

- 10 Jahre
- Zweckverband
- Entwicklungsgebiet
- Flugplatz Zweibrücken



- ZIELE
- PROJEKTE
- BILANZ

Wenn Kommunen einen Zweckverband bilden, geht es meist um die gemeinsame Regelung recht nüchterner Angelegenheiten. Erfahrene Verwaltungsleute bewegen sich dabei in der Regel auf vertrautem Terrain. Anders beim Zweckverband Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken. Zivile Umnutzung eines ehemaligen Nato-Luftwaffenstützpunktes - damit betraten die hiesigen Kommunen, aus der

Sicht des Jahres 1991, absolutes Neuland. Kreuz und quer zogen sich die Gemeindegrenzen durch das bisher quasi exterritoriale militärische Areal. Gemeinsame, konzeptionell angelegte Bauleitplanung, Erschließung und Vermarktung: eine große Aufgabe, zu bewältigen nur im engen Schulterschluss aller Beteiligten.



Das gab der Gründung des Zweckverbandes durchaus die Faszination eines Aufbruchs zu neuen Ufern, auf unbekannten, noch zu erforschenden Wegen.

Nun blicken wir auf 10 Jahre ZEF zurück. Noch sind wir nicht gänzlich am Ziel. Aber es ist viel geschehen auf der früheren US-Airbase. Wir alle sind ein wenig stolz, und das hat uns auch bewogen, diese Dokumentation herauszugeben.

Eine Zwischenbilanz. Sie macht, denke ich, Mut, den begonnenen Weg weiterzugehen.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Lambert'.

Dr. Jürgen Lambert
Oberbürgermeister der Stadt Zweibrücken
(Zweckverbandsvorsteher)

KONVERSIONSPROJEKT FLUGPLATZ ZWEIBRÜCKEN - AUSGANGSLAGE UND LÖSUNGSANSATZ

9

Standortkonversion in Zweibrücken - Dimension und Inhalte

Von der US-Airbase zum Offenen Städtebaulichen Gutachterverfahren (OSGA)

Grundkonsens der Entwicklung - Ergebnisse des OSGA und Umsetzung

ZWECKVERBAND ENTWICKLUNGSGEBIET FLUGPLATZ ZWEIBRÜCKEN - ORGANISATION UND STRUKTUREN

33

Interkommunale Kooperation - Entscheidungsgrundlagen

Konstitution und Organisation des Zweckverbandes

Impulsgeber der Standortkonversion

Politisch-administrative Ziele des Zweckverbandes

Handlungsebenen des Zweckverbandes

Aufgabenerfüllung innerhalb des Zweckverbandes

Partner des Zweckverbandes

MEILENSTEINE DER STANDORTKONVERSION

63

Flächennutzungsplanung am Flugplatz Zweibrücken

Bebauungsplanung am Flugplatz Zweibrücken

Erschließung

Regionales Gewerbe

Die Umsetzung des Vier-Säulen-Konzepts

Umweltschutz – Gesamthaftes Konzept und Umsetzung

ZWISCHENBILANZ UND AUSBLICK

91

Flugplatz Zweibrücken - Entwicklungsphasen im Spiegel der Zeit

Flugplatz Zweibrücken - Standortqualität mit Zukunft

Der ZEF - Kompetenz in Planung und Abwicklung

Partnerschaft in der Region

Die Zukunftsaufgaben

ANHANG

109

Der Flugplatz Zweibrücken im Spiegel der Presse

Repräsentanten der Gebietskörperschaften seit Gründung des Zweckverbandes

■ Standortkonversion in Zweibrücken - Dimension und Inhalte

Ausgangslage

Mitte der 80er-Jahre waren ca. 7,6 % (151.000 ha) der gesamten Landesfläche in Rheinland-Pfalz durch militärische Nutzungen unmittelbar belegt oder durch weiträumige Schutzzone einer zivilen Nutzung nicht zugänglich. Die militärische Präsenz hatte jedoch nicht nur räumliche Auswirkungen. Vielmehr stellten die französischen, amerikanischen und deutschen Streitkräfte vor Ort jeweils einen erheblichen Wirtschaftsfaktor dar. Der zu Beginn der 90er-Jahre durch die grundlegenden Veränderungen in den Ost-West-Beziehungen in Gang gekommene Abrüstungsprozess hatte deshalb in Rheinland-Pfalz teilweise dramatische Folgen. So hinterließ der Truppenabbau leere Wohnungen und abrupt beendete Mietverhältnisse. Arbeitsplätze fielen weg, Kaufkraft für Handel und Dienstleistung sowie Auftragsvolumina für Zulieferbetriebe gingen verloren und nicht zuletzt wurden große ehemals militärisch genutzte Flächen freigesetzt.

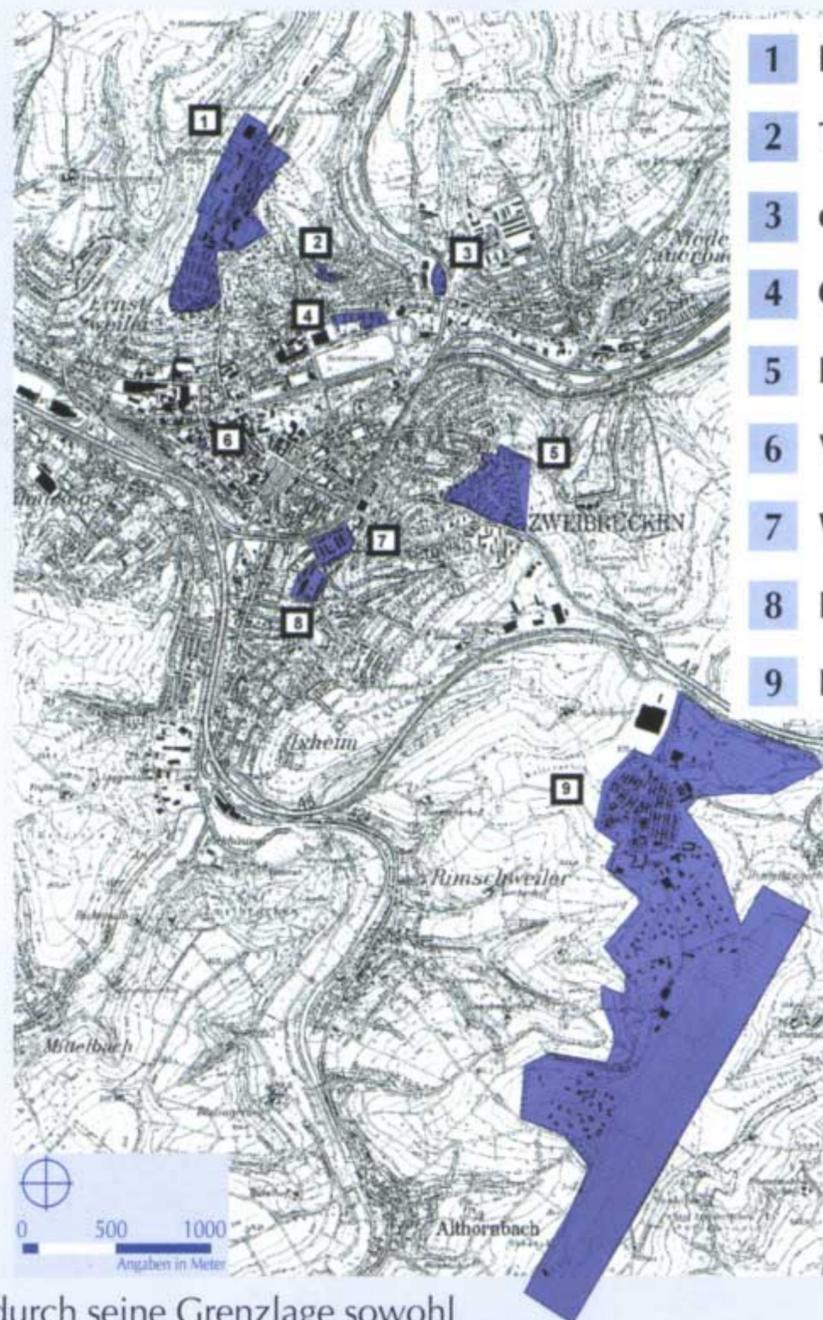
Besonders die ländlich strukturierten westlichen Landesteile waren und sind vom allgemeinen Truppenrückzug besonders stark betroffen. Der regionale Schwerpunkt der aufgegebenen Flächen liegt mit 3.611 ha in der Westpfalz. Vor allem die Stadt Zweibrücken mit ihrem Umland ist ein herausragender Konversionsstandort.

Hier wurden ca. 420 ha Fläche von den Streitkräften aufgegeben. Die größte Liegenschaft stellt der Flugplatz Zweibrücken mit einer Größe von ca. 310 ha dar.

Der Truppenabbau hat so in den vergangenen 10 Jahren vor allem einen Raum geprägt, der durch seine Grenzlage sowohl zu Frankreich als auch innerhalb des Landes Rheinland-Pfalz ohnehin zu den strukturschwachen Gebieten zählt(e).

Ehemals militärisch genutzte Flächen in Zweibrücken:

Weißer Kaserne	4,5 ha
Rote Kaserne	3,6 ha
Kreuzbergkaserne	27,6 ha
Flugplatzgelände	310,0 ha
ehem. militärische Wohnbereiche und einzelne Liegenschaften	ca. 70,0 ha



- 1 Kreuzberg-Kaserne
- 2 Trautmannstraße
- 3 ehem. Maison de France
- 4 Cité Provence
- 5 Kanada-Siedlung
- 6 Verteidigungskommando
- 7 Weiße Kaserne
- 8 Rote Kaserne
- 9 Flugplatz

Ehemals militärisch genutzte Flächen in Zweibrücken

Konversion als Chance - Modellfall

Flugplatz Zweibrücken

Bis Anfang der 90er-Jahre waren in der Bundesrepublik Deutschland die Aufgabe von Militärstandorten und deren neue Nutzung kein Thema. So betrat Rheinland-Pfalz hinsichtlich Herangehensweise und Lösung der Konversionsfrage fast völliges Neuland.



Die Bewältigung des umfassenden militärischen Strukturwandels und seiner Folgen wurde von Anbeginn an allerdings nicht ausschließlich als Belastung begriffen, sondern als politische, städtebauliche und ökonomische Chance formuliert. Die Konversion hat seither in der Landesregierung einen herausragenden Stellenwert als Politik- und

Strukturauftrag eingenommen. So wurden relativ kurzfristig zur Bewältigung dieser Aufgabe nicht nur eigene Organisationsstrukturen, wie z.B. die "Clearingstelle Konversion" im Ministerium des Innern und für Sport, eingerichtet. Vielmehr legte Rheinland-Pfalz als erstes Bundesland 1992 ein eigenes Konversionsprogramm auf.

Insbesondere im Raum Zweibrücken wurde die Konversion als Herausforderung begriffen. Ziel war es, bisher militärisch genutzte Flächen einer zivilen Nutzung zuzuführen und neue Arbeitsplätze zu schaffen. Auch sollte die über den Militärstandort vorgeprägte Internationalität beibehalten und die Dynamik eines sich öffnenden Europas ohne Grenzen aufgegriffen werden.

Konversion:

Der Begriff "Konversion" weist seinem lateinischen Stamm nach auf das "Wechseln" und "Wandeln" und damit auf etwas Dynamisches und Bewegtes hin. Im Zusammenhang mit der Aufgabe ehemals militärisch genutzter Flächen bezeichnet "Konversion" die Umnutzung dieser Liegenschaften und die Bewältigung der mit dem Truppenabbau verbundenen Anpassungsprozesse, wie etwa die Kompensation verlorengegangener Arbeitsplätze. Bei der "(Um)Wandlung" militärischer Einrichtungen, Strukturen, Produktionen und Organisationsmuster handelt es sich um einen komplexen Vorgang, in dessen Rahmen eine Vielzahl planungsrechtlicher, ökonomischer, ökologischer, fiskalischer und sozialer Fragen zu bearbeiten sind.

Die Konversion von militärischen Liegenschaften umfasst folgende Arbeitsschritte:

- Flächenfreigabe,
- Entwicklung von Zielvorstellungen für Nachfolgenutzungen,
- Beplanung für eine zivile Nutzung,
- Wertermittlung,
- Erwerb,
- Flächenaufbereitung,
- Akquisition privater Investoren,
- Privatisierung und Realisierung der angestrebten Nutzung.



Die zum Oktober 1991 aufgegebenen ehemalige US-Airbase, das erste großflächige Konversionsprojekt in Rheinland-Pfalz, wurde zum Modellfall und erhielt von Beginn an landesweite Bedeutung und Aufmerksamkeit. So hebt die auf Landesebene eingerichtete interministerielle Beratungs- und Betreuungsgruppe "Modell Konversion Zweibrücken" insbesondere die Aufgabenspannbreite und den Anspruch des Projektes heraus. Ebenfalls als Modellprojekt wurde auf Initiative der Landesregierung die Beschäftigungs- und Qualifizierungsgesellschaft Zweibrücken (BQZ) zur sozialverträglichen Bewältigung der Folgen des Truppenabbaus im Raum Zweibrücken gegründet. Diese Funktion nahm die BQZ speziell auch für den Flugplatz Zweibrücken wahr.

Die Charakterisierung als "Modellfall" hatte über 10 Jahre ein herausgehobenes finanzielles, administratives und personelles Engagement und ein breites Interesse der Öffentlichkeit zur Folge. Sie bedeutete aber auch eine Vielzahl an Unsicherheiten bezüglich der Vorgehensweisen und der Beteiligungs-, Abstimmungs- und Organisationsstrukturen, die es zu bewältigen galt. Die Konversion des Flugplatzes Zweibrücken war insofern Testfall einer immer weiter zunehmenden Anzahl von Liegenschaftskonversionen in allen Landesteilen.

Kaum an einem anderen Standort sind Aspekte der Planung, der Ökonomie und der Ökologie unter dem Einfluss sich rasant ändernder Rahmenbedingungen so grundsätzlich behandelt worden, wie in Zweibrücken. Dabei wurde vor Ort und in den zuständigen Gremien des Landes intensiv um gute und tragfähige Lösungen gerungen. Überwiegend konnten Entscheidungen im Konsens gefasst und damit über lange Jahre politisch stabil durchgehalten werden. Die (bundesweite) Diskussion um die Zulassung des Factory Outlet Centers auf dem Flugplatz offenbarte jedoch auch unerwartete Konflikte mit den Nachbarregionen.

Beschäftigungs- und Qualifizierungsgesellschaft Zweibrücken

Gründung:

13.02.1992, Anlass war die Schließung der Airbase Zweibrücken

Gesellschafter

- Land Rheinland-Pfalz,
- Stadt Zweibrücken und seit September 1995 die Stadt Pirmasens,
- Landkreis Südwestpfalz (ehemals Landkreis Pirmasens),
- Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land,
- Tochtergesellschaft des DGB: Berufsbildungswerk (bfw) Gemeinnützige Bildungseinrichtung.

Aufgaben

- umfassende Beratung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern,
- Entwicklung und bei Bedarf Durchführung von beruflichen Qualifizierungsmaßnahmen,
- Anregung und Mitgestaltung von Maßnahmen, insbesondere zur befristeten Beschäftigung,
- Anstellung von Personal zur Bewachung, Instandhaltung und Verwaltung der ehemaligen Militäreinrichtungen.



Flugplatz Zweibrücken - Luftbild "Totale"

Von der US-Airbase zum offenen Städtebaulichen Gutachterverfahren (OSGA)

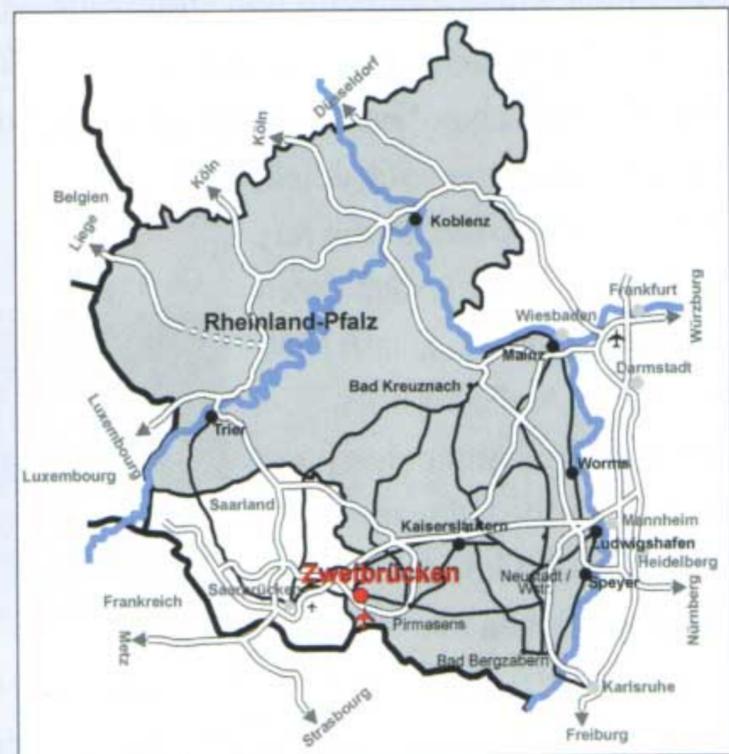
Konversionsprojekt Flugplatz Zweibrücken

Lage

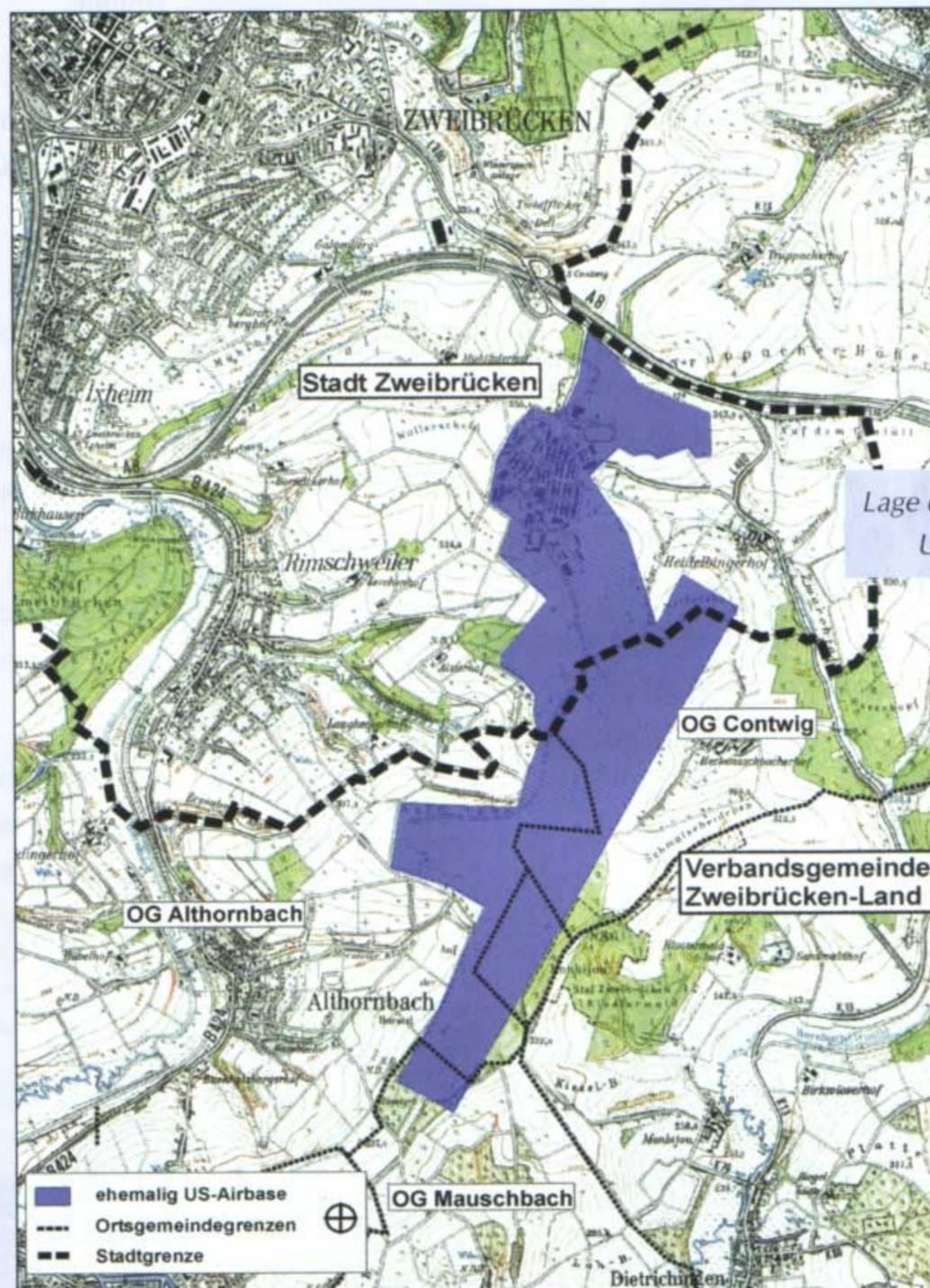
Der Raum Zweibrücken liegt in der Region Westpfalz, direkt an der französischen Grenze. Die ehemalige US-Airbase (Flugplatz) selbst befindet sich auf einem Höhenrücken, ca. 3 km südöstlich der kreisfreien Stadt Zweibrücken. Sie besitzt eine Ausdehnung von ca. 4 km Länge in Nord-Süd-Richtung und eine Breite zwischen 0,5 und 1 km in Ost-West-Richtung.

Das 310 ha umfassende Gelände befindet sich im Gebiet der kreisfreien Stadt Zweibrücken (Gemarkung Rimschweiler) sowie auf den Gemarkungen der Ortsgemeinden Althornbach, Mausbach und Contwig (Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land, Landkreis Südwestpfalz, ehemals Pirmasens). Die Siedlungsbereiche von Althornbach und Rimschweiler sind etwa 1 km vom Flugplatz entfernt.

Das Flugplatzgelände verfügt über einen direkten Autobahnanschluss an die BAB 8 Saarlouis - Pirmasens (Abfahrt Contwig / Zweibrücken), die das Gelände im Norden tangiert. Die Bundesgrenze nach Frankreich befindet sich ca. 2 km südlich des Flugplatzes.



Die Lage von Zweibrücken in Rheinland-Pfalz



Lage der ehemaligen US-Airbase

Geschichtliche Entwicklung

Zweibrücken ist eine traditionelle Garnisonsstadt. Nach Ende des 2. Weltkrieges stand die Region unter französischer Besatzung. Für die kanadischen Streitkräfte wurde 1950 von der damaligen französischen Besatzungsarmee auf dem "Schmalscheid" ein Flugplatz genehmigt und geplant. 1952 wurde dieser fertiggestellt und ein Jahr später an die Kanadier übergeben. Nach deren Abzug ging der Flugplatz 1969 an die US Air Force über. Mit der Übernahme durch die amerikanische Luftwaffe setzte eine rege und kontinuierliche Neubautätigkeit ein. Zudem wurden durch sogenannte "Dollar-" und "DM-finanzierte" Maßnahmen bestehende Anlagen erneuert, renoviert, ergänzt oder umgebaut. So waren 1989 / 90 kurz vor Aufgabe der Militäranutzung etwa 43 ha des Geländes mit ca. 300 Gebäuden bestanden, von denen ca. 150 erst Anfang bis Mitte der 80er-Jahre errichtet oder modernisiert wurden.



Historie

1950-1952

Bau des Militärflughafens Zweibrücken durch die französischen Streitkräfte

01.1953

Übergabe des Flugplatzes an die kanadischen Streitkräfte

1953-1969

Airport Zweibrücken unter kanadischer Hoheit

1969-1991

Airbase Zweibrücken unter amerikanischer Hoheit

10.1991

Aufgabe der militärischen Nutzung durch die amerikanische Luftwaffe und Rückgabe an die Bundesrepublik Deutschland

Die Airbase war Standort für 56 Aufklärungsflugzeuge des Typs Phantom RF-4. Hinzu kam militärisches Personal in einer Größenordnung von ca. 1.500 Soldaten und deren Angehörige. Der Flugplatz war insoweit eine eigenständige Siedlung (Military installation and housing) mit Wohn- und Verwaltungsgebäuden. Er verfügte neben den militärisch notwendigen Einrichtungen, den Werkstatt- und Hangargebäuden, Bunkeranlagen und Shaltern (Flugzeugbunker) auch über Einkaufs-, Freizeit- und Sportstätten sowie über eine separate Wasserversorgung, ein Entwässerungssystem, ein Stromverteilnetz und eine gebäudebezogene Heizversorgung. Zwar war für Baumaßnahmen überwiegend die deutsche Staatshochbauverwaltung zuständig - Gestaltung und Ausführung und somit der Gesamteindruck der Liegenschaft trugen aber klar amerikanische Handschrift.

Leben und Wohnen der amerikanischen Soldaten



Truppenabzug Frühjahr 1991

Im Januar 1990 erfolgte die Mitteilung der US-Streitkräfte, dass der Luftwaffenstützpunkt Zweibrücken aus Haushaltsgründen aufgelöst wird. Dies kam für die Beteiligten vor Ort und im Land unerwartet; schließlich waren die Einsatzkräfte der US-Airbase noch kurz zuvor in die Militäraktionen des Golfkrieges einbezogen gewesen. Im Ergebnis wurde der Flugplatz etwa eineinhalb Jahre früher freigesetzt, als dies von den amerikanischen Streitkräften ursprünglich angekündigt war.

Die militärische Nutzung des Flugplatzes endete schon im April 1991. Bereits am 01.10.1991 wurde er nach den "base closure procedures" der US-Militärs und nach Abbau sämtlicher Militärtechnik an die Bundesrepublik Deutschland zurückgegeben. Der Bund meldete keinen nationalen militärischen Anschlussbedarf. Auch die erforderliche Umfrage bei den übrigen NATO-Partnern brachte kein anderes Ergebnis.

Durch die Aufgabe des militärischen Flugbetriebes musste für die Fläche, ihren Baubestand und die ca. 2.900 m lange Piste eine geeignete zivile Nachnutzung gefunden werden. Gleichzeitig verloren ca. 350 deutsche Arbeitnehmer ihren Arbeitsplatz. Noch wesentlich höher war die Zahl der mittelbar Betroffenen, denn vom Flugplatz waren Aufträge für Handels-, Handwerks-, Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen der Region ausgegangen. Nach dem Truppenabzug galt es deshalb für die wirtschaftlichen Einbußen einen Ausgleich zu finden.

Der Wegfall der militärischen Nutzung hatte aber nicht nur negative Auswirkungen. Vielmehr entfielen zur Erleichterung der unmittelbaren Nachbarn nun die von der Airbase ausgehenden Fluglärmbelastungen und Absturzgefahren der Militärmaschinen. Dies sowie die freierwerdenden Areale eröffneten der örtlichen Politik neue Perspektiven und Entwicklungschancen.



Shelter



Flugzeug - Hangar



Werkstattgebäude



Wiedernutzung - Ziele und Erwartungen

Eine bloße Stilllegung des Flugplatzbereiches ohne Nachnutzung kam von vorneherein nicht in Betracht. Von Beginn an stand die Forderung nach Schaffung neuer Arbeitsplätze im Mittelpunkt der Kommunalpolitik.

Schließlich galt es einer sprunghaft angestiegenen Arbeitslosigkeit entgegen zu treten. Hauptzielsetzung der Konversion des Flugplatzes sollte deshalb eine rasche bauliche Wiedernutzung sein, um Arbeitsplätze zu schaffen und zu einer Verbesserung des Wirtschaftsstandortes beizutragen. Mit dem wenige Jahre vor Schließung der Base in deren unmittelbarer Nachbarschaft entwickelten und durch eine international tätige Kranbaufirma belegten Industriegebiet "Walerscheid" war überdies der Beleg gegeben, dass sich der Standort grundsätzlich für zivile Nutzungen eignen würde.



So stand die Nutzungs- und Ideenfindung für das Gelände einschließlich seiner Randbereiche alsbald im Vordergrund. Früh wurden Stimmen laut, die einen Industrie- und Gewerbe-park entwickelt sehen wollten. Die Frage, ob dies in Kombination mit einem



Flugfeld und zugehörndem zivilen Flugbetrieb erfolgen musste, war zu diesem Zeitpunkt noch offen. Von Bedeutung waren aber vor allem Synergieeffekte zu den bereits in Planung befindlichen weiteren Gewerbegebieten am Walerscheid und auf der Truppacher Höhe.

Mit der Entwicklung des Flugplatzes sollten aber nicht nur lokale Effekte erzielt werden. Ziel war eine Aufwertung der Gesamtregion Zweibrücken-Pirmasens in wirtschaftlicher und infrastruktureller Hinsicht. Eher grundsätzlich und noch wenig konkret beabsichtigten die örtlichen Akteure die Verwertung des Geländes selbst in die Hand zu nehmen bzw. sich zumindest maßgeblich daran zu beteiligen.

Aus Sicht des Landes sollten aus dem "Modellfall Flugplatz Zweibrücken" übertragbare Erkenntnisse und Ansätze eines geeigneten Konversionsmodells gewonnen werden. Es sollten inhaltliche, organisatorische und verfahrensbezogene Handlungsanleitungen mit Vorbildwirkung herausgearbeitet werden.



Statt Düsenjets Computerchirurgie Streitkräfte-Abbau garantiert

Die Landesregierung hat den geplanten Abzug von 370 000 deutschen Soldaten bestätigt. Die Bundesregierung hat die Zeit nach der Vereinigung der beiden deutschen Staaten für den Abzug der Streitkräfte garantiert. Die DDR-Ministerpräsidentin Maizière hat die Verhandlungen über den Abzug von 370 000 deutschen Soldaten bestätigt.

Ami go home – mit neuem Unterton

Die Besetzung der Westpfalz ist ein Problem, das sich nicht ohne weiteres lösen lässt. Die DDR-Regierung hat die Abgabe der Westpfalz an die DDR als Bedingung für den Abzug der US-Streitkräfte aus der DDR gemacht. Die Bundesregierung hat die Abgabe der Westpfalz an die DDR als Bedingung für den Abzug der US-Streitkräfte aus der DDR gemacht.

Totaler Abzug nicht gefordert

Der rheinland-pfälzische Ministerpräsident Carl-Ludwig Wagner hat sich bei seinem Besuch für eine Beteiligung der Landesregierung an allen Rheinland-Pfalz betreffenden Problemen im Zusammenhang mit dem Truppenabzug eingesetzt. Auf dem Programm steht auch eine Begegnung mit dem Sicherheitsberater von US-Präsident George Bush.



Truppenabzug belastet die Westpfalz

Die Westpfalz wird durch den Abzug der US-Truppen zunehmend belastet. Die Bundesregierung hat die Abgabe der Westpfalz an die DDR als Bedingung für den Abzug der US-Streitkräfte aus der DDR gemacht. Die DDR-Regierung hat die Abgabe der Westpfalz an die DDR als Bedingung für den Abzug der US-Streitkräfte aus der DDR gemacht.

Begehrliche Blicke ruhen auf Militärgelände

Die Westpfalz ist ein beliebtes Ziel für die DDR-Führung. Die DDR-Regierung hat die Abgabe der Westpfalz an die DDR als Bedingung für den Abzug der US-Streitkräfte aus der DDR gemacht. Die Bundesregierung hat die Abgabe der Westpfalz an die DDR als Bedingung für den Abzug der US-Streitkräfte aus der DDR gemacht.

Die Westpfalz ist ein beliebtes Ziel für die DDR-Führung. Die DDR-Regierung hat die Abgabe der Westpfalz an die DDR als Bedingung für den Abzug der US-Streitkräfte aus der DDR gemacht. Die Bundesregierung hat die Abgabe der Westpfalz an die DDR als Bedingung für den Abzug der US-Streitkräfte aus der DDR gemacht.

Offenes Städtebauliches Gutachterverfahren (OSGA)

Das OSGA als innovatives Planungsinstrument

Zur Bewältigung dieses neuen und komplexen Aufgabenfeldes und um die Chancen, aber auch die Restriktionen für die Entwicklung des Flugplatzgeländes und der Region gesamthaft aufzubereiten, bedurfte es zunächst eines Verfahrens, das eine Kooperation und Koordination aller Akteure gewährleistete und eine wirtschaftlich, stadtentwicklungspolitisch und regionalplanerisch zukunftssträchtige Lösung hervorbringen konnte.

Es sollten vor allem auch organisatorische Fragen, wie die Form, der Rahmen und die Bindungswirkung einer gemeinschaftlichen Projektentwicklung von Kommunen, Kreis und Land geklärt werden.

Auf Initiative des Bezirksverbandes Pfalz und auf Betreiben der Stadt Zweibrücken und ihrer Nachbargemeinden, der Verbandsgemeinde, dem Landkreis und der Landesregierung bediente man sich eines innovativen Planungsinstrumentes, des "Offenen Städtebaulichen Gutachterverfahrens (OSGA)".

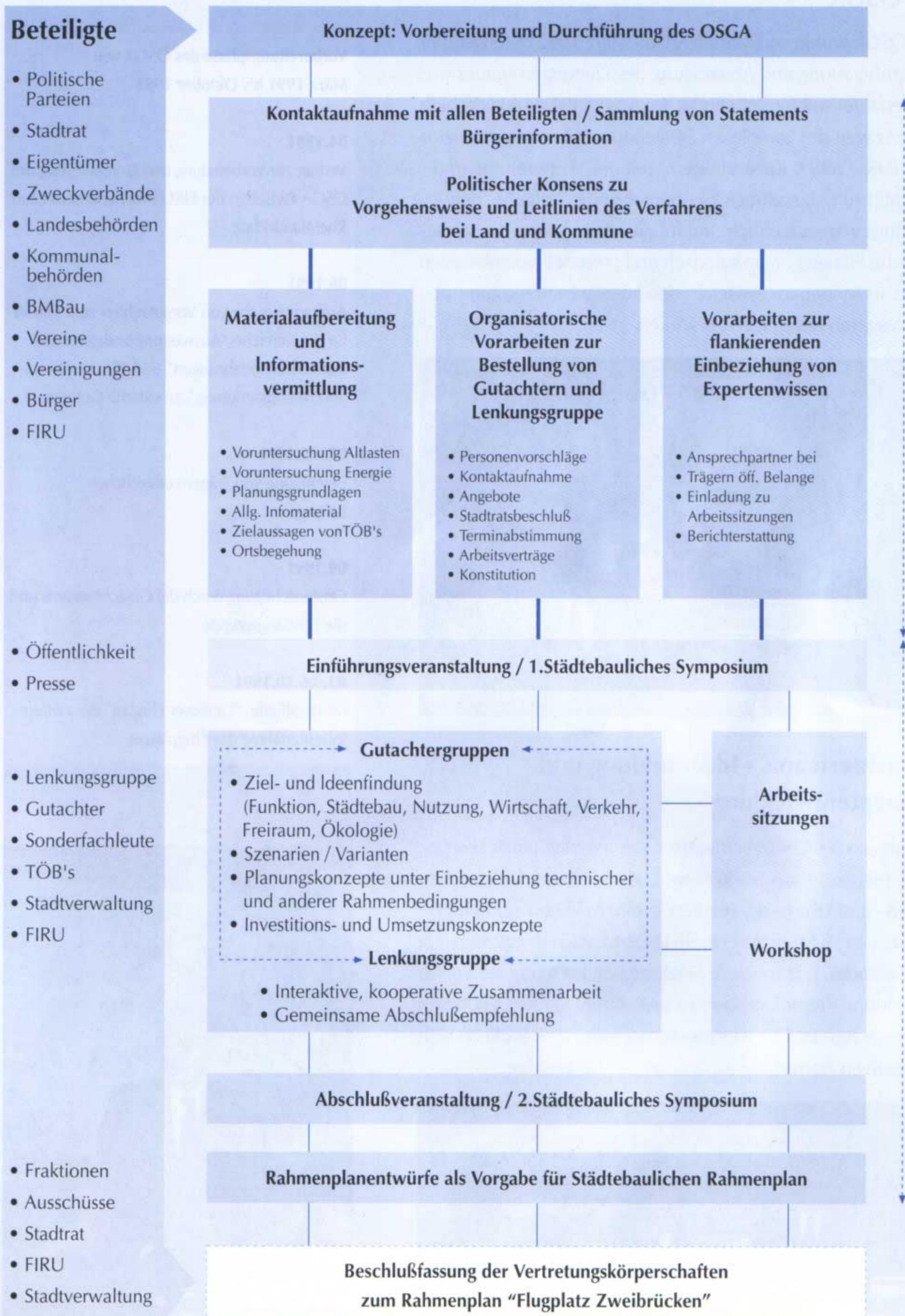
Mit dem OSGA wurden die folgenden Zielsetzungen verfolgt:

- Nutzungs- und Ideenfindung für das Flughafengelände einschließlich einer Detaillierung in Schlüsselbereichen,
- Vorgabenfindung für das weitere planerische Vorgehen (Rahmenplanung, Bauleitplanung und Umsetzung der Planung),
- Beitrag zur Werbung und Imagebildung für die Wirtschaftsregion Zweibrücken.

Charakteristikum dieser Vorgehensweise war die direkte Verbindung der Planungsteams (Gutachtergruppen) mit den für eine Umsetzung relevanten Entscheidungsträgern sowie seine Offenheit für das zu entwickelnde Ergebnis. Gerade Letzteres gewährleistete eine freie - von einer Aufgabenstellung unbeeinflusste - Ideenfindung, den gegenseitigen Austausch von Kenntnissen, Einschätzungen und Ergebnissen, ein kooperatives Vorgehen sowie eine übergreifende Diskussion. So wurde ein Maximum externen und internen Fachwissens mit einer realistischen Einschätzung des Umsetzbaren durch das Hinzuziehen der für spätere Genehmigungen zuständigen Behörden verbunden. Dieses Planungs- und Entscheidungsprinzip des "Runden Tisches" hat sich später bei einer Vielzahl anderer Konversionsvorhaben bewährt.



Ablauf des Offenen Städtebaulichen Gutachterverfahrens (OSGA)



Verfahrensmotor - Vorbereitung und Abwicklung des OSGA

Das OSGA wurde von März 1991 bis März 1992 durchgeführt. Zur Vorbereitung und Abwicklung des Planungsvorgangs war ein Verfahrensmotor notwendig. Im April 1991 wurde deshalb ein in Fragen des komplexen Städtebaus erfahrenes Ingenieurbüro (FIRU mbH, Kaiserslautern) mit der Vorbereitung und Durchführung beauftragt. Es übernahm die Aufgabe, den Planungsprozess fachlich und inhaltlich zu leiten, die städtebauliche Planung organisatorisch und personell vorzubereiten sowie als Moderator zwischen den Interessen der Kommunen und weiteren Beteiligten zu wirken.



Gutachterteams - Ideenfindung und Konzeptentwicklung

Im Rahmen des OSGA erarbeiteten vier interdisziplinär besetzte Gutachterteams aus Stadtplanern, Projektentwicklern, Wirtschafts- und Umweltfachleuten in einem engen zeitlichen Rahmen von 6 Monaten Vorschläge zur zivilen Wiedernutzung des Geländes. Die spezielle Besonderheit lag in der teilweisen Verbindung dieser Gruppen zu Investoren. Dadurch konnten Vermarktungs- und Verwertungskompetenzen mit städtebaulich qualitativen Konzepten zusammengeführt werden.



Vorbereitungsphase des OSGA von März 1991 bis Oktober 1991

04.1991

Vertrag zur Vorbereitung und Durchführung des OSGA zwischen der FIRU mbH und dem Land Rheinland-Pfalz

06.1991

Auftragsvergabe von Vorgutachten zum OSGA für die Bereiche "Auswertung anderweitiger Konversionserfahrungen" und "Realnutzungs- und Biotopkartierung" an externe Gutachter

07.-09.1991

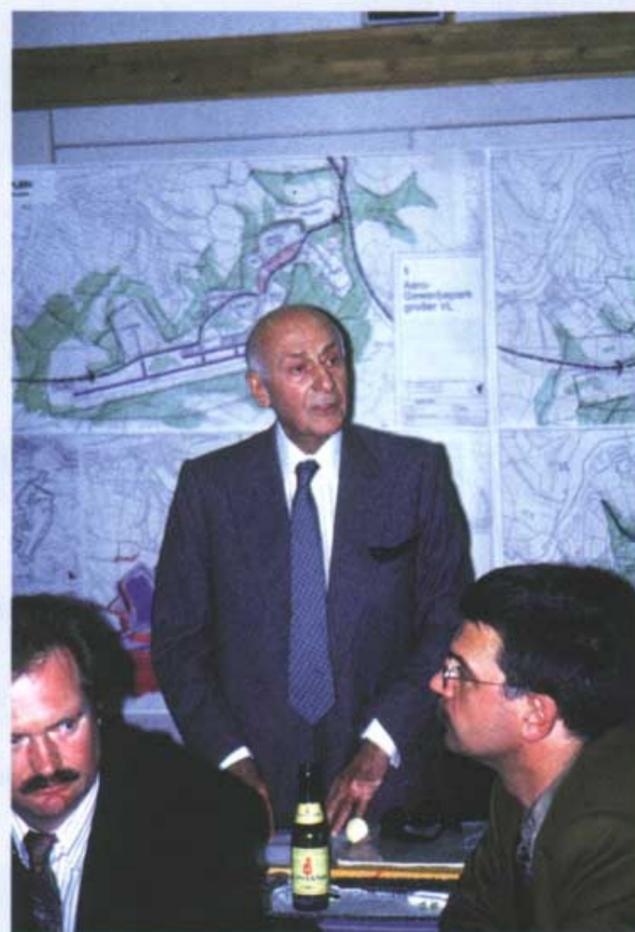
Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange

09.1991

Ortsbesichtigung durch die Gutachterteams und die Lenkungsgruppe

03.-06.10.1991

Montgolfiade, "Lautloser Flugtag" zur zivilen Inbesitznahme des Flugplatzes



Aufgabenbereich der Gutachterteams innerhalb des OSGA's



Ideenfindung und Konzeptentwicklung zur Wiedernutzung des Flugplatzgeländes

Lenkungsgruppe - Fachlicher Austausch und Abstimmung

Durch die Einberufung einer übergreifend besetzten Lenkungsgruppe (EG, Bund, Land, Bezirk, Kreis, Kommunen, IHK, DGB) wurden die Planungsleistungen der Gutachterteams fachlich beurteilt und abgestimmt. Dies ermöglichte eine ständige Einflussnahme auf den Planungsverlauf, seine Planungsinhalte und seine thematischen Schwerpunkte. Hierdurch wurde sichergestellt, alle maßgeblichen Entscheidungskriterien von A wie Altlasten bis Z wie Zustandsermittlung knapp, zielorientiert und abwägungsreif zu bearbeiten.

Die Lenkungsgruppe war kein Gremium im Sinne der rheinland-pfälzischen Kommunalverfassung und besaß deshalb weder Organfunktion noch war sie unmittelbar entscheidungsbefugt. Einen besonders hohen Grad fachlicher Bindung erreichte das Gremium durch seine nicht formalisierte Vorgehensweise und übergreifende Diskussion.

Dies führte zu einer Verfahrensbeschleunigung, da der Konsens in der Lenkungsgruppe inhaltlich zahlreiche Stufen späterer planerischer Abstimmungs-, Zustimmung- und Einvernehmungsprozesse vorwegnehmen bzw. vorbereiten konnte. Im Sinne einer Obergutachterfunktion waren für diese regional besetzte Lenkungsgruppe zusätzliche anerkannte Experten aus den Bereichen Städtebau, Umwelt und Immobilienwirtschaft als Fachberater hinzugezogen worden. Ihre wertende Stellungnahme und das abschließende Votum der Lenkungsgruppe erfolgten mehrheitlich zu Gunsten grundlegender, die Standortkonversion am Flugplatz Zweibrücken noch heute tragender Prinzipien. Insoweit legte die Lenkungsgruppe mit ihrer Fachempfehlung "Standortentwicklung mit Flugplatz" den Grundstein für ein noch 10 Jahre später gültiges Entwicklungskonzept.

Durchführungsphase von Oktober 1991 bis März 1992

07.10.1991:

1. Arbeitssitzung der Lenkungsgruppe

28.11.1991:

2. Arbeitssitzung der Lenkungsgruppe

29.11.1991:

1. Symposium in Zweibrücken mit ca. 340 Teilnehmern aus dem Bundesgebiet.

20.01.1992:

3. Arbeitssitzung der Lenkungsgruppe

24.02.1992:

4. Arbeitssitzung der Lenkungsgruppe

16./17.03.1992:

5. Arbeitssitzung der Lenkungsgruppe: Abgabe einer fachlichen Empfehlung an den Stadtrat zur Nachnutzung des Flugplatzgeländes

18.03.1992:

2. Symposium in Zweibrücken mit ca. 350 Teilnehmern aus dem Bundesgebiet: Information der Fachöffentlichkeit und der Wirtschaft über Planungsergebnisse.





Aufgabenbereiche der Lenkungsgruppe innerhalb des OSGA's



Information der Öffentlichkeit

Wesentlicher Baustein des OSGA war die frühzeitige Information der Öffentlichkeit. Zum einen wurde damit dem großen Interesse am "Modellfall Flugplatz Zweibrücken" Rechnung getragen. Zum anderen wurden so die Akzeptanz und der Bekanntheitsgrad des Projektes gesteigert.

Die Einbeziehung der Öffentlichkeit erfolgte durch eine breit angelegte Werbe- und Informationskampagne. So wurde beispielsweise die offizielle zivile Übernahme des Flugplatzes im Rahmen einer Montgolfiade gefeiert. Zudem sollten die Zwischenschritte und Ergebnisse transparent gemacht und eine laufende Einbindung von Hinweisen durch die (Fach-)Öffentlichkeit ermöglicht werden. Hierzu wurden zwei gut besuchte städtebauliche Symposien durchgeführt. Eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit war nicht nur im Rahmen des OSGA von hoher Bedeutung, sondern prägt den gesamten Entwicklungsverlauf der Konversion des Flugplatzes Zweibrücken.

Lautloser FLUGTAG
 ... ohne Lärm ...
 1. Zweibrücker Ballon-Montgolfiade
 (Feiertag) Donnerstag, 3. bis Sonntag, 6. Oktober
Bisheriger Militär-Flugplatz Zweibrücken
 (Autobahn A8-Abfahrt Airbase)

- Heißluftballons
- Ultra-Leicht Flugzeuge
- Segelflugzeuge
- Fallschirmspringer
- Volksfest - Kinder-Kirmes

200 Heißluftballon-Starts - Jeder kann mitfahren (mitfliegen) Täglich 8-10 + 15-17 Uhr
 Anmeldung/Tickets: Verkehrsamt 6660 Zweibrücken, Schillerstr. Tel. 06332/871-690
Schirmherr: Rainer Brüderle Wirtschafts-Minister Rheinland-Pfalz



Grundkonsens der Entwicklung - Ergebnisse des OSGA und Umsetzung

Planerisches Ergebnis

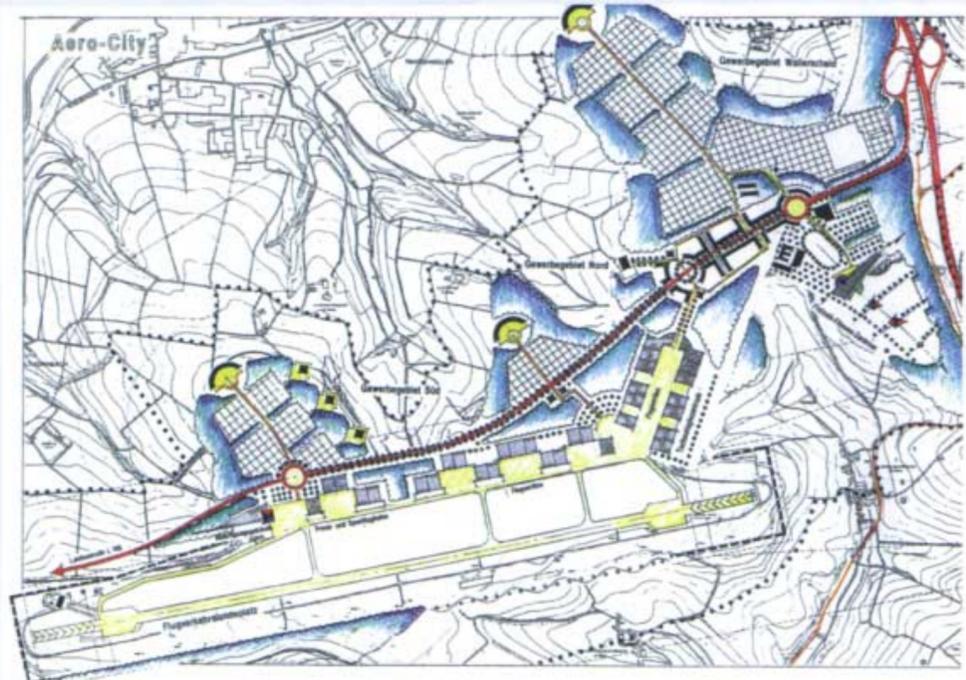
Nutzungskonzept "Aeroville Zweibrücken"

Das planerische Ergebnis des OSGA stellt das Nutzungskonzept "Aeroville" des Gutachterteams CAMAR FINANCE dar.

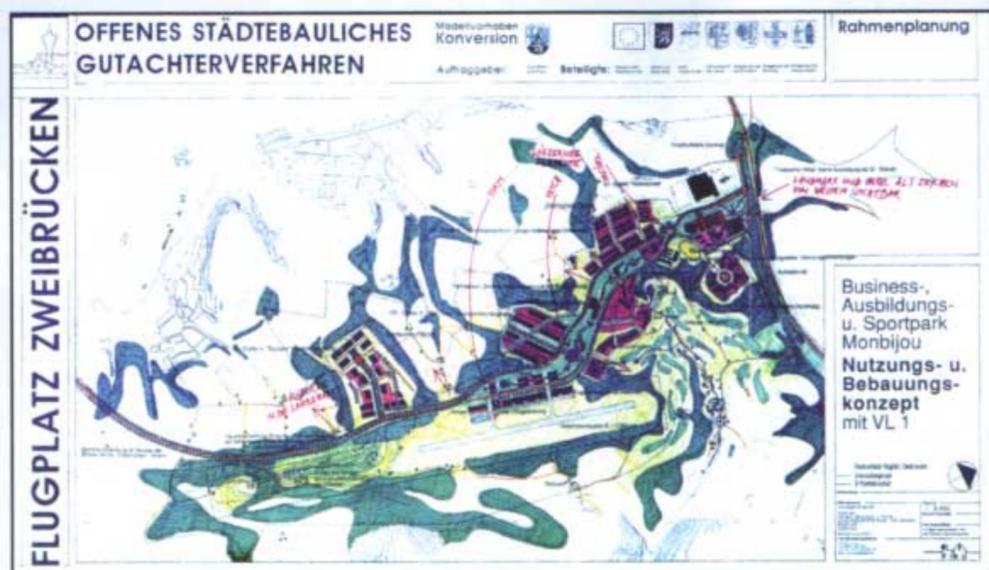
Ziel des Konzeptes "Aeroville" war und ist die Entwicklung eines besonderen Wirtschaftsstandortes zur Kompensation weggefallener und zur Schaffung neuer Arbeitsplätze. Hierzu sollte das bestehende militärische Flugfeld den zivilen Belangen entsprechend um- und ausgebaut werden und der Flugbetrieb im Rahmen eines Verkehrslandeplatzes aufgenommen werden. Ein Ring von unterschiedlich profilierten Gewerbe- und Sondernutzungsbereichen sollte das Flugfeld umgeben und die Ansiedlung luftaffinen Gewerbes (Werft, Wartung, Fracht, Logistik) und entsprechender Dienstleistungen ermöglichen.

Zudem sollten die Voraussetzungen für die Ansiedlung sonstiger Gewerbe-, Industrie- und Technologiebetriebe sowie Weiterbildungseinrichtungen auf angrenzenden Bauflächen geschaffen werden. Das Konzept war im Hinblick auf die als "verwendungsfähig" eingestufte Bausubstanz überwiegend bestandsorientiert. Insbesondere das Potenzial an Freizeitanlagen sollte genutzt werden. Gleichwohl wurde in infrastruktureller Hinsicht eine durchgreifende Neuordnung des Gebietes als notwendig festgestellt.

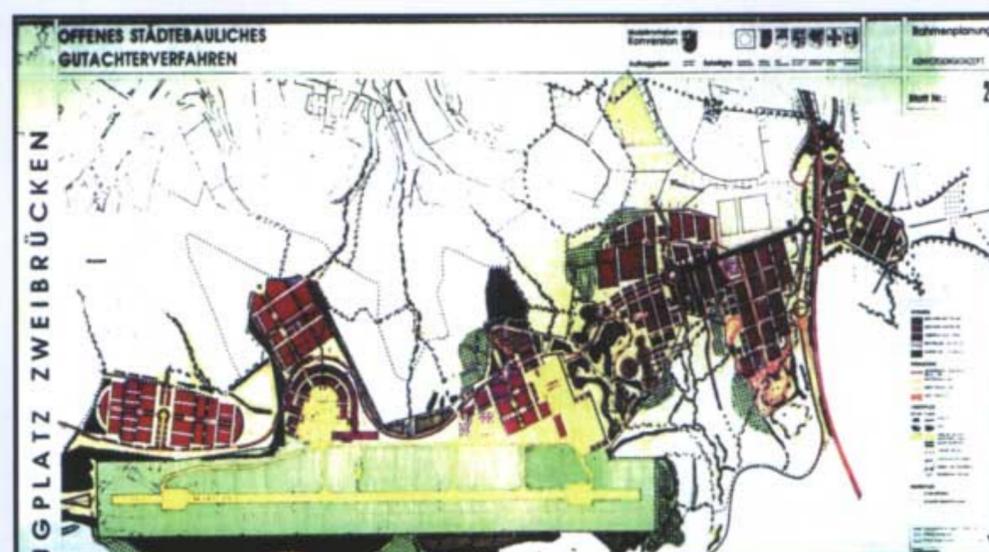
Die Aeroville wurde als "offener Nutzungsansatz" konzipiert, der sich durch einen engen räumlichen Zusammenhang von Bauflächen unterschiedlicher Nutzung auszeichnet.



Rahmenplan Helfer



Rahmenplan AGIPLAN



Rahmenplan Schneider

Auf einhellige Empfehlung der Lenkungsgruppe an die politischen Gremien wurde dieses Konzept der Wiedernutzung des Flugplatzes zu Grunde gelegt und durch verschiedene kommunale Zielsetzungen komplettiert:



Rahmenplan CAMAR FINANCE

- die Führung einer Verbindungsstraße L 700 über das Flugplatzgelände als Regionalverbindung zwischen der Staatsgrenze und der BAB 8,
- die Schaffung von stadt- und baugestalterisch attraktiven Teilbereichen (z.B. durch Vorgabe von Art und Maß der baulichen Nutzung, Gestaltung und Grünhaltung von Flächen),
- die Erneuerung, Herstellung und der Betrieb geeigneter technischer Infrastruktur- und Erschließungssysteme sowie
- die Berücksichtigung von Umweltaspekten im Hinblick auf Klima-, Natur- und Landschaftsschutz und vorhandene Altlasten.

Im April 1992 erfolgte durch alle kommunalen Gebietskörperschaften der Grundsatzbeschluss zu Gunsten dieses Konzeptes. Seitdem bildet die "Aeroville Zweibrücken" die Grundlage für alle weiteren Planungen, Fördervereinbarungen und Umsetzungsaktivitäten auf dem Flugplatzareal.

Verkehrslandeplatz als zentraler Entwicklungsmotor

Von wesentlicher Bedeutung bei der Wiedernutzung war vor allem eine schnelle Umsetzung der Planungsergebnisse. Dazu war es notwendig, eine Startnutzung zu generieren, die ohne Zeitverluste bestehende Anlagen und Gebäude nutzt und so eine Neubebauung fördert. Zentraler Entwicklungsmotor sollte deshalb der Verkehrslandeplatz werden.

Dies auch deshalb, weil er einen besonderen Standortfaktor darstellt, der die Region - trotz ihrer Randlage - überregional konkurrenzfähig macht und zur "Adressenbildung" des gesamten Wirtschaftsstandortes Zweibrücken / Pirmasens beiträgt.

Dies bedeutete zwingend, den Flugbetrieb - unter Anpassung an zivile Normen - zu erhalten und auf Dauer zu gewährleisten. Vordringlich war deshalb insbesondere die Durchführung eines luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahrens. Diese progressive und zügige Entscheidung zu Gunsten des Flugbetriebes hat sich als richtungsweisend und nachhaltig herausgestellt.

Damit wurde eine Kernkompetenz der Liegenschaftskonversion frühzeitig entwickelt und ausgebaut (Glücksfall 1).



Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Zweibrücken



L 700 als Rückgrat der Erschließung

Erschließungstechnisch war insbesondere die Führung einer vom Land Rheinland-Pfalz angeordneten Verbindungsstraße von Zweibrücken nach Bitche (Lothringen) über den Flugplatzbereich von Bedeutung

(L 700). Sie sichert sowohl die Verbindung zwischen Frankreich und dem deutschen Autobahnnetz als auch die Erschließung der Teilgebiete des Flugplatzes miteinander.

Diese Straßenbaumaßnahme stellt eine wege- und zeitoptimierte äußere Anbindung an das regionale Verkehrsnetz (Bundesautobahnen) von hervorragender Qualität dar. Auch dies ist ein unverzichtbarer Beitrag zum Abbau strukturbedingter Standortnachteile.

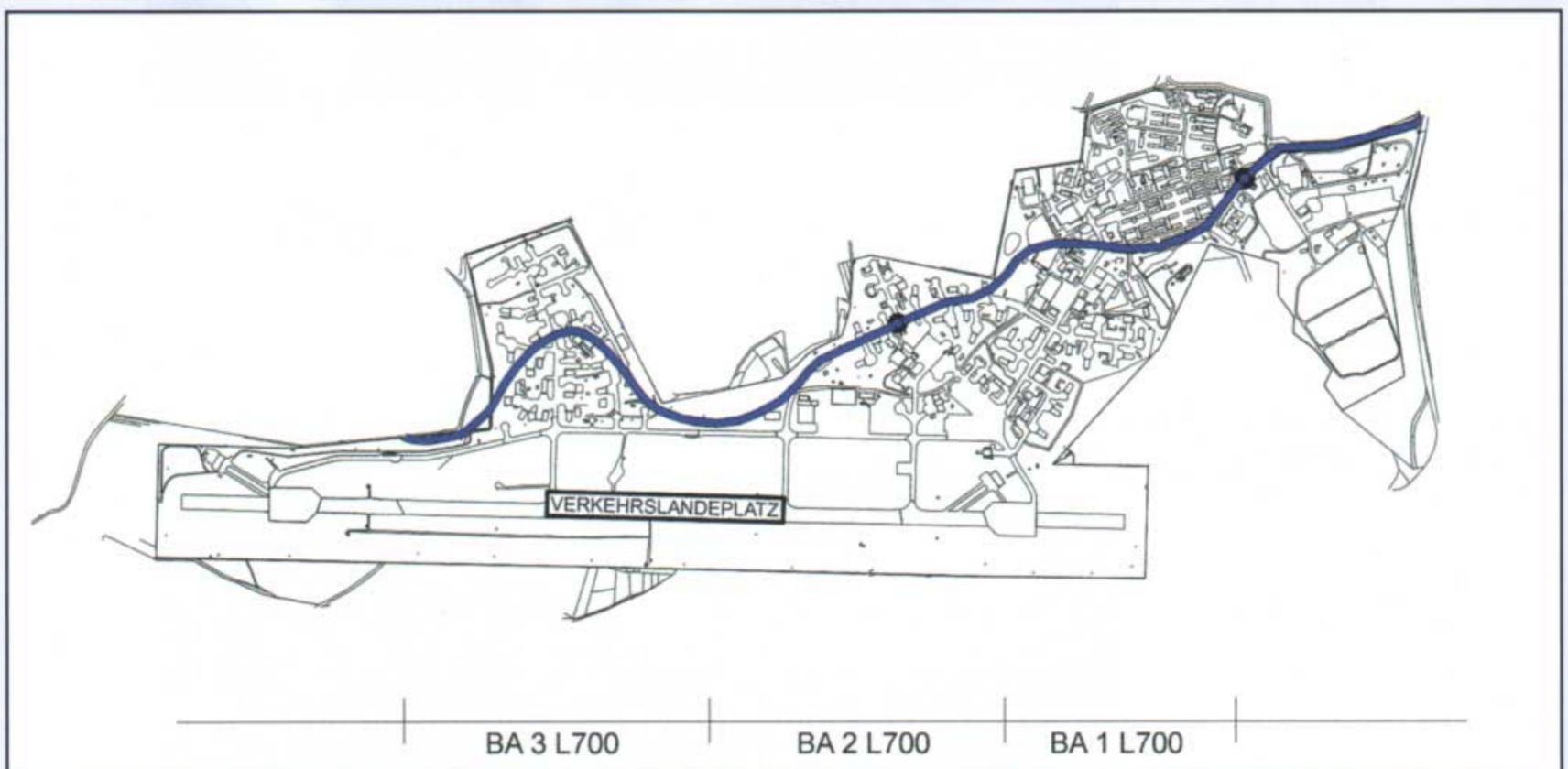
Der Flugplatz als solcher ist seitdem über die BAB 8 und BAB 6 sowie die BAB 62 und die B 10 mit den Wirtschaftsräumen an Rhein, Main, Neckar und Saar sowie darüber hinaus verbunden (Glücksfall 2).



L 700 - ursprünglicher Zustand



Ausbau der L 700 - heute Europa Allee



Konzept Aeroville Zweibrücken - Verlauf der L 700

Vier-Säulen-Konzept

In Ergänzung des Aeroville-Ansatzes wurde nach dem Ausstieg der französischen Gruppe CAMAR FINANCE 1995 von den privaten Investoren Dommermuth und Dr. Pascher ein "Vier-Säulen-Konzept" für Teilflächen des Geländes vorgelegt. Es konkretisierte die Aeroville Zweibrücken und wird seither schrittweise realisiert. Seine Leitnutzungen sind wie folgt charakterisiert:

- Flugbetrieb,
- Multimedia-Internet-Park (M.I.P.) mit Gründerzentrum,
- Freizeit- und Erlebnispark,
- Designer-Outlet-Center mit Interactive Stores.

Das Vier-Säulen-Konzept nutzt insbesondere Synergieeffekte der vorgenannten Nutzungsbausteine untereinander und setzt auf weitergehende Vernetzung des Standortes mit der Region und der Stadt, wie z.B. der neugegründeten Fachhochschule Zweibrücken.

So ist der Multimedia-Internet-Park bereits etabliert und das Designer-Outlet-Center, mit überregionalem Absatzcharakter, in einem ersten Bauabschnitt eröffnet. Auch der Flugplatz wurde seit der offiziellen Inbetriebnahme 1994 zu einem Flughafen mit Instrumentenlandesystem der Kategorie I weiterentwickelt.



Verkehrslandeplatz



Multimedia-Internet-Park



Eissporthalle



Richtfest des Designer-Outlet-Centers

Notwendigkeit des Flächenerwerbes

Zum 01.10.1991 übernahm der Bund die Liegenschaft in sein allgemeines Grundvermögen, für das das Bundesministerium der Finanzen, hier vertreten durch die Bundesvermögensverwaltung bei der Oberfinanzdirektion mit Sitz in Koblenz, zuständig war.

Durch den Bund erfolgte in Abstimmung mit den Gemeinden eine vorläufige Vermarktung durch die Zulassung von Zwischenutzungen, die in der

Regel kurzfristig kündbar waren. Zeitweise wurde der Flugplatz zum Großlager für Expeditionen und Logistikunternehmen. Insbesondere das Abstellen einiger tausend für den Im- und Export vorgesehenen PKW prägte diese Episode. In der Summe waren es Nutzungen, die keine besonderen Anforderungen an die Erschließung stellten. Im

Hinblick auf ihren vorübergehenden Charakter erfolgte keine Absicherung durch baurechtliche Nutzungsgenehmigungen.

Da die Realisierung der Aeroville Zweibrücken die Verfügbarkeit über das Grundeigentum voraussetzte, ergab sich die Notwendigkeit des Flächenerwerbs durch oder zu Gunsten der Kommunen. Dies auch insbesondere deshalb, da der Bund eine eigenständige Entwicklung auf seine Kosten - trotz des vorliegenden und kommunal beschlossenen Konzeptes - nicht tragen wollte, sondern Vermarktungserfolge per zügigen Abverkauf anstrebte. Überhaupt erschien es zum damaligen Zeitpunkt der einzige Weg die kommunale Planungs- und Entwicklungshoheit mittels Erwerb durchzusetzen. So war es notwendig, frühzeitig in die Verhandlungen mit dem Eigentümer - dem Bund - über den Grunderwerb einzutreten. Erst später sind im Land andere, mit dem Bund kooperierende Verfahren zum Einsatz gekommen, wie z.B. das Bitburger Modell.

Aber nicht nur die Entwicklung und Vermarktung des Geländes war aus der Eigentümer-Position heraus erleichtert, sondern auch der Einsatz von staatlichen Fördermitteln wurde ermöglicht. So sollte ein kommunaler Zwischenerwerb insbesondere eine

Pfälzischer Meckur

Flugplatz: Ein guter Autoparkplatz

Zweibrücken (er). Dröhnende Flugzeuge sind gegenwärtig auf dem Zweibrücker Flugplatz keine zu sehen — dafür aber eine ganze Menge ausländischer Personenwagen, die hier still geparkt sind. Waren es in der Vergangenheit spanische Seat, die hier abgestellt waren, so sind seit gestern japanische Hondas dazugekommen.

300 Personenwagen wurden gestern aus Bremerhaven angeliefert, hier waren sie per Schiff aus Japan eingetroffen. Nach

einer Zwischenlagerung ging es nach Zweibrücken weiter.

Bereits in der Vergangenheit zeigte man sich beim Bundesfinanzministerium, dem vormaligen Besitzer des Flugplatzes, zufrieden über die „Parkgebühr“: Sie hilft mit, die Sicherungskosten für das Gelände „zu drücken“. Gegenwärtig sind zwölf Personen im Auftrag der Beschäftigungs- und Qualifizierungsgesellschaft dabei, das Gelände zu reinigen und zu pflegen.

optimale Ausschöpfung von Zuschussmöglichkeiten bewirken, die vor allem im Bereich der Erschließung speziell den Kommunen zufließen kann.

BUNDESVERMÖGENSAMT LANDAU
VV 2909.4 B - 4021/1 - VII B

Landau, 05.10.1994 s

Aufstellung

über Zwischennutzungsverträge auf dem Flugplatz Zweibrücken
Stand: 05. 10. 1994

Lfd. Nr.	Mieter	Mietgegenstand	Vertragsbeginn	monatl. Miete DM
1	Fußballverein	Baseballfeld	01.06.1992	100,-
2	Verkehrsamt	LKW-Garage Nr. 374, rechte Hälfte.	01.06.1992	180,-
3	Gebäude	Geb. 53 Büro (gekündigt zum 31.10.1994)	10.06.1992	600,-
4	Verkehrsamt	Shelter Nr. 337 und 332	02.10.1992	1.000,-
5	Fußballverein	Shelter Nr. 339 und 347	01.02.1993	1.000,-
6	Fußballverein	Shelter Nr. 327	01.07.1993	500,-
7	Fußballverein	Shelter Nr. 329	15.01.1993	500,-
8	Fußballverein	Shelter Nr. 328	15.01.1993	500,-
9	Verkehrsamt	Garagen Nrn. 90 und 311	01.03.1993	60,-
10	Verkehrsamt	Shelter Nr. 333 + 318 und Halle Nr. 30 010	08.04.1993	2.860,-
11	Verkehrsamt	Shelter 405, 406, 407, 408, 409, 418, 419, 431, 432, 433, 434, Hallen, 412, 420, Büro 401	19.05.1993	10.468,-
12	Verkehrsamt	Shelter Nrn. 404, 415, 416, 417, 435 und 436, Hangars Nrn. 422, 423, 424, 426 (bis 30.09.1996)	17.05.1993	20.000,-
13	Verkehrsamt	Halle Nr. 26 und Bunker 504 + 506	18.06.1993	1.576,-
14	Verkehrsamt	Footballplatz Nr. 4014	25.05.1994	100,-
15	Verkehrsamt	Blechhalle 307	01.12.1993	816,-
16	Verkehrsamt	Halle Nr. 43 + 46	01.01.1994	4.263,-
17	Verkehrsamt	Shelter 336	20.01.1994	500,-
1	Verkehrsamt	Geb. 427 und Tower Nr. 428	24.01.1994	792,-
9	Verkehrsamt	Geb. 449 u.v.a. + 344 u.a.	01.03.1994	22.901,-
20	Verkehrsamt	Geb. 291	08.02.1994	1.248,-
21	Verkehrsamt	Halle 323	01.03.1994	2.208,-

Ein vertraglich gesicherter Weiterverkauf an private Investoren (hier der Träger des Konzepts Aeroville, die französische Gruppe CAMAR FINANCE) sollte in der weiteren Entwicklung allerdings das wirtschaftliche Risiko minimieren.

Einen weiteren Vorteil des Zwischenerwerbs sah man darin, die kommunalen Steuerungsmöglichkeiten bezüglich der Art und des Umfangs des Flugbetriebes sowie regionaler Ansiedlungsinteressen einzusetzen und die Gemeinden an der Entwicklung und Verwertung des Geländes maßgeblich zu beteiligen.



Notwendigkeit einer gemeindeübergreifenden Entwicklung

Eine weitere Prämisse des OSGA war die Erkenntnis, dass die Entwicklung des Flugplatzgeländes auf Grund der räumlichen und finanziellen Dimension nur in Zusammenarbeit der betroffenen Gebietskörperschaften, dem Landkreis und der Verbandsgemeinde erfolgreich sein würde. Dies auch, weil die betroffenen Ortsgemeinden zwar auf dem jeweiligen Teil des Flugplatzes ihre eigene Planungshoheit besitzen, die Zuständigkeit für die Flächennutzungsplanung für das jeweilige Gebiet jedoch bei der Stadt Zweibrücken bzw. der Verbandsgemeinde liegt. Darüber hinaus hat der Landkreis für die Ortsgemeinden eine finanzielle und organisatorische Ausgleichspflicht.

Zusammenarbeit von Kommunen unterschiedlicher Größe und Leistungskraft war dabei das Gebot der Stunde. Die Konversion des Flugplatzgeländes, das auf die in seinem Inneren verlaufenden und Jahrzehnte irrelevanten kommunalen Gebietsgrenzen keine Rücksicht nehmen konnte, verlangte für die Zukunft eine Betrachtung als Ganzes.

Diesen Gesichtspunkt aufzugreifen und aus der Notwendigkeit der Zusammenarbeit in eine geeignete auf Ausgleich und Kostenteilung ausgerichteten Arbeitsform überzuleiten, stellt wiederum eine entscheidende Konversionskompetenz dar, die noch heute die Entwicklung am Flugplatz Zweibrücken trägt (Glücksfall 3).

Zur Umsetzung des beschlossenen Nutzungskonzeptes "Aeroville" war vor allem die Schaffung bauplanungsrechtlicher Grundlagen und adäquater Erschließungssysteme notwendig. Die durchzuführenden Verfahren erforderten allerdings kommunale Beschlüsse der Gemeinden. Eine Verfahrensbeschleunigung und somit eine zeitnahe Realisierung war deshalb nur durch ein gemeinsames Vorgehen zu erreichen.

Dazu musste ein Instrument verwendet werden, das eine nahtlose Umsetzung der beschlossenen Planung durch eine Arbeitskooperation auf lokaler Ebene ermöglichte. Um dies zu gewährleisten erfolgte der Zusammenschluss in einem Zweckverband.



■ ZWECKVERBAND

ENTWICKLUNGSGEBIET

FLUGPLATZ ZWEIBRÜCKEN -

ORGANISATION UND

STRUKTUREN

Interkommunale Kooperation - Entscheidungsgrundlagen

Für eine erfolgreiche gemeindeübergreifende Zusammenarbeit spielt die gewählte Organisationsform eine zentrale Rolle, da sie das Mittel zur optimalen Wahrnehmung der Aufgaben ist. Nach den Landesgesetzen Rheinland-Pfalz und nach dem Baugesetzbuch (für Planungsbelange) stehen für diesen Zweck verschiedene Organisationsformen zur Verfügung. Es herrscht allerdings Typenzwang, d.h. die Gemeinden müssen in diesem gesetzlichen Rahmen zusammenarbeiten.

Rechtsformen interkommunaler Kooperation im Vergleich

Rechtsform	Zweckverband	Zweckvereinbarung	GmbH	Kommunale Arbeitsgemeinschaft
Rechtspersönlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> juristische Person des öffentlichen Rechts 	<ul style="list-style-type: none"> Keine eigene Rechtsperson 	<ul style="list-style-type: none"> juristische Person des privaten Rechts 	<ul style="list-style-type: none"> Keine eigene Rechtspersönlichkeit
Aufgaben	<ul style="list-style-type: none"> Es können alle Selbstverwaltungsaufgaben übernommen werden, die eine Gemeinde wahrnehmen kann 	<ul style="list-style-type: none"> "einseitige" Aufgabenübernahme durch eine der beteiligten Gebietskörperschaften 	<ul style="list-style-type: none"> Kann mit nicht-hoheitlichen Aufgaben betraut werden 	<ul style="list-style-type: none"> Es können Aufgaben zur Beratung, Vorbereitung und Koordination übertragen werden
Organe	<ul style="list-style-type: none"> Verbandsversammlung Verbandsvorsteher 	<ul style="list-style-type: none"> Keine besonderen Organe 	<ul style="list-style-type: none"> Gesellschafterversammlung Geschäftsführer 	<ul style="list-style-type: none"> Vorsitz Geschäftsführung
Kommunale Entwicklungsmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> Die Einwirkungsmöglichkeiten der Kommune sind hoch, da ihre Vertreter in der Versammlung weisungsgebunden sind. Beschlüsse im Verband müssen in der Kommune vorberaten werden 	<ul style="list-style-type: none"> Die Einflussmöglichkeiten sind hoch, da die Aufgabenwahrnehmung durch die Kommune als Gesamtes erfolgt Die Partnergemeinden verfügen über Mitwirkungs- und Einspruchsrechte 	<ul style="list-style-type: none"> Die Einwirkungsmöglichkeiten sind prinzipiell gegeben, da die kommunalen Vertreter in der Gesellschafterversammlung weisungsgebunden sind. Abhängig ist dies auch von der Ausgestaltung des Gesellschaftsvertrages. Tendenziell arbeitet die GmbH gemeindeferner 	<ul style="list-style-type: none"> Die Einwirkungsmöglichkeiten der Kommune sind hoch, da sie selbst Vertragspartner sind
Beteiligung Dritter	<ul style="list-style-type: none"> Möglich, aber Stimmenbeschränkung bei hoheitlichen Aufgaben. Bei Eintritt oder Ausscheiden eines Mitgliedes muss die Satzung geändert werden 	<ul style="list-style-type: none"> Direkte Beteiligung Dritter ist nicht möglich 	<ul style="list-style-type: none"> Die Beteiligung von Dritten, auch Privaten, ist leicht möglich 	<ul style="list-style-type: none"> Die Beteiligung Dritter ist möglich

Quelle: Zweckverbandsgesetz Rheinland-Pfalz; ILS (Hrsg.), ILS-Schriften Nr. 41, Interkommunale Zusammenarbeit

Für die Flugplatzentwicklung musste vor allem eine solche Form gewählt werden, die mit Beschlusskompetenzen ausgestattet war und Entscheidungswege verkürzen konnte. Gleichzeitig sollten die Einwirkungsmöglichkeiten der einzelnen Kommune jedoch gewahrt bleiben. Damit schied eine informelle Zusammenarbeit, d.h. eine unverbindliche Form als Arbeitsgemeinschaft, aus.

Zudem war eine Konzentration auf unabdingbar erforderliche Aufgaben angeraten, um eine effiziente und zeitnahe Realisierung des Konzeptes zu gewährleisten. Dies sollte nicht nur Leistungen nach dem Baugesetzbuch, d.h. die Bauleitplanung und deren Erfüllung umfassen, sondern auch beispielsweise die Unternehmensakquisition und die Durchführung des Genehmigungsverfahrens für den Flugbetrieb.

Zweiter Abschnitt Zweckverband

§ 2

Rechtsstellung, Mitglieder

(1) Der Zweckverband ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts. Er hat im Rahmen der Gesetze das Recht der Selbstverwaltung. Der Zweckverband ist berechtigt, Beamte zu haben, soweit dies zur Erfüllung seiner Aufgabe notwendig und zulässig ist.

(2) Neben kommunalen Gebietskörperschaften können mit Zustimmung der Errichtungsbehörde (§ 5) andere Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts sowie juristische Personen des Privatrechts und natürliche Personen Mitglied eines Zweckverbands werden, wenn für die kommunalen Gebietskörperschaften die Mehrheit der Mitglieder und die Mehrheit der Stimmen in der Verbandsversammlung (§ 8) gewahrt bleiben, die Erfüllung der Verbandsaufgabe gefördert wird und Gründe des Gemeinwohls nicht entgegenstehen.

(3) Das Land Rheinland-Pfalz, ein anderes Land oder die Bundesrepublik Deutschland können unter den Voraussetzungen des Absatzes 2 Mitglied eines Zweckverbands werden.

(4) Für die Mitgliedschaft

1. von Gebietskörperschaften sowie von sonstigen Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts anderer Länder und anderer Staaten in Zweckverbänden, die ihren Sitz in Rheinland-Pfalz haben, und

2. von Gebietskörperschaften sowie von sonstigen Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts des Landes Rheinland-Pfalz in Zweckverbänden, die ihren Sitz in einem anderen Land oder in einem anderen Staat haben, gelten besondere Staatsverträge. Die Bestimmungen dieses Gesetzes sind ergänzend anzuwenden.

Quelle: Zweckverbandsgesetz Rheinland-Pfalz

So kam für die Entwicklung des Flugplatzes Zweibrücken nur der Zusammenschluss in einem Zweckverband gem. §§ 2 ff. Zweckverbandsgesetz Rheinland-Pfalz in Frage. Der besondere Vorteil dieser Organisationsform liegt darin, dass der Zweckverband - im Gegensatz zu einem Planungsverband nach Baugesetzbuch - jede Aufgabe wahrnehmen kann, die eine Gemeinde oder ein Gemeindeverband zu übernehmen berechtigt ist. Das heißt, auch Aufgaben, die über die Bauleitplanung und deren Durchführung hinausgehen. Für die Konversion des Teilraumes "Flugplatz" ist dies ein entscheidender Aspekt.

Konstitution und Organisation des Zweckverbandes

Gründung des ZEF

Zur gemeinsamen Aufgabenerfüllung wurde der Zweckverband "Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken" (ZEF) von der Bezirksregierung mit Wirkung zum 01.10.1991 genehmigt. Die konstituierende Sitzung der Verbandsversammlung fand am 09.12.1991 statt.

Zur Bildung des Zweckverbandes wurde eine Verbandsordnung vereinbart. Diese enthält Regelungen über die Mitglieder des Zweckverbandes, die Organe, die Aufgaben, das Verbandsgebiet sowie über Finanzen und Wirtschaftsführung.



Organisation des Zweckverbandes Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken (ZEF)

Mitglieder

Im Zweckverband sind die Gemeinden bzw. Gebietskörperschaften, auf deren Gemarkung sich der ehemalige Flugplatz Zweibrücken befindet, zusammengeschlossen. Dies sind die Stadt Zweibrücken, die der Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land angehörenden Gemeinden Althornbach, Mausbach und Contwig. Mitglieder des Zweckverbandes sind darüber hinaus die Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land, die für die vorbereitende Bauleitplanung zuständig ist, sowie der Landkreis Südwestpfalz (ehemals Kreis Pirmasens).

Verbandsversammlung und Vorstand

Oberstes Organ des ZEF ist die Verbandsversammlung. Von ihr werden alle den Flugplatz betreffenden Entscheidungen getroffen. Ihre Entscheidungskompetenz umfasst Fragen des Baurechts, der Erschließung und der Sanierung. Die Vertreter werden aus den Stadt- und Gemeinderäten der Mitglieder sowie aus dem Kreistag entsandt. Die Verbandsversammlung umfasst 18 Vertreter. Jede Körperschaft hat so viele Stimmen wie Vertreter. Auf die Stadt Zweibrücken entfallen 9 Vertreter, auf die Ortsgemeinde Contwig und Althornbach jeweils 3 Vertreter. Alle anderen Mitglieder verfügen jeweils über 1 Vertreter.

Seit Einrichtung des Zweckverbandes haben bis zum Jahresende 2001 insgesamt 48 Sitzungen der Verbandsversammlung stattgefunden.

Der Oberbürgermeister der Stadt Zweibrücken und der Landrat des Landkreises Südwestpfalz wechseln sich als Vorstand in einem Turnus von 2,5 Jahren ab. Der Wechsel ist Ausdruck der Interkommunalität und erfolgt jeweils zur Kommunalwahl und in der Mitte der Kommunal-Wahlzeit. Sowohl der Vorstand als auch sein Stellvertreter sind ehrenamtlich tätig.



*Verbandsvorsteher
Oberbürgermeister
Dr. Lambert,
stellvertr. Verbandsvorsteher
Landrat Duppré (v. l.)*



Verbandsversammlung - Entscheidungskompetenz für Fragen des Baurechts, der Erschließung und der Sanierung

Verbandsverwaltung

Alle verwaltungsbezogenen Aufgaben werden gemäß Verbandsordnung zentral von der Stadtverwaltung Zweibrücken durchgeführt. Die Leistungskraft dieses Mitgliedes des ZEF bietet die Gewähr, den umfangreichen und über die Jahre erheblich angestiegenen Arbeitsaufwand zu bewältigen. Die Geschäftsführung wird federführend vom Rechtsamt der Stadt Zweibrücken als Geschäftsstelle wahrgenommen.

Ab 1997 wurde es auf Grund der fortschreitenden Entwicklung und der damit einhergehenden Zunahme von Erschließungsmaßnahmen erforderlich, in der Verbandsverwaltung ein Baureferat zu bilden. Gegenwärtig sind in der Verbandsverwaltung für die Aufgabenerledigung 4 Personen tätig, davon 3 in Teilzeit. Sie decken die nachfolgenden Arbeitsfelder ab:

- **Verwaltungsleitung,**
- **Bauamt,**
- **Kämmerei,**
- **Infrastrukturförderung.**

Die Aufgaben der Abwasserbeseitigung wurden 1993, die der Wasserversorgung 1995 (1993 - 1995 Stadtwerke Zweibrücken) der Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land übertragen. Die Betriebsführung, der technische Bereich, die Rechnungsführung, die Buchhaltung und die Kalkulation dieser Bereiche wird für den Flugplatz Zweibrücken von den Verbandsgemeindewerken Zweibrücken-Land durchgeführt.

Koordination und Leitung der Herstellung der Erschließungsanlagen erfolgte bis Ende 2001 durch ein beauftragtes Ingenieurbüro, das Büro Schönhofen. Dieses hatte ein ständig mit 2-5 Personen - je nach Umfang der Bautätigkeit - besetztes Baubüro auf dem Flugplatz eingerichtet.

Externe Beratung der Geschäftsstelle

Wegen der personell schlanken Struktur der Geschäftsstelle und dem gleichzeitigen Erfordernis einer koordinierten Gesamtentwicklung unterstützt seit 1992 die FIRU mbH in Form einer externen Beratung und Begleitung die städtebauliche Planungs- und Projektsteuerung der Konversionsvorhaben. Im Wege einer weitgehenden Geschäftsbesorgung im Auftrag des Zweckverbandes werden Aufgaben der Koordination, Information und Abstimmung aller an der Konversion zu beteiligenden örtlichen und überörtlichen öffentlichen und privaten Stellen übernommen.

Hierdurch werden die kommunalen Interessenslagen bei der Gebietsentwicklung zentral zusammengeführt, formuliert und abgestimmt. Diese Unterstützung der Geschäftsstelle fungiert somit als "Strategische Einheit" der Entwicklungssteuerung.



Mitglieder der Verbandsverwaltung



Sitz der Verbandsverwaltung



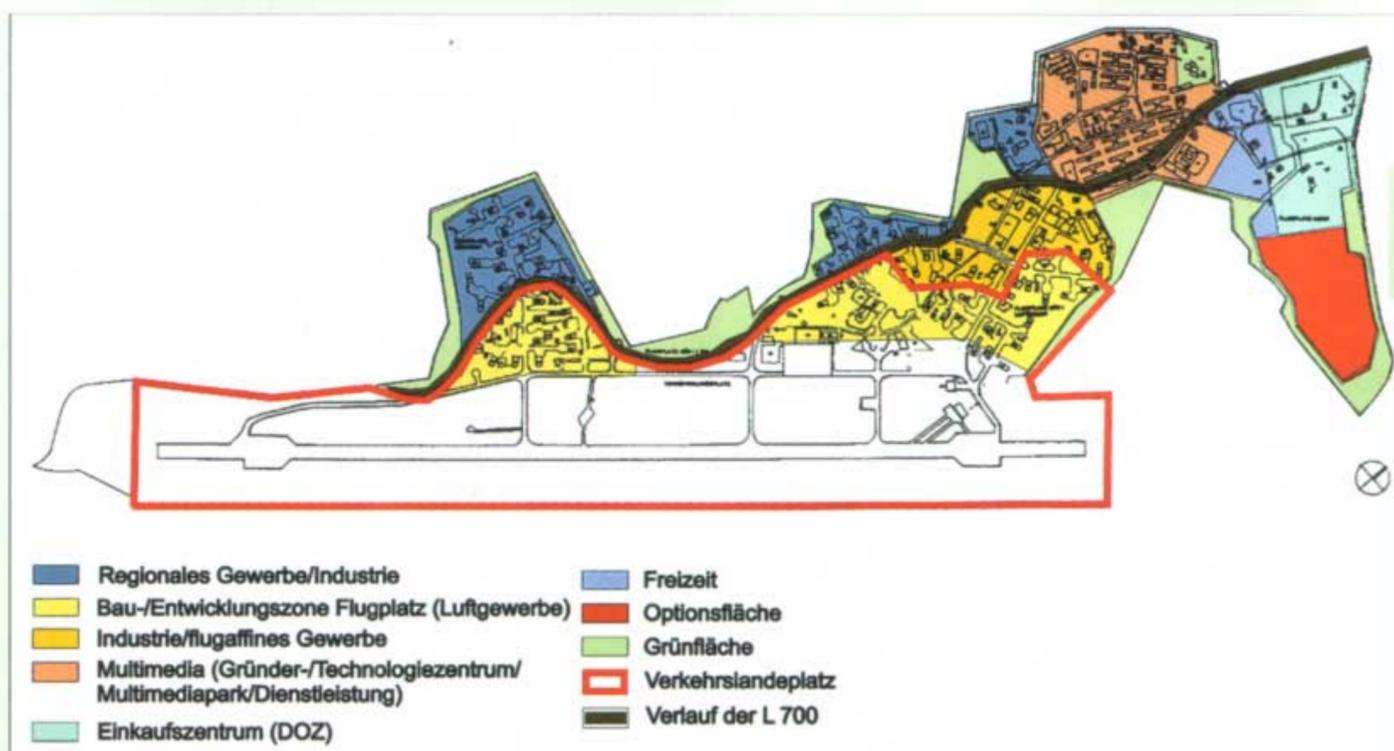
Politisch-administrative Ziele des Zweckverbandes

Impulsgeber der Standortkonversion

Für die Wiedernutzung des Flugplatzes bildet die Schaffung fundierter rechtlicher Rahmenbedingungen die Grundvoraussetzung. Der ZEF verfolgte deshalb das Ziel, das aus dem OSGA hervorgegangene planerische Konzept zügig mit allen rechtlichen Genehmigungen - als Voraussetzung für die praktische Realisierung - auszustatten. Ohne ausreichendes Baurecht und Herstellung von Erschließung ist keine Verwertung und Nachnutzung möglich. Der ZEF übernimmt mit dieser Rahmensezung die entscheidende Impulsgebung für die strategische Flächenentwicklung.



Dabei ist der Zweckverband ein Mittler zwischen politischer Beschlussfassung und planerischer Umsetzung und hat manche Pionierarbeit geleistet. Insbesondere durch die Parallelität der Fassung der erforderlichen Beschlüsse bei gleichzeitiger Prüfung der Anwendbarkeit besonderer städtebaulicher Instrumente und der Einwerbung von Fördermitteln, konnte bisher eine nahtlose Umsetzung der erzielten Planungsergebnisse erreicht werden. Bau- und Erschließungsprojekte des ZEF einschließlich ihrer planerischen Vorlaufphasen konnten bislang stets termingerecht, teilweise sogar vorzeitig erstellt werden.

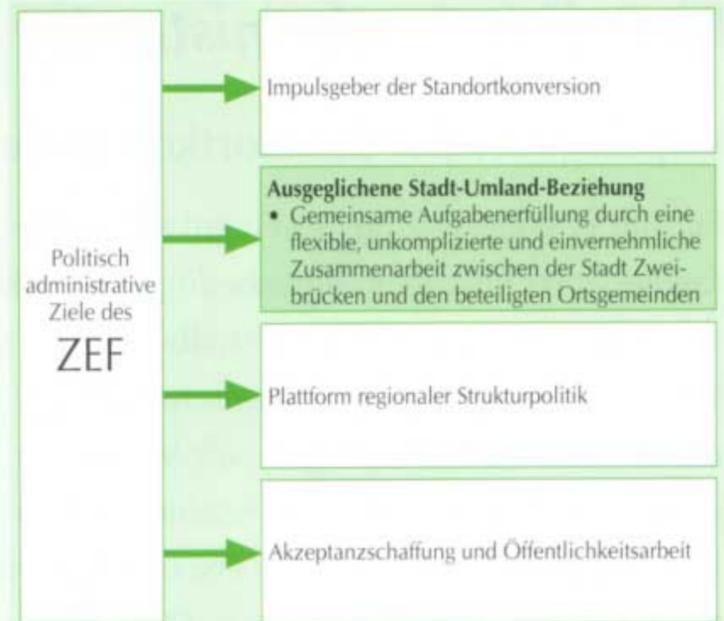


Flugplatz Zweibrücken - Nutzungskonzeption Aeroville

Ausgeglichene Stadt-Umland-Beziehung

Vor dem Hintergrund der im BauGB formulierten Aufgabe einer städtebaulich geordneten Entwicklung war ein partnerschaftliches Miteinander erforderlich. So war eine gemeinsame Aufgabenerfüllung zwischen der Stadt Zweibrücken und den beteiligten Ortsgemeinden unerlässlich.

Diese Stadt-Umland-Beziehung, wie auch die weitergehende Abstimmung mit anderen Gemeinden des angrenzenden Landkreises Südwestpfalz ist bisher vor allem durch eine flexible, unkomplizierte und einvernehmliche Zusammenarbeit gekennzeichnet. Auch der Kreistag Südwestpfalz begleitete von Anfang an die Entwicklung des Konversionsprojektes kontinuierlich.



Im Rahmen eines im April 1996 geschlossenen öffentlich-rechtlichen Vertrages übernahm er rückwirkend ab Gründung des Zweckverbandes die finanziellen Eigenanteile der kreisangehörigen Gemeinden an den Aufwendungen des Zweckverbandes. Als Ausgleich führen die drei Ortsgemeinden ihre durch die Verwertung von Teilflächen des Flugplatzgeländes erzielten Realsteuereinkommen an den Kreis ab.



Die Stadt Zweibrücken und ihr Umland

Plattform regionaler Strukturpolitik

Nicht nur das Zusammenwirken auf lokaler Ebene, sondern auch die Kooperation mit Akteuren auf Landes- und Regionalebene (Ministerien, Struktur- und Genehmigungsdirektion (ehemals Bezirksregierung) sowie staatliche Oberbehörden) beeinflussen den Konversionsprozess erheblich.

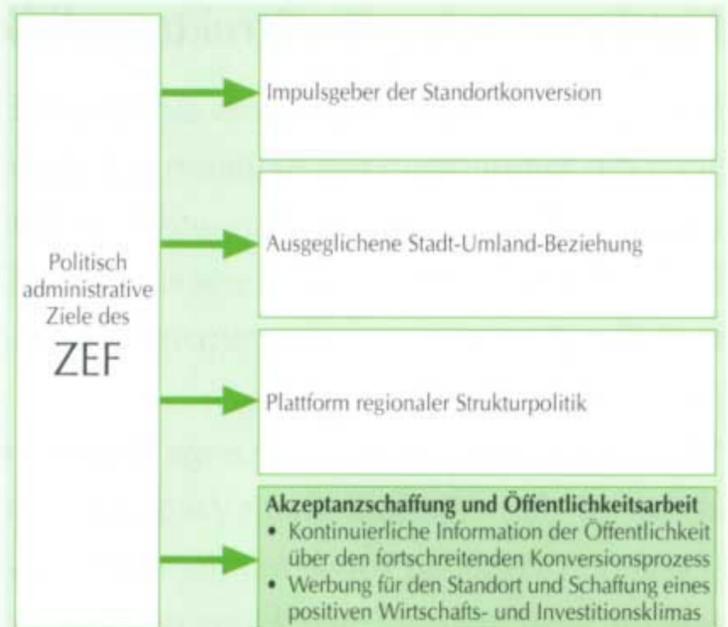
So hat sich insbesondere eine enge Kooperation auf Arbeitsebene mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau sowie mit dem Ministerium des Innern und für Sport auf die Entwicklung des Konversionsstandortes Flugplatz Zweibrücken beschleunigend ausgewirkt. Vor allem durch die direkte Beteiligung als Gesellschafter der Entwicklungs- und Betreibergesellschaft "Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken" bzw. seit 1995 an der "Flugplatz GmbH Aeroville Zweibrücken" hat das Land Rheinland-Pfalz entscheidend auf den Planungsprozess eingewirkt.



So konnten beispielsweise der Erwerb des Geländes vom Bund maßgeblich durch das Land unterstützt und die Planungsfortschritte mit der Freigabe von Fördergeldern verknüpft werden.

Akzeptanzschaffung und Öffentlichkeitsarbeit

Um Ansiedlungseffekte zu erzielen und eine kontinuierliche Information über den fortschreitenden Konversionsprozess zu gewährleisten, wurden in hohem Maße Instrumente der Öffentlichkeitsbeteiligung und Information eingesetzt. Werbung für den Standort und das Schaffen eines positiven Wirtschafts- und Investitionsklimas sollten nicht allein den Investoren überlassen bleiben. Vielmehr verfolgte der ZEF das Ziel, die politische und inhaltliche Akzeptanz des Projektes auf der Ebene der Wirtschaft, der Politik und auch bei der Bevölkerung stetig auszubauen.



So wurden neben der kontinuierlichen Presseberichterstattung beispielsweise verschiedene "Aeroville Journale" aufgelegt und Artikelserien veröffentlicht, die den jeweiligen "Stand vor Ort" verdeutlichen. Zudem wurde mit der Montgolfiade im Oktober 1991, den ADAC-Autorennen auf dem Flugplatz von 1996 bis 1999, dem Open-Air-Konzert der Gruppe "Pur" im Mai 1998 und nicht zuletzt mit den seit Juli 96 jährlich wiederholten Flugplatzfesten, die Technik zum Anfassen präsentieren, der Flugplatz und die Konversion in das Bewusstsein der Bevölkerung gerückt. Hierdurch ist er in der Region als "normaler Stadtteil" verankert.

Mit dem Ziel der Wirtschaftsförderung wurde das Konversionsprojekt darüber hinaus auf den in Zweibrücken und Pirmasens stattfindenden Ausstellungen und Messen präsentiert. Bereisungen und Exkursionen einer Vielzahl von Delegationen aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung des Landes runden das zielgruppenbezogene Marketing ab. Nicht zuletzt ist das Konversionsprojekt in einer Vielzahl von Broschüren und auf neuen Medien dokumentiert.

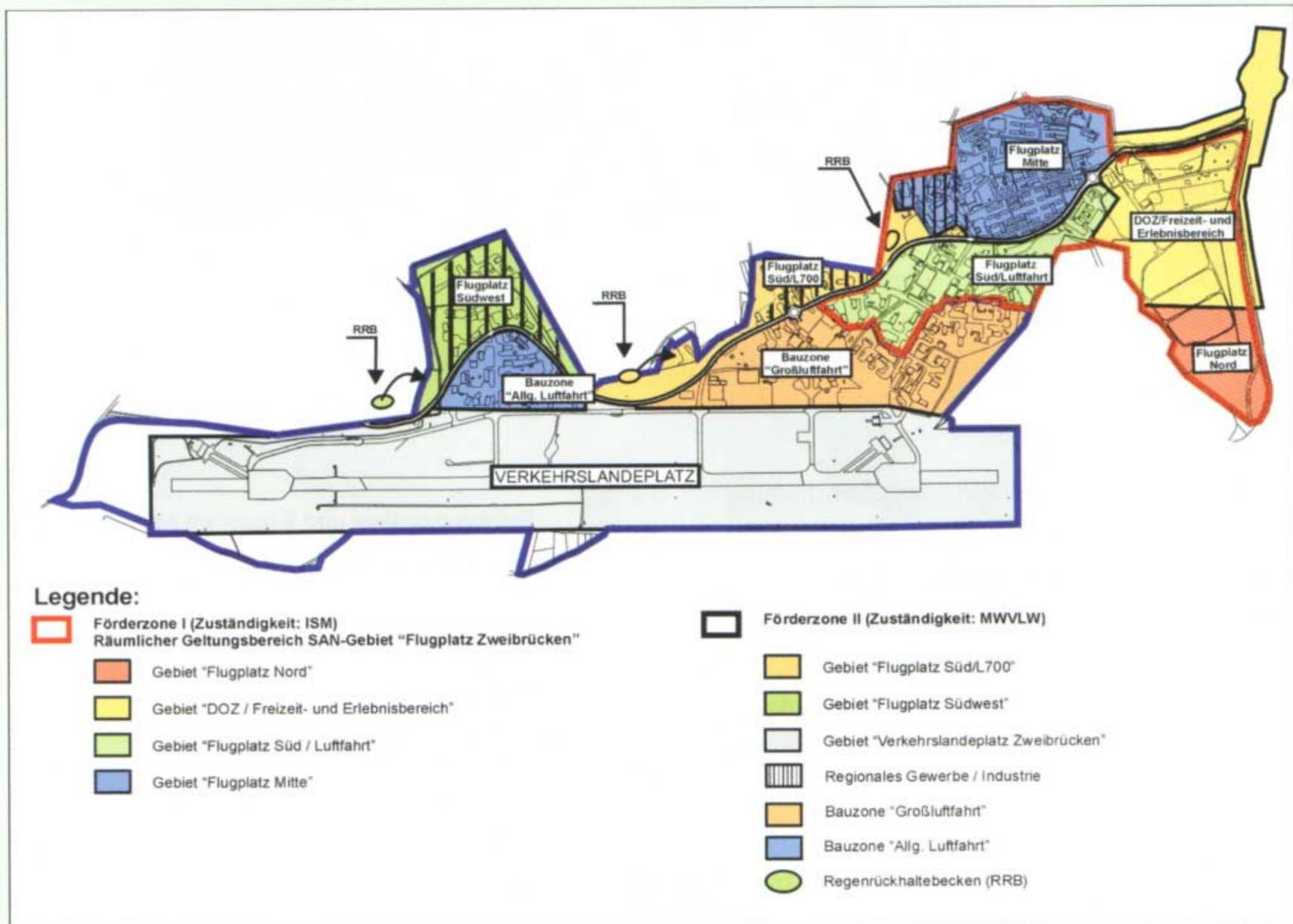
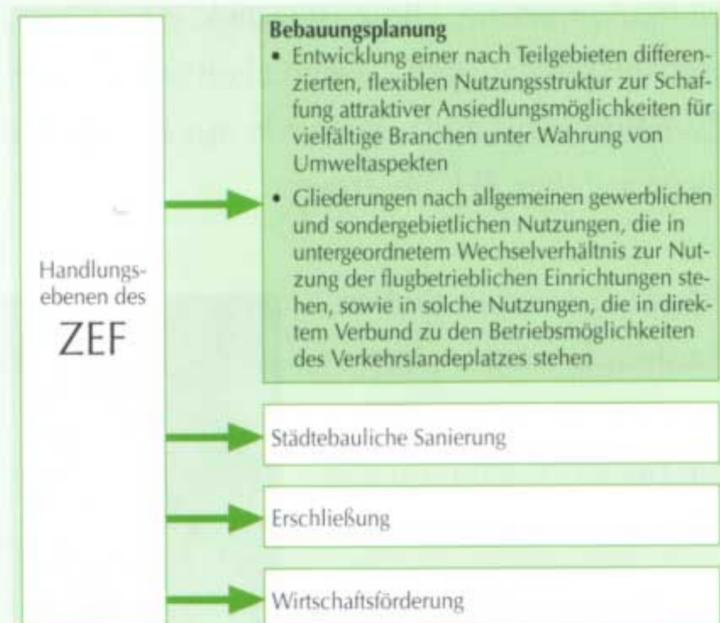


Supertourenwagen-Cup:
Mit Tempo 240 über den
Zweibrücker Flugplatz

Handlungsebenen des Zweckverbandes

Bauleitplanung - Rahmensetzung für die Standortkonversion

Grundvoraussetzung für jegliche zivile Nutzung des Konversionsgeländes war und ist die Schaffung von Planungs- und Rechtssicherheit. Mit Aufgabe der militärischen Nutzung und ihrer Prägung bestand deshalb die Notwendigkeit, gemäß § 1 Absatz 3 des Baugesetzbuchs (BauGB) aus Gründen der geordneten städtebaulichen Entwicklung Bauleitpläne aufzustellen. Die angestrebte städtebauliche Entwicklung des Gebiets erforderte daher die vollständige planungsrechtliche Neuordnung im Wege der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung (Flächennutzungsplanung gemäß § 5 BauGB und Bebauungsplanung gemäß § 9 BauGB).



Lage der Bebauungsplangebiete

Erster Schritt dazu war eine Änderung der bestehenden Flächennutzungspläne, um die Gesamtfläche der Airbase, die als militärisch genutzte Fläche über Jahrzehnte der kommunalen Planungshoheit entzogen war, für die zivile Nachnutzung in ihren Grundzügen planerisch vorzubereiten. Dies erfolgte im Wege einer gemeinsam zwischen der Verbandsgemeinde

Zweibrücken-Land und der Stadt Zweibrücken abgestimmten Bearbeitung der Flächennutzungsplanteile für die betroffenen Gemarkungsteile. Die Zuständigkeit für diese Planungsebene verblieb bei der Stadt Zweibrücken und der Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land; sie wurde aus Praktikabilitätsgründen nicht auf den ZEF übertragen.

Träger der verbindlichen Bauleitplanung im Verbandsgebiet ist der ZEF. Er hat bisher Aufstellungsbeschlüsse sowie die im weiteren Planungsverfahren notwendigen Beschlüsse für verschiedene Bebauungspläne gefasst bzw. im Zuge von Planungskonkretisierungen modifiziert. Im Ergebnis sind so für den gesamten Konversionsstandort die Verfahren der verbindlichen Bauleitplanung abgeschlossen oder befinden sich in fortgeschrittenem Bearbeitungsstand. Die zivilen Folgenutzungen wurden bisher durch insgesamt 6 Bebauungspläne baurechtlich gesichert.



Die Bauleitplanung stellt eine Angebotsplanung dar, die den Rahmen für Bau- und Ansiedlungstätigkeit setzt. Für das Gebiet des ZEF ist deshalb eine nach Teilgebieten differenzierte, flexible Nutzungs- und Erschließungsstruktur entwickelt worden, um vielfältigsten Branchen attraktive Ansiedlungsmöglichkeiten, unter Wahrung von Umweltaspekten und bei gleichzeitiger Schaffung von Planungs- und Rechtssicherheit, zu bieten.

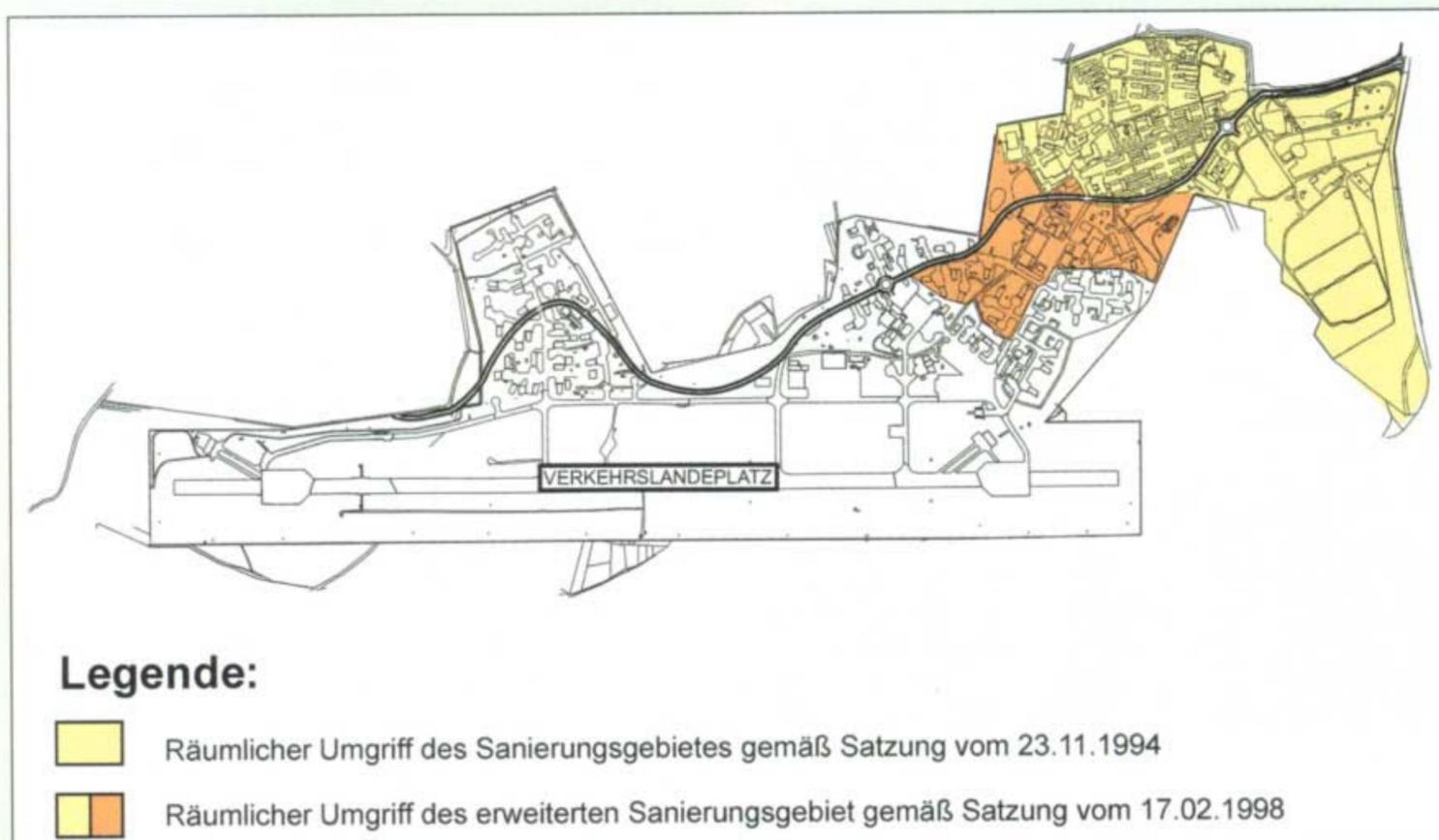
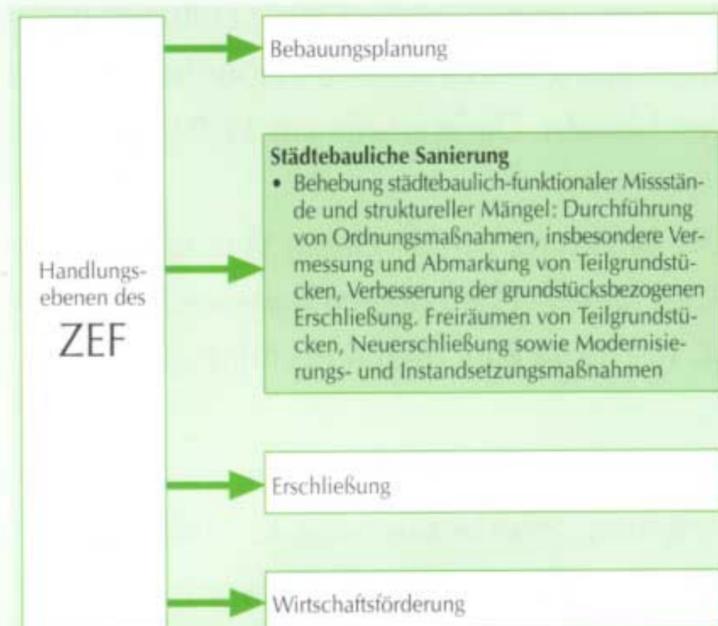
Es erfolgte grundsätzlich eine Gliederung nach Nutzungen, die in direktem Verbund zu den Betriebsmöglichkeiten des Verkehrslandeplatzes stehen, sowie nach allgemeinen gewerblichen und sondergebietlichen Nutzungen. Bei der Vermarktung und Profilierung des Flächenangebotes wurde zudem nach regionalem und überregionalem Nutzungsbedarf unterschieden.

Bebauungspläne und Bauzonen auf dem Flugplatz Zweibrücken:

- BP "Flugplatz Südwest"
- BP "Flugplatz Süd / L700"
- BP "Flugplatz Süd / Luftfahrt"
- BP "Flugplatz Mitte"
- BP "DOZ / Freizeit- und Erlebnisbereich"
- BP "Flugplatz Nord"
- Bauzone "Allgemeine Luftfahrt"
- Bauzone "Großluftfahrt"

Städtebauliche Sanierung - Strukturmaßnahme der Standortkonversion

Zur zielgerichteten Umsetzung des Konzeptes "Aeroville" wurde in einem Teil des vorhandenen umfassenden Bautenbestandes eine Städtebauliche Sanierung erforderlich. Ziel war es, die vorhandenen städtebaulich-funktionalen Missstände und strukturellen Mängel gem. § 136 BauGB zu beheben. Der ZEF als Träger der Sanierung im Verbandsgebiet gem. § 137 BauGB hat die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes "Flugplatz Zweibrücken" am 29.06.1994 durch die Verbandsversammlung beschlossen. Die zugehörige Sanierungssatzung wurde am 23.11.1994 nach der öffentlichen Bekanntmachung rechtswirksam. Das Sanierungsgebiet ist in seiner ursprünglichen Form deckungsgleich mit den Bebauungsplänen "Flugplatz Mitte" (umfasst den bebauten Bereich des ehemaligen Flugplatzes) und "Flugplatz Nord", die sich im nördlichen Bereich des Flugplatzes befinden.



Abgrenzung des Sanierungsgebietes "Flugplatz Zweibrücken"

In diesem Bereich wurden städtebauliche Missstände gemäß § 136 BauGB festgestellt, die die Durchführung von Ordnungsmaßnahmen nach § 147 BauGB erforderten. So war insbesondere die Vermessung und Abmarkung von Teilgrundstücken notwendig, die Verbesserung der grundstücksbezogenen Erschließung und das Freiräumen von Teilgrundstücken durch Abbruch von nicht erhaltungsfähiger Bausubstanz. Eine weitere wesentliche Maßnahmengruppe umfasste die Neuerschließung sowie die Durchführung von Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an einigen wenigen, dafür geeigneten Gebäuden.

Da weitere Bereiche des Flugplatzes städtebauliche Misstände aufwiesen, die sich innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes "Flugplatz Süd / Luftfahrt" befanden, wurde die Erweiterung des bestehenden förmlichen Sanierungsgebietes beschlossen. Diese wurde am 17.02.1998 rechtswirksam.

Die Sanierung wird in einem Vereinfachten Verfahren unter Ausschluss der besonderen bodenrechtlichen Vorschriften gem. §§ 152-156a BauGB durchgeführt.

Der ZEF als Träger der Sanierung wird aus dem Städtebauförderungsprogramm bezuschusst. Er wird bei der Durchführung der Sanierung durch einen als Sanierungsträger bestätigten und erfahrenen Unternehmer (BauGrund AG) unterstützt (§§ 157 ff BauGB).



Satzung

des Zweckverbands Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken vom 18.11.1994

zur Vorbereitung und Durchführung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme für die Bereiche "Flugplatz Mitte" und "Flugplatz Nord"

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken hat aufgrund des § 142 Abs. 1 und 3 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8.12.1986 (BGBl. I S. 2253) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes zur Erleichterung von Investitionen und der Ausweisung und Bereitstellung von Wohnbauland (Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz) vom 22. April 1993 (BGBl. I, S. 466) i.V.m. § 24 der Gemeindeordnung für Rheinland-Pfalz in der Fassung vom 14.12.1973 (GVBl. S. 419), zuletzt geändert durch Gesetz vom 2.6.1992 (GVBl. S. 143) in öffentlicher Sitzung die folgende Satzung beschlossen, die hiermit bekanntgemacht wird:

§ 1 Erforderlichkeit und Ziel der Sanierung

Der Stadtrat der Stadt Zweibrücken und der Verbandsgemeinderat der Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land haben im April 1992 beschlossen, die Nutzungskonzeption "Aeroville" planungsrechtlich umzusetzen. Aus den vorliegenden Untersuchungen und Ergebnissen der Rahmenplanungen "Flugplatz Zweibrücken" geht hervor, daß für eine zielgerichtete Umsetzung der Nutzungskonzeption "Aeroville" eine Sanierung insbesondere in den Bereichen "Flugplatz Mitte" und "Flugplatz Nord" erforderlich ist. Ziel der Sanierung ist, die dort vorhandenen städtebaulich-funktionalen Mißstände und strukturellen Mängel zu beheben. Um eine im öffentlichen Interesse gelegene, geordnete städtebauliche Entwicklung für die Bereiche "Flugplatz Mitte" und "Flugplatz Nord" zu gewährleisten sowie eine einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung der erforderlichen Planungsmaßnahmen zu sichern, beschließt der Zweckverband "Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken", für diese Gebiete eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme durchzuführen.

§ 2 Räumlicher Geltungsbereich

Die Städtebauliche Sanierungsmaßnahme erstreckt sich auf alle Grundstücke und Grundstücksteile innerhalb der Bereiche "Flugplatz Mitte" und "Flugplatz Nord", wie sie in beiliegender Planzeichnung im Maßstab 1 : 5000, die Bestandteil der Satzung ist, gekennzeichnet sind.

§ 3 Verfahren

Die Sanierungsmaßnahme wird gem. § 142 Abs. 4 BauGB im vereinfachten Verfahren unter Ausschluß der Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156 BauGB und der Genehmigungspflicht nach § 144 BauGB durchgeführt.

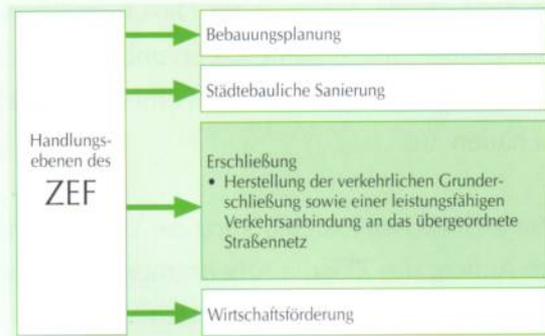
§ 4 Inkrafttreten

Diese Satzung wird gemäß § 143 Abs. 2 BauGB mit ihrer Bekanntmachung rechtsverbindlich.

Erschließung - Katalysator der Standortkonversion

Neben dem Planungsrecht sind geeignete und leistungsfähige Erschließungsanlagen die zweite Grundvoraussetzung für die Standortkonversion. Dies umfasst sowohl die verkehrliche Erschließung als auch die Ver- und Entsorgung.

Tatsächlich war das vorgefundene militärische Straßensystem in seiner Dimensionierung und Führung sowie nach seinem Zustand nicht gebrauchsfähig. Dies erforderte eine komplette Neukonzeption, wenngleich aus Kostengründen vorhandene Trassen möglichst wiedergenutzt und ausgebaut wurden.



Vor diesem Hintergrund war die verkehrliche Grunderschließung abschnitts- und bedarfsweise neu herzustellen und gleichzeitig die leistungsfähige Verkehrsanbindung an das übergeordnete Straßennetz zu schaffen. Letzteres erfolgte insbesondere durch den Bau der L 700. Hierbei handelte es sich um eine direkte Infrastrukturmaßnahme des Landes Rheinland-Pfalz, an die die vom ZEF getragene interne Gebietserschließung jeweils anknüpft.

Konzeption und Grunderschließung sind Aufgabe des ZEF. Dies umfasst den Bau von Erschließungsstraßen mit Begleitgrün, Maßnahmen der Straßenbeleuchtung sowie die Anbindung an die öffentliche Strom-, Gas- sowie Wasserver- und Abwasserentsorgung.



Auch die versorgungstechnische Infrastruktur entsprach in keiner Weise den zivilen Erfordernissen moderner Gewerbe- und Industrieflächenangebote. Die Oberflächen- und Schmutzwasserableitungssysteme waren unbrauchbar, die Frischwasserversorgungssysteme wiesen erhebliche und irreparable Schäden auf.

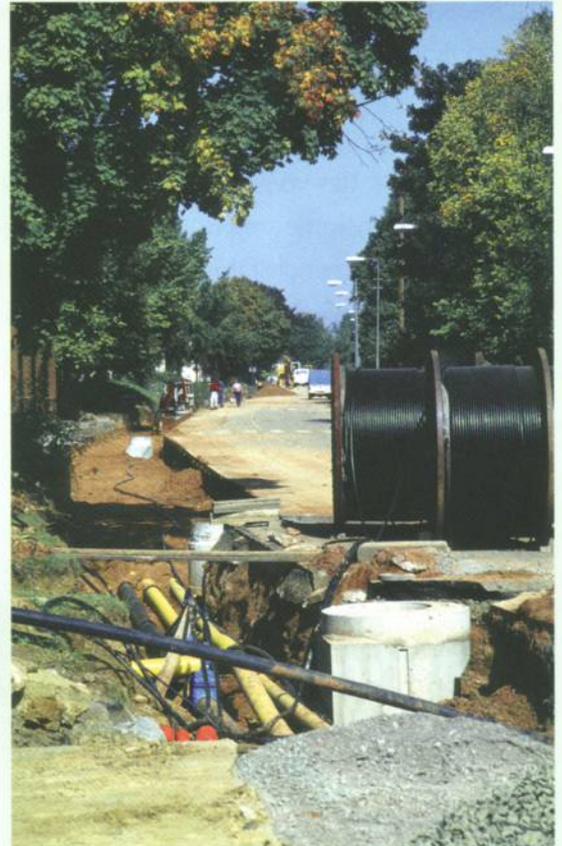
Zur technischen Durchführung der Ver- und Entsorgung wurde im Auftrag des ZEF die Arbeitsgruppe "Erschließung" eingerichtet. Darin waren als Arbeitsebene Vertreter des ZEF, der Stadtwerke Zweibrücken, der Entsorgungsbetriebe Zweibrücken, der Pfalzwerke, der Telekom, der Aeroville GmbH und der FIRU mbH (Federführung) eingebunden. Ihre Aufgabe war es, die

- Schmutzwasserentsorgung,
- Regenwasserableitung,
- Gasversorgung,
- Wasserversorgung,
- Stromversorgung,
- Telekommunikationsversorgung und
- die straßenseitige Anbindung

zu konzipieren. Darüber hinaus wurden der Leistungsumfang und die erforderlichen Standards festgelegt, ausgeschrieben und zur Vergabe vorbereitet sowie Zuschussanträge zur Gewährung öffentlicher Beihilfen vorbereitet und abgewickelt.

Die Gesamtkoordination, Leitung und Oberbauleitung der Erschließung wurde dem Ingenieurbüro Schönhofen übertragen, das aus Praktikabilitätsgründen auf dem Flugplatz bis Ende 2001 eine ständig besetzte Koordinationsstelle eingerichtet hatte.

Neben die vorgenannte öffentliche Erschließung tritt die grundstücksbezogene Einzelererschließung (Hausanschlüsse o.ä.), die vom ZEF ebenfalls koordiniert wird, kostenseitig aber - auch unter Einbeziehung von Zuschüssen - von den Einzelerwerbern zu tragen ist.



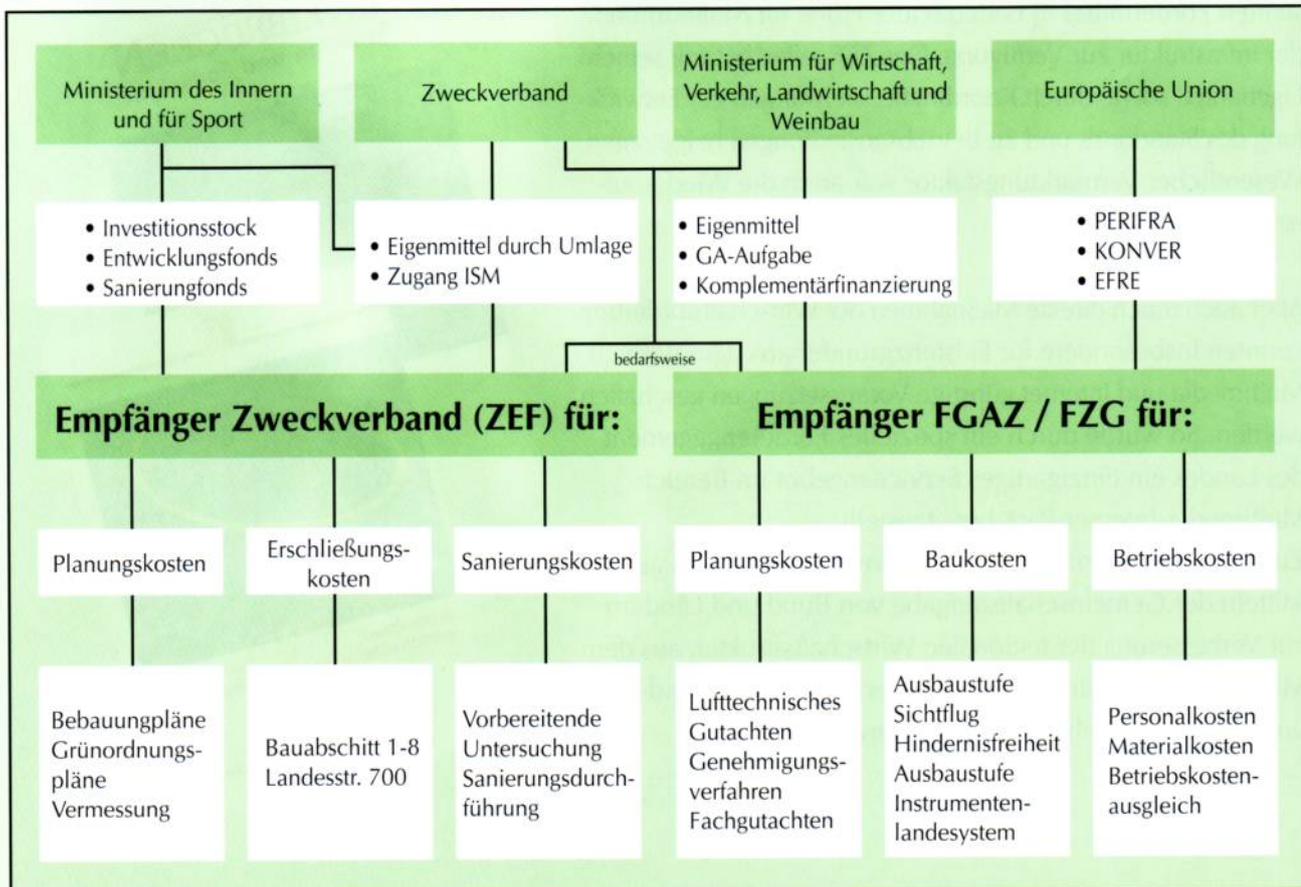
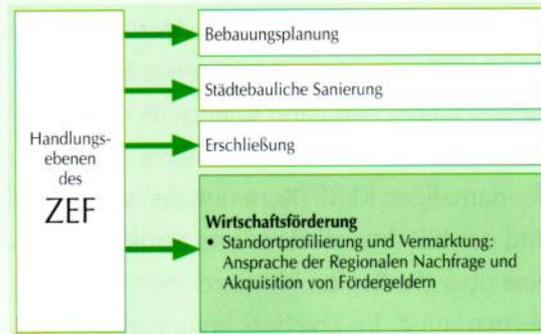
Herstellung der technischen Erschließungsanlagen

Wirtschaftsförderung - Flankierung der Standortkonversion

Die Standortprofilierung und die Vermarktung eines Flächenangebotes von bislang nicht bekannter Größenordnung stellt besondere Anforderungen an eine effektive Wirtschaftsförderung.

Zur Schaffung sicherer Arbeitsplätze musste eine langfristige Entwicklungsperspektive verfolgt werden. Da die Region Südwestpfalz jedoch aus sich heraus nicht über ausreichendes Potenzial verfügt, mussten Impulse und größere Betriebsansiedlungen von außen herangezogen und gleichzeitig Möglichkeiten zur Befriedigung der regionalen Flächennachfrage geschaffen werden.

Hinsichtlich der Adressierung von Zielgruppen, Investoren und Ansiedlungsinteressenten wurde zunächst voll auf die Vermarktungskapazität des privaten Partners CAMAR FINANCE gesetzt, der Generalübernehmer der Flächen sein sollte. Nachdem dies 1995 endgültig gescheitert war, erfolgte die Standortpositionierung kooperativ zwischen ZEF und dem Land. Aufgabe des ZEF war dabei die Ansprache der regionalen



Nachfrage. Hierbei waren die Wirtschaftsförderer der Stadt Zweibrücken und des Landkreises Südwestpfalz maßgeblich eingeschaltet. Das Land seinerseits startete über die Industrieabteilung des Wirtschaftsministers sowie durch Einschaltung der damaligen KERP (Kommunalentwicklung Rheinland-Pfalz) und der ISB (Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz) eine über die Region hinausreichende teilweise internationale Vermarktung. Im Ergebnis konnte eine Investorengruppe aus Montabaur / Bad Homburg (Dommermuth / Dr. Pascher) als Teilübernehmer für eine ca. 55 ha große Fläche vermittelt und als Standortentwickler vertraglich gebunden werden.

Die komplexe Aufgabenbewältigung der Konversion ehemals militärisch genutzter Liegenschaften erforderte seitens des Landes eine qualitative Anpassung und Weiterentwicklung des Förderinstrumentariums. So wurde ein Konversionsprogramm aufgelegt, das insbesondere auch die Flugplatzkonversion fördert. Vor allem das Innenministerium und das Wirtschaftsministerium stellten Fördermittel in bedeutender Höhe für Maßnahmen der Infrastruktur zur Verfügung. Der ZEF selbst hat mit seinem Eigenanteil sowie durch Koordinationsleistungen zur Entwicklung des Standortes und zu Betriebsansiedlungen beigetragen. Wesentlicher Vermarktungsfaktor war auch die Wiederaufnahme des Flugbetriebes.

Aber auch durch direkte Maßnahmen der Wirtschaftsförderung konnten insbesondere für Existenzgründer aus dem Bereich Multimedia und Internet günstige Voraussetzungen geschaffen werden. So wurde durch ein spezielles Förderengagement des Landes ein einzigartiges Serviceangebot im Bereich Multimedia-Internet-Park bereitgestellt. Zudem können einzelbetriebliche Investitionen ggfs. aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe von Bund und Ländern zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur, aus dem Mittelstandsförderungsprogramm des Landes Rheinland-Pfalz und mit ERP-Darlehen gefördert werden.

7:26 h Zweibrücken. 8:32 h Verona.

Ob Ihr Ziel Verona heißt oder ob Sie einen andern Ort auf der Welt ansteuern wollen, wir lassen Sie auch bei schlechtem Wetter nicht im Regen stehen. Dank Instrumentenflugbetrieb erfüllt der Flugplatz Zweibrücken jetzt alle Voraussetzungen für den gewerblichen Passagier- und Frachtverkehr – wie natürlich auch für Privatflieger. Der Entwicklung der ehemaligen Militäranlage zu einem Regionalflugplatz von Rang steht somit nichts mehr im Wege. Mit professionellem Flugplatzmanagement und umfassenden Serviceleistungen wollen wir das Unsere dazu beitragen. Also nehmen Sie uns beim Wort. Wo immer Sie oder Ihre Frachtgüter himmeln, wir vermitteln den Flug und kümmern uns um die gesamte Abwicklung – schnell, unbürokratisch und zu interessanten Konditionen. **Übrigens:** Luftfahrttaffne Betriebe, die auf einen Flugplatzanschluss angewiesen sind, finden bei uns noch Bauflächen mit Zugang zur Start-Landebahn.

Interessiert? Fragen Sie nach.

Flugplatz Zweibrücken GmbH (FZG),
Flugplatz Gebäude 391, 66482 Zweibrücken,
Telefon: (0 63 32) 9 74-6 66. Fax: 9 74-6 69.

ZWEIBRÜCKEN
Tradition und Fortschritt

SÜDWESTPFALZ
WIRTSCHAFTSREGION PIRMASENS/ZWEIBRÜCKEN

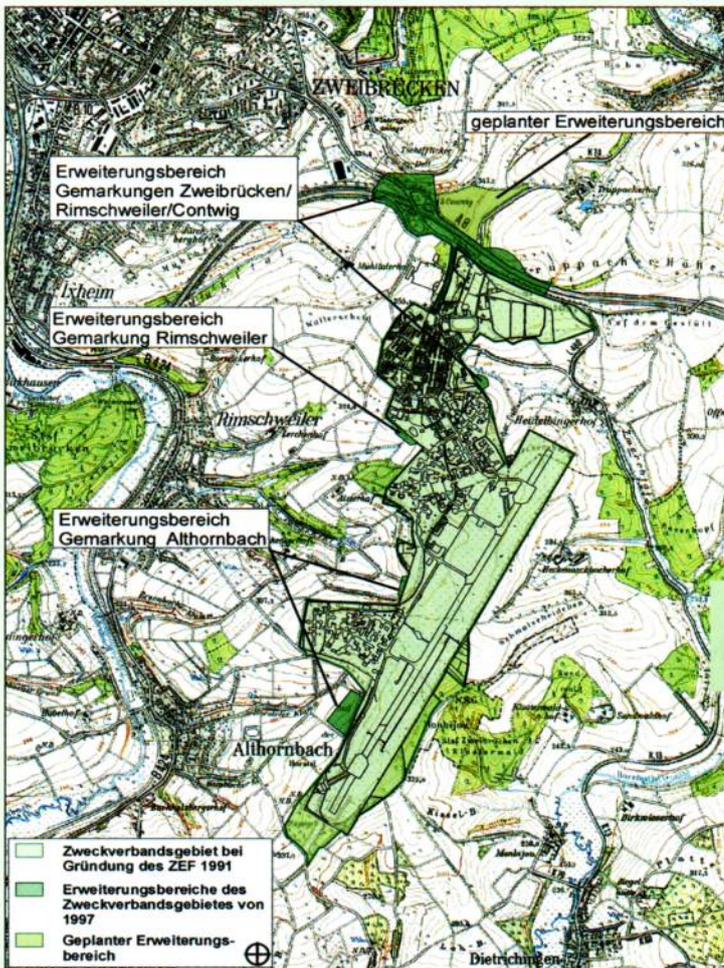
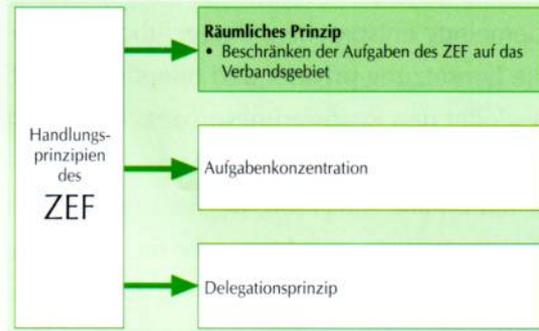
AUF DEN STANDORT KOMBI EE AN

Aufgabenerfüllung innerhalb des Zweckverbandes

Räumliches Prinzip

Das für die Liegenschaftskonversion zu Grunde gelegte Verbandsgebiet umfasste zunächst das gesamte ehemalige Flugplatzgelände mit insgesamt ca. 310 ha. Die Abgrenzung ergab sich relativ pragmatisch aus dem Verlauf des äußeren Flugplatzzaunes und einiger unmittelbar angrenzender Parzellen. Die Aufgaben des ZEF beschränken sich räumlich nur auf dieses Gebiet.

Im weiteren Konversionsverlauf wurden allerdings Flächen z.B. für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder Regenrückhaltebecken erforderlich, die eine Erweiterung des Zweckverbandsgebietes auf 331 ha zur Folge hatten. Gegenwärtig wird eine erneute Erweiterung des Verbandsgebietes vorbereitet. Ziel ist es, innerhalb des insoweit abgegrenzten Gebietes alle Belange der Erschließung, der Flächenbewirtschaftung sowie die Belange von Natur- und Umweltschutz in einer Hand bewältigen zu können (Prinzip des umfassend-räumlichen Flächenzugriffs).



Zweckverbandsgebiet



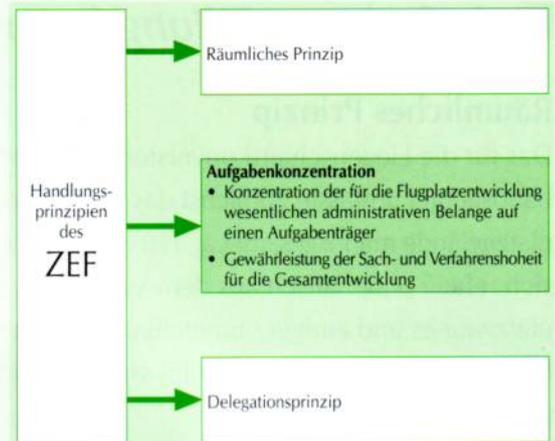
Erweiterung des Zweckverbandsgebietes um Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und Regenrückhaltebecken

Aufgabenkonzentration

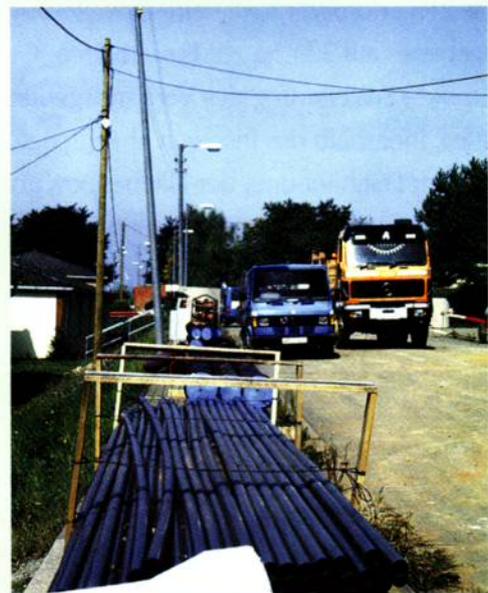
Der ZEF schafft über seine Hoheitsfunktionen, die denen einer Gemeinde entsprechen, die rechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung privater und öffentlicher Maßnahmen und begleitet den Realisierungsprozess verwaltungstechnisch.

Er nimmt alle Aufgaben, Rechte und Pflichten nach dem Baugesetzbuch - mit Ausnahme der Flächennutzungsplanung - wahr, die sonst Sache der Stadt Zweibrücken und der Gemeinden Althornbach, Contwig und Mausbach wären.

Durch die Konzentration der für die Flugplatzentwicklung wesentlichen administrativen Belange auf einen Aufgabenträger wurden Planungsverfahren erheblich beschleunigt. Aber auch die Erfüllung von Daueraufgaben, wie z.B. die Ver- und Entsorgung, ist erleichtert. So konnte beispielsweise die Wasserver- und Abwasserentsorgung vereinfacht werden, indem einheitliche Entgeltsatzungen gebietskörperschaftsübergreifend gestaltet wurden.



Konzentration wesentlicher Belange der Flugplatzentwicklung auf den ZEF als Aufgabenträger



Das Prinzip der Aufgabenkonzentration macht den ZEF zum zentralen Ansprechpartner für alle standörtlichen Belange der Liegenschaftskonversion. Hierdurch ist sichergestellt, dass die im ZEF zusammengeschlossenen Gemeinden die volle Sach- und Verfahrenshoheit für die Gesamtentwicklung innehaben und diese steuern können.

Gleichzeitig wird der ZEF zum natürlichen Kooperationspartner des Landes und der Investoren.

Delegationsprinzip

Neben den gegenwärtig 4 Personen, die in der Verbandsverwaltung beschäftigt sind, besitzt der Zweckverband kein eigenes Personal (Lean Management Prinzip). Im Wesentlichen stellt die Stadt Zweibrücken für die Organisation und Koordination Personal ab. Personalabordnung hatte aber auch die Verbandsgemeinde vorgenommen. Diese Organisationsstruktur bedingt Aufgabendelegation und die Einbeziehung externer Fachleute, Planungs- und Koordinationsleistungen.

Hierzu werden in der Regel Aufträge an versierte Ingenieurbüros vergeben. So wurde nicht nur die Erstellung der Bebauungspläne, die Durchführung der Städtebaulichen Sanierung und die Herstellung der Erschließungsanlagen an externe Firmen vergeben, sondern auch Daueraufgaben, wie der Betrieb der hergestellten Ver- und Entsorgungsanlagen, wurden vertraglich mit Dritten geregelt.

Die Verbandsversammlung des ZEF hat Mitte 1993 den Grundsatzbeschluss gefasst, für die Wasserver- und Abwasserentsorgung keine Eigenbetriebe zu gründen. Beide Aufgabenbereiche werden lediglich administrativ wahrgenommen. Dazu wurde eine Allgemeine Entwässerungssatzung, eine Wassersatzung und eine Abwasserentgeldsatzung für das Zweckverbandsgebiet erlassen.

Die Abwasserbeseitigung ist in ihren technischen Betriebskomponenten den Verbandsgemeindewerken Zweibrücken-Land im Rahmen eines Betriebsführungsvertrages übertragen. Dort liegt die technische und kaufmännische Verwaltung. Die Unterhaltungs- und sonstigen Arbeiten werden von Fremdfirmen ausgeführt.

Die Wasserversorgung wird seit Mitte 1993 als ein Unternehmen ohne eigene Rechtspersönlichkeit (Regiebetrieb) geführt. Die Betriebsführung erfolgte von Anfang 1993 bis Ende 1994 durch die Stadtwerke Zweibrücken und ab 1995 ebenfalls durch die Verbandsgemeindewerke Zweibrücken-Land.

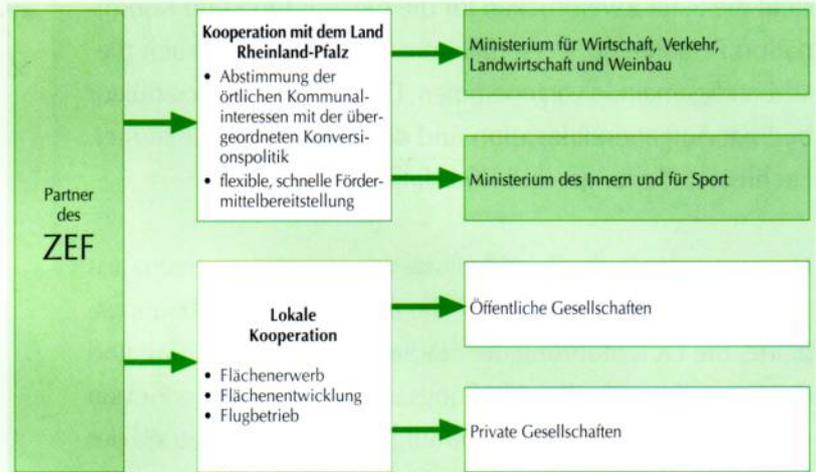
Die Gasversorgung wird durch die Stadtwerke Zweibrücken gewährleistet, die Elektroversorgung durch die Pfalzwerke und die Telekommunikation durch die Deutsche Telekom AG.



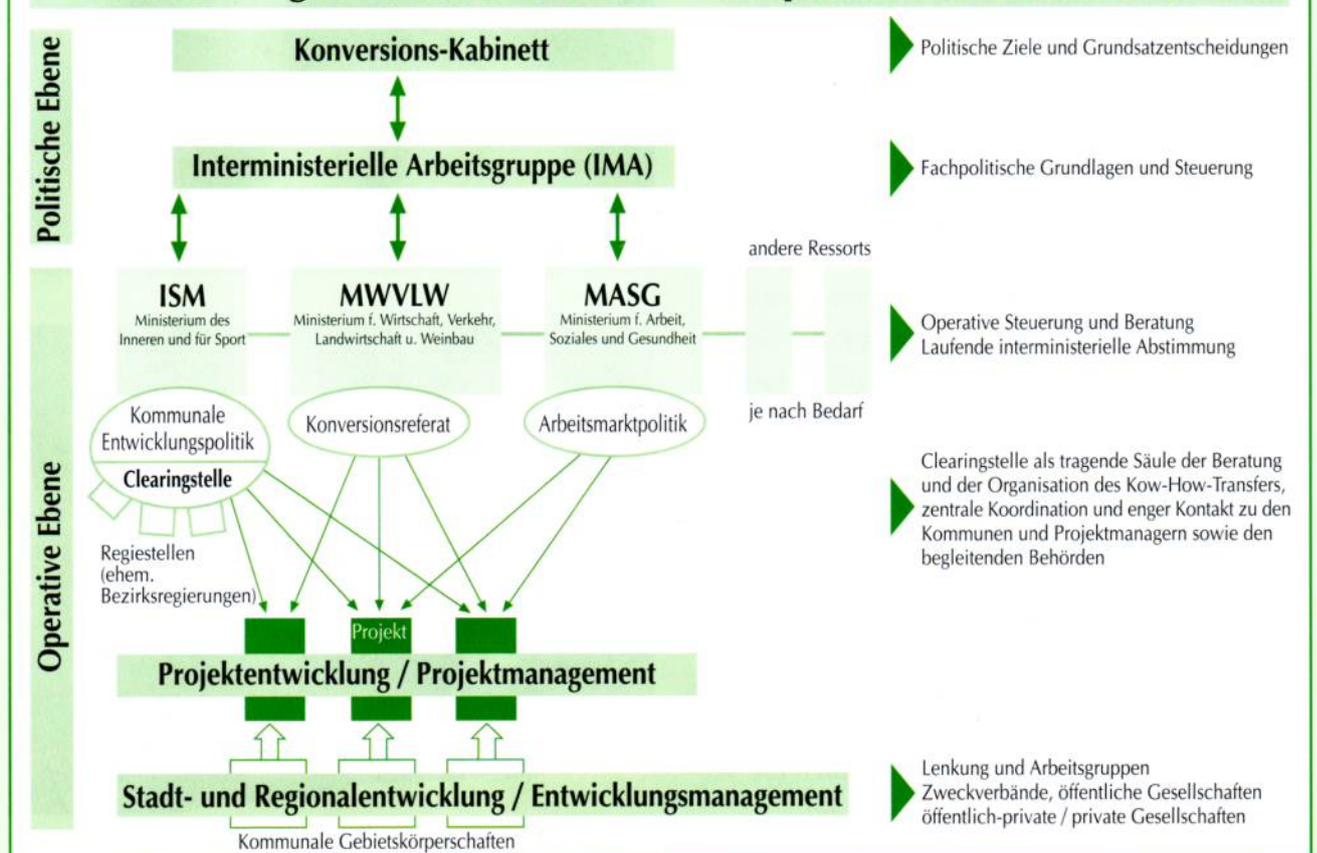
Partner des Zwecksverbandes

Kooperation mit dem Land - Leitlinien und öffentliche Förderung

Die besonders enge Kooperation des ZEF mit den Stellen des Landes stellte eine weitere unabdingbare Erfolgsposition der Liegenschaftskonversion dar. Ziel aus Sicht des ZEF ist das Einbringen der örtlichen Kommunalinteressen in die übergeordnete Konversionspolitik des Landes. Im Weiteren sollten die Vermarktungsbemühungen des Landes und die später durch das Wirtschaftsministerium und das Innenministerium federführend ausgehandelten Ansiedlungsverträge direkt auf die lokalen Erfordernisse abgestimmt sein.



Entscheidungsebenen der Konversionspolitik in Rheinland-Pfalz



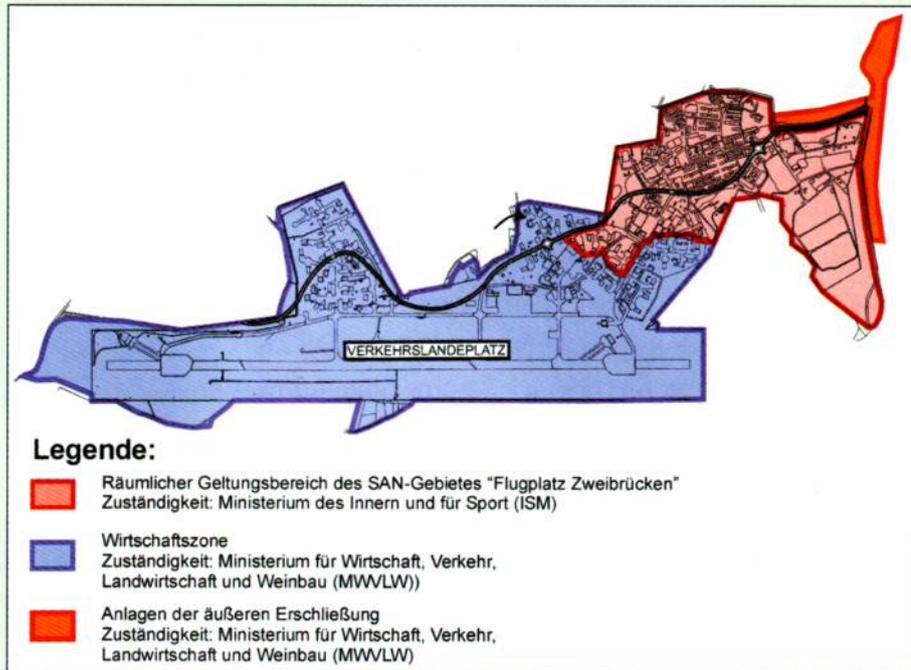
Quelle: Konversion 2000, 1 Jahrzehnt Konversionspolitik, Landesregierung Rheinland-Pfalz

Nicht zuletzt ging es auch darum, die Förderinstrumentarien am Bedarf auszurichten, da bei der Flugplatzentwicklung insbesondere eine flexible und schnelle Fördermittelbereitstellung

von Bedeutung war. Seitens der Landesregierung wurden angesichts der 1992 -1998 verschärft auftretenden Konversionsproblematik im Land neue Strukturen geschaffen, die eine Kooperation mit der kommunalen Ebene ermöglichten. So wurde im Ministerium des Innern und für Sport eine zentrale "Clearingstelle Konversion" als Scharnier zwischen der rahmensetzenden Landesebene und den Kommunen eingerichtet sowie Regiestellen zur Unterstützung der Kommunen bei den (damaligen) Bezirksregierungen geschaffen.

Unter Federführung des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau wurde zudem eine interministerielle Beratungs- und Betreuungsgruppe eingerichtet, die vor Ort beratend tätig wurde.

Im Rahmen der Konversion am Standort Zweibrücken war und ist das Land auch direkt in die Flugplatzentwicklung durch die Beteiligung an verschiedenen öffentlichen und öffentlich-privaten Gesellschaften eingebunden und hat bisher einen Großteil der finanziellen Risiken übernommen. Insbesondere das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau sowie das Ministerium des Innern und für Sport haben die Kosten der Erschließung sowie den Kauf des Flugplatzgeländes mitgetragen. Darüber hinaus erfolgt über beide Ministerien regelmäßig ein Vortrag im Konversionskabinett der Landesregierung zu Stand und Fortentwicklung der Konversion Zweibrücken.



Förderzonen im Verbandsgebiet des ZEF

§ 10 Aufsichtsrat

(1) Der Aufsichtsrat besteht aus acht Mitgliedern.

Dem Aufsichtsrat gehören an

- a) ein vom Minister für Wirtschaft und Verkehr aus dessen Geschäftsbereich bestimmtes Mitglied als Vorsitzender des Aufsichtsrates sowie ein weiteres von ihm bestimmtes Mitglied,
- b) ein vom Minister der Finanzen aus dessen Geschäftsbereich bestimmtes Mitglied,
- c) ein vom Minister des Innern und für Sport aus dessen Geschäftsbereich bestimmtes Mitglied,
- d) vier vom Zweckverband bestimmte Mitglieder.

(2) Die Mitgliedschaft eines Aufsichtsratsmitgliedes unter a) bis c) endet im Falle des Ausscheidens aus dem Hauptamt bzw. Ehrenamt.

Auszug aus der Satzung der Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken GmbH

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW)

Die Förderung der Konversionsbemühungen erfolgte durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau für eine auf dem Konversionsgelände abgegrenzte sogenannte "Wirtschaftszone". Durch das MWVLW wurde die Herstellung der Straßen, der Ver- und Entsorgung, der Gas- und Stromversorgung, der Bau von Regenrückhaltebecken, Abrissmaßnahmen und Maßnahmen der Landespflege in diesem Bereich bezuschusst. Hierfür wurden Mittel aus dem EU-Strukturfonds für Regionale Entwicklung gemäß Ziel 2-Programm eingesetzt. Aus dem Landesprogramm Konversion wurden insbesondere die leistungsfähige Verkehrsanbindung des Verbandsgebietes an das übergeordnete Straßennetz unterstützt, die Aufstellung der Bebauungspläne sowie die Durchführung von Gefahrerforschungsmaßnahmen. Im Weiteren wurden aus dortigen Ressortmitteln Planung und Bau der Landesstraße L 700 getragen.

Ministerium des Innern und für Sport (ISM)

Das Ministerium des Innern und für Sport stützt mit seinen Programmen im Wesentlichen den Bereich der "Städtebaulichen Sanierungsmaßnahme" und leitet seit 1998 federführend die Verhandlungen und Vertragsanpassungen im Zusammenhang mit der Investorengruppe Dommermuth / Dr. Pascher. Nicht zuletzt ist die gesamte Entwicklung des Designer Outlet Zweibrücken hinsichtlich seines vorlaufenden Rechts- und Planungsverfahrens vom Innenministerium fachlich koordiniert worden. Durch das ISM wurden neben der Sanierung auch Erschließungsmaßnahmen im entsprechenden Fördergebiet bezuschusst.

1. STÄDTEBAULICHES SYMPOSIUM
KONVERSION FLUGPLATZ ZWEIBRÜCKEN
 am Freitag, den 29.11.1991
 in Zweibrücken, Flugplatz
 Offizierskasino (Geb. 2)
 unter der Schirmherrschaft
 des Ministers für Wirtschaft
 und Verkehr des Landes
 Rheinland-Pfalz
 Rainer Brüderle

2. STÄDTEBAULICHES SYMPOSIUM
KONVERSION FLUGPLATZ ZWEIBRÜCKEN
 am Mittwoch,
 den 18. März 1992
 in Zweibrücken,
 Festhalle,
 Saarlandstraße 9
 unter der Schirmherrschaft
 des Ministers des Innern
 und für Sport
 des Landes Rheinland-Pfalz
 Walter Zuber

IRU

FIRU
 FORSCHUNGS- UND INFORMATIONS-GESELLSCHAFT FÜR FACH- UND RECHTSPRAGEN DER RAUM- UND UMWELTPLANUNG mbH

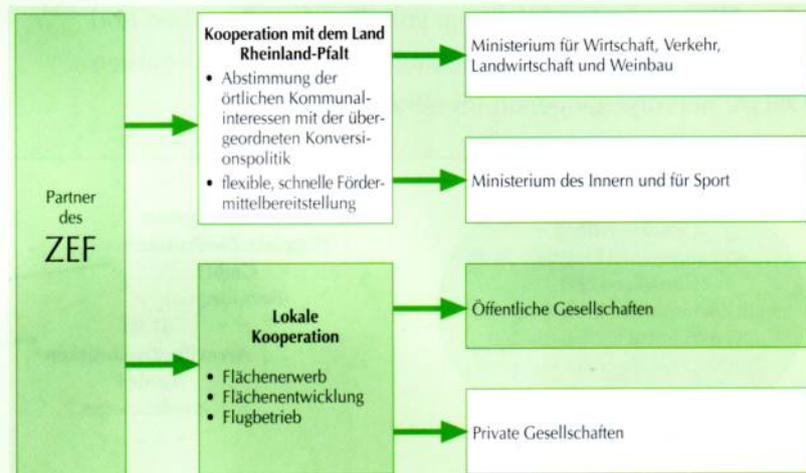


Lokale Kooperation - Flächenerwerb, Entwicklung und Flugbetrieb

Öffentliche Gesellschaften:

Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken GmbH (EFZG)

Die Verbandsordnung des ZEF sieht die Möglichkeit der Bildung privatrechtlicher Gesellschaften zur Durchführung bestimmter Aufgaben vor. Auf dieser Grundlage können verschiedene Entwicklungsinteressen - sofern sie nicht hoheitlicher Natur sind - in privater Rechtsform und damit mit größerer Flexibilität wahrgenommen werden. Die Bildung von Gesellschaften ermöglicht zudem die Beteiligung Dritter, insbesondere auch von Privaten. Der ZEF hat auf dieser Grundlage 1992 die kommunale Entwicklungs- und Betreibergesellschaft "Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken GmbH" (EFZG) gegründet. Die konstituierende Gesellschafterversammlung fand am 1. April 1992 statt. Der Gesellschaftsvertrag wurde am 26. Juni 1992 beurkundet.



§ 3

(4) Soweit rechtlich zulässig, kann der Zweckverband die ihm nach den Abs. 1 und 3 obliegenden Aufgaben Dritten übertragen.

(5) Der Zweckverband kann zur Durchführung bestimmter Aufgaben auch eine privatrechtliche Gesellschaft bilden, an der das Land und Dritte beteiligt werden können.

Dies bedarf der vorherigen Genehmigung der Errichtungsbehörde.

§ 88 Gemeindeordnung gilt entsprechend.

Die Vertreter des Zweckverbandes im Aufsichtsrat der Gesellschaft werden vom Zweckverband bestellt.

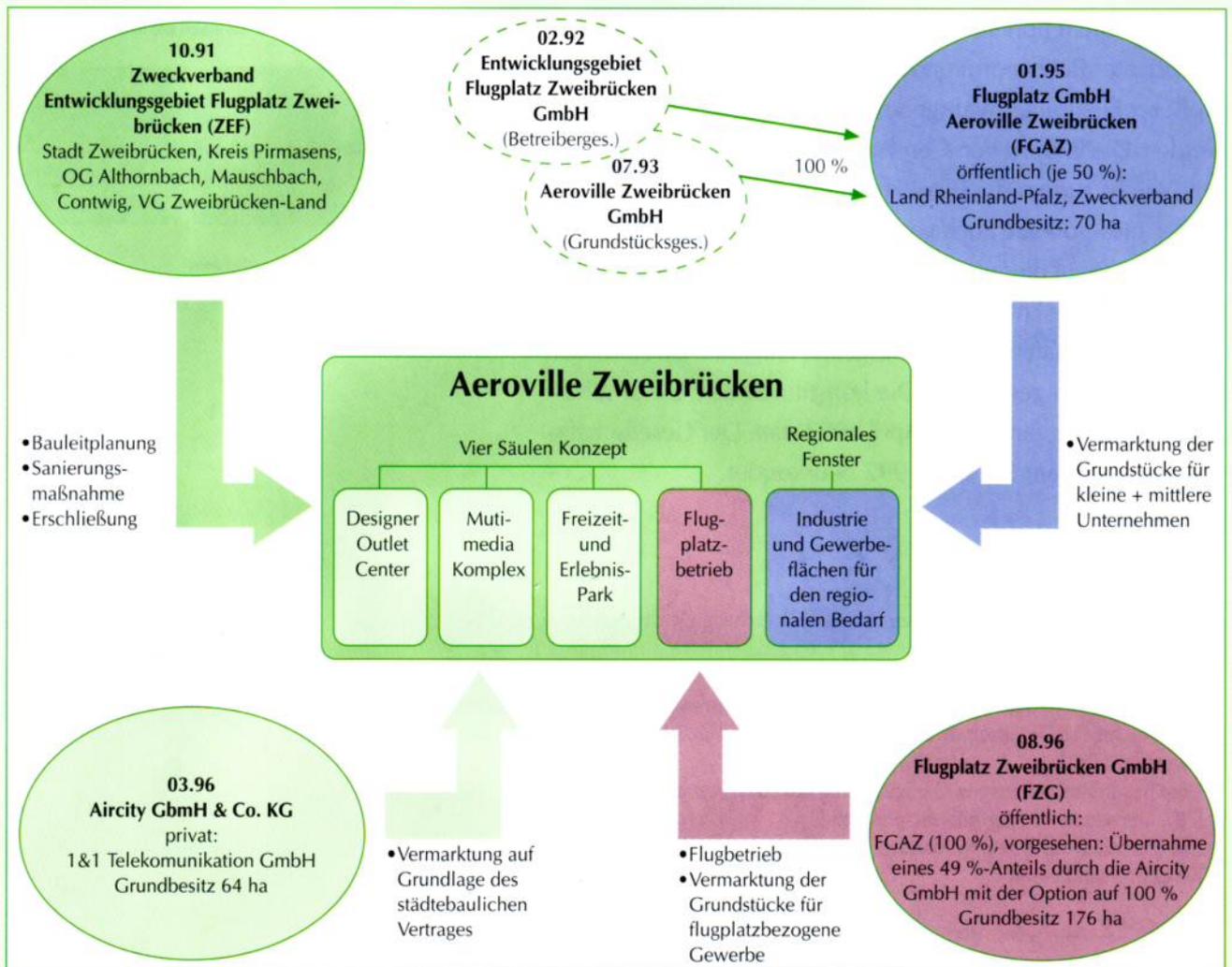
(6) Die Benutzung der öffentlichen Einrichtungen im Entwicklungsgebiet sowie die Erhebung von Beiträgen und Gebühren wird durch Satzungen des Zweckverbandes geregelt.

Auszug aus der Verbandsordnung des ZEF

An der EFZG (später FGAZ) sind der ZEF und das Land Rheinland-Pfalz mit je 50 % beteiligt. Der Aufsichtsrat besteht aus acht Mitgliedern. Vier Mitglieder werden vom Land gestellt (Ministerien für Inneres und Sport, für Finanzen, für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau) und vier vom ZEF. Der Aufsichtsratsvorsitzende, dessen Stimme bei Stimmgleichheit den Ausschlag gibt, wird vom Land Rheinland-Pfalz gestellt. Diese Position wurde vom Staatssekretär des Wirtschaftsministeriums übernommen.

Aeroville Zweibrücken GmbH (AZG)

Im Juli 1993 hat die EFZG die Aeroville Zweibrücken GmbH (AZG) als 100 %-ige Tochtergesellschaft ausgegründet. Die AZG hat als Grundstücksgesellschaft die Aufgabe, die Fläche außerhalb des luftrechtlich gewidmeten und insoweit innerhalb der Konversionsliegenschaft abgegrenzten Verkehrslandeplatzes (ohne Flächen für Erschließung) vom Bund zu erwerben und an den aus dem Offenen Städtebaulichen Gutachterverfahren (OSGA) hervorgegangenen Investor zu veräußern.



Aeroville Zweibrücken - Gesellschaften

Beide Gesellschaften haben das gesamte Entwicklungsgebiet für ca. 38,2 Mio. DM einschließlich Zinsen vom Bund gekauft. Das Gelände für den Verkehrslandeplatz sowie die Flächen für dessen Erschließung wurden von der EFZG erworben.

Die EFZG übernahm bis 1995 Betreiber- und Entwicklungsfunktionen auf dem gesamten Entwicklungsgebiet, so z.B die Aufgabe, den Standort zu einem Industrie- und Gewerbepark zu entwickeln. Im Weiteren oblag ihr die Durchführung des für den zivilen Flugbetrieb erforderlichen Zulassungsverfahrens.

Flugplatz GmbH Aeroville Zweibrücken (FGAZ)

Da die Verhandlungen mit dem aus dem OSGA hervorgegangenen Investor 1994 endgültig scheiterten, haben die EFZG und die AZG mit Unterstützung des Landes das Areal vom Bund erworben. Der Kauf erfolgte trotz des finanziellen Risikos, da zu diesem Zeitpunkt die Refinanzierung durch einen Privaten nicht gesichert war. So musste aus dem ursprünglich angedachten Zwischenerwerb zur Sicherstellung der Konversionsziele ein (zeitlich begrenzter) Voll- und Dauererwerb der Liegenschaft gestaltet werden. Damit wurde das Konzept der Aeroville nicht gefährdet, die AZG in ihrer angedachten Zwischenerwerbsfunktion war allerdings entbehrlich.

Deshalb wurden die EFZG und die AZG zum 01.01.1995 zur "Flugplatz GmbH Aeroville Zweibrücken" (FGAZ) verschmolzen. Die Gesellschafter stellten wiederum zu je 50 % der ZEF und das Land Rheinland-Pfalz.

Zu diesem Zeitpunkt war die FGAZ in Doppelfunktion für die Flächenvermarktung und Erschließung einerseits und für den Betrieb und Ausbau des Verkehrslandeplatzes andererseits zuständig. Wegen der besonderen Komplexität der Aufgabe wurde die Geschäftsführung der FGAZ vom damaligen Bürgermeister der Stadt Zweibrücken übernommen.

Dieses Modell stellte in dieser nicht unproblematischen Phase (Wegfall des Investors CAMAR FINANCE) eine abgestimmte Entwicklung sowie die unmittelbare Einbettung in die Kommunalpolitik vor Ort sicher. Gerade dieser Ansatz hat sich - aus heutiger Perspektive - besonders bewährt, weil damit der Bürgermeister als zentraler standörtlicher Konversionsmanager klare Durchsetzungsperspektiven sichergestellt hat.

Die FGAZ ist somit heute noch wesentlich an der Entwicklung des Flugbetriebes und des flugplatzbezogenen Gewerbes beteiligt. Zudem konnte sie als Eigentümerin das "Regionale Fenster" im Südwesten des Flugplatzgeländes vermarkten.

Öffentliche Gesellschaften als Partner des ZEF:

02/92

Gründung der "Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken GmbH" (EFZG), beteiligt sind das Land Rheinland-Pfalz und der ZEF zu je 50%

07/93

Gründung der "Aeroville Zweibrücken GmbH" (AZG) als 100 %-ige Tochtergesellschaft der EFZG

01/95

EFZG und AZG werden zur "Flugplatz GmbH Aeroville Zweibrücken" (FGAZ) verschmolzen, beteiligt sind das Land Rheinland-Pfalz und der ZEF zu je 50 %

08/96

Gründung der FZG als 100 %-ige Tochtergesellschaft der FGAZ, vorgesehen ist die Übernahme eines 49 %-Anteils durch die Aircity GmbH mit einer 100 %-igen Übernahmehoption bis 2003



Betriebsansiedlungen im "Regionalen Fenster"

Flugplatz Zweibrücken GmbH (FZG)

Aus der FGAZ wurde 1996 die Flugplatz Zweibrücken GmbH (FZG) ausgegliedert. 49 % der Anteile sollen an die auf Initiative des Landes vermittelten privaten Investoren veräußert werden. Diese haben zudem ein Optionsrecht auf 100 % bis 2003.

Gesellschafter der FZG ist derzeit noch die FGAZ und somit Land und ZEF. Die FZG ist Eigentümerin von 176 ha Flächen, die dem Flugbetrieb gewidmet sind. Sie ist zudem Unternehmerin im Sinne des Luftverkehrsgesetzes und zuständig für den Flugbetrieb, d.h. sie nutzt den Verkehrslandeplatz im Rahmen der erteilten Genehmigungen und vermarktet die dort befindlichen Grundstücke für flugplatzbezogenes Gewerbe.

Die FZG hat ab 1995 das Betriebsänderungsverfahren und weitere Zulassungsregelungen nach LuftVG für den Instrumentenflugbetrieb und die Entwicklung des Flugplatzes im Rahmen der allgemeinen Luftfahrt durchgeführt und erfolgreich abgeschlossen.



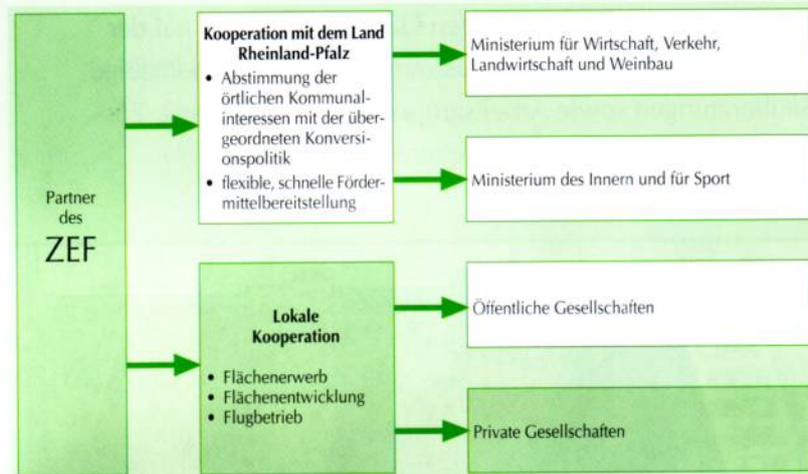
Auf dieser Grundlage hat die FZG - unter maßgeblichem Einsatz von staatlichen Fördermitteln - die Teilräumung von Flächen und den Ausbau der flugtechnischen Infrastruktur durchführen lassen. Hierbei wurde sie durch das Ingenieurbüro für Flugplatzbau Airplan und durch eine Rechtsberatung unterstützt. Die Gesellschaft erhält Betriebskostenzuschüsse vom Land Rheinland-Pfalz. Dadurch halten sich die finanziellen Belastungen des Gesellschafters ZEF in Grenzen.



Private Gesellschaften: Aircity Grundbesitz GmbH & Co. KG

Für die vom ZEF aufbereiteten Gewerbe- und Industriegebiete gibt es private Nachfragen insbesondere aus der Region. Im Wege von Grundstücksverkauf durch die FGAZ aus diesem Flächenpool erfolgt eine Ansiedlung. Die Zusammenarbeit des ZEF mit diesen Privaten erfolgt als Dienstleistungsservice zur Klärung aller mit der Ansiedlung verbundenen Fach- und Rechtsfragen.

Daneben tritt die Zusammenarbeit mit der vom Land Rheinland-Pfalz 1995 als Teilflächenübernehmer vermittelten Investorengruppe Dommermuth / Dr. Pascher. Aus dem Flächenpool der FGAZ wurde an die von den vorgenannten Einzelpersonen zu diesem Zweck gegründete Aircity Grundbesitz GmbH & Co. KG eine Teilfläche von ca. 57 ha im Nordwesten des Flugplatzes verkauft. Vertragsgemäß werden dort das Designer-Outlet, die Freizeiteinrichtungen und der Multimedia-Internet-Park verwirklicht.

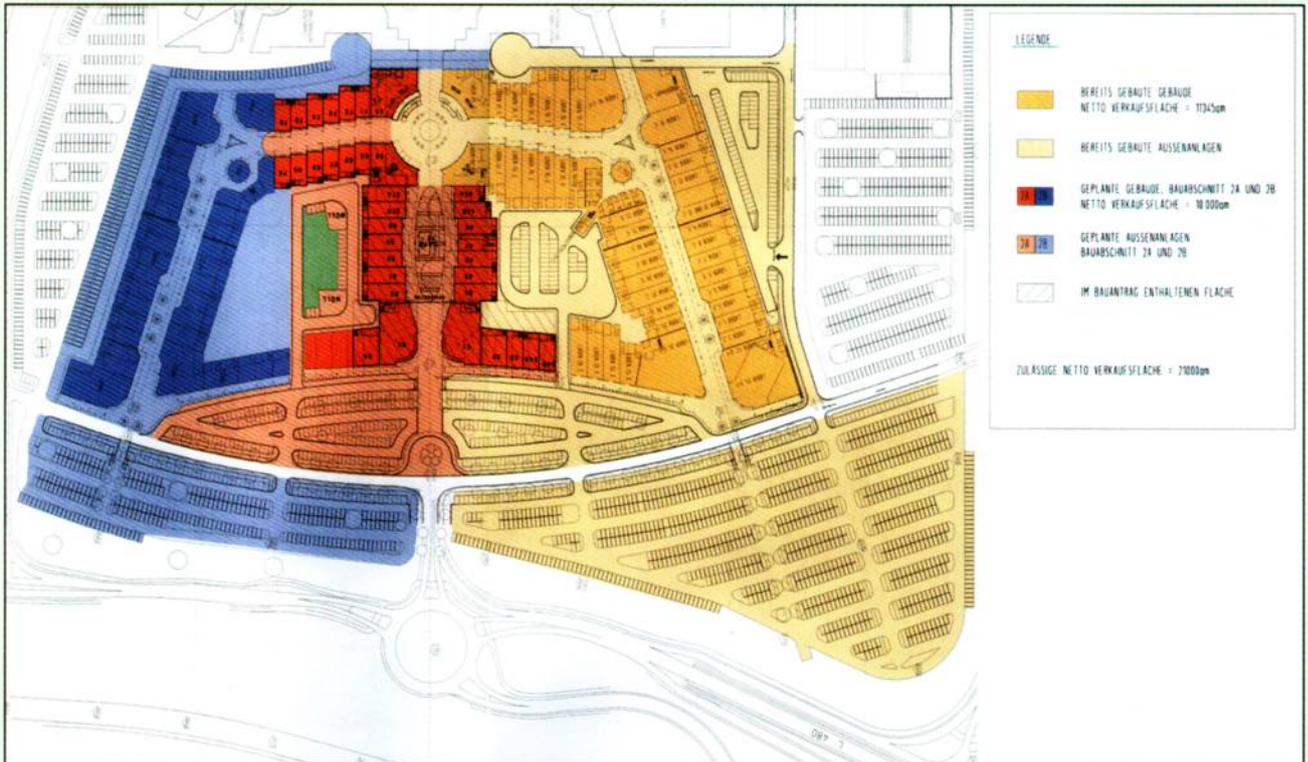


Die Geländeentwicklung durch die privaten Investoren ist an den städtebaulichen Rahmenplan sowie an das Aeroville-Konzept gebunden und erfolgt auf der Basis eines Städtebaulichen Vertrages sowie weitergehender umfassender Vertragsvereinbarungen. Begrifflich umfasst diese Teilflächenentwicklung das sogenannte Vier-Säulen-Modell aus Einkauf, Freizeit

ORGANISATION UND STRUKTUREN

und Multimedia, dessen 4. Säule "Flugbetrieb" durch die angestrebte Übernahme des 49 %-Anteils der FZG durch die Aircity gesichert werden soll.

Mit diesem wichtigsten privaten Flächenentwickler hat der ZEF umfassende Formen der Zusammenarbeit, u.a. regelmäßige Bauberatungen sowie Arbeitsgruppen für Erschließung, Fördermittelmanagement und Weiteres eingerichtet.



62

Designer Outlet Zweibrücken: Auszug aus dem Grobkonzept / Vorabzug (Quelle: Architekten Graf & Graf GbR mbH)



Designer Outlet Zweibrücken 1. Bauabschnitt

■ **MEILENSTEINE**

DER

STANDORTKONVERSION

FACTORY STORE



63

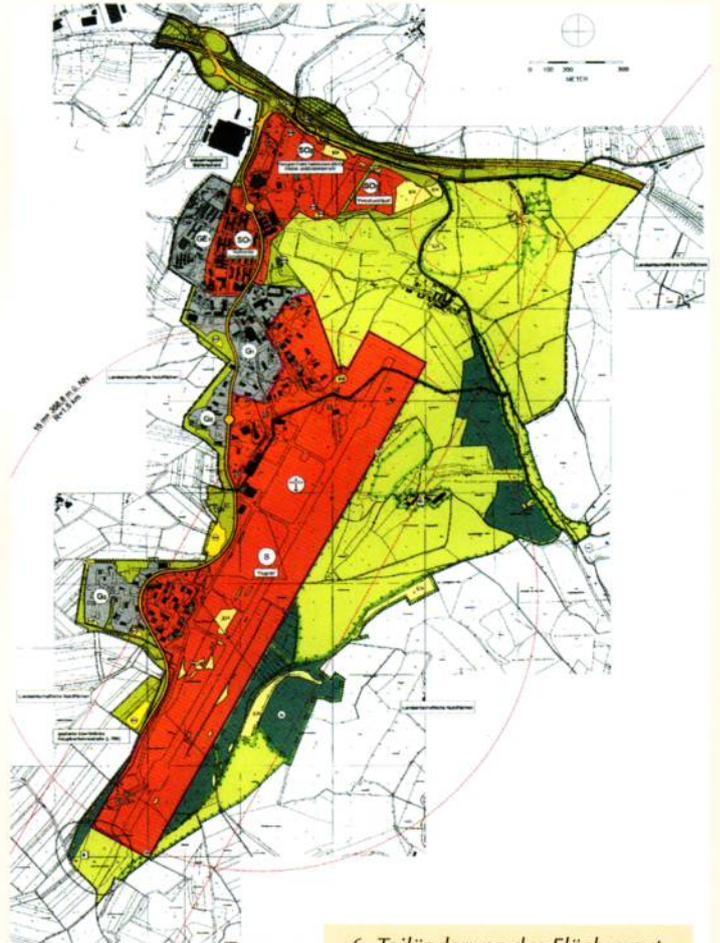
Flächennutzungsplanung am Flugplatz Zweibrücken

Die Schaffung von Planungs- und Rechtssicherheit und somit die Voraussetzung für die Realisierung des Konzeptes "Aeroville" erfolgte in der ersten Stufe durch die Änderung der bestehenden Flächennutzungspläne der Stadt Zweibrücken (17. und 27. Änderung) und der Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land (5. und 6. Änderung). Damit wurde die zivile Nachnutzung in ihren Grundzügen vorbereitet. Die zwischen Stadt und Verbandsgemeinde abgestimmte Änderung der Flächennutzungspläne Nr. 5 (Verbandsgemeinde) und Nr. 17 (Stadt) erfolgte von 1990 bis 1994 auf der Grundlage des § 204 BauGB. Diese Änderungen hatten folgende Ziele:

- Ausweisung gewerblicher Bauflächen gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 BauNVO,
- Ausweisung einer kleineren Sonderbaufläche gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 4 BauNVO,
- Ausweisung einer überörtlichen Hauptverkehrsstraße,
- Ausweisung von Flächen für Wald und Landwirtschaft,
- Ausweisung von Flächen für den Luftverkehr.

Die Flächennutzungsplanänderungen sind abgeschlossen. Alle Verfahrensschritte und Beschlüsse erfolgten jeweils parallel in den Gemeindeparlamenten. Die 17. Teiländerung des FNP der Stadt Zweibrücken wurde am 7.12.1994 rechtswirksam. Sie umfasste ca. 132 ha des Konversionsstandortes im nördlichen Teil des Zweckverbandsgebietes. Am 8.12.1994 wurde die 5. Teiländerung des FNP der Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land für den 178 ha großen Teilbereich im Süden rechtswirksam.

Zur Umsetzung des Vier-Säulen-Konzeptes wurde im Zeitraum von Juni 1997 bis November 1998 die abermalige Änderung der Flächennutzungspläne erforderlich, vornehmlich mit dem Ziel der Ausweisung weiterer Sonderbauflächen im Norden des Verbandsgebiets sowie weiterer Flächen für den Luftverkehr. Auch diese Teiländerungen erfolgten gemäß § 204 BauGB in inhaltlich und verfahrensmäßig abgestimmter Form. Die 27. Teiländerung des FNP der Stadt Zweibrücken wurde am 04.07.1998 rechtswirksam, die 6. Teiländerung des FNP der Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land am 19.11.1998.



6. Teiländerung des Flächennutzungsplanes der Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land mit Darstellung der 27. Teiländerung der Stadt Zweibrücken, Quelle: FIRU mbH

■ **Bebauungsplanung am Flugplatz Zweibrücken**

Zusätzlich zur vorbereitenden Bauleitplanung war allerdings für eine aktive Entwicklung und Umsetzung des Konversionskonzepts "Aeroville" die Aufstellung von Bebauungsplänen erforderlich, da eine planungsrechtliche Einordnung als Außenbereich nach § 35 BauGB oder als sogenannter unbeplanter Innenbereich im Sinne des § 34 BauGB nicht wenige rechtliche Schwierigkeiten aufwarf. So wurden die zivilen Folgenutzungen durch die Ausweisung von Gewerbegebieten (GE) gem. § 8 BauNVO, von Industriegebieten (GI) gem. § 9 BauNVO und von sonstigen Sondergebieten (SO) gem. § 11 BauNVO im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung gesichert. Somit wurde der Prämisse, vielfältigsten Branchen Ansiedlungsmöglichkeiten zu bieten, Rechnung getragen. Jeweils auf Teilräume des Verbandsgebiets bezogen wurden Aufstellungsbeschlüsse für die Bebauungspläne

- "Designer Outlet Zweibrücken / Freizeit- und Erlebnisbereich",
- "Flugplatz Mitte"
- "Flugplatz Süd / Luftfahrt",
- "Flugplatz Süd / L 700",
- "Flugplatz Südwest" und
- "Flugplatz Nord"

gefasst. Die Bebauungspläne haben heute unterschiedliche Verfahrensstände erreicht. Drei Pläne haben mittlerweile das Aufstellungsverfahren nach den Regelungen des Baugesetzbuchs komplett durchlaufen. Die beiden Industriegebiete ("Süd / L 700" und "Südwest") sind rechtskräftig zur Satzung beschlossen, der Bebauungsplan zum Sondergebiet DOZ ist nach Satzungsbeschluss noch nicht veröffentlicht. Die Pläne "Nord", "Mitte" und "Südwest" befinden sich noch im Verfahren.



Im Rahmen der Bebauungspläne wurden bisher die folgenden Nutzungen im Gebiet des ZEF gesichert:

- Bereiche für Bürobetriebe und Dienstleistung,
- Bereiche für Freizeit-, Sport-, Hotel- und Touristikeinrichtungen sowie für Einkaufs-, Handels-, Erlebnisshoppingeinrichtungen (Factory Outlet und Interactive Shopping),
- Bereiche für Gewerbebetriebe aller Art,
- Bereiche für luftgewerblich orientierte Gewerbe-/Industriebetriebe,
- luftrechtlich gewidmete Bereiche mit Einrichtungen zur Passagier- und Frachtabfertigung, Einrichtungen zur Wartung und Instandsetzung von Luftfahrzeugen (Regelungen nach LuftVG).

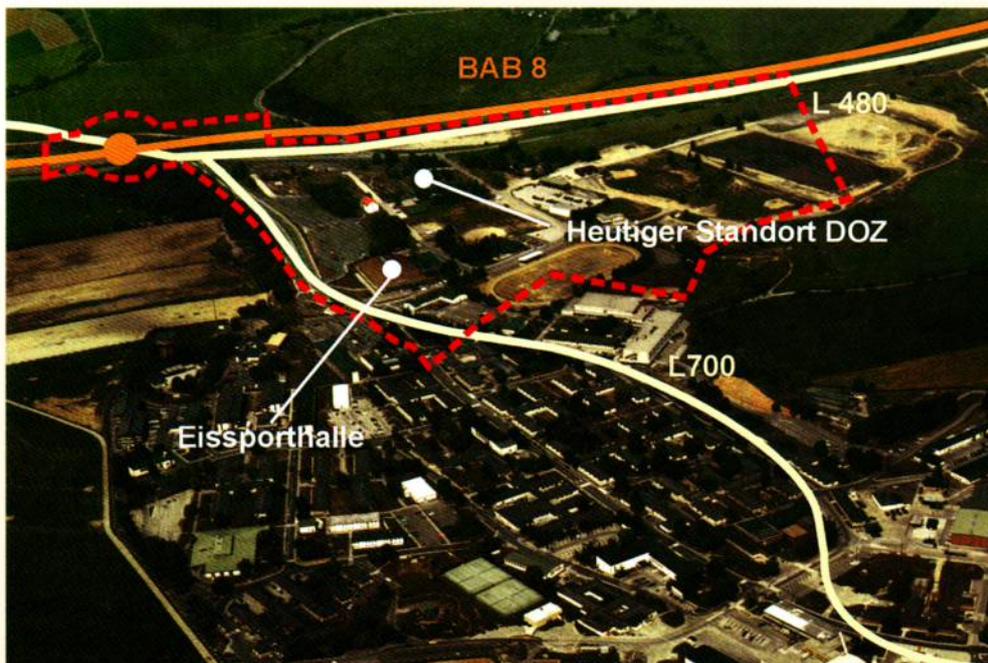
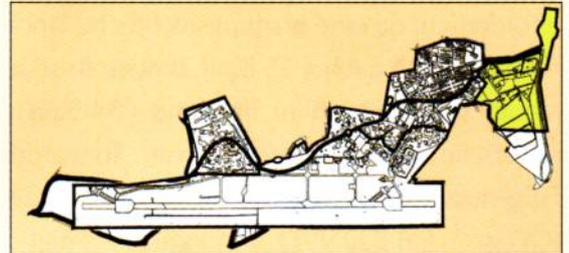


Gesamtgebiet aller sechs Bebauungspläne und des Verkehrslandeplatzes

Bebauungsplan "Designer Outlet Zweibrücken / Freizeit- und Erlebnisbereich"

Ziele

Mit dem Bebauungsplan "Designer Outlet Zweibrücken / Freizeit- und Erlebnisbereich" werden die Kernnutzungen für die Säulen "Einkaufen" und "Freizeit / Erlebnis" geregelt. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Festsetzung der Art und des Umfangs der Einzelhandelsnutzungen für die neue Handelsform "Factory Outlet Center" in Abgrenzung zum Handel in den Innenstädten der Umgebung. Der Bebauungsplan enthält insbesondere die Festsetzung eines sonstigen Sondergebiets gem. § 11 BauNVO und weitgehende Regelungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung. Darüber hinaus ist zum Bebauungsplan ein Städtebaulicher Vertrag zwischen dem ZEF und dem Flächeneigentümer geschlossen worden, der noch weitergehende Regelungen zur Nutzung des Grundstücks enthält.



Geltungsbereich des Bebauungsplans "DOZ / Freizeit- und Erlebnisbereich"

Zum Bebauungsplan sind umfassende Fachgutachten zu den Themen Verkehr, Natur und Landschaft, Klima, Infrastruktur, Immissionsschutz und Einzelhandel erarbeitet worden. Weiter wurde ein Grünordnungsplan erstellt und eine in das Aufstellungsverfahren integrierte Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) durchgeführt.

Dem Bebauungsplanverfahren vorgelagert war ein positiv abgeschlossenes Raumordnungsverfahren zur Klärung der



Auszug aus dem
Bebauungsplan DOZ
Zweibrücken

raumordnerischen Verträglichkeit der geplanten Einzelhandelsnutzungen (Factory Outlet Center).

Quelle: FIRU mbH

Geltungsbereich

Der Bebauungsplan "Designer Outlet Zweibrücken / Freizeit- und Erlebnisbereich" umfasst einen Geltungsbereich von 42,1 ha und setzt ca. 22,3 ha Nettobauland fest.

Umsetzung

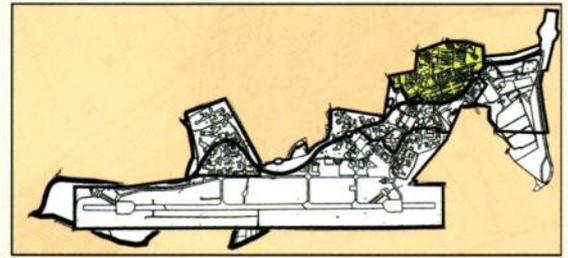
Auf Grundlage des § 33 BauGB wurde die Baugenehmigung für den ersten Bauabschnitt des Designer Outlet Centers erteilt. Dieser wurde inzwischen errichtet und am 08.03.2001 eröffnet.



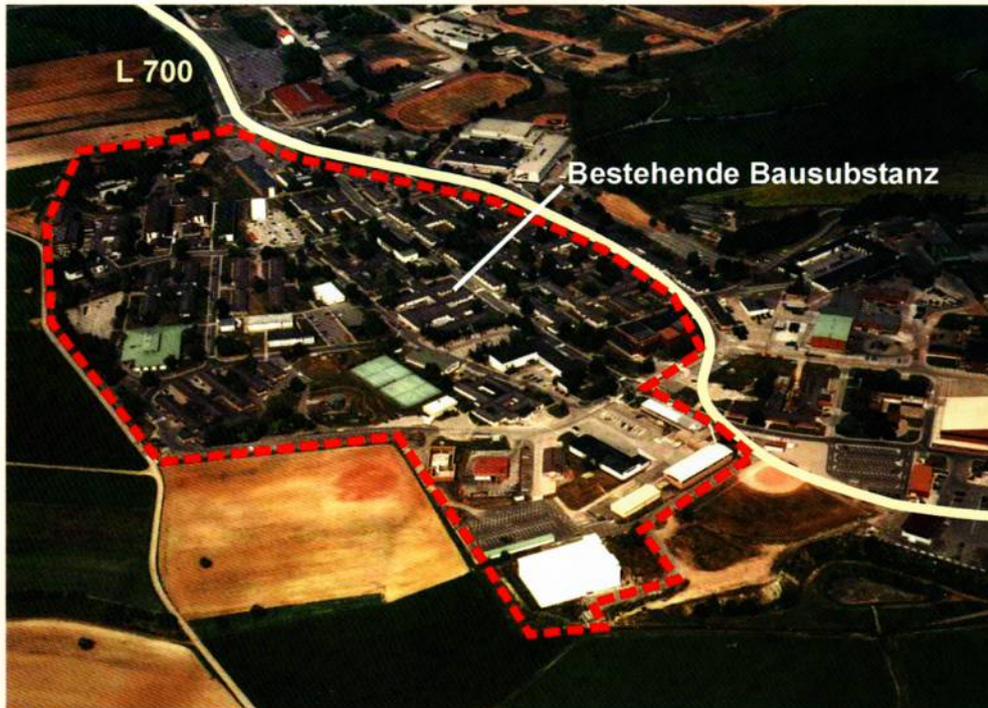
Bebauungsplan "Flugplatz Mitte"

Ziel

Der Bebauungsplan "Flugplatz Mitte" enthält Festsetzungen für ein Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO und zwei Sondergebiete gemäß § 11 BauNVO sowie Festsetzungen für Erschließungsanlagen und Verkehrsflächen. Er nimmt Teile der Nutzungssäule "Multimedia" auf. Im Rahmen der Realisierung des Gesamtkonzeptes "Aeroville" soll das Gebiet als neues Zentrum der Gebietsentwicklung fungieren.



Durch die ehemalige Nutzung ist das Bebauungsplangebiet durch bestehende, überwiegend eingeschossige Unterkunftsbaracken, Verwaltungs- und Versorgungsgebäude geprägt. Sie sollen nunmehr abgebrochen werden.



Geltungsbereich des Bebauungsplanes "Flugplatz Mitte"

Zum Bebauungsplan wurden ein städtebaulicher Rahmenplan sowie ein landespflegerischer Planungsbeitrag erstellt.

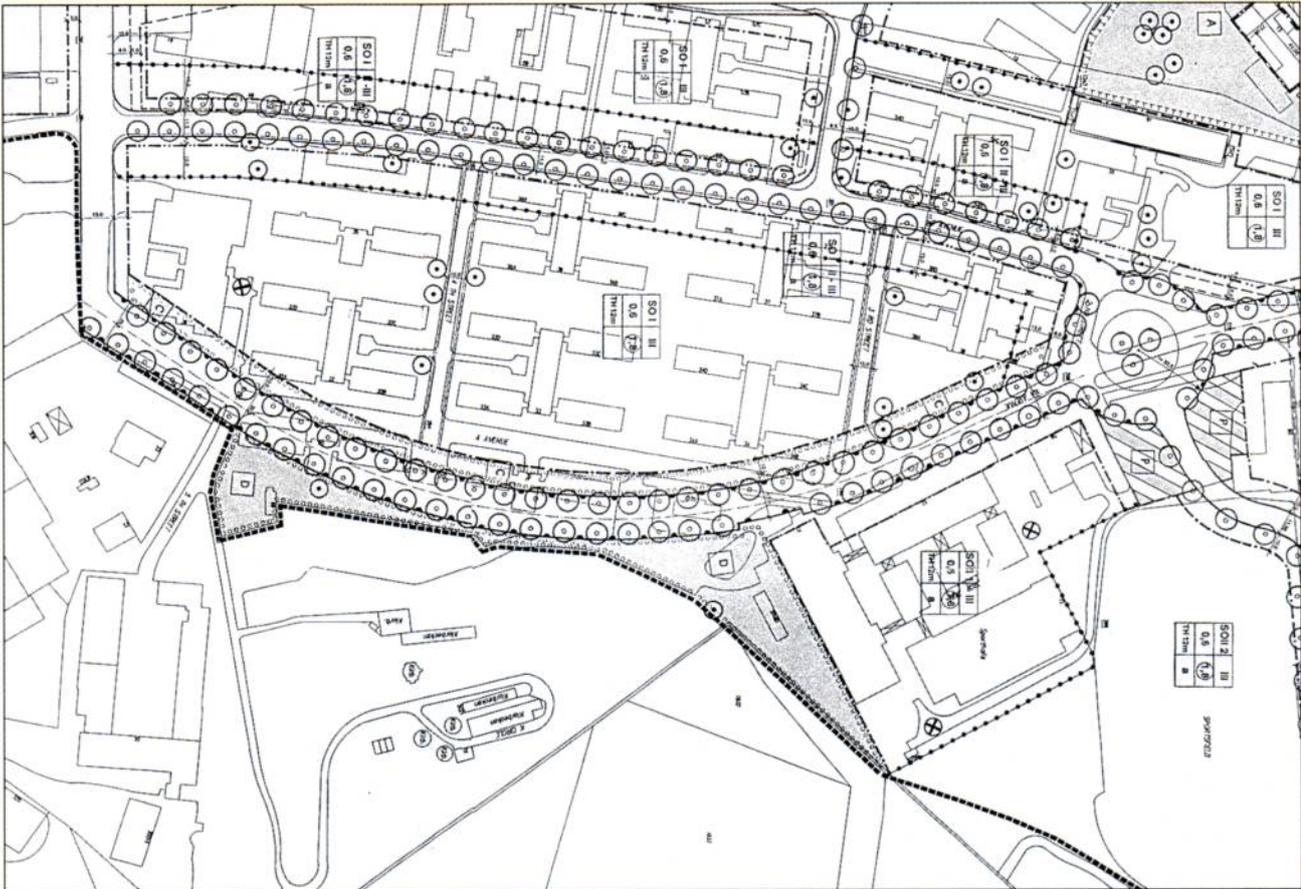
Geltungsbereich

Der Bebauungsplan "Flugplatz Mitte" umfasst einen Geltungsbereich von 34,6 ha, davon 20,16 ha Nettobauland.

Umsetzung

Das Gebiet ist weitgehend erschlossen. Es haben sich bereits verschiedene Gewerbebetriebe angesiedelt.

MEILENSTEINE DER STANDORTKONVERSION



Ausschnitt aus dem Bebauungsplan "Flugplatz Mitte", Entwurf 1995, Quelle: Kirschner & Schirmer

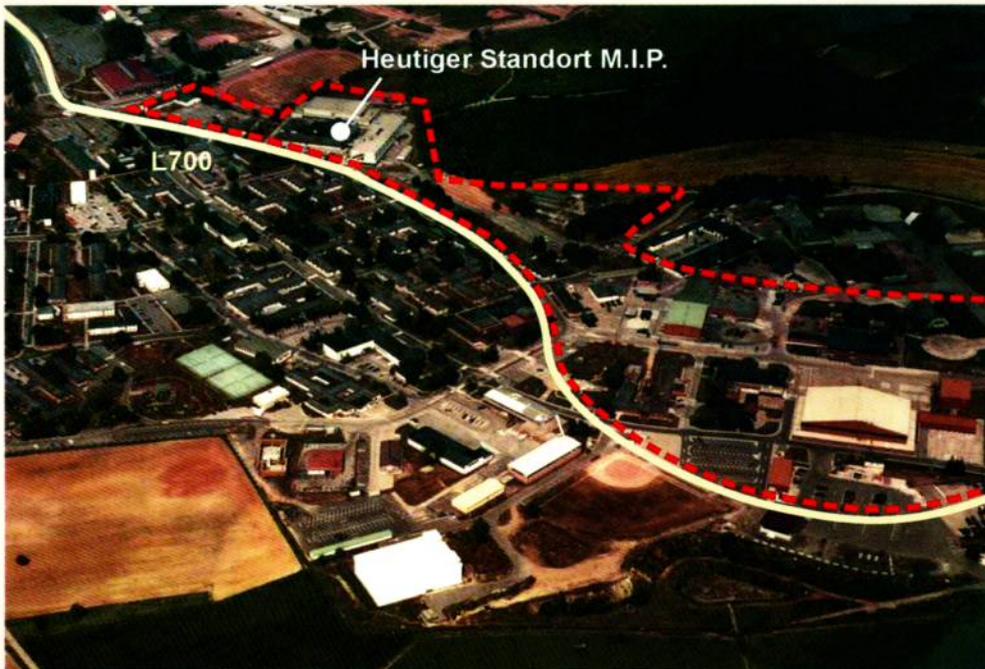
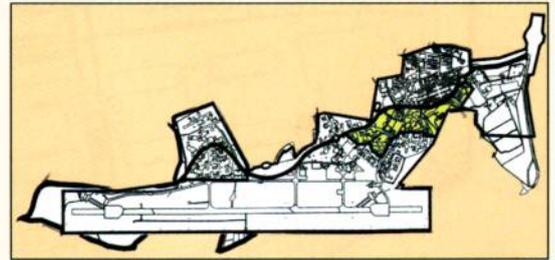


Die Ansiedlung verschiedener Gewerbebetriebe ist bereits erfolgt

Bebauungsplan "Flugplatz Süd / Luftfahrt"

Ziel

Der Bebauungsplan "Flugplatz Süd / Luftfahrt" nimmt Teile der Nutzungssäule "Multimedia" sowie Gewerbeflächen auf. Er enthält im Wesentlichen die Festsetzung eines Industriegebiets gem. § 9 BauNVO und eines sonstigen Sondergebiets gem. § 11 BauNVO sowie Festsetzungen zu Erschließungsanlagen und Verkehrsflächen. Zum Bebauungsplan sind verschiedene Fachgutachten und ein Grünordnungsplan erstellt worden.



Geltungsbereich des Bebauungsplanes "Flugplatz Süd / Luftfahrt"

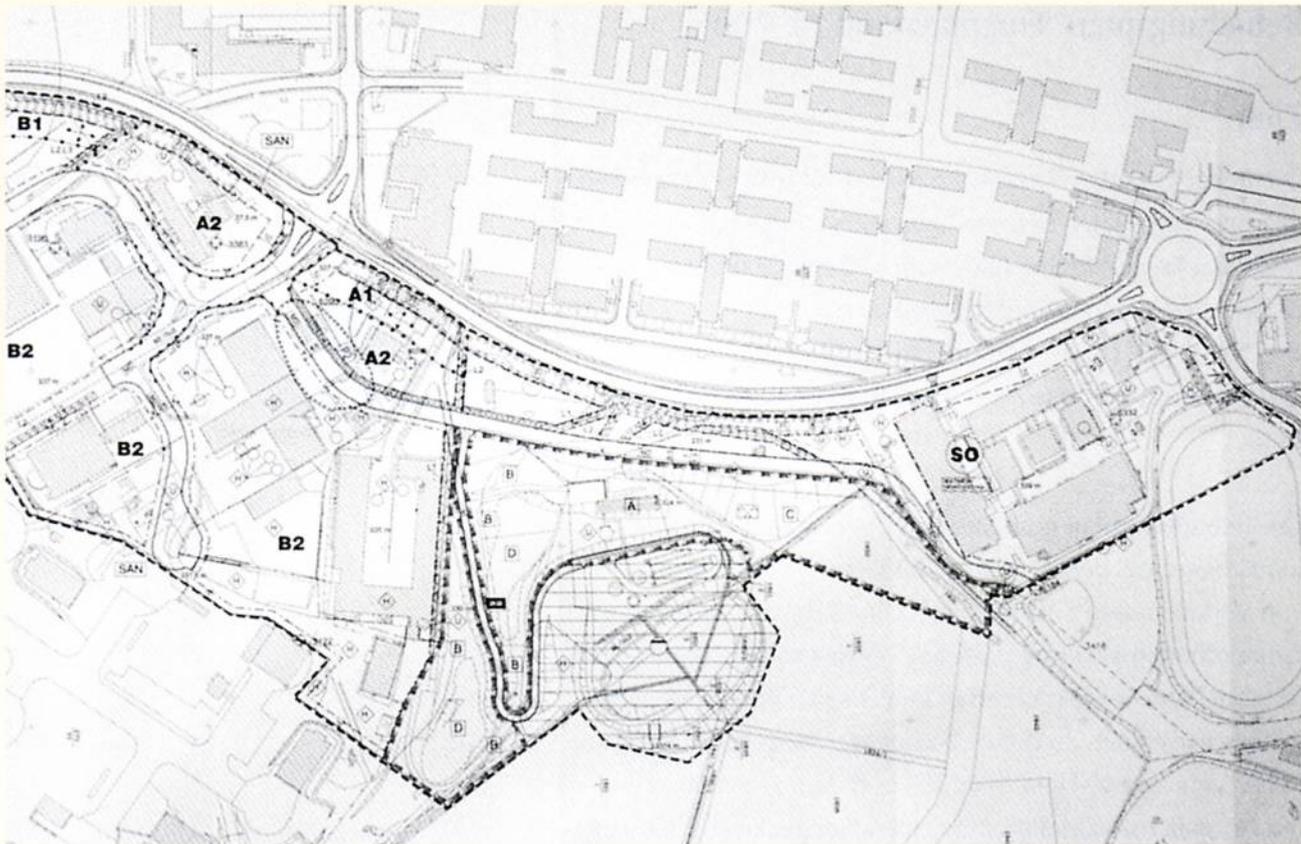
Geltungsbereich

Der Bebauungsplan "Flugplatz Süd / Luftfahrt" umfasst einen Geltungsbereich von 21,07 ha, davon sind 15,25 ha Nettobauland.

Umsetzung

Das Gebiet ist weitgehend erschlossen und Standort des Multimedia-Internet-Park (M.I.P.).





Ausschnitt aus Bebauungsplan "Süd/Luftfahrt", Stand 08. 2001, Quelle: Ing.-Büro BBP

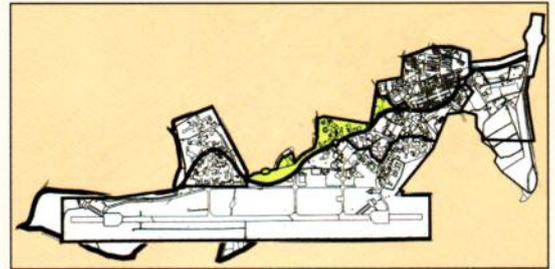
RECHTSGRUNDLAGEN

1. Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung des Gesetzes zur Änderung des Baugesetzbuchs und zur Neuregelung des Rechts der Raumordnung (Bau- und Raumordnungsgesetz 1998 - BauROG) vom 18. August 1997 (BGBl. I, S. 2081) in Kraft seit 01.01.1998
2. Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466)
3. Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne sowie über die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I S.58), sowie die Anlage zur PlanzV 90.
4. Landesbauordnung für Rheinland-Pfalz (LBauO) in der Fassung vom 24. November 1998 (GVBl. S. 365) in Kraft seit 01. Januar 1999
5. Gemeindeordnung für Rheinland-Pfalz (GemO) in der Fassung vom 31. Januar 1994 (GVBl. S. 153).
6. Landespflegegesetz (LPflG) in der Fassung vom 5. Februar 1979 (GVBl. S. 36), zuletzt geändert durch § 41 Landeswaldgesetz (LwaldG) vom 30. November 2000.
7. Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes zur Beschleunigung und Vereinfachung immissionsschutzrechtlicher Genehmigungsverfahren vom 09. Oktober 1996 (BGBl. I S. 1498)
8. Landeswassergesetz (LWG) in der Fassung vom 14. Dezember 1990 (GVBl. 1991 S. 11), zuletzt geändert durch das Landesgesetz zur Änderung des Landeswassergesetzes und des Landesabfallwirtschafts- und Altlastengesetz vom 05. April 1995 (GVBl. S. 69)

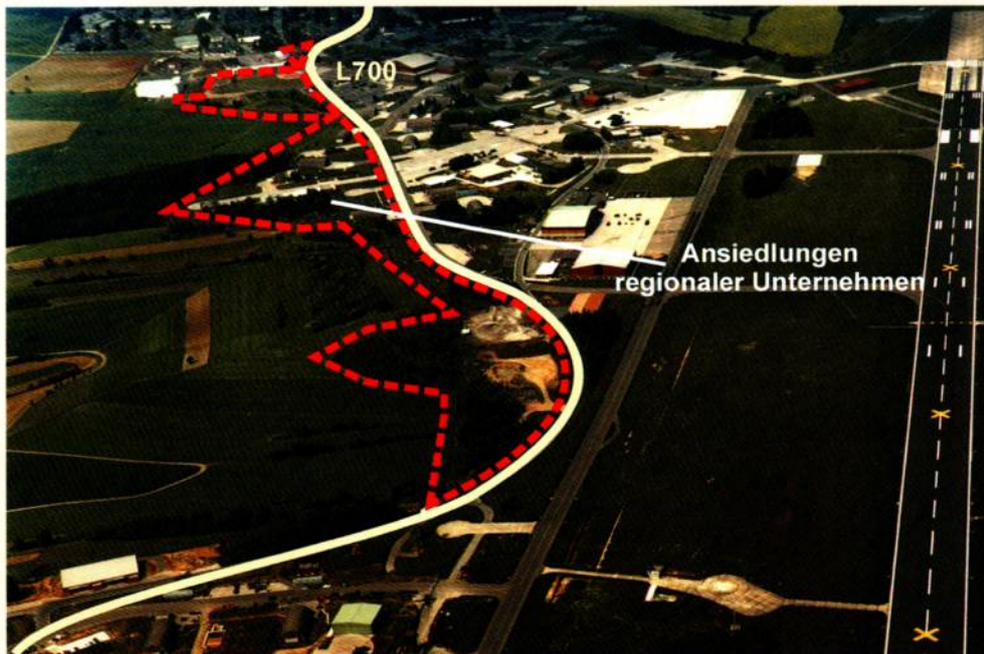
Bebauungsplan "Flugplatz Süd / L 700"

Ziele

Der Bebauungsplan "Flugplatz Süd / L 700" soll als Bestandteil des sog. "regionalen Fensters" klassische Industrie- und Gewerbeflächen für kleine und mittlere Betriebe planerisch sichern und setzt darüber hinaus Flächen zur Entwicklung von Natur und Landschaft fest, die in das gesamthafte Ausgleichskonzept für das Zweckverbandsgebiet eingebunden sind.



Der Bebauungsplan enthält daher die Festsetzung eines Industriegebiets gemäß § 9 BauNVO sowie die Festsetzung von Verkehrs- und Grünflächen. Zum Bebauungsplan ist ein Grünordnungsplan erstellt worden, der den naturschutzfachlich festgestellten Ausgleichsbedarf teilweise außerhalb des Plangebiets vorschlägt. Zu dessen Sicherung wurde ein Städtebaulicher Vertrag zwischen dem ZEF und dem Eigentümer der mit Ausgleichsmaßnahmen belegten Flurstücke geschlossen.



Geltungsbereich des Bebauungsplans "Flugplatz Süd / L 700"

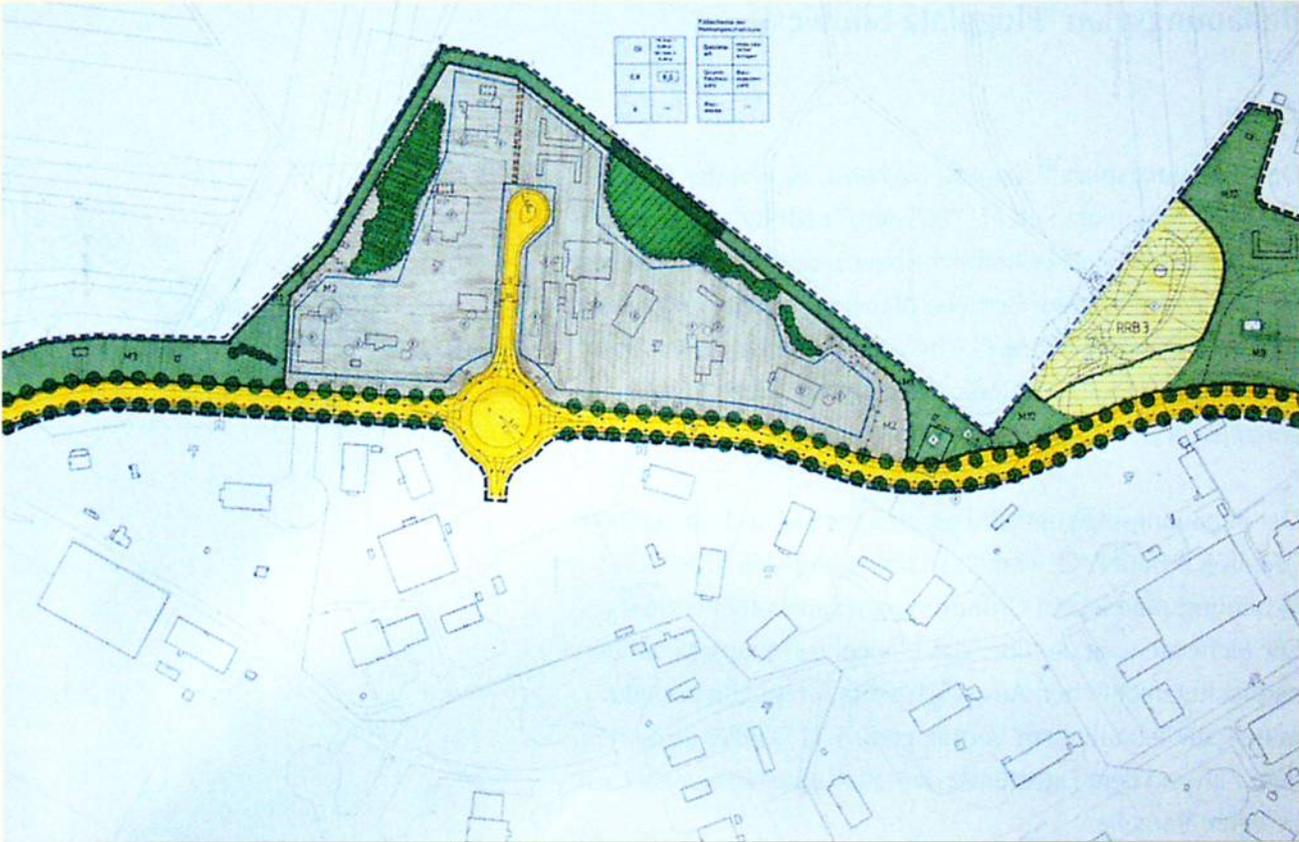
Geltungsbereich

Der Bebauungsplan "Flugplatz Süd / L 700" umfasst 19,4 ha. Hiervon sind 5,1 ha Nettobauland.

Umsetzung

Die Flächen sind erschlossen, einzelne Ansiedlungen regionaler Unternehmen haben bereits stattgefunden.

MEILENSTEINE DER STANDORTKONVERSION



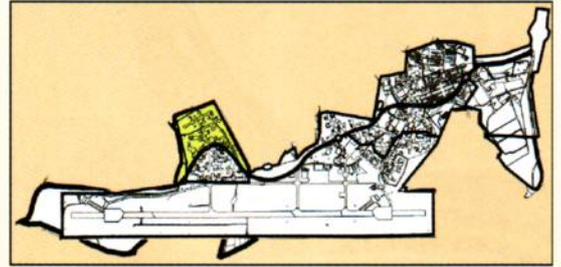
Ausschnitt aus dem Bebauungsplan "Flugplatz Süd / L 700", Quelle: Ing.-Büro BBP



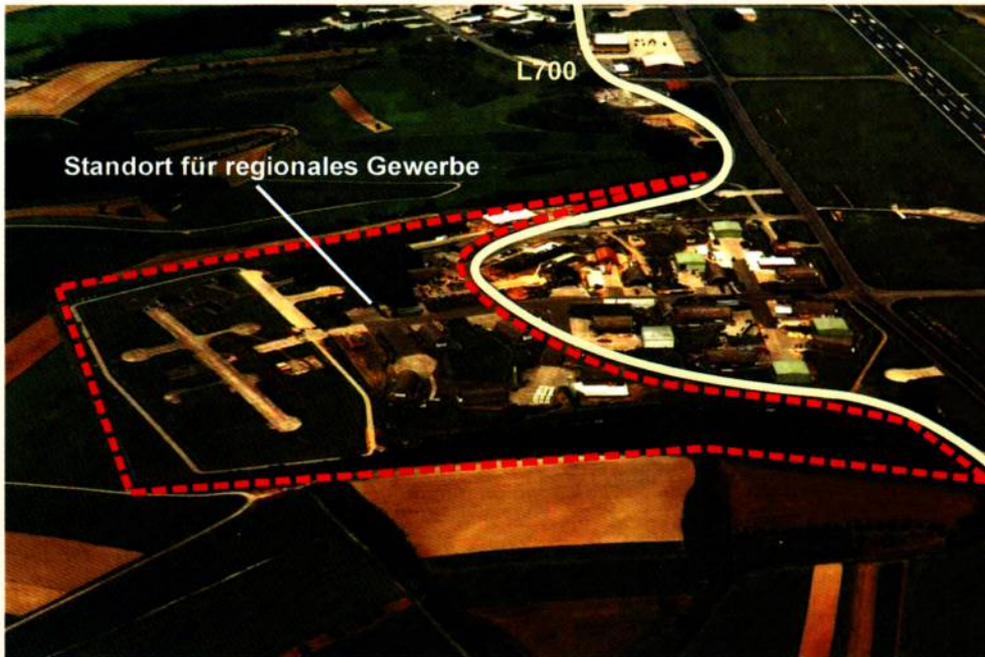
Bebauungsplan "Flugplatz Südwest"

Ziele

Der Bebauungsplan "Flugplatz Südwest" ist wie der Bebauungsplan "Flugplatz Süd / L 700" dem "regionalen Fenster" zugeordnet und stellt gewerbliche bzw. industrielle Bauflächen für kleine und mittlere Betriebe planerisch sicher. Auch hier sind in größerem Umfang Flächen zur Entwicklung von Natur und Landschaft festgesetzt, die das gesamtheitliche Ausgleichskonzept für den Flughafenbereich umsetzen.



Der Bebauungsplan enthält Festsetzungen für Industriegebiete gemäß § 9 BauNVO, Verkehrsflächen und Weiteres. Zum Bebauungsplan ist ein Grünordnungsplan erstellt worden. Die Sicherstellung der über das Plangebiet hinausreichenden naturschutzfachlichen Ausgleichsverpflichtungen erfolgte mittels städtebaulichem Vertrag gem. § 11 BauGB zwischen dem ZEF und dem Eigentümer der mit Ausgleichsmaßnahmen belegten Parzellen.



Geltungsbereich des Bebauungsplans "Flugplatz Südwest"

Geltungsbereich

Der Bebauungsplan "Flugplatz Südwest" umfasst 17,0 ha. Hiervon sind 9,2 ha Nettobauland.

Umsetzung

Die Flächen sind erschlossen, einzelne Ansiedlungen regionaler Unternehmen haben bereits stattgefunden.

MEILENSTEINE DER STANDORTKONVERSION



Ausschnitt aus dem Bebauungsplan
"Flugplatz Südwest", Quelle: Ing.-Büro BBP



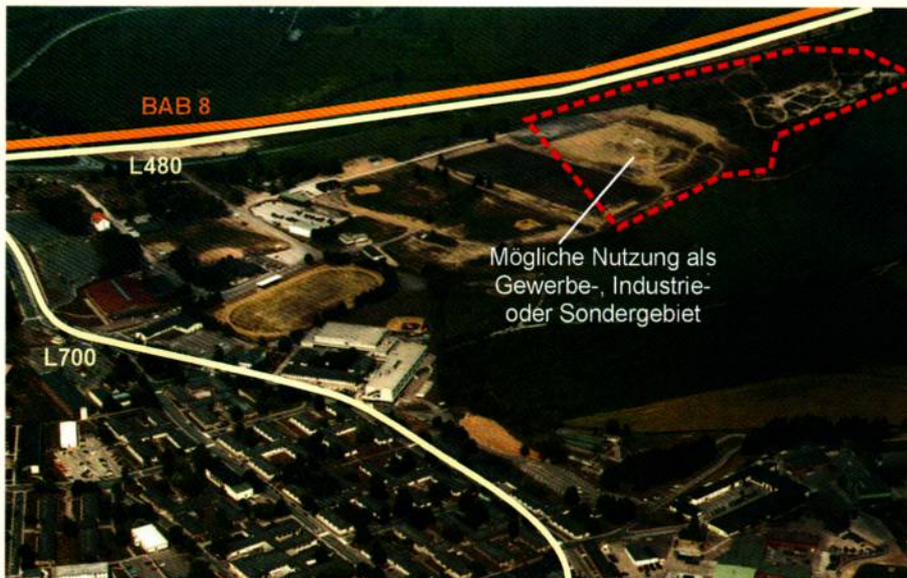
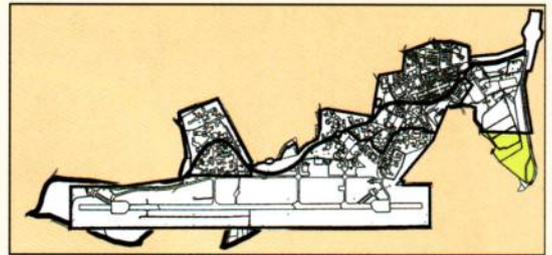
Bebauungsplan "Flugplatz Nord"

Ziele

Für den nordwestlichen Teilbereich sollten nach dem Aeroville-Konzept gewerblich-industrielle Flächen angeboten werden (Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan).

Geltungsbereich

Der Bebauungsplan "Flugplatz Nord" umfasste ursprünglich 31,7 ha. Im Zuge der Aufstellung des unmittelbar benachbarten Bebauungsplans "Designer Outlet Zweibrücken (DOZ) / Freizeit- und Erlebnisbereich" wurden Teile seines Geltungsbereichs im Wege der Festsetzung eines sonstigen Sondergebiets gemäß § 11 BauNVO überplant.



Geltungsbereich des Bebauungsplanes "Flugplatz Nord"

Die Flächen im restlichen Geltungsbereich sind im Eigentum der FGZ, allerdings hat die Aircity Grundbesitz GmbH & Co. KG hierauf eine Option zum Flächenerwerb. Nach den Darstellungen der Teiländerung 27 des Flächennutzungsplans der Stadt Zweibrücken können im Geltungsbereich des Bebauungsplans nunmehr anstelle von Gewerbe- und Industriegebieten auch sonstige Sondergebiete gemäß § 11 BauNVO planerisch entwickelt werden. Diese Flächen dienen als funktionale Ergänzung des DOZ-Einkaufsbereichs um eine großflächige Freizeitkomponente.

Umsetzung

Mit Ausnahme des Aufstellungsbeschlusses und vorbereitender Konzepte sind keine weitergehenden förmlichen Verfahrensschritte erfolgt. Das Gelände ist teilgeräumt und für die technische Erschließung vorbereitet.

■ Erschließung

Die Grunderschließung des Verbandsgebiets als Kernaufgabe des ZEF ist mittlerweile weit vorangeschritten und in wesentlichen Teilbereichen abgeschlossen.

Die L 700 einschließlich der notwendigen Knotenpunkte zur Anbindung an das übergeordnete und gebietsinterne Verkehrsnetz ist bis zum südlichen Gebietsabschluss fertiggestellt, der Weiterbau Richtung Frankreich steht bevor. Die innere Erschließung des Zweckverbandsgebiets ist ebenfalls weit vorangeschritten. So stehen in allen Bebauungsplangebieten bzw. Bauzonen und für alle Nutzungssäulen mittlerweile erschlossene Flächen zur Verfügung. Eine weitergehende innere Erschließung erfolgt künftig in Abhängigkeit von der Inanspruchnahme der Bauflächen.

Neben der Herstellung der notwendigen Straßenverkehrsflächen, Parkbuchten und Wendeanlagen einschließlich der Geh- und Radwege sowie Fußgängerquerungen sind auch die Straßenrandbegrünung - meist in Alleeform - gepflanzt und die Straßenbeleuchtung installiert worden.

Die technischen Erschließungskomponenten sind vielfältig. Sie umfassen:

- das komplett neu erstellte Wasserversorgungsnetz,
- das komplett neu erstellte Schmutz- und Regenwasser-
netz, teilweise mit Pump- und Hebeanlagen sowie
mehreren Regenrückhaltebecken mit einem Gesamtvolumen von 65.000 cbm,
- das komplett neu erstellte Gasversorgungs- und -
verteilnetz mit Mittel- und Niederdruckabschnitten,
- das Stromversorgungsnetz einschließlich Transformatoren
sowie das komplett neue Telekommunikations- und
bereichsweise Datennetz.

Die Erschließung erfolgte auf Grundlage von Gesamtkonzepten (z.B. Generalentwässerungsplan) in Bauabschnitten von Nord nach Süd, ausgehend von zwei zentralen Einspeise- und Übergabepunkten im Übergangsbereich zum nordwestlich angrenzenden Industriegebiet Wallerscheid auf der Gemarkung Zweibrücken-Rimschweiler.



Regionales Gewerbe

Neben den vier Säulen des Nutzungskonzepts, die als Kern der Standortentwicklung anzusehen und vornehmlich auf von außerhalb der Region kommende Ansiedlungen ausgerichtet sind (sogenanntes "externes Potenzial"), wurden im Zuge der Konversion umfangreiche Gewerbe- und Industrieflächen für den lokalen Bedarf geschaffen. Dieses "Regionale Fenster" dient den Bedürfnissen der regionalen Wirtschaft, z.B. für Standortoptimierungen, Betriebserweiterungen und Weiteres. Es sind dies hauptsächlich Flächen in den Bereichen Flugplatz Süd / L 700 und Flugplatz Südwest.



Die Umsetzung des Vier-Säulen-Konzepts

Die Tätigkeit des ZEF bereitet die Verwirklichung des auf vier Säulen ruhenden Nutzungskonzepts und damit die erfolgreiche Konversion der US-Airbase vor. Diese vollzieht sich nicht durch den ZEF selbst, sondern durch Investitionen und Maßnahmen privater und öffentlicher Träger.

Unter dem Schlagwort "Flugplatz Zweibrücken - Fliegen und mehr" sind in den letzten Jahren zahlreiche Maßnahmen verwirklicht worden, die im Folgenden dargestellt werden sollen.



Säule Flugbetrieb

Mittelfristig soll am Standort Zweibrücken ein vollwertiger Regionalflughafen mit den Schwerpunkten Charterflugverkehr, Frachtflugverkehr, Privatflieger und Luftfahrttechnik entstehen.

Infrastruktur

Voraussetzung für eine erfolgreiche Entwicklung der Säule Flugbetrieb war zunächst die Umwandlung des US-Militärflugfelds in einen Verkehrslandeplatz gemäß den Regelungen des Luftverkehrsgesetzes der Bundesrepublik Deutschland einschließlich weitergehender Regelungen nach den luftrechtlich relevanten Verordnungen und Richtlinien.

Die notwendige Betriebsgenehmigung gem. § 6 LuftVG für einen zivilen Verkehrslandeplatz wurde 1992 beantragt und am 29.9.1993 durch die damalige Bezirksregierung Rheinhesen-Pfalz in Neustadt / Weinstraße (heute Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd) erteilt. Genehmigt wurde der Flugbetrieb von Flugzeugen mit einem Abfluggewicht bis zu 14 t. Schwerere Flugzeuge wurden nur nach vorheriger Genehmigung zugelassen. Der Flugbetrieb wurde grundsätzlich auf die Zeit von 6.00 bis 22.00 Uhr begrenzt, Ausnahmen im Rahmen des Werftbetriebes bis 23.00 Uhr. Der Verkehrslandeplatz Zweibrücken ging am 2.9.1994 unter dem internationalen Kürzel ZQW offiziell in Betrieb.

Um diese Genehmigungen zu erreichen, war zunächst die Feststellung des luftverkehrstechnischen Statusquo und die Formulierung von Standards und Qualitäten eines leistungsfähigen Ausbaus der vorhandenen technischen Einrichtungen (Start- und Landebahn, Rollbahnen, Abstell- und Vorfeldflächen, Betankung, Funk- und Sicherheitstechnik) erforderlich. Die Ziele des Flugplatzausbaus sind in dem vom Büro Airplan erstellten, noch heute gültigen Rahmenplan "Verkehrslandeplatz Zweibrücken" formuliert. Zum Erlangen der Genehmigungen waren weiterhin eine Vielzahl von Gutachten zum Immissionsschutz, zur Inanspruchnahme von auch naturschutzrechtlich geschützten Flächen, zur geordneten Wasserfassung und -ableitung und nicht zuletzt zur landseitigen Erschließung erforderlich. Die Erreichung der Betriebsgenehmigung war die erste ihrer Art in Rheinland-Pfalz zur zivilen Nutzung ehemals militärischer Flugfelder.

Flughafen Zweibrücken:

29.09.1993

Erteilung der Betriebsgenehmigung für den Verkehrslandeplatz

8.05.1994

Landung des ersten Zivillflugzeuges

02.09.1994

Offizielle Inbetriebnahme des Verkehrslandeplatzes und Genehmigung mit Sichtflugbetrieb

27.01.1997

Genehmigung des Instrumentenflugbetriebes

04.1999

Eröffnung eines Terminals mit einer Abfertigungskapazität von 500 Passagieren / Stunde

05.1999

Inbetriebnahme des Instrumentenlandesystem



Gebiet des "Verkehrslandeplatzes" und Bauzonen "Allgemeine Luftfahrt" und "Großluftfahrt"

Schon am 28.5.1994 landete das erste Zivilflugzeug. In der Anfangszeit durfte nur nach Sichtflugregeln geflogen werden.

Um regelmäßigen gewerblichen Luftverkehr zu gewährleisten und damit eine verbesserte Vermarktungsposition zu erreichen, wurde jedoch alsbald die Zulassung zum Instrumentenflugbetrieb angestrebt. Die notwendige luftverkehrsrechtliche Genehmigung hierfür wurde 1997 erteilt, seit 1999 ist das Instrumentenlandesystem nach ILS-Kategorie 1 in Betrieb.

Hierzu waren noch weitergehende technische Ausbauten zur Sicherung der sogenannten Hindernisfreiheit in den seitlichen und vorgelagerten Flächen sowie die Einrichtung einer zeitlich befristeten Kontrollzone des sogenannten Luftraums "F", die Koordination von Überflug- und Einflugrechten in den französischen Luftraum sowie die Abstimmung mit dem benachbarten Verkehrsflughafen Saarbrücken erforderlich. Auch waren Änderungen im Regime des Anflugs und der Platzrunden - nicht zuletzt in Bezug auf den benachbarten Landeplatz Pirmasens Pottschütthöhe - zu beachten.

Vor diesem Hintergrund wurde die luftseitige Infrastruktur komplettiert. Inzwischen besteht ein vollwertiger Tower, alle meteorologischen, Sicherheits- und Navigationseinrichtungen sind in Betrieb, ebenso eine moderne Tankanlage. Technisches Gerät zur Abfertigung und Behandlung der Flugzeuge ist neu beschafft worden und die Rollbahnen wurden modernisiert, verbreitert und mit einer neuen Oberflächenentwässerung ausgestattet.

Nicht zuletzt steht auf der Landseite seit 1999 ein modernes Terminal mit einer Abfertigungskapazität von 500 Passagieren / Stunde zur Verfügung, das durch Umbau bestehender Gebäude entstanden ist. Es wird ergänzt durch ein Bistro, so dass für Fluggäste eine leistungsfähige Infrastruktur zur Verfügung steht.



Status und Perspektiven

Im Jahr 2000 ist die Zahl der Flugbewegungen auf mehr als 20.000 p.a. angestiegen. Dabei wurden knapp 50.000 Passagiere und 280 Tonnen Fracht abgefertigt. Damit ist im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung der Flugbewegungen um 27 Prozent und der Anzahl der Passagiere um 57,6 Prozent zu verzeichnen, die vor allem auf die Inbetriebnahme des Instrumentenlandesystems zurückgeführt werden kann.

Derzeit stellen Privatflieger den Großteil der Flugbewegungen. Der Verkehrslandeplatz Zweibrücken entwickelt sich jedoch im Charter- und im Frachtbereich stetig weiter und bindet zunehmend gewerblichen Luftverkehr. Von besonderer Bedeutung sind vor allem die am Standort angesiedelten Werft- und Wartungsbetriebe für kleinere Typen von Luftfahrzeugen der allgemeinen Luftfahrt.



Mittelfristig soll sich vor allem das Chartergeschäft, das von der hervorragenden Ausstattung und Anbindung des Flughafens besonders profitieren kann, zu einer tragenden Säule des Flugbetriebs entwickeln. Bereits heute finden vereinzelt Charterflüge, vor allem nach Mallorca, statt.

Im Frachtbereich werden die Entwicklungsmöglichkeiten eher verhalten eingeschätzt, ist hier doch mit dem Flughafen Frankfurt-Hahn in Rheinland-Pfalz bereits ein leistungsfähiger und eingeführter Standort am Markt.



Säule Multimedia

Mit dem Multimedia-Internet-Park (M.I.P.) Zweibrücken wird seit Anfang 1998 ein Kompetenzzentrum aufgebaut, das als Kern der Multimedia- und Internetbranche am Standort Zweibrücken und in der Region wirken kann. Schon heute beschäftigen die etwa 50 Unternehmen im M.I.P. rund 700 Mitarbeiter. Das Konzept des M.I.P. basiert auf zwei Komponenten, dem Gründerzentrum (ca. 10.000 qm in der um- und ausgebauten ehemaligen Highschool der Airbase) für den Aufbau junger Unternehmen und dem Business Park mit Flächen für etablierte und expandierende Unternehmen der IT-Branche.

Ziel des Multimedia-Internet-Parks ist es, Firmengründer und Jungunternehmen anzusiedeln und ihnen ein förderndes Umfeld zu bieten. Hierzu wird ein umfangreiches Leistungspaket (Büroflächen, technische Infrastruktur, Büro-Services, Vertrieb und Marketing, Businessplanung) zu vergünstigten Pauschalpreisen zur Verfügung gestellt.

Das M.I.P. ist eine gemeinsame Initiative eines privaten Unternehmens der Multimediabranche und des Landes Rheinland-Pfalz. Einzigartig ist das Angebot des Unternehmens, über eine eigene Beteiligungsgesellschaft Kapital zur Verfügung zu stellen. Das Land hat einen Schwerpunkt der Standortförderung entwickelt, der den ansiedelnden Unternehmen eine besonders starke finanzielle Unterstützung bei vereinfachtem und stark beschleunigtem Antragsverfahren sichert.

Auch optisch-gestalterisch heben sich die Gebäude des M.I.P. von ihrem Umfeld ab und setzen einen städtebaulichen Akzent. Damit wird ein dynamisch-wirtschaftlicher Zukunftsanspruch neuer Technologien formuliert. Von besonderer Bedeutung und Synergiewirkung sind die Kooperation des M.I.P. mit der seit Oktober 1994 eingerichteten Fachhochschule Kaiserslautern - Standort Zweibrücken-Kreuzberg.

Auf diesem anderen Konversionsstandort in Zweibrücken werden gegenwärtig ca. 1.000 Studierende vor allem in den Fachbereichen Betriebswirtschaft (Studiengänge: Mittelstandsökonomie, Finanzdienstleistungen, Technische Betriebswirtschaft Wirtschaftsinformatik) und Informatik / Mikrosystemtechnik (Studiengänge: Angewandte Informatik, Digitale Medien und Mikrosystemtechnik) ausgebildet. Insbesondere der Studiengang Digitale Medien steht in unmittelbarer Kooperation mit dem M.I.P., wie auch umgekehrt. Dies ist als besonders gelungenes Beispiel öffentlicher Strukturförderung durch Ansiedlung einer Bildungseinrichtung mit privatem Wirtschaftsengagement zu kennzeichnen.



Säule Designer Outlet

Entwicklungsziel der Nutzungssäule Designer Outlet ist es, im Bereich des Flugplatzes Zweibrücken einen Einzelhandelsstandort neuartiger Ausprägung, nämlich ein Fabrikverkaufszentrum für hochwertige Designer- und Markenmode, zu schaffen.

Es handelt sich dabei um eine auf dem deutschen Markt noch neue Form des großflächigen Einzelhandels.

In einem ersten Bauabschnitt, der im März 2001 eröffnet wurde, sind 15.000 qm Verkaufsflächen entstanden, auf denen Waren der Vorsaison, Überproduktionen, Musterkollektionen und 1-b-Waren zu reduzierten Preisen verkauft werden. Das Angebot wird bereits im ersten Bauabschnitt durch Gastronomie ergänzt, außerdem wurden insgesamt 1.500 Besucherparkplätze geschaffen. Auch eine regionale Touristeninformation wurde eingerichtet, die vom Verkehrsverein Südwestpfalz e.V. betrieben und vom Landkreis Südwestpfalz und den Städten Pirmasens und Zweibrücken finanziell getragen wird.

Im Bebauungsplan "Designer Outlet Zweibrücken / Freizeit- und Erlebnisbereich" sind für einen zweiten Bauabschnitt weitere Flächen festgesetzt.

Für die bauliche Anlage wurde ein Gesamtkonzept mit architektonisch-gestalterischem Anspruch umgesetzt, das Akzente setzt. Durch den Betreiber OCI-Outlet wird eine umfassende Standortvermarktung im Verbund mit den Vereinen und Verbänden der Zweibrücker Innenstadt betrieben. So konnten in den ersten sechs Monaten nach der Eröffnung am 8. März 2001 nach Betreiberangaben bereits 500.000 Besucher gezählt werden.

Im Vorfeld der planerischen Zulassung durch Raumordnungs- und Bebauungsplanverfahren und erneut bei Erteilung der ersten Baugenehmigung wurde eine existenzbedrohende Umsatzumverteilung zu Lasten der Zentren benachbarter Städte befürchtet und von dort auch vorgebracht. Schließlich wurde von den Städten Pirmasens, Neunkirchen und Homburg ein mehrgliedriges Klageverfahren im Eil- und Hauptsacheverfahren angestrengt. Mit Beschluss vom 13.01.1999 hat das Oberverwaltungsgericht die Eilanträge abgelehnt, am 25.04.01 wurden die Klagen abgewiesen. Wegen grundsätzlicher Aspekte im Hinblick auf die Planreife des Bebauungsplans ist eine Revision beim Bundesverwaltungsgericht in Berlin zugelassen worden. Die dortige Entscheidung steht aus.

Die Stadt Pirmasens hat ihre Klage mittlerweile zurückgezogen. Auch in den saarländischen Nachbarkommunen deutet sich ein Umdenken an.



Säule Freizeit und Erlebnis

Die Nutzungssäule Freizeit und Erlebnis wird um die bestehende Eissporthalle herum entwickelt. Diese wurde 1955 als Peter Cunningham Memorial Arena eröffnet und fiel nach der Freigabe der Airbase 1991 an die Bundesrepublik Deutschland. Sie wurde 1994 direkt an die Stadt Zweibrücken veräußert, um den ansässigen Eiskunstlauf- und Eishockeyvereinen eine Sportstätte zu sichern.

Für weiterführende Programme (Eisdisco, Event, Erlebnis) sowie für die Bewirtschaftung wurden private Investoren und Betreiber gesucht. Dies gestaltete sich nicht einfach. Nach mehreren Fehlschlägen wurde die Eissporthalle ab 1997 grundsaniert und für die Öffentlichkeit geöffnet.

Mittlerweile werden jährlich rund 70.000 Besucher gezählt, die Halle dient der Freizeitnutzung (Eislaufen, Eisdisco), den örtlichen Vereinen und dem Leistungssport (Eishockey, Eiskunstlaufen) und ist ein wichtiger Baustein im Zweibrücker Sportangebot.

Die Eissporthalle ist der Ausgangspunkt für die Entwicklung eines neuartigen Nutzungsbau- steines mit dem Titel "Interactive Park Zweibrücken". Hier werden in einem attraktiven Umfeld in sogenannten Interactive Stores Produkte angeboten und präsentiert.

Die Erlebniseinrichtungen ermöglichen das Testen und Ausprobieren der Waren durch den Besucher. Dieser Freizeit- und Erlebnisbereich befindet sich derzeit noch im Planungsstadium und wird auf Grund der notwendigen Synergieeffekte mit dem Designer Outlet schrittweise realisiert.



Umweltschutz - Gesamthafes Konzept und Umsetzung

Neben der baulichen und infrastrukturellen Neuordnung der Flugplatzliegenschaft im Zuge der Konversion galt es vor allem auch die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen bzw. vorhandene oder vermutete Umweltschäden zu ermitteln und zu beseitigen.

In diesem Zusammenhang waren folgende Aufgaben zu lösen:

- Ermittlung der Bodenbelastungen und Umgang mit festgestellten Altlasten,
- Ermittlung der Schäden durch unkontrolliert abfließendes Wasser von der Liegenschaft in die angrenzenden Flächen,
- Ermittlung der durch Neubaumaßnahmen in Anspruch genommenen Flächen und Bewältigung des sogenannten naturschutzfachlichen Ausgleichs in einer Gesamtbetrachtung,
- Ermittlung und Bewertung der Geräuschverhältnisse durch zivilen Flugbetrieb sowie durch neue gewerbliche Bauflächen im Verhältnis zur Umgebungsnutzung.

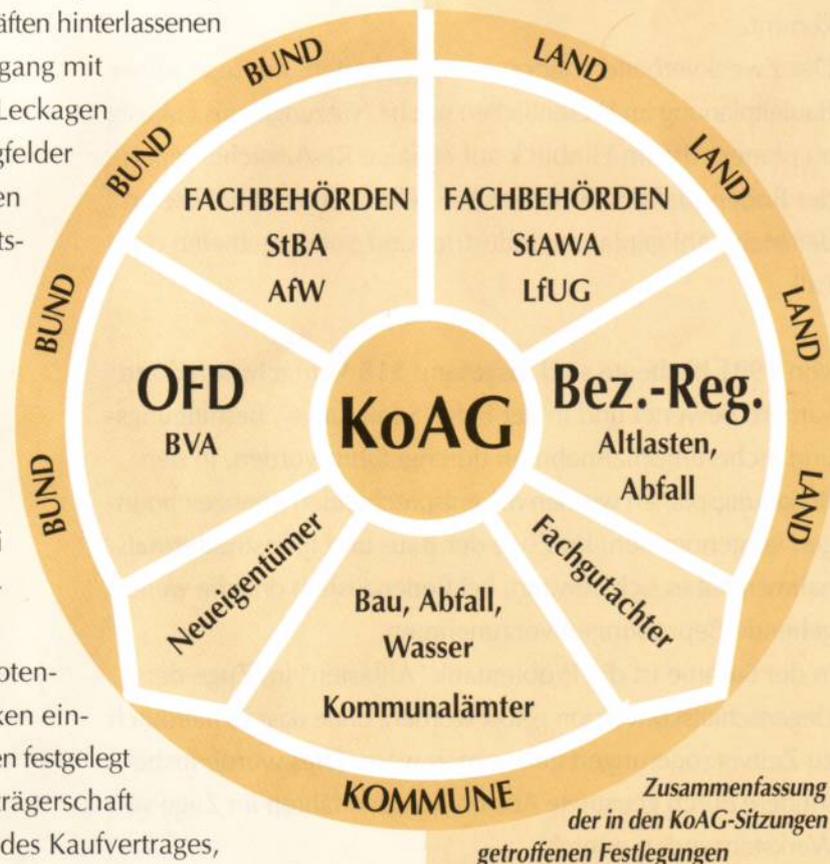
Altlasten

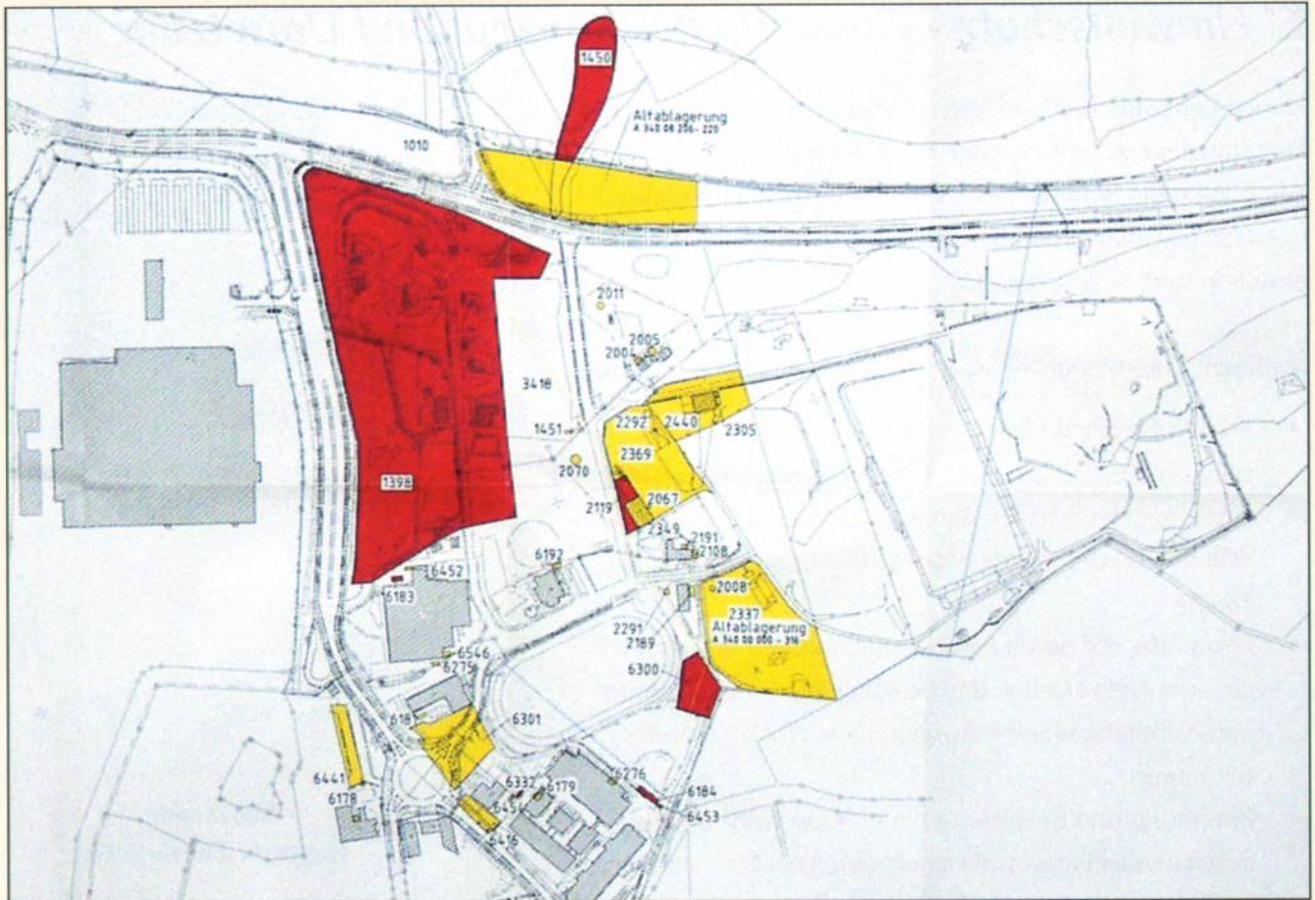
Im Vordergrund stand zunächst die vollständige Erfassung der Bodenqualitäten der von den US-Streitkräften hinterlassenen Flächen und Anlagen. Gerade der Umgang mit Schmier- und Treibstoffen hatte durch Leckagen und Havarien in Teilbereichen der Flugfelder sowie durch unsachgemäße Lagerungen eine Vielzahl von punktuellen Verdachtsflächen zutage gefördert. Größere flächenhafte Verunreinigungen wurden im Bereich des alten Feuerwehrübungsplatzes ermittelt.

Im Zuge einer kontinuierlichen fachgutachtlichen Begleitung durch eine bei der damaligen Bezirksregierung eingerichtete Koordinationsgruppe Altlasten (KOAG) konnten zügig die Gefahrenpotenziale ermittelt und Beseitigungstechniken einschließlich der dafür geeigneten Verfahren festgelegt und durchgeführt werden. Die Kostenträgerschaft richtete sich nach den Bestimmungen des Kaufvertrages,

**Konversion
Flugplatz Zweibrücken**

**Behandlung kontaminationsverdächtiger Flächen;
Altablagerungen und Altstandorte
auf dem Flugplatzgelände**





Ausschnitt aus dem Übersichtslegeplan umweltrelevanter Nutzungen und Sanierungsflächen, Fachgutachten Altlasten / Grundwasser zum Bebauungsplan "DOZ / Freizeit- und Erlebnisbereich"
Quelle: ASAL Ingenieure GmbH

demzufolge die Verkäuferin (Bundesrepublik Deutschland) für die festgestellten Zustandsstörungen durch Altlasten aufkommt.

Der Zweckverband wiederum war gehalten, im Zuge seiner Bauleitplanung im Wesentlichen solche Nutzungen als zulässig zu planen, die im Hinblick auf etwaige Restunsicherheiten der Bodenqualität als unsensibel gelten. Dies ist bei den in der Mehrzahl geplanten Industrie- und Sondergebieten der Fall.

Von 1991 bis heute sind insgesamt 518 Verdachtsstandorte kartiert, bewertet und in der Folge Sanierungs-, Beseitigungs- und Sicherungsmaßnahmen durchgeführt worden. In den Bebauungsplänen wurden die entsprechenden Kennzeichnungen vorgenommen. Im Zuge der Bau- und Infrastrukturmaßnahmen hat es sich bewährt, bei Bodenaushub örtliche weitergehende Beprobungen vorzunehmen.

In der Summe ist die Problematik "Altlasten" im Zuge der Liegenschaftskonversion gelöst worden, ohne dass es hierdurch zu Zeitverzögerungen gekommen wäre. Dies wurde insbesondere durch geeignete Abstimmungsverfahren im Zuge von Werkstatttrunden erreicht.

Generalentwässerungsplanung

Durch die Kuppenlage des Konversionsgebietes bedingt, flossen von dort vor 1990 in erheblichem Maße Oberflächenwässer - teilweise verunreinigt - auf benachbarte landwirtschaftliche Nutzflächen und führten zu nicht unerheblichen Erosionen und damit zu Schadensausgleichsansprüchen.

Im Zuge eines Generalentwässerungskonzeptes wurden die späteren Bauflächen und diejenigen Bereiche, die dem Luftverkehr zu widmen waren, im Verbund betrachtet. Von besonderer Bedeutung bei der Neukonzeption war die begrenzte Aufnahmekapazität der anliegenden Vorfluter (Bäche und Wasserläufe) sowie die für die Region typischen Gefahren periodischer Hochwässer in den Nachbargemeinden. In Abstimmung mit dem Staatlichen Amt für Wasserwirtschaft (STAWA) wurden Mengen- und Einleitemodelle erarbeitet und abgestimmt. In der Folge wurden bereichsweise Detailkonzepte aufgestellt und Planfeststellungen, Plangenehmigungen bzw. (gehobene) wasserrechtliche Erlaubnisse zur Herstellung einer Reihe von Regenrückhaltebecken - jeweils an den östlichen und westlichen Rändern der Konversionsliegenschaft - erwirkt.

Die Becken sind heute fertiggestellt - seitdem hat es keine abflussbedingten Erosionen mehr gegeben. Mit Blick auf den Schutz der unmittelbaren Unterlieger wurde die Dimensionierung von Ableitungen zu Vorflutern so ausgestaltet, dass eine Beeinträchtigung von Grund und Boden und anderen Vermögensgegenständen mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auszuschließen ist. Das zeitlich gepufferte und gedämpfte Abgeben der gefassten Regenmassen an die Vorfluter der Tallagen hat dort seitdem nicht mehr zu unverträglichen Wasserspitzen geführt. Für den Bereich des Landeplatzes sind darüber hinaus Einrichtungen der Reinigung von Oberflächenwässern aus Enteisungs- und Brauchwasserbedarf installiert. Im Ergebnis sind die vormalig bestehenden Nachbarschaftskonflikte gelöst.



Gesamthafes Eingriffs- / Ausgleichskonzept und Umsetzung

Bei der Umgestaltung der Konversionsliegenschaft durch Baumaßnahmen von Infrastruktureinrichtungen (Straßen) und durch den Ausbau der Luftverkehrsanlagen (Verbreiterung von Rollbahnen und Abstellflächen sowie Herstellung der Hindernisfreiheit durch Abbruch von Bausubstanz und Entfernung von Hochgrün) und nicht zuletzt durch die im Zuge der Bauleitplanung als zulässig geplanten Neubauf Flächen sind eine Vielzahl von Eingriffen in Natur und Landschaft begründet worden. Es stellte sich schnell heraus, dass die sogenannten Ausgleichsflächen und Ersatzmaßnahmen nach den einschlägigen Vorschriften des Bundes- und Landesnaturschutzgesetzes nicht vollständig im Gebiet der Konversionsliegenschaft zu verwirklichen waren. Darüber hinaus war es erforderlich, für einen inneren funktionalen Zusammenhang der notwendigen Ausgleichsmaßnahmen und nicht zuletzt für die Umsetzung des Ausgleichs Sorge zu tragen.

Mit diesem Zielanspruch wurde erstmalig ein gesamthafes Eingriffs- / Ausgleichskonzept für das gesamte ZEF-Gebiet einschließlich seiner Nahumgebung erstellt, das die Summe der Eingriffe bilanzierte und sie geeigneten Ausgleichen gegenüberstellte. Hierbei wurden die Ausgleichserfordernisse materieller und formeller Art nach Luftverkehrs-, Wasser-, Straßen- und Bauplanungsrecht zusammengeführt. Eine besondere Schwierigkeit ergab sich durch den Umstand, dass im Zuge der Herstellung der lufttechnischen Hindernisfreiheit Eingriffe in geschützte Landschaftsbestandteile bzw. Landschaftsschutz- und Naturschutzgebiete (z.B. der Bereich des Monbijou-Wäldchens) erforderlich wurden. Um hier entsprechende Genehmigungen im Wege von Befreiungen von den Schutzvorschriften zu erreichen, bewährte sich das Gesamtkonzept. Als Instrument stellt es den möglichen und sinnvollen Gesamtausgleich dar und ordnet diesem dafür geeignete Flurstücke zu.

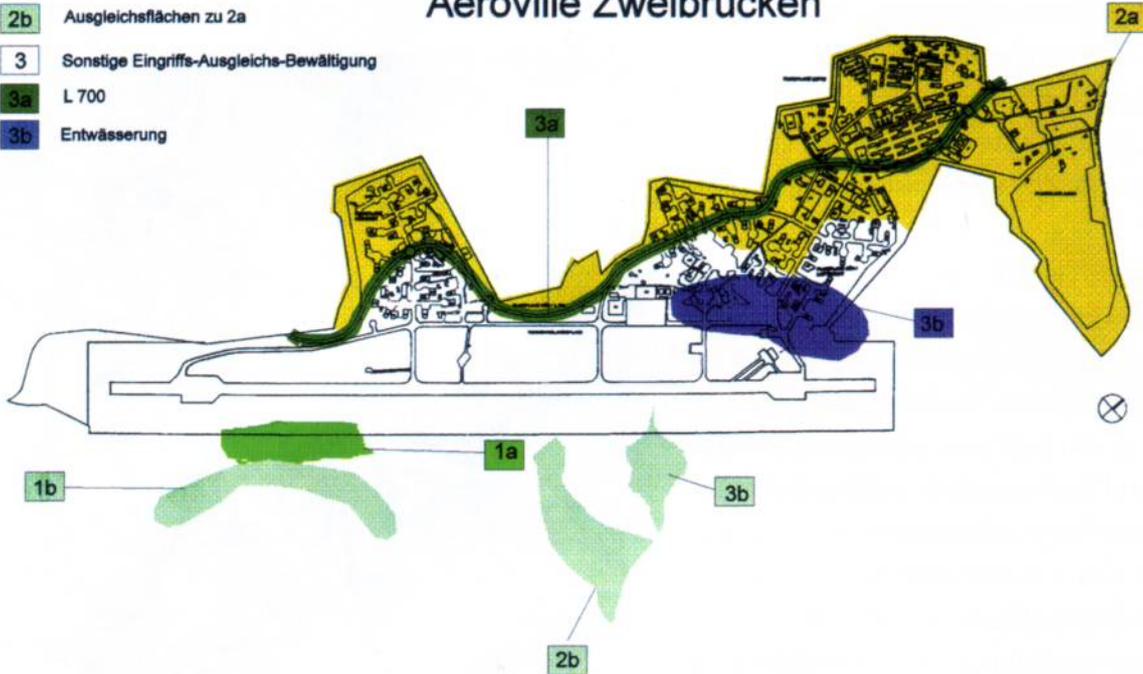
In der Folge ergab sich die notwendige Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen für den Ausgleich und eine über mehrere Jahre gestaffelte Entnahme hoch gewachsener Bäume aus dem Gebiet Monbijou. Als Konsequenz konnte der ZEF bzw. die FGZ die Flächen des angrenzenden Heckenaschbacherhofes erwerben und vornehmlich dort, aber auch auf weiteren angrenzenden Flächen Ausgleichsmaßnahmen fest-



Gesamthafes Ausgleichskonzept zur Bewältigung von Eingriffen

- 1a** Eingriff zur Herstellung der Hindernisfreiheit im Bereich Monbijou (Luftverkehrsrecht/Landespflege- und Landesforstrecht)
- 1b** Ausgleichsflächen zu 1a
- 2a** Eingriffe im Zuge der Bauleitplanung für Bauflächen der Aeroville (BauGB/BNatSchG/Landespflege-recht)
- 2b** Ausgleichsflächen zu 2a
- 3** Sonstige Eingriffs-Ausgleichs-Bewältigung
- 3a** L 700
- 3b** Entwässerung

Aeroville Zweibrücken



setzen. Teilweise wurde der Ausgleich hergestellt, bevor es zum entsprechenden baulichen Eingriff kam. Vornehmlich auf diesem Wege wurden die Eingriffe in das Naturschutzgebiet Monbijou überhaupt erst begründbar und durchgesetzt.

Eine dauerhafte Sicherung des naturschutzfachlichen Ausgleichs ist durch eine Vielzahl (Städtebaulicher) Verträge gewährleistet.

Der vormalige Eigentümer des Hecken-
 aschbacherhofes bewirtschaftet im
 Pachtverhältnis die Ausgleichsflächen
 im ökologischen Sinne. Bemerkens-
 werterweise verfügt der Flugplatz heute
 über eigenen Schafbestand, um eine
 entsprechende Beweidung vorzuneh-
 men. Das Monitoring und die dauerhafte
 Erfolgskontrolle des Ausgleichskonzeptes
 werden durch regelmäßige Abstim-
 mungen vor Ort mit den für Naturschutz
 zuständigen Stellen und Verbänden
 sichergestellt. Im Ergebnis sind die
 vormalig bestehenden unterschiedlichen
 Interessenlagen im Konsens zusammengeführt worden.



Geräuschverhältnisse durch Flugbetrieb - Immissionsschutz

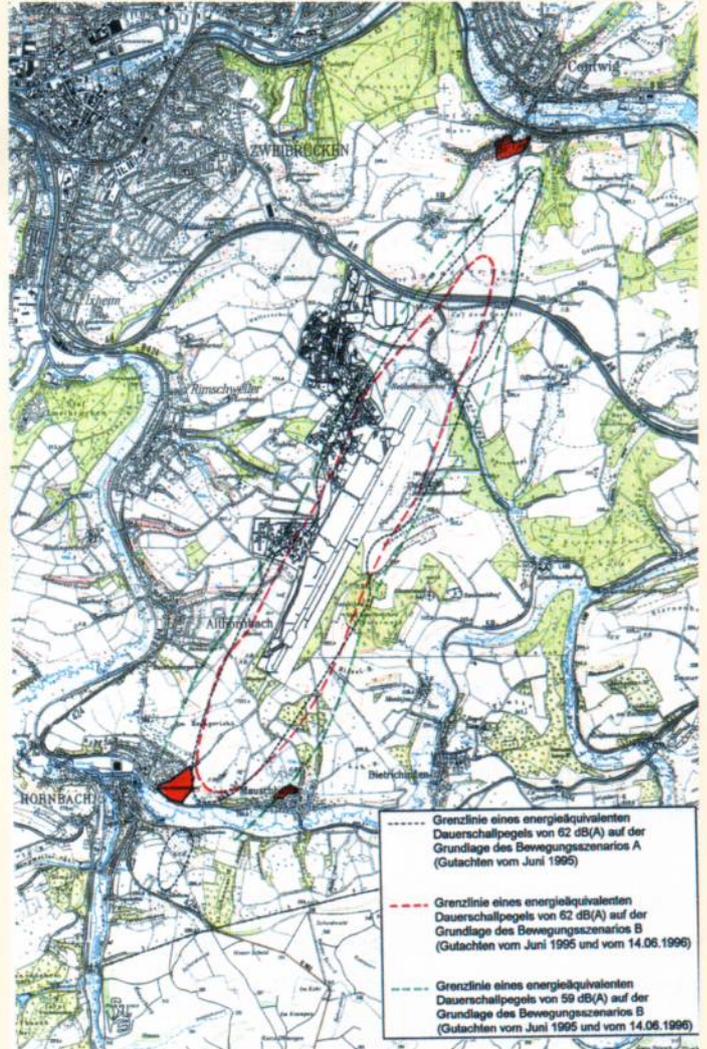
Die Fortführung des Flugbetriebes auf ziviler Basis hat bei einigen unmittelbaren Flugplatznachbarn zunächst die Befürchtung ausgelöst, dass sich die vor 1990 bestehende hochgradige Lärmbelastigung unvermindert fortsetzen würde.

Im Zuge der Betriebsänderungsgenehmigungsverfahren nach LuftVG sind umfassende Simulationen und Verfahren zur Ermittlung von Lärm und Belästigungen durch Luftschadstoffe durchgeführt worden.

Dabei wurden Planfälle mit unterschiedlichem Flugzeugtypenmix - insbesondere unter Einbeziehung von düsengetriebenen Typen - betrachtet. Auch die Komponenten des Bodenlärms aus Werft und Wartung von Luftfahrzeugen sowie die aus Gewerbe und Straßenverkehr entstehenden Geräuschverhältnisse wurden prognostiziert und im Wege einer Gesamtwirkungsbetrachtung überlagert. Für das Segment Geräuschentwicklung durch Luftfahrzeuge wurden ergänzende medizinische Wirkungsbetrachtungen angestellt.

Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass der Verkehrslandeplatz / Verkehrsflughafen in Bezug auf die unmittelbar angrenzenden neu geplanten Gewerbe-, Industrie- und Sondergebiete konfliktfrei betrieben werden kann. Im Zuge der Ausbreitungsberechnungen ergab sich im Bestand für ein in der nördlichen Einflugschneise liegendes großes landwirtschaftliches Anwesen und einige weitere Gebäude Anspruch auf umfassenden passiven Schallschutz, der zum Bestandteil der Flugbetriebssicherung gemacht wurde.

Auch wenn es einige Widerspruchsverfahren gegeben hat, hat sich die Anzahl der Einwander gegen diese gesamthafte Kontingentierung bemerkenswert gering gehalten. Die Schallschutzaufgaben sind heute alle verwirklicht. Die Bevölkerung von Zweibrücken, wie auch die unmittelbaren Anlieger berichten mittlerweile übereinstimmend, dass Flugereignisse zwar hörbar sind, aber nicht mehr als Belästigungen oder gar als unzumutbare Beeinträchtigungen wahrgenommen werden. Im Ergebnis sind die vormalig bestehenden unterschiedlichen Interessenlagen im Konsens zusammengeführt worden.





■ ZWISCHENBILANZ

UND

AUSBLICK

■ *Flugplatz Zweibrücken - Entwicklungsphasen im Spiegel der Zeit*

Die Entwicklung des Flugplatzes Zweibrücken verläuft nunmehr im 10. Jahr. Es spannt sich ein weiter Bogen von den ersten Ankündigungen zur Aufgabe der Liegenschaft durch die US-Amerikaner bis hin zum reibungslos funktionierenden Abwickeln zivilen Flugbetriebes und der Einrichtung bzw. dem Betrieb des ersten Factory-Outlets in Deutschland überhaupt.

Dieser Weg ist mit viel persönlichem und politischem Engagement gegangen worden und ist auch nur mit dieser Kompetenz weiter zu beschreiten. Gerade weil Zweibrücken die erste größere Liegenschaftskonversion in Rheinland-Pfalz gewesen ist, musste an manchen Wegstrecken "Lehrgeld" gezahlt werden; nicht alle Entscheidungen würden heute im Detail so wieder getroffen werden. Auch hat sich manche Hoffnung in die Leistungsfähigkeit der eingeworbenen privaten Partner nicht erfüllt. Allerdings ist in der Summe zu konstatieren, dass die Konversionsentscheidung in Zweibrücken und das Setzen auf eine Kooperation mit dem Land, der Region und den privaten Partnern den Wirtschaftsstandort insgesamt weit nach vorne gebracht haben.



*Rathaus der
Stadt Zweibrücken*



*Verbandsgemeinde-
verwaltung
Zweibrücken-Land*

In der Rückschau lassen sich heute im Ergebnis eines 10-jährigen ständigen Bemühens um Wirtschafts- und Liegenschaftsentwicklung am Flugplatz Zweibrücken mehrere Phasen erkennen, die stellvertretend für das Auf und Ab der Projektentwicklung stehen mögen:



*Kreisverwaltung des
Landkreises Südwestpfalz
(ehemals Pirmasens) in
Pirmasens*

Die Startphase – 1991 bis 1993

Von Anbeginn die Chancen der Standortkonversion aufgreifen und dazu frühzeitig - gestützt auf das Land und die dort eingerichtete Beratergruppe - in geeignete Planungs- und Organisationsformen einzusteigen, hat die Flugplatzkonversion Zweibrücken entscheidend geprägt.

Die Grundhaltung, durch das bis dahin noch nicht eingeführte Planungsinstrument "Offenes Städtebauliches Gutachterverfahren" auf sich und den Wirtschaftsstandort aufmerksam zu machen und dabei im Ergebnis mit der französischen Finanzgruppe CAMAR FINANCE auch den Investor / Entwickler (dauerhaft) gebunden zu haben, markiert einen gewichtigen Meilenstein. Dies beförderte fast als Selbstläufer die Konstitutionierung des Zweckverbandes und seine Aufgabenzuordnung, ohne dass es überlanger Diskussionsprozesse vor Ort bedurft hätte. "Wir sind uns einig, die Aufgabe gemeinsam anzugehen", wurde zum Motto der Konversion vor Ort. Dies gilt heute unverändert.

Aus der Startphase stammen daher die heute noch gültige Struktur des ZEF, der Umgang der Mitglieder mit dem Zweckverband sowie untereinander. Die Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau sowie dem Ministerium des Innern und für Sport führt dazu, dass zwei zentrale, sich ergänzende Ansprechpartner beim Land mit im Boot sitzen.

Diese landesseitige "Doppelspitze" wirkt bis heute fort: Waren im Zuge der Ansiedlungsverhandlungen und beim Ausbau des Verkehrslandeplatzes zunächst die Kontakte, Verbindungen und Aktivitäten des Wirtschaftsministeriums wegweisend, wurden mit zunehmenden Umsetzungsarbeiten die Positionen und die gestaltende Wirkung des Innenministeriums immer bedeutsamer.

Sichtbarer Ausdruck hierfür sind die Durchführung der städtebaulichen Sanierung und nicht zuletzt die Impulsgebung im Zusammenhang mit dem Genehmigungsverfahren zum Factory-Outlet-Center.



In diese Startphase fällt als nach wie vor gültiges Handlungsprinzip auch die Diskussion strategischer Entwicklungsfragen der Liegenschaftsentwicklung im Verbund zwischen den maßgeblichen Akteuren des ZEF einerseits und den handelnden Personen der vorgenannten Ministerien. Zudem erlaubt die bis heute weitgehend gültige Struktur der öffentlich-öffentlichen Gesellschaften eine solch verknüpfende Diskussion in diesen Gremien, wobei die Aspekte der kommunalen Planungshoheit des ZEF mit den konversionspolitischen Strukturzielen des Landes unmittelbar standortbezogen verknüpft werden können. Gerade die Bewertung und Würdigung entscheidender Investitionen am Landeplatz sowie das Vorbereiten von Verträgen mit der Aircity Grundbesitz GmbH & Co. KG und anderes mehr konnte dabei in offener Beratung abgestimmt werden. Nicht zuletzt hierdurch hat die Flugplatzkonversion Zweibrücken auch beim Land einen hohen Stellenwert erhalten. Zweibrücken ist damit dauerhaft im Focus der Landesregierung positioniert worden.

In diese Startphase fallen auch die Verhandlungen mit der Oberfinanzdirektion Koblenz mit Blick auf den zu tätigen Grunderwerb. Dabei war ein Ankauf des Geländes von der Struktur her zunächst als Durchgangserwerb der EFZG zu Gunsten des damaligen Entwicklers CAMAR FINANCE konzipiert. Insofern handelte es sich um mehrseitige Gespräche, an denen der Bund als Verkäufer sowie das Land, CAMAR FINANCE und der ZEF beteiligt waren. Der Zweckverband nahm in diesem Rahmen vor allem Mittlerfunktionen wahr. Wegen der Ausrichtung auf einen privaten Enderwerber wurden zum damaligen Zeitpunkt andere Modelle der Liegenschaftsentwicklung - so wie sie heute in Rheinland-Pfalz als Kooperationsformen zwischen Land, Gemeinde und Bund nach dem sogenannten Bitburger Modell eingeführt sind (vgl. u.a. Sembach, Pirmasens, Idar-Oberstein) - allerdings nicht thematisiert. Dies hat sich in der Folge als nicht unerheblicher Nachteil erwiesen und stellt insoweit ein Lehrbeispiel dar, aus dem das Land an anderer Stelle frühzeitig Konsequenzen gezogen hat und zu anderen Formen der Liegenschaftskonversion gelangt ist. Die Phase der Grunderwerbsverhandlungen ist aus der heutigen Perspektive im Wesentlichen als "Preisfindungsrunde" zu bezeichnen. Sie stand unter dem Eindruck, dass der Bund mit starker Verkäuferhaltung seine werthaltige Liegenschaft veräußern konnte.



Diese Werthaltigkeit hatte der Bund allerdings unmittelbar aus dem CAMAR-Konzept abgeleitet, das im Wesentlichen auf die Wiedernutzung bestehender Substanz abhob. Mit den später komplett veränderten Rahmenbedingungen ist der Einstandspreis für die Liegenschaft - gemessen am heutigen Flächenangebot - aber als zu hoch zu bezeichnen. Dem stehen allerdings günstig ausgehandelte Ratenzahlungen und ein in dieser Form an keinem Standort jemals wiederholtes Altlastengarantieübernahmemodell gegenüber. Im übrigen hat sich herausgestellt, dass die Aufwendungen zur Neuer-schließung die Kosten des Grunderwerbs erheblich übersteigen. In der Konsequenz hat das Modellvorhaben Flugplatz Zweibrücken aber offengelegt, dass Kaufverhandlungen mit dem Bund von der sicheren Warte umfassender Gebietskenntnisse, insbesondere zum Zustand der Bausubstanz und den Infrastrukturen ausgehen müssen.

Der Zweckverband bzw. die hierzu gegründete Gesellschaft hat in dieser Zeit die Hauptaktivitäten stark auf die Ingangsetzung der Genehmigungsverfahren für den Verkehrslandeplatz gelegt. So konnten mit dem Erwirken der Betriebsänderungsgenehmigung und der Aufnahme des Flugbetriebs einschließlich des Um- und Ausbaus erster technischer Infrastrukturen die allerwichtigsten Grundlagen gelegt werden. Nicht zuletzt deswegen ist die Liegenschaftskonversion vor Ort begrifflich auf "Flugplatz" ausgerichtet. Es hat einige Zeit benötigt, bis die Menschen in der Region bemerkt haben, dass der Neubeginn auf der alten Airbase nicht nur Fluggerät, sondern in bislang nicht bekanntem Ausmaße auch gewerbliche Flächenangebote umfasst.

Es dauerte auch einige Zeit, bis sich die Erkenntnis durchsetzte, dass das bloße Vorhandensein und der Betrieb eines Verkehrslandeplatzes keine Gewähr für wirtschaftlich einträgliche Geschäfte darstellen. Vielmehr handelt es sich um öffentliche Infrastrukturvorleistungen, um auf Nebenflächen Betriebe und Neuansiedler unterzubringen, die ansonsten den Weg in die Region nicht gefunden hätten. Insofern fällt in diese Frühphase der Entwicklung auch die realitätsgetragene Einschätzung, dass unabänderliche Kosten der Aufrechterhaltung von Luftverkehr im Wege von Ausfallübernahmen und im übrigen durch das Schaffen von rentierlichen Nutzungsangeboten auszugleichen sind.

Dies hat sich bei anderen Konversionsprojekten, die auf Flächenentwicklung mit Luftbetriebsflächen - so u.a. im badischen Söllingen und in Lahr - setzen, ebenso bestätigt. Auch Bitburg in Rheinland-Pfalz ist dafür ein Beispiel.



Montgolfiade -
Zivile Inbesitznahme
des Flugplatzes
Zweibrücken

Die Zwischenphase - 1994 bis 1996

Der Ausstieg von CAMAR FINANCE aus der weiteren Entwicklungszusammenarbeit mit dem ZEF und dem Land markiert den Strukturbruch der Liegenschaftskonversion Flugplatz Zweibrücken und damit den Übergang in die nächste Phase - eine Phase durchaus mit Zweifeln, ob und inwieweit der bislang eingeschlagene konzeptionelle Weg richtig und tragfähig war. Ob es lediglich die Unmöglichkeit war, die notwendigen Bankbürgschaften vorzulegen oder ob bei CAMAR FINANCE auch das Gespür vorlag, dass die Entwicklungspotenziale Luftfracht, Werft und Wartung nicht so ohne weiteres nach Zweibrücken zu verlagern waren, dies bleibt weithin spekulativ. Zu diesem Zeitpunkt schien sich auch der erarbeitete "Konversionsvorsprung" von Zweibrücken gegenüber den nunmehr mit ähnlichen Konzepten konkurrierenden Vorhaben an der Rheinachse aufzulösen.

Ohne Investor und Entwickler stellte man sich nicht nur vor Ort beim ZEF, sondern auch in Mainz die Frage, wie die mit großem Aufwand und gutem Renommee gestartete Zweibrücker Flugplatzkonversion in ruhiges, gleichwohl strategisches Vorgehen umgelenkt werden konnte. "Jetzt erst recht" mag den Anspruch bezeichnen, mit dem auf zwei Ebenen die Konversion aus der bisherigen Planungs- und Papierphase in die Umsetzung fortgeleitet wurde: Auf Landesebene wurde unter Einschaltung einer Landesgesellschaft sehr umfänglich der Markt nach potenziellen Interessenten und Nutzern abgefragt. Vor Ort wurde der Schritt in die bauliche Neuerschließung getan. Für das überwiegend bestandsorientierte Konzept AEROVILLE waren die Trassen und Netzsysteme einer technischen Neuerschließung planerisch soweit durchgearbeitet worden, dass auch erheblicher Bestandsumbau oder Flächenabriss nicht zu anderen Lösungen führen würden. Damit setzten der ZEF und seine Gremien auf ein inneres Erschließungsrückgrat, das investorenunabhängig war. Gegliedert nach Bauabschnitten begannen 1994 die Neubauarbeiten für Straßenbau, Wasser, Abwasser und die anderen Medien. Auch die Bauleitplanung wurde weiter vorangetrieben und insoweit der Planungsvorlauf realisiert.



Dies stand unter der Erwartungshaltung, dass eine (teil-)erschlossene Liegenschaft erheblich besser vermarktbar ist und hierzu unabdingbare öffentliche Maßnahmen als Signalgeber nunmehr vorzuziehen waren. Zunächst wurde diese Erschließung auf der Grundlage von Gestattungen durch den Noch-Eigentümer Bund durchgeführt.

Der vorliegende Kaufvertrag wurde mit einigen nicht unerheblichen Nachbesserungen zu Gunsten von Land und ZEF endverhandelt. In der Konsequenz erfolgte im Oktober 1994 der Liegenschaftserwerb mit all seinen Risiken. Dies gab der Wirtschaftsregion Zweibrücken das nicht unwesentliche Signal, dass beide öffentliche Partner die Konversion mit Nachdruck vorantreiben wollten und konnten. Als Kuriosum bleibt deshalb festzuhalten: In dem Augenblick, in dem der erste Investor von Bord geht, wird der unmissverständliche Impuls zum "Aufbruch" nach außen gegeben. In dieser Phase berichtete die Presse umfassend von Neuerschließungs- und Umgestaltungsmaßnahmen; auch konnten erste Betriebe aus der Region auf dem Flugplatz angesiedelt werden. "Es tut sich was" und "die Region hat das Heft des Handelns in die Hand genommen" waren die nach außen getragenen Botschaften.

Wenn diese Phase in gewisser Weise als strategischer "Durchhänger" der Standortentwicklung zu bezeichnen ist, nahm Zweibrücken mit dieser Wendung etwas vorweg, was auch später in nicht wenigen anderen Konversionsfällen im Land Rheinland-Pfalz zutage gefördert worden ist: Der erste Nutzungsinteressent / Investor ist nicht immer derjenige, der am Ende die Liegenschaftsentwicklung in den sicheren Hafen fährt. Wohl aber ist man gut beraten, sowohl bestandsorientierte wie auch weitgehend bestandsunabhängige flächenbezogene Entwicklungskonzepte vorrätig zu halten, die beide auf wenige richtig gesetzte Kernelemente der Neuerschließung ausgerichtet sind. Diesen Vorzug weist das Konzept "Aeroville" - mit einigen wenigen Modifikationen - auf. Insofern ist auch dies ein Lehrbeispiel dafür gewesen, nach welchen städtebaulichen, funktionalen und infrastrukturellen Prämissen Wiedernutzungskonzepte flexibel aufgebaut sein müssen.



Im Ergebnis dieser zweiten Phase rollten die Bagger und örtliche Betriebe nahmen ihre Produktion auf dem Gelände auf. Die FGAZ, der ZEF und das Land waren Ansprechpartner für Nutzungsinteressierte von außen geworden.

Bestätigt war die Erkenntnis, dass der Ausbau des Verkehrslandeplatzes, auf dem bereits ab 1994 der Flugbetrieb (Sichtflug) aufgenommen wurde, weiterhin von der öffentlichen Hand zu forcieren sei, weil sich hierdurch Ansiedlungschancen für Interessenten von außerhalb der Region deutlich verbessern würden.

Ohne es deutlich auszusprechen, war den Beteiligten beim Land und beim ZEF bewusst, dass das bislang angebotene Nutzungsspektrum von Flugfeld, Gewerbe und Industrie in seiner Spannweite zu erweitern war, um Ansiedlungserfolge zu generieren. Eine weitere Erkenntnis bedeutete, dass es den privaten Generalübernehmer für die gesamte Fläche wohl nicht geben würde. Stattdessen war auf Teilvermarktung zu setzen. Allerdings sollten die Flächen in ausreichender strategischer Größe und Lage im Zusammenhang an Interessenten vermittelt werden können. Diese neue "Linie" wurde einvernehmlich zwischen den Vertretern des Landes und des ZEF in den Gremien erarbeitet.

In diese Phase fällt auch manches an Improvisation und Innovation: So sind die Durchführungsentscheidungen zu Gunsten von Autorennen und Rockkonzerten und das Einführen eines Flugplatzfestes mutige Belege dafür, dass eine "große Aufgabe" mitunter auch ungewöhnliche Mittel verlangt.



Die Neubeginnphase - 1997 bis 2000

Mit dem ergänzenden Anspruch "Handel", "Freizeit", "Multimedia" sowie "Sport und Erlebnis" wurde diese notwendige Erweiterung des bislang gedachten Nutzungsspektrums der Flugplatzkonversion beschreibbar. Dies gründete auch darauf, dass mit der Grundentscheidung zu Gunsten einer Fachhochschule auf einer anderen Konversionsliegenschaft in Zweibrücken das Thema der neuen Medien nunmehr Einzug in die Region hielt.

Durch Kontakte des Landes entstand die Verbindung zur 1 & 1 AG (heute UNITED INTERNET AG) und deren Vorstand Ralph Dommermuth und dessen Geschäftspartner, Dr. Erhard Pascher. In Vertragsverhandlungen wurde diese konzeptionelle Erweiterung des bisherigen Konversionsanspruches fixiert.

Das Einbringen der Komponente "großflächiger Einzelhandel" in der Form des zu diesem Zeitpunkt in Deutschland nicht bekannten Betriebstyps "FOC - Factory Outlet Center" brachte die Wirtschaftsregion in bundesweite Schlagzeilen. Die neue Investorengruppe übernahm die strategisch besonders günstig gelegenen 57 ha Flächen im Nordteil des Zweckverbandsgebietes und damit gleichgewichtig sowohl bebautes wie noch unbebautes Areal. Im Weiteren erklärte sie die Bereitschaft zur Übernahme von 49 % der Anteile der Flugbetriebsgesellschaft. Für die Vermarktung der restlichen Flächen und deren Entwicklung waren Land und ZEF im Rahmen der gegründeten Gesellschaften verantwortlich.

Damit wurden zwei Signale gesetzt: Anstelle der reinen Bestandsbetrachtung vorhandener mehr oder minder geeigneter Gebäude erfolgte nunmehr aktiv die Positionierung des Themas "Neubau". Beleg dafür sind die Flächen des ehemaligen Tanklagers und die daran anschließenden ebenen Flächen des Schmalscheids, an denen die Investoren Eigentum bzw. Optionen erwarben. Ein zweites Signal stellte die klare Aufgabenverteilung zwischen den Investoren und der öffentlichen Hand dar. Während der ZEF und das Land für den weiteren Ausbau des Luftverkehrs und die Vermarktung von Gewerbeflächen mit regionalem Bezug Sorge tragen, sind die Investoren auf die Positionierung neuer programmatischer Nutzungsbausteine orientiert. Dies leitete die bislang spannendste Phase der Liegenschaftskonversion ein.



Der Umbau vom Flugplatz zum Regionalflughafen Zweibrücken mit Instrumentenlandesystem, mit der Neupositionierung der Geschäftsführung und dem erstmaligen Festlegen strategischer luftbetrieblicher Entwicklungsziele fällt in diese Zeit.

Umfassende Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen prägten die Luftbetriebsflächen; ein Abfertigungsterminal wurde umgebaut; neue bislang nicht geltend gemachte Hindernisse der Luftraumbenutzung durch Militärjets der Bundeswehr oder durch Luftgerät benachbarter Verkehrsflughäfen waren ein Symptom dafür, dass man den neuen Platz "ernst" nimmt, ihn vielleicht sogar als Konkurrenten wertet. Zwar blieb der erhoffte Charter- und Linienverkehr noch hinter den Erwartungen zurück, aber in technischer Hinsicht hat sich der Platz in dieser Phase erheblich nach vorn entwickelt.

Wer geglaubt hatte, dass dieser schrittweise technisch sowie finanziell nicht unerhebliche Ausbau zum vollständigen Regionalflughafen in der Öffentlichkeit Streit oder Gegenwehr auslöst, wurde schnell eines Besseren belehrt. Die umfassende Öffentlichkeitsarbeit, die tatsächlich vollzogenen Umweltschutz- und Ausgleichsmaßnahmen und nicht zuletzt die Transparenz im Geschäftsgebaren haben dem Flughafen in der Region eine gute und stabile Akzeptanz verschafft.



Die Wiederaufnahme und der stetige Ausbau des Luftverkehrs in Zweibrücken sind ein Faktum, das auf Grundkonsens von Politik, Wirtschaft, Bevölkerung und den meisten Anliegern beruht.

Diese wichtige Entwicklung und die Ansiedlungserfolge des ZEF von Logistik-, Recycling- und anderen Betrieben erfolgte parallel zur Konzeption und dem Aufbau des Multimedia-Internet-Parkes (M.I.P.) und der damit einhergehenden erstmaligen nachhaltigen Neunutzung im Baubestand. Das M.I.P. konnte der Liegenschaftskonversion Zweibrücken den Stempel und den Anspruch moderner Technologien und Dienstleistungen aufdrücken. Noch weitaus stärker hat jedoch das DOZ - Designer Outlet Zweibrücken - die Gemüter vor Ort, in den Nachbarstädten, in Mainz und darüber hinaus auch im Bundesgebiet bewegt.

Wem bislang Zweibrücken nicht bekannt war und wer das Flugplatzgelände nicht aus eigener Anschauung kannte, dem wurde mit dem Begriff "DOZ" nunmehr deutlich, dass auf dem Gelände in bislang nicht bekannter Form und Ausprägung eine neuartige Form des Einkaufserlebnisses konzipiert wurde. Von "Bedrohung unserer Innenstädte" bis "Innovatives Konzept" reichten die Beurteilungen. Mit welcher Sorgfalt die planerischen Vorprüfungen und Voraussetzungen im Zuge notwendiger Raumordnungs- und Zielabweichungsverfahren sowie der anschließenden Bauleitplanung einschließlich der zugehörigen Fachgutachten geschaffen wurden, hat sich zumeist nur Fachleuten erschlossen.

Das Vorhaben polarisiert - und dies zum Teil noch heute. Die Stadt Zweibrücken und die Mehrzahl der dortigen Händlerschaft haben ihre politischen Gremien sowie diejenigen des ZEF darin unterstützt, die Planungsvoraussetzungen für das DOZ zügig und engagiert zu schaffen. In bislang nicht bekanntem Ausmaß wurde das Thema "Entwicklung von Innenstädten" auf die Tagesordnung gesetzt.

Die Planungs- und Beteiligungsverfahren wurden umfangreich, mit hohem formalem und inhaltlichem Aufwand geführt. Nicht wenige haben gezweifelt, ob aus den Planungskonzepten jemals Realität werden wird. Mit Pirmasens, Neunkirchen und Homburg haben erstmalig in der Region auch die Nachbarstädte den Klageweg im Verwaltungsstreitverfahren gegen den Bebauungsplan des ZEF und die von der zuständigen



kommunalen Bauverwaltung ausgesprochene Baugenehmigung eines 1. Bauabschnitts des DOZ beschritten. Das Verwaltungsgericht in Neustadt, das Oberverwaltungsgericht in Koblenz und nunmehr auch das Bundesverwaltungsgericht in Berlin hatten bzw. haben sich in Eil-, Hauptsache- und Revisionsverfahren mit dieser Baugenehmigung zu beschäftigen.

Unabhängig vom Ausgang des in Berlin anhängigen Revisionsverfahrens haben sich angesichts dieser Sachlage in und um Zweibrücken bemerkenswerte Dinge ereignet: Zum einen hat sich in der Stadt ein "Wir-Gefühl", verbunden mit einem "Jetzt erst recht"-Gedanken, breit gemacht.

Die Stadt Pirmasens ist mittlerweile aus dem Klageverfahren ausgeschieden, die Stadt Neunkirchen hat während des Klageverfahrens die bei ihr vor Ort vorhandenen Einzelhandelsflächen erheblich ausgeweitet. Auch die Zweibrücker Nachbarstadt Homburg / Saar hat angekündigt, das Verhältnis beider Städte zukünftig konstruktiver gestalten zu wollen.

Hintergrund sind einerseits die Erfahrungen des am 08. März 2001 eröffneten 1. Bauabschnitts des DOZ und seine Auswirkungen auf die Stadt Zweibrücken und ihr Umland. Anstelle der befürchteten Kaufkraftumverteilungen bestätigt zumindest die Zweibrücker Händlerschaft eine Frequenzsteigerung der Besuche und Käufe in der dortigen Innenstadt. Das DOZ selbst hat mit seinen nach Angaben des Betreibers OCI etwa 500.000 Besuchern in 6 Monaten seit Eröffnung viel dazu beigetragen, den Standort zu positionieren. Damit wird deutlich, dass das Zusammenspiel der Funktionen der Innenstadt und jene vor den Toren der Stadt verknüpft werden müssen, um durch die gestiegene Mobilität eine Stabilisierung der Stadtstrukturen leisten zu können. "Städtische Bestandsentwicklung" wird dabei im Rahmen der Liegenschaftskonversion Flugplatz Zweibrücken wiederum innovativ angegangen. Mit Unterstützung des Landes wird in Zweibrücken ein gesamthafes Innenstadttaktivierungskonzept unter Einbeziehung lokaler Akteure erarbeitet. Das DOZ, die Eissporthalle und das M.I.P. stellen Leitinvestitionen dar, in deren Umfeld nunmehr die nicht minder schwierige Nutzungsaktivierung im Bestand erfolgen muss.



Die Nachhaltigkeitsphase - ab 2001

Mit dem DOZ, dem M.I.P. und dem technisch etablierten Regionalflughafen sind die "Big Points" der immobilienwirtschaftlichen und strukturpolitischen Liegenschaftskonversion gesetzt. Sie haben nicht unerhebliche Arbeitsplatzeffekte nach sich gezogen. Die Gesamtsynergie des auf 4 Säulen ruhenden Mischkonzeptes wird aber erst dann erreicht, wenn die Komponente Freizeit und Erlebnis gleichwertig und gleichgewichtig auf der Liegenschaft positioniert werden kann. Strukturell von Bedeutung ist der bauliche Umgang mit den Bestandsflächen im Eingangsbereich der Liegenschaft.



Diesbezüglich stellen ZEF und Investoren gegenwärtig fest, dass auch hier das bislang kleinteilige Konzept der Bestandsnutzung zumindest bereichsweise gegen Abriss und Neubau einzutauschen sein wird. Im Sinne der jetzt anstehenden Nachhaltigkeitsphase der Liegenschaftskonversion wird es darauf ankommen, arbeitsplatzschaffende Nutzungen in einem gesunden Mix aus "Old" und "New Economy" zu etablieren.

Hierbei sind ZEF und Investoren gut beraten, die bislang gewählten Formen des kooperativen Miteinanders weiter zu intensivieren und thematisch auszubauen. Ziel ist die Umsetzung eines auch kleinteilig modular wirksamen Prinzips der Nutzungsmischung.



■ *Flugplatz Zweibrücken - Standortqualität mit Zukunft*

Die Entwicklung des Flugplatzes Zweibrücken von der US-Airbase zum leistungsfähigen Regionalflughafen mit einem Umfeld aus vielfältigen und attraktiven Nutzungen ist noch nicht abgeschlossen. Die an das erste, weitgehend bestandsorientierte Aeroville-Konzept der CAMAR-Gruppe geknüpfte Hoffnung, die Revitalisierung des Standorts könne kurzfristig und umfassend erfolgen, ist im Lauf der Zeit der Erkenntnis gewichen, dass eine derart durchgreifende Umstrukturierung nur langfristig und in mehreren Entwicklungsschritten zu bewältigen ist. Auch Rückschläge waren dabei unvermeidlich. Mittlerweile kann jedoch festgestellt werden, dass die entscheidenden Voraussetzungen für eine langfristig tragfähige Gebietsstruktur geschaffen sind und das auf vier Säulen ruhende Entwicklungskonzept sichtbare und nachhaltige Erfolge zeigt. So war der Flugplatz Mitte 2001 Standort für 137 Unternehmen. Insgesamt konnten ca. 1160 Arbeitsplätze geschaffen werden. Zudem ist es gelungen, eine zukunftsfähige Infrastruktur zu schaffen und das ZEF-Gebiet als eigenen, profilierten "Stadtteil in der Region" zu positionieren und im öffentlichen Bewusstsein zu verankern.

Die weitere Entwicklung des Gebiets wird wie bisher unter der Maxime "Mischnutzung als Zukunftsgarant" betrieben. Hierbei wird es neben der weiteren Vermarktung von Gewerbeflächen vor allem darauf ankommen, die Säulen "Freizeit und Erlebnis", "Multimedia" und "Flugbetrieb" konsequent zu definieren und umzusetzen. Gerade diese Nutzungen sind in besonderem Maße von externen Tendenzen und Einflüssen abhängig. Die Fortentwicklung des Flugbetriebs ist an verkehrspolitische Entscheidungen zur Positionierung des Flughafens Zweibrücken, auch im Verhältnis zum Linien-, Charter- und Frachtbetrieb auf den benachbarten Flughäfen Saarbrücken und Frankfurt-Hahn, gebunden. Auch die mit dem überlagernden militärischen Flugbetrieb verbundenen Nutzungseinschränkungen im Rahmen des "Polygone" müssen überwunden werden (Der Begriff "Polygone" bezeichnet eine Übungseinrichtung, mit der radargesteuerte Angriffe auf Kampf- und Transportflugzeuge vom Boden aus simuliert werden. Diese Zone reicht von der Weinstraße bis an die Grenze von Luxemburg und von Bitburg bis zur Stadt Epinal in den Vogesen.). Die Weiterentwicklung der Säulen "Freizeit und Erlebnis" und "Multimedia" hängt vor allem von der Definitions- und Investitionskraft privater Investoren ab, die den planerisch und infrastrukturell vorbereiteten Rahmen noch ausfüllen müssen.



■ *Der ZEF - Kompetenz in Planung und Abwicklung*

Das zur Steuerung der Planungs-, Erschließungs- und Umsetzungsaufgaben gewählte Zweckverbandsmodell hat sich nach den gemachten Erfahrungen sehr bewährt. Die Notwendigkeit, bei der Standortkonversion über Gemeindegrenzen hinweg und möglichst rasch zu konzeptionell, rechtlich und finanziell tragfähigen Lösungen zu kommen, hat zu einer schlagkräftigen Bündelung der wesentlichen Aufgaben, zur "Konversion aus einer Hand", geführt.

Der ZEF hat mit seiner schlanken und flexiblen Struktur, die ausschließlich an seinen aktuellen und strategischen Aufgaben ausgerichtet ist, auch die Funktion des zentralen Ansprechpartners für Betroffene wie Entwicklungsinteressierte einnehmen können. Er ist dadurch zum Impulsgeber und Motor der Flächenentwicklung am Flughafen Zweibrücken geworden und wird als kompetenter Mittler zwischen politischer Beschlussfassung und planerischer Umsetzung sowie zwischen kommunalen und regionalen Interessen wahrgenommen.

Das abgestimmte und zum Teil gleichzeitige Vorgehen bei der zügigen Schaffung von Baurecht, der Anwendung des besonderen Städtebaurechts, der Fördermitteleinwerbung und der baulichen Umsetzung ist nur möglich gewesen, weil sich der ZEF von Anbeginn an systematisch und in großem Umfang externen Sachverständigen bedient hat und damit bedarfsabhängig und zielorientiert die jeweils notwendigen Kapazitäten schaffen konnte. Dadurch konnten die notwendige Koordination, Information und Abstimmung aller an der Konversion zu beteiligten Stellen geleistet werden und alle Bau- und Erschließungsprojekte des ZEF termingerecht und in hoher Qualität abgeschlossen werden.



Partnerschaft in der Region

Die Entwicklung des Flugplatzes Zweibrücken wurde - auch durch die Arbeit des Zweckverbands - zu einem in der Region wohl beispiellosen interkommunalen Prozess, der überdies das Regionalbewusstsein wesentlich prägen konnte. Durch die intensiv gepflegten Verbindungen zu den Landesdienststellen hat die Liegenschaftskonversion der Wirtschaftsregion Zweibrücken bei der Mainzer Landesregierung eine Aufmerksamkeit ermöglicht, wie sie in den Jahren zuvor nicht bestanden hat. Dadurch und aus eigener Kraft hat die Liegenschaftskonversion Flugplatz Zweibrücken dazu geführt, dass auch mit dem angrenzenden Saarland in verstärkte Kooperationen eingestiegen werden kann. Ansatzpunkte hierfür sind nicht nur die Abstimmung luftverkehrlicher Belange, sondern auch beispielsweise ein grenzübergreifendes Vermarkten der Saarpfalz Region mit den Städten Pirmasens - Zweibrücken - Homburg unter einem Label.

Nicht zuletzt den anvisierten Weiterbau der L 700 in das lothringische Bitche und das Anknüpfen an dortige Fernverbindungen nach Strasbourg wird man der Liegenschaftskonversion Flugplatz Zweibrücken zuschreiben dürfen. Nach dem verbleibenden Lückenschluß wird auch die bislang teilweise prekäre Ortsdurchfahrtsituation in Hornbach, Althornbach und den betroffenen Stadtteilen Zweibrückens an der B 424 zufriedenstellend gelöst sein.

Die Notwendigkeit, auf dem Airbase-Areal eine städtebaulich geordnete Entwicklung zu sichern, machte ein gemeinschaftliches Vorgehen der beteiligten Gemeinden zunächst unmittelbar erforderlich. Inzwischen ist um den ZEF eine regionale Kooperation gewachsen, die durch eine partnerschaftliche, unkomplizierte und ergebnisorientierte Zusammenarbeit gekennzeichnet ist. Der ZEF hat als "gemeinsame Stimme" der Gemeinden auch die Präsenz und Wirksamkeit der Region auf Landesebene deutlich verbessern können. Die Kooperation mit Ministerien, der Struktur- und Genehmigungsdirektion und den staatlichen Oberbehörden, denen mit dem ZEF ein transparenter Ansprech- und Verhandlungspartner mit weitreichenden Handlungsmöglichkeiten gegenübersteht, ist die wesentliche Erfolgsposition der Standortkonversion. Vor allem die enge Kooperation mit dem Ministerium des Innern und für Sport sowie mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat sich auf den Konversionsprozess als entscheidend und im besonderen fördernd und beschleunigend ausgewirkt.



Die Zukunftsaufgaben des ZEF

Der Arbeitssachstand des ZEF befindet sich, was die Vorbereitungs-, Planungs- und Erschließungsaufgaben betrifft, in einem fortgeschrittenen Stadium und ist in Teilen bereits abgeschlossen. Dennoch wird der ZEF auf Dauer fortbestehen, um zum Beispiel die von der Gemarkungsgrenze unabhängige, einheitliche Ver- und Entsorgung im Gesamtgebiet zu leisten. Auch Träger der Planungshoheit wird der ZEF dauerhaft bleiben.

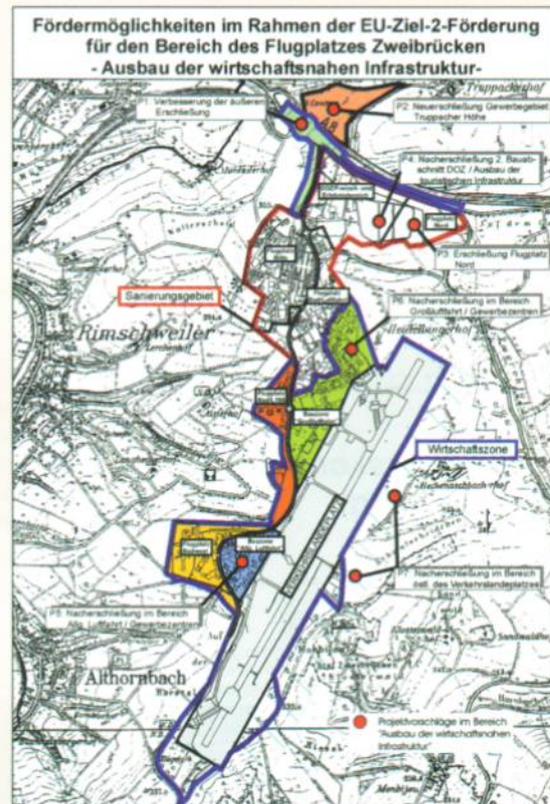
Das aktuelle Tätigkeitsspektrum des ZEF und seiner Partner liegt vor allem

- im Abschluss der begonnenen Planungsverfahren mit dem Ziel der Rechtskraft aller Bebauungspläne im Verbandsgebiet,
- in der Komplettierung der Infrastruktur in den Bereichen Gebietserschließung und landseitige Luftverkehrsinfrastruktur,
- in der weitergehenden Profilierung und Vermarktung der noch freien Bauflächen,
- ggf. auch in der bereichsweisen Erweiterung des Verbandsgebietes zur Aktivierung weiterer Bauflächen.

Ein besonderer Aufgabenschwerpunkt der Zukunft wird die Wirtschaftsförderung sein. Hierbei geht es um weitere Nutzungszuführungen aus den Bereichen Gewerbe, Industrie, Dienstleistungen und mehr. Dieses "Mehr" kann auch in Einrichtungen für Tourismus und Fremdenverkehr liegen. Dem ZEF kommt auch zukünftig die Aufgabe des zentralen "Managements der Gebietsentwicklung" zu. Er wird sich dabei auch um die Einwerbung von Mitteln aus EU-Strukturfonds sowie um eine verstärkte einzelbetriebliche Bestandspflege zu bemühen haben. Die organisatorischen Voraussetzungen hierfür sind gelegt.

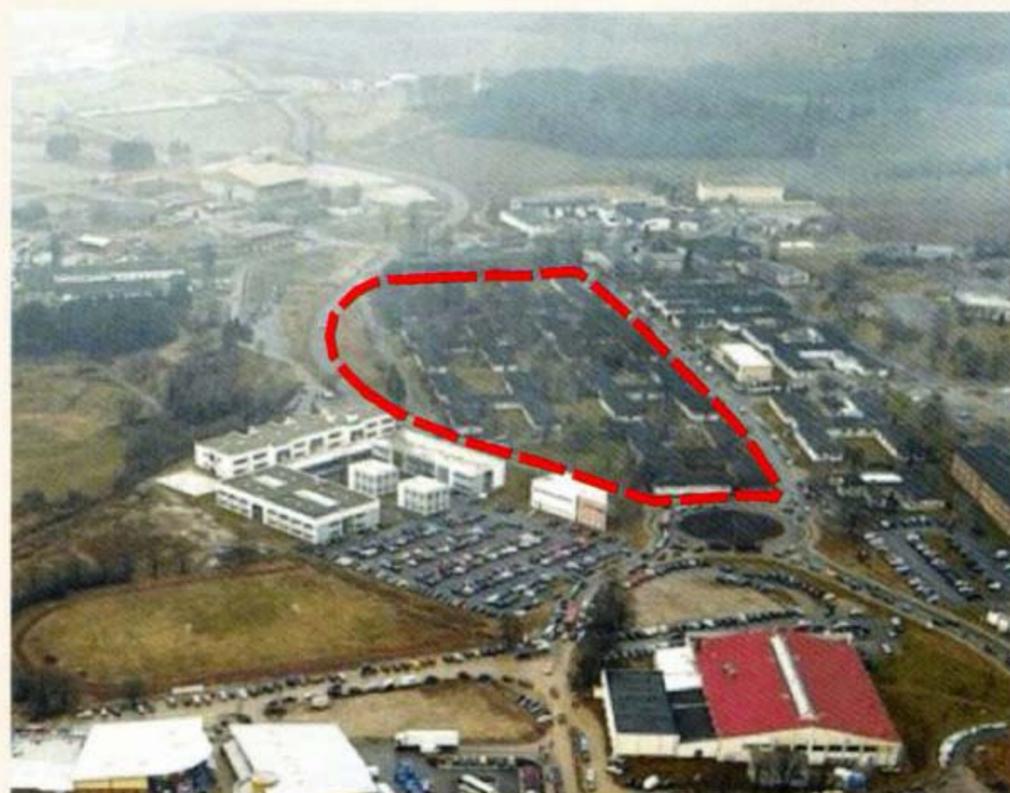
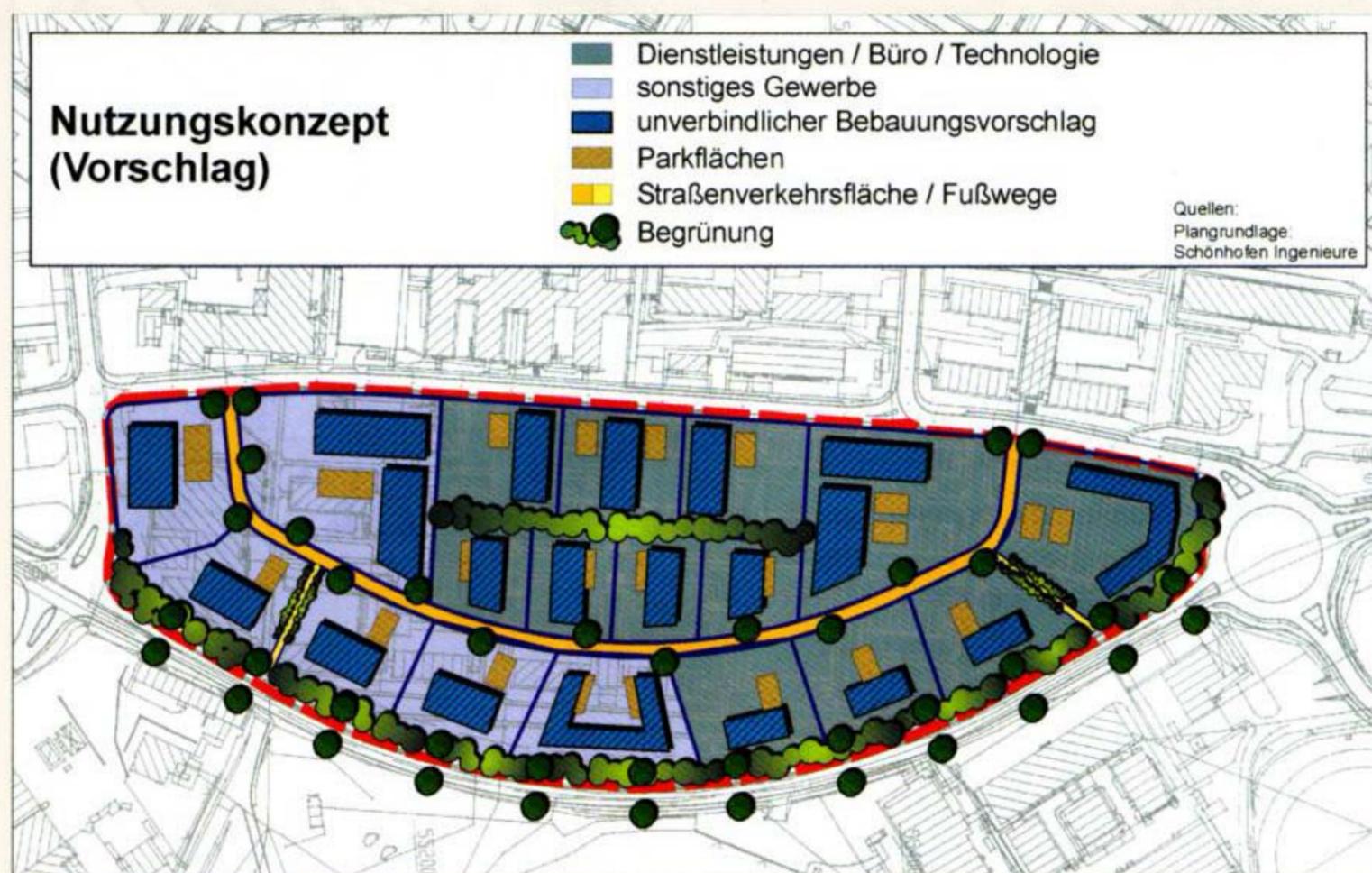
Die Vorgehensweise bei der Liegenschaftskonversion Flugplatz Zweibrücken und die dabei gewählte Form eines Zweckverbandes stellen einen örtlich erfolgreichen Einzelfall dar, der nicht so ohne weiteres übertragbar ist.

In der Bilanz liegen die Stärken und Erfolge im Wesentlichen im Engagement und der Verantwortlichkeit der handelnden Personen auf Leitungsebene, der Fach- und Abwicklungskompetenz auf der Arbeits- und Durchführungsebene und nicht zuletzt in der nunmehr über 10 Jahre stabilen Verankerung



des ZEF in der Kommunal-, Regional- und Landespolitik. Mit Blick auf die bei komplexen städtebaulichen Umstrukturierungen üblichen Durchführungszeiträume von 15 Jahren, ist der ZEF in seinen Bemühungen bereits ein erhebliches Stück des Weges vorangekommen.

Sofern in der bewährten, nachhaltigen Form die Kooperationen mit den Stellen des Landes und der privaten Partner fortgeführt und die notwendigen Feinarbeiten mit der bislang erreichten Abwicklungsqualität fortgesetzt werden, bestehen gute Gründe zu der Annahme, von einem erfolgreichen Abschluss der Liegenschaftskonversion Flughafen Zweibrücken in den nächsten 5 bis 8 Jahren auszugehen.



Vorschlag für ein Nutzungskonzept in Teilbereichen des Bebauungsplanes "Flugplatz Mitte"

■ ANHANG



Der Flugplatz Zweibrücken im Spiegel der Presse

DIE RHEINPFALZ, 20.09.1990

US-Flugplatz: „Alles noch offene Fragen“

Planer der Planungsgemeinschaft informiert „Initiative Zweibrücken“ über Zukunftserwartungen

Erst nach Abschluß der Wiener Abrüstungsverhandlungen zu Beginn des kommenden Jahres könnten verbindliche Erklärungen über die künftige Nutzung des amerikanischen Flugplatzes Zweibrücken erwartet werden.

Diese Auffassung vertritt Dipl. Ing. Manfred Hildenbrand, Leitender Planer der Planungsgemeinschaft Westpfalz, am Dienstagabend in einer Veranstaltung der „Initiative Zweibrücken“. Die Veranstaltung fand noch vor Bekanntwerden der früher als ursprünglich geplant erfolgenden Schließung des Flugplatzes statt. Die grundsätzlichen Überlegungen Hildenbrands werden dadurch indessen nicht eingeschränkt.

Es seien „alles noch offene Fragen“, ob die Nato oder die Bundeswehr Interesse an einer Weiterverwendung zeigten, ob die Anlagen eingemottet oder ob sie einer zivilen Nutzung zugeführt werden könnten, meinte Hildenbrand. Es könne auch sein, daß Truppen aus der Westpfalz abgezogen und dafür andere aus Ballungsgebieten hierher verlegt würden, gab er eine weitere Variante zum Nachdenken frei.

Vor einem kleinen Kreis von Interessen-

ten referierte der Chefplaner über die Auswirkungen der Anwesenheit der alliierten Streitkräfte in der Westpfalz und gab damit zugleich einen Ausblick auf Auswirkungen bei Truppenreduzierungen.

Nach den Unterlagen der Planungsgemeinschaft seien die US-Truppen der größte Arbeitgeber in der Westpfalz, wo sie 13 500 zivile Arbeitskräfte beschäftigten. In Zweibrücken seien es insgesamt 1457, von denen 1124 bei der Army und 333 bei der Air Force beschäftigt seien. In Zweibrücken sei dabei der Anteil älterer Arbeitnehmer höher als im Durchschnitt der Westpfalz. Hildenbrand gab das in Zweibrücken durch Deutsche bei den Amerikanern verdiente monatliche Einkommen mit 5,6 Millionen Mark an, die vorwiegend in die Wirtschaft der Region flössen. Hinzu komme noch ein Anteil des privaten Einkommens der Amerikaner, der ebenfalls in der Pfalz ausgegeben werde. Die 30 500 US-Soldaten verfügten über ein Einkommen von 1,8 Milliarden Mark, von denen ein viertel in die regionale Wirtschaft fließe. Außerdem seien in der Region nahezu 17 000 Wohnungen an Amerikaner vermietet mit einem ebenfalls Millionen betragenden Mietertrag.

Manfred Hildenbrand nannte auch die von den amerikanischen Streitkräften in Anspruch genommenen Flächen. Diese betrügen für Zweibrücken 110 Hektar bebauter militärisch genutzter Fläche, 575 Hektar unbebauter militärisch genutzter Fläche sowie 2875 Hektar in sog. Lärmschutzbereichen. Zur Zeit bedeute dies eine „enorme Inanspruchnahme“, die die Entwicklungsmöglichkeiten im Stadtgebiet erheblich eingeschränkt habe.

Hildenbrand forderte die Initiative Zweibrücken auf, so früh wie möglich Schritte zu unternehmen, um auf eine bevorstehende Freigabe des Flugplatzes schnell reagieren zu können. Dazu gehöre auch, Verbindungen zu allen Stellen und Institutionen aufzunehmen, deren Unterstützung in Zukunft notwendig sei. Hildenbrand bedauerte in diesem Zusammenhang aber, daß Angebote des Arbeitsamtes bisher von Zivilbediensteten auf dem Flugplatz kaum in Anspruch genommen worden seien. Kritik übte er daran, daß vom Bund bisher noch kein Handlungsbedarf für eine Hilfe gesehen worden sei und notwendige flankierende Maßnahmen von Land und Bund noch nicht zu erkennen seien. pp

Pfälzischer Merkur, 31.10.1992

Flugplatzprojekt: Öffentlichkeit wird jetzt umfassend aufgeklärt

Zweckverband beschloß gestern die Herausgabe eines Informationsblattes

Zweibrücken (er). „Wir haben die Pflicht, die Öffentlichkeit über das Vorhaben auf dem Flugplatz umfassend aufzuklären“ meinte der Vorsteher des Zweckverbandes Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken, Oberbürgermeister Werner von Blon. Sodann beschloß die ZEF-Verbandsversammlung die Herausgabe eines Werbefaltblattes Verkehrslandesplatz, welches in einer Auflage von 20 000 Exemplaren kurze aber umfassende Informationen präsentiert.

Dabei sollen die Grundzüge des Entwicklungsprojektes dargestellt werden, wobei man die städtebaulichen und wirtschaftlichen Ziele erläutern will. Vor allem die Eckdaten des zukünftigen Verkehrslandesplatzes, einschließlich der Lärm- und Emissionsprognosen sollen bei diesem Informationsblatt für die Bürger des Raumes erläutert werden. Auch der Planungssachstand wird dabei angesprochen. Natürlich wird

man der Zielsetzung der Flugplatzentwicklung und die Bedeutung für die Region insgesamt besondere Aufmerksamkeit widmen, wobei die Arbeitsplatzperspektiven ebenfalls von Bedeutung sein werden.

Was wird das Projekt „aeroville“ insgesamt bringen, was hat es mit der Wartung und Werft bei den Flugzeugen und mit Gewerbe und Ausbildung auf sich? „Hauptziel ist die Erstellung einer griffigen Kurzinformation zum Projekt vor dem Hintergrund der verbleibenden Zeit bis zum Erörterungstermin.“ hieß es in der ZEF-Sitzung. Man wolle damit auch „Sympathiewerbung“ für das Vorhaben Verkehrslandesplatz machen, nachdem es inzwischen eine Reihe von Informationen gibt, die mit unterschiedlichen Aussagen antreten würden. Bei der Zustimmung für die Information wurde auch angekündigt, daß sicherlich bald weitere Publikationen dieser Art folgen werden, um Interessierte für eine Ansiedlung auf dem Flugplatz Zweibrücken

umfassend über die Möglichkeiten, die hier bestehen, aufzuklären. Zunächst aber gehe es darum, den Erörterungstermin, der Anfang Dezember stattfinden wird, durch eine umfassende Darstellung des Projektes „aeroville“ vorzubereiten.

Mit der Aufstellung von Bebauungsplänen wird die rechtliche Voraussetzung geschaffen, um gewerbliche Bauflächen und Sonderbauflächen für die künftige Nutzung anbieten zu können. Dabei sollen in einer ersten Realisierungsphase Teilbereiche abgegrenzt werden, um baldmöglichst über Flächen verfügen zu können, für die es bereits konkrete Interessenten gibt. Auch in dieser Woche haben, wie Bürgermeister Dr. Lambert gestern als Geschäftsführer der Gesellschaft mitteilte, „Gespräche mit realisierungsfähigen Anfragen stattgefunden, die sich in das Gesamtkonzept einfügen.“

Dabei sei es auch wichtig, daß die beabsichtigte Verkehrsanbindung an die Schnellstraße nach Bitsch realisiert wird.



„Start frei“ aus Neustadt für Aeroville

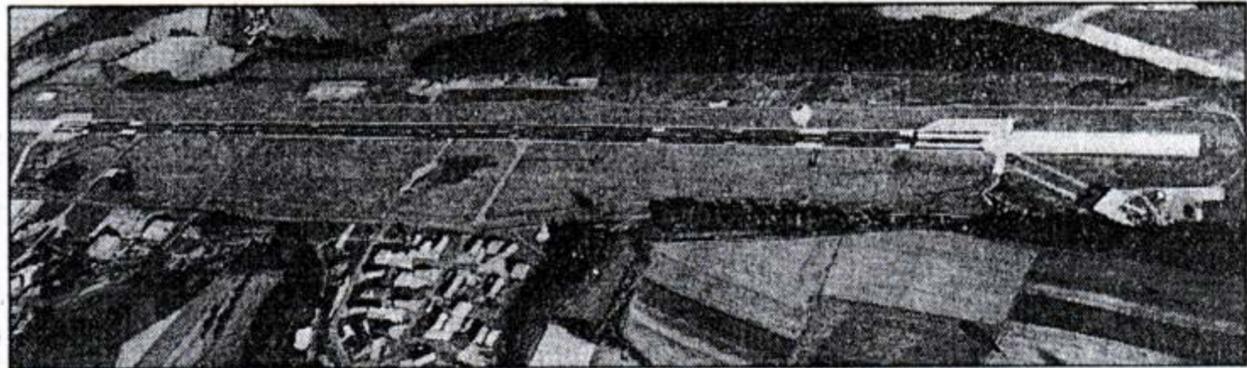
Bezirksregierung erteilt Betriebsgenehmigung für Verkehrslandeplatz Zweibrücken

Die Bezirksregierung in Neustadt hat für den Verkehrslandeplatz Zweibrücken jetzt die Betriebsgenehmigung erteilt. Damit kann auf dem ehemaligen Militärflugplatz ein ziviler Verkehrslandeplatz eingerichtet werden, der zugleich auch Voraussetzung für die Realisierung des Nutzungskonzepts „Aeroville“ darstellt.

Nach den Plänen der Entwicklungsgebiet Zweibrücken GmbH ist der Flugplatz mit seiner fast drei Kilometer langen Landebahn und Tower Kernstück der geplanten Luftverkehrsstadt „Aeroville“, wo unter anderem ein Werftbetrieb und Ausbildungsstätten sowie ein Industriepark angesiedelt werden sollen.

Das französische Finanzunternehmen Camar Finance, das die Vermarktung des Projekts betreibt, rechnet mit der Schaffung von 2.000 Arbeitsplätzen bis 1998. Im Endausbau soll diese Zahl auf 3.800 steigen.

Um die Umnutzung des Flugplatzes zu realisieren, wurde 1992 die Entwicklungsgebiet Zweibrücken GmbH gegründet. An der Gesellschaft sind je zur Hälfte das Land Rheinland-Pfalz und der Zweckverband Flugplatz Zweibrücken beteiligt. Dem Zweckverband gehören der Landkreis, die Stadt Zweibrücken sowie Zweibrücken-Land, Althorn-



In Zukunft zivil: Landebahn des Flugplatzes Zweibrücken. (Foto: Steinmetz)

bach, Contwig und Mausbach an.

Gegen die Umwandlung des ehemaligen US-Flugplatzes in eine zivile Einrichtung hatten Bürger vornehmlich aus der Region 880 Einwendungen erhoben. Darin trugen sie Befürchtungen vor, der Betrieb des Verkehrslandeplatzes beeinträchtige Mensch, Gesundheit und Natur. Während des Genehmigungsverfahrens wurden hierzu mehrere Gutachten eingeholt. In ihrem Bescheid kommt die Bezirksregierung zu dem Ergebnis, daß von dem Betrieb des Landeplatzes mit Werftbetrieb keine unzumutbaren Lärmbelastigungen für die benachbarten Orte zu erwarten sind.

Ein Vergleich zeige, daß die zukünftig zu erwartende Fluglärmbelastung geringer ist als früher bei der militärischen Nutzung des Flugplatzes.

Wie von Gutachtern bestätigt, beständen weder vom medizinischen Standpunkt der Gesundheitsgefährdung noch unter dem Gesichtspunkt der Lärmbelastigung Einwände gegen die zivile Nutzung.

Auch durch Luftschadstoffemissionen aus dem Flugverkehr seien keine Gesundheitsbeeinträchtigungen zu befürchten, so die Gutachter weiter. Der Bescheid ist auch mit Auflagen verbunden. Genutzt werden darf der Landeplatz von Flugzeugen mit ei-

nem Abfluggewicht bis zu 14 Tonnen. Schwerere Flugzeuge sind nur nach Genehmigung zugelassen.

Der Flugbetrieb wurde grundsätzlich auf die Zeit von 6 bis 22 Uhr begrenzt. In Ausnahmefällen und nur nach vorheriger Genehmigung kann der Landeplatz im Rahmen des Werftbetriebes auch bis 23 Uhr genutzt werden. Der Schulflugbetrieb über den Platz wurde an Samstagen ab 13 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen untersagt. In der gleichen Zeit sowie zwischen 22 und 6 Uhr sind Probeläufe von Triebwerken nicht zugelassen. Die Genehmigung wurde für sofort vollziehbar erklärt. (red)

Brüderle: Neue Phase beginnt

„Trotz Ausstieg von Camar Finance geht es auf dem Flugplatz weiter“

Mit Bedauern reagierte gestern Wirtschaftsminister Rainer Brüderle auf die Entscheidung von Camar Finance, den ehemaligen Militärflugplatz Zweibrücken jetzt nicht zu erwerben. „Wir haben die Verhandlungen mit Camar Finance immer mit dem Ziel geführt, in Zweibrücken ein außergewöhnliches Zeichen für die erfolgreiche deutsch-französische Zusammenarbeit und damit zugleich für die Standortqualität in den ehemaligen Grenzregionen beider Länder zu setzen. Es ist sehr bedauerlich, daß der französische Partner sich nun zurückzieht“, sagte Brüderle.

Gerade weil die Landesregierung den völkerverbindenden Symbolcharakter der Zusammenarbeit mit einem französischen Investor zur zivilen Entwicklung eines ehemaligen Militärgeländes auf deutscher Seite gesehen habe, sei man in den Verhandlungen sehr entgegenkommend gewesen und habe es hingenommen, daß der vorgesehene Zeitplan immer wieder ins Rutschen kam. Brüderle: „Wir haben von unserer Seite wirklich bis zur letzten Minute alles versucht, um Camar Finance eine Chan-

ce zu geben.“ Die Paraphierung des Vertrages im Juni 1993 sei Ausdruck dieses Bemühens gewesen. Daß die notarielle Unterzeichnung nun nicht zustande komme, sei um so bedauerlicher, als die deutsch-französischen Wirtschaftsbeziehungen bundesweit im Augenblick nicht unter einem günstigen Stern stehen.

Mit der Entscheidung von Camar Finance beginne jetzt eine neue Phase, in der man sich auf die enge Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Land verlassen könne. Brüderle: „Auch dies ist ein positives Ergebnis, das wir alle mitnehmen können: Die Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Land ist hervorragend. Deshalb wirft uns auch so schnell nichts um.“

Der Minister betonte, daß die im Zuge der Verhandlungen mit Camar Finance getroffenen Vorbereitungen zur Entwicklung des Flugplatzgeländes nicht vergebens waren. Die Planungen für die zivile Nutzung des Flugplatzes und die gewerblichen Ansiedlungen seien weit fortgeschritten. „Durch die Verhandlungen mit Camar Finance gibt es natürlich in-

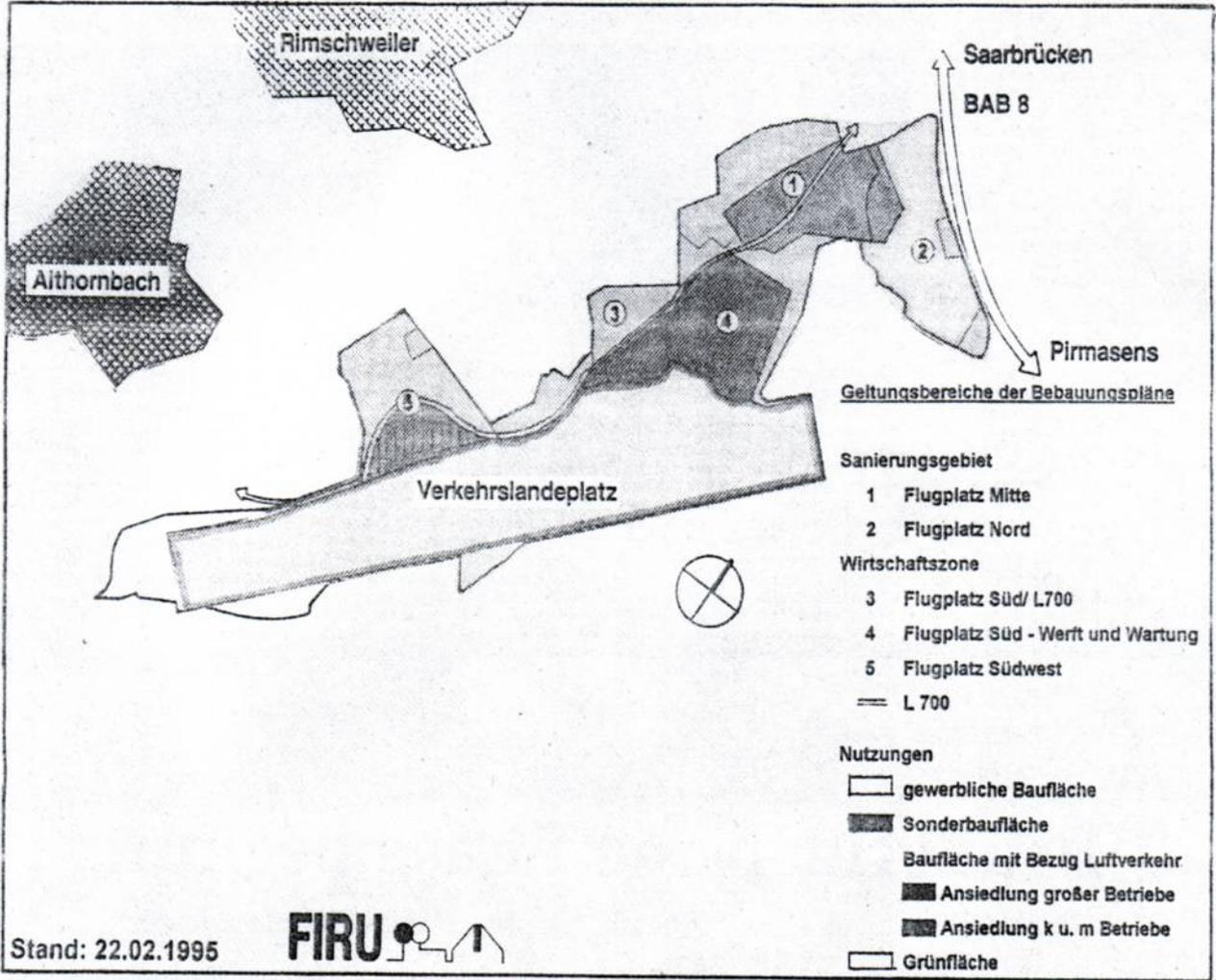
zwischen gute Kontakte in die französische Wirtschaft, die neben anderen Verbindungen weiter verfolgt werden.“ Zweibrücken und die Westpfalz brauchten neue Impulse und neue Investitionen, deshalb werde es mit der Entwicklung des Flugplatzes Zweibrücken weitergehen.

Den sofortigen Ausstieg aus dem Aeroville-Projekt haben inzwischen Bündnis 90/Die Grünen im Landtag gefordert. „Zwei mit Aeroville-Hoffnungen vergeudete Jahre sind genug.“ Jedes weitere Festhalten an Aeroville behindere realistische wie ökologische und sozialverträgliche Planungen zur Bekämpfung der Massenarbeitslosigkeit in der Westpfalz. Nach der Pleite mit Camar Finance könne nur ein sofortiger Ausstieg aus dem Aeroville-Konzept die Konsequenz sein.

„Die Millionenbeträge, die zur Zeit in den Ausbau der Landebahn gesteckt werden, sollten in zukunftsweisende Projekte ohne Flugplatz investiert werden“, fordert der Haushalts- und finanzpolitische Sprecher der Fraktion, Manfred Seibel (Hauenstein). (red)



Aeroville Zweibrücken - Grundlagen zur Umsetzung Nutzungskonzeption -



Dieser Plan der FIRU zeigt die Aufteilung nach den besonderen Bereichen auf dem Flugplatz.

Flugplatz: Einkaufen der „neueren Art“?

Zweibrücken. (er) Was in Hahn und auf dem dortigen Flugplatz offenbar nicht auf die Beine zu stellen ist, soll dann nicht in Zweibrücken realisiert werden. Aber in Mainz gibt es durchaus Pläne, das Einkaufen (offenbar ein Erlebnis „neuerer Art“) und das Vergnügen (Eishalle und Sportstätten sind dabei gemeint) unter einen Hut zu bringen. Dazu der Bereich Ausbildung natürlich und dies alles mit der Absicht, auch für den Flugplatz-Bereich schwarze Zahlen zu erwirtschaften.

Im Klartext: Auf dem Flugplatz soll von einem neuen Investor (der MERKUR berichtete in seiner Freitag-Ausgabe) eine Einkaufsmöglichkeit geschaffen werden, die es in dieser Art bisher in Rheinland-Pfalz noch nicht gibt. „Mit höherwertigen Waren“ wie es gegenwärtig heißt und gleich mit der Einschränkung auf keinen Fall damit der Innenstadt eine Konkurrenz vor die Nase zu setzen.

Aber offenbar auch in einer Größenordnung, die es durchaus interessant machen

soll, Zweibrücken anzusteuern. Und dabei denkt man in Mainz nicht nur an den Flugplatz, sondern auch an die gute Autobahnanbindung, die es hier gibt. Und das Thema Freizeit bekommt bei den Verantwortlichen in der Landeshauptstadt auch eine neue Dimension: Wenn man schon, beispielsweise, für die Eissporthalle zahlen muß, dann könnte doch diese auch vom Land übernommen und in das neue Konzept integriert werden. Hier will man künftig auch offenbar neue Wege gehen.

DIE RHEINPFALZ, 12.08.1996

ZWISCHEN RHEIN UND SAAR

50 000 Fans erleben Renn-Premiere

Laurent Aiello gefeierter Doppelsieger auf neuem Kurs in Zweibrücken

► ZWEIBRÜCKEN (wop). Insgesamt rund 50.000 Zuschauer haben das erste Rennwochenende auf dem Zweibrücker Flugplatz verfolgt. 34.000 jubelten gestern dem Franzosen Laurent Aiello zu, der für Peugeot sowohl den Sprint als auch das Rennen der Supertourenwagen souverän gewann. Trotz wolkenverhangenem Himmel strömten gestern morgen die Massen zur Premiere. Es kam zwar zu Stockungen auf den Anfahrtswegen zum Flugplatz, doch hielten sich die Verkehrsbehinderungen in Grenzen. Auf dem Kurs produzierten die Piloten zwar allherhand Blechschaden, verletzt wurde aber nur eine Fahrerin: Corinna Maßmann (Formel Junior) mußte wegen einer Gehirnerschütterung in die Klinik. —Sport



Begeisterung auf den Rängen: Der erste Supertourenwagen-Lauf auf dem Zweibrücker Flugplatz. —FOTO: STEINMETZ

ZWEIBRÜCKER RUNDschau, 30.08.1997

10 000 PUR-KARTEN VERKAUFT

Open-Air-Premiere auf dem Zweibrücker Flughafen läuft vielversprechend an

► Die 10 000. Karte für das Konzert der deutschen Gruppe „Pur“ am 29. Mai 1998 auf dem Flugplatz Zweibrücken ist bereits verkauft. Dies bestätigte gestern Thilo Huble vom Büro für Fremdenverkehr der Stadt Zweibrücken.

Die Stadt Zweibrücken veranstaltet den Gig gemeinsam mit der Flugplatz Zweibrücken GmbH und der Agentur

Roland Concerts aus Wahnwegen bei Kusel. Die Nachfrage nach Karten sei nach wie vor ungebrochen, so die Veranstalter. Mit 20 000 bis 25 000 Besuchern rechnen die Veranstalter bei dem Zweibrücker Konzert.

Der Auftritt der Gruppe „Pur“ in Zweibrücken bildet den Abschluß der Hallentournee 1998 und wird als Open Air-Konzert auf dem Flugplatz in Zweibrücken abgehen. Damit bringen

die Veranstalter die zur Zeit bundesweit erfolgreichste Pop- und Rockband (ihre letzte CD „Abenteuerland“ von 1996 haben viele Fans noch im Ohr) in die Rosenstadt. Die Jungs von „Pur“ kennen sich schon seit der Schulzeit und spielten zuerst unter anderem Bandnamen, seit 1983 als „Pur“. In unserer Region waren sie zuletzt im Mai 1994 in der Saarbrücker Saarländhalle zu hören.

Besonders interessant ist dies, da es das einzige Open Air-Konzert dieser Deutschland-Tournee ist. „Wir rechnen damit, daß viele Besucher der Hallenkonzerte auch zum Open Air nach Zweibrücken kommen werden“, so Thilo Huble. Die große Bühne wird auf dem Vorfeld des Hangars 360 aufgebaut, mit Blickrichtung Rollbahn. Da das Gelände in dieser Richtung leicht ansteigt, ist eine gute Sicht auch im hinteren Bereich gewährleistet.

Mit dem „Pur“-Konzert erlebt der Flugplatz Zweibrücken seine Premiere als Open-Air-Festivalgelände. (are)



„Pur“ kommt nächstes Jahr nach Zweibrücken (v.l.): Roland Bless, Rudi Buttas, Hartmut Engler, Ingo Reidl und Joe Crawford. —FOTO: INTERCORD



Erster Charterflug ab Zweibrücken

Im Mai zum Bundesliga-Finale des 1. FC Kaiserslautern nach Hamburg

► Die Erfolgs-Serie des 1. FC Kaiserslautern beschert dem Zweibrücker Flugplatz am 9. Mai den ersten Charterflug. 50 Fans können dann per Flugzeug zum Bundesliga-Finale nach Hamburg reisen und dort – so die FCK-Erfolgs-Serie anhält – den neuen Deutschen Fußballmeister feiern.

Dem Zweibrücker Reisebüroleiter Frank Schmid schwirrt diese Idee bereits seit Oktober im Kopf herum. Nach Rücksprache mit der Flugplatz GmbH Zweibrücken und der luxemburgischen Fluggesellschaft Luxair, die eine Fokker 50 aus ihrer Luftflotte einsetzt, steht der Plan auf festen Füßen. Die Fokker 50 sei der Mercedes unter den Turbo-Prop-Maschinen, si-

cher und bequem, sagt Schmid. Das Flugzeug hat ein maximales Abfluggewicht von 20,8 Tonnen, ist 25 Meter lang und hat eine Spannweite von 29 Metern. Bei einer maximalen Geschwindigkeit von 513 km/h benötigt die Fokker 90 Minuten nach Hamburg. Der Hinflug ist für 10 Uhr geplant, der Rückflug gegen 20 Uhr, der Bustransfer in Hamburg und eine Sitzplatzkarte im Volksparkstadion sind im Reisepreis inbegriffen.

„Der erste Charterflug ist natürlich eine prima Werbung für uns“, meint Werner Boßlet, Geschäftsführer der Flugplatz GmbH. „Das ist ein Anfang, aber man kann nicht davon ausgehen, daß es nun wöchentlich Charterflüge gibt.“ Der erste Versuch im Oktober

1997 – damals sollte Mallorca das Ziel sein – war gescheitert, weil kurzfristig kein Flugzeug zur Verfügung stand. Beim Flug nach Hamburg sei nun aber alles klar. Die Flugplatz GmbH sei dem Veranstalter bei den Start- und Landegebühren entsprechend entgegengekommen. Ein Riesenvorteil für in Zweibrücken startende Fluggäste sei es, daß sie mit ihrem Auto bis auf 50 Meter an den Flugplatz heranfahren können, keine Parkgebühr zahlen und dann nur noch in die Maschine einsteigen müssen, so Boßlet. (ts)

DIE RHEINPFALZ, 08.07.1999

Der Arbeitsmarkt-Motor Flugplatz

Kambach: Gute Entwicklung der Arbeitslosenzahl ist kein Zufall

► Die Arbeitslosenquote im Dienststellenbezirk Zweibrücken hat einen so günstigen Stand erreicht wie zuletzt 1992: „Der positive Trend setzt sich auch im Juni fort“, meint Gerhard Kambach, Leiter der Arbeitsamts-Dienststelle Zweibrücken. Ende Juni waren noch 2576 Personen arbeitslos gemeldet.

Für Kambach ist dies kein Strohhalm, sondern eine langfristige Entwicklung. „Das ist nicht irgendwie Zufall oder eine Eintagsfliege“, sagt er. Es sei zwar kein Grund, euphorisch zu werden, doch eine ständige, leichte Verbesserung in den zurückliegenden Monaten sei Symptom für eine gesunde Entwicklung. Es sind wieder mehr offene Stellen gemeldet worden als in den beiden Vormonaten, der Bestand an offenen Stellen hat zugenommen, die Zahl der Arbeitsvermittlungen ist gestiegen, selbst bei den Langzeitarbeitslosen ist ein Rückgang zu verzeichnen, und die Zahl der Kurzarbeiter hat sich von 30 (im Mai) auf zwei reduziert. „Im Arbeitsamtsbezirk Pir-

masens macht Zweibrücken eine stabile Phase durch, die schon Monate anhält“, lautet Kambachs Fazit.

Die Gründe liegen für den Dienststellenleiter auf der Hand: „Hauptfaktor ist die Entwicklung auf dem Flugplatz.“ Hier hätten sich im Gründerzentrum bereits 20 Firmen angesiedelt, das Call-Center habe knapp 90 Beschäftigte und die Multimedia-Fortbildung des Arbeitsamtes besuchten weitere 40 Männer und Frauen. Kambach legt Wert darauf, daß die Entwicklung nicht nur auf arbeitsmarktpolitische Maßnahmen wie Arbeitsbeschaffung oder Weiterbildung zurückzuführen ist: „Es sind echte Arbeitsstellen entstanden und eine wirkliche Eingliederung in den ersten Arbeitsmarkt.“

Als Beispiel führt Kambach die kleineren Betriebe an, die sich auf dem Flugplatzgelände angesiedelt haben und mittlerweile rund 400 Leute beschäftigen. „Dabei hat das DOZ ja noch nicht einmal angefangen“, sagt Kambach. Deshalb kann er sich vorstellen, daß die Entwicklung des Zweibrücker Arbeitsmarktes weiterhin po-

sitiv verläuft. Im Juli rechnet er aber mit einem leichten Anstieg der Arbeitslosenzahl, weil einige Arbeitsverträge bis zum Quartalsende am 30. Juni liefen, und die in der Statistik noch nicht berücksichtigt wurden.

Auch der Leiter der Arbeitsvermittlung in Pirmasens, Hans-Joachim Omlor, sieht vor allem den Zweibrücker Flugplatz als Motor. Allerdings, das verhehlt er nicht, haben die Bemühungen des Arbeitsamtes bei den Unternehmern auch eine große Schwäche im Arbeitsmarkt der Region offengelegt: Es fehlt an Facharbeitern. Vor allem die Metall-, Elektro-, Kommunikations- und Baubranche suchten Mitarbeiter, sagt Omlor. Hingegen gebe es weit mehr jobsuchende Bürokaufleute denn Stellenangebote.

Ein Problem sei auch die höhere Jugendarbeitslosigkeit. Dennoch überwiegt bei Omlor zur Jahresmitte der Optimismus, „weil wir die Hoffnung auf einen goldenen Herbst haben“. September und Oktober sind gemeinhin die Monate mit den meisten Arbeitsvermittlungen. (pmü/wop)

„Die Urmutter der Konversionsbemühungen“

Innenminister Zuber auf Konversionsreise in Zweibrücken – Hilfe bei Innenstadtentwicklung zugesagt

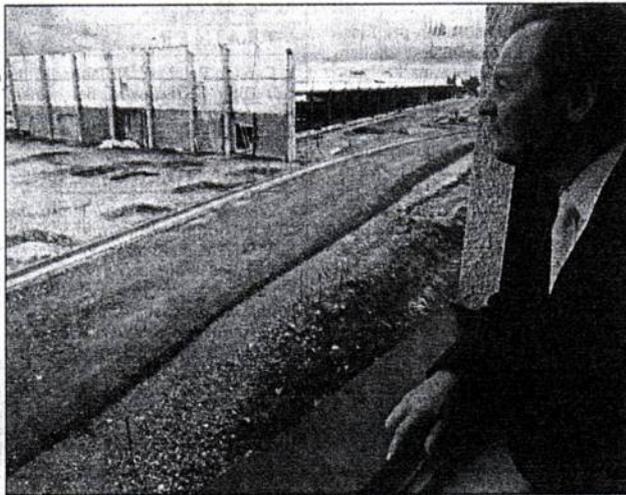
Der rheinland-pfälzische Innenminister Walter Zuber war gestern bei seiner vierstündigen Konversionsreise nach Zweibrücken von der Entwicklung am Kreuzberg und auf dem Flugplatz sehr angetan. „Zweibrücken ist die Urmutter aller Konversionsbemühungen in Rheinland-Pfalz, ich kann die Stadt nur beglückwünschen, sie befindet sich auf einem ausgezeichneten Weg.“

Die Konversion sei noch lange nicht abgeschlossen, sagte Zuber in seiner Zwischenbilanz. Die Entwicklung auf dem Flugplatz werde von den vier Säulen getragen. Das Designer Outlet als Magnet werde den Bekanntheitsgrad Zweibrückens steigern und der Erlebnis- und Interactive-Park die Entwicklung beschleunigen und vertiefen. Mit dem Multimedia-Internet-Park habe der Unternehmer Ralph Dommermuth Großes geleistet. Und nach der Einigung mit dem Bund, auch innerhalb der militärischen Flugzeiten bis zu fünf zivile Flüge zuzulassen, könne nun die Flugplatz-Geschäftsführung

„größere Fische an Land ziehen“, meinte Zuber.

Beispielhaft für Zweibrücken sei das starke Engagement des Landes, das dadurch den Strukturwandel eingeleitet habe. Zudem habe man auf dem Flugplatz neue Formen der Zusammenarbeit mit privaten Investoren erprobt. Bei der Umsetzung von Hummels Konzept für die Weiße Kaserne, der dort ein ökologisches Quartier plant, werde die Triebkraft auch auf die Innenstadt ausstrahlen. Die Fachhochschule habe besonders eingeschlagen und biete für Studierende und die Region durch die Fächermischung neue Perspektiven. Zuber: „Das Land hat sich finanziell und planerisch zum Wohl der Region eingesetzt und beim Bau der FH tief in die Tasche gegriffen.“ Das Land werde auch bei der Innenstadtentwicklung seinen Beitrag leisten, versprach Zuber.

Oberbürgermeister Jürgen Lambert betonte, dass die Konversion in Zweibrücken über Parteigrenzen hinweg betrieben wurde. Das sei die Basis für den erfolgreichen Weg gewesen. (ts)



An Fantasie fehlt es Innenminister Zuber nicht: „Dieser Magnet wird Zweibrücken bekannter machen“, meinte er gestern mit Blick auf die Baustelle Designer Outlet. —FOTO: STEINMETZ

Zweibrücker Flugplatz weiter im Aufwind

Passagierzahlen bei Geschäfts- und Charterflügen fast verdreifacht – Geschäftsführer rechnet mit deutlich mehr Arbeitsplätzen

VON UNSEREM REDAKTEUR
THOMAS SALZMANN

ZWEIBRÜCKEN. Der Zweibrücker Flugplatz hat die Zahl der Flugbewegungen wie auch die Zahl der Passagiere im vergangenen Jahr deutlich gesteigert. Im laufenden Jahr hält Flugplatz-Geschäftsführer Peter Schmitt eine Verdoppelung oder gar Verdreifach der Zahlen für durchaus realistisch. „Das hängt davon ab, wie rasch wir die Verhandlungen erfolgreich abschließen können“, sagt Schmitt mit Blick auf die mögliche Ergänzung des Luftfahrtsangebots durch Flüge von Ryanair.

Als größte Erfolge im Jahr 2000 bezeichnet Schmitt die Ansiedlung der Fluggesellschaft Skyline Flights sowie den Vertrag mit dem Bundesverkehrsministerium über die Nutzung des Luftraums über Zweibrücken. Nachdem das Militär im Herbst 1999 aus vermeintlichen „Sicherheitsgründen“ Bedenken gegen zivile Flüge während der Polygone-Zeiten anmeldete, war es zu mehreren Treffen auf höchster politischer Ebene gekommen, um für Zweibrücken eine Lösung zu finden. Ausfluss dieser Gespräche war unter anderem die Einrichtung eines Polygone Coordination Centers in Bann, das zivile und militärische Flüge abstimmen soll. „Diese Kooperation funktioniert“, meint Schmitt.

Im Frachtflugbereich hat der Flugplatz-Geschäftsführer ehrgeizige Ziele. 30 000 Tonnen Fracht hält er 2001 für erreichbar, „wenn die laufenden Gespräche erfolgreich sein sollten“. Im vergangenen Jahr hat sich das Frachtaufkommen rein statistisch gesehen um über 3000 Prozent erhöht. In absoluten Zahlen gesehen relativiert sich das wieder, da 1999 lediglich acht Tonnen befördert wurden. 2000 waren es 275 Tonnen. Einen nicht un-



Eines der größten Transportflugzeuge der Welt, die Antonov, brachte Elektronikbauteile nach Zweibrücken. —FOTO: STEINMETZ

erheblichen Anteil daran hatten die viel Aufmerksamkeit erregenden Antonov-Flüge, die Elektronikbauteile für Werke in Ostdeutschland nach Zweibrücken transportierten. Beim Ausladen mussten die Flugplatz-Beschäftigten bis zu zwölf Stunden Schwerstarbeit leisten. „Wir hatten aber auch fast täglich Flüge mit Bauteilen für Opel in Kaiserslautern in einer Größenord-

nung von 500 bis 600 Kilogramm“, sagt Schmitt. Auch für Ford in Saarlouis wurden Ersatzteile nach Zweibrücken eingeflogen und von dem Speditionunternehmen Contrail ausgeliefert. „Die Zusammenarbeit mit örtlichen Speditionen hat sich deutlich verstärkt“, so Schmitt.

Er stellt eine Tendenz hin zu gewerblichen Flügen fest. „Die Hobby-

und Freizeitflieger haben in Zweibrücken Pionierarbeit geleistet, aber es zeigt sich, dass der Flugplatz immer weniger zum Freizeitvergnügen genutzt wird.“ Die Inbetriebnahme des Instrumentenlandesystems hat sich für Schmitt bewährt und die Nutzung des Luftraums über Frankreich bringe Vorteile gegenüber den Nachbarflughäfen. Er hofft, dass Zweibrücken noch einige Charterflüge abkriegt, beispielsweise nach Kroatien oder in die Türkei. Deutlich zugenommen hat der Geschäftsreiseverkehr. Übers Jahr verteilt seien dies etwa 700 Flüge gewesen. Auch viele Firmen aus Homburg haben laut Schmitt zu dieser Steigerung beigetragen. Durch Skyline Flights erwartet er 2001 einen weiteren Schub bei den Geschäftsflügen. Bis Ende Februar rechnet der Flugplatz-Geschäftsführer durch die Ansiedlung von Technik und Verwaltung von Skyline Flights mit etwa 40 neuen Arbeitsplätzen auf dem Flugplatz. Innerhalb der Firmengruppe bestehe aber ein weiteres Potenzial von 60 Arbeitsplätzen.

Mit der Verdoppelung der Flugbewe-

gungen bei Fracht- und Passagierflügen sowie dem Geschäftsreiseverkehr zeigt sich Schmitt sehr zufrieden. Damit ging fast eine Verdreifachung der Passagierzahlen im gewerblichen Bereich einher. „Das liegt auch daran, dass wir erstmals die ganze Saison Flüge nach Neapel angeboten haben und der 1. FC Kaiserslautern wie dessen Gegner von Zweibrücken abgefliegen oder hier gelandet sind.“ Nettes Erlebnis am Rande: Drei Glasgow-Fans, die eigentlich von Saarbrücken zurück nach Schottland fliegen sollten, standen plötzlich im Zweibrücker Terminal. Ein Abstimmungstelefonat mit Saarbrücken genügte, dann konnten sie in die von Zweibrücken abfliegende Maschine steigen.

Für 2001 erwartet Schmitt primär eine Steigerung der Arbeitsplätze im Flughafenbereich. Und er will die Passagierzahlen deutlich erhöhen. „Solange wir nicht über 100 000 sind, ist das nicht zufriedenstellend.“ Auch im Frachtbereich führe man Gespräche (Schmitt: „Nach wie vor mit Cargo-lux“) und hoffe auf einen Erfolg noch im ersten Halbjahr.

DER ZWEIBRÜCKER FLUGPLATZ IN ZAHLEN

		1999	2000	
Fracht	in Tonnen	8	275	
Flugbewegungen	gesamt	15 390	20 192	
	privat (Hobby und Freizeit)	8 840	7 429	
	gewerblich (Fracht, Passagierflüge, Geschäftsreisen)	6 550	12 763	
Passagiere	gesamt	34 489	48 447	
	privat	23 035	15 684	
	gewerblich	11 454	32 763	

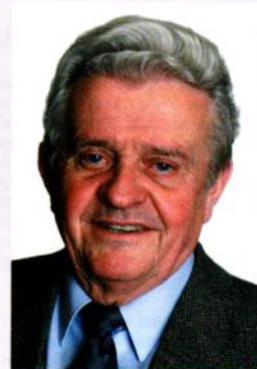
GRAFIK: RHEINPFALZ-DLH QUELLE: FLUGPLATZ GMBH

■ Repräsentanten der Gebietskörperschaften seit Gründung des Zweckverbandes

Werner von Blon

ehemaliger Oberbürgermeister der Stadt Zweibrücken

Verbandsvorsteher des Zweckverbandes
Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken
vom 09.12.1991 bis 05.02.1993



Hans Otto Streuber

ehemaliger Oberbürgermeister der Stadt Zweibrücken

Verbandsvorsteher / Stellvertr. Verbandsvorsteher
des Zweckverbandes Entwicklungsgebiet
Flugplatz Zweibrücken vom 05.02.1993 bis 28.10.1999

Dr. Jürgen Lambert

Oberbürgermeister der Stadt Zweibrücken

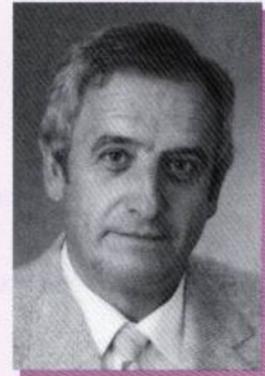
Verbandsvorsteher des Zweckverbandes
Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken
seit dem 28.10.1999



Hans Jörg Duppré

Landrat des Landkreises Südwestpfalz

Verbandsvorsteher / Stellvertr. Verbandsvorsteher des Zweckverbandes
Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken
seit dem 09.12.1991



Karl Agne

*ehemaliger Verbandsbürgermeister der Verbandsgemeinde
Zweibrücken-Land*

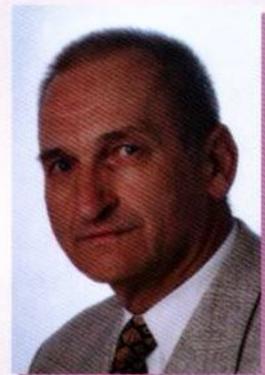
Vertreter in der Verbandsversammlung des Zweckverbandes
Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken
vom 09.12.1991 bis 31.08.1992



Kurt Pirmann

Verbandsbürgermeister der Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land

Vertreter in der Verbandsversammlung des Zweckverbandes
Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken
seit dem 01.09.1992



Willi Schmidt

ehemaliger Ortsbürgermeister der Ortsgemeinde Althornbach

Vertreter in der Verbandsversammlung des Zweckverbandes
Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken
vom 09.12.1991 bis 31.10.1997



Ute Klein

Ortsbürgermeisterin der Ortsgemeinde Althornbach

Vertreterin in der Verbandsversammlung des Zweckverbandes
Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken
seit dem 22.01.1998



Alfred Hüther

ehemaliger Ortsbürgermeister der Ortsgemeinde Contwig

Vertreter in der Verbandsversammlung des Zweckverbandes
Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken
bis zum 10.12.1991



Wilhelm Sefrin

Ortsbürgermeister der Ortsgemeinde Contwig

Vertreter in der Verbandsversammlung des Zweckverbandes
Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken
seit dem 17.12.1991



Hans Stadler

Ortsbürgermeister der Ortsgemeinde Mauschbach

Vertreter in der Verbandsversammlung des Zweckverbandes
Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken
seit dem 09.12.1991

