

Ergebnisprotokoll

über die 5. Sitzung des Ausschusses für
Wirtschaft und Verkehr
(VIII. Wahlperiode)
am 15.05.2014

Tagungsort: Sitzungssaal 8 A/B UG beim Regionalverband FrankfurtRheinMain,
Poststraße 16 in Frankfurt am Main

Beginn: 10:04 Uhr **Ende:** 11:09 Uhr

Teilnehmer: Herr Uwe Kraft,
Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr

Frau Arnold i.V.	Herr Kötter	Frau Sautner
Herr Böttcher	Frau Loizides	Herr Dr. Sydow
Herr Gerfelder i.V.	Herr Müller	Herr Zebunke i.V.
Herr Herkströter i.V.	Frau Rinn	
Frau Jansen	Herr Röttger i.V.	

Mitglieder des Präsidiums Herr Geiß
Herr Kündiger

Fraktionsgeschäftsführer/in: Herr Jung
Frau Suffert

Obere Landesplanungsbehörde: Herr Dr. Beck
Herr Krämer
Frau Sander
Frau Güss
Herr Braun

Schriftführerin: Frau Bausenwein

Tagesordnung:

1. Abweichung von den regionalplanerischen Festlegungen des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplan 2010 zugunsten der Ortsumgehung Trebur - **Drs. Nr. VIII / 83.1**
2. Vorstellung der regionalökonomischen Verflechtungsstudie für die Region Rhein Main Neckar durch die IHK Darmstadt
3. Anfragen und Mitteilungen

Der Vorsitzende des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr, **Herr Uwe Kraft**, begrüßte die Anwesenden. Insbesondere begrüßte er die Vertreter der Oberen Landesplanungsbehörde, Herrn Bürgermeister Sittmann aus Trebur, die ebenfalls erschienenen Mitarbeiter seiner Behörde und des Planungsbüros als Antragsteller zu TOP 1 sowie Herrn Gilke von der Industrie- und Handelskammer Darmstadt. Er stellte fest, dass die Einladung zur Sitzung frist- und formgerecht erfolgt ist. Zur vorliegenden Tagesordnung gab es keine Einwendungen und Ergänzungswünsche.

Zu TOP 1: Abweichung von den regionalplanerischen Festlegungen des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplan 2010 zugunsten der Ortsumgehung Trebur - **Drs. Nr. VIII / 83.1**

Frau Sander erläuterte den Hintergrund des Verfahrens. Der Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr beschäftigt sich nach einer viereinhalbjährigen Pause erneut mit der Planung der Ortsumgehung Trebur. Der erste Antrag auf Zielabweichung lag dem damaligen Ausschuss WVE im September 2009 für die ortsferne Variante 4 zur Entscheidung vor. Der WVE kam 2009 zur Überzeugung, dass bei der Betrachtung der Gesamtbelastung für alle Schutzgüter sich die optimierte Variante 2 als die sinnvollste darstelle. Er stellte daher die Beschlussfassung für die damalige Drs. VII/89.1 zurück und forderte die Gemeinde Trebur auf, eine hinsichtlich des Flächenverbrauchs optimierte ortsnähere Variante 2 untersuchen zu lassen. Die Gemeinde Trebur ist dieser Aufforderung gefolgt. Ziel des neuen Antrags ist, die Trassenführung der Ortsumgehung so zu gestalten, dass der Flächenverlust in den Schutzgebieten, aber auch bei den landwirtschaftlichen Flächen so gering wie möglich gehalten wird.

Herr Herkströter (CDU) erklärte, dass die CDU-Fraktion der Abweichung zustimmen werde.

Herr Böttcher (GRÜNE) führte Bedenken seiner Fraktion an: Die Vielzahl der in der Drucksache aufgelisteten Maßgaben, unter denen die Abweichung zugelassen werden soll, mache deutlich, welche Probleme der Bau der Umgehungsstraße aufwerfen würde.

Er erwähnte insbesondere die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen sowie die Querung des Schwarzbachs. Trotz Herbeiführung der optimierten Variante 2 seien zentrale Fragen, wie z. B. der Hochwasserschutz und der Retentionsraumverlust,

unbeantwortet geblieben. Außerdem seien die Verkehrszuwächse der Ortsdurchfahrt bis zum Jahr 2020 minimal. Die erwartete Entlastung der Ortsdurchfahrt Trebur bliebe damit deutlich unter 50%. In der Gesamtabwägung komme die Fraktion DIE GRÜNEN daher zu dem Ergebnis, der Abweichung nicht zuzustimmen.

Herr Kötter (SPD) verwies auf weiteren Diskussionsbedarf in seiner Fraktion und beantragte, heute keinen Beschluss zu fassen. Da hierzu Einvernehmen bestand, stellte **Herr Kraft** fest, dass eine Entscheidung im HPA und im Plenum getroffen werden solle.

Zu TOP 2: Vorstellung der regionalökonomischen Verflechtungsstudie für die Region Rhein Main Neckar durch die IHK Darmstadt

Herr Gilke, Geschäftsbereichsleiter Standortpolitik bei der IHK Darmstadt, präsentierte die „Regionalökonomische Verflechtungsstudie für die Region Rhein Main Neckar“, die diesem Protokoll beigefügt ist (Anlage). Er erläuterte, dass die bestehenden ökonomischen Verflechtungen der Region über die Verwaltungsgrenzen hinweg flexible Formen der Zusammenarbeit erfordern.

Herr Herkströter (CDU) fragte, welche Bemühungen die IHK'en im Rhein-Main-Gebiet hinsichtlich Konsolidierung und gebietsübergreifender Kooperation unternehmen. **Herr Gilke** verwies auf das IHK Forum Rhein-Main als Gemeinschaftsinitiative aller IHK'en im Rhein-Main-Gebiet. Eine Bereinigung der Kammergrenzen sei möglich, sofern die Vollversammlung diese beschließen würde.

Herr Gerfelder (SPD) merkte an, dass aus der Verflechtungsstudie keine konkrete Forderung für die Regionalversammlung Südhessen abzuleiten sei. **Herr Gilke** empfahl dazu, Zusammenarbeit auf Landesebene generell zu fördern. Als Beispiel nannte er ein mögliches Zusammenwachsen der Verkehrsverbände Rhein-Main und Rhein-Neckar. Auch das Thema ICE-Trasse solle auf Länderebene gehoben werden.

Herr Dr. Sydow (GRÜNE) bezog sich auf den Punkt des Vortrags, der einen Arbeitsweg von 50 Minuten oder weniger als „Riffkante“ bezeichnete, welche den Verflechtungsraum definiere. Auf Nachfrage bestätigte **Herr Gilke**, dass diese Fahrzeit von 50 Minuten oder weniger sich auf staufreien Autoverkehr innerhalb der bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen beziehe. **Herr Dr. Sydow** bemängelte, dass dieser Wert nur über den Straßenverkehr definiert worden ist.

Herr Böttcher (GRÜNE) fragte nach der Position der IHK Darmstadt zum Thema ICE-Trasse Rhein/Main - Rhein/Neckar. Hierzu führte **Herr Gilke** aus, dass die Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs wünschenswert sei. Eine funktionsfähige Südausfahrt aus dem Hauptbahnhof Darmstadt lasse sich jedoch nicht realisieren. Eine Entscheidung müsse auf Länderebene herbeigeführt werden, dies werde gegenwärtig auch von der DB Netz AG so verfolgt. Weiterhin fragte **Herr Böttcher**, ob es bei den Gegensätzen zwischen den Verkehrsverbänden vor allem um tarifliche Probleme gehe. **Herr Gilke** erläuterte, dass zunächst bei den Verkehrsverbänden generell das Bewusstsein der gemeinsamen

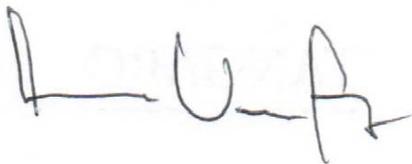
Erarbeitung von Lösungen wachsen müsse, bevor gemeinsame Vorhaben erarbeitet und realisiert werden können.

Herr Röttger (CDU) merkte an, dass die Verwaltungsgrenzen in der Region seit Jahren diskutiert würden. Er bemängelte, dass die vorgestellte Verflechtungsstudie keine Lösungen präsentiere und fragte, wo die IHK konkrete Hindernisse sehe, die die Region in ihrer Entwicklung behinderten. **Herr Gilke** nannte dazu die trennscharfe Betrachtung von bestehenden Landesförderprogrammen. Auch bei Planungen an den Schnittstellen der Verwaltungsgrenzen Rhein-Main und Rhein-Neckar seien weiterhin Hinderungsgründe erkennbar. Die Optimierung der Verwaltungsarbeiten und -strukturen sei damit etwas, worauf die Politik hinarbeiten solle.

Herr Kraft dankte Herrn Gilke für den Beitrag.

Zu TOP 3: Da zu diesem TOP keine Wortmeldungen vorlagen, beendete Herr Kraft um 11:09 Uhr die Sitzung.

Vorsitzender des Ausschusses
Wirtschaft und Verkehr



Uwe Kraft

Schriftführerin

gez.: Esther Bausenwein

Regionalökonomische Verflechtungsstudie für die Region Rhein Main Neckar

STANDORTPOLITIK

- Ergebnisse und Implikationen



Darmstadt
Rhein Main Neckar

Regionalversammlung Südhessen,
Ausschuss Wirtschaft und Verkehr, 15.05.2014

Ziel der Studie

- Die ökonomische Verflechtung des Rhein-Main-Neckar Raumes erfassen und visualisieren
- These: Die Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar sind ein stark verflochtener Wirtschaftsraum

Motivation

- Bisher werden die Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar getrennt gesehen
- **Wichtig ist aber:**
 - Nur gemeinsam steigt unsere internationale Wahrnehmung
 - Was für Wirtschaft und Bevölkerung längst Alltag ist, sollten Politik und Verwaltung nicht ignorieren



Regionalversammlung Südhessen, Ausschuss Wirtschaft und Verkehr, 15.05.2014

Bessere Entscheidungen für Wirtschaft und Bevölkerung

- Eine leistungsfähige Region benötigt effiziente Verwaltungsstrukturen
- Optimal: Die Verwaltungsstrukturen entsprechen dem Wirtschafts- und Lebensraum
- Zweitbeste Lösung: Die beteiligten Länder, Kommunen, Behörden haben die richtige Dimension im Blick und arbeiten zusammen

Beispiele, aber nicht nur gute

- einheitlicher Raumordnungsplan Metropolregion Rhein-Neckar inklusive des Kreises Bergstraße
- Gemeinsamer Flächennutzungsplan Rhein-Main inklusive des halben Kreises Groß-Gerau
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) gegen statt mit Rhein-Main Verkehrsverbund
- „trennscharfe“ Förderprogramme

Methodik

- Bei der Auswertung von amtlichen Statistiken (z.B. Input-Output-Tabellen zur Erfassung von Wertschöpfungsketten) stößt man schnell an Grenzen
- Lediglich Pendlerverflechtungen sind gut erfassbar:

Pendlerverflechtung

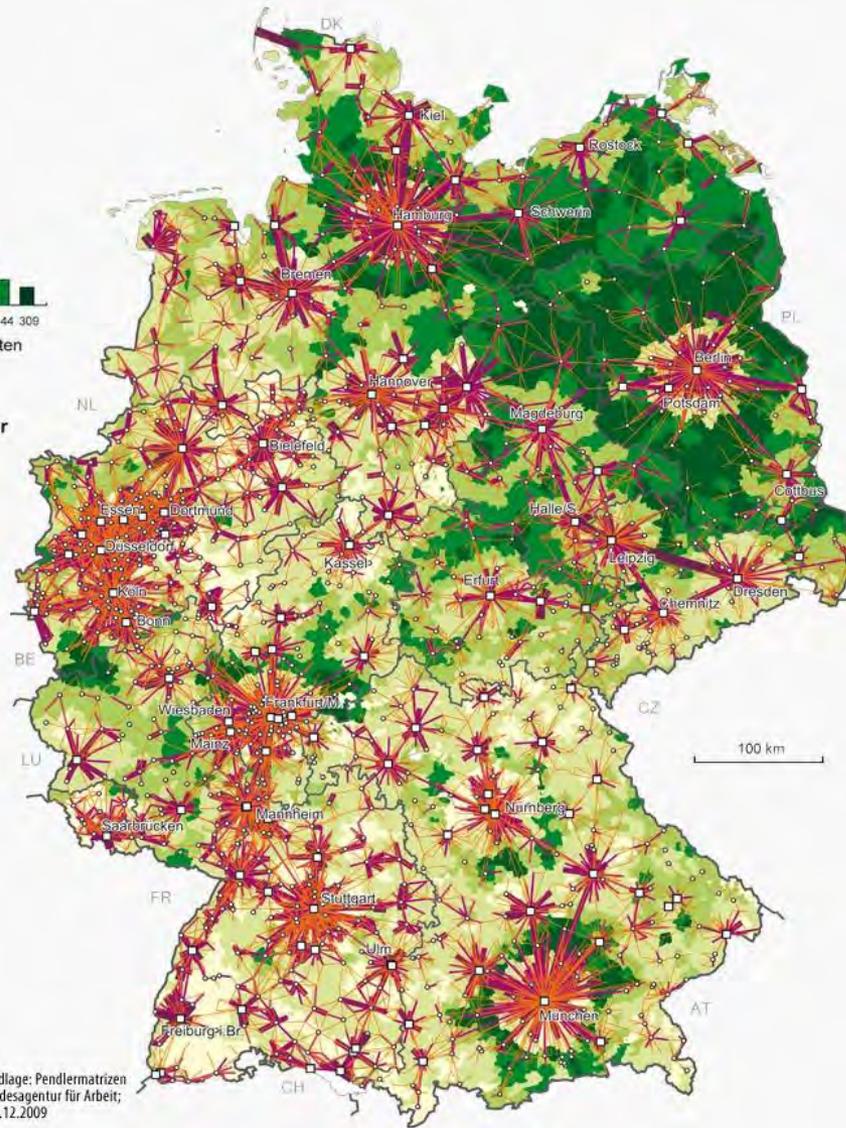
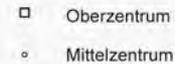
Anteil der Pendler mit mehr als 50 km Pendeldistanz an allen SV-Beschäftigten 2009 in %



Pendlerverflechtungen zwischen Gemeindeverbänden nach Anzahl der Pendler 2009



Zentrale Orte 2010



Datenbasis: Laufende Raumbewertung des BBR; Datengrundlage: Pendlermatrizen des Instituts für Arbeitsmarkt und Berufsforschung in der Bundesagentur für Arbeit; Geometrische Grundlage: BKG, Kreise, Gemeindeverbände, 31.12.2009

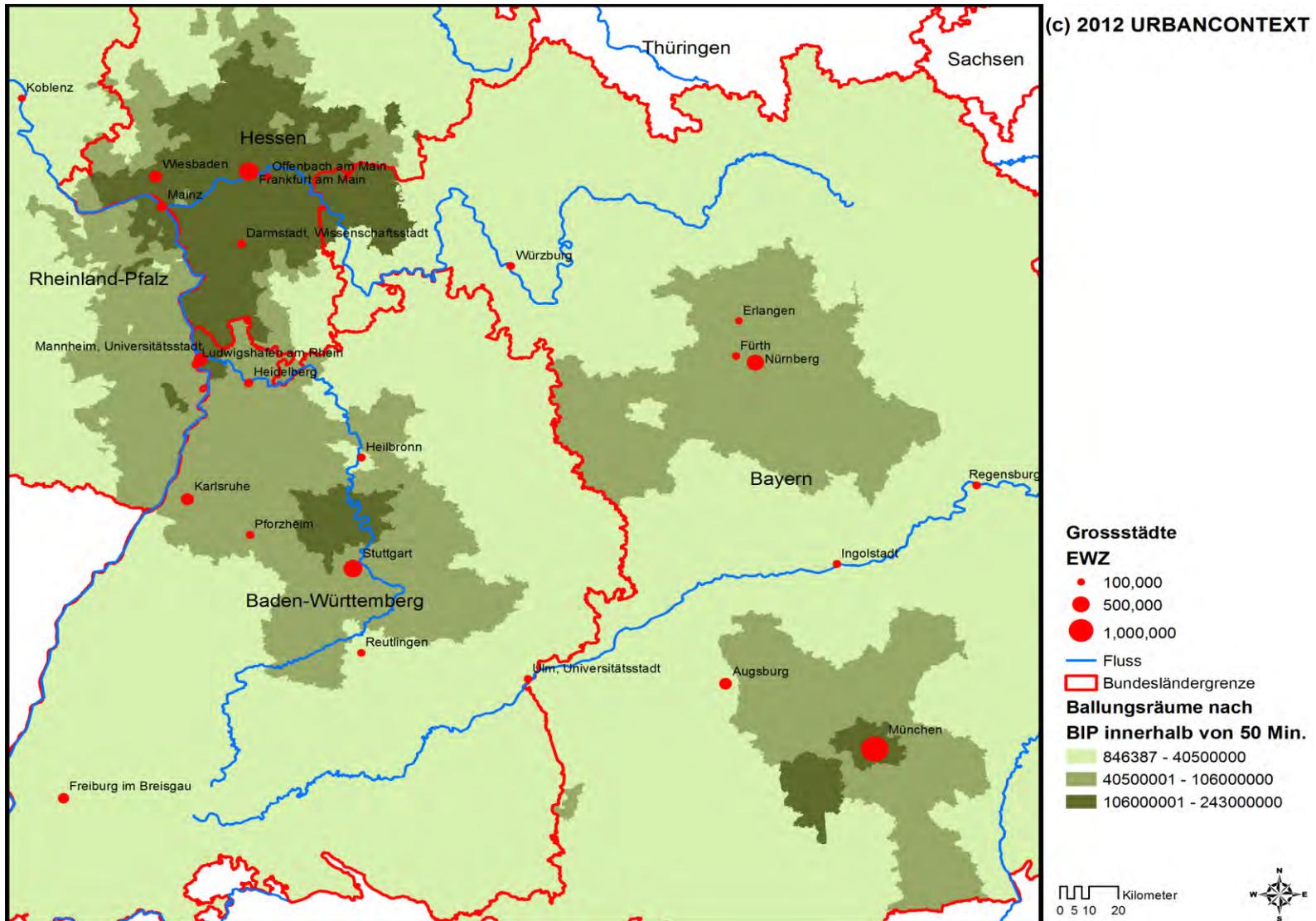
Methodik

- Deswegen wurde ein Schätzverfahren der empirischen Regionalökonomie verwendet: „Gravitationsmodell“
- Schätzung folgender Interaktionen:
 1. Verflechtung zwischen Unternehmen
 2. Verflechtung zwischen Unternehmen und Arbeitnehmern
 3. Verflechtung zwischen Unternehmen und Wohnbevölkerung

ad 1) Verflechtung zwischen Firmen

- Räumliche Konzentration von Unternehmen hat ökonomische Effekte:
 - Transaktionskosten sind niedriger
 - Wahrscheinlichkeit einen passenden Kooperationspartner zu finden, ist höher
- Konsequenz ist höhere Produktivität und höheres BIP/Kopf

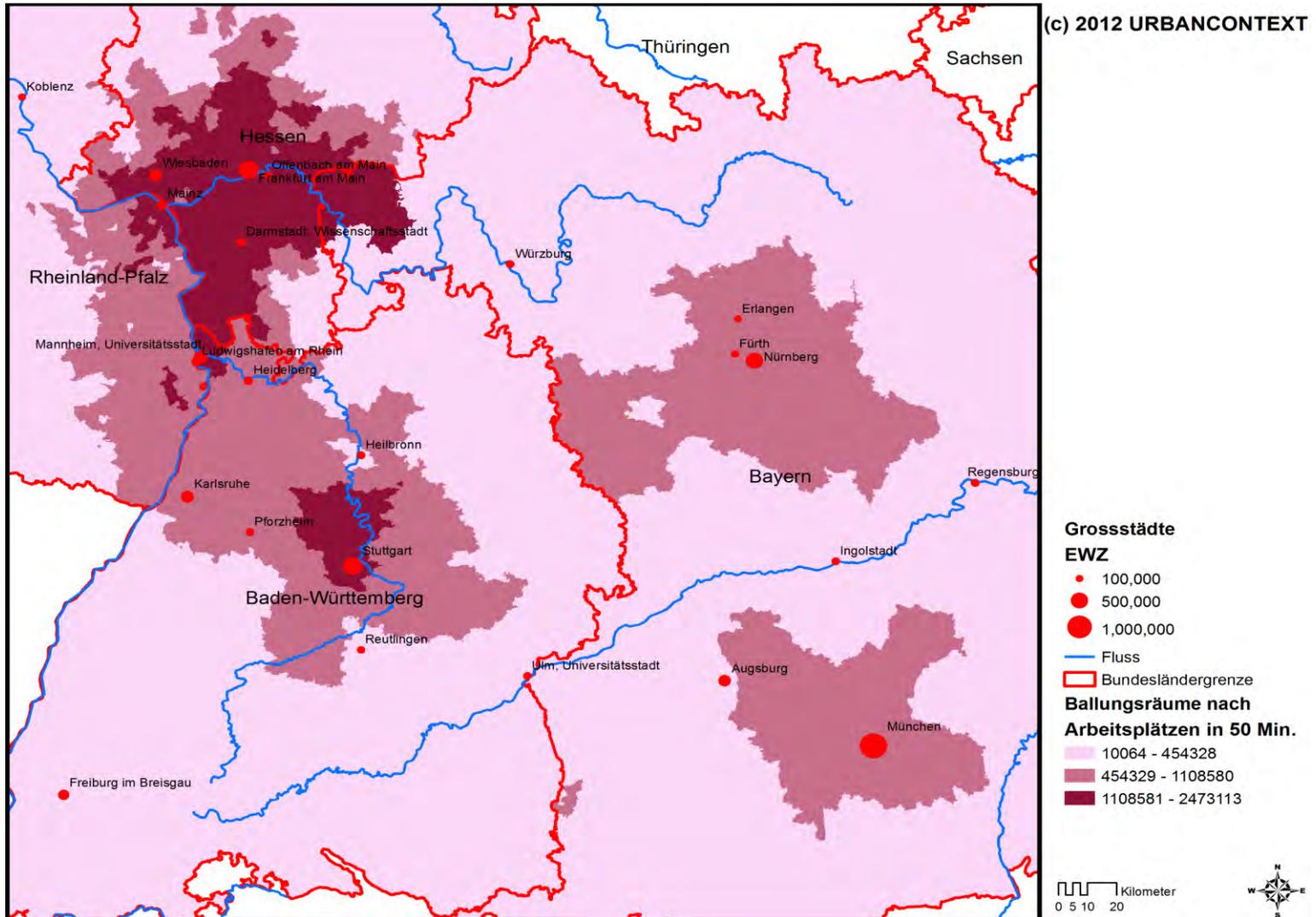
- Vorgehensweise:
 - BIP („ökonomische Masse“) aller Gemeinden im Untersuchungsgebiet (Bundesländer RP, BW, HE, BY komplett) wird erfasst
 - Ökonometrischer Test:
Wann beginnt das BIP/Kopf signifikant zu fallen wenn man den Radius um das erweitert?
- Ab einer bestimmten Entfernung („Riffkante“ – 50 min Fahrzeit Straße) hört die Wirkung der Gravitationskräfte auf und der Verflechtungsraum ist definiert



ad 2) Verflechtung zwischen Firmen und Arbeitnehmern

- Arbeitnehmer pendeln zwischen Wohnort und Arbeitsplatz
- In einer Region mit vielen Arbeitsplätzen konkurrieren viele Arbeitnehmer um Grund und Boden, d.h. die Immobilienpreise sind höher
- Abwägungsproblem des Arbeitnehmers: Niedrigere Wohnungskosten vs. höhere Pendelkosten ins preiswertere Umland

- Vorgehensweise:
 - Bodenpreise/Quadratmeter aller Gemeinden im Untersuchungsgebiet wird erfasst
 - Ökonometrischer Test:
Wann beginnen die Bodenpreise/Quadratmeter signifikant zu fallen wenn man den Radius erweitert?
- Ab einer bestimmten Entfernung ist das Pendelverhalten der Arbeitnehmer nicht mehr messbar und der Verflechtungsraum ist definiert

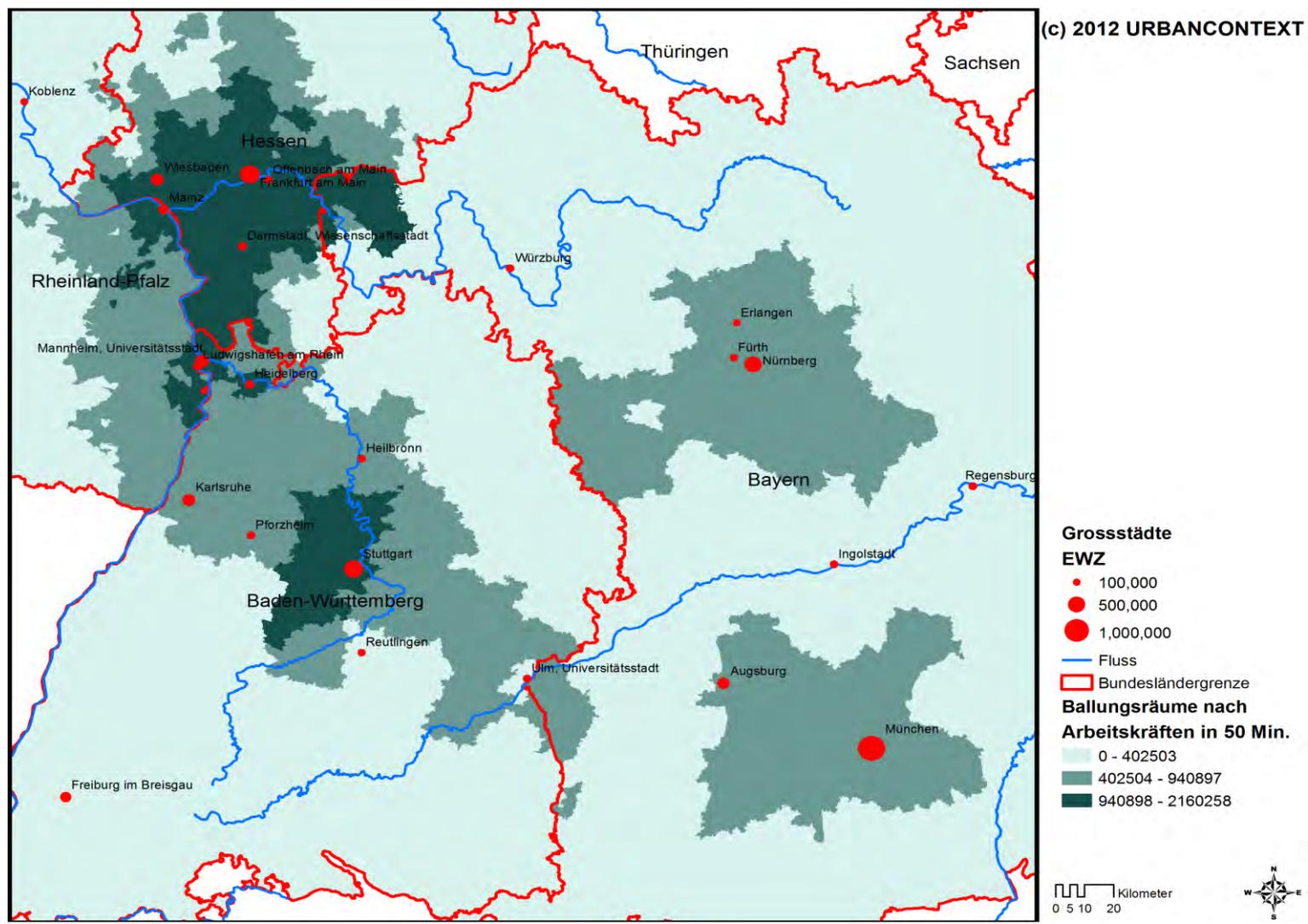


ad 3) Verflechtung zwischen Firmen und Wohnbevölkerung

- Unternehmen lassen sich an Standorten nieder an denen Fachkräfte verfügbar sind
- Gerade Verdichtungsräume mit großer Wohnbevölkerung sind aus Unternehmenssicht ein Pool potenzieller Arbeitnehmer

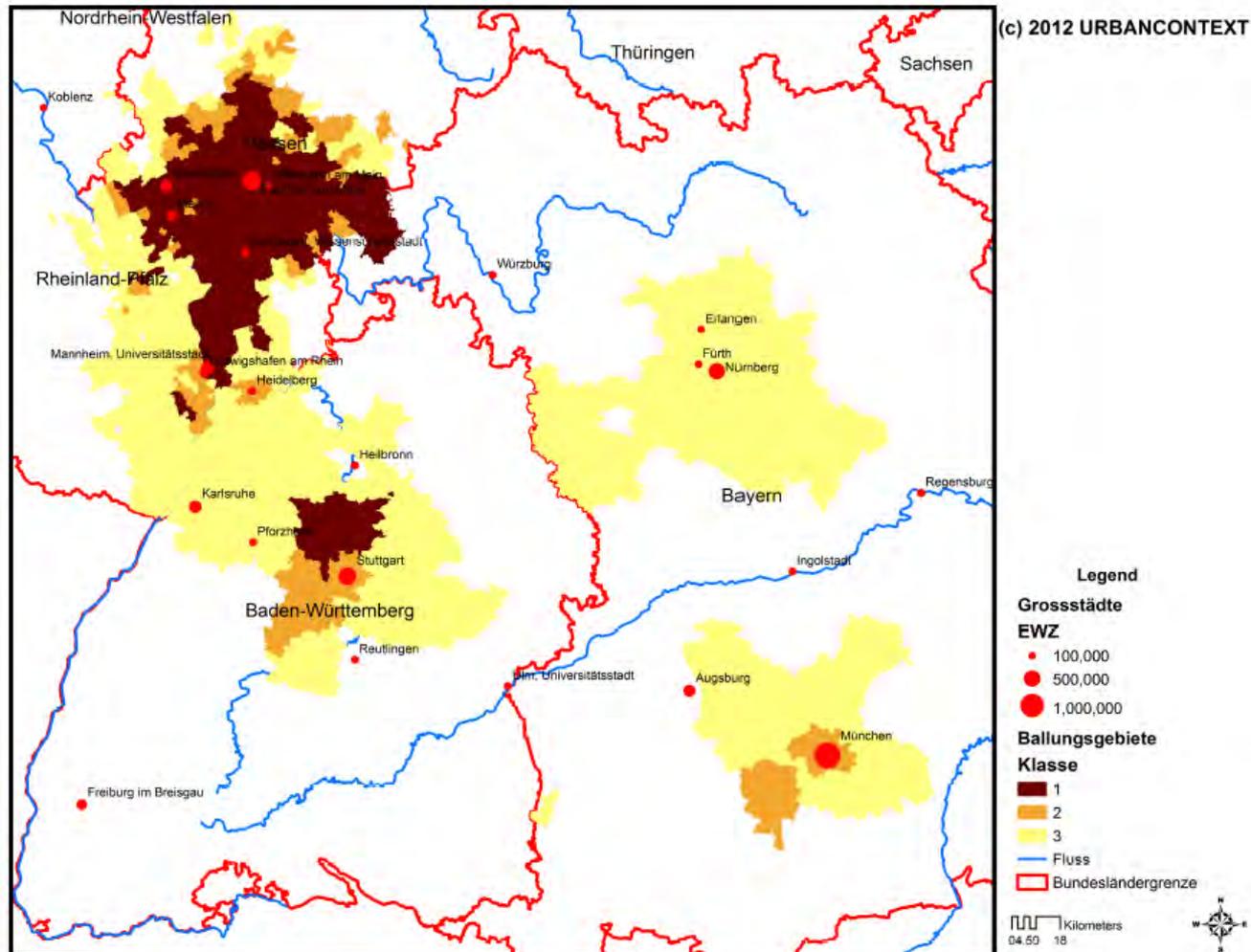
- Vorgehensweise:
 - Einwohnerzahl und Arbeitsplatzzahl aller Gemeinden im Untersuchungsgebiet wird erfasst
 - Ökonometrischer Test: Wann beginnt sich der Zusammenhang zu lockern, wenn man den Radius um das Agglomerationszentrum erweitert?
- Ab einer bestimmten Entfernung ist die Interaktion zwischen Firmen und Wohnbevölkerung nicht mehr wirksam und der Verflechtungsraum ist definiert

(c) 2012 URBANCONTEXT



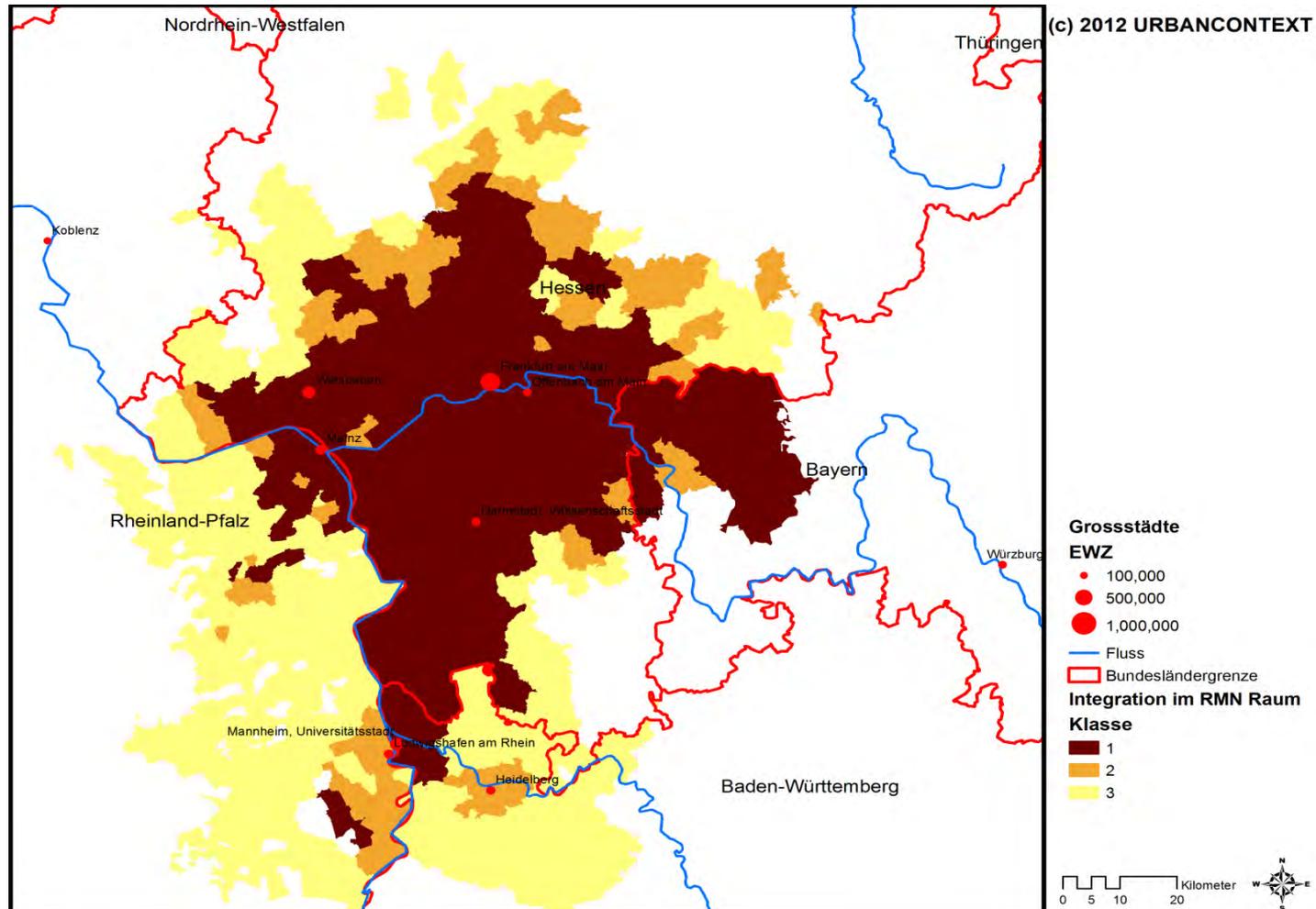
Regionalversammlung Südhessen, Ausschuss Wirtschaft und Verkehr, 15.05.2014

Gesamtverflechtung



Regionalversammlung Südhessen,
 Ausschuss Wirtschaft und Verkehr, 15.05.2014

Kerngebiet Rhein Main Neckar



Fazit

- Die Region Rhein-Main-Neckar ist ökonomisch so verflochten, dass sie als ein Wirtschaftsraum angesehen werden muss.
- Die Verwaltungsgrenzen sind historisch begründet, aber nicht ökonomisch gerechtfertigt.
- Es widerspricht der ökonomischen Realität, heute neue Verwaltungsgrenzen einziehen zu wollen, die den einheitlichen Wirtschaftsraum zerschneiden.

Fazit

- Es müssen situative, flexible Formen der Zusammenarbeit gefunden werden, die dieser Realität trotz existierender, historischer Verwaltungsgrenzen gerecht werden.