess einzustellen. Durch regelmäßige Standortanalysen muss eine landesweit einheitliche und aktuelle Datengrundlage aufgebaut werden, damit nachfragenden Unternehmen ganz gezielt die auf den jeweiligen Bedarf zugeschnittenen Flächen angeboten werden können. Ein qualitativ hochwertiges Flächenangebot kann nur in regionaler Kooperation bereitgestellt werden. Zur Koordination muss eine übergeordnete Kompetenz geschaffen werden, die auch für ein regionsunabhängiges Standortmarketing aus einer Hand zuständig ist. Als Antwort auf die geforderten kurzen Umsetzungsfristen muss ein schnelleres und flexibleres Planungs- und Baurecht geschaffen werden.

Die Bedeutung der Fördermittel für die Ansiedlung von Industrieunternehmen darf nicht verkannt werden. Die nordrhein-westfälischen Standorte werden sich darauf einstellen müssen, nach dem Auslaufen der EU-Strukturhilfen im Jahr 2006 im internationalen Standortwettbewerb benachteiligt zu sein. Daher muss intensiv daran gearbeitet werden, die Faktorausstattung der Standorte zu verbessern, um deutliche Lagevorteile gegenüber Konkurrenzstandorten zu erlangen.

QUELLENVERZEICHNIS

Übersicht über die Gesetzlichen Grundlagen

- [GVFG] Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. In der Fassung der Bekanntmachung vom 28.01.1988. BGBl. I S. 100.
- Investitionszulagegesetz 1999 in der Fassung vom 18.08.1997. BGBl. I S. 2070
- [GG] Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland, in der Fassung der Bekanntgabe vom 23.05.1949. BGBl. 1949, 1.
- [BauGB] Baugesetzbuch. In der Fassung der Bekanntmachung vom 27. August 1997. BGBl. I S. 2141.
- [LEPro] Landesentwicklungsprogramm - Gesetz zur Landesentwicklung. In der Fassung der Bekanntmachung vom 05.10.1989. GV.NW S.485/SGV.NW 230.[LPIG] Landesplanungsgesetz. In der Fassung der Bekanntmachung vom 11.02.2001. GV. 2001 S. 50.
- [ROG] Raumordnungsgesetz. In der Fassung der Bekanntmachung vom 28.4.1993. BGBl. I S. 630.

Übersicht über die verwendete Literatur

- ADAMOWITSCH, GEORG WILHELM 2002: Eckpunkte der neuen Gewerbeflächenpolitik. Diskussionsforum zur Weiterentwicklung der Landesplanung in NRW. 2. Forum: „NRW braucht eine neue Gewerbeflächenpolitik“ am 22.04.2002. Münster.
- AGIPLAN PROJECTMANAGEMENT 2000 (Hrsg.): Strategische Neuausrichtung der Gewerbeflächenpolitik in Nordrhein-Westfalen. Kurzexposé. Mülheim an der Ruhr.
- [ARL 1995] AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG 1995 (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung. Hannover.
- BALLESTREM, FERDINAND / GRAF VON; NIESSEN, HANS-JOACHIM 1977: Standortentscheidungen und Ansiedlungswerbung. In: Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (Hrsg.): Konzeption zur Industrieansiedlung. Essen.
- [BDI 1989] BUNDESVERBAND DER DEUTSCHEN INDUSTRIE E.V. 1989 (Hrsg.): Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung im Landtag NRW am 16.08.1989: Mobilisierung von Industrie- und Gewerbeflächen, Zuschrift Nr. 10/2869.
- BEHRENS, KARL CHRISTIAN 1961: Allgemeine Standortbestimmungslehre. Köln.
- BEYFUß, JÖRG 1992: Ausländische Direktinvestitionen in Deutschland. Bestandsaufnahme und Ergebnisse einer Unternehmensbefragung. Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialpolitik H. 205. Köln.
- [BMW 2000a] BMW GROUP 2000 (Hrsg.): Basisanforderungen für den neuen BMW Werksstandort. Stand 30.08.2000. München.
- [BMW 2000b] BMW GROUP 2000 (Hrsg.): Erhebungsblatt Neuer BMW Werksstandort. München.
- [BMW 2001a] BMW GROUP 2001 (Hrsg.): Neue Kapazitäten für die Produkt- und Markt-offensive - Kernelemente der Standortentscheidung der BMW Group. Vortrag am 03.12.2001 an der Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität Leipzig. Ernst Baumann, Vorstandsmitglied der BMW Group. Vortragsunterlagen. München.

- [BMW 2002] BMW GROUP 2002 (Hrsg.): Folien zur Standortauswahl. Unbekannter Verfasser. München.
- BMW WERK LEIPZIG ARGE GESAMTPLANUNG 2002 (Hrsg.): Werkbericht – Neubau BMW Werk Leipzig. Gastvorlesung am 02.07.2002 am Institut für Baubetriebswesen und Bauwirtschaft an der Universität Leipzig. Hartmut Baumgärtner, Vorstandsmitglied der IFB Dr. Braschel AG. München.
- BUNDESMINISTER FÜR ARBEIT UND SOZIALORDNUNG 1978 (Hrsg.): Die Standortwahl der Industriebetriebe in der Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West). Neuerrichtete, verlagerte und stillgelegte Industriebetriebe in den Jahren 1976/1977. Bonn.
- BUNDESMINISTER FÜR ARBEIT UND SOZIALORDNUNG 1982 (Hrsg.): Die Standortwahl der Industriebetriebe in der Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West). Neuerrichtete, verlagerte und stillgelegte Industriebetriebe in den Jahren 1980/1981. Bonn.
- BUNDESMINISTERIUM DER FINANZEN 2001 (Hrsg.): Achtzehnter Subventionsbericht. Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 1999 – 2002. Berlin.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND TECHNOLOGIE (BMWi): Programm „Innovationskompetenz mittelständischer Unternehmen (PRO INNO)“.
- COOPER, MALCOLM J. M. 1975: The Industrial Location Decision Process. Birmingham.
- DAHLKE, WINFRIED; NIEMEIER, HANS-GERHART; LOWINSKI, HEINRICH 1977: Landesplanung in Nordrhein-Westfalen. Kommentar zum Landesplanungsgesetz und Landesentwicklungsprogramm. Essen.
- [DIW 1998] DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG 1998 (Hrsg.): Gesamtwirtschaftliche und regionale Effekte von Bau und Betrieb eines Halbleiterwerkes in Dresden. Sonderheft 164. Berlin.
- ESTERMANN, HANS 1983: Industriebranchen im Ruhrgebiet und der Grundstücksfond Ruhr. Arbeitspapier 12 des Instituts für Raumplanung an der Universität Dortmund (IRPUD). Dortmund. ESTERMANN, HANS 1985: Grundstücksfonds und development corporation. Kassel.[EU 2001] EUROPÄISCHE UNION 2001 (Hrsg.): Regionalpolitik. Im Dienst der Regionen. Brüssel.
- EUROPÄISCHE KOMMISSION 2000a (Hrsg.): Europäische Beschäftigungs- und Sozialpolitik für Menschen. Reihe: Europa in Bewegung. Brüssel.
- EUROPÄISCHE KOMMISSION 2000b (Hrsg.): Im Dienst der Regionen. Reihe: Europa in Bewegung. Brüssel.
- FLUOR CORPORATION 2001: Certified Project Musts and Wants for light Industry and Assembly. Ohne Ortsangabe.
- FÜRST, DIETRICH; ZIMMERMANN, KLAUS 1973: Standortwahl industrieller Unternehmen. Ergebnisse einer Unternehmensbefragung, in: Schriftenreihe der Gesellschaft für regionale Strukturentwicklung e.V.. Band 1. Bonn.
- GFW NRW 2001] GESELLSCHAFT FÜR WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG NORDRHEIN-WESTFALEN MBH 2001 (Hrsg.): Jungen, Stephan: Standortsuche BMW. Chronologie eines Ansiedlungsprojektes. Präsentation. Düsseldorf.
- GRABOW, BUSSO; HENCKEL, DIETRICH; HOLLBACH-GRÖMIG, BEATE 1995: Weiche Standortfaktoren. Deutsches Institut für Urbanistik (DIFU) (Hrsg.). Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik, Band 89. Berlin.
- GRIES, THOMAS 1998: Internationale Wettbewerbsfähigkeit: eine Fallstudie für Deutschland. Rahmenbedingungen – Standortfaktoren – Lösungen. Wiesbaden.

- GRYCZAN, WILHELM 1978: Auswirkungen der Landesentwicklungsplanung auf die lokale Ebene –LEP VI-. Diplomarbeit. Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung. Dortmund.
- HENSEL, M. 1998: Stadtplanerische Rahmenbedingungen im Vergleich – aus Sicht eines Projektentwicklers. Vervielfältigtes Vortragskript „Fachtagung Stadtplanung und Gewerbegebiete“ am 15./16.10.1998, Institut für Städtebau und Wohnungswesen München. Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung. München.
- HEUER, H. 1977: Aktuelle Probleme kommunaler Wirtschaftsförderung in der Bundesrepublik Deutschland, in: Der Städtetag. S. 548 ff..
- [IGM 2001] INDUSTRIEGEWERKSCHAFT METALL 2001 (Hrsg.): Ergänzungstarifvertrag zwischen der Unternehmensleitung der BMW AG und der Industriegewerkschaft Metall. Leipzig, München.
- [ILS 1975] INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN 1975 (Hrsg.): Standortwahl von Industriebetrieben in NRW 1955 – 1971. Dortmund.
- [ILS 2000] INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN 2000 (Hrsg.): Überprüfung der Erschließung, Verfügbarkeit und Einschränkungen der Gebiete für flächenintensive Großvorhaben des LEP NRW, Ergebnisbericht. Dortmund.
- [ILS 2001a] INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN 2001 (Hrsg.): Zur aktuellen Gewerbeflächenpolitik. Anforderungen an zukünftige Gewerbeflächen, bearbeitet von: Planquadrat Dortmund, Büro für Raumplanung, Städtebau und Architektur. Dortmund.
- [ILS 2001b] INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN 2001 (Hrsg.): Neue Entwicklungen beim Gewerbeflächenbedarf (Kurzfassung). Dortmund.
- [ILS 2002a] INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN 2002 (Hrsg.): Instrumente und Verfahren der Landesplanung. Fachtagung zur Weiterentwicklung der Landesplanung in NRW. Dortmund.
- [ILS 2002b] INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN 2002 (Hrsg.): RheinRuhr: Vom Ballungsraum zur Metropolregion. Diskussionsforum zur Weiterentwicklung der Landesplanung in NRW. Dortmund.
- [ILS 2002c] INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN 2002 (Hrsg.): NRW braucht eine neue Gewerbeflächenpolitik. Diskussionsforum zur Weiterentwicklung der Landesplanung in NRW. Dortmund.
- [INTERNATIONAL ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL 2002 (Hrsg.): Site Selection Data Standards. Data Standards Spreadsheet. URL: http://www.iedconline.org/site_selection.html, aufgerufen am 06.10.2002. Washington.
- [IW 2002] INSTITUT DER DEUTSCHEN WIRTSCHAFT E.V. KÖLN 2002 (Hrsg.): Industrielle Arbeitskosten im internationalen Vergleich. Dokumentation. In: iw-trends, 29. Jahrgang, Heft 2/2002. Köln.
- JABLONOWSKI, HARRY WALTER; OFFERMANN, JOHANNA 1975: Teilkrise ohne Ende. Eine Untersuchung über den industriellen „Strukturwandel“ im Ruhrgebiet. Gaiganz.

- LANDESENTWICKLUNGSPLAN VI. „Festlegungen von Gebieten für flächenintensive Großvorhaben (einschließlich Standorte für die Energieerzeugung), die für die Wirtschaftsstruktur des Landes von besonderer Bedeutung sind.“ Vom 8.11.1978. MBl. NW. S. 1878.
- LANDESPANUNGSBEHÖRDE NRW 2001 (Hrsg.): Landesplanungsbericht November 2001. Düsseldorf. LANDESPANUNGSBEHÖRDE NRW 2001 (Hrsg.): Landesplanungsbericht November 2001. Düsseldorf.
- LANDESREGIERUNG NORDRHEIN-WESTFALEN 2000 (Hrsg.): Landesentwicklungsbericht Nordrhein-Westfalen. Schriftenreihe des Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen, Heft 55. Düsseldorf.
- LAUTERBACH, GISELA 1993: Wie werden interkommunale Gewerbegebiete im Finanzausgleich berücksichtigt? In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): ILS-Schriften Nr. 74. Dortmund.
- [LEG 2000] Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen GmbH 2000: 30 Jahre LEG. Düsseldorf.
- [LEIPZIG 1999] STADT LEIPZIG, DEZERNAT PLANUNG UND BAU 1999 (Hrsg.): Stadtentwicklungsplan gewerbliche Bauflächen. Beiträge zur Stadtentwicklung Nr. 25. Leipzig.
- [LEIPZIG 2000] STADT LEIPZIG, DEZERNAT PLANUNG UND BAU 2000 (Hrsg.): Stadtentwicklungsplan Wohnungsbau und Stadterneuerung. Rahmenbedingungen. Teilplan Wohnungsbau, Teilplan Stadterneuerung. Beiträge zur Stadtentwicklung Nr. 30. Leipzig.
- [LEIPZIG 2002] STADT LEIPZIG 2002 (Hrsg.): Die Baufeldvorbereitung für den Industriepark Nord. Dokumentation auf den Internetseiten der Stadt Leipzig. URL: http://www.leipzig.de/de/buerger/news/bau_aktuell/start/seiten/aktuelles2.htm, aufgerufen am 16.11.2002.
- [MDR 2002] MITTELDEUTSCHER RUNDFUNK 2002 (Hrsg.): BMW-Ansiedlung beflügelt Infrastrukturausbau. Artikel vom 04.07.2002, in: mdr.de. URL: <http://www.mdr.de/automobilbranche/bmw/121232.html>, aufgerufen am 16.11.02
- [MIGA 2001] MULTILATERAL INVESTMENT GUARANTEE AGENCY 2001 (Hrsg.): The Site Selection Consultant – A Key Factor in Greenfield Investment Promotion. In: investment promotion quarterly, Volume 1, Issue 3, Fourth Quarter 2001. Washington.
- [MIGA 2002] MULTILATERAL INVESTMENT GUARANTEE AGENCY 2002 (Hrsg.): Foreign Direct Investment Survey. A study conducted by the multilateral investment guarantee agency with the assistance of Deloitte & Touche llp. Washington.
- MINISTER FÜR LANDESPANUNG, WOHNUNGSBAU UND ÖFFENTLICHE ARBEITEN DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN 1964: Landesentwicklungsprogramm. In: Schriftenreihe Nordrhein-Westfalen baut, Band 16. Essen.
- MINISTERPRÄSIDENT DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN – LANDESPANUNGSBEHÖRDE 1979 (Hrsg.): Landesentwicklungsplan VI. Sein Weg vom gesetzlichen Auftrag bis zur Aufstellung. Schriftenreihe des Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen, Heft 41/1979. Düsseldorf.
- [MURL 1995] MINISTERIUM FÜR UMWELT, RAUMORDNUNG UND LANDWIRTSCHAFT DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN 1995 (Hrsg.): LEP NRW. Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf.
- NIEMEYER, HANS-GERHART; DAHLKE, WINFRIED; LOWINSKI, HEINRICH 1977: Landesplanung in Nordrhein-Westfalen. Kommentar zum Landesplanungsgesetz und Landesentwicklungsprogramm. Essen. PIEPER, MARKUS 1994: Das interregionale Standort-

- wahlverhalten der Industrie in Deutschland. Konsequenzen für das kommunale Standortmarketing. Göttingen.
- PRO RUHRGEBIET E.V. 2002 (Hrsg.): Für unser Ruhrgebiet! Bürgerschaftliche Initiative für eine starke Region. Aufruf, 21.06.2002. Essen.
- REISCHL, BERND 1989: Gewerbeflächenpolitik. Eine Instrumentenanalyse zur Revitalisierung von Gewerbe- und Industrieflächen. Diplomarbeit. Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung. Dortmund.
- RUNER, HÅKON 1999: Die Bestimmung der Standortanforderungen bei Standortentscheidungen. Eine empirische, quantitative und kognitive Analyse. Europäische Hochschulschriften, Reihe 5, Volks- und Betriebswirtschaft, Bd. 2423. Frankfurt am Main, Berlin, Bern, New York, Paris, Wien.
- SACHS, OLIVER / VON 2002: Regionale Wirtschaftsförderung und Standortentscheidungen von Unternehmen: eine kritische Analyse des Investitionszuschusses der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ im Standortentscheidungsprozeß von Unternehmen. Berlin.
- SCHÄTZL, LUDWIG 1992: Wirtschaftsgeographie 1. Theorie. Paderborn, München, Wien, Zürich. 4. Auflage.
- SCHILLER-DICKHUT, REINER 1996: Aus der Not geboren – interkommunale Zusammenarbeit bei Gewerbeflächen, in: Zeitschrift für alternative Kommunalpolitik. Ohne Ort.
- SCHILLING, HELMUT 1968: Standortfaktoren für die Industrieansiedlung. Österreichisches Institut für Raumplanung, Veröffentlichung Nr. 27. Stuttgart.
- SCHLIEBE, KLAUS 1982: Industrieansiedlungen. Das Standortverhalten der Industriebetriebe in den Jahren 1955 bis 1979. Bundesforschungsanstalt f. Landeskunde u. Raumforschung (BfLR). Bonn.
- SCHULTE, HUBERT 2001: Plenarrede: Stärkung des Wirtschaftsstandortes NRW - Flächenintensive Großvorhaben. 24.01.2001.
URL: http://www.hubert-schulte.de/mehr_240101.htm, aufgerufen am 02.09.2002.
- SITE SELECTION MAGAZINE 2001 (Hrsg.): Europe's Best Rev Up Investments. URL: <http://www.siteselection.com/issues/2001/nov/p720/>, aufgerufen am 06.10.2002. Norcross (USA).
- SITE SELECTION MAGAZINE 2002a (Hrsg.): BMW Leads the Auto Pack in European Investment. URL: <http://www.siteselection.com/issues/2002/jan/p68/>, aufgerufen am 06.10.2002. Norcross (USA).
- SITE SELECTION MAGAZINE 2002b (Hrsg.): International Business Climates: A European Incentives Update. Bearbeitet von: Ernst & Young. URL: <http://www.siteselection.com/issues/2001/nov/p715/>, aufgerufen am 06.10.2002. Norcross (USA).
- SITE SELECTION MAGAZINE 2002c (Hrsg.): U.N. Survey Reveals Transnational Companies' Location Preferences. URL: <http://www.siteselection.com/issues/2002/mar/p114/>, aufgerufen am 06.10.2002. Norcross (USA).
- SITE SELECTION MAGAZINE 2002d (Hrsg.): Utilities Power Up Site Selection Efforts. URL: <http://www.siteselection.com/issues/2001/may/p361/>, aufgerufen am 06.10.2002. Norcross (USA).
- SPIESS, STEFFEN 1999: Das Standortwahlverhalten von Investoren in Thüringen. Eine empirische Studie. Arbeitspapier Nr. 11 des Fachgebietes Marketing an der Technischen Universität Ilmenau, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften. Ilmenau.

- STAATSKANZLEI NRW 2000 (Hrsg.): Strategische Neuausrichtung der Gewerbeflächenpolitik in Nordrhein-Westfalen. Kurzexposé, bearbeitet von: agiplan ProjectManagement. Mülheim an der Ruhr.
- STÄDTETAG NORDRHEIN-WESTFALEN 2002 (Hrsg.): Stellungnahme des Städtetages zum Landesplanungsbericht. Köln.
- STARK, KLAUS-DIETER 1980: Wirtschaftsförderungsinstitutionen und Gewerbeflächen als Lenkungsinstrumente zur räumlichen Verteilung von Industrie und Gewerbe. Institut für Raumplanung an der Universität Dortmund (IRPUD). Dortmund. STERN, KLAUS; BURMEISTER, JOACHIM 1975: Die Verfassungsmäßigkeit eines landesrechtlichen Planungsgebotes für Gemeinden. Schriftenreihe des Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf.
- WEBER, ALFRED 1909: Über den Standort der Industrien. Ohne Ortsangabe.
- [WFS 2001] WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG SACHSEN GMBH 2001 (Hrsg.): Aus der Arbeit der WFS: Die BMW-Ansiedlung. Aufsichtsratsitzung am 05. September 2001 (Auszug). Dresden.
- WIEGANDT, CLAUS-CHRISTIAN 1988: Reaktivierung von Gewerbe- und Industriebrachen: Das Modell einer Fonds-Lösung am Beispiel des Grundstücksfonds in Nordrhein-Westfalen. In: Rosenkranz, Einsele, Harreß: Bodenschutz – ergänzbares Handbuch der Maßnahmen und Empfehlungen für Schutz, Pflege und Sanierung von Böden, Landschaft und Grundwasser, S.15. Berlin. [WMRC 2001] WORLD MARKETS RESEARCH CENTER 2001 (Hrsg.): Western Europe Regional: In or Out? – The German Manufacturing Conundrum. Automotive Sector Analysis. London.
- WUSCHANSKY, BERND 1985: Regionale Entwicklungsspielräume von Gewerbe- und Industrieflächen. Bestandserhebung und Ansatz für eine methodische Bedarfsermittlung. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS) (Hrsg.). Schriftenreihe Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Landesentwicklung, Band 1.044. Dortmund.

Übersicht über die verwendeten Zeitungsartikel

- AUTOMOTIVE INTELLIGENCE 2002 (Hrsg.): Erster Spatenstich für das neue BMW Werk Leipzig, in Auto News, 08.05.2002. URL: <http://www.autointell.de/News-deutsch-2002/Mai-2002-1/Mai-08-02-p2.htm>, aufgerufen am 05.11.2002.
- BAYERISCHE STAATSKANZLEI 2001 (Hrsg.): Pressemitteilung vom 18.06.2001. München.
- BERLINER MORGENPOST 2002 (Hrsg.): Sarrazins Standortanalyse, in: morgenpost.de, 23.10.2002. URL: <http://morgenpost.berlin1.de/archiv2002/021023/wirtschaft/story557205.html>, aufgerufen am 04.11.2002.
- [BMW 2000c] BMW GROUP 2000 (Hrsg.): Standortentscheidung für neue BMW Modellreihe: Kapazitätserweiterung des BMW Werkverbundes notwendig. Presse-Information vom 13.07.2000. München.
- [BMW 2001b] BMW GROUP 2001 (Hrsg.): Formel für Arbeit. Presse-Information vom 18.07.2001. München.
- [BMW 2001c] BMW GROUP 2001: Neues BMW Group Werk wird in der Region Leipzig/Halle gebaut. Presse-Information vom 18.07.2001. München.
- BUERSCHER ZEITUNG 2002 (Hrsg.): Drei Städte entdecken ihre Grenzbereiche. Ausgabe vom 04.11.2002, Lokalteil Gelsenkirchen.

- BUNDESKANZLERAMT 2001 (Hrsg.): Erklärung von Gerhard Schröder zur Standortentscheidung von BMW. Pressemitteilung Nr. 318 vom 18.07.2001. Berlin.
- 8BZ 2000] BERLINER ZEITUNG 2000 (Hrsg.): „Berlin ist bei BMW in der engeren Wahl“. Senat kämpft um Zuschlag für neues Produktionswerk. Ausgabe vom 31.08.2000, Wirtschaftsteil.
- [BZ 2001a] BERLINER ZEITUNG 2001 (Hrsg.): BMW streitet über neuen Standort. Milberg für deutsches Werk. Ausgabe vom 10.07.2001, Wirtschaftsteil.
- [BZ 2001b] BERLINER ZEITUNG 2001 (Hrsg.): Ich wäre gern Tischler geworden. Wirtschaftssenator Wolfgang Branoner über den Standort Berlin und ökonomische Kompetenz in der Hauptstadt. Ausgabe vom 06.01.2001, Wirtschaftsteil.
- [BZ 2001c] BERLINER ZEITUNG 2001 (Hrsg.): Leipzig hat gute Chancen auf BMW-Werk. Scheinbar Vorentscheidung für neuen Standort gefallen. Ausgabe vom 28.05.2001, Wirtschaftsteil.
- [BZ 2001d] BERLINER ZEITUNG 2001 (Hrsg.): Neues BMW Werk. Die Region um Hof gilt als Favorit. Ausgabe vom 02.02.2001, Wirtschaftsteil.
- DER SPIEGEL 2001a (Hrsg.): Kollektiver Stoßseufzer, in: Der Spiegel Nr. 30/2001, S. 77. Hamburg.
- DER SPIEGEL 2001b (Hrsg.): Milbergs Motoren Werk, in: Spiegel online, Artikel vom 07.12.2001. URL: <http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,171533,00html>, aufgerufen am 22.08.2002.
- EMS-ZEITUNG 2001 (Hrsg.): BMW: Nähe zur See könnte den Ausschlag geben. Ausgabe vom 25.01.2001.
- EUROPÄISCHE KOMMISSION 2002: EU kürzt Beihilfen für neues BMW-Werk in Leipzig. Pressemitteilung vom 11.12.2002. IP/02/1850.
- [FAZ 1993] FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG 1993 (Hrsg.): Produktionsverlagerung ins Ausland, Nr. 261, 09.11.1993. Frankfurt. S. 17.
- [FAZ 1994] FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG 1994 (Hrsg.): Ingolstadt gewinnt den konzerninternen Standortwettbewerb, Nr. 39, 16.02.1994. Frankfurt. S. 16.
- [FAZ 2000] FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG 2000 (Hrsg.): „Subventionen waren nicht entscheiden“, Nr. 201, 30.08.2000. Frankfurt. S. 22.
- [FAZ 2001a] FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG 2001 (Hrsg.): BMW würde einer ganzen Region viel Mut machen, Nr. 151 vom 03.07.2001. Frankfurt. S. 24.
- [FAZ 2001b] FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG 2001 (Hrsg.): Leipzig gewinnt den Standort-Poker, Nr. 165, 19.07.2001. Frankfurt. S. 16.
- [FAZ 2001c] FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG 2001 (Hrsg.): Leipzig gewinnt den Standort-Poker, Nr. 165, 19.07.2001. Frankfurt. S. 16.
- [FTD 2001] FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND 2001 (Hrsg.): BMW: Brüssel prüft ‚sehr hohe‘ Subvention für Leipziger Werk. Ausgabe vom 05.12.2001, in: ftd.de, URL: <http://www.ftd.de/ub/in/3007518.html?nv=rs>, aufgerufen am 22.08.2002. Hamburg.
- [FTD 2002] FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND 2002 (Hrsg.): Brüssel kürzt BMW Beihilfe für Bau von Werk. Ausgabe vom 12.12.2002.
- HANNOVERSCHE ALLGEMEINE ZEITUNG 2000 (Hrsg.): Ganz Europa buhlt um die Gunst von BMW. Ausgabe vom 31.08.2000.

- HESSISCHE/NIEDERSÄCHSISCHE ALLGEMEINE 2000 (Hrsg.): Nord-Waldecker Standort fiel bei BMW durch. Ausgabe vom 14.12.2000.
- HESSISCHE/NIEDERSÄCHSISCHE ALLGEMEINE 2001 (Hrsg.): Initiative „Standort Nordwaldeck – endlich Land in Sicht“. Ausgabe vom 12.12.2001.
- INVEST IN FRANCE AGENCY 2001 (Hrsg.): Neue Chance für Arras. Pressemitteilung, 19.07.2001. URL: http://www.investinfrance.org/Germany/PublicRelations/Pressemitteilungen/neue_chance_fur_arras.html, aufgerufen am 22.08.2002.
- JUNGLE WORLD 2001 (Hrsg.): Rabatt in Sachsen, in: Jungle World, Wochenzeitung online, Nr. 32/2001, 01.08.2001. URL: http://www.nadir.org/nadir/periodika/jungle_world/_2001/32/10a.htm, aufgerufen am 22.08.2002.
- KÖLNISCHE RUNDSCHAU 2000 (Hrsg.): Clement: Wenn BMW zusagt, wird die B56n ausgebaut. Ausgabe vom 14.12.2000, Lokalteil Euskirchen.
- KÖLNISCHE RUNDSCHAU 2001 (Hrsg.): BMW-Absage für Euskirchen. Ausgabe vom 22.05.2001, Wirtschaftsteil.
- LANDKREIS COBURG 2000 (Hrsg.): Wirtschaftsregion Coburg demonstriert regionale Einheit. Pressemitteilung, 10.11.2000. URL: <http://www.landkreis-coburg.de/aktuell/pressearchiv/wirtschaftsregion.html>, aufgerufen am 08.10.2002.
- MANAGER MAGAZIN 2001 (Hrsg.): BMW-Werk in Leipzig: Hauptsache ohne PDS? In: manager-magazin.de, 10.08.2001. URL: <http://www.manager-magazin.de/koepfe/artikel/0,2828,149280,00.html>, aufgerufen am 29.08.2002.
- MILBERG, JOACHIM 2001a: Die Entscheidung für Leipzig ist gefallen. Rede des Vorsitzenden des Vorstandes der BMW AG. Pressekonferenz anlässlich der Entscheidung über das neue BMW Werk. München 18.07.2001.
- MILBERG, JOACHIM 2001b: Bei der Standortwahl nehmen wir keine politische Rücksicht, in: [BZ 2001] Berliner Zeitung 2001 (Hrsg.), Wirtschaftsteil, Ausgabe vom 10.02.2001.
- MILBERG, JOACHIM 2001c: Die Entscheidung ist für Leipzig/Halle gefallen. Pressekonferenz anlässlich der Entscheidung über das neue BMW Werk am 18.07.2001. Rede. München.
- [MZ 2001] MITTELDEUTSCHE ZEITUNG 2001 (Hrsg.): Leipzigs Konkurrenten im Vergleich, in: mz-web.de, 28.06.2001. URL: <http://www.mz-web.de/servlet/ContentServer?pagename=ksta/page&atype=ksArtikel&aid=999993751741947>, aufgerufen am 02.09.2002.
- [MZ 2002] MITTELDEUTSCHE ZEITUNG 2002 (Hrsg.): EU-Kommission kürzt Firmen-Subventionen. Ausgabe vom 13.02.2002.
- [NRZ 2002a] NEUE RUHR ZEITUNG / NEUE RHEIN ZEITUNG 2002 (Hrsg.): Auch Laarbruch fährt aufs neue BMW-Werk ab. Ausgabe vom 28.10.2002, Lokalteil Kleve.
- [NRZ 2002b] NEUE RUHR ZEITUNG / NEUE RHEIN ZEITUNG 2002 (Hrsg.): Frühes Aus für Projekt Ruhr GmbH? In: NRZ online, 28.10.2002. URL: <http://www.nrz.de/nrz/nrz.region.php>, aufgerufen am 28.10.2002. Essen.
- POTTHOFF, ROLF 2000: Kommentar: BMW erteilt dem nördlichen Revier eine Absage, in: [WAZ] Westdeutsche Allgemeine Zeitung (Hrsg.). Ausgabe vom 10.11.2000.
- RECKLINGHÄUSER ZEITUNG 2000a (Hrsg.): BMW-Delegation wird im Rieselfeld erwartet. Ausgabe vom 25.10.2000, Titelseite.

- RECKLINGHÄUSER ZEITUNG 2000b (Hrsg.): Region bei BMW eine Runde weiter. Ausgabe vom 29.09.2000, Kreisseite.
- RECKLINGHÄUSER ZEITUNG 2000c (Hrsg.): Rätselraten über Absagegründe. Ausgabe vom 10.11.2000, Kreisseite.
- REGIERUNGSPRÄSIDIUM GIEßEN 2000 (Hrsg.): Regierungspräsident Schmied: BMW-Ansiedlung wäre eine einmalige Chance für die Region. Pressemitteilung, 08.11.2000. URL: http://www.rp-giessen.de/me_in/info/pm/b_pm_2000_102.htm, aufgerufen am 09.09.2002.
- STADER TAGEBLATT 2001 (Hrsg.): Stade scheidet im Rennen um BMW aus. Ausgabe vom 22.05.2001.
- [SZ 2000] SÜDDEUTSCHE ZEITUNG 2000 (Hrsg.): Mittelfranken lockt mit dem besten Standort. Ausgabe vom 12.08.2000.
- [SZ 2001a] SÜDDEUTSCHE ZEITUNG 2001 (Hrsg.): Bürgerinitiativen für BMW. Schwerin kämpft um die Ansiedlung des geplanten Automobilwerks, in: SZ, 14.07.2001.
- [SZ 2001b] SÜDDEUTSCHE ZEITUNG 2001 (Hrsg.): Die wahre Hilfe kommt verdeckt. Ausgabe vom 17.04.2001.
- [SZ 2001c] SÜDDEUTSCHE ZEITUNG 2001 (Hrsg.): Neues Werk. BMW sucht und streitet, in: [sueddeutsche.de](http://www.sueddeutsche.de), 09.07.2001. URL: <http://www.sueddeutsche.de/index.php?url=/wirtschaft/aktuell/16019/index.php>, aufgerufen am 02.09.2002.
- [SZ 2001d] SÜDDEUTSCHE ZEITUNG 2001 (Hrsg.): Neues Werk. Noch fünf Bewerber buhlen um BMW, in: [sueddeutsche.de](http://www.sueddeutsche.de), 07.06.2001. URL: <http://www.sueddeutsche.de/index.php?url=/wirtschaft/aktuell/12477/index.php>, aufgerufen am 02.09.2002.
- [TAZ 2000a] DIE TAGESZEITUNG 2000 (Hrsg.): Kampf um das goldene Kalb, in: TAZ Ruhr, 27.09.2000.
- [TAZ 2000b] DIE TAGESZEITUNG 2000 (Hrsg.): NRW fällt hinter Bayern zurück, in: TAZ Ruhr, 27.09.2000.
- [TAZ 2001a] DIE TAGESZEITUNG 2001 (Hrsg.): Produktion bei BMW in Leipzig fast rund um die Uhr, in: TAZ Nr. 6502, 21.07.2001, S. 7. Berlin.
- [TAZ 2001b] DIE TAGESZEITUNG 2001 (Hrsg.): VEB BMW in Leipzig, in: TAZ Nr. 6500, 19.07.2001, S. 9. Berlin.
- [WAZ 2000a] WESTDEUTSCHE ALLGEMEINE ZEITUNG 2000 (Hrsg.): Aufsichtsrat: Bayern für BMW von Vorteil. Ausgabe vom 14.10.2000, Lokalteil Datteln.
- [WAZ 2000b] WESTDEUTSCHE ALLGEMEINE ZEITUNG 2000 (Hrsg.): BMW lässt auch Hamm als Standort fallen. Ausgabe vom 10.11.2000, S. 1.
- [WAZ 2000c] WESTDEUTSCHE ALLGEMEINE ZEITUNG 2000 (Hrsg.): Die Region muss Entscheidung über die Zukunftsinvestition treffen. Ausgabe vom 10.11.2000, Lokalteil Waltrop.
- [WAZ 2000d] WESTDEUTSCHE ALLGEMEINE ZEITUNG 2000 (Hrsg.): Euskirchen als BMW-Standort noch im Rennen. Ausgabe vom 23.11.2000, Wirtschaftsteil.
- [WAZ 2000e] WESTDEUTSCHE ALLGEMEINE ZEITUNG 2000 (Hrsg.): Euskirchen hofft auf den Zuschlag für BMW-Werk. Ausgabe vom 13.12.2000, Wirtschaftsteil.

- [WAZ 2000f] WESTDEUTSCHE ALLGEMEINE ZEITUNG 2000 (Hrsg.): Konkurrenz schläft nicht, oder was andere für ein Automobilwerk tun. Ausgabe vom 03.11.2000, Lokalteil Datteln.
- [WAZ 2000g] WESTDEUTSCHE ALLGEMEINE ZEITUNG 2000 (Hrsg.): Politischer Hickhack treibt BMW aus den Riesefeldern. Ausgabe vom 23.11.2000, Lokalteil Datteln.
- [WAZ 2000h] WESTDEUTSCHE ALLGEMEINE ZEITUNG 2000 (Hrsg.): Rieselfelder fielen aus der ersten Runde. Ausgabe vom 10.11.2000, Lokalteil Datteln.
- [WAZ 2000i] WESTDEUTSCHE ALLGEMEINE ZEITUNG 2000 (Hrsg.): Waltrop und Datteln enttäuscht über Absage des BMW-Konzerns. Ausgabe vom 10.11.2000, Wirtschaftsteil.
- [WAZ 2000k] WESTDEUTSCHE ALLGEMEINE ZEITUNG 2000 (Hrsg.): Land steuert zum BMW-Werk 18 Prozent der Baukosten bei. Ausgabe vom 09.10.2000, Lokalteil Datteln.
- [WAZ 2000l] WESTDEUTSCHE ALLGEMEINE ZEITUNG 2000 (Hrsg.): Schwerin lockt BMW-Manager mit neuer Fluglinie. Ausgabe vom 27.09.2000, Lokalteil Datteln.
- [WAZ 2000m] WESTDEUTSCHE ALLGEMEINE ZEITUNG 2000 (Hrsg.): Kurz und Aktuell. Tschechien bietet BMW 7 Standorte an. Ausgabe vom 30.09.2000, Wirtschaftsteil.
- [WAZ 2002a] WESTDEUTSCHE ALLGEMEINE ZEITUNG 2002 (Hrsg.): Die Großstädte im Revier feiern Premiere, in: WAZ Nr. 258, 05.11.2002.
- [WAZ 2002b] WESTDEUTSCHE ALLGEMEINE ZEITUNG 2002 (Hrsg.): Städte planen im Dreieck gemeinsam. Ausgabe vom 05.11.2002, Lokalteil Essen.
- [WAZ 2002c] WESTDEUTSCHE ALLGEMEINE ZEITUNG 2002 (Hrsg.): Steinbrücks gute Vorsätze hielten keine 24 Stunden. Künftiger NRW-Regierungschef heizt Personalspekulationen an. URL: http://archiv.waz.de/main_mappe2.asp?file=3&docid=00748855&verid=001, aufgerufen am 25.10.2002. Essen.
- WESTFALEN-BLATT 2000a (Hrsg.): BMW in Warburg – Riesenerfolg für OWL. Ausgabe vom 19.09.2000.
- WESTFALEN-BLATT 2000b (Hrsg.): Gegenwind aus Düsseldorf gestoppt. Ausgabe vom 19.09.2000.
- WESTFALEN-BLATT 2000c (Hrsg.): Gelände muss sofort verfügbar sein, Ausgabe vom 11.10.2000.
- WESTFALENPOST 2000 (Hrsg.): BMW-Fieber auch in Südwestfalen. Ausgabe vom 13.10.2000.
- WIRTSCHAFTS JOURNAL 2002 (Hrsg.): Gute Chancen auf Förderhöchstsatz. BMW kann auf Genehmigung der EU-Kommission hoffen. Hohenstein-Erstthal
- WRYCZA, THOMAS 2000: Auch allein stark, in: [WAZ] Westdeutsche Allgemeine Zeitung. Ausgabe vom 10.11.2000, Lokalteil Datteln.

GESPRÄCHSVERZEICHNIS

Übersicht der Experteninterviews

Gerd Fröhlich	Emscher-Lippe-Agentur (ELA)	18.09.2002
Stephan Jungen	Gesellschaft für Wirtschaftsförderung NRW GmbH (GfW)	31.01.2002
Roland Kirchhoff	Verein pro Ruhrgebiet e.V.	09.10.2002
Manfred Krüger	RWE Systems	27.09.2002
Alexandra Landsberg	Agiplan ProjectManagement	09.10.2002
Hans-Joachim Linke	LEG Landesentwicklungsgesellschaft NRW	22.02.2002
Karl-Heinz Marscheider	Stadt Datteln	08.11.2002
Sieglinde Merbitz	IG Metall, Verwaltungsstelle Leipzig	16.10.2002
Elmar Müller	Amt für Wirtschaftsförderung Euskirchen	22.02.2002
Matthias Müller	Staatskanzlei Nordrhein-Westfalen	19.02.2002 u.24.10.2002
Oliver Weigel	Amt für Stadtentwicklung Leipzig	16.10.2002
Bernd Wuschansky	Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen	25.09.2002

Übersicht der Telefonate

	Stadt Wismar, Amt f. Wirtschaft u. Tourismus	08.10.2002
	Wirtschaftsförderung der Stadt Hof	08.10.2002
Wolf-H Blochowitz.	Stadt Lahr, Stabsstelle Wirtschaftsförderung	07.10.2002
Jörg Böttcher	Stadt Magdeburg, Dezernat Wirtschaft	05.12.2002
Wilhelm Coprian	Wirtschaftsförderung Lippstadt GmbH (WFL)	20.11.2002
Jürgen Enkelmann	Agentur f. Wirtschaftsförderung des Landkreises Cuxhaven	04.10.2002
Herr Franz	Industrial Investment Council (IIC)	26.09.2002
Karl-Günther Gallas	Stadt Bingen am Rhein, Wirtschaftsförderung	22.10.2002
Matthias Gerhardt	Wirtschaftsförderung Sachsen GmbH, Abteilung Unternehmensansiedlung, Standortwerbung	07.10.2002
Reinhard Gilleßen	Wirtschaftsförderung Kreis Kleve GmbH	27.11.2002
Frau Großschopf	Aachener Gesellschaft für Innovation und Technologietransfer AGIT mbH	20.11.2002
Franz Hoof	Stadt Geseke	25.10.2002
Roland Kauer	Stadt Giessen, Abt. Wirtschaftsförderung	23.10.2002
Heinz Kirchhoff	Wirtschaftsförderung Berlin GmbH	20.11.2002
Dietrich Kruse	Stadt Rostock, Amt f. Wirtschaftsförderung	23.10.2002
C.Lantzerath-Flesch	Wirtschaftsförderungsgesellschaft Hamm mbH, Gewerbeflächenentwicklung	25.10.2002
Herr Leroy	Stadt Würselen, Stadtentwicklung	20.11.2002

Peter Lintner	IHK Augsburg, Leiter Geschäftsfeld Standortpolitik, Volkswirtschaft, Bauleitplanung	29.08.2002
Hartmut Lüdeling	Stadt Versmold – FB Planen, Bauen, Umwelt	25.10.2002
Herr Maus	Bundesministerium für Wirtschaft	09.09.2002
Matthias Meichsner	Icep Portugal, Handels u. Touristikamt Berlin	27.09.2002
Alexandra Mertel	Stadt Bergheim, Abt. Wirtschaftsförderung u. Grundstücksverkehr	25.10.2002
Reinhard Müller	Industriepark Region Trier	22.10.2002
Wolfgang Nettelstroth	IG Metall - Bezirksleitung NRW	28.08.2002
J. Opgen-Rhein	Stadt Wesel, Wirtschaftsförderung	25.10.2002
Elke Pignet-Hansen	Nord France Experts	12.12.2002
Walter Pippig	BMW Group	26.08.2002
Christine Raaff	Office for Foreign Investors (OFI) s.s., Belgien	24.10.2002
Fritz Rötting	IHK Aachen	30.08.2002
Franz Rung	Neustadt b. Coburg, Wirtschaftsförderung	02.09.2002
Manfred Savoir	Stadt Geilenkirchen, Wirtschaftsförderung	25.10.2002
Hans Schaupp	Stadt Schweinfurt, Amt f. Stadtmarketing u. Wirtschaftsförderung	22.10.2002
Roland Schmitt	Saarland, Gesellschaft für Wirtschaftsförderung Saar mbH	09.09.2002
Nils Schnorrenberger	Bremerhavener Gesellschaft f. Investitionsförderung u. Stadtentwicklung mbH	08.10.2002
Birgit Welge	Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft Speyer	02.12.2002



ANHANG

- Kriterienkatalog zur Ermittlung der grundsätzlichen Eignung von Gebieten für flächenintensive Großvorhaben
- Certified Project Wants for Light Industrial and Assembly
- Erhebungsblatt Neuer BMW Werksstandort
- In der Machbarkeitsstudie überprüfte Bereiche

Kriterienkatalog zur Ermittlung der grundsätzlichen Eignung von Gebieten für flächenintensive Großvorhaben

Punkt	Kriterium
1.	(Wohn-) Bebauung
1.1	Vorhandenen Wohnbebauung - auf der Ansiedlungsfläche selber - im 1.500m-Schutzbereich
1.2	Plaungsrechtliche Situation - auf der Ansiedlungsfläche selber - im 1.500m-Schutzbereich
2.	Topographische Beschaffenheit
3.	Geologie und Seismik
3.1	Baugrundbeschaffenheit
3.2	Erdbebenzone
4.	Lagerstätten
5.	Bergbau/Abgrabungen
6.	Äußere Erschließung
6.1	Straße
6.2	Schiene
6.3	Wasserstraße
6.4	Rohrleitung
6.5	Energiebereitstellung
7.	Wasserversorgung und Wasserentsorgung
7.1	Brauch-, Trinkwasser
7.2	Abwasser
8.	Entsorgung (Abfall)
9.	Immissionsschutz
9.1	Schutz vor Luftverunreinigung
9.2	Lärmschutz
10.	Militärische Anlagen (Schutzonen)
11.	(bisherige) Städtebauförderung
12.	Wirtschaftsstruktur und Arbeitsmarktpotential
13.	Wasserwirtschaft (Gefährdung; ohne 7.)
13.1	Wasserangebot (Gefährdung)
13.2	Wasserschutz (-Gebiete)
13.3	Hochwasser (-Schutzbereiche)
14.	Landschaft
15.	Forstwirtschaft
16.	Agrarstruktur
17.	Erholung

Eigene Darstellung nach Landesentwicklungsplan VI

Certified Project Wants for Light Industrial and Assembly

Faktor	Unterfaktor	
Wettbewerbsfähige Betriebsführungskosten	Arbeitskosten: Ingenieure, Techniker, Facharbeiter, Arbeiter, Schreibkräfte	
	Versorgungskosten: Elektrizität, Gas, Wasser, Abwasser	
	Umsatzsteuer	
	Grundsteuer	
	Grundsteuerhebesatz	
Hochwertiger Zugang zu Transportwesen	Autobahnanschluss: Entfernung, Beschaffenheit der Fahrtroute, Beschaffenheit der Anschlussstelle	
	Gleisanschluss: Entfernung, Entfernung zur nächsten Umladestation	
	Verkehrliche Erschließung: Anzahl Zu- und Ausfahrten, mehrere Zufahrtsmöglichkeiten für Pkw und Lkw, geregelte Zu- und Ausfahrtsmöglichkeiten (z.B. durch Lichtsignalanlage)	
	Flughafenanbindung: Nächster Flughafen mit Geschäftsreiseverkehr	
Wettbewerbsfähige Investitionskosten	Baukostenindex	
	Kosten Ausbau Versorgungsinfrastruktur	
	Kosten Ausbau Verkehrsinfrastruktur	
Verfügbarkeit von qualifizierten und qualifizierbaren Arbeitskräften	Arbeitskräftepotenzial (50km Radius)	
	Beschäftigte in der Fertigung (Prozent)	
	Arbeitsplatzzuwachs in den letzten 3 Jahren	
	Schulabgänger mit Hochschulreife (Prozent)	
	Universitätsabsolventen (Prozent)	
Günstige Grundstückseigenschaften	Geeignete Parzellenkonfiguration	
	Verträgliche benachbarte Nutzungen	
	Geeignete Topografie: Höhenunterschied (geringste/größte) , Charakteristik	
	Flächengröße	
	Planerische Festlegungen	
	Vorherige Flächennutzung	
Lokale Personalvermittlungs- und Ausbildungseinrichtungen; Erfahrungen und Unterstützung (Öffentlich und Privat)	Universitäten, Berufs- und Technikerschulen	
	Erfahrung mit Personalvermittlung und -qualifizierung	
	Universität mit Ingenieurstudiengängen	
Lokalen Einschränkungen oder Richtlinien für Luft- und Wasserreinhaltung	Besondere lokale Einschränkungen oder Richtlinien über die üblichen nationalen Standards hinaus.	
Attraktivität um Führungspersonal anwerben und halten zu können	Kultur- und Freizeitangebot	
	Medizinische Einrichtungen, Ärzte je 10.000 EW	
	Anzahl Schüler je Lehrer	
	Wohnungsmarkt: Verfügbare Eigenheime (50km Radius) Verfügbare Wohnungen (50km Radius)	
	Hotels: Anzahl Zimmer, Anzahl 3-Sterne Hotels	
	Kriminalitätsrate	
	Lebenshaltungskosten	
	T ₃ -Dateneitung oder gleichwertiger Anschluss mit einer Bandbreite von mindestens 45 Mbit/s	Verfügbare Bandbreite (Datenleitungen)
		Genauere Art verfügbarer Datenleitungen

Eigene Darstellung nach FLUOR Global Service 2001.

Erhebungsblatt Neuer BMW Werksstandort

1 Grundstückslage und –größe	
1.1	Land
1.2	Bundesland
1.3	Stadt / Gemeinde / Anschrift
1.4	Grundstücksfläche 200-250 ha in einer Fläche

2 Grundstückstopografie	
2.1	Höhenlage über NN (max.) [m]
2.2	Höhenlage über NN (min.) [m]
2.3	Höhenlage über NN der Erschließungsstraße [m]
2.4	Höhenlage über NN des nächsten größeren Gewässers (Fluss, See) [m]

3 Technische Ver- und Entsorgung	
3.1	Distanz zur nächstmöglichen Stromentnahmestelle (10kV/40MW) [km]
3.2	Distanz zur nächstmöglichen Gasentnahmestelle (6.600 m ³ /h) [km]
3.3	Distanz zur nächstmöglichen Wasserentnahmestelle (450 m ³ /h) [km]
3.4	Distanz zur nächstmöglichen Telekommunikationsanschlußstelle (2x PMA mit je 60AL; 12x Glasfaser mit je 34Mbit/s) [km]
3.5	Distanz zur nächsten Schmutzwasserkanalanschlußstelle (350 m ³ /h) / Höhe über NN [km / m]
3.6	Entsorgung Regenwasser durch Brunnen/Kanal/Gewässer; Distanz; Höhe über NN [km / m]
3.7	Entsorgung Abfälle:
3.7.1	Feststoffe (2.000 t/a) – Entsorgungsträger
3.7.2	Schlämme und Fette (1.500 t/a) - Entsorgungsträger
3.7.3	Verdüner (95 t/a) - Entsorgungsträger

4 Verkehrserschließung	
4.1	Distanz zum nächsten Bahnhof [km]
4.2	Distanz zum nächstgelegenen Gleisanschluß / Höhenlage über NN [km / m]
4.3	Widmung der unmittelbar am Grundstück anliegenden Straße [Beschreibung]
4.4	Bezeichnung der nächsterreichbaren Autobahn [Bez.]
4.5	Länge Autobahnzubringer (ohne höhengleichen Bahnübergang):
4.5.1	In Straßenkilometern [km]
4.5.2	Fahrtzeit [min]

5 Umgebungsbebauung	
5.1	Distanz (Luftlinie) zum nächsten Wohngebäude [m]
5.2	Externe Einwirkungen durch Rauch, Staub oder Schmutz auf das Grundstück [ja + Erläuterung / nein]
5.3	Anlage mit Katastrophenpotential im Umkreis von 5 km [ja + Erläuterung / nein]

6 Distanz zum nächsten Flughafen	
6.1	National [Name / km / Fahrtzeit]
6.2	International [Name / km / Fahrtzeit]

7	Grundstücksgeologie, Bauungerschwernisse
7.1	Bezeichnung des tragfähigen Untergrundes (z.B. Kies) / ca. Tragfähigkeit [Name / MN / m ²]
7.2	Tiefe des tragfähigen Baugrundes unter GOK [m]
7.3	Tiefe des höchsten Grundwasserspiegels unter GOK [m]
7.4	Verdacht auf unterirdische Aushöhlungen oder Auffüllungen [ja + Beschreibung / nein]
7.5	Verdacht auf archäolog. Bedeutsamkeit [ja + Beschreibung / nein]
7.6	Altlastenstatus / Kontaminierungen [Beschreibung]
7.7	Erdbebenrisikoklassifizierung [Beschreibung]
7.8	Benennung von ober- und unterirdischen Leitungen [Beschreibung]
7.9	Benennung von vorhandenen Bauwerken, Denkmalschutz, etc. [Beschreibung]
8	Baurecht
8.1	Derzeitiger baurechtlicher Status nach:
8.1.1	Flächennutzungsplan [Beschreibung]
8.1.2	Bebauungsplan [Beschreibung]
8.1.3	Sonstiges [Beschreibung]
8.2	Baurecht mit GI verschaffbar bis [Datum]
8.3	Zu erwartende GRZ / GFZ
8.4	Zu erwartende Bauhöhe über GOK:
8.4.1	Generell [m]
8.4.2	Ausnahmen (z.B. Kamine) [m]
8.5	Zu erwartende Baugenehmigungsdauer ab Beantragung:
8.5.1	Für Erdarbeiten [Monate]
8.5.2	Für Hochbauarbeiten [Monate]
8.6	Besonderheiten, z.B: Ökologie, Naturschutz, Baumbestand [Beschreibung]
9	Beschäftigtendaten, bezogen auf die Region (Umkreis von ca. 50km; bitte erläutern, auf welche(n) Kreis(e), Bezirk(e) o.ä. sich die angegebenen Daten beziehen; Angabe der jeweils neuesten verfügbaren Daten mit Angabe des Bezugsjahres)
9.1	Region [Bezeichnung]
9.2.1	Bevölkerung nach Altersgruppen:
9.2.1.1	0-5 Jahre [Anzahl]
9.2.1.2	6-15 Jahre [Anzahl]
9.2.1.3	16-25 Jahre [Anzahl]
9.2.1.4	26-45 Jahre [Anzahl]
9.2.1.5	46-65 Jahre [Anzahl]
9.2.1.6	66 und mehr Jahre [Anzahl]

.1.7	Insgesamt [Anzahl]
9.2.3	Bevölkerungsentwicklung:
9.2.3.1	Geboren [Anzahl 1980, 1990 + 1999]
9.2.3.2	Gestorbene [Anzahl 1980, 1990 + 1999]
9.2.3.3	Überschuss der Geborenen (+) bzw. Gestorbenen (-) [Anzahl 1980, 1990 + 1999]
9.2.4	Bevölkerung nach Schulabschluss:
9.2.4.1	Ohne Schulabschluss [Anzahl + %]
9.2.4.2	Hauptschulabschluss [Anzahl + %]
9.2.4.3	Realschul- / gleichw. Abschluss [Anzahl + %]
9.2.4.4	Hochschulreife (FH / Uni) [Anzahl + %]
9.2.4.5	Noch in schulischer Ausbildung [Anzahl + %]
9.2.5	Bevölkerung nach Ausbildungsabschluss:
9.2.5.1	Ohne berufsbildenden o. Hochschulabschl. [Anzahl+ %]
9.2.5.2	Berufsausbildung [Anzahl + %]
9.2.5.3	Meister / Techniker o. gleichw. Abschluss [Anzahl + %]
9.2.5.4	FH. / Uni-Absolventen [Anzahl + %]
9.2.5.5	Noch in Ausbildung [Anzahl + %]
9.3	Schüler nach Schularten [Anzahl / Schulart]
9.4	Schulabgänger:
9.4.1	Insgesamt [Anzahl 1980, 1990 + 1999]
9.4.2	Davon ohne Hauptschulabschluss [Anzahl 1980, 1990 + 1999]
9.4.3	Mit Hauptschulabschluss [Anzahl 1980, 1990 + 1999]
9.4.4	Mit Realschulabschluss [Anzahl 1980, 1990 + 1999]
9.4.5	Mit Hochschulreife [Anzahl 1980, 1990 + 1999]
9.4	Berufliche Schulen [Berufs-, Fach-, Fachoberschulen, etc.) und [sic] Weiterbildungsmöglichkeiten in technischen Berufen [Anzahl / Art + Anzahl]
9.5	An Hochschulen/Universitäten immatrikulierte Studenten:
9.5.1	An Universitäten [Anzahl Studenten]
9.5.2	An Fachhochschulen [Anzahl Studenten]
9.5.3	Studienfächer:
9.5.3.1	Naturwissenschaft und Mathematik [Anzahl Studenten]
9.5.3.2	Ingenieurwissenschaften [Anzahl Studenten]
9.6:	Beschäftigungsdaten:
9.6.1	Arbeitslosigkeit
9.6.2	Tariff. Arbeitszeit Metall + Elektroindustrie:
9.6.2.1	Wochenarbeitszeit
9.6.2.2	Jahresurlaubstage
9.6.2.3	Feiertage
9.6.3	Durchschnittliche Krankheitstage in der Industrie in Arbeitstagen pro Mitarbeiter / Jahr
9.6.4	Ausfalltage durch Arbeitskämpfe in der Industrie je 1.000 Beschäftigte / Jahr
9.6.5	Erwerbstätige nach Wirtschaftsbereichen:
9.6.5.1	Land- + Forstwirtschaft, Fischerei [% / Absolut]
9.6.5.2	Produzierendes Gewerbe [% / Absolut]
9.6.5.3	Handel, Gastronomie, Verkehr und sonstige Dienstleistungen [% / Absolut]
9.6.6	Durchschnittlicher Bruttostundenlohn in der Industrie
9.6.7	Durchschnittliches Bruttomonatsgehalt in der Industrie
9.6.8	Personalzusatzkosten (gesetzlich + tariflich) in der Metall- + Elektroindustrie [in % des Entgelts für geleistete Arbeit]

10	Lebensumfeld, bezogen auf die Region: (Umkreis von ca. 50km; bitte erläutern, auf welche(n) Kreis(e), Bezirk o.ä. sich die angegebenen Daten beziehen; Angabe der jeweils neuesten verfügbaren Daten mit Angabe des Bezugsjahres)
10.1.1	Distanz zum nächsten Ort mit Grund-, Haupt- und weiterführenden Schulen [Name / km / Schularten]
10.1.2	Distanz zum nächsten Ort mit Hochschulen (FH / Uni) [Ortsname / km / Art / Fachbereiche]
10.1.3	Distanz zum nächsten Krankenhaus [km / Bettenzahl]
10.2	Medizinische Versorgung in 1999:
10.2.1	Ärzte [je 100.000 Einwohner]
10.2.2	Zahnärzte [je 100.000 Einwohner]
10.2.3	Apotheken [je 100.000 Einwohner]
10.2.4	Verfügbare Krankenhausbetten [Anzahl]
10.3	Kriminalität (neueste Zahlen!) [Straftaten bez. auf 100.000 Einwohner / Auflistung]
10.4	Vorhandensein einer deutschen / internat. Schule (→ gilt nur für Länder außerhalb der BRD) [Ort / km / Art + Name der Schule / Anzahl Schüler]

11	Erwerbbarkeit des Grundstücks – Rechte Dritter
11.1	Eigentumserwerb am Gesamtgrundstück von einem Eigentümer möglich [ja / nein]
11.2	Zu übernehmende Grunddienstbarkeiten [Name-Beschreibung]
11.3	Evtl. Restitutionsansprüche [ja / nein]
11.4	Flurstücksnummern des Gesamtgrundstücks [Anzahl]
11.5	Anzahl der Eigentümer am Gesamtgrundstück:
11.5.1	Privatpersonen [Anzahl]
11.5.2	Landwirte [Anzahl]
11.5.3	Unternehmen [Anzahl]
11.5.3	Öffentliche Hand [Anzahl]
	[sic.]

12	Automobilzulieferfirmen mit einem Jahresumsatz von min. 10Mio DM
12.1	Im Umkreis von 10km [Name / Ort / km]
12.2	Im Umkreis von 10 – 50km [Name / Ort / km]
12.3	Bekannte Erweiterungsabsichten von Zulieferfirmen im Umkreis von 50km [Name / Ort / km / Umfang]
12.4	Bekannte Ansiedlungsabsichten neuer Automobilzulieferfirmen im Umkreis von 50km [Name / Ort / km / Umfang]

Eigene Darstellung nach BMW GROUP 05.09.2000.

Anlagen:

A Lageplan, genordet, mit:

- Angabe des Maßstabs (z.B. 1:10.000, o. größer)
- Höhenlinien
- Lage der Ver- und Entsorgungsanlagen nach 3. und der Umgebungsbebauung nach 5.
- Führung der Erschließungsstraße, Lage des AB-Anschlusses, Lage von Gleis und Bahnhof
- Lage ober- / unterirdischer Leitungen

B Ausführungen zum Lebensumfeld

In der Machbarkeitsstudie überprüfte Bereiche

A	Erwerbbarkeit, Kaufpreis und Baurecht
A1	Erwerbbarkeit, Kaufpreis (Besitzverhältnisse, Erwerbbarkeit)
A2	Baurecht
B	Erschließung, Bebaubarkeit
B1	Straßenanbindung, ÖPNV
B2	Gleisanbindung
B3	Technische Erschließung
B4	Geologie / Baugrundverhältnisse
B5	Ver- und Entsorgungskosten
C	Umweltverträglichkeit
C1	Genehmigungsplanung
C2	Prüfungsverfahren
C3	Vorstudie zur Umweltverträglichkeit
C4	Studie zum Schallimmissionsschutz
C5	Altlasten / Kontamination
D	Personalverfügbarkeit
D1	Angaben zur Region
D2	Erwerbstätige in der Region nach ausgewählten Wirtschaftsbereichen
D3	Die 10 größten Arbeitgeber im verarbeitenden Gewerbe in der Region
D4	Die 20 größten Arbeitgeber in der Metall- und Elektroindustrie in der Region
D5	Im Jahr 2000 an beruflichen Schulen in der Region unterrichtete Metall- und Elektroberufe
D6	Anzahl Abschlüsse in einschlägigen Ausbildungsberufen an beruflichen Schulen in der Region
D7	Anzahl Meister-/Techniker-Abschlüsse bei Kammern, Technikerschulen und anderen Bildungsträgern in der Region
D8	Pendler (in die/aus der Region)
D9	Der Arbeitsmarkt im November 2000
D10	Erlangung von Arbeitsbewilligungen (für Länder außerhalb der EU)
D11	Mietpreise in der Region
D12	Immobilienpreise in der Region
E	Fördermittel, Steuern und Zölle
E1	Fördermittel
E2	Steuern
E3	Zölle und Verbrauchssteuern
E4	Fördermittel Personal
E4.1	Fördermaßnahmen zur Rekrutierung
E4.2	Fördermaßnahmen zur Ansiedlung
E5	Sonstige Abgaben

Eigene Darstellung nach BMW 2002.