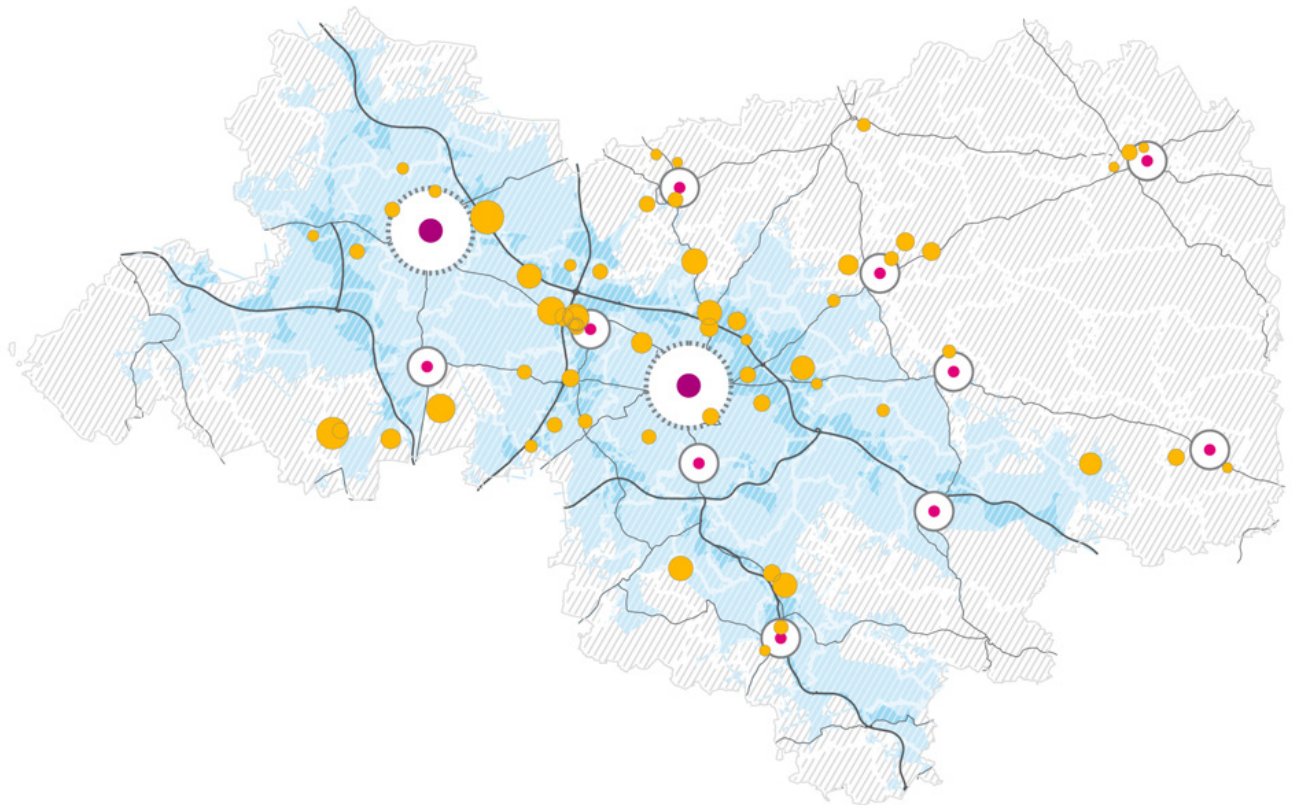


Interkommunale Gewerbeflächenentwicklung in der Region Leipzig-Halle

„Konzept zur Qualifizierung vorhandener Gewerbe- und Industriegebiete
aus regionaler Sicht“



Bericht

AUFTRAGGEBER**Stadt Halle (Saale)**

Geschäftsbereich II Stadtentwicklung und Umwelt
 Fachbereich Planen
 Abteilung Stadtentwicklung
 Hansering 15
 06108 Halle (Saale)

Karsten Golnik, Dr. Wolfgang Besch-Frotscher

T. 0345. 221 6255
 F. 0345. 221 6277
 wolfgang.besch-frotscher@halle.de
 www.halle.de

**Stadt Leipzig****Stadt Leipzig**

Dezernat Stadtentwicklung und Bau
 Stadtplanungsamt
 Abteilung Stadtentwicklung
 Martin-Luther-Ring 4-6
 04092 Leipzig

Peggy Sacher

T. 0341. 123 4909
 F. 0341. 123 4930
 peggy.sacher@leipzig.de
 www.leipzig.de

In Kooperation und gemeinsamer Finanzierung mit dem Saalekreis, der Regionalen Planungsgemeinschaft Halle, dem Landkreis Nordsachsen, dem Landkreis Leipzig und dem Regionalen Planungsverband Leipzig-West Sachsen.

BEARBEITUNG**BÜRO FÜR URBANE PROJEKTE**

Andreas Paul
 Gustav Lieberknecht
 Anna Kunath

Gottschedstraße 12
 04109 Leipzig
 T. 0341. 215 4715
 F. 0341. 215 4711
 mail@urbaneprojekte.de
www.urbaneprojekte.de

**SACHSEN-ANHALT**

Das Projekt wird durch das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt gefördert.



Diese Konzeption wird durch das Sächsische Staatsministerium des Innern nach der Richtlinie FR-Regio gefördert, welches mit Steuermitteln auf der Grundlage des von den Abgeordneten des Sächsischen Landtages beschlossenen Haushaltes mitfinanziert wird.



23.01.2019

Inhalt

1	Projekthintergrund	4
2	Inhalt und Methodik der Studie	6
2.1	Aufgabenstellung	6
2.2	Methodik der Raum- und Standortanalyse	8
2.3	Kommunikations- und Abstimmungsstruktur	11
3	Erfassung, Darstellung und Datenevaluierung der regional bedeutsamen Gewerbe- und Industrieflächenpotenziale	12
3.1	Verfügbare Flächen ab 5 ha im Untersuchungsraum	12
3.2	Potenzialstandorte der Regionalplanung	16
4	Entwicklung der Standort- und Flächennachfrage	18
4.1	Entwicklungen bei Projektpartnern in den letzten fünf Jahren	18
4.2	Thesen zu Faktoren der Standort- und Flächennachfrage	24
5	Raumanalyse der Wirtschaftsregion Leipzig-Halle	27
5.1	Analyseebene Infrastrukturelle Anbindung	28
5.2	Analyseebene Demographie und Arbeitskräftepotenzial	31
5.3	Analyseebene Erreichbarkeit der zentralen Orte	33
5.4	Synthese – Räumliche Lesart der Wirtschaftsregion Leipzig-Halle	37
6	Nutzungsbezogene Betrachtung der verfügbaren Flächen	40
6.1	Prioritätensetzungen nach Nutzungsarten	40
6.2	Standorteignung unter Berücksichtigung der nutzungsspezifischen Prioritätensetzungen	46
7	Fazit und Empfehlungen	54
7.1	Fazit – Überlagerung der Analyseergebnisse	54
7.2	Empfehlungen	56
8	Anlage / Verzeichnis	58

1 PROJEKTHINTERGRUND

Die Städte und Gemeinden der Region Halle-Leipzig initiierten im Jahr 2009 einen Prozess für eine interkommunale Zusammenarbeit in der Planung und Regionalbetrachtung von Gewerbe- und Industrieflächen. Dies geschah vor dem Hintergrund, dem sich abzeichnenden Ungleichgewicht zwischen der Nachfrage und dem quantitativen und qualitativen Angebot an Gewerbe- und Industrieflächen entgegenzuwirken.

Die regionale und länderübergreifende Zusammenarbeit soll dazu dienen, dass die Projektpartner ein gemeinsam abgestimmtes und besser profiliertes Gewerbeflächenangebot in der Region anbieten können und damit sowohl die Wettbewerbsfähigkeit erhöhen als auch die weitere Flächenneuinanspruchnahme reduzieren.

Eine Gemeinsame Erklärung der Partner schuf 2010 und 2014 die Grundlage für eine Kooperation bei der Planung, Dokumentation, Bewertung und Vermarktung von Gewerbe- und Industriestandorten. Dieser Erklärung sind mittlerweile über 20 Gebietskörperschaften aus der Region Halle-Leipzig für eine freiwillige und gleichberechtigte Zusammenarbeit beigetreten.

Seit 2014 ist die Kooperation in die Europäische Metropolregion Mitteldeutschland (EMMD) im Rahmen der AG Wirtschaft und Standortentwicklung integriert.

Abb. 1 Handlungsraum „Interkommunale Gewerbeflächenentwicklung in der Region Leipzig-Halle“, 2014 ¹



¹ Darstellung: Technische Universität Dresden, Lehrstuhl Raumordnung, 2014 / Daten: GeoBasis-DE/BKG 2013

Die Moderation des Gesamtprozesses haben die Regionale Planungsgemeinschaft Halle und der Planungsverband Leipzig-West-sachsen übernommen. Im Jahr 2013 wurden darüber hinaus zwei Arbeitsgruppen „Datenbank“ sowie „Planung und Entwicklung“ eingerichtet, die eine vertiefte inhaltliche Befassung mit diesen Aspekten erlauben. Die Projektleitung wird seit 2009 gemeinschaftlich von den Städten Halle (Saale) und Leipzig übernommen. Sie koordiniert die Arbeit der Gremien und steht im Austausch mit den regionalen Akteuren.

Als übergeordnetes Lenkungs- und Entscheidungsgremium fungiert die Steuerungsgruppe, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Kernstädte Halle (Saale) und Leipzig sowie der Landkreise Saalekreis, Nordsachsen und Leipzig, der Mittelzentren Merseburg und Schkeuditz sowie je einem Vertreter/einer Vertreterin des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt (MLV) und der Landesdirektion Sachsen.

Abb. 2 Mitgliederstruktur der Steuerungsgruppe

Sachsen	Sachsen-Anhalt
Stadt Leipzig <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadtplanungsamt ▪ Amt für Wirtschaftsförderung 	Stadt Halle (Saale) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fachbereich Planen ▪ Dienstleistungszentrum Wirtschaft
Stadt Schkeuditz <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vertreten durch den Oberbürgermeister 	Stadt Merseburg <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vertreten durch den Oberbürgermeister
Landkreis Leipzig <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stabsstelle des Landrates Wirtschaftsförderung/Kreisentwicklung 	Saalekreis <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bereich Landrat / Wirtschaftsförderung
Landkreis Nordsachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Amt für Wirtschaftsförderung und Landwirtschaft 	
Regionaler Planungsverband Leipzig-West-sachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ vertreten durch die Geschäftsstelle 	Regionale Planungsgemeinschaft Halle <ul style="list-style-type: none"> ▪ vertreten durch die Geschäftsstelle
Landesdirektion Sachsen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Referat Raumordnung und Stadtentwicklung 	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt

Jährlich stattfindende Regionalworkshops und Jahreskonferenzen stellen den Kommunikations- und Austauschprozess mit den Akteuren der Region Halle-Leipzig darüber hinaus sicher. Zugleich dienen die regionalen Veranstaltungen dazu, den Prozess in der Region zu verankern und die Akteure untereinander zu vernetzen.

Inhaltlich sowie strategisch sind in den zurückliegenden Jahren insbesondere folgende Themen bearbeitet worden:

- Erfassung und (branchenorientierte) Bewertung regional bedeutsamer und verfügbarer Gewerbe- und Industrie-flächen ab 5 ha,
- Aufbau einer Projektdatenbank und Einbindung in das überregionale Wirtschaftsportal der Wirtschaftsregion Leipzig-Halle (ImmoSIS) und Integration der Daten in den Industrie- und Gewerbeflächenpool der EMMD,
- Detailuntersuchung (Steckbriefe) ausgewählter Flächen und Erarbeitung von Handlungsempfehlungen,
- Erarbeitung eines Strategiepapiers zur Gewerbeflächenentwicklung,
- Untersuchung zu Governance-Strukturen.

2 INHALT UND METHODIK DER STUDIE

2.1 AUFGABENSTELLUNG

Die vorliegende Studie soll dazu beitragen, durch eine weitere Qualifizierung der Analysen zu vorhandenen Gewerbeflächen planerische Entscheidungen hinsichtlich vorhandener Flächenangebote und sich vollziehender bzw. abzeichnender Nachfragen aufeinander abzustimmen.

Entsprechend den Maßgaben der Landesentwicklungspläne soll ein „sparsamer Umgang mit Grund und Boden“ und die „Minimierung der Versiegelung von Böden“ (§ 4 Nr. 12 LEntwG-SA) gewährleistet werden. Der „Nutzung von Branchen sowie der Verdichtung/Auslastung bereits vorhandener beziehungsweise baurechtlich genehmigter Industrie- und Gewerbegebiete [kommt dabei] eine besondere Bedeutung zu“ (LEP Sachsen 2013, S. 70 f.). Mithilfe der Studie können vorhandene Potenziale besser genutzt und zugleich der Bedarf an Neuausweisungen verringert werden. Effizientes Standortmanagement, das vor dem Hintergrund räumlicher, demographischer und infrastruktureller Aspekte den spezifischen Ansprüchen unterschiedlicher Branchen gerecht wird, kann das Risiko einer Fehl- oder Unternutzung von Boden minimieren und zugleich wichtige Impulse zur Standortentwicklung setzen.

Die Aufgabenstellung der Studie wurde daher in vier Teilaufgaben untergliedert, die aufeinander aufbauen:

- Teilaufgabe 1 – Erfassung, Darstellung und Datenevaluierung der regional bedeutsamen und zum Stichtag 06.11.2017 verfügbaren Gewerbe- und Industrieflächenpotenziale (ab 5 ha)
- Teilaufgabe 2 – Erarbeitung von Thesen zur Flächennachfrageentwicklung der letzten fünf Jahre
- Teilaufgabe 3 – Bewertende und nutzungsbezogene Regionalanalyse (Analyse und Thesen)
- Teilaufgabe 4 – Strategie/Handlungsempfehlungen für den planerischen Umgang mit vorhandenen Gewerbe- und Industriegebieten

WELCHE NEUEN ANSPRÜCHE SIND MIT DER VORLIEGENDEN UNTERSUCHUNG VERBUNDEN?

- Betrachtung der kompletten Landkreise

Seit der Gemeinsamen Erklärung im Jahr 2010 hat sich der räumliche Umgriff des Projekts erweitert und schließt nun neben den Oberzentren Halle (Saale) und Leipzig das komplette Gebiet der Landkreise Leipzig, Nordsachsen und Saalekreis ein. Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich somit vom südöstlichen Harzvorland um Querfurt bis zur Elbe nach Torgau, zur Dahlemer Heide und den östlich des Wermisdorfer Waldes gelegenen Städten Oschatz und Mügeln (vgl. Abb. 3).

- Erfassung aller Standorte mit ungenutzten Flächen über 5 ha

Bereits 2013 wurden durch das Planungsbüro Landmann Steckbriefe für zehn ausgewählte Standorte erstellt. Die Aufgabe für die hiermit vorliegende Studie bestand darin, alle Standorte mit ungenutzten Flächen mit einer Gesamtgröße von über 5 ha in gesamtäumlichen Kartendarstellungen aufzunehmen und für ca. 50 dieser Standorte detaillierte Steckbriefe zu erstellen.

- Erarbeitung einer räumlichen Analyse ausgewählter Standortfaktoren/Lagekriterien

Das Betrachtungsgebiet kann weniger als homogener Raum wahrgenommen werden, sondern muss vielmehr als Konglomerat unterschiedlich charakterisierter Teilräume verstanden werden, die miteinander in zahlreichen Wechselbeziehungen stehen. Mit dem Fokus auf die planerische Sicht in Bezug auf die Flächenvermarktung erfolgt daher eine räumliche Analyse des gesamten Kooperationsraums. Im Mittelpunkt stehen dabei Analysen der

infrastrukturellen Anbindung, der Nähe zu potenziellen Arbeitskräften sowie der Anbindung und Erreichbarkeit zentraler Orte.

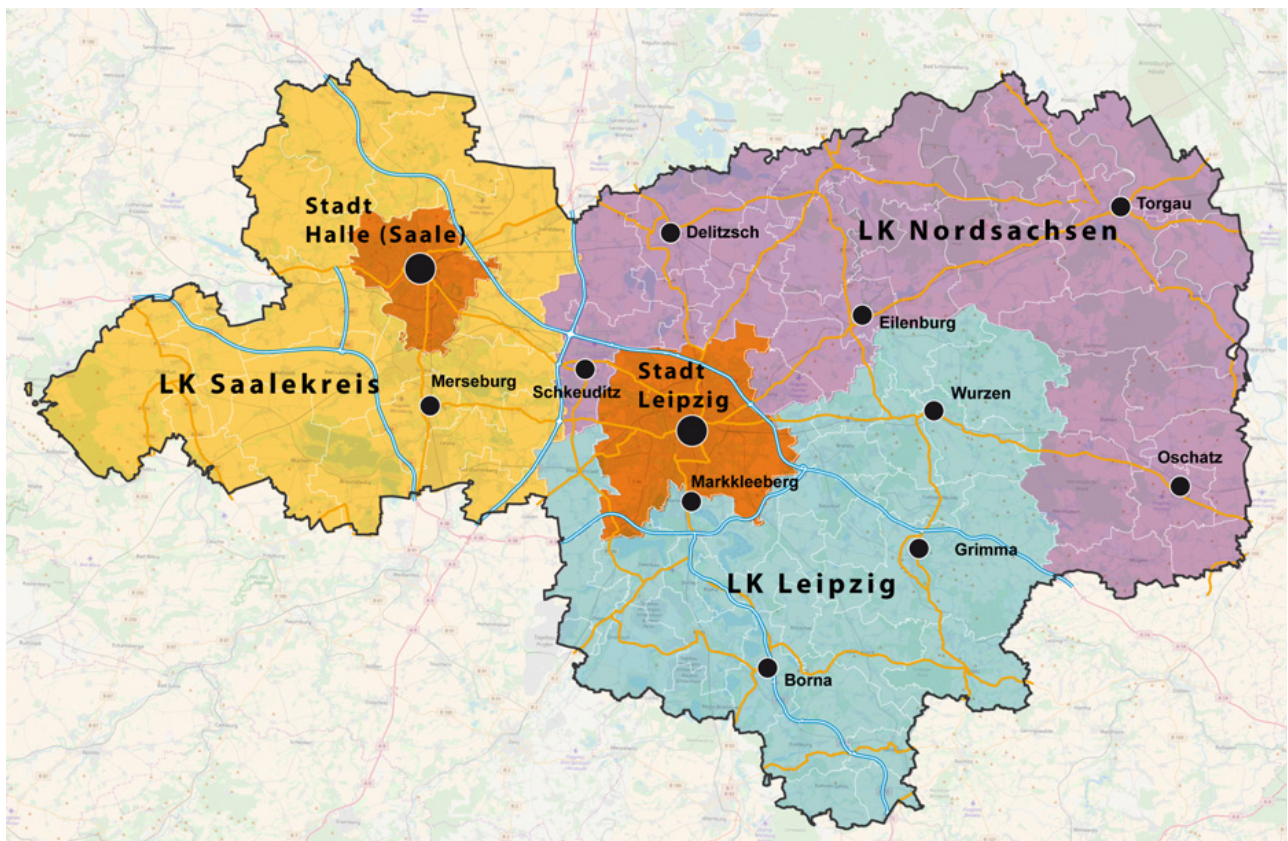
- **Grenzunabhängige Betrachtung**

Wesentliches Merkmal der Methodik dabei ist, dass in der räumlichen Analyse die administrativen Grenzen zunächst keine Beachtung finden. Vielmehr geht es darum, Abfragen mit einheitlichen Definitionen und Standards durchzuführen, um eine neue Sicht auf den Raum zu gewinnen. Dabei können unter Umständen alte Gewissheiten aufgebrochen, neue Sichtweisen gewonnen und bisher „gefühlte Zusammenhänge“ analytisch belegt werden.

- **Datenerfassung seitens der Kommunen**

Grundlage für die standortbezogenen Daten sowie die Einschätzungen in Bezug auf die Entwicklungs- und Nachfragedynamiken im Betrachtungsraum sind durch die Kommunen erhobenen Daten. Größtenteils sind diese in der Gewerbedatenbank der Region (ImmoSIS) sowie im Industrie- und Gewerbeflächenpool der EMDM enthalten. Wo erforderlich, erfolgten gezielt an die Kommunen gerichtete Abfragen. Die Projektpartner der Landkreise Saalekreis, Leipzig und Nordsachsen nahmen hierbei eine wichtige Vermittlungsrolle ein (vgl. Kap. 2.3).

Abb. 3 Umgriff des Kooperations- und Untersuchungsraums 2018² (Gebietsstand: 31.12.2016)



² Darstellung: Büro für urbane Projekte / Datengrundlage: Openstreetmap; Sächsisches Landesamt für Vermessung

WAS KANN DIE VORLIEGENDE UNTERSUCHUNG NICHT LEISTEN?

Unter Berücksichtigung der Projektressourcen liegt der Fokus auf ungenutzten Flächen bestehender Industrie- und Gewerbegebiete. Zudem lagen und liegen zu einigen durchaus wichtigen Indikatoren und Standorteigenschaften (die Auswirkung auf die Vermarktung der Standorte haben) keine ausreichenden Daten vor.

Nicht berücksichtigt werden konnten daher vor allem folgende Aspekte:

- kleinteilige Brachen in bestehenden Altstandorten (Brownfields mit Brachen und teilweise aufgelassenen baulichen Anlagen), die insgesamt erhebliche Flächenpotenziale besonders in Halle (Saale) und Leipzig ausmachen,
- Flächenpotenziale der Standorte, die aktuell durch Photovoltaik-Anlagen belegt sind, die mittel- bis langfristig jedoch nach Auslaufen der Bindefristen ebenfalls auf den Markt kommen werden,
- Aussagen zu Grundstückspreisen und Preisentwicklungen im gesamten Betrachtungsraum,
- Aussagen zu konkreten Nachfragevolumen für Gewerbe- und Industrieflächen.

2.2 METHODIK DER RAUM- UND STANDORTANALYSE

METHODIK

Ausgangspunkt der Überlegungen ist der Blick auf die Wirtschaftsregion Leipzig-Halle als Ganzes bzw. auf ihre Teilräume. Dahinter steht die Frage nach ihren jeweiligen Funktionsweisen und funktionalen Zusammenhängen sowie gegenseitigen Einflussnahmen (vgl. Abb. 4).

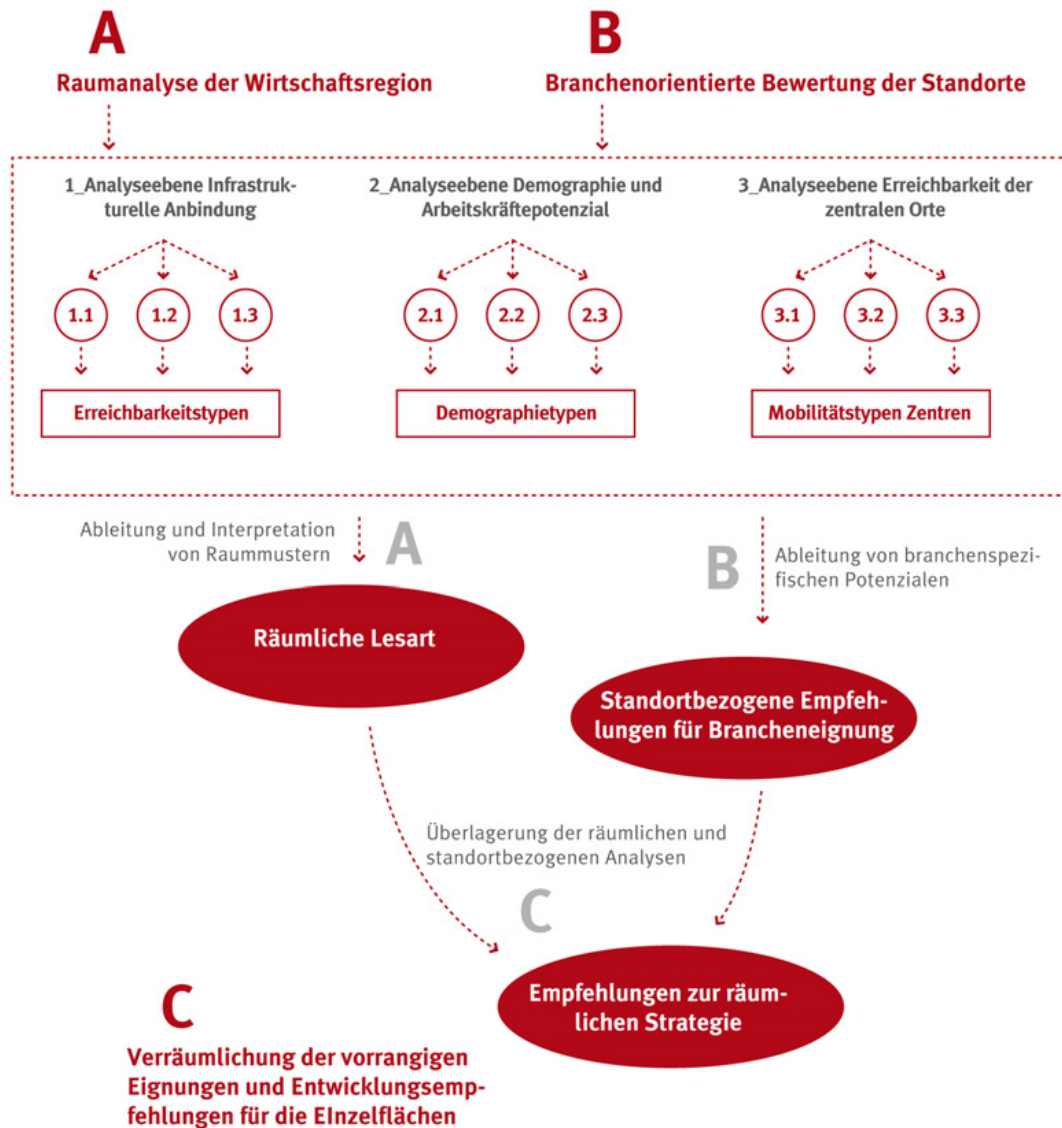
So zielt die Studie in einem ersten Schritt auf die Raumanalyse der Wirtschaftsregion und hierbei auf die besonderen Charaktere und Potenziale von Teilräumen. Konkrete Standorte oder administrative Grenzen spielen hierbei keine Rolle.

Die Annäherung an die Räume erfolgt mittels einer indikatorengestützten Analyse. Dafür wurden für die Nachfrage nach Gewerbe- und Industriestandorten relevante Faktoren auf mess- bzw. bewertbare Indikatoren heruntergebrochen und diese untersucht, überlagert und nach Nutzungsart gewichtet. Als zentrale und vergleichbare Indikatoren haben sich vornehmlich demographische und infrastrukturelle Faktoren herausgebildet. Auf Basis der sich durch Dateninterpretationen ergebenden räumlichen Muster können Teilräume definiert und zueinander in Bezug gesetzt werden. Hieraus lässt sich im Rahmen einer „Räumlichen Lesart“ eine Stärken-Schwächen-Analyse einzelner Teilregionen ableiten, welche zur Schärfung von Standortprofilen beitragen kann.

In einem zweiten Schritt erfolgt eine Bewertung der einzelnen Standorte hinsichtlich bestimmter Kriterien. Dabei werden zum Großteil dieselben Indikatoren herangezogen, die bereits bei der Raumanalyse Anwendung fanden. Darüber hinaus werden flächenspezifische Daten, wie etwa die technische Ausstattung, berücksichtigt. Im Ergebnis bilden sich standortbezogene Empfehlungen für die besondere industrielle oder gewerbliche Eignung heraus.

Schließlich erfolgt in einem dritten Schritt die Überlagerung der räumlichen und standortbezogenen Analysen. Aus dieser überlagerten, vielseitig ausgerichteten Betrachtung werden Empfehlungen für eine künftig interkommunal besser strategisch ausgerichtete Flächenentwicklung und -vermarktung abgeleitet.

Abb. 4 Methodik



Die Betrachtungsweise „... aus regionaler Sicht“ ist insofern ein innovativer Ansatz, als dass im Rahmen der interkommunalen Kooperation zwar bereits Studien und Steckbriefe zu Gewerbeflächenpotenzialen erarbeitet wurden, jedoch bislang keine großräumige Analyse und keine Kartendarstellung vorliegt, die den Gesamttraum mitsamt seinen räumlichen Disparitäten, Entwicklungsachsen, Dynamiken und Wechselwirkungen zwischen den Teilräumen aufzeigt.

DATENGRUNDLAGEN

Die vorliegende Studie baut auf Standortanalysen auf, die in den vergangenen Jahren von unterschiedlichen Akteuren in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsregion Leipzig-Halle oder einzelnen Ämtern der Projektpartner erarbeitet wurden (vgl. IÖR 2010, TU Dresden 2012, Planungsbüro Landmann 2013, Stadt Halle (Saale), Stadt Leipzig).

Anknüpfungspunkte liefert auch das vom Planungsbüro Landmann im Jahr 2013 erarbeitete „Interkommunale Strategie- und Handlungskonzept für gebietskonkrete und branchenorientierte Maßnahmen der Flächenentwicklung und Vermarktung von bedeutsamen GI/GE-Flächen in der Region Halle-Leipzig“.

Die Auswahl der zu untersuchenden Flächen erfolgte mithilfe der Datenbanken der Wirtschaftsregion sowie des Industrie- und Gewerbeflächenpools der EMMD (ImmoSIS), der Geodateninfrastruktur (GDI) Sachsen (firmen.saxony.de) sowie einzelner Zuarbeiten durch die Projektpartner. Die dort abrufbaren Informationen wurden gesammelt und mit Hilfe weiterer Quellen (Rapis, kommunale Webseiten und Exposé) validiert und ergänzt.

Für die kartographische Darstellung und die räumlichen Analysen im GIS wurde auf Open-Source-Data (Openstreetmap, BundesGEO) und eigene Recherchen (Statistische Landesämter, Webseiten von Verkehrsanbietern, Routenplaner) zurückgegriffen. Punktuell wurden auch GIS-fähige Dateien über das MLV und die GDI Sachsen bezogen. Mithilfe des Geoinformationsprogramms ArcGIS können unterschiedliche Karten der Wirtschaftsregion Leipzig-Halle und der Gewerbeflächen dargestellt und mit Attributen und statistischen Daten verknüpft werden.

Eine wichtige Ergänzung zu den vorwiegend quantitativen Analyseverfahren mit GIS liefern Informationen, die in Gesprächen mit den Projektpartnern (und beteiligten Kommunen) gewonnen wurden. Im Januar 2018 wurden fünf Gespräche mit je zwei bis drei Vertreterinnen und Vertretern pro Landkreis bzw. kreisfreie Stadt geführt. Dabei standen weniger die Eigenheiten der einzelnen Flächen, sondern vielmehr die Sinnzusammenhänge zwischen den Teilräumen und Zentren der jeweiligen Gebietskörperschaft im Vordergrund.

Zudem erfolgte ein Gespräch mit Herrn Körner, Invest Region Leipzig GmbH. Als Gesellschaft der Stadt Leipzig, der IHK zu Leipzig sowie der Landkreise Nordsachsen und Leipzig ist sie als Ansiedlungs- und Akquisitionsagentur für die Wirtschaftsregion Leipzig aktiv und konnte wichtige Hinweise für das Projekt liefern.

Im Sommer 2018 erfolgte zudem eine schriftliche Befragung aller Kommunen, die über Flächen verfügen, die Gegenstand der vorliegenden Untersuchung sind (vgl. Kap. 4.1).

Wie jede statistische Erhebung unterliegen auch die räumlichen Analysen mit ArcGIS gewissen Unschärfen. Die für die Netzwerkanalysen verwendeten Datensätze wurden bestmöglich geprüft und aufbereitet. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass sich das Untersuchungsgebiet über zwei Bundesländer erstreckt und dadurch Statistiken in unterschiedlicher Weise erhoben werden. Um dennoch eine größtmögliche Genauigkeit zu erreichen, wurde ein erhöhtes Augenmerk auf die Einheitlichkeit und Aktualität der verwendeten Daten gelegt, was die Auswahl der Indikatoren beschränkte. Die Landesgrenze und weitgehend auch die Landkreisgrenzen werden bei den Darstellungen außer Acht gelassen. Da zum Teil die kommunale Ebene die kleinräumigste verfügbare Dateneinheit bildet, sind jedoch die Gemeindegrenzen in einigen Karten aufgenommen. Bei den Kartendarstellungen einzelner Indikatoren handelt es sich folglich um Annäherungen. Aus dem überlagerten Gesamtbild lassen sich aber dennoch fundierte Kernaussagen zu den Funktionsräumen ableiten.

2.3 KOMMUNIKATIONS- UND ABSTIMMUNGSSTRUKTUR

Die gemeinsame Projektleitung der Interkommunalen Gewerbeflächenentwicklung in der Region Leipzig-Halle liegt bei der Stadt Halle (Saale), Fachbereich Planung und beim Stadtplanungsamt der Stadt Leipzig. Eine Arbeitsgruppe begleitet den Prozess zur Erstellung des „Konzepts zur Qualifizierung vorhandener Gewerbe- und Industriegebiete aus regionaler Sicht“. Diese setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern der fünf beteiligten Gebietskörperschaften sowie dem Leiter der AG Planung und Entwicklung zusammen.

Abb. 5 Mitglieder der engeren Arbeits- und Abstimmungsgruppe

Stadt Halle (Saale)	<ul style="list-style-type: none">▪ Karsten Golnik, Fachbereich Planen▪ Dr. Wolfgang Besch-Frotscher, Fachbereich Planen
Stadt Leipzig	<ul style="list-style-type: none">▪ Peggy Sacher, Stadtplanungsamt▪ Uwe Schmidt-Hofestädt, Amt für Wirtschaftsförderung
Saalekreis	<ul style="list-style-type: none">▪ Andreas Schneider, Bereich Landrat/Wirtschaftsförderung
Landkreis Nordsachsen	<ul style="list-style-type: none">▪ Tilo Köhler-Cronenberg, Amt für Wirtschaftsförderung und Landwirtschaft
Landkreis Leipzig	<ul style="list-style-type: none">▪ Markus Schmidt, Stabsstelle des Landrates Wirtschaftsförderung/ Kreisentwicklung▪ Nadja Thiel, Stabsstelle des Landrates Wirtschaftsförderung/Kreisentwicklung
AG Planung und Entwicklung	<ul style="list-style-type: none">▪ Manfred Friedrich, Verbandsverwaltung

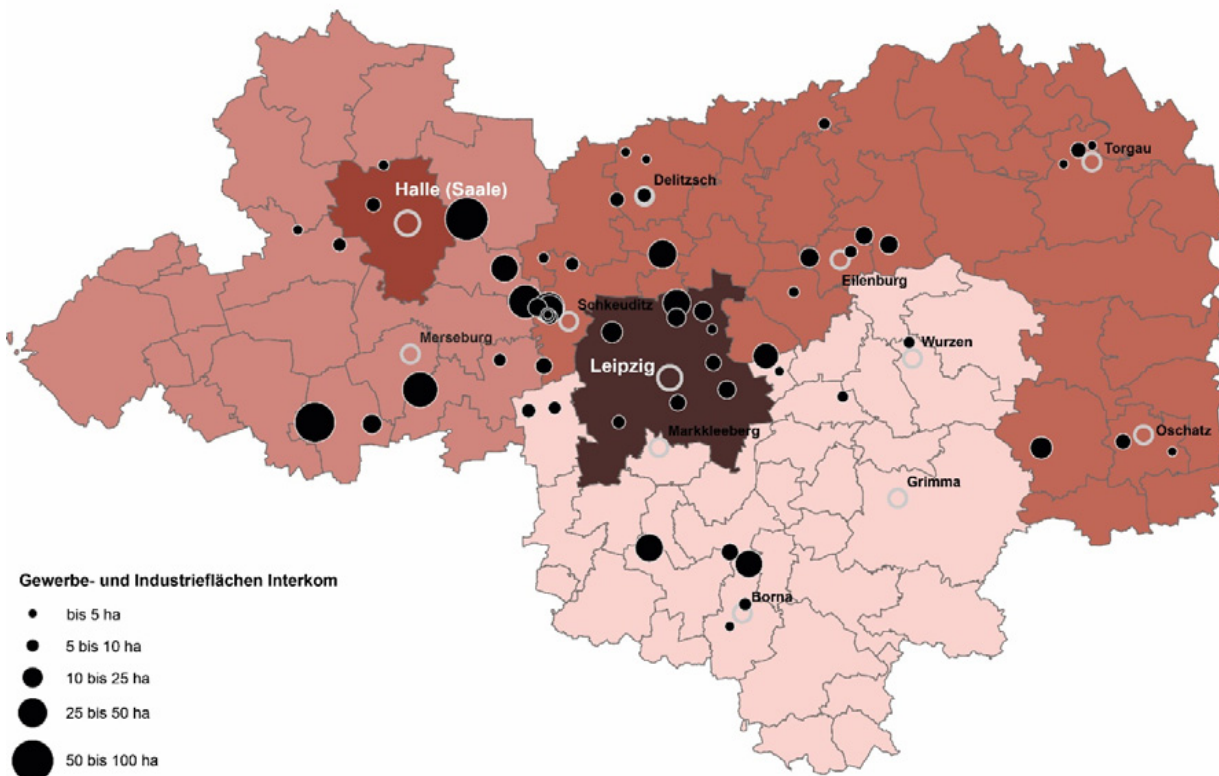
3 ERFASSUNG, DARSTELLUNG UND DATENEVALUIERUNG DER REGIONAL BEDEUTSAMEN GEWERBE- UND INDUSTRIEFLÄCHENPOTENZIALE

3.1 VERFÜGBARE FLÄCHEN AB 5 HA IM UNTERSUCHUNGSRAUM

Die Studie untersucht ausschließlich Flächenpotenziale von „regionaler Bedeutung“, was durch ein Mindestmaß von 5 ha verfügbarer Fläche definiert wurde. Darunter zählen sowohl Altstandorte als auch in jüngerer Zeit ausgewiesene Gebiete, von denen einige bebaut, andere unbebaut sind. Die Flächen befinden sich in unterschiedlichen Erschließungsstadien, wobei der Großteil eine vollständige infrastrukturelle Erschließung aufweist. Die Auswahl der zu untersuchenden Flächen erfolgte im Herbst 2017. Zum Stichtag 06.11.2017 wurden die flächenbezogenen Daten aus dem Industrie- und Gewerbeflächenpool der EMMD übernommen.

Die Abb. 6 zeigt eine erste Verortung aller Standorte im Untersuchungsgebiet. Hinsichtlich der Lage der Flächen wird deutlich, dass sich das Gros der Gewerbe- und Industrieflächen in einem Gürtel zwischen den beiden Oberzentren Halle (Saale) und Leipzig befindet, der sich von Braunsbedra im Südwesten bis Delitzsch im Norden und Taucha im Nordosten erstreckt. Zahlreiche Standorte befinden sich dabei im Nordraum Leipzigs. Weitere Konzentrationen befinden sich im Einzugsbereich der Mittelzentren Borna, Eilenburg, Torgau und Oschatz/Wermsdorf.

Abb. 6 Verortung der verfügbaren Gewerbe- und Industrieflächen ab 5 ha im Betrachtungsraum (Gebietsstand: 31.12.2016)



In der nachfolgenden Tabelle 1 werden die Standorte mit Nennung der jeweiligen Kommune, Zugehörigkeit zum Landkreis und Bundesland und des verfügbaren Flächenvolumens sowie teilweise mit Darstellung der Flächengröße des gesamten Standortes aufgeführt.

Tabelle 1 Übersicht der verfügbaren Gewerbe- und Industrieflächen ab 5 ha (sortiert nach Kommune)

Nr	Name Gewerbefläche	Kommune	Landkreis	Bundesland	Fläche gesamt	Fläche verfügbar
1	Bad Düben Südost	Bad Düben	LK Nordsachsen	Sachsen		8,2
2	Industriestandort Böhlen-Lippendorf	Böhlen, Zwenkau, Neukieritzsch	LK Leipzig	Sachsen	483	45
3	Gewerbegebiet Borna-Ost	Borna	LK Leipzig	Sachsen	24	10
4	Borna - Am Wilhelmschacht	Borna	LK Leipzig	Sachsen	16,1	5,9
5	Borsdorf Panitzsch "Borsdorfer Straße"	Borsdorf	LK Leipzig	Sachsen	24,7	5,6
6	Brandis Waldpolenz	Brandis	LK Leipzig	Sachsen	12,6	7,9
7	Industrie- und Landschaftspark Geiseltalsee	Braunsbedra	LK Saalekreis	Sachsen-Anhalt	160	90
8	Industrie- und Gewerbepark Großkayna-Frankleben	Braunsbedra	LK Saalekreis	Sachsen-Anhalt	49,4	22
9	Rödgen	Delitzsch	LK Nordsachsen	Sachsen		5,7
10	Delitzsch Süd - Selders	Delitzsch	LK Nordsachsen	Sachsen		12
11	EGPD Energie- und Gewerbepark Delitzsch	Delitzsch	LK Nordsachsen	Sachsen		5
12	Sprotta/Paschwitz	Doberschütz	LK Nordsachsen	Sachsen		20
13	Industrie- und Gewerbegebiet Eilenburg Nord-Ost	Eilenburg	LK Nordsachsen	Sachsen	23,2	19
14	Industrie- und Gewerbegebiet "Am Schanzberg"	Eilenburg	LK Nordsachsen	Sachsen		21
15	Kunststoffcenter am ECW Wasserturm	Eilenburg	LK Nordsachsen	Sachsen		10
16	Industriegebiet Halle-Saalkreis an der A 14 („Star Park“)	Halle (Saale)	Stadt Halle (Saale)	Sachsen-Anhalt	428	103,4
17	Industriepark Halle-Trotha	Halle (Saale)	Stadt Halle (Saale)	Sachsen-Anhalt		6,55
18	Technologiepark Weinberg Campus	Halle (Saale)	Stadt Halle (Saale)	Sachsen-Anhalt		12
19	GE/GI Jesewitz An der B87	Jesewitz	LK Nordsachsen	Sachsen		7,1
20	Gewerbegebiet Großkugel	Kabelsketal	LK Saalekreis	Sachsen-Anhalt	85	63
21	Gewerbepark Gröbers	Kabelsketal	LK Saalekreis	Sachsen-Anhalt	110	42
22	GI- und GE- Zentrum Goldener Born Thierbach	Kitzscher, Borna	LK Leipzig	Sachsen	113	43
23	Gewerbegebiet S46 und Gerhard-Ellrodt-Str.	Leipzig	Stadt Leipzig	Sachsen		10
24	Industriepark Nord, GE 11-13	Leipzig	Stadt Leipzig	Sachsen		20
25	Alte Messe Leipzig	Leipzig	Stadt Leipzig	Sachsen		15
26	Industriegebiet Seehausen II	Leipzig	Stadt Leipzig	Sachsen		44
27	Industriepark Nord, GE 3/GE 4	Leipzig	Stadt Leipzig	Sachsen		20
28	Gewerbegebiet Theklafelder	Leipzig	Stadt Leipzig	Sachsen		14
29	Industriepark Nord GE 6	Leipzig	Stadt Leipzig	Sachsen		6
30	Gewerbepark Stahmeln	Leipzig	Stadt Leipzig	Sachsen		25
31	Gewerbegebiet Hans-Weigel-Str.	Leipzig	Stadt Leipzig	Sachsen		15

Nr	Name Gewerbefläche	Kommune	Landkreis	Bundesland	Fläche gesamt	Fläche verfügbar
32	Industriegebiet Leuna Infra-Leuna	Leuna	LK Saalekreis	Sachsen-Anhalt	1300	70
33	Grünes Gewerbezentrum Göhren	Leuna	LK Saalekreis	Sachsen-Anhalt	13,75	9,7
34	Markranstädt Ranstädter Mark	Markranstädt	LK Leipzig	Sachsen	21	10
35	Gewerbegebiet Großlehna "Am Schrägweg"	Markranstädt	LK Leipzig	Sachsen	42,2	11,6
36	Industrie- und Gewerbegebiet Oschatz Fliegerhorst	Oschatz	LK Nordsachsen	Sachsen		14,1
37	Industrie- und Gewerbegebiet Nossener Str. / DHL	Oschatz	LK Nordsachsen	Sachsen		5
38	Gewerbegebiet Zschortau/Lemsel	Rackwitz	LK Nordsachsen	Sachsen	96	47
39	Industrie- und Gewerbepark Espenhain	Rötha	LK Leipzig	Sachsen	141	17
40	Gewerbe- und Dienstleistungszentrum "Am Roßberg"	Schkeuditz	LK Nordsachsen	Sachsen		5
41	MDZ Mitteldeutsches Dienstleistungszentrum	Schkeuditz	LK Nordsachsen	Sachsen		11,7
42	Gewerbegebiet Dölzig	Schkeuditz	LK Nordsachsen	Sachsen		16,1
43	Airport Gewerbepark Glesien	Schkeuditz	LK Nordsachsen	Sachsen		10,8
44	Watzschkenbreite (Airportpark Leipzig/Halle)	Schkeuditz	LK Nordsachsen	Sachsen	31,7	20
45	Frachtgebiet Süd	Schkeuditz	LK Nordsachsen	Sachsen		53
46	Schkeuditz-West	Schkeuditz	LK Nordsachsen	Sachsen	21,4	13,4
47	Airport Gewerbegebiet nördlicher Bierweg	Schkeuditz	LK Nordsachsen	Sachsen		41,9
48	Industriepark Taucha	Taucha	LK Nordsachsen	Sachsen		36,7
49	Gewerbegebiet II Teutschenthal	Teutschenthal	LK Saalekreis	Sachsen-Anhalt	21	6
50	Industriegebiet Die langen Klägen Angersdorf, Teutschenthal	Teutschenthal	LK Saalekreis	Sachsen-Anhalt	23,5	10,5
51	Industrie- und Gewerbegebiet Torgau Nord	Torgau	LK Nordsachsen	Sachsen		14
52	Industrie- und Gewerbegebiet Torgau Außenring	Torgau	LK Nordsachsen	Sachsen		5
53	Industrie- und Gewerbepark Torgau Am Glaswerk	Torgau	LK Nordsachsen	Sachsen		5
54	Industriegebiet Wermisdorf Zeppelinwiesen	Wermisdorf	LK Nordsachsen	Sachsen		28,1
55	Industrie- und Gewerbegebiet Delitzsch Süd-West	Wiedemar, Delitzsch	LK Nordsachsen	Sachsen	142,7	12,3
56	Schkeuditzer Kreuz	Wiedemar	LK Nordsachsen	Sachsen		7
57	Gewerbepark Eilenburger Straße	Wurzen	LK Leipzig	Sachsen	25	8,5

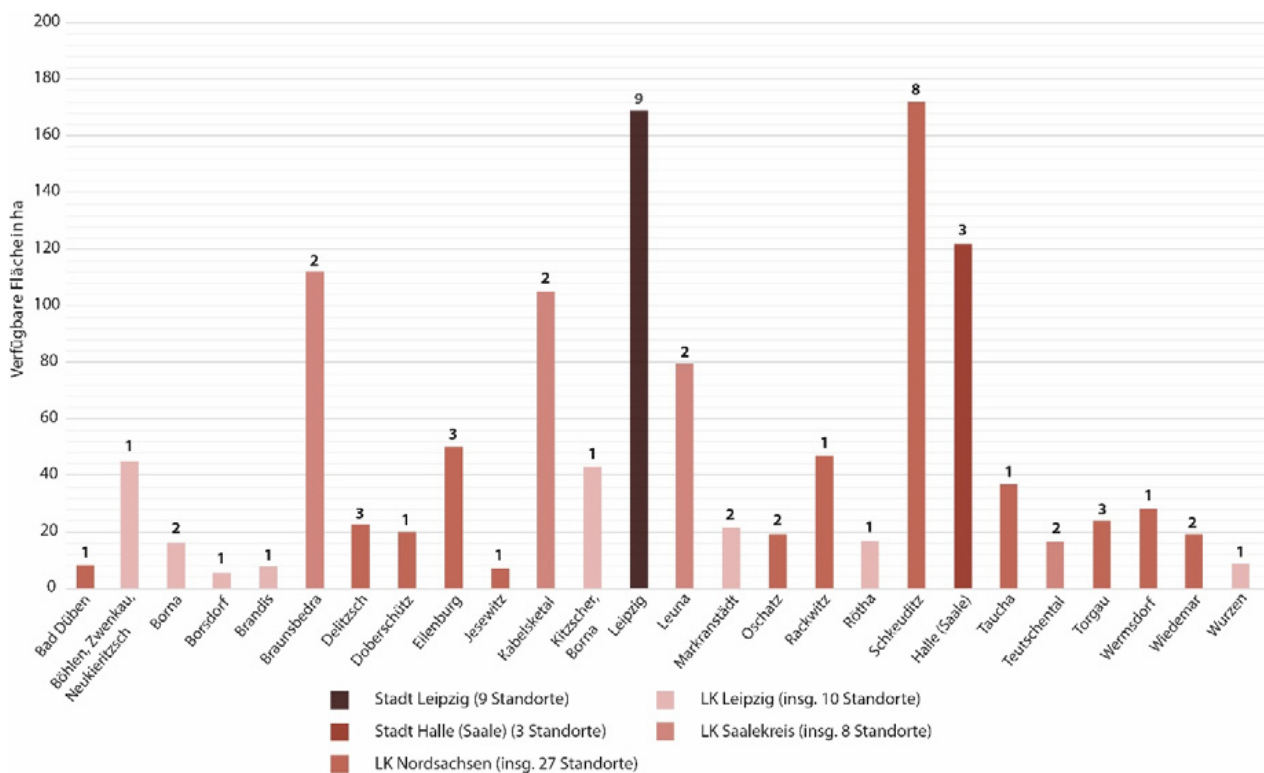
ERSTE AUSWERTUNG (RÄUMLICHE VERTEILUNG, GRÖßENORDNUNGEN)

Im Landkreis Nordsachsen, der mit ca. 2.000 km² flächenmäßig größten Gebietskörperschaft in der Wirtschaftsregion Leipzig-Halle, befindet sich mit 27 von 57 Standorten der Großteil der untersuchten Flächen (vgl. Abb. 7). Die beiden anderen Landkreise sowie die Stadt Leipzig stellen jeweils 8 bis 10 Flächen. Für die Stadt Halle (Saale) wurden drei Gewerbeflächen in die Analyse einbezogen.

Hinsichtlich des Umfangs der verfügbaren Flächen zeigt sich, dass die größten Potenziale mit jeweils 169 ha, 172 ha und 122 ha innerhalb der Gemeindegrenzen von Leipzig, Schkeuditz und Halle (Saale) verortet sind. Weitere umfangreiche Potenziale stehen in den Kommunen Braunsbedra, Kabelsketal sowie Leuna im Landkreis Saalekreis zur Verfügung.

Die Abb. 7 zeigt aber ebenfalls, dass es deutliche Unterschiede in den Größen der potenziellen Gewerbe- und Industriestandorte gibt. In Kommunen beispielsweise, in denen es nur eine Fläche gibt, reicht die Spanne dabei von 5,6 ha in Borsdorf bis 47 ha in Rackwitz.

Abb. 7 Gewerbe- und Industrieflächenpotenziale nach Kommune und Landkreis (Anzahl Standorte sowie verfügbare Fläche in ha)



3.2 POTENZIALSTANDORTE DER REGIONALPLANUNG

In der übergeordneten raumordnerischen Planung des Landes Sachsen-Anhalt sowie des Freistaats Sachsen und ihrer Planungsregionen sind Areale für die Ansiedlung und Weiterentwicklung von Industrie- und Gewerbebeständen festgelegt. Diese gliedern sich in folgende Kategorien:

- 1 – Vorrangstandorte für landesbedeutsame, großflächige Industrieanlagen/Industrie- und Gewerbeflächen gemäß Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt 2010
- 2 – Vorrangstandorte für neue Industrieansiedlungen gemäß Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt 2010
- 3 – Regional bedeutsame Standorte für Industrie und Gewerbe gemäß Regionalplan Planungsregion Halle 2016
- 4 – Vorsorgestandort für Industrie und Gewerbe gemäß Entwurf Regionalplan Leipzig-West Sachsen 2017

Der Freistaat Sachsen legt im Landesentwicklungsplan keine Vorsorgestandorte fest, sondern verweist auf die Regionalplanung. Gleichwohl wird die Bedeutung der regionalen, auch gemeindeübergreifenden Kooperation beim Flächenmanagement herausgestellt: „In den Gemeinden sollen bedarfsgerecht gewerbliche Bauflächen zur Sicherung der Eigenentwicklung zur Verfügung gestellt werden. Für eine über die Eigenentwicklung hinausgehende Flächenvorsorge sollen die Möglichkeiten einer interkommunalen Zusammenarbeit, auch länderübergreifend, vor allem entlang der überregionalen Verbindungs- und Entwicklungsachsen, bevorzugt geprüft und entwickelt werden“ (LEP Sachsen 2013, S. 70).

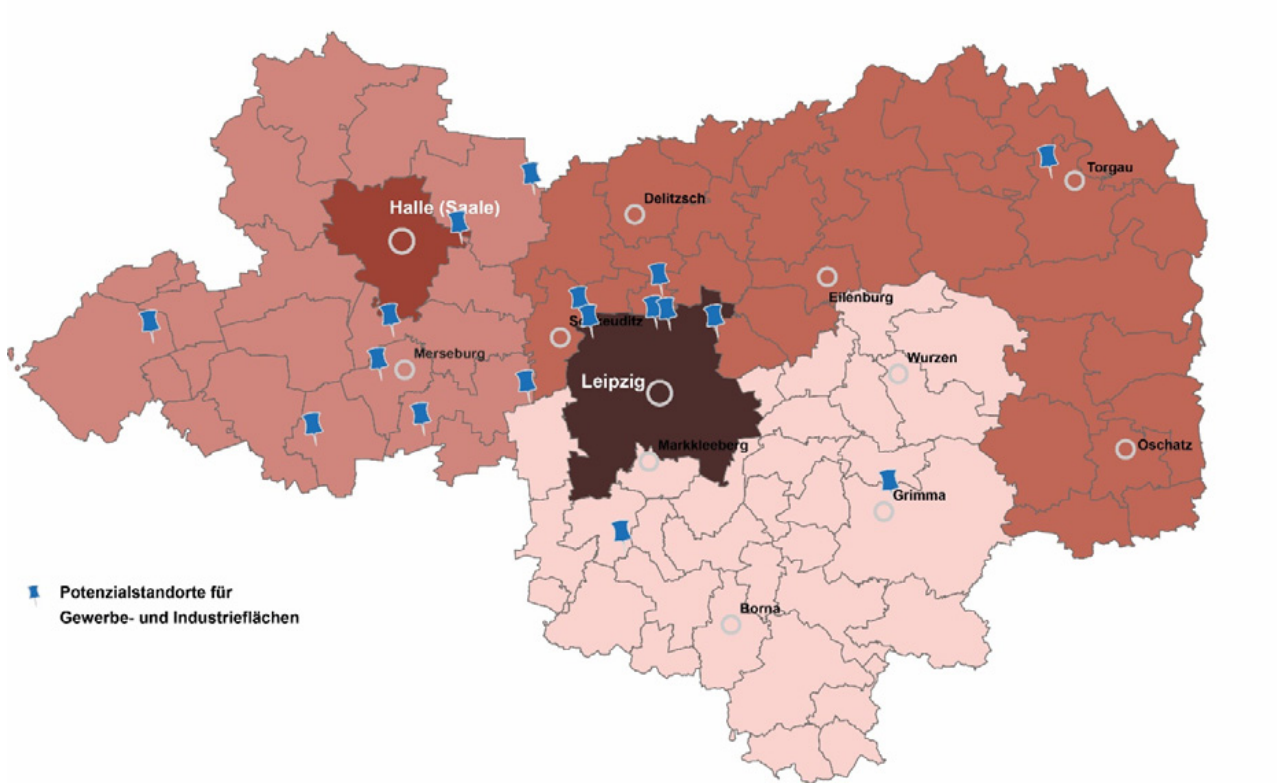
Insgesamt sind in der Landes- und Regionalplanung 17 Standorte innerhalb der Wirtschaftsregion Leipzig-Halle ausgewiesen:

Tabelle 2 Übersicht der Potenzialstandorte (gemäß Regionalplanung)

Nr	Name Gewerbefläche	Kommune	Landkreis	Bundesland	Kategorie
1	Braunsbedra/Krumpa	Braunsbedra	Saalekreis	Sachsen-Anhalt	1
2	Landsberg	Landsberg	Saalekreis	Sachsen-Anhalt	1
3	Leuna, Merseburg, Spergau	Leuna, Merseburg	Saalekreis	Sachsen-Anhalt	1
4	Knapendorf, Schkopau, Korbetha	Schkopau	Saalekreis	Sachsen-Anhalt	1
5	Industriegebiet Halle-Saalkreis an der A 14 („Star Park“)	Halle (Saale), Kabelsketal, Landsberg	Saalekreis, Stadt Halle (Saale)	Sachsen-Anhalt	2
6	Gewerbebestandort Leuna/Günthersdorf, Kötschlitz	Leuna	Saalekreis	Sachsen-Anhalt	3
7	Industrie- und Gewerbebestandort Merseburg-Schkopau	Merseburg, Schkopau	Saalekreis	Sachsen-Anhalt	3
8	Industrie- und Gewerbebestandort Querfurt	Querfurt	Saalekreis	Sachsen-Anhalt	3
9	Hengstberg	Grimma	Landkreis Leipzig	Sachsen	4
10	Radefelder Allee	Leipzig	Stadt Leipzig	Sachsen	4
11	Seehausen II	Leipzig	Stadt Leipzig	Sachsen	4
12	Seehausen III	Leipzig	Stadt Leipzig	Sachsen	4
13	Rackwitz-Nord	Rackwitz	Nordsachsen	Sachsen	4
14	Freiroda-West	Schkeuditz	Nordsachsen	Sachsen	4
15	Merkwitz	Taucha	Nordsachsen	Sachsen	4
16	Zinna	Torgau	Nordsachsen	Sachsen	4
17	Pulgar	Zwenkau	Landkreis Leipzig	Sachsen	4

Räumlich sind die Potenzialflächen in der Wirtschaftsregion folgendermaßen verortet:

Abb. 8 Verortung der Potenzialstandorte für Gewerbe- und Industrieflächen (gemäß Regionalplanung; Gebietsstand: 31.12.2016)



Knapp die Hälfte der festgeschriebenen Industrie- und Gewerbebestandorte liegt im Saalekreis. Diese sind allesamt bereits bewährte Standorte, die spezifisch weiterentwickelt werden sollen.

Vorsorgestandorte für Neuausweisungen befinden sich vorwiegend im Leipziger Nordraum.

4 ENTWICKLUNG DER STANDORT- UND FLÄCHENNACHFRAGE

Um Entwicklungen hinsichtlich der Vermarktung und Nachfrage der zu betrachtenden Industrie- und Gewerbeflächenpotenziale innerhalb der letzten fünf Jahre einschätzen zu können, wurde mit Unterstützung insbesondere der Landkreise Leipzig, Nordsachsen und Saalekreis eine Befragung der betreffenden Kommunen durchgeführt³. Hintergrund war, dass derartige Daten nicht (einheitlich) erfasst werden bzw. über etwaige Medien/Quellen abgerufen werden können und somit die aktive Zuarbeit der zuständigen Akteure vor Ort erforderlich war.

Die Fragebögen beinhalteten folgende vier Fragestellungen:

- Wie würden Sie die Entwicklungsdynamik der letzten fünf Jahre einschätzen? (bitte ankreuzen: gut, mittel, gering)
- Können Sie die Nachfrage in Zahlen darstellen? Konkret: Wie viele ha verfügbarer Fläche wurden seit 2011/12 vermarktet/aktiviert/in Nutzung gebracht?
- Was machte die Dynamik aus? Wie würden Sie diese in Schlagworten beschreiben? (mit Blick auf Branchen, Nachfragefrequenz, Neuansiedlung oder Entwicklung aus dem Bestand, etc.) (bitte eintragen: Gründe für Dynamik/Ihre Schlagworte)
- Wie lässt sich die Bestandssituation hinsichtlich Unternehmen und Arbeitsplätzen am Standort beschreiben? (Schätzwert vorhandene Arbeitsplätze)

4.1 ENTWICKLUNGEN BEI PROJEKTPARTNERN IN DEN LETZTEN FÜNF JAHREN

In der Auswertung der Befragung hat sich ergeben, dass Daten zu Flächenvermarktungen sowohl in Bezug auf erfolgte Verkäufe oder Ansiedlungen als auch in Bezug auf die Nachfrageprioritäten von Investoren nicht erfasst oder gesammelt werden. Zudem verändern sich die Angaben zu den verfügbaren Flächen stetig. Auch ist der Begriff „verfügbar“ nicht einheitlich definiert.

Aus diesen Gründen basieren nachfolgende Darstellungen auf Angaben einer eher „gefühlten“ Ebene. Dennoch kann die Auswertung der Befragung einen Eindruck zur Entwicklungsdynamik der letzten fünf Jahre vermitteln.

EINSCHÄTZUNG DER DYNAMIK AM STANDORT

Insgesamt wurde die Dynamik seitens der Kommunen für 17 von 58⁴ Standorten (29 %) als gut und für weitere 19 Standorte (33 %) als mittel eingeschätzt. Somit fällt für fast Zweidrittel der untersuchten Flächen die Einschätzung positiv aus (vgl. Abb. 9).

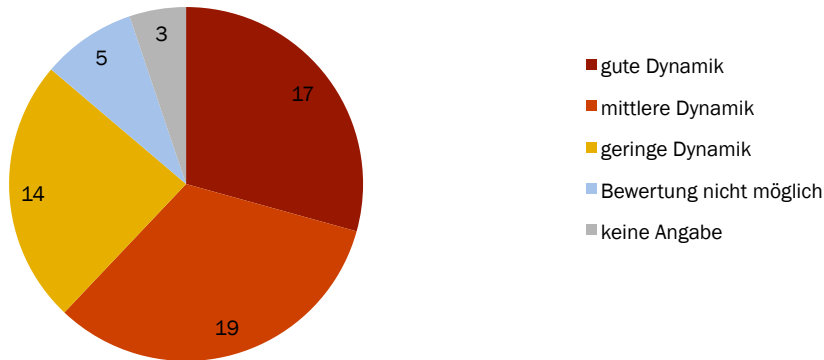
Als gering wurde die Dynamik bei 14 Standorten (24 %) eingeschätzt.

Weitere 5 Standorte sind erst vor kurzem erschlossen bzw. auf den Markt gebracht worden, sodass hier keine Einschätzung vorgenommen werden konnte. Für 3 Standorte wurden zudem keine Angaben abgegeben.

³ Die Städte Halle (Saale) und Leipzig arbeiteten entsprechende Daten auf Grundlage der gemeinsam mit allen Projektpartnern abgestimmten Fragebögen direkt zu.

⁴ Delitzsch-Südwest wurde jeweils von Delitzsch und Wiedemar ein Fragebogen abgegeben

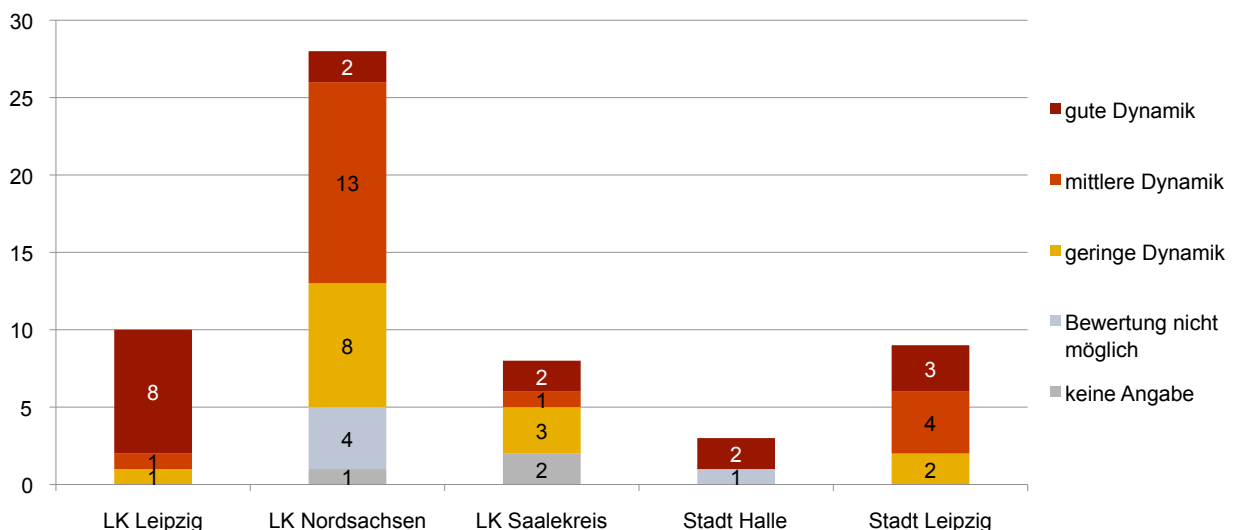
Abb. 9 Einschätzung hinsichtlich der Entwicklungs- bzw. Nachfragedynamik im Zeitraum 2011/12 bis 2018 (alle Standorte)



Von den fünf untersuchten Landkreisen bzw. Städten wird die Dynamik insgesamt im Landkreis Leipzig am positivsten eingeschätzt (vgl. Abb. 10). Hier wurden von den befragten Kommunen 80 % der Flächen der Kategorie „gute Dynamik“ zugewiesen. Die Stadt Halle (Saale) bewertet die Dynamik für ihre Standorte (hier allerdings mit Bezug auf nur drei zu betrachtende Flächen) als durchweg positiv. Für Leipzig kann vermutet werden, dass die Ansprüche an die Dynamik im Vergleich zu allen Standorten im Stadtgebiet und die gesamte Entwicklung in der Stadt vergleichsweise höher ausfallen, sodass hier für vier von neun Flächen die Wertung „mittlere Dynamik“ und für weitere zwei Flächen die Wertung „geringe Dynamik“ abgegeben wurde.

Kritischer ist der Blick auf die Entwicklung der Flächen im Saalekreis sowie im Landkreis Nordsachsen. Hier wurden im Verhältnis vermehrt Flächen angegeben, die über eine eher geringe Dynamik verfügen.

Abb. 10 Einschätzung hinsichtlich der Entwicklungs- bzw. Nachfragedynamik im Zeitraum 2011/12 bis 2018 (nach Kreisen/Städten)

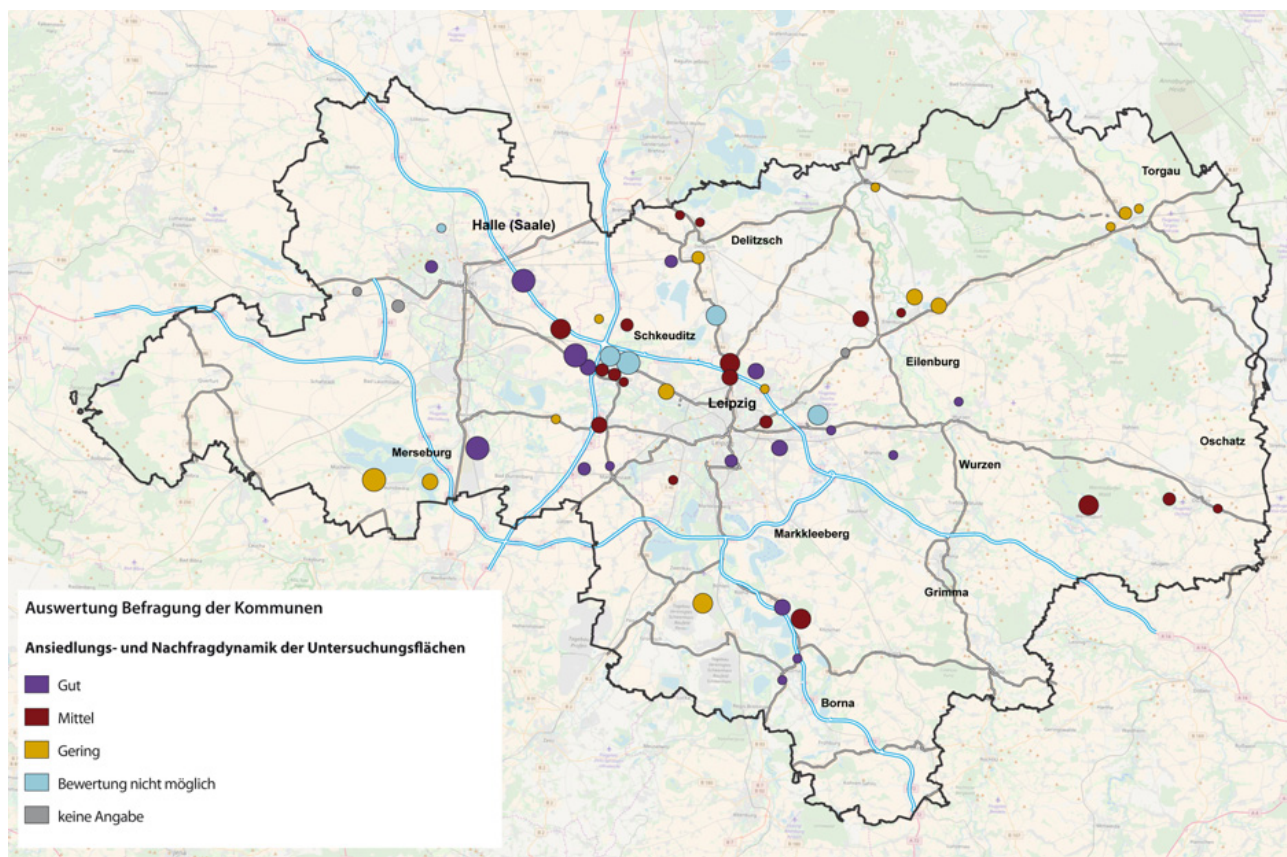


In der Verortung der Dynamikzuschreibung für die insgesamt 57 Standorte zeigt sich folgendes Bild (vgl. Abb. 11):

- Die Standorte mit der Zuordnung „hohe Dynamik“ befinden sich zum einen in unmittelbarer Nähe zu den Autobahnen (vor allem Schkeuditzer Kreuz und entlang der A 72 im Bereich Borna) sowie in den Stadtgebieten von Leipzig und Halle (Saale). Zudem wurde für den größerflächigen Standort Leuna und für kleinere Standorte östlich von Leipzig im Bereich Brandis/Wurzen eine positive Wertung angegeben.
- Ganz ähnlich zeigt sich die Lage der Flächen, deren Einschätzung „mittlere Dynamik“ lautet. Hier überwiegen ebenfalls die autobahnnahen Lagen. Allerdings befinden sich in dieser Kategorie nun auch vermehrt Flächen entlang der Bundesstraßen B 6 (Wermsdorf und Oschatz) und B 87 (Eilenburg).
- Bis auf wenige Ausnahmen ist für einen Großteil der Flächen mit der Zuordnung „geringe Dynamik“ festzustellen, dass sie über eine erhöhte Entfernung zum Oberzentrum Leipzig (bzw. zum Verdichtungsraum Leipzig/Halle) verfügen. Zudem liegen sie oftmals eher abseits der Autobahnen.

So ist insgesamt festzustellen, dass mit erhöhter Zentralität sowie Nähe zu Mobilitätsachsen die Einschätzung der Dynamik positiver auszufallen scheint.

Abb. 11 Verortung der Einschätzung hinsichtlich der Entwicklungs- bzw. Nachfragedynamik im Zeitraum 2011/12 bis 2018



FAKTOREN/HINTERGRÜNDE DER ENTWICKLUNGS- BZW. NACHFRAGEDYNAMIK

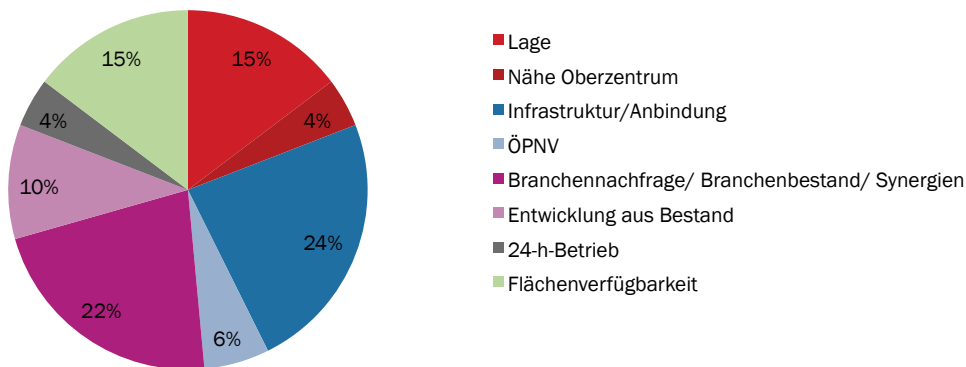
Klar ist, dass aufgrund der Fragestellung nicht einheitlich definiert werden kann, ab wann die Dynamik als gut oder mittel einzuschätzen ist. So kann für die eine Gemeinde eine gestiegene Anfragefrequenz bereits als positiv gewertet werden, während hingegen in einer anderen Gemeinde ein ggf. im Vergleich zu vorangegangenen Zeiträumen leicht zurückgegangener Vermarktungsanteil bereits zu Abstrichen bei der Einschätzung der Dynamik führt.

Um daher die Hintergründe der Einschätzung hinsichtlich der Dynamik etwas verifizieren zu können, waren die Befragten Kommunen zusätzlich gebeten worden, Schlagworte zu den einzelnen Flächen anzugeben.

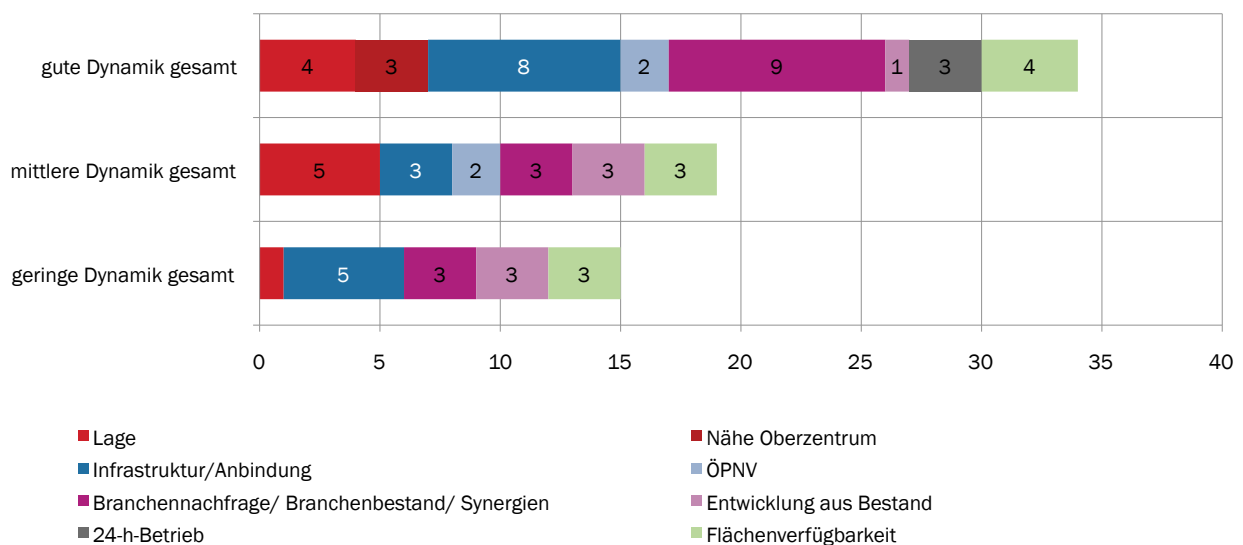
Am häufigsten wurde dabei das Schlagwort Infrastruktur/Anbindung (24 %) genannt. Zusammen mit den Schlagworten Lage, Nähe Oberzentrum⁵ und ÖPNV beziehen sich fast 50 % aller Zusatzinformationen zur Nachfragedynamik auf Lage- und Erschließungsfaktoren (vgl. Abb. 12).

Weitere oft genannte Faktoren beziehen sich auf „Herkunft“ der Nachfrage. So ist bei 22 % der Flächen die Nachfrage auf vorhandene Synergien mit bereits am Standort bestehenden Unternehmen und bei weiteren 10 % auf eine lokale Nachfrage (Bestandsentwicklung) zurückzuführen.

Abb. 12 Faktoren/Hintergründen der Entwicklungs- bzw. Nachfragedynamik im Zeitraum 2011/12 bis 2018 (alle Standorte)



Sortierung nach Kategorie der Dynamikeinschätzung

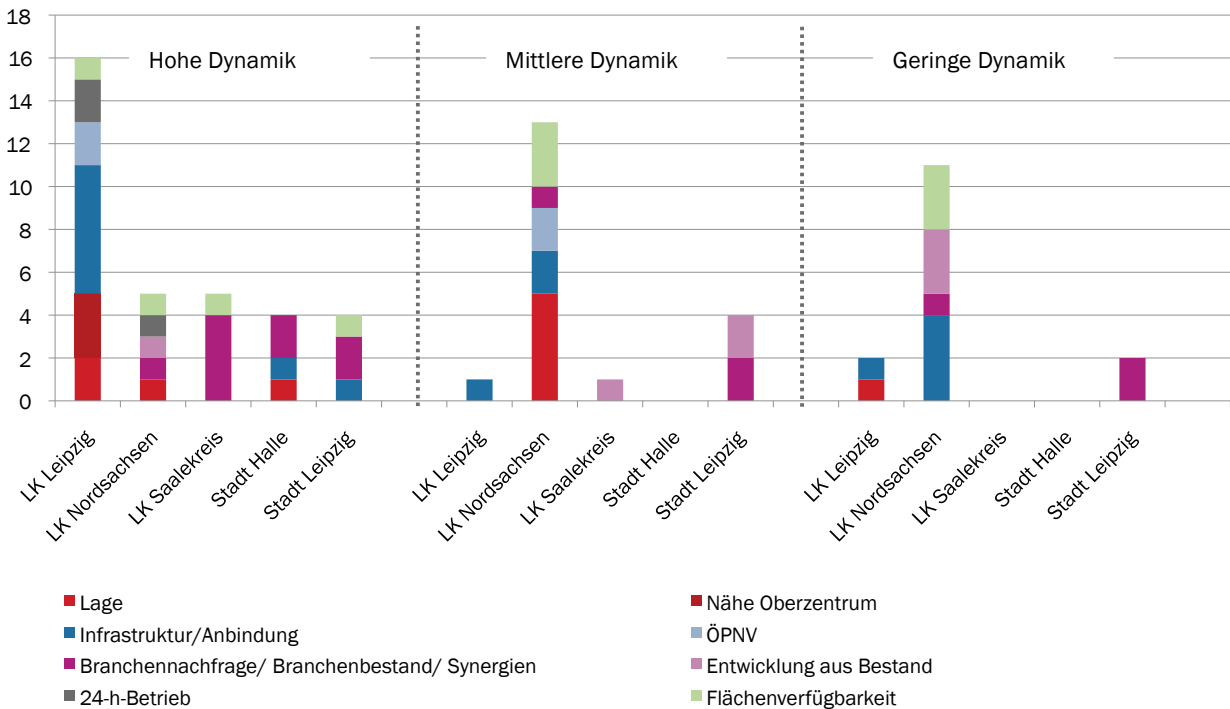


⁵ Der von den befragten Kommunen angegebene Begriff „Lage“ wird hier sicher auch auf die Faktoren Nähe Oberzentrum sowie Infrastruktur/Anbindung abzielen.

Für die fünf Untersuchungsräume lassen sich diesbezüglich folgende Aussagen ableiten (vgl. Abb. 13):

- Für den Landkreis Leipzig scheinen bei der Bewertung der Dynamik vor Ort die Hauptargumente auf die Lage und Erreichbarkeit der Standorte abzielen. Fast ausschließlich wurden hier die Vorteile der Nähe zu Leipzig und der Lage an den Verkehrsachsen (hier auch entsprechend die Anbindung an Leipzig) als Gründe für die gute Dynamik benannt. Dabei spielt auch der ÖPNV eine größere Rolle. Für die zwei Standorte mit mittlerer bzw. geringer Dynamik bestehen bezüglich der Verkehrsanbindung Defizite.
- Für viele der zu untersuchenden Flächen im Landkreis Nordsachsen scheinen diese Gunstfaktoren nach Einschätzung der befragten Kommunen geringer ausgeprägt und so bestehen vor allem im Bereich der Verkehrsanbindung Hemmnisse, die sich auf die Dynamik vor Ort auszuwirken scheinen. Zudem wurde vermehrt angegeben, dass Flächen nicht ausreichend bzw. in nicht ausreichender Größe für eine Vermarktung zur Verfügung stehen.
- Im Saalekreis wird zumeist die Dynamik mit bestehenden Branchenstrukturen und Synergieeffekten ansässiger Unternehmen in Verbindung gebracht. Dabei wurden Unternehmen der Logistikbranche sowie des Chemieclusters am Standort Leuna besonders hervorgehoben.
- Ähnlich verhält es sich nach Angabe der Befragten in der Stadt Halle (Saale). Hier sind es die Standorte Star-Park und Weinberg-Campus, die ihre Gunstfaktoren für spezielle Branchen (Technologie, Forschung und Entwicklung bzw. Logistik) hervorheben.
- Auch Leipzig verweist vor allem auf die Stärken der Standorte in den Bereichen Automobilindustrie sowie Forschung und Entwicklung.

Abb. 13 Nennungen zu Faktoren/Hintergründe der Entwicklungs- bzw. Nachfragedynamik 2011/12 bis 2018 (nach Kreisen/Städten)



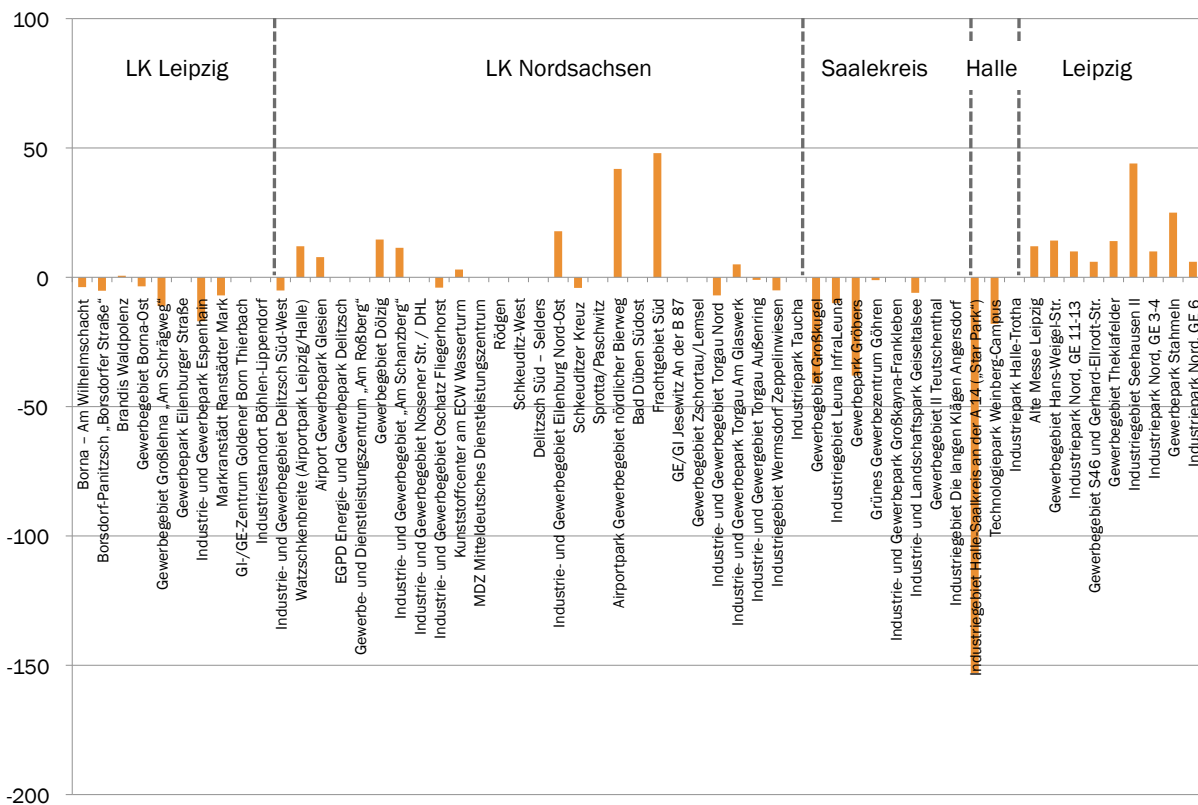
EINSCHÄTZUNG DER FLÄCHENNACHFRAGE VOR ORT

Wie eingangs bereits dargestellt, lassen sich nur bedingt Aussagen bzgl. des Industrie- und Gewerbeflächenverbrauchs in den letzten fünf Jahren treffen, da diese nicht erfasst werden. So konnte auch die Befragung nur auf die Standorte abzielen, die noch über Reserven von mehr als fünf ha verfügen.

In der Abb. 14 ist dargestellt⁶, wie sich ausgewählte Standorte in Bezug auf ihre verfügbare Gesamtfläche verändert haben.⁷ Für den Landkreis Leipzig lässt sich darin ablesen, dass die positive Einschätzung hinsichtlich der Entwicklungsdynamik neben einer deutlich gestiegenen Anzahl an Standortnachfragen durchaus auch auf der Vermarktung von Flächen beruht. Im Landkreis Nordsachsen wurde durch die Neuausweisung von Industrie- und Gewerbeflächen vor allem im Bereich des Flughafens Leipzig/Halle auf gestiegene Nachfragen reagiert. Auch Der Saalekreis sowie die Stadt Halle (Saale) haben vor allem im Star-Park sowie im Bereich Schkeuditzer Kreuz (hier Gröbers und Großkugel) Flächen in umfangreichem Ausmaß vermarkten können. In der Stadt Leipzig sind aufgrund insgesamt steigender Nachfrage alle betrachteten Standorte in den letzten Jahren räumlich erweitert bzw. neu aufgestellt worden.

Insgesamt werden durch diese Entwicklungen die im vorangegangenen Teil aufgeführten Faktoren der Nähe zu den Oberzentren bzw. verkehrstechnisch sehr gut erschlossenen Lagen bestätigt.

Abb. 14 Veränderung der verfügbaren Fläche an den untersuchten Standorten von 2018 gegenüber 2011/12 (in ha)



⁶ Hier werden die Standorte mit Balken dargestellt, für die durch die Befragten Flächenangaben zu den Jahren 2011/12 sowie 2018 getroffen wurden.

⁷ Angegeben sind stets die Bruttogesamtflächen. Wurden in dem Zeitraum Flächenanteile vermarktet und gleichzeitig wurden andere frei bzw. zusätzlich neue geschaffen, so ist dies aus den Daten nicht herauszulesen.

4.2 THESEN ZU FAKTOREN DER STANDORT- UND FLÄCHENNACHFRAGE

Die positive wirtschaftliche Entwicklung der Oberzentren Halle (Saale) und Leipzig hat in den vergangenen fünf Jahren auch Spill-over-Effekte auf das Umland ausgelöst. Die Frage ist jedoch, welche Faktoren für die Entscheidung bei der Standortwahl getroffen werden. In den Gesprächen mit den Projektpartnern sowie der Befragung der Kommunen haben sich hier Schwerpunkte herauskristallisiert, die bei Industrie- und Gewerbeansiedlungen von zunehmender Relevanz zu sein scheinen. Dazu gehören:

- Qualität der Straßenverkehrsanbindung (Fokus Autobahnanschlüsse)
- Qualität der Anbindung an den Öffentlichen Nahverkehr, insbesondere S- und Regionalbahn-Anschlüsse
- Arbeitskräftepotenzial im Einzugsgebiet
- Ausstattung mit bzw. Güte der „weichen“ Standortfaktoren
- Anbindung und Nähe zu zentralen Orten
- Preis (mit zunehmender Nähe zu den Oberzentren von abnehmender Bedeutung)

Um die Eignungen der zu untersuchenden Industrie- und Gewerbeflächen einschätzen zu können, ist daher ein vertiefender Blick auf die Standortanforderungen aus Unternehmenssicht erforderlich. Konkret für die Region liefert der Standortfaktorenkatalog der Invest Region Leipzig hierfür wichtige Hinweise auf die Bedarfe und Schwerpunkte der Unternehmen. Dabei wird bereits deutlich, dass Lageaspekte und die Verfügbarkeit von Arbeitskräften als besonders relevant für die Nachfrageseite eingeschätzt werden (vgl. Abb. 15).

Nachfolgend sollen die im Rahmen der weiteren Untersuchung verwendeten Standortfaktoren hinsichtlich ihrer Bedeutung kurz beschrieben werden.

Abb. 15 Standortanforderungen aus Unternehmenssicht (Eigene Darstellung auf Grundlage Arbeitsmaterial Invest Region Leipzig)



ÜBERREGIONALE VERKEHRERSCHLIEßUNG

Die Lage im Raum sowie die Anbindung an unterschiedliche Verkehrsträger gehören zu den wichtigsten Kriterien, die einen Gewerbe- und Industriestandort auszeichnen. Dies gilt sowohl für den Güterverkehr als auch für den Öffentlichen Personenverkehr (ÖV) und den Motorisierten Individualverkehr (MIV) bzw. Wirtschaftsverkehr.

Für extrem autobahnaffine Unternehmen wie Logistikfirmen kann eine Ortsdurchfahrt auf dem Weg zur Autobahn bereits ein Ausschlusskriterium darstellen. Eine S-Bahn-Anbindung an Ober- und Mittelzentren erhöht die Anzahl der in „Pendelnähe“ lebenden Erwerbsfähigen und steigert zugleich die Attraktivität des Standortes als Wohnort potenzieller Fachkräfte, da „weiche“ Standortfaktoren wie Bildung, Kultur oder medizinische Versorgung erreichbarer sind.

Zwar leisten auch Busse einen wichtigen Beitrag zur Anbindung von Wohn- und Arbeitsorten, jedoch kann im Busverkehr hinsichtlich Komfort, Zuverlässigkeit und Fahrzeit in der Regel nicht die Niedrigschwelligkeit in der Nutzung erreicht werden, wie beim schienengebundenen Verkehr. Hinzu kommt, dass aufgrund häufiger Fahrplan- und Linienumstellungen und einer von Schulferien abhängigen Taktung verlässliche Aussagen über Erreichbarkeiten schwerer möglich sind. Die Studie konzentriert sich daher auf den schienengebundenen Nahverkehr. Eine Ausnahme stellen allerdings die PlusBus-Linien des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) dar, die ebenfalls schnelle Verbindungen sowie höhere und zeitlich auf den Schienenverkehr abgestimmte Taktungen (sowohl Abfahrt als auch Ankunft) gewährleisten und somit durchaus relevant für die Bewertung von Standortqualitäten sind.⁸ In den nachfolgenden Darstellungen werden daher die Linien des PlusBus ergänzend grafisch dargestellt.

Das Frachtterminal am Airport Leipzig/Halle ermöglicht Großtransporte und eine Just-in-time-Zulieferung, was insbesondere für die Logistikbranche, aber auch für hochspezialisierte High-Tech-Produktion interessant ist. Darüber hinaus ist die Nähe zu einem internationalen Flughafen für Dienstleistungsbetriebe, die auf Fremdenverkehr oder internationale Geschäftskontakte angewiesen sind, ein zentraler Standortfaktor.

Gleisanschluss sowie Distanz zu einem Verkehrshafen sind vornehmlich für materialintensives Gewerbe und Industrien relevant, die auf Schüttgut oder Flüssigkeiten angewiesen sind.

DEMOGRAPHISCHE ENTWICKLUNG UND FACHKRÄFTEPOTENZIAL

Vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung Sachsens und Sachsen-Anhalts rückt der Bedarf an Fachkräften zunehmend in den Fokus der Wirtschaftsakteure. Die Bedeutung des Faktors „verfügbare Arbeitskräfte“⁹ wird dabei weiter stark ansteigen. Damit gilt im Vergleich zu den technischen Ausstattungsmerkmalen einer Fläche dem den Standort umgebenden Raum mit seinen soziodemographischen Bedingungen besonderes Augenmerk. Neben der demographischen Situation und Perspektive vor Ort liefert auch die Anbindung eines Standorts an die Region und besonders an einwohnerstarke Mittel- und Oberzentren Indizien für das lokale bzw. erreichbare Arbeitskräftepotenzial. Den Bevölkerungsprognosen zufolge sind zudem in der Zukunft stärkere räumliche Disparitäten zu erwarten. Während die Oberzentren wachsen, wird in ländlichen Räumen die erwerbsfähige Bevölkerung teilweise stark zurückgehen. Diese Entwicklungen stellen eine zentrale Herausforderung sowohl für die lokalen Gewerbetreibenden als auch für die Regional- und Landesplanung dar. Sowohl auf die Demographie als auch auf die Verkehrsanbindung wird daher in dieser Studie ein besonderes Augenmerk gerichtet.

Im Kontext des Strukturwandels von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft gewinnt zudem die Ressource „Wissen“ seit Langem massiv an Bedeutung. Berufsbildung findet im Untersuchungsgebiet fast ausnahmslos in Mittel- und Oberzentren statt. Fachhochschulen und Universitäten sind noch stärker in den Großstädten konzentriert, jedoch sind auch dezentral in ausgewählten Mittelzentren Hochschulen angesiedelt (z.B. Merseburg). Namhafte Forschungseinrichtungen sind ebenfalls vorrangig in den Zentren ansässig. Nur vereinzelt finden sich Forschungszentren auch außerhalb der großen Städte in hochspezialisierten Branchenclustern (z.B. Leuna).

⁸ Die Strategiekommision des Freistaates Sachsen plant die PlusBus-Ausweitung. Zudem sollen sie zur weiteren Attraktivitätssteigerung teilweise mit W-Lan ausgestattet werden.

⁹ vgl. Deutsches Institut für Urbanistik (DIfU) (2017): Kurzstudie zu kommunalen Standortfaktoren; Bundesagentur für Arbeit (2017): Fachkräfteengpassanalyse. IHK zu Leipzig (2015): Geschäftsbericht 2014/15.

Für die vorliegende Studie wird daher unterstellt, dass der Indikator „Zentrennähe“ sowohl eine gute Annäherung an ein möglichst großes Vorhandensein an potenziellen Arbeitskräften als auch den Zugang zu Bildungs- und Forschungsstätten darstellt. Zudem wird der Faktor „Arbeitskräftepotenzial“ durch demographische Indikatoren beschrieben (vgl. Kap. 5.2)

Wichtig ist bei der Betrachtung von Distanzen zu betonen, dass es hierbei um zeitbezogene Dimensionen geht, welche die gefühlten und „tatsächlichen“ Distanzen besser beschreiben als Entfernungsangaben in Kilometern.

WEICHE STANDORTFAKTOREN

Unternehmen, die auf hochqualifizierte Fachkräfte angewiesen sind, haben einen Standortvorteil, wenn sie diesen und ihren Familien eine abwechslungsreiche, sichere und landschaftlich attraktive Wohn- und Arbeitssituation bieten können. Auch Unternehmen mit hoher repräsentativer Funktion legen Wert auf ein ansprechendes Umfeld, das „etwas zu bieten hat“. Da die Ansprüche an soziale Infrastrukturen sowie attraktive Freizeit-, Kultur-, Bildungs- und Gesundheitsangebote vor allem in den zentralen Orten erfüllt werden können, spielt auch hier die Erreichbarkeit von Ober- und Mittelzentren eine wichtige Rolle.

VERFÜGBARE FLÄCHEN UND IMMOBILIEN

Die Standortwahl eines Unternehmens hängt nicht zuletzt auch mit dem Angebot an verfügbaren Flächen und Immobilien zusammen. Neben dem Preis ist im Regelfall die Größe der verfügbaren Flächen das wichtigste Kriterium. Weiterhin spielen infrastrukturelle Aspekte wie die innere Erschließungssituation oder die Internetversorgung sowie sonstige Festsetzungen (z.B. Möglichkeit eines 24-Stunden-Betriebs) eine Rolle bei Vermarktung und Investitionen.

5 RAUMANALYSE DER WIRTSCHAFTSREGION LEIPZIG-HALLE

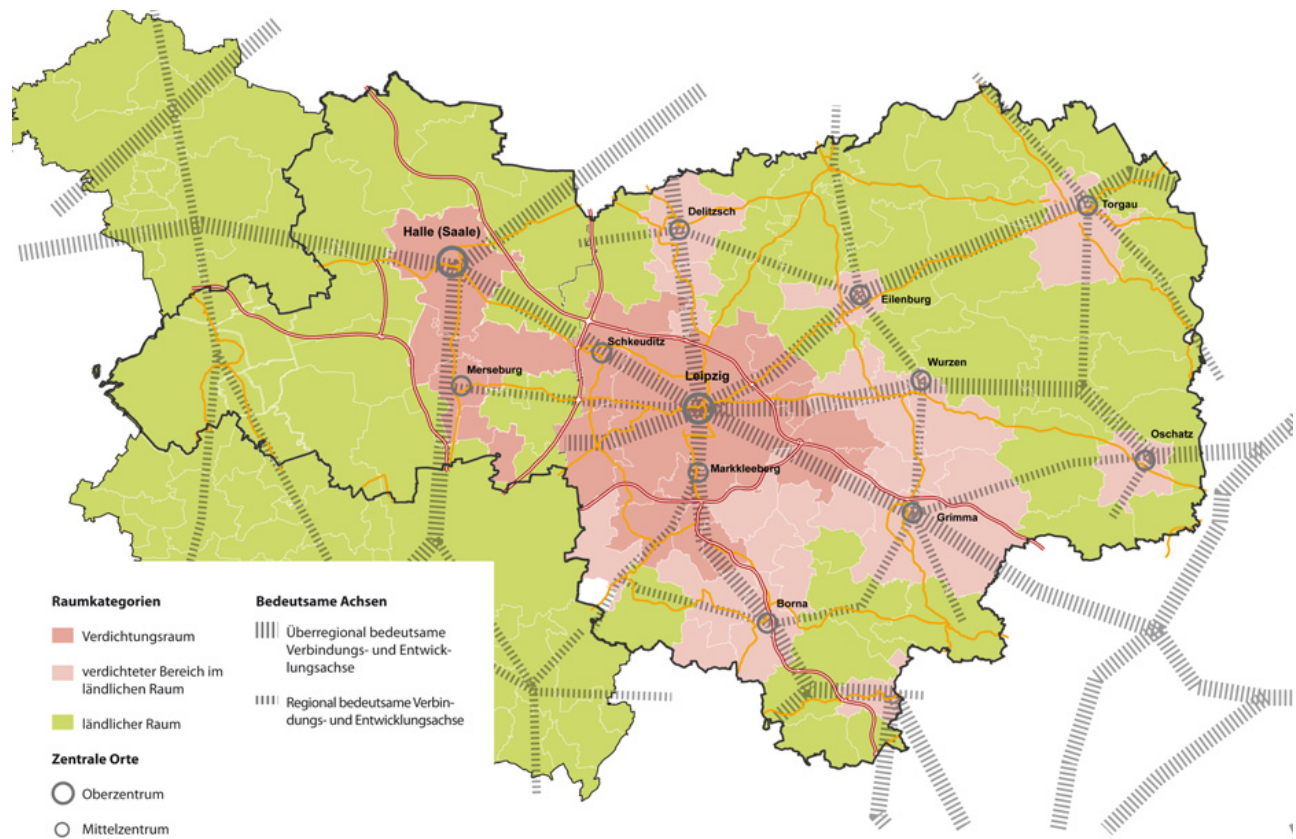
Wie im vorangegangenen Kapitel erläutert, sind zahlreiche Kriterien und Qualitäten für die Ansiedlung von Unternehmen und Betrieben auf Gewerbe- und Industriestandorten von besonderer Relevanz. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Analysen hinsichtlich ausgewählter regionalspezifischer Eigenschaften auf den Ebenen

- Infrastrukturelle Anbindung
- Demographie und Arbeitskräftepotenzial
- Erreichbarkeit der zentralen Orte

aufgeführt und beschrieben. Dabei geht es weniger um die Frage, welche Eigenschaften den einzelnen Standorten zugeschrieben werden können, sondern vielmehr darum, wie der Betrachtungsraum im Ganzen bzw. in Teilbereichen charakterisiert werden kann. Ziel dabei ist, die besonderen Eignungen räumlicher Lagen herauszustellen und in den regionalen Kontext zu stellen.

In der regionalen Raumordnung werden hierfür sowohl wichtige Grundlagen als auch erste Ansatzpunkte für eine Interpretation des Raums geliefert.

Abb. 16 Raumbild der Regionalplanung im Untersuchungsraum (eigene Darstellung)¹⁰



¹⁰ Grundlage Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Halle, 2016 (Karte 5: Überregionale und regionale Entwicklungsachsen) sowie Regionalplan Leipzig-West Sachsen, 2017 (Karte 1: Raumstruktur)

Sowohl der Regionale Entwicklungsplan für die Planungsregion Halle (2016) als auch der Regionalplan Leipzig-West Sachsen (2017) geben die zentralen Orte sowie die überregional und regional bedeutsamen Entwicklungsachsen vor und definieren unterschiedliche Raumkategorien.

Da sie dabei unterschiedliche Begrifflichkeiten, verschieden kleinteilige Kategorien und unterschiedliche Maßstäbe anwenden, wurden sie für eine erste Annäherung an ein räumliches Bild – das die gemeinsame Ländergrenze ignoriert – in der Abb. 16 vereinheitlicht dargestellt.

So geben die Einschätzungen der Entwicklungsachsen erste Hinweise auf regionale/interkommunale Bezüge und gegenseitige Einflussnahmen und (wirtschaftsstrukturelle) Zusammenhänge. Darüber hinaus weisen die Definitionen Verdichtungsraum, verdichteter Bereich im ländlichen Raum und ländlicher Raum auf die Entwicklungsperspektiven und Befähigungen der betreffenden Teilräume in Bezug auf ihre demographischen und wirtschaftlichen Entwicklungen und Bedeutungen bzw. Aufgaben hin.

Aufgabe der nachfolgenden Analysen soll sein, ähnliche Raumbilder auf Grundlage einheitlicher Definitionen und Abfragestandards sowie kleinräumigerer Bezüge zu erarbeiten.

5.1 ANALYSEEBENE INFRASTRUKTURELLE ANBINDUNG

Ein gut ausgebautes Verkehrsnetz stellt ein wesentliches Qualitätsmerkmal für eine erfolgreiche Ausbildung und Entwicklung einer Wirtschaftsregion dar. Eine große Rolle für die Mobilität von Unternehmen und Betrieben spielt dabei die infrastrukturelle Anbindung an bzw. die räumliche Nähe zu Bundesfernstraßen.

Als zentrale Verkehrsachsen verbinden die Autobahnen A9, A14, sowie die A38 und die zum Teil weiterhin im Bau befindliche A72 die Region mit anderen Metropol- und Wirtschaftsregionen Deutschlands sowie dem europäischen Verkehrsnetz. Über 40 Autobahnanschlüsse sorgen für die nötige Anbindung, wobei in Bezug auf die A72 aufgrund der zeitnah absehbaren Fertigstellung auch die noch nicht eröffneten Teilabschnitte im Südraum Leipzigs in die Analyse einbezogen wurden.

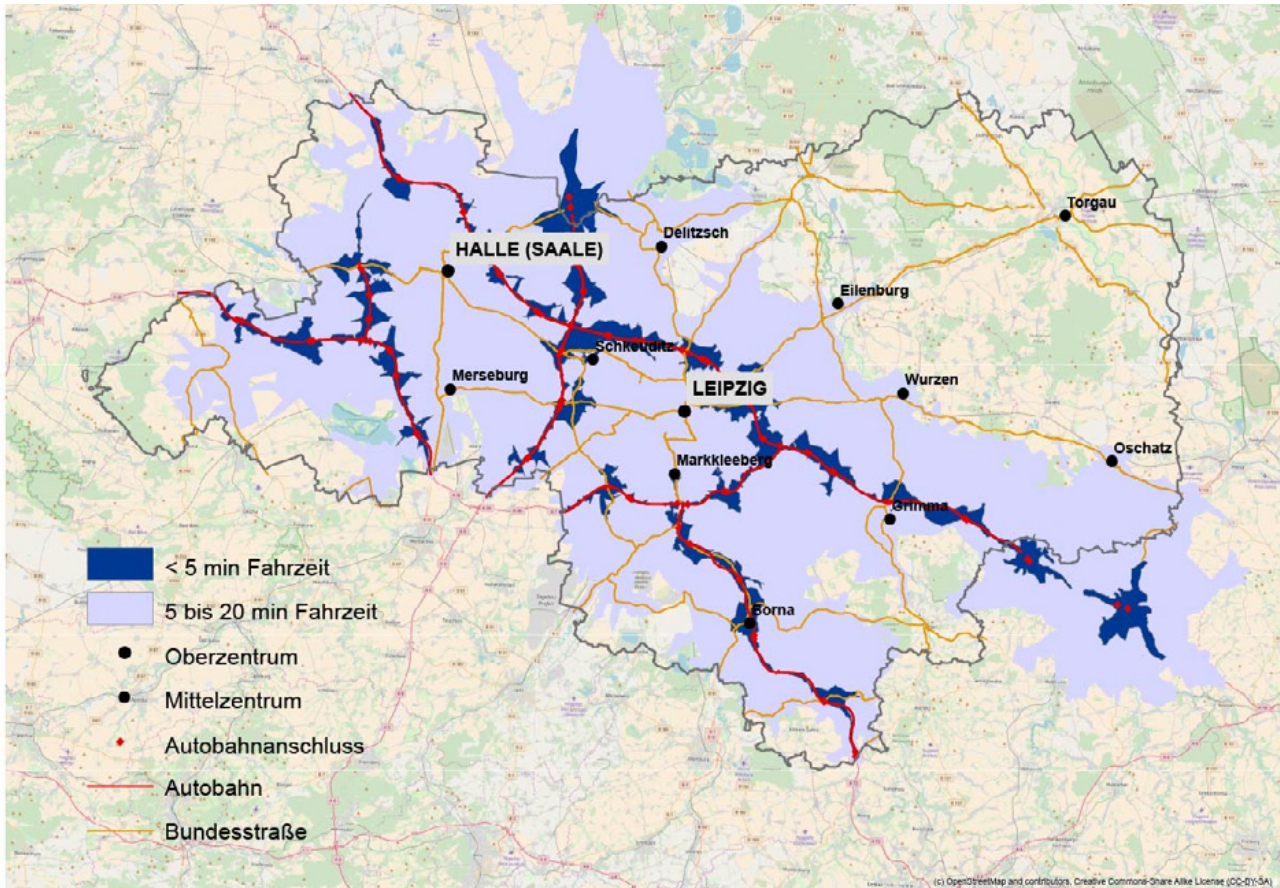
Um die Erreichbarkeit abzubilden, wurden die Einzugsbereiche der einzelnen Autobahnauffahrten ermittelt. Dabei steht nicht der räumliche Umgriff, sondern die zeitliche Entfernung im Fokus. Konkret ging es um die Frage, welche Räume von den einzelnen Autobahnanschlüssen in weniger als 5 Minuten bzw. in einem Zeitfenster von 5 bis 20 Minuten erschlossen werden können (vgl. Abb. 17). Hierfür wurde das vorhandene Straßennetz in einzelne Straßentypen unterschieden und mit unterschiedlichen Durchschnittsgeschwindigkeiten versehen.

Diese wurden für

- Autobahnen auf durchschnittliche 100 km/h
- Bundesstraßen auf durchschnittliche 60 km/h
- Landstraßen auf durchschnittliche 40 km/h
- sowie innerörtliche Straßen auf durchschnittliche 40 km/h festgelegt.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass der Untersuchungsraum insgesamt sehr gut an das überregionale Straßenverkehrsnetz angebunden ist. So lässt sich innerhalb von 20 Minuten knapp 50 % der Region vom bestehenden Autobahnnetz aus mit dem Kfz erreichen. Überdurchschnittlich günstige Anbindungen weisen dabei die Mittelzentren Borna und Schkeuditz auf, da von dort in kürzester Zeit (< 5 min) eine Autobahn angefahren werden kann. Auch die Oberzentren Leipzig und Halle (Saale) sowie die weiteren Mittelzentren liegen in optimaler Erreichbarkeit zu den Verkehrsadern. Torgau liegt als einziges Mittelzentrum außerhalb des definierten Erreichbarkeitsfensters, hat jedoch Anschluss zum übergeordneten Bundesstraßennetz.

Abb. 17 Einzugsbereiche der Autobahnanschlüsse in Fahrzeiten (Minuten)



Ein weiteres wichtiges und zunehmend an Bedeutung gewinnendes Standortkriterium in Bezug auf Mobilität ist die Anbindung an den regionalen und überregionalen öffentlichen Personennahverkehr. Neben der räumlichen Nähe spielt auch dessen Qualität eine Rolle. Besonders für Arbeitskräfte und Pendler sind die Kriterien hinsichtlich der Erreichbarkeit und der Taktung vor allem als Alternative zum motorisierten Individualverkehr relevant.

Aus diesem Grund wurde der schienengebundene Personennahverkehr im Betrachtungsraum genauer untersucht (vgl. Abb. 18).¹¹ Dabei wurde zum einen in Haltestellen unterschieden, die mindestens alle 30 Minuten bzw. mindestens einmal in der Stunde angefahren werden. Zum anderen wurde unter Berücksichtigung der verschiedenen Taktung um jede Haltestelle ein Radius von zwei Kilometern gezogen, der im Allgemeinen die fußläufige Erreichbarkeit eines Haltepunktes definiert.

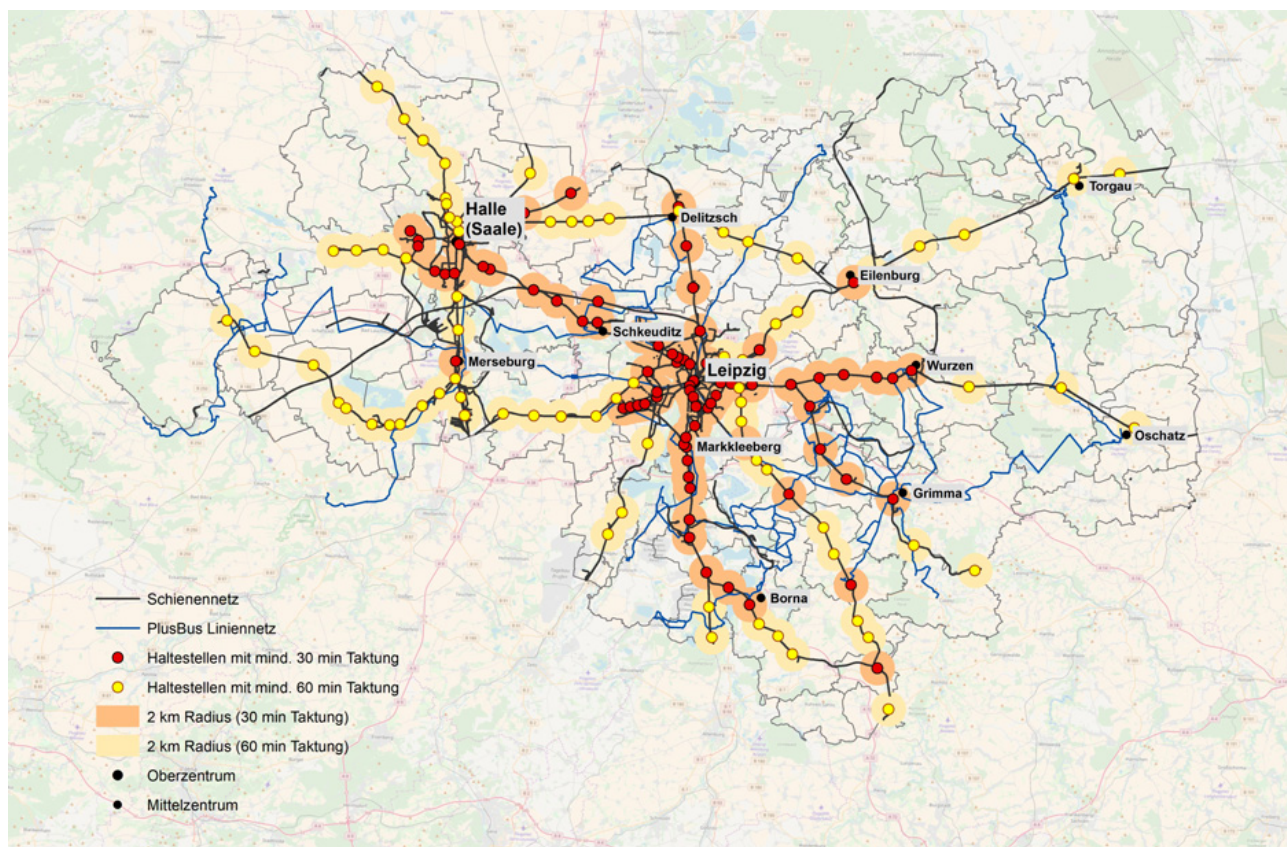
Im untersuchten Gebiet gibt es derzeit 76 Haltepunkte, die mindestens einmal je halbe Stunde durch S-Bahnen oder Regionalzüge bedient werden. Diese liegen vor allem in und um die beiden Oberzentren Leipzig und Halle (Saale) bzw. orientieren sich radial von den Oberzentren ausgehend in Richtung Mittelzentren. Weitere 77 Haltestellen werden zusätzlich stündlich angefahren. Die Analysen zeigten dabei, dass die Fahrpläne grundsätzlich mit zunehmender Entfernung der Haltepunkte von einem Ober- oder Mittelzentrum eine geringere Taktung aufweisen.

¹¹ In diesem Fall wurde das Schienennetz der Regional- und S-Bahnen sowie des Regionalexpresses betrachtet. Straßenbahnlinien wurden aufgrund ihrer lokal weitgehend eingeschränkten Linienverläufe nicht berücksichtigt.

In der Kartendarstellung in Abb. 18 sind die Einzugsbereiche für die häufiger bedienten Haltestellen dunkler eingefärbt als die der seltener angefahrenen Haltestellen. Weite Teile der beiden Oberzentren stellen demzufolge Bereiche dar, in denen der schienengebundene Nahverkehr nicht nur gut zu Fuß/dem Rad erreicht werden kann, sondern auch in zeitlich kürzeren Abständen fährt. Aber auch das Gebiet zwischen Halle (Saale) und Leipzig sowie einzelne Räume südlich, östlich und nördlich von Leipzig verfügen über eine sehr gute bis gute Taktung.

Zusätzlich ist das Netz der PlusBuslinie abgebildet, um die überörtliche Verbindung über den schienengebundenen Nahverkehr hinaus darzustellen. Diese vom Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) angebotenen Buslinien ergänzen das infrastrukturelle Mobilitätsangebot besonders zugunsten der ländlichen Gebiete, um den Anschluss an das S-Bahnnetz oder sonstige Zugnetz zu gewährleisten.

Abb. 18 Einzugsbereiche und Taktung des schienengebundenen Personenverkehrs (Minuten) (ohne Straßenbahn)



Als zentraler Standortfaktor ist zudem der Flughafen Leipzig/Halle Airport zu betrachten. Als Sitz mehrerer Frachtfluggesellschaften ist er vor allem für den Luftfrachtverkehr von Bedeutung. Der Flughafen liegt direkt am Schkeuditzer Kreuz an der A9 (Berlin/Nürnberg) und A14 (Dresden/Magdeburg). Mit einem eigenen Flughafenbahnhof ist er zudem optimal an das regionale und überregionale Schienennetz angebunden. Die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens in Verbindung mit dem Schkeuditzer Kreuz ist im gesamten Raum zwischen und einschließlich Halle (Saale) und Leipzig stark zu spüren und wird mit dessen weiterer Auslastung zunehmen. Unmittelbar neben dem Flughafen befindet sich das Güterverkehrszentrum (GVZ) Leipzig-Radefeld, der größte Industrie- und Distributionspark Sachsens. Besonders für transport- und logistikintensive Unternehmen und Betriebe erfüllt das GVZ eine zentrale Funktion in der Abwicklung des Güterumschlags, welcher hier auf verschiedene Verkehrsträger verlagert werden kann.

Weiterhin fließen die im Untersuchungsraum befindlichen Binnenhäfen in die Raumanalyse ein. Allerdings nimmt in Bezug auf den Schiffsverkehr lediglich der Hafen Torgau eine wirtschaftliche Rolle ein. Hier werden Container und Schwergüter gelagert und trimodal umgeschlagen und laufen über die Elbe die norddeutschen Seehäfen an. Am Hafen der Stadt Halle (Saale) findet kein Schiffsverkehr statt. Allerdings dient er dem Güterumschlag zwischen Schiene und Straße.

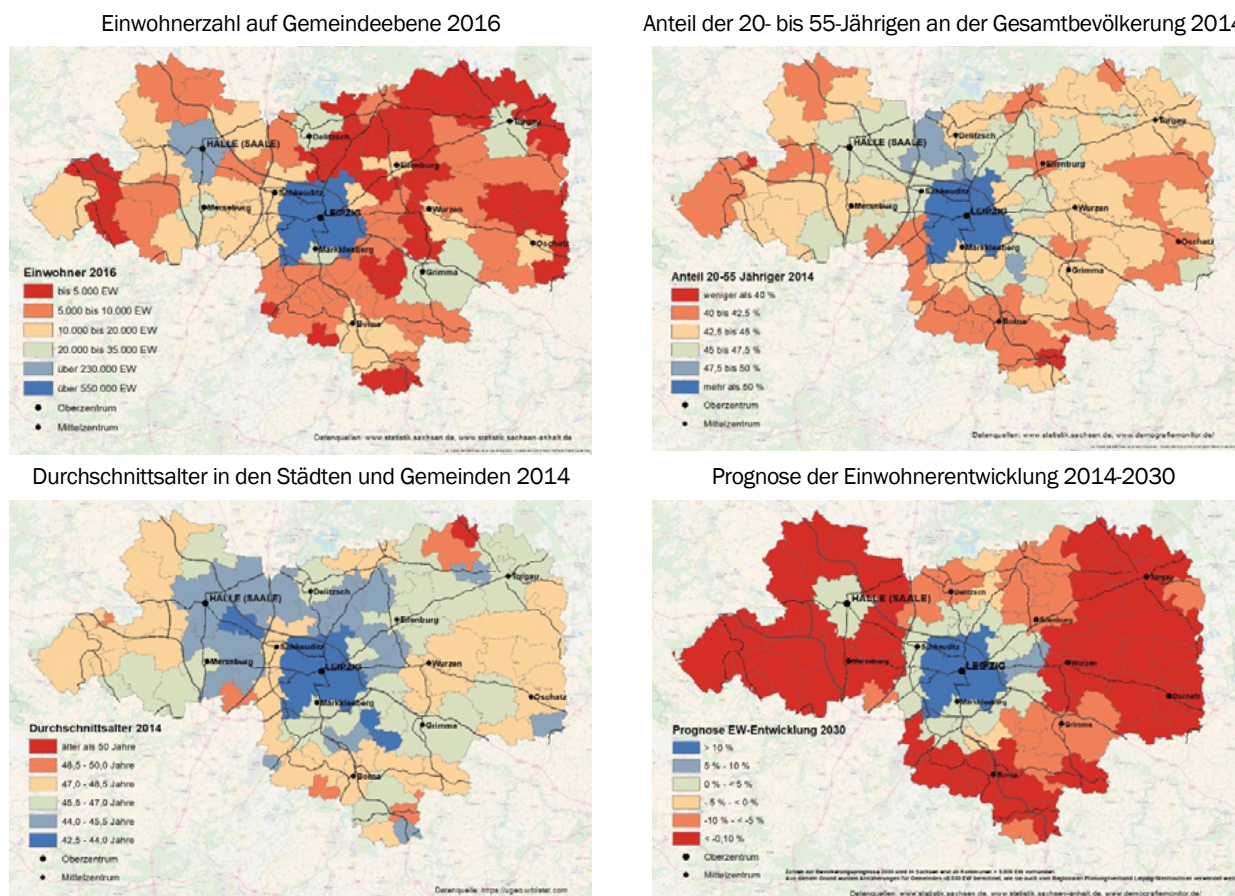
5.2 ANALYSEEBENE DEMOGRAPHIE UND ARBEITSKRÄFTEPOTENZIAL

Ziel der Betrachtung der demographischen Situation und Perspektive war, die Teilräume des Untersuchungsraums hinsichtlich ihrer Arbeitskräftepotenziale näher zu beleuchten. Dafür wurden für alle Städte und Gemeinden die statistischen Daten der Landesämter für die nachfolgenden Indikatoren herangezogen:

- Absolute Einwohnerzahlen mit möglichst aktuellem Stand
- Anteile der 20- bis 55-Jährigen an der jeweiligen Gesamtbevölkerung („erwerbsfähiges Alter“)
- Durchschnittsalter der Bevölkerung
- Bevölkerungsprognose bis 2030¹²

Zudem wurde die Einwohnerzahl im Jahr 2016 der des Jahres 2011 gegenübergestellt, um Bevölkerungszu- bzw. -abnahmen zu ermitteln.

Abb. 19 Darstellung ausgewählter demographischer Daten in den Städten und Gemeinden¹³ (Gebietsstand: 31.12.2016)



Insgesamt beinhalten diese Analysen unterschiedliche Qualitäten in Bezug auf die Datengrundlagen und Erhebungsstände. Zudem können für Ist-Zustände und Entwicklungen örtlich besondere Rahmenbedingungen vorherrschen, die

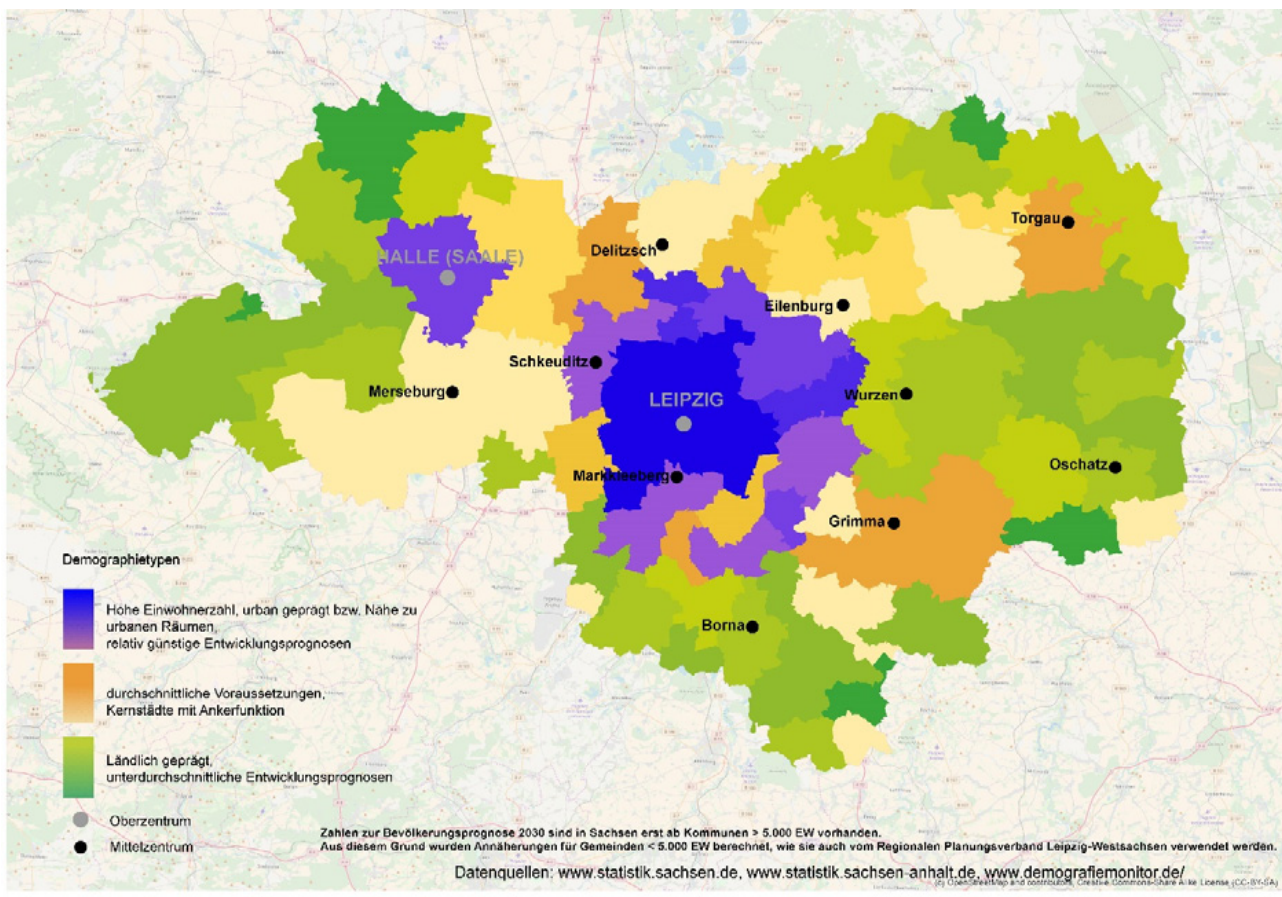
¹² Zahlen zur Bevölkerungsprognose 2030 sind in Sachsen erst ab Kommunen > 5.000 EW vorhanden. Aus diesem Grund wurde auf eine Umrechnung der Prognosedaten für die Gemeinden zurückgegriffen, die auch der Regionale Planungsverbands Leipzig- Westsachsen verwendet.

¹³ www.statistik.sachsen.de sowie www.statistik.sachsen-anhalt.de

zu teilträumig untypischen Eigenschaften führen und die Gefahr von Überbewertungen oder Fehlinterpretationen bergen. So zeigen sich in den Kartendarstellungen der ausgewählten Demographieindikatoren in Abb. 19 sicherlich Abweichungen, die im Rahmen dieser Untersuchung nicht immer im Detail richtig bewertet werden können.

Daher wurden die Ergebnisse der einzelnen Analysen überlagert. Infolgedessen lassen sich Demographietypen ableiten, die eine Interpretation der demographischen Situation bzw. Entwicklungstrends ermöglichen (vgl. Abb. 20). Für diesen Schritt wurden die einzelnen Analyseergebnisse der Städte und Gemeinden unter Verwendung eines Punktesystems gewertet. Je positiver die jeweiligen Indikatoren ausgeprägt waren (z.B. Bevölkerungswachstum statt -rückgang, geringeres Durchschnittsalter, etc.), umso mehr Punkte wurden an dieser Stelle vergeben. Im Ergebnis steht ein Quotient, der die Zuordnung der Städte und Gemeinden zu insgesamt drei Typen erlaubt. Diese Zuordnung ist ebenfalls als grobe Annäherung zu verstehen, da einige Gemeindegrenzen sehr weitläufig gefasst sind und Kernstädte mit grundsätzlich positiveren Entwicklungen durch die sie im Gemeindegebiet umgebenden oftmals sehr dörflichen Ortschaften/Ortsteile eine schlechtere Gesamtwertung erfahren.

Abb. 20 Ableitung von Demographietypen in Folge einer Überlagerung der Einzelindikatoren (Gebietsstand: 31.12.2016)



Dennoch lassen sich im Groben drei unterschiedliche Typen benennen:

Die blau bis lila eingefärbten Städte und Gemeinden verfügen über eine vergleichsweise hohe Einwohnerzahl, sind urban geprägt oder liegen in unmittelbarer Nähe zu urbanen Räumen und weisen insgesamt eher günstige Entwicklungsprognosen hinsichtlich ihrer Bevölkerungsentwicklung auf. Zu diesem Typ gehören die Städte Halle (Saale) und Leipzig sowie die Gemeinden, die sich in unmittelbarer Nachbarschaft Leipzigs befinden.

In den orange bis gelb getönten Gebieten liegen größere Kernstädte mit bestimmten Ankerfunktionen bezüglich der Versorgung und Infrastruktur, wie z.B. Merseburg, Grimma und Delitzsch. Im Hinblick auf die demographische Situati-

on bzw. Entwicklung können sie eher als durchschnittlich betrachtet werden. Zudem gehören die Gebiete zwischen den beiden Oberzentren Leipzig und Halle (Saale) sowie entlang der B87 zwischen Eilenburg und Torgau zu diesem Typus.

Die hell- bis dunkelgrün eingefärbten Gemeinden sind überwiegend eher ländlich geprägt. Ihre Bevölkerungsentwicklung ist vergleichsweise ungünstig. Das Durchschnittsalter der Einwohner ist höher als in anderen Gebieten des Betrachtungsraumes und die Einwohnerzahl wird in den nächsten Jahren auch weiterhin in größerem Umfang zurückgehen. Hierzu gehören vor allem die Gebiete des westlichen Saalekreises sowie nördliche und östliche Bereiche des Landkreises Nordsachsen.

Für Wurzen und auch für Borna ist die Einordnung in diese Kategorie auf die großen ländlich geprägten Gemeindeteile zurückzuführen. Die Kernstädte weisen vergleichsweise positivere Entwicklungen auf und wären daher tendenziell dem zweiten Typ zuzuordnen.

5.3 ANALYSEEBENE ERREICHBARKEIT DER ZENTRALEN ORTE

Das zentralörtliche System beschreibt in der Raumplanung die meist dreistufige Funktions- und Infrastrukturdichte von Städten und Gemeinden und trifft damit bereits Aussagen über die Bedeutung eines Ortes für das Umland und seine Bewohnerinnen und Bewohner.

Oberzentren wie Leipzig und Halle (Saale) verfügen neben dem Angebot zur Deckung des Grundbedarfs über zahlreiche spezifische Angebote und sogenannte weiche Standortfaktoren wie Behörden und Ämter, Fachkliniken, Theater und Museen, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten. Gleichzeitig sind sie Hochschul- und Ausbildungsstandorte. Mittelzentren können neben der Grundversorgung auch den periodischen Bedarf decken und verfügen z.B. über Fachärzte, Einkaufs- und kulturelle Angebote sowie weiterführende Schulen und Berufsschulen. Grundzentren weisen zentrale Einrichtungen auf, die auch dem Umland zur Versorgung grundsätzlicher Bedarfe dienen, wie Gemeindeverwaltung, Einkaufsstandorte oder Grundschulen.

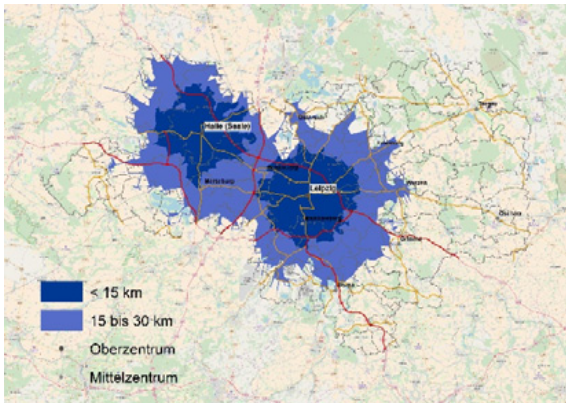
Wie bereits in Kapitel 4 dargestellt, spielt die räumliche Lage in bzw. Anbindung an die zentralen Orte sowohl in der Perspektive des Planers als auch der des Investors und Akquisiteurs/Vermarkters eine zentrale Rolle bei Standortentscheidungen. Darüber hinaus sind die Verortung in bzw. Nähe zu Zentren hinsichtlich des Arbeitskräftepotenzials gleich von doppelter Bedeutung: Zum einen verfügen sie über eine hohe Anzahl an Personen im arbeitsfähigen Alter und ein höheres Maß an gut ausgebildeten Fachkräften (Standortfaktor aus Sicht des Unternehmers/Investors). Zum anderen garantieren sie ein besonders Maß an Qualität in Bezug auf die o.g. weichen Standortfaktoren (ein zunehmend an Bedeutung gewinnender Standortfaktor sowohl für Arbeitgeber als auch Arbeitnehmer).

Dementsprechend kann bei Ansiedlungsentscheidungen die Frage, wie gut bzw. wie schnell die Angebote der zentralen Orte erreicht werden können, ausschlaggebend sein. Grundsätzlich geht es dabei nicht um den Faktor der Entfernung, sondern um die Zeit, die zur Überwindung räumlicher Distanzen aufgebracht werden muss.

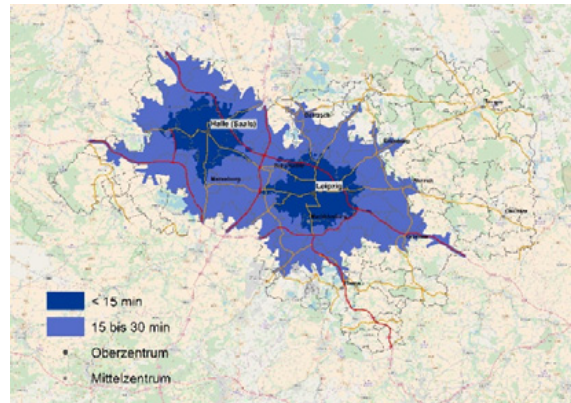
Aus diesem Grund wurde mit Hilfe einer GIS-gestützten Netzwerkanalyse ermittelt, wie sich die Einzugsbereiche der Ober- und Mittelzentren im Betrachtungsraum sowohl für den Straßenverkehr (hier Motorisierter Individualverkehr (MIV) und straßenbezogener Güterverkehr) als auch den öffentlichen schienengebundenen Personenverkehr (ÖV) definieren.

Abb. 21 Darstellung der Erreichbarkeitsfenster der Ober- und Mittelzentren

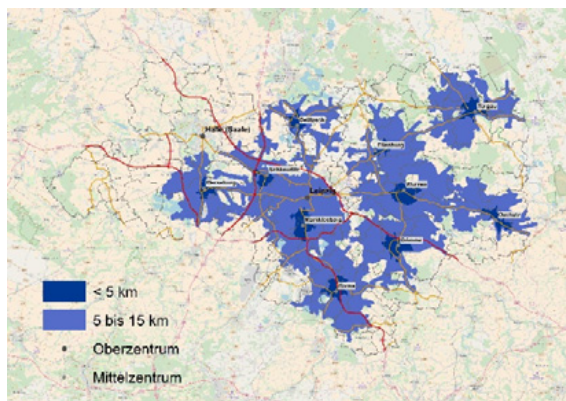
Einzugsbereich der Oberzentren per MIV in Kilometer



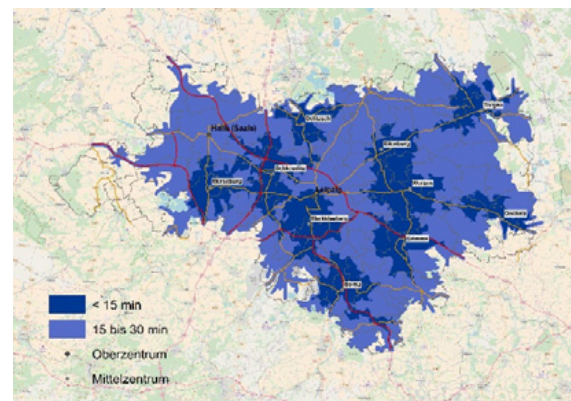
Einzugsbereich der Oberzentren per MIV in Minuten



Einzugsbereich der Mittelzentren per MIV in Kilometer



Einzugsbereich der Mittelzentren per MIV in Minuten



Mit Blick auf den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wurden zunächst die Entfernungen zu den Ober- und Mittelzentren in Straßenkilometer bzw. in durchschnittlichen Fahrzeiten ermittelt (vgl. Abb. 21). Dabei wurden für die Einzugsbereiche/Erreichbarkeitsfenster folgende Klassifizierungen getroffen:

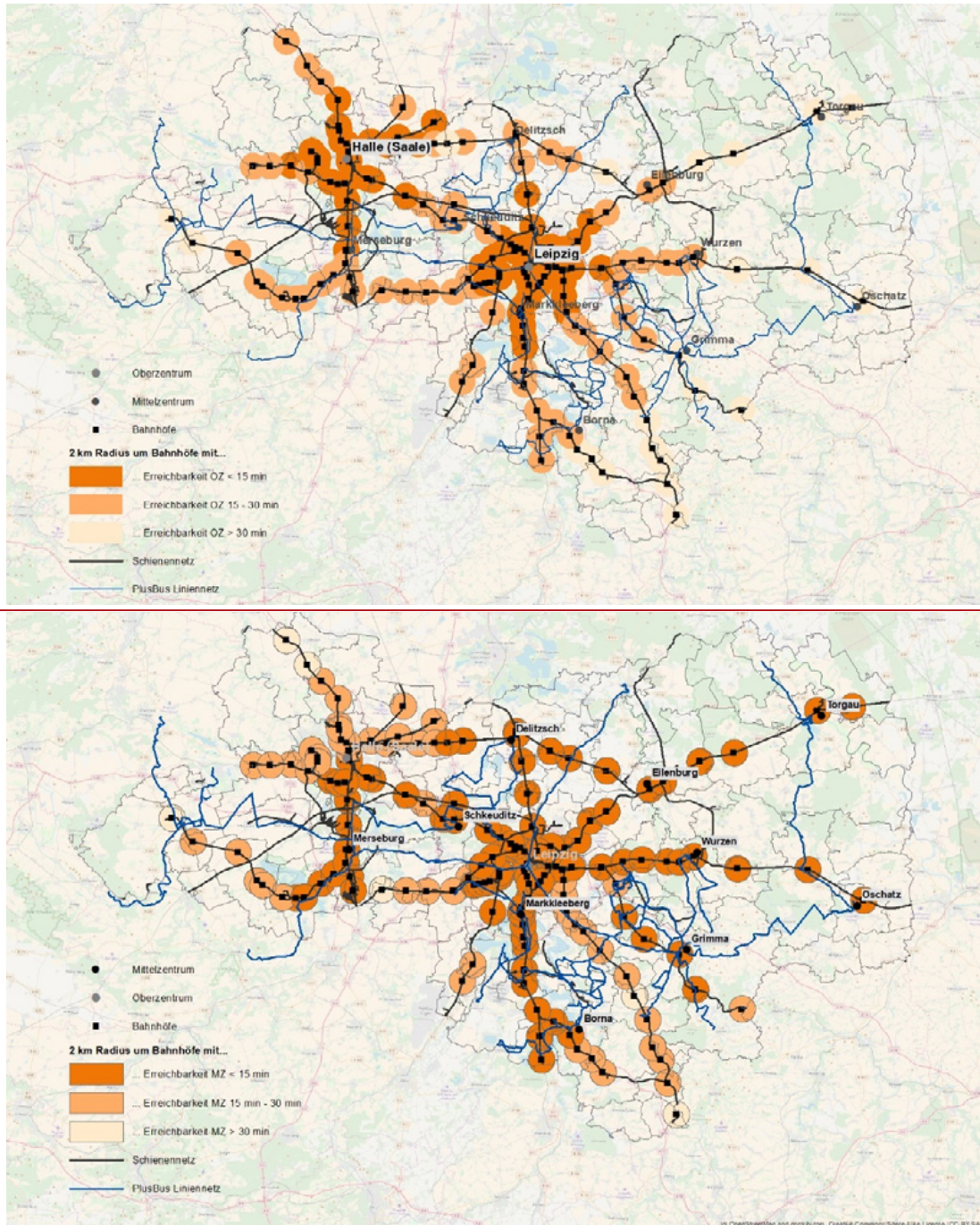
- Für die räumliche Entfernung: weniger als 15 km, 15-30 km sowie mehr als 30 km
- Für die zeitliche Entfernung: weniger als 15 min, 15-30 min sowie mehr als 30 min

Als Ausgangspunkt der räumlichen Analyse dient dabei ein zentraler Platz in der jeweiligen inneren Stadt. Werden die unterschiedlichen Durchschnittsgeschwindigkeiten der einzelnen Straßentypen (siehe oben) berücksichtigt, kann auch die ungefähre Fahrzeit bis zum Erreichen dieses Punktes ermittelt werden.

Die Darstellung des zeitlichen Einzugsbereiches der Oberzentren macht deutlich, dass etwas mehr als die Hälfte des Untersuchungsraumes in einem 30-Minuten-Radius um eines der beiden Oberzentren liegt, wobei sich die Einzugsbereiche von Halle (Saale) und Leipzig überschneiden. Über die Autobahnen bzw. Bundesstraßen werden dabei alle Mittelzentren außer Torgau und Oschatz erschlossen.

Für die Einzugsbereiche der Mittelzentren kann zudem festgestellt werden, dass mit Ausnahme des westlichen Saalekreises alle Teilräume im Untersuchungsgebiet eine günstige Anbindung an eines der Mittelzentren haben, wobei sich auch ihre engeren Einzugsbereiche (<15 min) an zahlreichen Stellen überschneiden.

Abb. 22 Fahrzeit vom jeweiligen Bahnhof zum nächsten Oberzentrum (oben) bzw. Mittelzentrum (unten) in Minuten

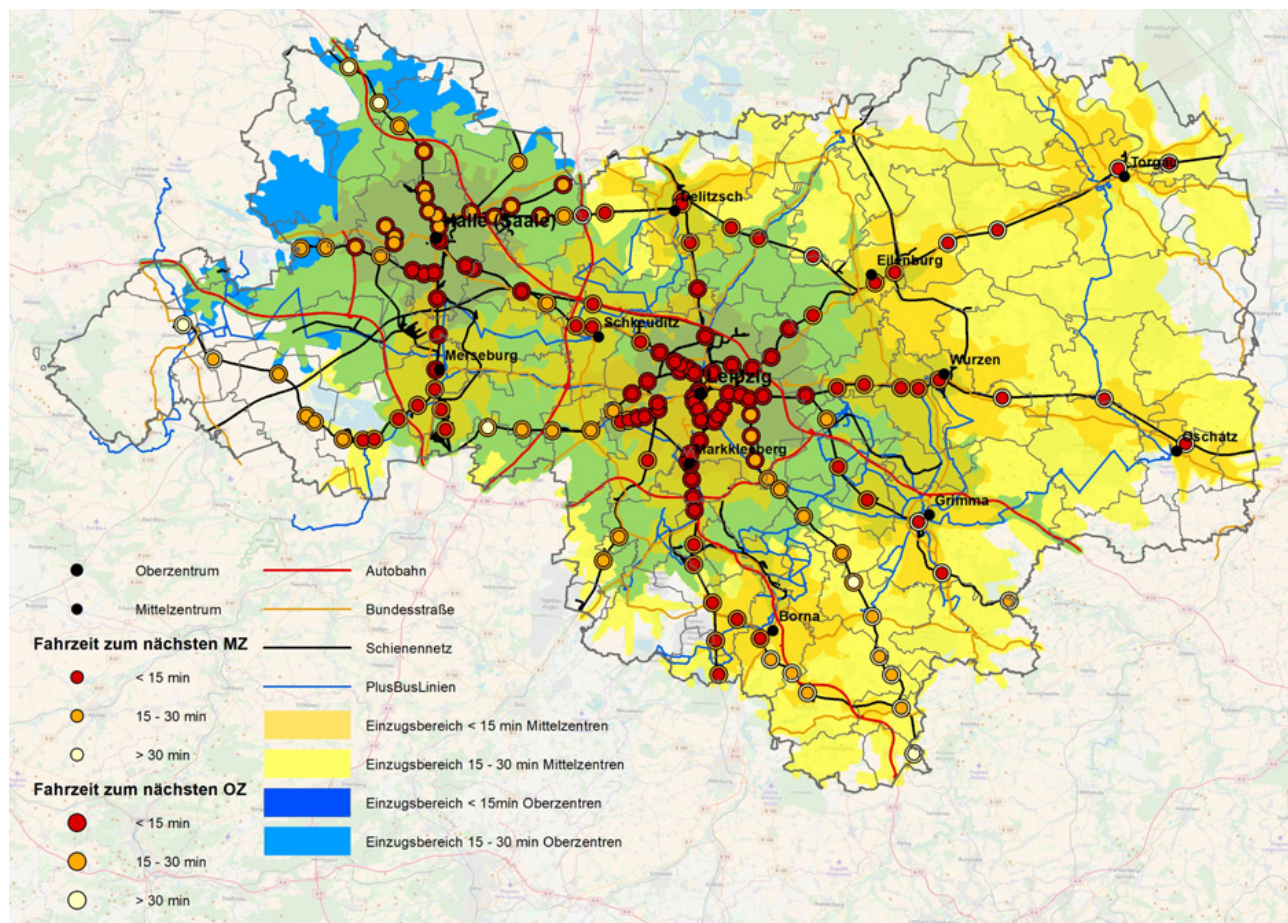


Die Abb. 22 zeigt die Bahnhöfe inklusive des zeitlichen Aufwandes, um von dort in das nächste Ober- bzw. Mittelzentrum zu gelangen. Dabei wurde ein Radius von 2 km um die Stationen gelegt, um das fußläufige Einzugsgebiet darzustellen. Die Bahnhöfe, von denen das nächste Ober- bzw. Mittelzentrum in weniger als 15 Minuten angefahren wird, sind dunkelorange eingefärbt. In einem mittleren Orange sind die Stationen dargestellt, von denen aus es zwischen 15 und 30 Minuten dauert. Mehr als eine halbe Stunde Fahrzeit zu einem Ober- oder Mittelzentrum wird von den hell eingefärbten Bahnhöfen benötigt.

Erkennbar wird, dass ein Mittelzentrum von fast allen Bahnhöfen im Betrachtungsraum in weniger als einer halben Stunde erreichbar ist. Dagegen befinden sich in den ländlichen Gebieten im östlichen und südöstlichen Bereich des Untersuchungsraums fast 20 Stationen, von denen Reisende mehr als eine halbe Stunde Fahrzeit zum nächsten Oberzentrum einplanen müssen.

Die Kartendarstellungen in Abb. 22 zeigen auch hier die Bedeutung des PlusBus-Liniennetzes des MDV, durch das bestehende „Lücken“ im Schienennetz gefüllt werden sollen.

Abb. 23 Überlagerung der Einzelindikatoren zur Mobilität und Anbindung der Ober- und Mittelzentren (MIV und ÖPNV in Minuten)



Ähnlich wie bei den Demographietypen wurden auch hier die Ergebnisse der analysierten Einzelindikatoren (der zeitlichen Entfernungen) übereinandergelegt, um zu ermitteln, welche Räume hinsichtlich der Mobilität besonders begünstigt sind.

In Abb. 23 stellen entsprechend die dunkelgrün eingefärbten Bereiche die am meisten begünstigten Gebiete hinsichtlich der Erreichbarkeit mit dem Kfz dar. Hier überschneiden sich die Einzugsbereiche von Ober- und Mittelzentrum mit einer Fahrzeit von bis zu 15 Minuten. In den hellgrünen Bereichen überschneiden sie sich noch immer, allerdings mit einer Fahrzeit von bis zu 30 Minuten. Zugleich verfügen all diese Bereiche über eine vergleichsweise hohe Taktung im ÖV. Damit bieten insbesondere diese Teilräume optimale Erschließungs- und Mobilitätsbedingungen.

Geringere Qualitäten – bei dennoch hohem Maß an Anbindung und Erreichbarkeit – weisen hingegen die östlichen Teilräume auf. Um Vergleich untereinander erweist sich die Anbindungsqualität des westlichen Saalekreises als eindeutig unterdurchschnittlich.

5.4 SYNTHESE – RÄUMLICHE LESART DER WIRTSCHAFTSREGION LEIPZIG-HALLE

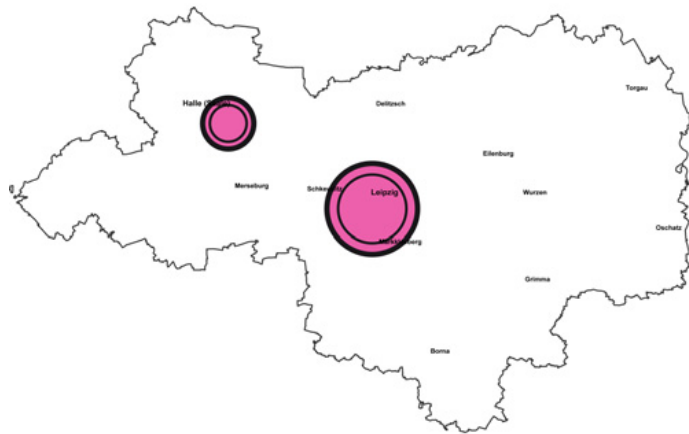
In der Verschneidung und Interpretation der vorangestellten Raumanalysen zeigen sich einzelne Elemente und Zusammenhänge, die eine Deutung von Funktionen und Bedeutungen einzelner Teilräume erlauben.

Abb. 24 Räumliche Funktionsbereiche

Oberzentren

Die Oberzentren Halle (Saale) und Leipzig sind die funktionsstärksten Siedlungs- und Wirtschaftsräume der Region und wirken als hauptsächlichste Motoren der wirtschaftlichen Entwicklung.

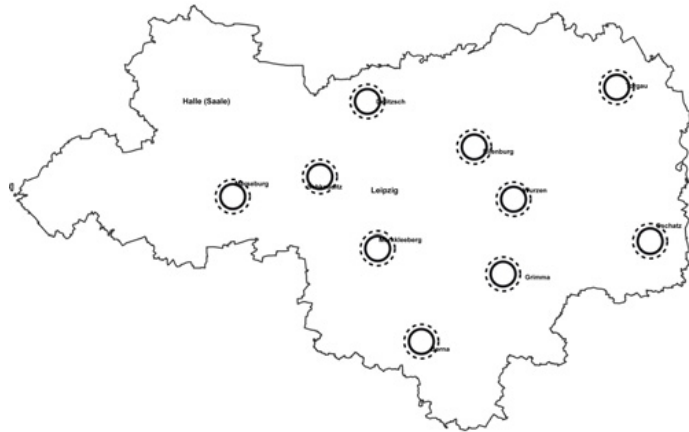
Sie weisen die größten Standortvorteile auf und tragen ihre Impulswirkungen in die näheren umliegenden Bereiche.



Mittelzentren

Ähnliche Aufgaben und Wirkungen besitzen die Mittelzentren des Untersuchungsraums. Mit Blick auf die Standortqualität stehen sie auf einer den Oberzentren untergeordneten Stufe, verfügen jedoch über eigene Impulswirkungen und räumlich enger gefasste Wirkungskreise.

Damit ergänzen sie die Oberzentren, wirken in die räumliche Tiefe und stellen wichtige Bestandteile der Wirtschaftsregion Leipzig-Halle dar.



Wirkungsradien und Achsen

Die Entwicklungen/Dynamiken der zentralen Orte wirken sich zum einen auf die jeweils eigenen Einzugsbereiche aus. Darüber hinaus bestehen untereinander enge wirtschaftliche sowie strukturelle Beziehungen.

Vordringlich sind diese an den bedeutsamen Verkehrsadern ausgerichtet, deren raumplanerische Bedeutung als Entwicklungsachsen in der nebenstehenden Grafik noch einmal verdeutlicht wird.



Mittelzentren an der Grenze des verstärkerten Raums und Einflussbereichs Leipzigs

Die Mittelzentren Merseburg, Schkeuditz, Delitzsch, Eilenburg, Wurzen, Grimma und Borna befinden sich in unmittelbarer Nähe der Oberzentren Halle (Saale) und Leipzig und sind Bestandteil des Kernraums der Wirtschaftsregion.

Sie profitieren von der räumlichen Nähe zu den Oberzentren und deren infrastruktureller Einbindung in die nationalen und europäischen Wirtschaftsräume. Entsprechend bestehen enge räumliche und funktionale Bezüge hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung der Kernstädte.



Mittelzentren mit verstärkten Ankerfunktionen im ländlichen Raum

Die Mittelzentren Torgau und Oschatz befinden sich – mit Blick auf die Wirtschaftsregion Leipzig-Halle – in eher randlichen Lagen. Die räumlichen Bezüge zum Kernraum sind hier wesentlich abgeschwächt.

Allerdings spielen sie als Ankerstädte in den umgebenden ländlich geprägten Räumen eine wichtige Rolle und übernehmen besondere Aufgaben in Bezug auf die lokale Entwicklung.

Darüber hinaus liegen sie an wichtigen Infrastrukturachsen Richtung Berlin und Dresden.

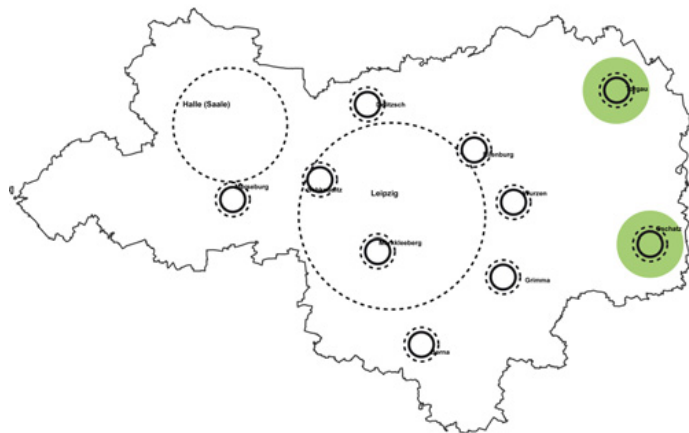
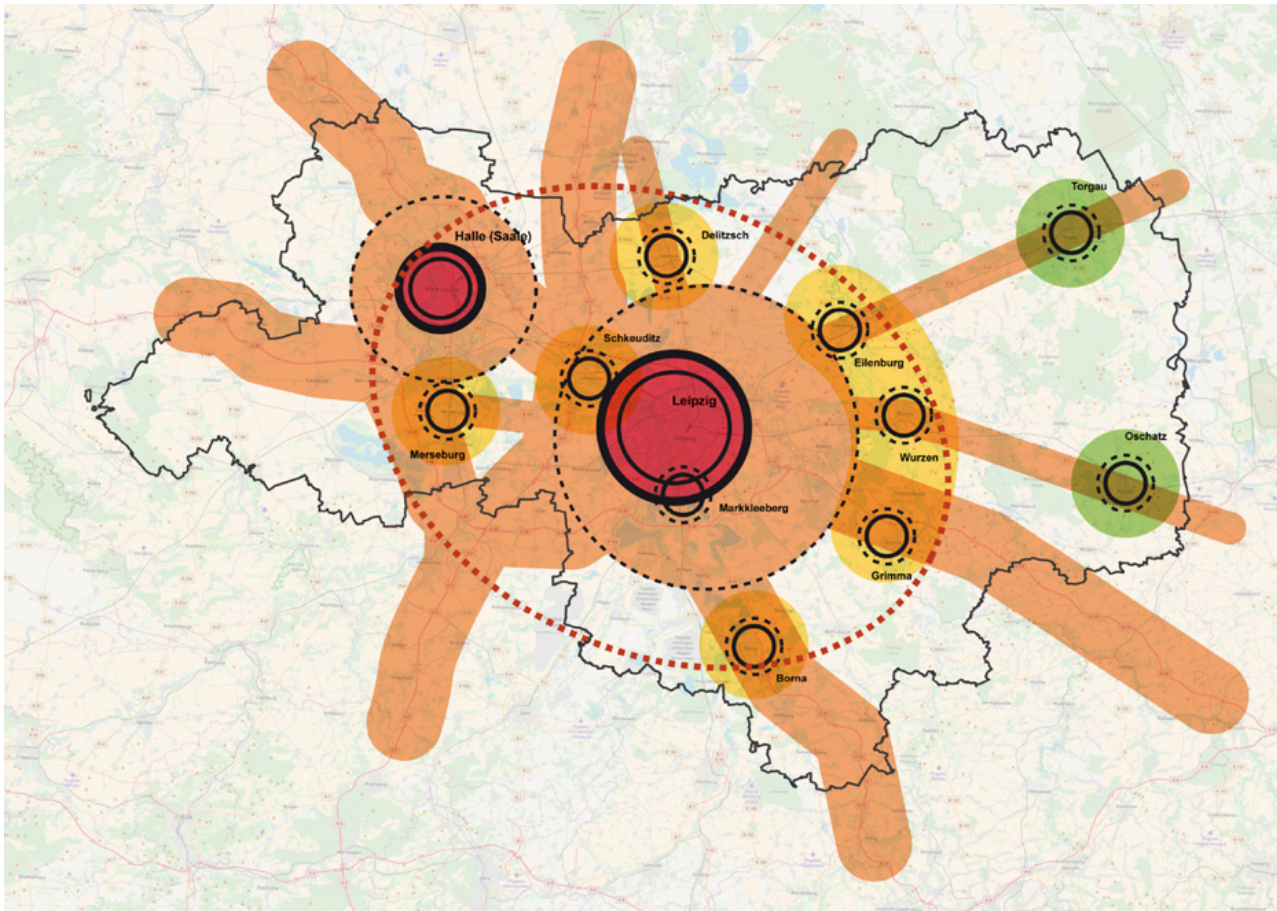


Abb. 25 Räumliche Lesart der Wirtschaftsregion Leipzig-Halle (Synthese)



Raumstrukturen

 Oberzentren

 Wirkungsradien und Achsen



Mittelzentren an der Grenze des ver-
stärkerten Raums und Einflussbereichs
Leipzigs



Mittelzentren mit verstärkten Ankerfunk-
tionen im ländlichen Raum



Kernraum Wirtschaftsregion
Leipzig-Halle

In der Überlagerung der einzelnen Elemente ergibt sich ein räumlicher Zusammenhang, der erste Aussagen über den räumlichen Umgriff des eigentlichen Kernraums der Wirtschaftsregion Leipzig-Halle erlaubt.

6 NUTZUNGSBEZOGENE BETRACHTUNG DER VERFÜGBAREN FLÄCHEN

Vor dem Hintergrund der standortunabhängigen räumlichen Analysen richtet sich der Blick in diesem Kapitel auf die konkret zu untersuchenden Standorte. Mit diesem Perspektivenwechsel stehen nun deren spezifische Eigenschaften, Stärken und Schwächen sowie schlussendlich ihre besonderen nutzungsbezogenen Eignungen im Fokus.

6.1 PRIORITÄTENSETZUNGEN NACH NUTZUNGSARTEN

Die unternehmensseitigen Anforderungen an Standorte können je nach geplanter Nutzung stark variieren. In vorangegangenen Recherchen und Analysen haben sich zudem bereits einige Faktoren als branchenübergreifend relevant herausgestellt. Beidem soll durch eine gewichtete Bewertung in Hinsicht auf die Eignung der Standorte Rechnung getragen werden. Hierbei geht es nicht um einen Vergleich der Attraktivität unterschiedlicher Standorte aus Vermarktersicht, sondern vielmehr um die Herausarbeitung der jeweils spezifischen Qualitäten, aus denen sich planerische Handlungsempfehlungen ableiten lassen.

Zunächst muss jedoch definiert werden, welche Nutzungen (im weiteren Sinne von Branchenfeldern) betrachtet werden sollen.

DEFINITION DER NUTZUNGSARTEN

In der Wirtschaftsregion Leipzig-Halle haben sich verschiedene Branchencluster herausgebildet, die für die künftige Wirtschaftsentwicklung von entscheidender Bedeutung sind. Der Landesentwicklungsplan für Sachsen-Anhalt 2010 (S. 187) unterscheidet elf Wirtschaftsbereiche, die Invest Region Leipzig kommt zu einer ähnlichen Einteilung für die Leipziger Region. Ebenso geben die Halle Saale Investvision und die Investitions- und Marketinggesellschaft Sachsen-Anhalt (IMG) ähnliche Branchencluster mit leicht unterschiedlichen Schwerpunkten an (vgl. Tabelle 3).

Tabelle 3 Branchenordnungen in der Wirtschaftsregion Leipzig-Halle

Invest Region Leipzig	Halle Saale Investvision	IMG Sachsen-Anhalt	LEP Sachsen-Anhalt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Automobil- & Zuliefererindustrie ▪ Chemie ▪ Energie- & Umwelttechnik ▪ Gesundheitswirtschaft & Biotechnologie ▪ Ernährungswirtschaft ▪ Fertigungsindustrie ▪ IT & E-Commerce ▪ Logistik ▪ Medien- & Kreativwirtschaft 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Technologie und Innovation ▪ Industrie und Produktion ▪ Logistik ▪ IT- und Kreativwirtschaft 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Automotive ▪ Chemie- und Kunststoff ▪ Corporate Services ▪ Kreativwirtschaft ▪ Cleantech ▪ Glasindustrie ▪ IKT ▪ Maschinenbau ▪ Life Science ▪ Logistik ▪ Nahrungsmittel ▪ Papier / Holz ▪ Tourismuswirtschaft 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Chemie/ Kunststoffe ▪ Automotive ▪ Maschinen- und Anlagenbau ▪ erneuerbare Energien ▪ Biotechnologie ▪ Medizintechnik ▪ Holzwirtschaft ▪ Ernährungswirtschaft ▪ Logistik ▪ Kreativwirtschaft ▪ zukunftsbestimmende Querschnittstechnologien

Die EU-weit gültige Wirtschaftszweigsystematik NACE, die auch vom Statistischen Bundesamt angewandt wird (WZ 2008), unterscheidet zudem Erwerbsformen in 21 Abschnitte und zahlreiche weitere Klassen und Unterklassen. Diese Einteilung in Abschnitte ist jedoch für die nachfolgende Analyse der Standorteignung wenig hilfreich, da zum einen zahlreiche Abschnitte für die Gewerbeflächenentwicklung (in der hier vorliegenden Studie geht es um ungenutzte

Flächen ab 5 ha) kaum relevant sind (z.B. Gastgewerbe, Erziehung und Bildung, Öffentlicher Dienst und Verteidigung, Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen). Zum anderen fassen sie ein sehr breites Spektrum an Produktionsformen in wenige Abschnitte zusammen (z.B. Verarbeitendes Gewerbe enthält Lebensmittel-, Kunststoff-, Textilproduktion ebenso wie Maschinenbau), wodurch eine für diese Untersuchung erforderliche Kleinteiligkeit nicht zugelassen wird.

Tabelle 4 Gliederung der Klassifikation der Wirtschaftszweige in 21 Abschnitte, Ausgabe 2008 (WZ 2008) gemäß NACE (EU)

1. Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	13. Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen
2. Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	14. Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen
3. Verarbeitendes Gewerbe	15. Öffentliche Verwaltung, Verteidigung, Sozialversicherung
4. Energieversorgung	16. Erziehung und Unterricht
5. Wasserversorgung, Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen	17. Gesundheits- und Sozialwesen
6. Baugewerbe	18. Kunst, Unterhaltung und Erholung
7. Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen	19. Erbringung von sonstigen Dienstleistungen
8. Verkehr und Lagerei	20. Private Haushalte mit Hauspersonal; Herstellung von Waren und Erbringung von Dienstleistungen durch private Haushalte für den Eigenbedarf ohne ausgeprägten Schwerpunkt
9. Gastgewerbe	21. Exterritoriale Organisationen und Körperschaften
10. Information und Kommunikation	
11. Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen	
12. Grundstücks- und Wohnungswesen	

Aufgrund dieser Vielzahl in der Region verwendeter Branchendefinitionen und -abgrenzungen sowie der Tatsache, dass sich auch innerhalb kleinteiliger Branchentypen die nachgefragten Standorteigenschaften sehr stark unterscheiden können, beziehen sich die nachfolgenden Betrachtungen auf vier Nutzungsarten:

- flächenintensives Gewerbe
- transport- und materialintensives Gewerbe
- wissensintensives und zentrenaffines Gewerbe
- arbeitskraftintensives Gewerbe

Auf dieser Basis werden die besonderen Eignungen der einzelnen Standorte ermittelt, die wiederum Rückschlüsse auf branchenspezifische Eignungen zulassen. Obwohl auch diese vier Nutzungsarten nicht völlig trennscharf voneinander abzugrenzen sind, kann man die verschiedenen Branchen je nach Schwerpunktsetzung bei ihrer Flächenanforderung grob diesen vier Kategorien zuordnen (vgl. Tabelle 5).

Tabelle 5 Beispielhafte Zuordnung ausgewählter Branchen zu Nutzungsarten

Flächenintensives Gewerbe	Transport- und materialintensives Gewerbe	Wissensintensives und zentrenaffines Gewerbe	Arbeitskräfteintensives Gewerbe
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Logistik ▪ Automobilproduktion und Automotive ▪ Maschinen- und Anlagenbau und sonstiges produzierendes Gewerbe 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bau- und Baustoffindustrie ▪ Lebensmittelproduktion ▪ Chemische Industrie 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Forschung und Entwicklung ▪ Biotechnologie ▪ Medien, Kultur- & Kreativwirtschaft, Information und Kommunikation 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesundheitsindustrie, Freizeitgewerbe ▪ Unternehmensorientierte Dienstleistungen ▪ Sonstige Dienstleistungen

DARSTELLUNG WERTUNGSSCHEMA UND GEWICHTUNG

Nach Definition der Nutzungsarten aus Nachfragersicht wurden 14 Einzelindikatoren herangezogen, um die Standorte hinsichtlich ihrer besonderen Eignungen zu untersuchen (vgl. Tabelle 6). Pro Indikator wurden für jeden Standort Wertungspunkte vergeben. Dabei konnten – je nach Resultat der Abfragen – zwischen 3 Punkten und 1 Punkt erzielt werden. Dabei stehen 3 Punkte für den Maximalwert (also bspw. die größte Nähe zu einer Autobahnauffahrt) und 1 Punkt für den Minimalwert (größte Entfernung).

Wichtig ist, dass alle diese Indikatoren für alle Nutzungsarten erhoben und in den Bewertungen berücksichtigt wurden. Die Distanz zur Autobahn ist z.B. für alle Nutzungsgruppen ein relevanter Standortfaktor. Allerdings mit einer unterschiedlichen Gewichtung.

Diese Gewichtung wurde auf Basis wirtschaftsgeographischer Überlegungen und Einschätzungen der Gesprächspartner festgelegt und erfolgte ebenfalls von 1 (weniger wichtig) bis 3 (sehr wichtig).¹⁴

Schlussendlich werden für jeden Einzelindikator die in den standortbezogenen Analysen ermittelten Wertungspunkte (siehe oben) mit den Gewichtungen multipliziert. Somit ergibt sich für jeden Indikator ein Maximalwert von 9 Punkten (3 Wertungspunkte x 3 Gewichtungspunkte).

In Bezug auf das oben angeführte Beispiel der Autobahnanbindung bedeutet dies: 3 Wertungspunkte für einen Standort aufgrund seiner sehr guten Anbindung an die Autobahn x 3 Gewichtungspunkte für deren besondere Bedeutung im Falle der Nutzungsart „Transport- und materialintensives Gewerbe“.

In der Tabelle 6 ist das Bewertungsschema anschaulich dargestellt.

Tabelle 6 Gewichtung ausgewählter Standortfaktoren im Hinblick auf potenzielle Nutzungsarten

Nr.	Indikator	Flächenintensives Gewerbe	Transport- und materialintensives Gewerbe	Wissensintensives und zentrenaffines Gewerbe	Arbeitskräfteintensives Gewerbe
1	Verfügbare Fläche	3	2	1	1
2	24 h-Betrieb	3	2	1	1
3	Breitband-Internetverbindung	3	2	3	2
4	Distanz zu BAB	2	3	1	2
5	Vorhandene Arbeitsplätze im Gebiet	2	1	2	3
6	Demographie	3	2	3	3
7	Gleisanschluss	2	3	1	1
8	Ortsdurchfahrt	2	3	1	1
9	Distanz zu Flughafen	2	3	2	1
10	Distanz zu Hafen	2	3	1	1
11	Distanz zu Oberzentrum – MIV (Zeit)	1	1	3	3
12	Distanz zu Oberzentrum – ÖPNV (Zeit)	1	1	3	3
13	Distanz zu Mittelzentrum – MIV (Zeit)	1	1	3	3
14	Distanz zu Mittelzentrum – ÖPNV (Zeit)	1	1	3	3

¹⁴ Für alle Nutzungsarten wurden gleichermaßen jeweils 28 Gewichtungspunkte vergeben.

Vereinfacht und an Beispielen beschrieben, basieren die Gewichtungen auf folgenden Überlegungen:

- Flächengröße und 24-h-Nutzbarkeit sind für Dienstleistungsbetriebe und Unternehmen aus Forschung, Kultur- und Kreativwirtschaft kaum ausschlaggebende Faktoren.
- Um der branchenübergreifend hohen Relevanz der Faktoren „Breitband-Internetverbindung“ und Arbeitskräftepotenzial („Demographie“) gerecht zu werden, erhalten beide Indikatoren in allen vier Nutzungsarten mindestens einen Wert von 2. Mit dem höheren Wert für die Nutzungsarten „flächenintensiv“ und „wissensintensiv“ wird unterstellt, dass der mangelnde Zugang zu schnellem Internet für wissensintensives Gewerbe und Betriebe aus der Massenproduktion, Lagerei und Logistik ein Ausschlusskriterium sein kann. Selbiges gilt für die Distanz zur Autobahnauffahrt für transport- und materialintensive Industrien.
- Die Zahl der vorhandenen Arbeitsplätze im Gebiet stellt eine Annäherung an die Intensität der vorhandenen Nutzung am jeweiligen Standort dar. Dabei wird die gängige wirtschaftsgeographische These vertreten, dass insbesondere im Dienstleistungssektor die räumliche Nähe von Unternehmen zueinander Vorteile bringt, die auf einer Senkung der Transaktionskosten aufgrund von Netzwerkbildung, dem Austausch von Informationen („tacit knowledge“) und der Nutzung von Synergien beruht.¹⁵
- Eine hervorragende Anbindung an das Verkehrsnetz ist für Unternehmen mit hohem Materialtransportaufkommen unabdingbar, weshalb die Indikatoren zur Verkehrsanbindung in diesem Gewerbe allesamt mit 3 gewichtet werden. Mit Blick auf den Personenverkehr wird die Autobahnnähe für solche Gewerbearten relevant, die auf vergleichsweise viele Pendler aus der Region angewiesen sind. Der Einzugsbereich eines internationalen Flughafens kann zudem für international stark vernetzte Unternehmen und Forschungsinstitutionen relevant sein, sodass hier eine mittlere Gewichtung vorgenommen wurde.
- Die Fahrzeit zum nächstgelegenen Mittel- und Oberzentrum kann mit Blick auf Absatzmärkte, auf „weiche“ Standortfaktoren wie Bildungs-, Kultur-, Freizeit- und Gesundheitseinrichtungen sowie generell auf die Zahl der potenziellen Arbeitskräfte im Einzugsbereich eines Betriebs von Bedeutung sein. Die vorliegende Analyse fokussiert daher vornehmlich für wissensintensive und arbeitskräfteintensive Nutzungen auf diese Faktoren.

Die Netzdiagramme (vgl. Abb. 26 bis Abb. 29) veranschaulichen die Schwerpunktverschiebung bei den Standortanforderungen der vier Nutzungsgruppen. Während die Ausschläge beim flächenintensiven und dem transport- und materialintensiven Gewerbe vorwiegend in Richtung Flächengröße und -ausstattung sowie Verkehrsanbindung gehen, konzentrieren sich die starken Gewichtungen bei wissensintensivem sowie arbeitskräfteintensivem Gewerbe eher im Feld Zentrenanbindung, mit einzelnen Ausschlägen in unterschiedliche Richtungen.

Obwohl das Gewichtungsschema gewissen Unschärfen unterliegt, lassen sich auf diese Weise die unterschiedlichen Voraussetzungen für verschiedene Nutzungsarten gut aufzeigen.

¹⁵ vgl. Kulke (2008): Wirtschaftsgeographie, S. 125 ff.

Abb. 26 Gewichtung „Flächenintensives Gewerbe“

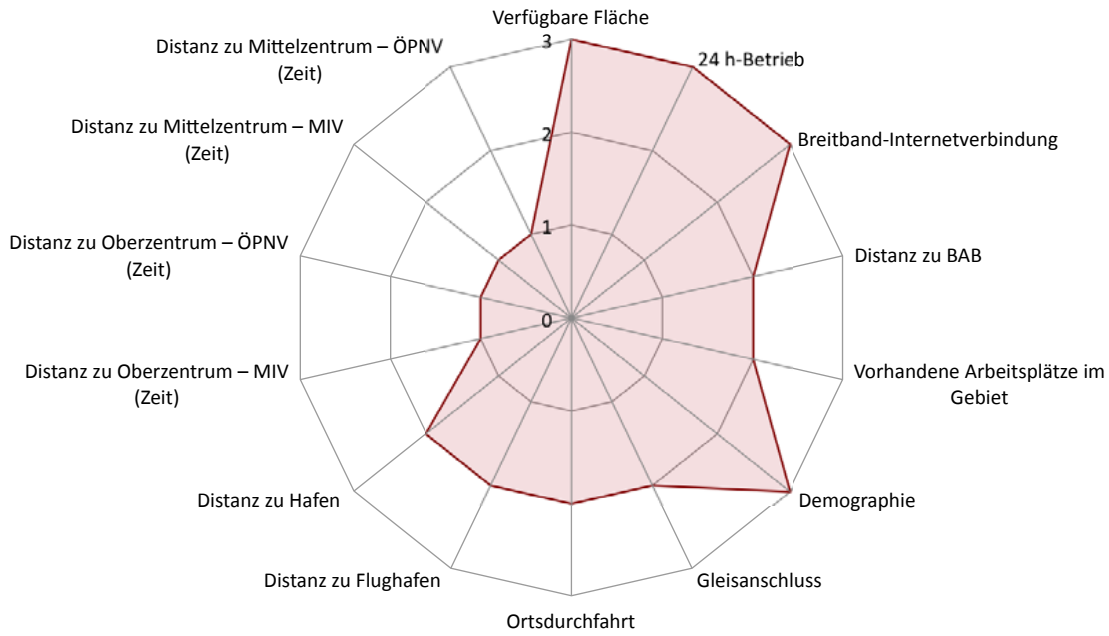


Abb. 27 Gewichtung „Transport- und materialintensives Gewerbe“

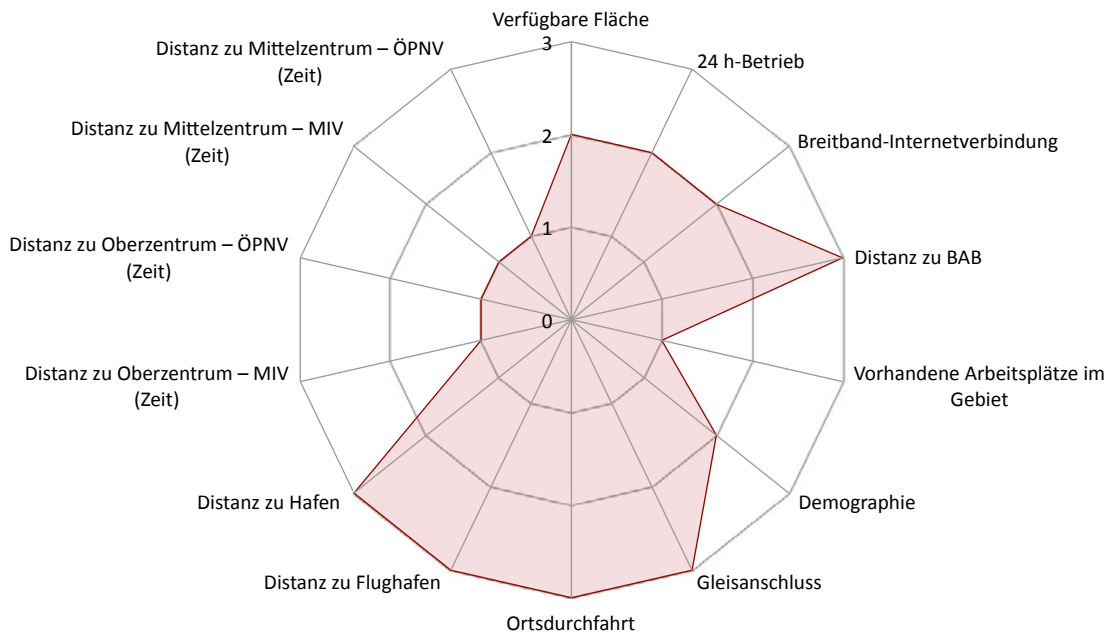


Abb. 28 Gewichtung „Wissensintensives und zentrenaffines Gewerbe“

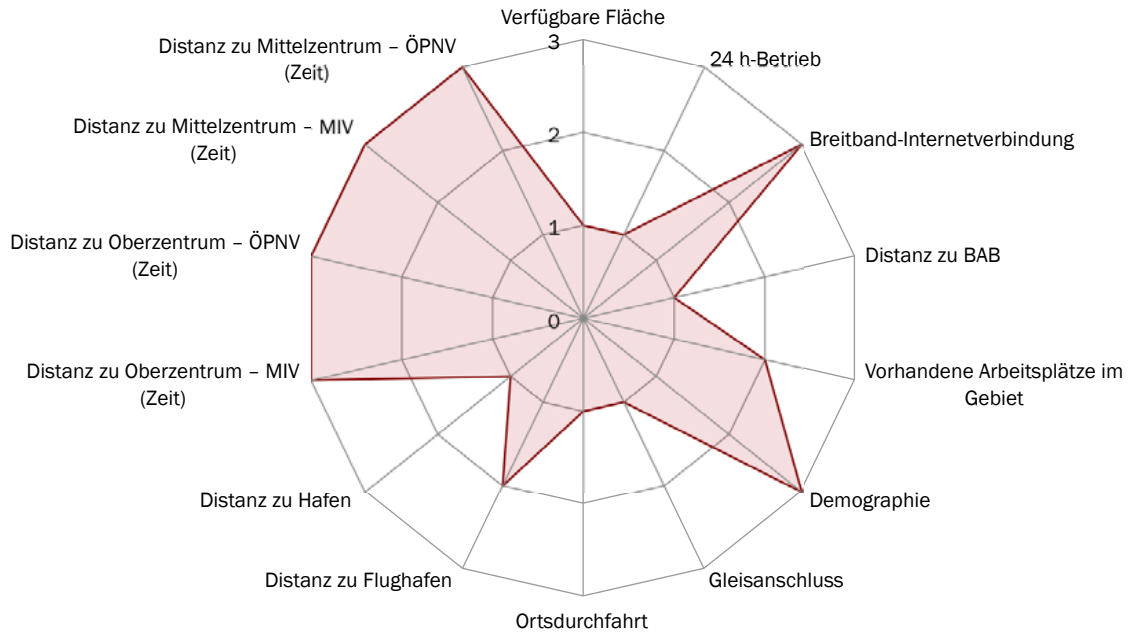
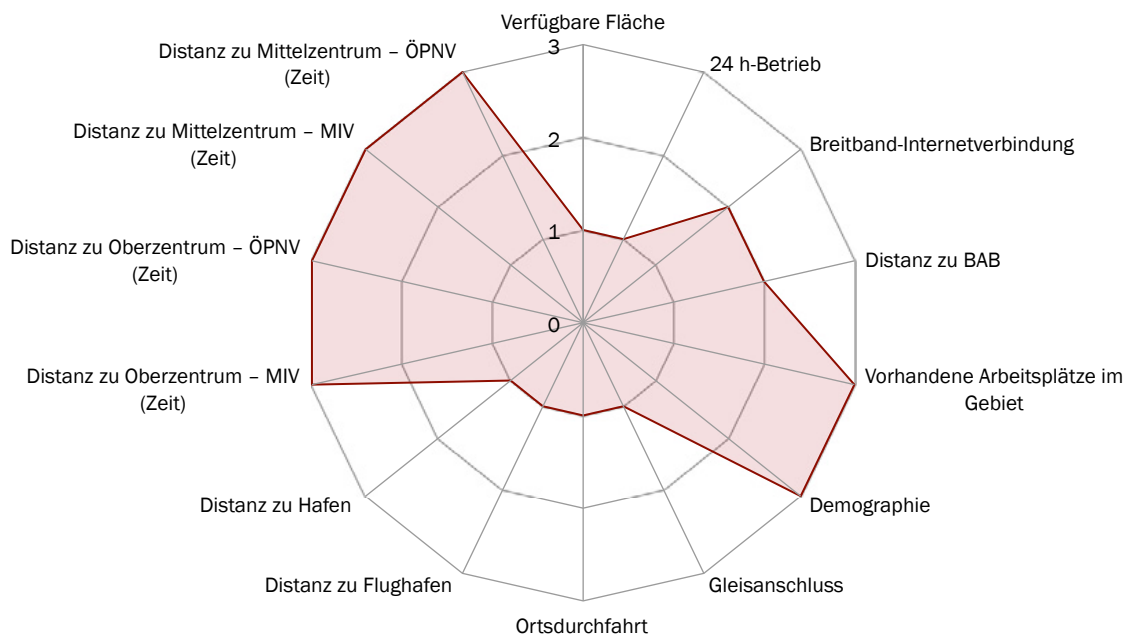


Abb. 29 Gewichtung „Arbeitskräfteintensives Gewerbe“



6.2 STANDORTEIGNUNG UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DER NUTZUNGSSPEZIFISCHEN PRIORITÄTENSETZUNGEN

BESONDERE EIGNUNG DER STANDORTE

Um Verzerrungen zu vermeiden, wurde in der Bewertung (Berechnung siehe vorangegangene Kapitel) die Minimalpunktzahl – die ohnehin jede Fläche erhält, da keine Nullwerte vergeben wurden – herausgerechnet. Die verbleibende bereinigte Punktzahl wurde anschließend ins Verhältnis zur variablen, also maximal zusätzlich zum Minimalwert erzielbaren Punktzahl, gesetzt.

Der sich daraus ergebende Wert liegt zwischen 0 und 1 und sagt aus, wie hoch der Anteil der erzielten an den maximal erreichbaren Punkten ist. Bei einem Standort mit beispielsweise einem Wert von 0,8 wurden also 80 % der maximalen Eignungspunkte erreicht.

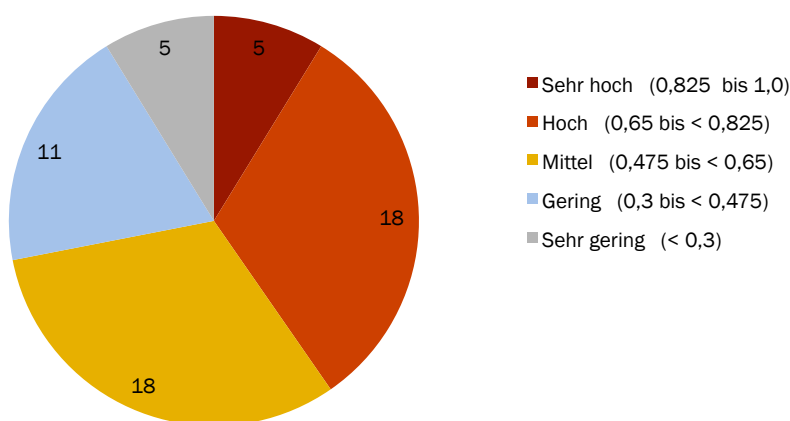
Im Ergebnis kann für die 57 untersuchten Gewerbe- und Industrieflächen eine differenzierte Einschätzung hinsichtlich ihrer Potenziale für unterschiedliche Eignungen getroffen werden. Diese werden nachfolgend in einer tabellarischen Übersicht (vgl. Tabelle 7) sowie in räumlichen Kartendarstellungen näher erläutert.

Insgesamt wird so für 8 % der Standorte eine sehr hohe und für weitere 32 % eine hohe Eignung festgestellt. Das bedeutet, dass diese Standorte mehr als 82,5 % bzw. mehr als Zweidrittel der erreichbaren Punkte erzielt haben.

Diese Standorte befinden sich zum überwiegenden Teil im Leipziger Nordraum bzw. im Verdichtungsraum zwischen den Oberzentren Leipzig und Halle (Saale). Hervorzuheben ist, dass sie fast sämtlich ihre höchste Eignung in den Bereichen wissensintensives und zentrenaffines sowie arbeitskräfteintensives Gewerbe aufweisen.

Ein weiteres Drittel der Standorte (32 %) weist eine mittlere Eignung auf. Die Standorte mit geringer und sehr geringer Eignung machen zusammen etwas mehr als ein Viertel aller zu untersuchenden Flächen aus.

Abb. 30 Darstellung der Verteilung der Gesamtwertungen (in Bezug auf die besondere Eignung der Standorte)



In der nachfolgenden Tabelle 7 wird in der vorderen Spalte „Wertung gesamt“ dargestellt, welche Position der betreffende Standort im vergleichenden Ranking einnimmt. In den weiteren vier Spalten wird für die jeweilige Nutzungsart die nach Punkten jeweils beste Eignung dunkelgrün hinterlegt. Die Unterscheidungen basieren hier jedoch oftmals auf sehr geringen Abweichungen mit teilweise nur 0,01 oder 0,02 Punkten. Dies kann bereits zu einer anderen Aussage hinsichtlich der besten Eignung verleiten. Dies gilt besonders für den unteren Tabellenbereich, da durch den niedrigeren Gesamtwert auch die Unterschiede im Ergebnis der einzelnen Nutzungsarten geringer ausgeprägt sind.

Tabelle 7 Darstellung der besonderen Eignungen aus branchenspezifischer Sicht für verfügbare Gewerbe- und Industrieflächen ab 5 ha

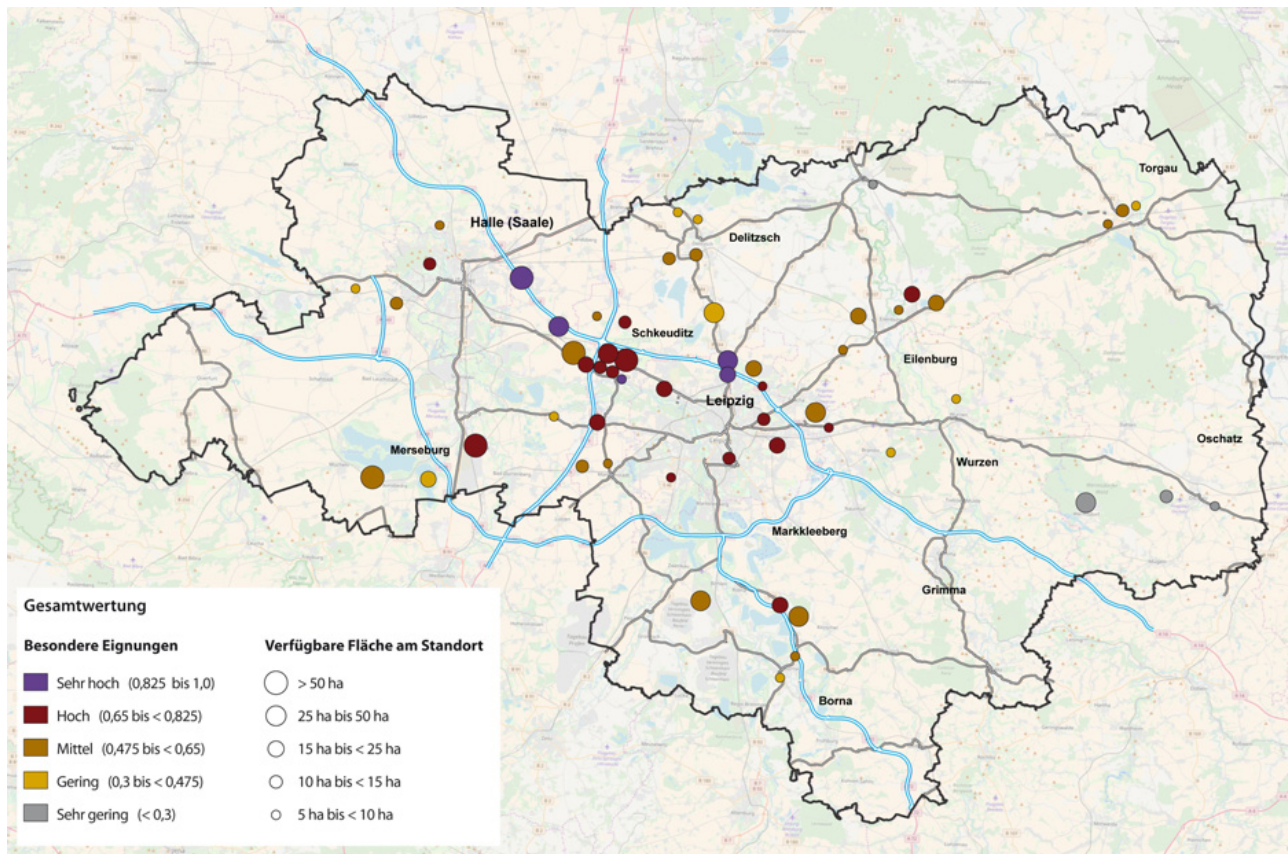
Nr.	Standort	Wertung gesamt	Flächenin- tensives Gewerbe	Transport- und material- intensives Gewerbe	Wissensin- tensives und zentrenaffi- nes Gewerbe	Arbeitskräfte- intensives Gewerbe
26	Industriegebiet Seehausen II Leipzig	0,90	0,89	0,89	0,91	0,91
16	Industriegebiet Halle-Saalkreis an der A 14 („Star Park“) Halle (Saale)	0,85	0,86	0,84	0,86	0,86
27	Industriepark Nord, GE 3/GE 4 Leipzig	0,84	0,82	0,79	0,88	0,88
40	Gewerbe- und Dienstleistungszentrum "Am Roßberg" Schkeuditz	0,83	0,86	0,88	0,80	0,77
21	Gewerbepark Gröbers Kabelsketal	0,83	0,79	0,77	0,88	0,88
25	Alte Messe Leipzig Leipzig	0,80	0,77	0,70	0,88	0,88
30	Gewerbepark Stahmeln Leipzig	0,75	0,70	0,59	0,86	0,84
31	Gewerbegebiet Hans-Weigel-Str. Leipzig	0,74	0,68	0,66	0,80	0,82
41	MDZ Mitteldeutsches Dienstleistungszentrum Schkeuditz	0,74	0,73	0,70	0,77	0,75
18	Technologiepark Weinberg Campus Halle (Saale)	0,70	0,70	0,61	0,75	0,75
5	Borsdorf Panitzsch "Borsdorfer Straße" Borsdorf	0,69	0,64	0,64	0,73	0,75
45	Frachtgebiet Süd Schkeuditz	0,69	0,70	0,77	0,64	0,64
46	Schkeuditz-West Schkeuditz	0,69	0,68	0,70	0,70	0,68
47	Airport Gewerbegebiet nördlicher Bierweg Schkeuditz	0,69	0,68	0,70	0,70	0,68
32	Industriegebiet Leuna InfraLeuna Leuna	0,68	0,70	0,61	0,71	0,71
13	Industrie- und Gewerbegebiet Eilenburg Nord-Ost Eilenburg	0,68	0,66	0,63	0,73	0,70
28	Gewerbegebiet Theklafelder Leipzig	0,68	0,61	0,55	0,77	0,79
23	Gewerbegebiet S46 und Gerhard-Ellrodt-Str. Leipzig	0,67	0,61	0,55	0,77	0,77
42	Gewerbegebiet Dölzig Schkeuditz	0,67	0,70	0,66	0,66	0,64
43	Airport Gewerbepark Glesien Schkeuditz	0,67	0,71	0,66	0,64	0,64
29	Industriepark Nord GE 6 Leipzig	0,67	0,70	0,68	0,64	0,64
39	Industrie- und Gewerbepark Espenhain Rötha	0,66	0,75	0,59	0,64	0,66
44	Watzschkenbreite (Airportpark Leipzig/Halle) Schkeuditz	0,66	0,68	0,68	0,66	0,63
34	Markranstädt Ranstädter Mark Markranstädt	0,64	0,64	0,63	0,64	0,66
35	Gewerbegebiet Großlehna "Am Schrägweg" Markranstädt	0,63	0,66	0,66	0,61	0,61
24	Industriepark Nord, GE 11-13 Leipzig	0,63	0,64	0,64	0,63	0,63
15	Kunststoffcenter am ECW Wasserturm Eilenburg	0,62	0,61	0,52	0,68	0,66
20	Gewerbegebiet Großkugel Kabelsketal	0,60	0,61	0,57	0,59	0,63

Nr.	Standort	Wertung gesamt	Flächenin- tensives Gewerbe	Transport- und material- intensives Gewerbe	Wissensin- tensives und zentrenaffi- nes Gewerbe	Arbeitskräfte- intensives Gewerbe
10	Delitzsch Süd – Selders Delitzsch	0,59	0,54	0,50	0,66	0,66
51	Industrie- und Gewerbegebiet Torgau Nord Torgau	0,58	0,61	0,54	0,57	0,61
19	GE/GI Jesewitz An der B87 Jesewitz	0,58	0,55	0,55	0,63	0,61
14	Industrie- und Gewerbegebiet "Am Schanzberg" Eilenburg	0,58	0,63	0,57	0,55	0,55
55	Industrie- und Gewerbegebiet Delitzsch Süd-West Wiedemar, Delitzsch	0,57	0,64	0,61	0,52	0,52
2	Industriestandort Böhlen-Lippendorf Böhlen, Zwenkau, Neukieritzsch	0,54	0,54	0,55	0,52	0,55
56	Schkeuditzer Kreuz Wiedemar	0,54	0,52	0,54	0,55	0,54
3	Gewerbegebiet Borna-Ost Borna	0,53	0,57	0,54	0,50	0,52
50	Industriegebiet Die langen Klägen Angersdorf Teutschenthal	0,52	0,54	0,54	0,50	0,50
22	GI-/GE- Zentrum Goldener Born Thierbach Borna, Kitzscher	0,52	0,55	0,59	0,45	0,48
17	Industriepark Halle-Trotha Halle (Saale)	0,51	0,46	0,46	0,55	0,55
12	Sprotta/Paschwitz Doberschütz	0,50	0,55	0,54	0,48	0,43
48	Industriepark Taucha Taucha	0,50	0,46	0,52	0,52	0,50
7	Industrie- und Landschaftspark Geiseltalsee Braunsbedra	0,49	0,54	0,48	0,45	0,48
52	Industrie- und Gewerbegebiet Torgau Außenring Torgau	0,47	0,52	0,46	0,45	0,45
53	Industrie- und Gewerbepark Torgau Am Glaswerk Torgau	0,47	0,48	0,46	0,48	0,45
9	Rödgen Delitzsch	0,44	0,43	0,45	0,45	0,45
49	Gewerbegebiet II Teutschenthal Teutschenthal	0,44	0,38	0,43	0,48	0,46
4	Borna - Am Wilhelmschacht Borna	0,44	0,41	0,32	0,50	0,52
33	Grünes Gewerbezentrum Göhren Leuna	0,38	0,39	0,39	0,39	0,36
38	Gewerbegebiet Zschortau/Lemsel Rackwitz	0,35	0,38	0,36	0,34	0,34
11	EGPD Energie- und Gewerbepark Delitzsch Delitzsch	0,35	0,32	0,29	0,41	0,39
8	Industrie- und Gewerbepark Großkayna-Frankleben Braunsbedra	0,35	0,39	0,39	0,30	0,30
6	Brandis Waldpolenz Brandis	0,34	0,38	0,23	0,38	0,38
57	Gewerbepark Eilenburger Straße Wurzen	0,32	0,29	0,36	0,32	0,30
37	Industrie- und Gewerbegebiet Nossener Str. / DHL Oschatz	0,29	0,32	0,38	0,23	0,25
54	Industriegebiet Wermisdorf Zeppelinwiesen Wermisdorf	0,28	0,34	0,32	0,23	0,23
36	Industrie- und Gewerbegebiet Oschatz Fliegerhorst Oschatz	0,24	0,23	0,21	0,23	0,29
1	Bad Düben Südost Bad Düben	0,21	0,25	0,23	0,20	0,16

RÄUMLICHE VERORTUNG DER STANDORTEIGNUNGEN

Gesamtwertung

Abb. 31 Verortung der Gesamtwertung



Die fünf Flächen, die mindestens über 80 % der erreichbaren Punkte erzielt haben, befinden sich allesamt im Leipziger Nordraum bzw. im Verdichtungsraum zwischen Leipzig und Halle (Saale).

18 weitere Standorte haben jeweils mehr als Zweidrittel der Maximalpunkte erreicht und weisen damit solide Ausgangspositionen für eine gute Nachfrageentwicklung auf. Die räumliche Verteilung konzentriert sich auch hier auf das Schkeuditzer Kreuz und Leipzig. Aber auch Standorte in Eilenburg, Rötha und Leuna sind in dieser Kategorie vertreten.

Ein breites Mittelfeld dahinter erreichte mehr als 47,5 % der zu erzielenden Wertungspunkte. Darunter befinden sich vornehmlich kleinere Flächen, wobei diese in strahlenförmigen Achsen um die Oberzentren und Konzentrationen in Torgau, Eilenburg, Delitzsch, Borna und dem westlichen Saalekreis zu verorten sind.

Den Abschluss bilden die Gewerbe- und Industriestandorte, die in der Gesamtwertung weniger als 30 % der Wertungspunkte aufweisen. Diese befinden sich zumeist in größerer Distanz zum Ballungsgebiet Halle-Leipzig sowie eher abseits der Mobilitätsachsen. Vor allem im Norden und im Südosten des Betrachtungsgebiets scheinen die Ausgangsbedingungen am schwierigsten.

Neben der Gesamtwertung ist auch die standortspezifische Eignung für unterschiedliche Nutzungsarten interessant. Diese geht aus den horizontalen Zeilen der Tabelle hervor und ist als Hinweis auf die Stärken und Schwächen jedes einzelnen Standorts zu verstehen.

Während die vier folgenden Karten (vgl. Abb. 32 bis Abb. 33) die Flächen mit der besten Eignung für die jeweilige Nutzungsart zeigen, richtet sich der Blick beim horizontalen Lesen der Tabelle auf die am besten geeignete Nutzung für den jeweiligen Standort.

Bewertungen aus branchenspezifischer Sicht

Die Eignungskarten für flächenintensive Nutzungen bzw. transport- und materialintensives Gewerbe unterscheiden sich in ihren Darstellungen nur geringfügig von der Gesamtwertung (vgl. Abb. 32). Da beide Typen sehr von einer verkehrsgünstigen Lage abhängig sind, wird hier die Trennlinie zwischen den sehr gut/ gut und den mittel geeigneten Standorten deutlich.

So befinden sich erstere fast ausschließlich in unmittelbarer Autobahnnähe. Da in den Bewertungen (vgl. Kap. 6.1) die Lagegunst zu verkehrstechnischen Infrastrukturen als bedeutsamer eingeschätzt wurde als die Nähe zu zentralen Orten bzw. deren Erreichbarkeit (MIV und ÖPNV), können im Gegensatz zur Gesamtwertung auch einige Standorte der Landkreise eine sehr gute bzw. gute Eignung vorweisen.

Im Gegensatz dazu lag ein Wertungsschwerpunkt bei der Einschätzung der Eignung des wissensintensiven und zentrenaffinen bzw. arbeitskräfteintensiven Gewerbes auf der Nähe zu den Ober- und Mittelzentren und damit auf den erreichbaren (zeitlich nahen) Arbeitskräftepotenzialen (vgl. Abb. 33). Somit finden sich vor allem im Ballungsgebiet der beiden Oberzentren gute Ansiedlungsvoraussetzungen. Die Vorteile der Standorte im Bereich Schkeuditzer Kreuz fallen insgesamt gegenüber der Gesamtwertung etwas zurück. Im Gegenzug fallen die Bewertungen mehrerer Standorte in den Einzugsbereichen der Mittelzentren positiver aus. Lediglich die eher dünn besiedelten Räume abseits der Verkehrsstrassen zum Ballungsraum Leipzig/Halle um Bad Düben, Wurzen und Oschatz verfügen auch hier über im Vergleich eher gering ausgeprägte Standortvorteile.

Abb. 32 Verortung der besonderen Eignungen für flächenintensives Gewerbe bzw. transport- und materialintensives Gewerbe

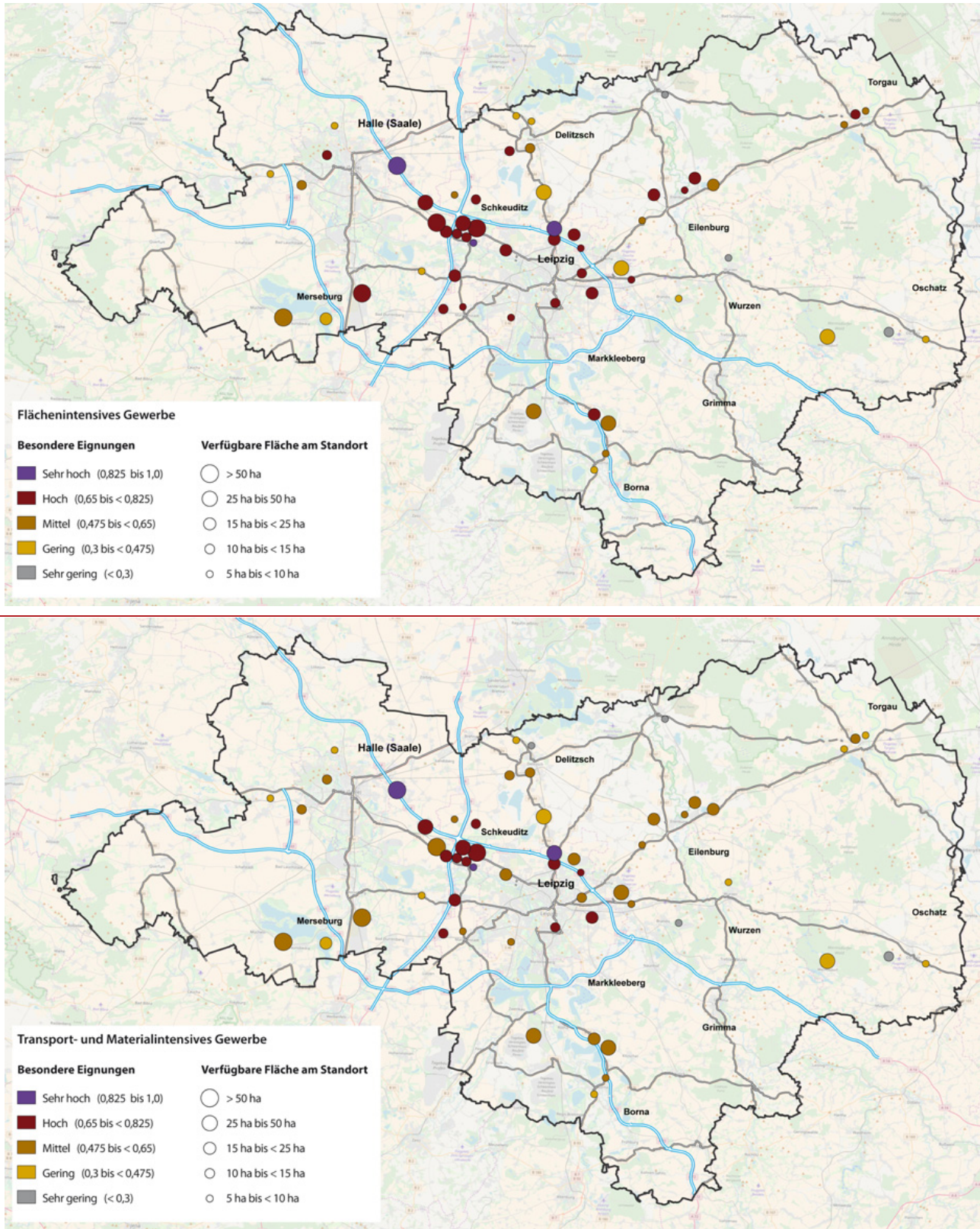
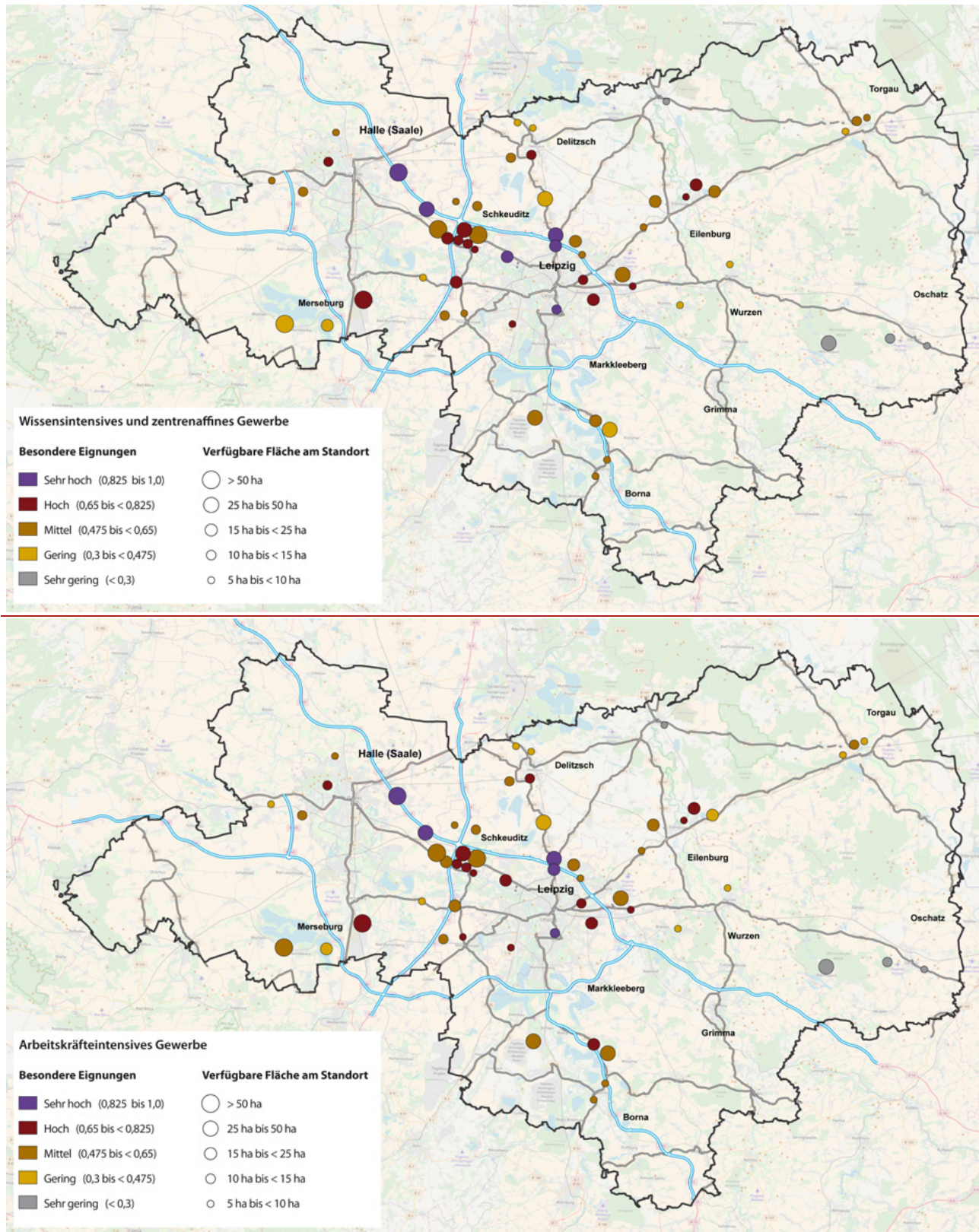


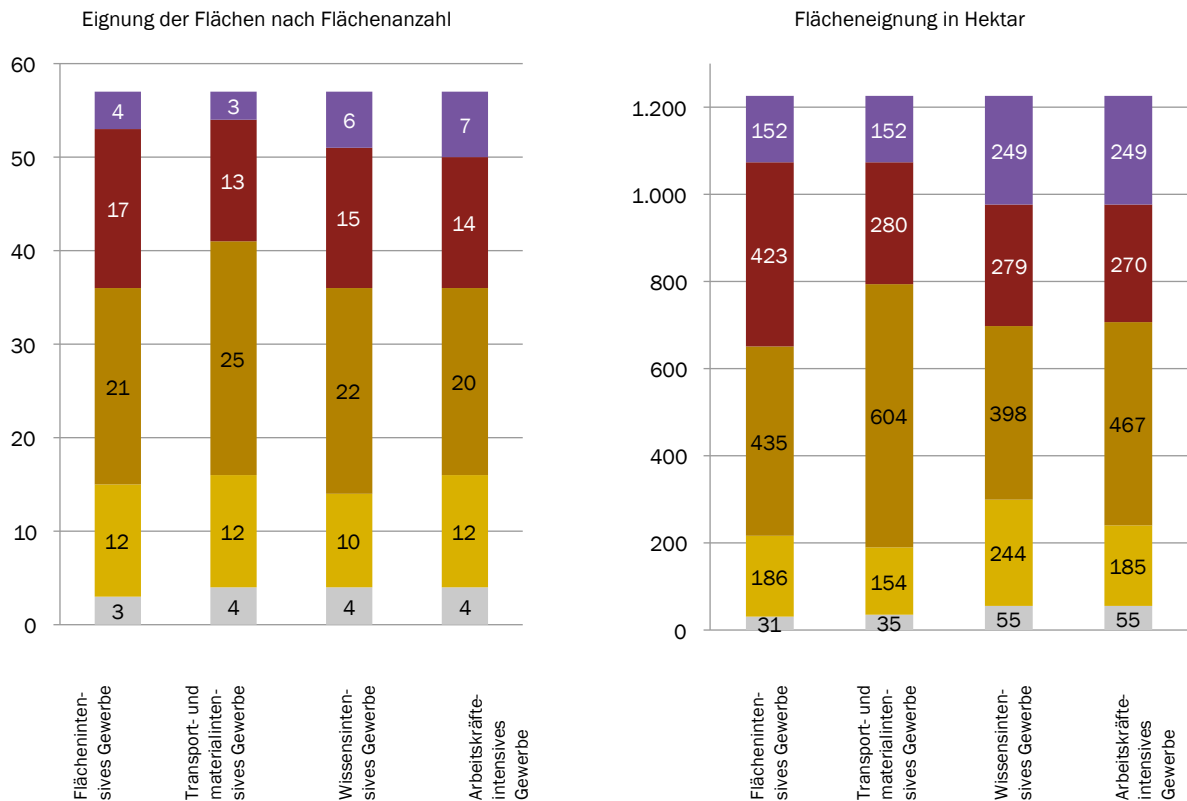
Abb. 33 Verortung der besonderen Eignungen für wissensintensives und zentrenaffines Gewerbe bzw. arbeitskräfteintensives Gewerbe



Ein abschließender Blick auf die ermittelte Eignung der untersuchten Industrie- und Gewerbeflächen aus regionaler Sicht in Bezug auf volumenmäßige Potenziale zeigt:

- Über alle vier untersuchten Nutzungsarten hinweg kann nur eine sehr geringe Anzahl an Standorten die Wertung „Sehr hohe Eignung“ erreichen (3 bis 7 Standorte),
- Ihr gemeinsamer Anteil (zusammen verfügen sie über 152 bzw. 249 ha) am gesamten Flächenvolumen aller betrachteten Standorte ist allerdings größer (12 bis 20 %),
- 22 bis 34 % des gesamten Flächenvolumens verfügen über eine hohe und weitere 33 bis 49 % über eine immer noch mittlere Eignung,
- Die Anzahl der Standorte mit geringer und sehr geringer Eignung erscheint je nach Nutzungsart mit bis zu 12 Standorten hoch, allerdings stellen sie im Durchschnitt auch eher die Standorte mit geringer Flächengröße dar,
- So beträgt der Flächenanteil der gering geeigneten Standorte zwischen 13 und 15 %, lediglich im Bereich „wissensintensives Gewerbe“ fällt der Anteil mit 20 % höher aus,
- Mit nur 3 bis 5 % (31 bis 55 ha) Flächenanteil ist vergleichsweise nur ein sehr kleiner Teil des gesamten Flächenvolumens mit sehr geringer Eignung bewertet worden.

Abb. 34 Darstellung der besonderen Eignungen aus branchenspezifischer Sicht nach Anzahl und Flächenvolumen



Besondere Eignungen

- Sehr hoch (0,825 bis 1,0)
- Hoch (0,65 bis < 0,825)
- Mittel (0,475 bis < 0,65)
- Gering (0,3 bis < 0,475)
- Sehr gering (< 0,3)

7 FAZIT UND EMPFEHLUNGEN

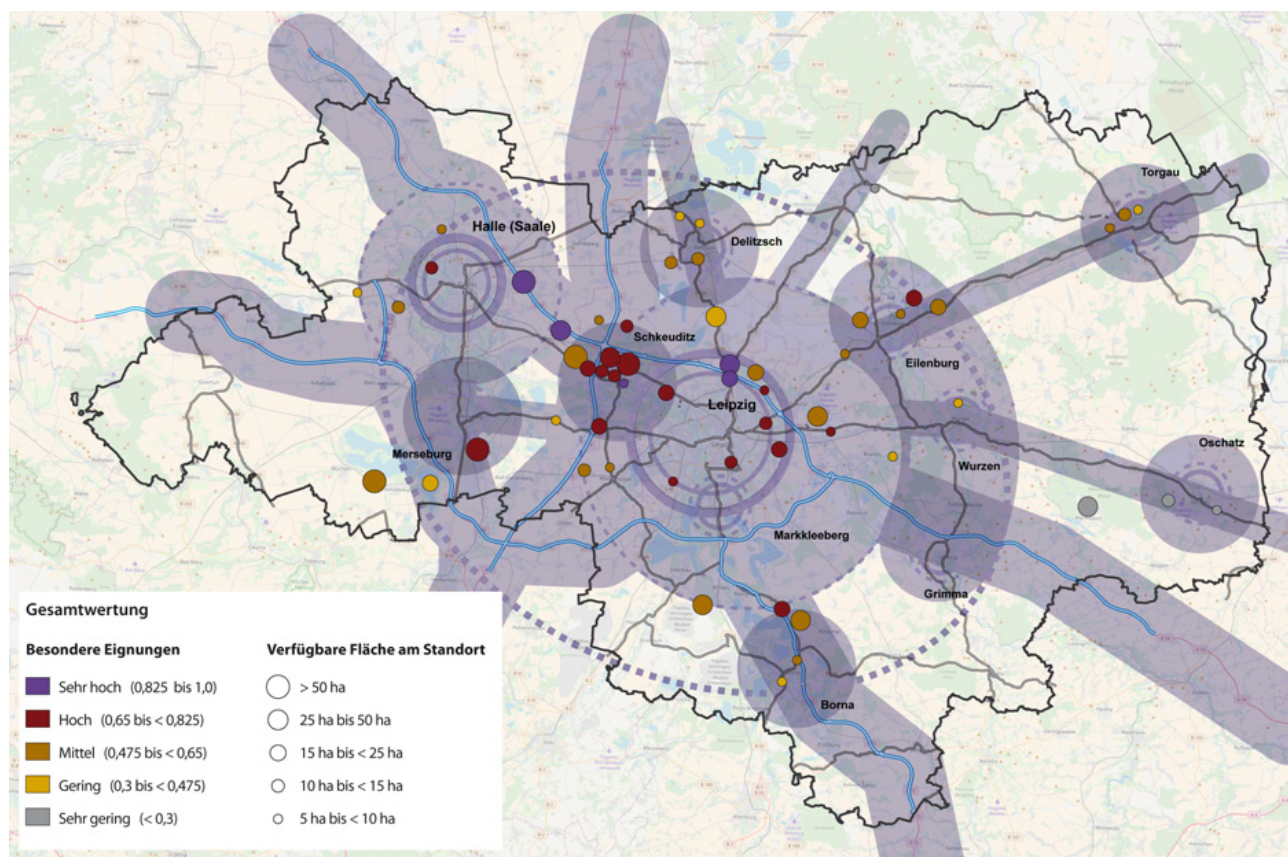
7.1 FAZIT – ÜBERLAGERUNG DER ANALYSEERGEBNISSE

An dieser Stelle werden die Ergebnisse der Raumanalyse der Wirtschaftsregion Leipzig-Halle (vgl. Abb. 25 in Kap. 5) mit denen der nutzungsbezogenen Betrachtung der verfügbaren Flächen ab 5 ha (vgl. Kap. 6) sowie der Auswertung der Befragung der Kommunen (vgl. Kap. 4.1) überlagert.

Die Ergebnisse der Raumanalyse sowie nutzungsbezogenen Eignung basieren auf den gleichen Annahmen in Bezug auf Lagemerkmale, Anbindungsqualität und Arbeitskräftepotenzial. Der Unterschied besteht jedoch darin, dass die Raumanalyse standortunabhängig mit Blick auf den gesamten Betrachtungsraum vorgenommen wurde, während die nutzungsbezogene Eignung jeweils den einzelnen Standort in den Fokus nahm.

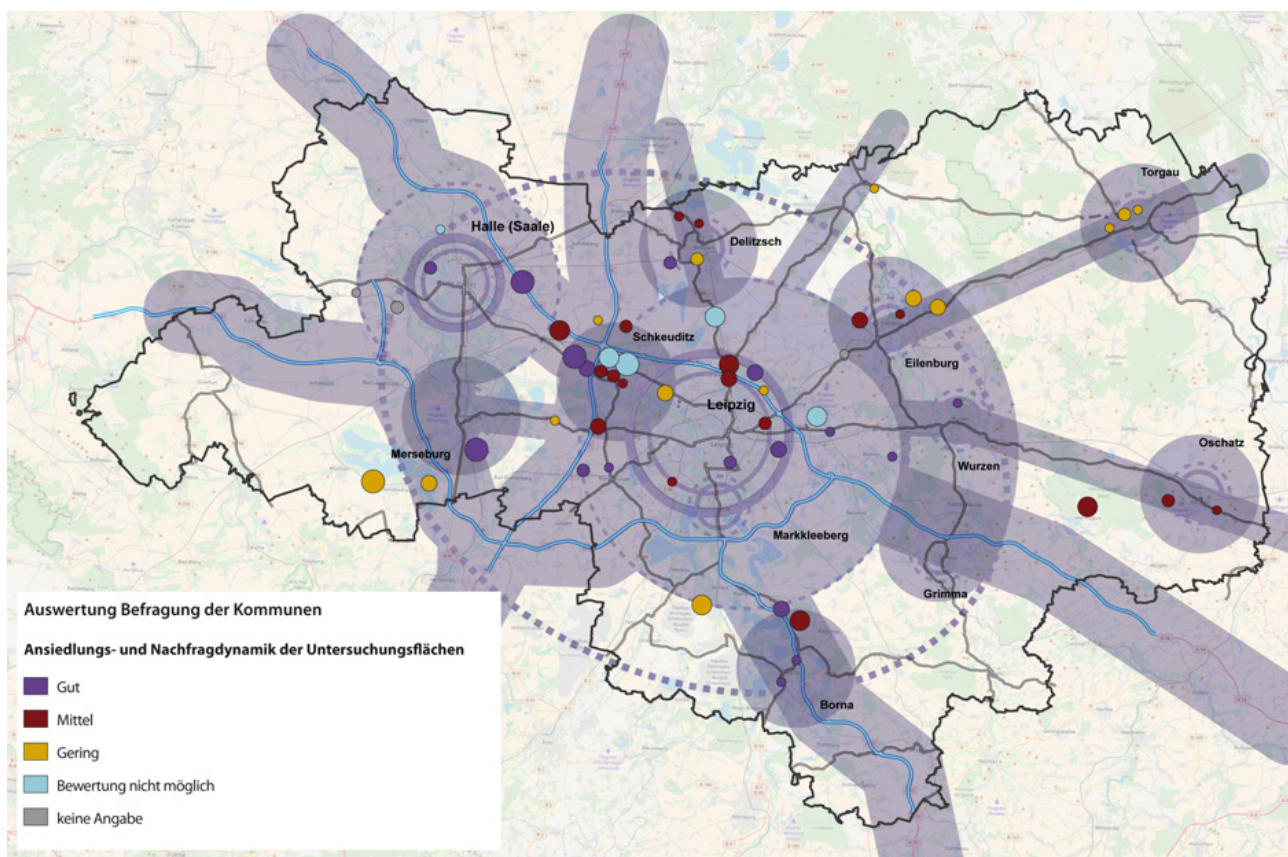
Dennoch zeigt sich, dass die Thesen in Bezug auf die Bedeutung zentraler Standortfaktoren bestätigt werden. Die flächenmäßig großen Standorte mit hervorragender Anbindung und enger Nähe zu den Oberzentren Halle (Saale) und Leipzig befinden sich nicht nur in den theoretischen Gunsträumen, sondern können auch tatsächlich die damit verbundenen Qualitäten vorweisen.

Abb. 35 Darstellung der besonderen Eignung der betrachteten Industrie- und Gewerbeflächen mit den Raumtypen der Wirtschaftsregion



Die Ergebnisse der Befragung der Kommunen (vgl. Kap. 4.1) zeigt im Kern ein ähnliches Bild wie der Blick auf die Eignung der Standorte. Oftmals fällt die Einschätzung hinsichtlich der Dynamik bei der Vermarktung der Standorte dabei etwas positiver aus. Zusammenfassend bestätigt die Meinung der befragten Kommunen jedoch die Thesen in Bezug auf die Standortfaktoren, die hauptsächlich nachgefragt werden und ausschlaggebend bei der Flächenvermarktung sind.

Abb. 36 Darstellung der erfassten Dynamik der betrachteten Industrie- und Gewerbeflächen mit den Raumtypen der Wirtschaftsregion



Insgesamt zeigt sich beim Abgleich von Standorteignung und Dynamikeinschätzung, dass der überwiegende Teil der noch verfügbaren Industrie- und Gewerbeflächen ab einer Größe von 5 ha räumlich und infrastrukturell richtig verortet ist. Als besonderer Gunst- und Potenzialraum ist eindeutig der Verknüpfungsraum zwischen Halle (Saale) und Leipzig mit den Schwerpunkten auf das Schkeuditzer Kreuz sowie den Leipziger Nordraum zu identifizieren.¹⁶

Daneben zeichnen sich insbesondere die infrastrukturell eng mit dem Verdichtungsraum Halle-Leipzig verknüpften Mittelzentren Merseburg, Delitzsch und Borna sowie der Standort Leuna als qualitätvolle Wirtschaftsstandorte aus.

Mit Blick auf die Potenzialstandorte der Regionalplanung (vgl. Abb. 8 in Kap. 3.2) kann zudem konstatiert werden, dass diese ebenfalls in den besonders geeigneten und nachgefragten Bereichen der Wirtschaftsregion Halle-Leipzig verortet sind.

¹⁶ Eine Inwertsetzung der Gewerbebrachen ist besonders an den S-Bahn Haltepunkten des MDV zu erkennen (Bsp. Linie S3 Haltepunkt Kabelsketal, Ansiedlung DHL in 2018). Mit dem Aufbau einer durchgängigen Nord-Süd-Strecke durch den City-Tunnel in Leipzig hat zudem die Zahl der Pendler und die Attraktivität der Immobiliennutzung an deren Haltepunkten stark zugenommen.

7.2 EMPFEHLUNGEN

HANDLUNGSFELD INTERKOMMUNALE RAUMSTRATEGIE UND STANDORTENTWICKLUNG

Die Erhebung und Auswertung von flächenbezogenen Daten hat gezeigt, dass in den letzten fünf Jahren weiterhin eine positive Entwicklung hinsichtlich der Nachfrage und Vermarktung vorhandener Industrie- und Gewerbeflächenpotenziale stattfand. Zudem konnten in der Raumanalyse die besonderen Gunsträume im Betrachtungsraum des Projektes zur interkommunalen Gewerbeflächenentwicklung in der Region Leipzig-Halle herausgearbeitet werden. In der Überlagerung von diesen Räumen mit hoher Lage- und Anbindungsqualität mit der festzustellenden Dynamik im Betrachtungsraum der Kooperation konnte belegt werden, dass Zentrennähe sowie MIV- und ÖV-Anbindung in besonderem Maße ausschlaggebend für die Entwicklung von Potenzialflächen sind.

Als zentrale Treiber der Entwicklung fungieren dabei das Oberzentrum Leipzig sowie wichtige Mobilitätsdrehscheiben, starke Zentren und Wirtschaftskluster in der engeren Stadtregion von Halle (Saale) und Leipzig. Als besonders hochwertig, dynamisch und profiliert stellt sich der Kernraum zwischen Halle (Saale), Schkeuditzer Kreuz und Leipziger Norden zusammen mit den Standorten Merseburg und Leuna dar. Weiterhin zeigen sich entlang der Infrastrukturaachsen im nordsächsischen Raum (Delitzsch und Eilenburg) sowie im Leipziger Südraum (Bereich Borna) sehr positive Entwicklungen.

Mit Blick auf das gesamte Flächenpotenzial kann festgestellt werden, dass im Kooperationsraum aktuell alle denkbaren Investorenanfragen bedient werden können. Ob ein Defizit an attraktiven Industrie- und Gewerbeflächen oder ein quantitatives Überangebot an freien Flächen in der Stadtregion besteht, kann aus der Untersuchung jedoch nicht abgeleitet werden.

Allerdings wird konstatiert, dass nur sehr wenige Flächen als sehr gut geeignet klassifiziert werden können. Daher sollte in der interkommunalen Abstimmung die Priorität auf der Sicherung dieser qualitativ hochwertigen Flächen liegen. Für die Wettbewerbsfähigkeit der Region sollte dabei weiterhin das Augenmerk insbesondere auf den regionalen Schlüsselbranchen Automobil- und Zulieferindustrie, Logistik und Chemie ruhen. Deren Bedarf an Flächen (sehr gute Lagefaktoren, tendenziell große zusammenhängende Flächen) kann aktuell gedeckt werden und gemäß Raumanalyse sind die für diese Branchen besonders geeigneten Flächen auch strategisch richtig verortet. Dies kann auch für die Potenzialstandorte der Regionalplanung so bestätigt werden. Ein Großteil bestehender und zukünftiger Flächenreserven befindet sich somit in dem oben genannten Kernraum der Wirtschaftsregion. Deren strategisch zielgerichtete Entwicklung kann auch weiterhin zu einer überregionalen Bedeutung des Wirtschaftsstandortes Halle/Leipzig beitragen.

Für die Teilräume des Betrachtungsraums bzw. die Standorte mit eher geringer Lagegunst und Dynamik kann davon ausgegangen werden, dass hier auch in Zukunft die Entwicklung erhöhte Anstrengungen erfordert. Für die tendenziell schwer zu vermarktenden Flächen sollte in erster Linie versucht werden, sie infrastrukturell zu stärken und insbesondere auf der zeitbezogenen Ebene (hier auch den ÖV betreffend) enger an die Zentren anzubinden. Teilweise wird es auch darum gehen, einzelne Standorte ggf. planungsrechtlich zurückzunehmen. Vielfach liegen die konkreten Hemmnisse vor Ort jedoch sehr im Detail, sodass an dieser Stelle im einzelnen keine standortbezogenen Empfehlungen getroffen werden können.

In Bezug auf das Ziel, das Gewerbeflächenangebot regional kooperativ abzustimmen, sind in den letzten Jahren zahlreiche Schritte umgesetzt worden. So sind die gemeinsamen Ziele der länderübergreifenden Kooperation nicht zuletzt auch in die Fortschreibungen der Regionalpläne für Leipzig-Westsachsen und die Planungsregion Halle eingeflossen.

Insgesamt zeigen die Untersuchungsergebnisse die Erfolge der letzten Jahre und das weitere Potenzial für eine interkommunale strategische Lenkung der Wirtschaftsflächenentwicklung. Sowohl die Sicherung und werthaltige Entwicklung der qualitativ wertvollen Flächen als auch der Umgang mit weniger nachgefragten Standorten zeigen den weiterhin bestehenden Bedarf an interkommunaler Abstimmung auf.

HANDLUNGSFELD EVALUIERUNG, MONITORING, KOMMUNIKATION

Die für die standortbezogene Untersuchung verwendeten Daten basieren zum Großteil auf Angaben des überregionalen Wirtschaftsportals der Wirtschaftsregion Leipzig-Halle (ImmoSIS) und dem Industrie- und Gewerbeflächen-Pool der Metropolregion Mitteldeutschland. Für raumbezogene Analysen wurde die frei zugängliche Datenbank OpenStreet-Map genutzt. Damit konnten georeferenzierte Karten erstellt und eigene Berechnungen durchgeführt werden.

Somit wurde das zur Verfügung stehende Datenmaterial für die interkommunale Kooperation weiter ausgebaut. Eine datengestützte, zusammenhängende Betrachtung und kartenbezogene Darstellung des gesamten Raums nach einheitlichem Bewertungsmaßstab ist künftig möglich.

Insgesamt erscheint der Datenpool des ImmoSIS-Katalogs auch als Grundlage für den Industrie- und Gewerbeflächen-Pool der MR Mitteldeutschland als ausreichend. Eine inhaltliche Dopplung und damit unnötiger Arbeitsaufwand durch zusätzlich neue Datenportale sollte weiterhin vermieden werden. Allerdings können für eine weitere Optimierung bei der inhaltlichen Aufstellung der Datenbank als auch der Vermittlung ihrer Potenziale Empfehlungen getroffen werden.

So scheint vor allem die Erfassung von Investorenanfragen und ihrer spezifischen Standortanforderungen interessant. Ziel könnte sein, die Entwicklungsvorstellungen der Investoren zu sammeln, in Nachfrageindikatoren unterschiedlicher Nutzungsgruppen zu interpretieren und anschließend mit strategischen Zielen der regionalen Gewerbeflächenentwicklung abzugleichen.

Die im Rahmen des Projektes durchgeführte Befragung der Kommunen hat zudem gezeigt, wie schnell sich die Angaben in Bezug auf die Größenordnung von ungenutzten Industrie- und Gewerbeflächen ändern können.

Auch künftig wird das interkommunale Kooperationsvorhaben auf die aktive Mitwirkung der Kommunen bei der Fortschreibung der Daten angewiesen sein. Im Rahmen der gemeinsamen Erklärung verpflichteten sich die Projektpartner bereits auf die regelmäßige Aktualisierung der Datenbasis. Angesichts der Dynamik in Kommunen einiger Teilräume scheint hier jedoch die Vereinbarung, mindestens einmal jährlich die Daten zu aktualisieren, als nicht ausreichend.

Die nächsten Schritte sollten daher darin bestehen, den Kommunen des partnerschaftlichen Projektes die Ergebnisse der Gebiets- und Länderübergreifenden Untersuchung zu spiegeln und stetig den Mehrwert der Kooperation sowie die teilräumigen Entwicklungstendenzen und gegenseitigen Wechselwirkungen zu kommunizieren.

Die in dieser Studie erstellten Karten und bildhaften Darstellungen zu Dynamiken und Raumzusammenhängen können dazu dienen, die Wahrnehmung des Projekts auch innerhalb der Kooperation zu erhöhen.

Da die interkommunale Kooperation im Rahmen der MR Mitteldeutschland agiert, werden auf der Internetseite der MR Mitteldeutschland aktuelle Informationen zum Projekt veröffentlicht.

HANDLUNGSFELD FORTFÜHRUNG DES PROJEKTES „INTERKOMMUNALE GWERBEFLÄCHENENTWICKLUNG IN DER REGION LEIPZIG-HALLE“

Das mittlerweile etablierte und vielseitig unterstützte Projekt zur interkommunalen Gewerbeflächenentwicklung sollte zwingend fortgeführt werden. Seit längerem werden dazu Gespräche mit der Metropolregion Mitteldeutschland hinsichtlich der Integration des Projektes in die Arbeitsgruppenstrukturen der Metropolregion geführt.

Für diesen Schritt sind im Vorfeld verschiedene Fragestellungen zu klären. Dabei handelt es sich vor allem um

- Den räumlichen Umgriff des Projektes
- Die Federführung und Arbeitsteilung sowie Besetzung erforderlicher Arbeits- und Kommunikationsstrukturen
- Mögliche neue/zusätzliche Aufgaben und Ziele für das Projekt seitens der MR Mitteldeutschland (bspw. hinsichtlich des Strukturwandels in Sachsen-Anhalt und Sachsens insbesondere mit Blick auf das Mitteldeutsche Braunkohlerevier)

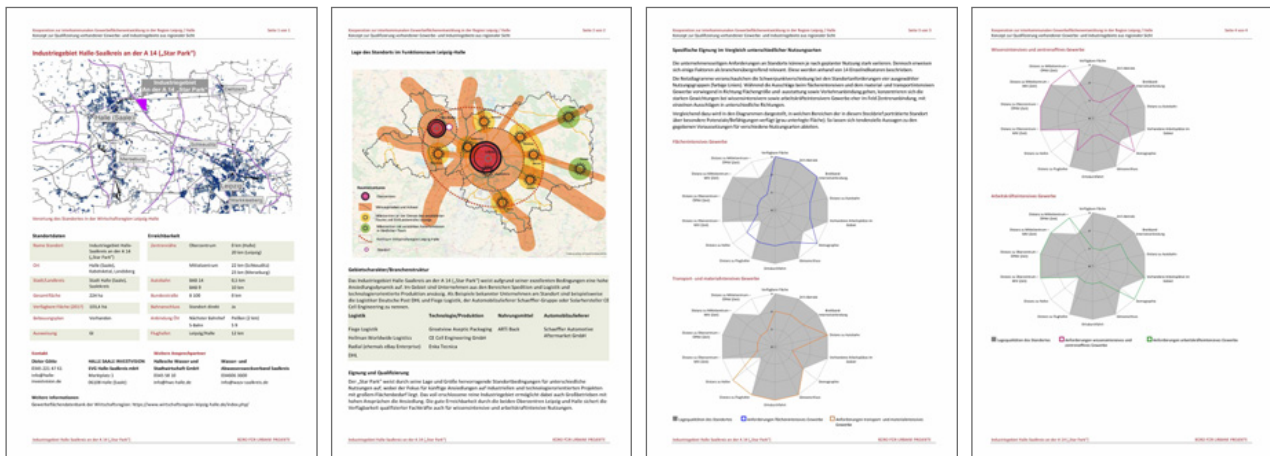
Aktuell besteht die Absicht, bereits 2019 die erforderlichen Vereinbarungen und Entscheidungen zu treffen.

8 ANLAGE / VERZEICHNIS

STECKBRIEFE

Für 48 ausgewählte Industrie- und Gewerbeflächen wurde in Form von Steckbriefen das jeweils spezifische Profil dargestellt. Dabei geht es sowohl um die Verortung der betreffenden Fläche innerhalb der Wirtschaftsregion Leipzig-Halle sowie um die Angabe von Standort- und Lagedaten. Darüber hinaus sind auf Seite 1 jeweils Angaben zu Kontaktpersonen und weiteren Informationsquellen festgehalten. Auf Seite 2 werden die Lage des Standorts innerhalb des Funktionsraums Leipzig-Halle (Raumtypen der Wirtschaftsregion) sowie der jeweilige Gebietscharakter bzw. die am Standort vorhandene Branchenstruktur dargestellt. Auf Seite 3 und 4 finden sich Aussagen zur Eignung und Qualifizierung der betreffenden Fläche sowie eine vertiefende Beschreibung der spezifischen Eignung im Vergleich unterschiedlicher Nutzungsarten.

Abb. 37 Aufbau der Steckbriefe (am Beispiel Star Park)



Die Steckbriefe sind abrufbar unter:

- www.mitteldeutschland.com

ABBILDUNGEN UND TABELLEN

Abb. 1 Handlungsraum „Interkommunale Gewerbeflächenentwicklung in der Region Leipzig-Halle“, 2014	4
Abb. 2 Mitgliederstruktur der Steuerungsgruppe	5
Abb. 3 Umgriff des Kooperations- und Untersuchungsraums 2018 (Gebietsstand: 31.12.2016)	7
Abb. 4 Methodik	9
Abb. 5 Mitglieder der engeren Arbeits- und Abstimmungsgruppe	11
Abb. 6 Verortung der verfügbaren Gewerbe- und Industrieflächen ab 5 ha im Betrachtungsraum (Gebietsstand: 31.12.2016)	12
Abb. 7 Gewerbe- und Industrieflächenpotenziale nach Kommune und Landkreis (Anzahl Standorte sowie verfügbare Fläche in ha)	15
Abb. 8 Verortung der Potenzialstandorte für Gewerbe- und Industrieflächen (gemäß Regionalplanung; Gebietsstand: 31.12.2016)	17
Abb. 9 Einschätzung hinsichtlich der Entwicklungs- bzw. Nachfragedynamik im Zeitraum 2011/12 bis 2018 (alle Standorte)	19
Abb. 10 Einschätzung hinsichtlich der Entwicklungs- bzw. Nachfragedynamik im Zeitraum 2011/12 bis 2018 (nach Kreisen/Städten)	19
Abb. 11 Verortung der Einschätzung hinsichtlich der Entwicklungs- bzw. Nachfragedynamik im Zeitraum 2011/12 bis 2018	20
Abb. 12 Faktoren/Hintergründen der Entwicklungs- bzw. Nachfragedynamik im Zeitraum 2011/12 bis 2018 (alle Standorte)	21
Abb. 13 Nennungen zu Faktoren/Hintergründe der Entwicklungs- bzw. Nachfragedynamik 2011/12 bis 2018 (nach Kreisen/Städten)	22
Abb. 14 Veränderung der verfügbaren Fläche an den untersuchten Standorten von 2018 gegenüber 2011/12 (in ha)	23
Abb. 15 Standortanforderungen aus Unternehmenssicht (Eigene Darstellung auf Grundlage Arbeitsmaterial Invest Region Leipzig)	24
Abb. 16 Raumbild der Regionalplanung im Untersuchungsraum (eigene Darstellung)	27
Abb. 17 Einzugsbereiche der Autobahnanschlüsse in Fahrzeiten (Minuten)	29
Abb. 18 Einzugsbereiche und Taktung des schienengebundenen Personenverkehrs (Minuten) (ohne Straßenbahn)	30
Abb. 19 Darstellung ausgewählter demographischer Daten in den Städten und Gemeinden (Gebietsstand: 31.12.2016)	31
Abb. 20 Ableitung von Demographietypen in Folge einer Überlagerung der Einzelindikatoren (Gebietsstand: 31.12.2016)	32
Abb. 21 Darstellung der Erreichbarkeitsfenster der Ober- und Mittelzentren	34
Abb. 22 Fahrzeit vom jeweiligen Bahnhof zum nächsten Oberzentrum (oben) bzw. Mittelzentrum (unten) in Minuten	35
Abb. 23 Überlagerung der Einzelindikatoren zur Mobilität und Anbindung der Ober- und Mittelzentren (MIV und ÖPNV in Minuten)	36
Abb. 24 Räumliche Funktionsbereiche	37
Abb. 25 Räumliche Lesart der Wirtschaftsregion Leipzig-Halle (Synthese)	39
Abb. 26 Gewichtung „Flächenintensives Gewerbe“	44
Abb. 27 Gewichtung „Transport- und materialintensives Gewerbe“	44
Abb. 28 Gewichtung „Wissensintensives und zentrenaffines Gewerbe“	45
Abb. 29 Gewichtung „Arbeitskräfteintensives Gewerbe“	45
Abb. 30 Darstellung der Verteilung der Gesamtwertungen (in Bezug auf die besondere Eignung der Standorte)	46
Abb. 31 Verortung der Gesamtwertung	49
Abb. 32 Verortung der besonderen Eignungen für flächenintensives Gewerbe bzw. transport- und materialintensives Gewerbe	51
Abb. 33 Verortung der besonderen Eignungen für wissensintensives und zentrenaffines Gewerbe bzw. arbeitskräfteintensives Gewerbe	52
Abb. 34 Darstellung der besonderen Eignungen aus branchenspezifischer Sicht nach Anzahl und Flächenvolumen	53
Abb. 35 Darstellung der besonderen Eignung der betrachteten Industrie- und Gewerbeflächen mit den Raumtypen der Wirtschaftsregion	54
Abb. 36 Darstellung der erfassten Dynamik der betrachteten Industrie- und Gewerbeflächen mit den Raumtypen der Wirtschaftsregion	55
Abb. 37 Aufbau der Steckbriefe (am Beispiel Star Park)	58
Tabelle 1 Übersicht der verfügbaren Gewerbe- und Industrieflächen ab 5 ha (sortiert nach Kommune)	13
Tabelle 2 Übersicht der Potenzialstandorte (gemäß Regionalplanung)	16
Tabelle 3 Branchenordnungen in der Wirtschaftsregion Leipzig-Halle	40
Tabelle 4 Gliederung der Klassifikation der Wirtschaftszweige in 21 Abschnitte, Ausgabe 2008 (WZ 2008) gemäß NACE (EU)	41
Tabelle 5 Beispielhafte Zuordnung ausgewählter Branchen zu Nutzungsarten	41
Tabelle 6 Gewichtung ausgewählter Standortfaktoren im Hinblick auf potenzielle Nutzungsarten	42
Tabelle 7 Darstellung der besonderen Eignungen aus branchenspezifischer Sicht für verfügbare Gewerbe- und Industrieflächen ab 5 ha	47

QUELLEN

Literatur

- Planungsbüro Landmann (2013): Interkommunales Strategie- und Handlungskonzept für gebietskonkrete und branchenorientierte Maßnahmen der Flächenentwicklung und Vermarktung von bedeutsamen GI/GE-Flächen in der Region Halle/Leipzig. Groitzsch.
- Stadt Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung und Bau, Stadtplanungsamt (2014): Strategiepapier zur Gewerbeflächenentwicklung in der Region Halle/Leipzig. Für eine wettbewerbsfähige Gewerbeflächenentwicklung in der Region Halle/Leipzig bis 2020. Leipzig.
- Kulke, E. (2008): Wirtschaftsgeographie. 3. Auflage, Paderborn.
- IÖR (2011): Endbericht des Leibniz-Instituts für ökologische Raumentwicklung e.V. Dresden an die Stadt Leipzig zur Studie „Untersuchungen zur effizienten räumlichen Entwicklung der Gewerbeflächen und einem dazugehörigen Flächennutzungsmanagement unter Einbeziehung von regional governance in der Region Halle/Leipzig“. Dresden.
- TU Dresden (2014): Interkommunale Gewerbeflächenentwicklung in der Region Halle/Leipzig Commercial land-use-management Halle/Leipzig – Abschlussbericht. Dresden
- Landesentwicklungsplan Freistaat Sachsen 2013
- Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt 2010
- Regionale Planungsgemeinschaft Halle (2016): Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Halle. Entwurf zur Planänderung gemäß § 7 Absatz 7 ROG. Halle (Saale).
- Regionaler Planungsverband Leipzig-West Sachsen (2018): Regionalplan Leipzig-West Sachsen 2017. Entwurf für das Verfahren nach § 9 ROG 2017 i. V. m. § 6 Abs. 2 SächsLPlG. Leipzig.
- IHK zu Leipzig (2015): gemeinsam wirtschaft bewegen. Geschäftsbericht 2014 | 2015. Leipzig. S. 21
- Deutsches Institut für Urbanistik (DifU) 2017: Kurzstudie zu kommunalen Standortfaktoren. Ergebnisse auf Grundlage der Daten des DifU-Projekts „Koordinierte Unternehmensbefragung“. Berlin.

Datengrundlagen für Analyse:

- Datenbank ImmoSIS: wirtschaftsregion-leipzig-halle.de/
- Breitbandatlas der Bundesregierung: <http://www.bmvi.de/DE/Themen/Digitales/Breitbandausbau/Breitbandatlas-Karte/start.html>

Demographische Daten der Statistischen Landesämter:

- Sachsen: https://www.statistik.sachsen.de/download/300_Voe-Faltblatt/SH_6_RBv_2017_SN.pdf (Prognose 1)
- <http://www.demografiemonitor.de/> (Statistisches Landesamt, Zahlen von 2014)
- Sachsen-Anhalt: <http://www.demografiemonitor.de/> (MLV-SA, Zahlen von 2014)
- https://www.statistik.sachsen-anhalt.de/download/stat_berichte/6A111_Sonderheft_6_Regionalisierte_Bev%C3%B6lkerungsprognose.pdf
- <https://ugeo.urbistat.com/AdminStat/it/de/demografia/dati-sintesi/sachsen-anhalt/15/2>

Datengrundlagen für Kartendarstellungen:

- Openstreetmap: © OpenStreetMap-Mitwirkende
- GeoBasis-DE / BKG 2017
- Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen (GeoSN)
- Ministerium für Landesentwicklung und Vermessung des Landes Sachsen-Anhalt. (LVermGeo LSA)

