

Stadt Oldenburg in Holstein



Der Bürgermeister

Stadtverwaltung · Postfach 13 61 · 23753 Oldenburg in Holstein

Schleswig – Holsteinischer Landtag

Herr Dr. Andreas Tietze

- Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses -

Düsternbrooker Weg 70

24105 Kiel

Bereich: Städtebau, Stadtentwicklung
und Stadtplanung
Auskunft erteilt: Herr Gabriel
Telefon: 04361/498 140
Telefax: 04361/498 22 140
E-Mail: stefan.gabriel@stadt-oldenburg.landsh.de
Gesch.-Z.: 400

13. August 2021

Konten der Finanzbuchhaltung:

Sparkasse Holstein ·	IBAN DE46 2135 2240 0051 0008 59
Deutsche Bank Lübeck AG ·	IBAN DE30 2307 0700 0700 2397 00
VR OH Nord – Plön eG ·	IBAN DE80 2139 0008 0000 5240 00
Postbank Hamburg ·	IBAN DE04 2001 0020 0011 1532 06

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 19/6138

Potenziale der Festen Fehmarnbeltquerung nutzen

Drucksache 19/3034 – Nr. 2 b

Stellungnahme der Stadt Oldenburg in Holstein zum Thema Gewerbeentwicklung

Sehr geehrte Damen und Herren,

herzlichen Dank für die eröffnete Möglichkeit eine Oldenburger Stellungnahme zur Gewerbeentwicklung im Rahmen der Festen Fehmarnbeltquerung abzugeben.

Wie wir in unserer Stadt seit einigen Jahren feststellen können / müssen, übersteigt die Nachfrage nach Gewerbegrundstücken bei weitem das Angebot verfügbarer Flächen. Mit dem Fortschreiten des Fehmarnbeltprojektes und einem Anhalten der derzeitigen konjunkturellen Aussichten kann davon ausgegangen werden, dass dieser Zustand auch noch über Jahre andauern wird.

Positiv an der großen Nachfrage ist, dass in Oldenburg bereits vorhandene entwickelte Flächen sofort verkauft werden können, sodass die Stadt nicht noch länger in Vorleistung der Entwicklungskosten gehen muss. Negativ und kaum zu verschmerzen ist jedoch, dass auf jede Zusage aufgrund des mangelnden Angebotes leider auch teilweise diverse Absagen erfolgen müssen.

Das mindert unsere möglichen Steuereinnahmen, die von der Stadt jedoch dringend z.B. für notwendige Schulsanierungen oder auch für Maßnahmen im Rahmen der Städtebauförderung etc. benötigen würden. Alleine in diesen beiden Bereichen muss die Stadt in den kommenden Jahren etwa 100 Millionen Euro investieren. Jeder fehlende Euro schmerzt daher besonders.

Markt 1 · 23758 Oldenburg in Holstein · Telefon: 04361 498-0 · Fax: 04361 498-200 · www.oldenburg-holstein.de

Öffnungszeiten Rathaus: Mo. – Mi. 08:00 – 16:00 Uhr · Do. 08:00 – 18:00 Uhr · Fr. 08:00 – 12:00 Uhr

Öffnungszeiten Bürgerbüro: Mo. + Mi. 07:30 Uhr – 12:30 Uhr · Di. 07:30 Uhr – 16:00 Uhr · Do. 07:30 Uhr – 13:00 Uhr u. 14:00 Uhr – 18:00 Uhr · Fr. 07:30 Uhr – 12:00 Uhr

Öffnungszeiten Standesamt: Mo., Di., Do., Fr. 08:00 Uhr – 12:00 Uhr · Do. 14:00 Uhr – 18:00 Uhr · Mittwoch geschlossen

Zudem führt jede Absage dazu, dass Arbeitsplätze die bei uns angesiedelt werden könnten, andernorts geschaffen werden. Hinzu kommen Arbeitsplatzverluste, da hier bereits angesiedelte Unternehmen abwandern müssen, da wir, trotz größter Anstrengungen, keine adäquaten Erweiterungsflächen für ihre Zukunftsentwicklung bereitstellen können.

Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Oldenburg in Holstein in den vergangenen Jahren zweigleisig geplant. Einerseits wurde mit weiteren Partnern der interkommunale „Gewerbepark im HanseBelt“ ins Leben gerufen und andererseits parallel dazu, in Übereinstimmung mit den Konzepten der Entwicklungsgesellschaft Ostholstein mbH, auch eine eigene Gewerbegebietserweiterung entwickelt.

Dabei sollte die interkommunale Fläche insbesondere neu anzusiedelnden größeren Unternehmen vorbehalten sein und die eigen entwickelten Flächen hiesigen Handwerksbetrieben eine nachhaltige Zukunftsausrichtung ermöglichen. Nicht profitieren konnten von diesen beiden Entwicklungen in Oldenburg bereits etablierte Mittelständler (Eppendorf, Kingspan, Deltamess, Logica u.a.), die zwingend auf Erweiterungsmöglichkeiten in direkter Nähe angewiesen wären und die einen großen Teil zu den Oldenburger Gewerbesteuererträgen beitragen.

Beide Gewerbegebiete hatten eine Anlauf- und Entwicklungszeit von jeweils sechs bis zehn Jahren. Heute, kurz nachdem die beiden Gebiete in die Vermarktung gehen konnten und noch bevor die Tiefbauarbeiten abgeschlossen wurden, sind bereits alle Flächen vollständig vorgemerkt und könnten auch doppelt und teilweise in noch stärkerem Maße belegt werden.

Weitere Flächen sind derzeit, aus verschiedenen nachfolgend erläuterten Gründen, nicht in der Entwicklung. Aus Sicht der Stadt Oldenburg in Holstein sind die Hauptschwierigkeiten bei der Entwicklung hiesiger Gewerbeflächen in den nachfolgenden Punkten begründet.

Flächenverfügbarkeit:

Im Oldenburger Stadtgebiet sind keine zu revitalisierenden Brachflächen vorhanden, sodass für einen Großteil aller Entwicklungen fast immer auf Landwirtschaftliche Flächen im Außenbereich zurückgegriffen werden muss. Diese Flächen werden jedoch nicht auf einem freien Grundstücksmarkt gehandelt. Landwirte geben Flächen praktisch nur noch im Tausch eins zu drei, oder eins zu vier ab. Eine Gegenleistung in Geld wird fast immer abgelehnt. Diese Tauschflächen sind im Portfolio der Stadt jedoch nicht vorhanden. Die Stadt müsste für eine Bevorratung ganze Höfe mit allen dazu gehörigen Flächen kaufen. Diese umfassen, wenn ein solch beabsichtigter Verkauf einer Gemeinde überhaupt bekannt wird, mehrere zig- oder mehrere hundert Hektar. Bei einem aufgerufenen Preis in dieser Gegend von 40.000,- bis 60.000,- Euro pro Hektar, ist ein Gesamtankauf für die Stadt Oldenburg in Holstein kaum zu tragen.

Um ein eigenes Gewerbeflächenprojekt in einer Größenordnung von „nur“ etwa 5 Hektar zu starten, werden also etwa 15 bis 20 Hektar Tauschland benötigt. Von den dann verfügbaren 5 Hektar Fläche müssen nachfolgend noch Flächen für den notwendigen Ausgleich und Straßen und Wege - und seit einiger Zeit - Flächen für offene Gräben für die Vorflut sowie Regenrückhalteflächen abgezogen werden. Der Anteil von vermarktbarer Flächen wird so weiter reduziert. Das ist dramatisch, da die Vergangenheit gezeigt hat, dass einzelne ansiedlungswillige größere Unternehmen Flächenbedarfe aufrufen, die fünf bis zehn Hektar schnell überschreiten.

Beim Flächenerwerb helfen könnte der Einsatz der Landgesellschaft Schleswig-Holstein. Diese ist bestens vernetzt, jedoch auch für die Flächenkäufe u. a. zur Schienenhinterlandanbindung zuständig und muss für dieses Projekt auch Ausgleichsflächen bereitstellen. Dies ist ein Ziel- und Interessenkonflikt, denn natürlich liegt für die Landgesellschaft der Focus in der Flächenbevorratung durch den Auftrag des Landes, für das Infrastrukturprojekt der DB alle notwendigen Flächen bereitzuhalten.

Theoretisch stünden bereits aufgekaufte Flächen als Tauschland zur Verfügung. Da heute jedoch noch niemand ganz genau sagen möchte oder kann, welche Flächen ganz genau und in welcher genauen Größe und in welchem Zuschnitt für die Schienenhinterlandanbindung und die damit einhergehenden Ausgleichsflächen zurückgehalten werden müssen, können diese Flächen noch nicht erworben werden.

Landesplanung

Die Landesplanung hat mit dem Landesentwicklungsplan (LEP) und den kommenden Regionalplänen (RP) Instrumente aufgestellt (bzw. ist in Aufstellung), die ein recht starres Korsett vorgeben und kaum Platz für eine individuelle Betrachtung und Beurteilung von dynamischen Prozessen in den betroffenen Gemeinden lassen. Der LEP und die RP basieren vielfach auf Prognosen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des LEP's und der RP bereits einige Jahre alt sind, oder bei denen die Prognosen schon zur Erstellung bereits in Zweifel gezogen wurden. LEP und RP bleiben zudem lange in Kraft ohne regelmäßig evaluiert zu werden. Eine vorzeitige Anpassung, z.B. aufgrund der genannten dynamischen Nachfrage- oder Wirtschaftsprozesse, ist nicht vorgesehen.

Ein großer Teil der Basisdaten für die Erstellung von LEP und RP basiert auf Bedarfsprognosen, die jedoch die Entwicklungen vergangener Jahre abbilden. Aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit und mangelnder baureifer Flächen in der Vergangenheit, wird eine Vielzahl der Prognosen in Bezug auf Wirtschaftsprozesse (zumindest auf Ostholstein bezogen) jedoch bereits seit Jahren zwangsläufig zu Bedarfseinschätzungen kommen, die kaum den wirklichen aktuellen Bedarfen entsprechen.

Der Landesentwicklungsplan gibt für die Gewerbegebietsentwicklung in Ostholstein Korridore entlang der BAB 1 vor. In der Theorie werden damit ausreichend große Flächenpotenziale erfasst. Eingeschränkt werden diese jedoch durch Vorgaben der Landesplanung, möglichst kompakte Siedlungsschwerpunkte zu bilden.

Oldenburg wird dabei in seiner Entwicklung besonders stark eingeschränkt, da das Stadtgebiet größtenteils in einen Korridor zwischen BAB1 und heutiger Schiene bzw. zukünftiger Schienenhinterlandanbindung gepresst wird. Zudem schränken große Bereiche für den Naturschutz die mögliche Entwicklung weiter ein. In den vergangenen 40 Jahren hat das landesplanerische Festhalten an den beschriebenen Zäsuren dazu geführt, dass das Stadtgebiet sehr heterogen nur in östliche Richtung gewachsen ist und nicht, wie es wünschenswert gewesen wäre, homogen um den innerstädtischen Kern herum.

Heute hemmt ein dogmatisches Festhalten an diesen Zäsuren die Möglichkeiten des Oldenburger Wachstums, da sich auf den wenigen, landesplanerisch frei gegebenen Flächen, die verschiedenen Akteure mit Ihren teils widersprechenden Interessen aus Naturschutz, Windkraft, Freiflächenphotovoltaik, Biogas, Landwirtschaft, Tourismus, Wohnen und Gewerbe oder Industrie ballen.

Entwicklungsflächen werden sozusagen künstlich „verknappt“. Um diese knappe Ressource entbrennt ein „hausgemacht“ verschärfter Nachfragewettbewerb, bei dem die Stadt mangels wirtschaftlicher Möglichkeiten häufig das Nachsehen hat.

Egal ob Anfragen nach Wohnraum oder ob Anfragen nach Gewerbeflächen, die der Stadt vorliegende Nachfrage überschreitet in den vergangenen Jahren sehr dynamisch die Prognosehorizonte des Kreises oder der Landesplanung. Dabei ist davon auszugehen, dass bei der städtischen Verwaltung gar nicht alle Interessenten bekannt werden.

Förderung

Ohne Förderung kann eine Stadt wie Oldenburg kein Gewerbegebiet entwickeln. Weder in Eigenverantwortlichkeit, noch in interkommunaler Zusammenarbeit. Bis zum Beginn der Tiefbauarbeiten streckt die Kommune alle Kosten vor. Das belastet den Haushalt über Jahre sehr und schränkt andere notwendige Tätigkeiten ein. Dies ist auch vor dem Hintergrund zu betrachten, dass zu Beginn eines Projektes kaum eingeschätzt werden kann, in welcher Höhe Haushaltsmittel in den jeweiligen Haushaltsjahren bereitgestellt werden müssen. *(Beispiel: Artenschutzrechtliche Gutachten ermitteln vorher nicht absehbare Ausgleichsmaßnahmen / Wasserrechtliche Anträge müssen gestellt werden und ziehen ggf. Umplanungen nach sich / Ausschreibungen für Planungsleistungen werden gestartet, erbringen aufgrund der derzeitigen wirtschaftlichen Lage jedoch ggf. keine vergaberechtlich verwertbaren Ergebnisse / Tiefbauunterlagen und Ausgleichs werden (auch abhängig von der Größe eines Gebietes) von unterschiedlichen Stellen fachlich geprüft. Prüfkapazitäten sind nicht immer gleich vorhanden / Ausschreibungen von Tiefbauarbeiten erbringen aufgrund der derzeitigen wirtschaftlichen Lage ggf. keine vergaberechtlich verwertbaren Ergebnisse / Mehrkosten werden bekannt und führen wiederum zu Nachprüfungen)*

Jeder der vor genannten Punkte kann zu Verzögerungen von Monaten führen in denen Haushaltsmittel gebunden sind, aber nicht abgerufen werden können. Ein städtischer Haushalt wird aufgrund solcher Verzögerungen stark beeinträchtigt.

Die Förderprozesse sind komplex und von der Antragstellung bis zur Erlangung eines Förderbescheids vergehen Jahre. Für die Antragstellung muss die jeweilige Kommune fähiges und motiviertes Personal vorhalten. Ein Wechsel bei den Bearbeitern verzögert ein Projekt um Monate.

Die Positivliste der IBank (Liste förderfähiger Betriebe) ist aus Sicht der Stadt nicht ausreichend.

Zusammenfassung

Die Stadt Oldenburg in Holstein erkennt in der Festen Fehmarnbeltquerung großes Potenzial für ein Wirtschaftswachstum in der Region Ostholstein, befürchtet jedoch auch, dass vorhandenes Potenzial zu spät und nicht mit ausreichender Konsequenz genutzt wird. Ein „Think big“ und das konsequente Ausnutzen der wirtschaftlichen Potenziale scheint überwiegend auf dänischer Seite vorhanden zu sein.

Die großen Infrastrukturprojekte Schienenhinterlandanbindung und 380 kV scheinen mit ihren Flächenverbräuchen andere Entwicklungsmöglichkeiten zu überlagern

Abhilfe kann hier ggf. eine zentrale Stelle auf ministerieller Ebene schaffen, die die Flächeninteressen der Infrastrukturprojekte und die Interessen der wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten besser miteinander koordiniert.

Vorhandene ministeriale Ansprechpartner in der Landesplanung verfügen anscheinend kaum über Möglichkeiten für individuelle Betrachtungen und Entscheidungen. Mit dem „im Auge behalten des Großen und Ganzen“ darf jedoch ein kleinteiliger und individueller Blick auf einzelne Entwicklungspotenzialflächen an den „Autobahngemeinden“ nicht verloren gehen.

Eine solche Stelle darf sich nicht allein an den vorhandenen dogmatischen Korsetts orientieren, sondern muss auch mit der Macht ausgestattet werden lösungsorientiert, in Runden Tischen mit ministerialen Interessengruppen, den jeweils betroffenen Gemeinden und der Entwicklungsgesellschaft Ostholstein mbH, Kompromisslösungen zu erarbeiten und diese auch ggf. als Ausnahme durchzusetzen.

Sollten Sie Fragen zu den hier erörterten Problemstellungen und Lösungsansätzen haben, stehen wir Ihnen gerne jederzeit für Rückfragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

i.A. Stefan Gabriel

