



Kommunalpolitische Positionen 2021

IHK-Regionalversammlung Marburg



Industrie- und Handelskammer
Kassel-Marburg

Inhalt

1. Vorwort	3
2. Allgemeine übergreifende Forderungen	4
2.1 Kommunale Steuern	4
2.2 Fachkräftesicherung	6
2.3 Erhalt und bedarfsgerechter Ausbau der Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastruktur	8
2.4 Interkommunale Zusammenarbeit, Gewerbegebiete	10
2.5 Zentren stärken: digital und erlebnisorientiert	12
3. Regionale Positionen der IHK-Regionalversammlung Marburg:	
Zukunft mit Perspektive – Wirtschaftsfreundliche Mobilität in einer prosperierenden und innovativen Region	14
Impressum	16

1. Vorwort

IHK-Regionalversammlung Marburg

Den Rahmen für erfolgreiches Unternehmertum setzen: Empfehlungen und Lösungsansätze der Wirtschaft

Kommunale Steuern, Fachkräfte, Infrastruktur, interkommunale Zusammenarbeit sowie Stärkung der Zentren – zu diesen fünf Handlungsfeldern bezieht die Industrie- und Handelskammer (IHK) Kassel-Marburg Stellung. Und diese kommunalpolitischen Positionen legen wir Ihnen, den politischen Entscheidungsträgern vor, denn Sie gehören zu den relevanten Mitgestaltern der Rahmenbedingungen für die Wirtschaft in der Region.

Wir bieten Ihnen an, sich auf dieser Grundlage konstruktiv und kritisch mit uns auszutauschen. Die gute wirtschaftliche Entwicklung in der Universitätsstadt Marburg und im Landkreis Marburg-Biedenkopf hat ein gewachsenes Straßenverkehrsaufkommen zur Folge. Um auch langfristig für Unternehmen attraktiv zu sein und sich weiterhin erfolgreich im Wettbewerb der Regionen durchsetzen zu können, bedarf es einer Anpassung der Verkehrsinfrastruktur. Sich verändernde Mobilitätsansprüche der Menschen in wachsenden Städten bei gleichzeitiger Integration der ländlichen Regionen erfordern innovative Lösungsansätze, die wir gerne mit Ihnen im gemeinsamen Dialog erarbeiten möchten.

Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie sich diesen Positionen widmen könnten und es darüber hinaus auch zu einem persönlichen Austausch kommt. Am Ende jedes Handlungsfeldes finden Sie einen Ansprechpartner der IHK Kassel-Marburg, der gerne den Kontakt für einen Dialog herstellt.



Jörg Ludwig Jordan
Präsident der IHK Kassel-Marburg



Peter Lather
Vorsitzender der
IHK-Regionalversammlung Marburg



Jörg Ludwig Jordan
Präsident der IHK Kassel-Marburg



Peter Lather
Vorsitzender der
IHK-Regionalversammlung Marburg

2. Allgemeine übergreifende Forderungen

2.1 Kommunale Steuern

So ist es – die aktuelle Situation



Die Kommunen haben während der gesamten Corona-Pandemie wichtige Angebote der Grundversorgung aufrechterhalten und zusätzliche finanzielle Lasten für Bürger und Unternehmen übernommen. Gleichzeitig brechen die Gewerbesteuereinnahmen als Folge der Pandemie zusammen. Die Auswirkungen der Pandemie werden die Gemeindefinanzen auf absehbar längere Zeit belasten. Die Corona-Krise hat gezeigt, dass die volatile Gewerbesteuer als wichtiges Finanzierungsinstrument der Kommunen ungeeignet ist. Kommunen sind strukturell nicht ausreichend finanziell ausgestattet, um ihre Pflichtaufgaben zu erledigen. Die Möglichkeit der Neuausweisung von Gewerbegebieten und der Neuansiedlung von Unternehmen zur Steigerung der Gewerbesteuereinnahmen sind begrenzt. So bleibt für viele Kommunen nur die Erhöhung der Hebesätze zur Einnahmensteigerung.

Die Rekordeinnahmen aus der Gewerbesteuer waren in den vergangenen Jahren für die öffentlichen Haushalte positiv. Gleichzeitig belasten sie die regionale Wirtschaft in Hessen so stark wie nie zuvor. Gegenüber dem Jahr 2018 stemmten die hessischen Unternehmen in 2019 195 Millionen Euro Steuerlast zusätzlich. Insgesamt wurden in 2019 5,5 Milliarden Euro an kommunalen Steuern direkt von den hessischen Betrieben getragen. Da die Gewerbesteuer-Hebesätze, wie auch die Grundsteuer-Hebesätze, von den Kommunen in der Regel nicht zurückgenommen werden, führen sie zu einer fortlaufend höheren Belastung der regionalen Wirtschaft. Das reduziert die Ertragskraft der Unternehmen unserer Region. Langfristig kann das den Wirtschaftsstandort Nordhessen und Marburg zusätzlich zu den Pandemiefolgen schwächen.

Kommunale Steuern und Abgaben spielen bei Standortentscheidungen von Unternehmen eine große Rolle. Die Hebesätze der Gewerbesteuer und auch der Grundsteuer in den Kommunen im Bezirk der Industrie- und Handelskammer (IHK) Kassel-Marburg stiegen in den letzten Jahren kontinuierlich. Trotz vor der Corona-Krise konjunkturbedingt höherer Gewerbesteuereinnahmen stieg der Durchschnittswert in allen Landkreisen von Jahr zu Jahr.

Im Jahr 2020 lag er bei 398 Prozent (+ 23,4 Prozent gegenüber 2010). Die Gewerbesteuerhebesätze reichen dabei von 333 % in Amöneburg bis zu 550 % in Reinhardshagen. Der Hebesatz in der Stadt Kassel liegt mit 440 % im hessischen Vergleich der kreisfreien Städte unter dem Durchschnitt von 450 %. Marburg im Größenvergleich mit 400 % unter dem Durchschnitt von hessenweit 404 %. Im Größenvergleich der Kommunen über 20.000 Einwohner liegt nur Stadallendorf mit 357 % unter dem Durchschnitt von 381 % in dieser Größenklasse. Baunatal 440 %,

Bad Hersfeld 415 % und Korbach 410 % liegen darüber. Bei den einwohnermäßig kleineren Städten Homberg 390 % und Eschwege 430 % zeigt sich ein ähnliches Bild. Die angespannte Haushaltslage zeigte sich besonders im Landkreis Kassel gerade auch in den Umlandgemeinden der Stadt Kassel mit z.T. Gewerbesteuerhebesätzen von 490, 495 oder gar 527 % in Niestetal. Die Kommunen in Waldeck-Frankenberg zeigen tendenziell noch die günstigsten Gewerbesteuerhebesätze zwischen 357 % und 410 %.

Die Hebesätze der Grundsteuer B sind in allen Kommunen z.T. drastisch gestiegen. Sie reichen von 270 % in Amöneburg bis 800 % in Bad Sooden-Allendorf, 950 % in Bad Emstal und 951 % in Bad Karlshafen sowie 960 % in Ringgau. Die Stadt Kassel liegt im Vergleich der hessischen kreisfreien Städte von 602 % mit 490 % günstig. Marburg liegt mit 390 % sehr günstig bei Durchschnittswerten von mittlerweile über 500 % in den Kommunen gleicher Größe.

Angesichts dieser teils massiven Erhöhungen der kommunalen Steuern in Verbindung mit den Umsatzeinbußen infolge der Corona-Pandemie sind die Grenzen der Belastbarkeit von Unternehmen inzwischen erreicht. Insbesondere Einzelhandel, Gastronomie und exportorientiertes produzierendes Gewerbe haben stark gelitten und benötigen dringend Entlastungen.



Entwicklung des durchschnittlichen Gewerbesteuerhebesatzes in den Landkreisen 2010–2020

LANDKREIS	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	VERÄNDERUNG 2010–2020
Hersfeld-Rotenburg	324	328	332	360	366	377	383	389	390	390	391	+20,7 %
Kassel (mit Stadt Kassel)	356	362	368	375	386	396	397	407	424	430	439	+23,3 %
Altkreis Marburg	317	319	323	363	370	372	376	377	377	378	378	+19,2 %
Schwalm-Eder	322	338	352	367	376	383	385	386	387	391	393	+22,0 %
Waldeck-Frankenberg	299	305	311	316	332	348	365	368	369	377	377	+26,1 %
Werra-Meißner	318	328	326	376	388	404	410	409	408	397	411	+29,2 %

So sollte es sein – unser Lösungsansatz



Steuererhöhungen sind ungeeignet, um strukturelle Haushaltsprobleme zu lösen. Kurzfristig mögen sie Geld in die Kassen spülen. Mittel- und langfristig führen Steuerhebesatzänderungen aber zu einer Erosion der wirtschaftlichen Basis von Städten und Gemeinden und wirken damit standortschädigend. Unternehmen könnten abwandern und für die Region wichtige Arbeitsplätze mitnehmen. Standorte stehen heute mehr denn je nicht nur auf Hessen- oder Bundesebene, sondern auch auf internationaler Ebene im Wettbewerb.

Mittelfristig bedarf es einer anderen Finanzierung der kommunalen Haushalte, die ihre Pflichtaufgaben aus angemessenen eigenen Einnahmen bestreiten können müssen. Sie dürfen nicht zu dauernden Bittstellern bei Land oder Bund werden. Die Umverteilung von Mitteln durch Förderprogramme mit Projektanträgen der Kommunen führt zu überflüssiger Bürokratie. Es braucht weniger Projektgelder und mehr Anteil an den vor Ort erwirtschafteten Steuern. Steuern wie die Gewerbesteuer oder Bagatellsteuern sorgen für bürokratischen Aufwand bei Unternehmen und Kommunen und sind vom Aufkommen volatil oder bei betriebswirtschaftlicher Betrachtung z. T. nicht kostendeckend oder entfalten ungewollte Wettbewerbsverzerrungen wie die Pferdesteuer. Kommunen sollten daher für eine Neuordnung der Kommunalfinanzierung eintreten.

Kurzfristig sollten die Kommunen ihrer schwierigen Finanzsituation eher mit Einsparungen auf der Ausgabenseite als mit weiteren Steuererhöhungen begegnen. Sie müssen ihre Angebote und Leistungen, Investitionen sowie Strukturen ernsthaft prüfen. Eine stärkere

interkommunale Zusammenarbeit bietet Einsparpotenzial, aber auch die Chance, Bürgern und Unternehmen ein besseres Leistungsangebot machen zu können. Fusionen von Kommunen sind ebenfalls eine Lösung. Positive Auswirkungen hatte beispielsweise die Fusion der Kommunen Wahlsburg und Oberweser zur Gemeinde Wesertal. Die Digitalisierung eröffnet Möglichkeiten, Ressourcen einfach zu bündeln und effizienter einzusetzen. Kommunen sollten ernsthaft prüfen, ob sie ihre bisherigen Angebote mit weiter sinkenden Einwohnerzahlen und wegbrechenden Gewerbesteuereinnahmen langfristig finanzieren können und die notwendigen Konsequenzen ziehen. Die Corona-Krise hat auch gezeigt, dass Kommunen, die gut gewirtschaftet haben und Rücklagen bilden konnten, der Krise besser begegnen konnten. Die Kommunen sollten auf weitere Hebesatzanhebungen verzichten, da sie unweigerlich die Konjunktur zusätzlich dämpfen.

Positionen



- *Einsparen statt Steuern erhöhen*
- *Effizienter werden durch interkommunale Zusammenarbeit und Digitalisierung*
- *Verzicht auf Hebesatzanhebungen, um Konjunktur nicht zu dämpfen*
- *Neuordnung kommunaler Steuern als Basis zur Bewältigung der Pflichtaufgaben*
- *Entfall von Bagatellsteuern und Gewerbesteuern zur Senkung der Bürokratie für Unternehmen und Kommunen*

2.2 Fachkräftesicherung

So ist es – die aktuelle Situation



Das Thema Fachkräftesicherung bleibt für die regionale Wirtschaft vor dem Hintergrund des fortschreitenden demografischen Wandels ein Thema. Einer sinkenden Anzahl von Nachwuchskräften steht ein ansteigender altersbedingter Ersatzbedarf gegenüber. Hinzu kommt der Umstand, dass junge Menschen zum Studium oder zur Ausbildung in die Ballungsräume abwandern. Die konjunkturelle Entwicklung kann diesen Prozess verlangsamen oder dynamisieren, jedoch nicht umkehren. Schon heute liegt das Durchschnittsalter der Beschäftigten im Bezirk der IHK Kassel-Marburg bei 45 Jahren.¹

Die Unternehmen der Region versuchen dieser Entwicklung durch duale Ausbildung im Betrieb entgegenzuwirken. Mit fast 12.000 Ausbildungsverträgen und 2.617 Ausbildungsbetrieben ist der IHK-Bezirk eine ausbildungsstarke Region. Zusammen mit den Universitäten in Kassel und Marburg und der Technischen Hochschule Mittelhessen ergibt sich ein breit aufgestelltes Bildungsangebot für junge Menschen mit vielfältigen beruflichen Anschlussperspektiven in der Region.²



1 Vgl. IWAK 2019: Zukünftige Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt in Hessen und seinen Regionen bis 2024. Altersstruktur der Mitarbeiter der Betriebe im IHK Bezirk Kassel-Marburg, Berechnungen Fachkräftemonitor Hessen.

2 DIHK-Statistik 2019, Stichtag 31.12.2019

So sollte es sein – unser Lösungsansatz



Vielen sind die beruflichen Perspektiven, die die Region bietet, nicht hinlänglich bekannt. Hier müssen Kommunen zusammen mit arbeitsmarktrelevanten Akteuren und Bildungseinrichtungen noch aktiver werden, damit möglichst viele junge Menschen in der Region bleiben, um hier zu leben und zu arbeiten.

Ziel muss es sein, keinen Jugendlichen auf dem Weg in den Arbeitsmarkt zu verlieren. Dies gilt vor allem für benachteiligte Jugendliche und solche mit Fluchthintergrund. Hier sollte man sich an „Best-Practice-Beispielen“ guter kommunaler Unterstützung am Übergang Schule – Beruf orientieren. Neben der gezielten Förderung der Jugendlichen müssen gemeinsam mit der regionalen Wirtschaft berufliche Perspektiven aufgezeigt und entwickelt werden.

Schon heute ist der Bedarf an Fachkräften mit dualer Ausbildung im IHK-Bezirk höher als der Bedarf an akademischen Fachkräften. Kommunen sind Schulträger und bildungspolitisch involviert. Sie können zusammen mit den Schulen vor Ort die duale Ausbildung in Unternehmen der Region fördern, indem sie z. B. die Wirtschaft beim Recruiting unterstützen. Gut organisierte größere regionale Bildungsmessen im Gegensatz zu einer Vielzahl an kleinen Messen sind eine gute Möglichkeit, die Unternehmen der Region sichtbar zu machen. Spezielle Angebote für die zunehmende Zahl der Studienzweifler bieten ebenfalls die Chance, junge Menschen in der Region zu halten.

Auch beim Werben um Neubürger sollten die Kommunen stärker als bisher ihre lokalen und regionalen Ausbildungs- und Beschäftigungsmöglichkeiten in den Vordergrund stellen. Nur wenn die Arbeitsmarktperspektiven vor Ort oder im nahen Umkreis bekannt sind, bleiben Menschen in der Region oder kehren zurück.

Berufserfahrene, die aufgrund veränderter Lebensumstände zurückkehren, stellen ein Fachkräftepotenzial dar. Für Familien ist neben günstigem Wohnraum die Betreuungsinfrastruktur vor Ort ein wichtiges

Entscheidungskriterium bei der Wahl des Wohn- und Arbeitsortes. Kommunen müssen deshalb eine gute Betreuungsinfrastruktur sicherstellen, auch um die Erwerbsquote der Frauen zu erhöhen, ein Arbeitsmarktpotenzial, das der Wirtschaft nicht verloren gehen darf.

Der Ausbau und die Sicherung einer digitalen Infrastruktur ist in zweifacher Hinsicht im Zusammenhang mit dem Thema Fachkräftesicherung zentral. Die Wirtschaft benötigt digitale Kompetenzen. Eine gut ausgebaute digitale Infrastruktur ist Voraussetzung für digitales Lernen und zeitgemäßen Unterricht. Auch das Arbeiten im Homeoffice setzt schnelles Internet voraus. Die Entscheidung, seinen Lebensmittelpunkt im ländlichen Raum einzurichten, ist heute primär abhängig vom Netzausbau vor Ort. Als Schulträger müssen die Kommunen und Landkreise eine digitale Bildung sicherstellen und dafür Sorge tragen, dass mobiles Lernen und Arbeiten möglich sind.

Positionen



- *Gezielte Förderung beim Übergang Schule-Beruf, auch von benachteiligten Jugendlichen*
- *Unterstützung der Unternehmen bei der Gewinnung von Fachkräften mit dualer Ausbildung und Fortbildung*
- *Um Neubürger zu gewinnen mit regionalen Ausbildungs- und Beschäftigungsmöglichkeiten werben*
- *Sicherstellung guter Betreuungsinfrastruktur, um die Erwerbsquote zu erhöhen*
- *Schaffung digitaler Infrastruktur für mobiles Lernen und Arbeiten*

2.3 Erhalt und bedarfsgerechter Ausbau der Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastruktur

So ist es – die aktuelle Situation



In weiten Teilen ist der Bezirk der IHK Kassel-Marburg gut an das internationale Straßenfernverkehrsnetz angeschlossen. Dies gilt noch nicht für den Werra-Meißner-Kreis, Teile des Schwalm-Eder-Kreises und Marburgs. In keiner Weise mehr den Anforderungen moderner Industrie- und Distributionsunternehmen angemessen, stellt sich die Situation in Waldeck-Frankenberg dar. Kein anderer Landkreis des IHK-Bezirks ist, abgesehen vom nördlichen Teil, vergleichbar weit vom nächsten Autobahnanschluss entfernt, was zu erhöhten Logistikkosten führt. Dazu kommt, dass flächendeckend immer wieder für die innerregionale Erschließung wichtige Landes- und Kreisstraßen in schlechtem Zustand sind. In einzelnen Fällen fehlen Verbindungen mit entlastender und erschließender Wirkung wie eine Nordumgehung um Kassel zur Anbindung des nördlichen Landkreises an das Autobahnnetz.

An die schnellen Verbindungen auf der Schiene sind insbesondere Kassel, über den ICE-Halt und den GVZ-Umschlagbahnhof, sowie Bad Hersfeld (ICE-Halt) angeschlossen. An der Main-Weser-Bahn werden Wabern, Treysa und Marburg über ICEs im 2-Stunden-Takt erreicht. Besondere Schwerlasttransporte aus Nordhessen, die wegen ihrer Größe

oder des Gewichts auf anderem Weg nicht transportiert werden können, werden im Einzelfall über die Weserumschlagstelle in Hannoversch Münden mit mobilem Autokran abgewickelt.

Das Breitbandnetz als Basis einer zunehmend digitalen Wirtschaft ist durch die Aktivitäten verschiedener privater und kommunaler Akteure inzwischen auf dem FTTC-Niveau angekommen. Im Regelfall werden Geschwindigkeiten von 30–50 Mbit/s erreicht, so dass viele betriebliche Anwendungen sowie die Anforderungen der Privathaushalte und Gäste erfüllt werden können. In den Oberzentren aber auch einigen kleineren Kommunen und Gewerbegebieten wurden und werden durch unterschiedliche Anbieter Glasfaseranschlüsse bis in die Gebäude realisiert. Das Mobilfunknetz ist auf LTE-Niveau gerade im ländlichen Raum aber vereinzelt auch in den Zentren lückenhaft, ein 5G-Netz ist in Teilen vorhanden. Offene WLAN-Netze in Ortszentren oder an anderen frequentierten Standorten, gibt es vereinzelt.





So sollte es sein – unser Lösungsansatz



Nach Festlegung der endgültigen Linie der A 44 auch im Abschnitt Lossetaldreieck (Kassel-Ost) bis Helsa-Ost kann auch der letzte Abschnitt des A 44-Lückenschlusses gebaut werden. Über die möglichst schnell fertig zu stellenden Autobahnen A 44 und A 49 werden der Werra-Meißner-Kreis, der Schwalm-Eder-Kreis und Marburg weit besser als bisher an das internationale Autobahnnetz angebunden und damit in ihrer Standortqualität deutlich gewinnen. Die zuführenden Verkehre werden für die Orte verträglich zu den Autobahnen geleitet.

Im Korridor zwischen den Enden der A 4 bei Kreuztal bzw. dem Hattenbacher Dreieck wird nach Ergänzung des BVWP 2030 um das Teilstück Frankenberg – Hattenbach der B 508n die Planung eingeleitet. Ziel ist es, den Raum Frankenberg sowie Teile der Kreise Schwalm-Eder und Marburg mit einer kreuzungsfreien Bundesstraße zu erschließen, um die Unternehmen für ihre Zulieferungen und die Distribution ihrer Produkte besser an die Ost-West-Verkehrsachsen anzuschließen. Die Verkehrsachse, die bezüglich ihrer Lage in einem z. T. hochsensiblen Naturraum schwierig zu realisieren ist, wird in enger Absprache mit den betroffenen Kommunen und Landkreisen in einem beispielgebenden, bestmöglichen Konsens zwischen verkehrlichen und umwelttechnischen Erfordernissen umgesetzt.

Die im vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 vorgesehenen Ortsumgehungen im Verlauf wichtiger Bundesstraßen, wie z. B. der B 27 und der B 252, müssen zur Entlastung der Ortschaften und zur Beschleunigung der Verkehre zeitnah geplant und realisiert werden. Ein neuer Verkehrsweg, für den alle Finanzierungsformen geprüft werden, schließt den Nordteil des Landkreises Kassel an die A 7 und die A 44 an. Die Gewerbegebiete in den benachbarten Gemeinden profitieren von dieser Entwicklung wie auch der Airport Kassel und die Stadt Kassel durch eine Verkehrsentslastung.

Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen werden den Verkehren, wenn erforderlich, angepasst und regelmäßig instand gehalten. Dafür werden die Etats des Landes, der Landkreise und der Gemeinden entsprechend ausgestattet. Einzelne kleine Verbindungen, die aufgrund des demografischen Wandels oder eines veränderten Mobilitätsverhaltens deutlich an Bedeutung verloren haben, werden aus dem Verkehr genommen und z. T. zu touristischen Zwecken umgestaltet, so dass die Unterhaltungskosten sinken.

Vor dem Hintergrund eines sich ändernden Nutzerverhaltens werden auf Basis regelmäßiger Nachfrageanalysen Gespräche mit Eisenbahnverkehrsunternehmen geführt. Ziel ist es, neben den ICE-Strecken über Kassel und Bad Hersfeld, sowohl auf der Main-Weser-Bahn, als auch auf der Mitte-Deutschland-Schienenverbindung, stündlich leistungsfähige Fernverkehrsverbindungen in die Zentren anzubieten. Das Güterter-

minale im GVZ Kassel wird der steigenden Nachfrage angepasst.

Der Erhalt oder die Entwicklung der Weserumschlagstelle müssen bei geänderten Rahmenbedingungen überprüft werden.

Die von privaten und kommunalen Anbietern realisierten Breitbandnetze werden nach dem flächendeckenden FTTC-Ausbau und der Einbindung aller Gewerbegebiete zügig weiterentwickelt in Richtung FTTB, also dem Glasfaseranschluss in jedes Haus. Leistungsfähige Anschlüsse in Wohngebieten sind Grundlage für flexible Arbeitsmodelle wie Homeoffice und werden von Fachkräften als Teil von attraktiven Wohnbedingungen erwartet. Vorrangig wird der Bedarf von großen Bandbreiten in Gewerbebetrieben berücksichtigt. Zur Realisierung von FTTB-Anschlüssen gerade in Gewerbegebieten werden alle sinnvollen Möglichkeiten genutzt, bei Straßen- oder Tiefbauvorhaben Glasfaser mit zu verlegen, so dass zeitnah auch auf den letzten Metern von den Verteilern aus mit überschaubaren Kosten die Glasfaser in die Gebäude verlegt werden kann. Ggf. sind Finanzierungsmodelle zur Umsetzung von Glasfaseranschlüssen in die Gewerbebetriebe und Wohngebiete zu entwickeln. Zur Steigerung der Attraktivität der Orte werden verstärkt offene WLAN-Netze eingerichtet.

Zusätzlich wird die oftmals noch lückenhafte Mobilfunkversorgung zunächst auf LTE-Niveau (inkl. 5G Vorbereitung) und später auf 5G-Niveau gebracht. Telekommunikationsunternehmen werden an nicht rentablen Standorten vom Land und Bund unterstützt, die Kommunen unterstützen bei der Suche nach Standorten.

Positionen



- Fertigstellung der A 44 und A 49
- Planung einer kreuzungsfreien Bundesstraße zwischen Frankenberg und dem Hattenbacher Dreieck (B 508n)
- Bau von Ortsumgehungen z. B. an der B 27 und B 252 und einer Verbindung der A 7 mit der A 44 nördlich von Kassel
- Instandhaltung aller Verkehrswege und Anpassung des Verkehrsnetzes an verändertes Mobilitätsverhalten
- Schienennetz und Verkehrsangebote der steigenden Nachfrage von Personen und Gütern anpassen
- Flächendeckender Ausbau der Glasfaserinfrastruktur auf FTTB-Niveau (Fibre to the Home)
- Beseitigung der LTE-Funklöcher und flächendeckender Ausbau des 5G-Mobilfunknetzes

Ansprechpartner:

Ulrich Spengler  0561 7891-272  spengler@kassel.ihk.de

2.4 Interkommunale Zusammenarbeit, Gewerbegebiete

So ist es – die aktuelle Situation



Im Bezirk der IHK Kassel-Marburg existieren insgesamt 123 Kommunen sehr unterschiedlicher Größe. Gerade in den ländlichen Regionen hat eine Gemeinde nur selten mehr als 15.000, oftmals sogar weniger als 5.000 Einwohner mit, in der Regel, fallender Tendenz. Das zu bewältigende Aufgabenspektrum ist breit und reicht von Kultur, Sport, Wirtschaftsförderung und Bauleitplanung über Brand- und Katastrophenschutz, Gemeindestraßenbau, ÖPNV, Abwasserbeseitigung, Wasser- und Energieversorgung sowie Schülerbeförderung und Kindertagesstätten bis zur Sicherheits- und Ordnungsverwaltung, mit Pass- und Meldewesen sowie Standesamt.

Da gleichzeitig der Druck auf die Kommunen wächst, ausgeglichene Haushalte vorzulegen und Schulden abzubauen, werden schon seit langem Wege gesucht, Kosten zu senken. Trotzdem versuchen noch immer viele Kommunen, möglichst viele Themen mit einer kleinen Verwaltung in eigener Regie zu bearbeiten. Durch die in der Regel

zunehmend komplexeren Regelungen wird es für diese Orte jedoch schwierig, ein gleich hohes Niveau der Dienstleistungen anzubieten, wie dies oft den größeren Städten oder Landkreisen mit ihrer weit größeren und differenzierten Personalstruktur gelingt. Deutlich wird dies z. B. bei der Erteilung von gewerberechtlichen Genehmigungen, z. B. für die Personenbeförderung.

Im Bereich der Ausweisung von Gewerbe- und Neubaugebieten gibt es neben einzelnen interkommunalen Projekten noch viele örtliche Aktivitäten. Im Umfeld von Kassel ist die Nachfrage nach Gewerbeflächen anhaltend hoch, weniger gut gelegene Flächen in den Landkreisen dagegen sind mitunter kaum zu vermarkten. Neubaugebiete und Sondergebiete für Handel werden realisiert, auch wenn gleichzeitig Ortskerne unter Druck geraten und Gefahr laufen, ihre Attraktivität zu verlieren.



So sollte es sein – unser Lösungsansatz



Nach genauer Analyse der Aufgaben definieren die Kommunen auch im Hinblick auf die zu erwartende demografische Veränderung ihres Ortes die Aufgaben, die unbürokratischer und gemeinsam besser bzw. günstiger erledigt werden können. Auf dieser Basis werden sinnvolle Einheiten für die interkommunale Zusammenarbeit gebildet, die den Spagat zwischen Effizienz, Kompetenz und Bürgernähe bewältigen. Insbesondere die kleinen Kommunen arbeiten intensiv zusammen, um neben der Grundversorgung für die Bürger verteilt und abgestimmt Know-how zu einzelnen Spezialthemen aufzubauen und interkommunal Dienstleistungen auf hohem Niveau effizient und kostengünstig anzubieten. Die interkommunale Zusammenarbeit bezieht sich sowohl auf die freiwilligen Aufgaben, wie die Wirtschafts- und Tourismusförderung, als auch auf die verpflichtenden Selbstverwaltungsaufgaben. Prinzip ist, im Hinblick auf die Aufgabenstellung das Leistungsangebot und die Kosten, sinnvolle Einheiten zu bilden. Die interkommunale Zusammenarbeit kann Basis dafür sein, auch weitergehende Modelle der Zusammenarbeit ins Auge zu fassen. Dadurch können bessere Dienstleistungen für die Wirtschaft erbracht werden, die Wirtschafts- und Tourismusförderung kann koordiniert erfolgen und es können Kostensenkungen und niedrigere Gewerbesteuern realisiert werden.

Dies trifft auch für die räumliche Entwicklung der Kommunen bei Wohn-, Sonder- und Gewerbegebieten zu. Gewerbegebiete werden in der Regel interkommunal nur noch an den Standorten entwickelt, die sich auf Basis einer Standortanalyse als am besten zur Vermarktung herausgestellt haben. Hierbei spielen entscheidende Standortfaktoren wie eine leistungsfähige Infrastruktur, gute Breitbandversorgung und geeignete Grundstücksgrößen zu fairen Preisen eine entscheidende Rolle. Die baurechtliche Planungssicherheit ist gewährleistet. Die Landes- und

kommunale Planung trägt dafür Sorge, dass ausreichend adäquate Flächen zur Verfügung stehen. Wohngebiete und Sondergebiete für Handel werden in Absprache unter den kommunalen Entscheidungsgremien so ausgewiesen, dass in Anbetracht des demografischen Wandels keine Überangebote zu Lasten der Kommunen entstehen und die Ortskerne weiterhin ein möglichst komplettes Sortiment anbieten können, das die lokale und regionale Kundschaft anzieht und somit den Handels- und Dienstleistungsstandort sichert. Gewerbegebiete werden übergreifend strategisch geplant und gemeinsam umgesetzt. Die Diskussion um die Ausweisung von Sondergebieten für Handel wird unter starker Einbeziehung der Themenkomplexe Innenstadtentwicklung und Attraktivitätssteigerung von Ortskernen geführt.



Zu überlegen ist die Schaffung von Anreizsystemen zur Entwicklung der interkommunalen Zusammenarbeit.

Positionen



- *Bildung sinnvoller Einheiten für die interkommunale Zusammenarbeit*
- *Interkommunale Gewerbegebiete werden an gut vermarktbaren Standorten gemeinsam strategisch geplant und entwickelt*
- *Baurechtliche Planungssicherheit für Gewerbegebiete wird gewährleistet*
- *Wohngebiete werden vor dem Hintergrund des demographischen Wandels unter den Kommunen abgestimmt ausgewiesen*
- *Sondergebiete für Handel werden unter Beachtung der Themenkomplexe Innenstadtentwicklung und Attraktivitätssteigerung von Ortskernen ausgewiesen*

Ansprechpartner:

Ann-Catherine Krauss  0561 7891-263  krauss@kassel.ihk.de

2.5 Zentren stärken: digital und erlebnisorientiert

So ist es – die aktuelle Situation



Der Bezirk der IHK Kassel-Marburg ist in großen Teilen ländlich geprägt. Vielerorts begeistern pittoreske Altstädte Einwohner und Besucher gleichermaßen und lassen ein besonderes Flair entstehen. Jedoch lässt sich konstatieren, dass die Zentren vieler Städte zunehmend erodieren. Die Grundversorgung ist in einigen Grundzentren, die für die Einwohner des Nahbereichs die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs gewährleisten sollen, weggebrochen bzw. hat sich auf die „grüne Wiese“ verlagert.

In Mittelzentren, die wesentliche Funktionen zur Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des täglichen Lebens sowie mit privaten und öffentlichen Dienstleistungen übernehmen, sind die Nutzungsangebote stark rückläufig. Einige Mittelzentren leiden unter einer eingeschränkten Anbindung an das Verkehrsnetz auf der Straße und der Schiene bzw. unter einer nicht ausreichenden Breitbandversorgung.

Auch in den Oberzentren Kassel und Marburg sind rückläufige Passantenfrequenzen zu beobachten. Aufgrund von Onlineeinkaufsmög-

lichkeiten übernimmt der stationäre Einzelhandel die Leitfunktion hier nicht mehr alleine. Durch Leerstände und Trading-Down-Effekte wirken Zentren teilweise unbelebt. Neue Angebote sind aufgrund fehlender Flächenproduktivität nur schwer zu realisieren, was die Standorte insgesamt als Wohn- und Arbeitsort unattraktiv macht. Die Attraktivität der Orte ist jedoch maßgeblich für das Funktionieren des ländlichen Raums und damit wichtig für die Abfederung des demografischen Wandels.

Die COVID 19-Pandemie hat diese Entwicklung stark beschleunigt und dadurch den Druck auf die Zentren und die handelnden Akteure erhöht. Durch eingeschränkte Einkaufsmöglichkeiten wurden neue Onlinevertriebswege gesucht und digitale Technologien getestet, was vielerorts ein neues Selbstverständnis hervorgebracht hat. Auch wenn das Bewusstsein der Kunden für die Notwendigkeit des lokalen Einkaufs gestiegen ist, ist davon auszugehen, dass der Onlinehandel gleichzeitig mit dauerhaft verfügbarem Angebot und schnellen Lieferungen neue Kunden überzeugen konnte, die den Zentren zukünftig fehlen werden.





So sollte es sein – unser Lösungsansatz



Die historischen Altstädte der Region machen zusammen mit der Landschaft den besonderen Charme für die Bevölkerung, zu gewinnende Arbeitskräfte und Touristen aus. Die Innenstädte werden sowohl in ihrer Substanz gut erhalten als auch in ihrer Funktion als Handels- und Dienstleistungsstandort gefördert. Unternehmen aus dem Übernachtungsgewerbe und der Gastronomie bieten ein attraktives Angebot für die Wohnbevölkerung und die Gäste. Zusammen mit den Handels- und Dienstleistungsunternehmen bilden sie die wichtige funktionale Basis dafür, dass ein Ort insgesamt als Wohn-, Arbeits- und Freizeitstandort attraktiv bleibt.

Durch vorausschauende Stadtentwicklungskonzepte und die Ausweisung von zentralen Versorgungsbereichen werden neue attraktive Nutzungsmöglichkeiten von Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie und Kulturangeboten ermöglicht. Statt des oftmals einfachen Wegs der Flächenausweisung für großflächigen Einzelhandel an den Randlagen sind Strategien zu entwickeln, wie die (Altbau-)Substanz vereinbart werden kann mit den Anforderungen des modernen Handels. Dazu treten die Innenstadttakteure, insbesondere Verwaltung, Eigentümer und Gewerbetreibende in einen Dialog ein.

Im Zentrum des Einzelhandels steht der Erlebniseinkauf. Es findet eine zunehmende Verschmelzung von On- und Offlinekanälen statt, wodurch Umsatzausfälle im stationären Bereich kompensiert werden können. Kunden erfahren Mehrwerte durch den Einsatz digitaler Technologien in der ganzen Stadt. Regelmäßige Veranstaltungen und Aktionen in den Zentren sorgen für Belebung. Ein effektives Leerstandsmanagement

verhindert strukturellen Leerstand und sorgt für neue Angebote. Neue Handelskonzepte siedeln sich an. Die Gewerberaumieten sind auf einem angemessenen Niveau. Ein interessanter Branchenmix ist gegeben.


Der Infrastrukturausbau für den motorisierten Individualverkehr, Lieferverkehre, aber auch Bürgersteige und Radwege und die Anpassung des ÖPNV sowie die E-Mobilität werden kontinuierlich vorangetrieben. City-Hubs und Mikrodepots sind innovative Ansätze für den Lieferverkehr. Über Onlineplattformen können Bürger und Unternehmen kommunale Online-Dienste in Anspruch nehmen, wodurch Bürokratie gesenkt und die digitale Vernetzung der Bürger gefördert wird.

Positionen



- Die Innenstadttakteure, insbesondere Verwaltung, Eigentümer und Gewerbetreibende, treten in einen Dialog ein.
- Strategien zur Vereinbarung von Altbausubstanz und modernem Handel werden entwickelt
- Neue attraktive Nutzungsmöglichkeiten von Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie und Kulturangeboten werden in zentralen Versorgungsbereichen ermöglicht
- Regelmäßige Veranstaltungen und Aktionen in den Zentren schaffen den Rahmen für den Erlebniseinkauf
- Durch digitale Technologien in den Orten werden Kunden Mehrwerte vermittelt
- Ein effektives Leerstandsmanagement verhindert strukturellen Leerstand

Ansprechpartner:

Oliver Stöhr  0561 7891-322  stoehr@kassel.ihk.de

3. Regionale Positionen der IHK-Regionalversammlung Marburg:

Zukunft mit Perspektive – Wirtschaftsfreundliche Mobilität in einer prosperierenden und innovativen Region

So ist es – die aktuelle Situation



Die Universitätsstadt Marburg befindet sich schon seit Jahren in einer herausfordernden Situation hinsichtlich der Bewältigung des Straßenverkehrsaufkommens. Dies wird verschärft durch die Parkplatzproblematik und ein außergewöhnlich hohes Pendelaufkommen zwischen der Innenstadt und den außenliegenden Wirtschafts- und Wissenschaftsstandorten (z. B. Lahnberge, Pharmastandort) – Prognose: weiter steigend. Pendleraufkommen und Wirtschaftsverkehre, die Erreichbarkeit des Oberzentrums aus dem Umland sowie Attraktivität der Universitätsstadt leiden stark darunter.

Gleichzeitig verändern sich die Formen der Mobilität, aber auch die Nutzungsmodelle in der Zukunft signifikant. Mit starren Konzepten wie beispielsweise einer Straßenbahn, kann dem zukünftigen Bedarf an hochflexiblen, effizienten und skalierbaren Mobilitätslösungen nicht ausreichend Rechnung getragen werden.



Foto: Autonomes Fahren Marburg, © Pharmaserv GmbH

So sollte es sein – unser Lösungsansatz



Eine umfassende und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist eine notwendige Grundlage zur Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklung. Die Infrastruktur muss an das gewachsene Verkehrsaufkommen angepasst werden.

Dazu gehört der schnelle Bau von Ortsumgehungen im Zuge der B 62 und B 252 ebenso wie die zeitnahe Fertigstellung der A 49. Dies gilt aber auch für innerörtliche Verkehre.

Dem positiven Wachstum des Pharmastandortes als Zugpferd der gesamten Region muss eine zukunfts- und leistungsfähige Infrastruktur gegenüberstehen. Eine bessere Anbindung des Pharmastandortes für individuellen wie öffentlichen Verkehr ist eine zentrale Aufgabe für die Universitätsstadt und den Landkreis Marburg-Biedenkopf. In Kernzeiten überlastete Straßen, wie die Ketzerbach, müssen durch den Bau neuer Verkehrswege, wie dem seit den 1980er Jahren diskutierten Behringtunnel oder der sog. Westumfahrung, entlastet werden. Eine Verkehrsentlastung stärkt die Attraktivität des Standorts für Industrie und Handel. Insbesondere der stationäre Einzelhandel und das Dienstleistungsgewerbe werden von einer Verkehrsentlastung enorm profitieren. Als Oberzentrum ist der Einzelhandel auf Kundschaft aus dem Umland angewiesen, die typischerweise mit dem PKW zum Einkaufen in die Stadt ein- und ausfährt.

Die Stadt muss bequem mit dem eigenen Fahrzeug erreichbar sein. Staus müssen vermieden werden. Gut erreichbare Park and Ride-Flächen an den Randbezirken der Stadt, wie dem Georg-Gaßmann-Stadion oder der alten Universitätsbibliothek, mit einem kostenfreien Shuttle-Service in die Innenstadt können dazu beitragen. Radverkehrswege zu den außenliegenden Wirtschafts- und Wissenschaftsstandorten müssen ausgebaut werden.

Um zusätzliche Personen- und Güterverkehre aufnehmen zu können, ist zudem die Schieneninfrastruktur zu verbessern.

Daneben erfordern sich verändernde Mobilitätsansprüche der Menschen in wachsenden Städten bei gleichzeitiger Integration der ländlichen Regionen ein Umdenken. Ein wesentlicher Baustein eines zukunftsfähigen Mobilitätskonzepts für Marburg ist das autonome vernetzte Fahren. So könnte beispielsweise der oben angesprochene Shuttle-Service mit einem autonom fahrenden Bus erfolgen.

In einem ersten Feldversuch wurde bereits ein autonom fahrender Bus auf dem Gelände des Pharmastandortes getestet. Hier konnten wertvolle Erkenntnisse zur Funktionalität gewonnen werden. Ziel ist es, in einem zweiten Schritt, zeitweise eine Teststrecke im öffentlichen Raum zu etablieren, um weitere Erkenntnisse zur Technologie zu erhalten und die Akzeptanz innerhalb der Gesellschaft zu erhöhen. Gleichzeitig sollen neue Geschäftsmodelle, die mit den da-mit verbundenen Technologien ermöglicht werden, erforscht und in Form von Pilotprojekten erprobt werden. Das Projekt wird von den mittelhessischen Universitäten und der Technischen Hochschule Mittelhessen wissenschaftlich begleitet.

Marburg als Modellregion für die Entwicklung des autonomen vernetzten Fahrens macht die Region bundesweit als Innovationsregion bekannt. Aus der Universität und dem Projekt entwickelt sich eine zukunftsorientierte Gründerszene. Hochinnovative Unternehmen mit einer Vielzahl von Arbeitsplätzen siedeln sich an.

Positionen



- *Wirtschaftsfreundliches Mobilitätskonzept für die Stadt Marburg und den Landkreis Marburg-Biedenkopf*
- *Zukunfts- und leistungsfähige Infrastruktur für den Pharmastandort*
- *Erreichbarkeit der Stadt Marburg für den Individualverkehr*
- *Autonomes vernetztes Fahren als Baustein eines innovativen Mobilitätskonzepts*
- *Zeitnahe Fertigstellung der A 49 sowie von Ortsumgehungen, z. B. an der B 252 und B 62*

Ansprechpartner:

Oskar Edelmann  06421 9654-20  edelmann@kassel.ihk.de



Industrie- und Handelskammer
Kassel-Marburg

Impressum

Herausgeber:

Industrie- und Handelskammer Kassel-Marburg
Kurfürstenstraße 9
34117 Kassel

☎ 0561 7891-0

🌐 ihk-kassel.de

Gestaltung:

Ideenmühle GmbH, Eckental

Bildnachweis:

Titel: Skyline IHK Kassel-Marburg / Ideenmühle.com // Seite 4 AdobeStock © Johnstocker // Seite 6 AdobeStock © goodluz // Seite 8 AdobeStock © Halfpoint // Seite 9 AdobeStock © Pixel-Shot // Seite 10 AdobeStock © zephyr_p // Seite 10 AdobeStock © kokliang1981 // Seite 12 AdobeStock © Stockhausen // Seite 13 AdobeStock © imtmphoto // Seite 14 Pharnaserv GmbH

Stand: 2021

Alle Rechte liegen beim Herausgeber. Ein Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung des Herausgebers gestattet.

 ihk-kassel.de

 facebook.com/IHKKassel

 [@IHKKassel](https://twitter.com/IHKKassel)

 youtube.de/IHKKassel