

Univ.-Prof. Dr. habil. Gabi Troeger-Weiß

Pfaffenbergstraße 95 Telefon: + 49 (0)6 31/2 05-47 01
67663 Kaiserslautern Telefax: + 49 (0)6 31/2 05-25 51
Geb. 1, Raum 022.1 Mobil: + 49 (0)1 75/4 05-91 57
www.uni-kl.de/rur Email: troegerw@ru.uni-kl.de

Unsere Zeichen
TW

Kaiserslautern
16.11.2021

Entwicklungskonzept für den Zukunftskorridor „A6-Nord“ - Strategien für die Wirtschafts- und Standortentwicklung

Hier:
Stellungnahme

Auftraggeber:
Industrie und Handelskammer Darmstadt Rhein Main Neckar
Industrie und Handelskammer für Rheinhessen
Industrie und Handelskammer Rhein-Neckar
Industrie- und Handelskammer für die Pfalz

Auftragnehmer und Leitung:
Univ.-Prof. Dr. Gabi Troeger-Weiß

Mitarbeiter:
Dr. Sebastian Winter
Wissenschaftlicher Mitarbeiter

Kaiserslautern, 16. November 2021

Inhalt	Seite
1. Einführung	3
1.1. Zielsetzung, Fragestellungen und Zielgruppen	3
1.2. Räumlicher Umgriff und Methodik	5
2. Strukturelle Ausgangssituation und Rahmensetzungen	9
2.1. Strukturelle Rahmenbedingungen	9
2.2. Rahmensetzungen der CIMA-Studie	22
2.3. Vorgaben zur gewerblichen Entwicklung durch den Regionalplan	23
3. Entwicklungsperspektiven der Teilregion „A6-Nord“	24
3.1. Die kommunale Sicht	24
3.1.1. (Wirtschaftsbezogene) Typisierung der befragten Kommunen	24
3.1.2. Konzeptionelle Grundlagen der wirtschaftlichen Entwicklung	26
3.1.3. Wirtschaftliche Entwicklungsperspektiven	29
3.1.4. Bedeutung von Standortfaktoren für die wirtschaftliche Entwicklung	35
3.1.5. Analyse der Entwicklung und Struktur der Gewerbeflächen auf kommunaler Ebene	37
3.1.6. Strategien und Maßnahmen für die Zukunftssicherung aus kommunaler Sicht unter besonderer Berücksichtigung der Einflüsse der Pandemie COVID-19	48
3.2. Die Sicht der Kammern und der Organisationen für Wirtschaftsförderung	60
4. Handlungsansätze für die Teilregion „A6-Nord“ – was kann getan werden?	61
4.1. Trends und deren Relevanz für Unternehmen im Wirtschaftsstandort Rhein-Neckar-Region und im Teilraum A6-Nord	61
4.2. Herausforderungen der Wirtschafts- und Standortentwicklung für den Teilraum „A6-Nord“	66
4.3. Handlungsansätze für die künftige Wirtschafts- und Standortentwicklung im Teilraum „A6-Nord“	67
Kontinuierliches Flächenmonitoring: Flächenpotentiale und deren kartographische Darstellung	67
Gemeinsam statt einsam: Interkommunale Kooperation	68
Kreativität ist gefragt: Kombi-Ansätze, integrierte Gewerbegebiete all-inclusive Gewerbegebiet	69
Tue Gutes und rede davon: Marketing als Steuerungsinstrument	72
Wer nicht wagt, der nicht gewinnt: Modellvorhaben – Trendforschung – regionaler Think Tank	73
Literatur	74
Verzeichnis der Abbildungen	75
Anhang	76

1. Einführung

Die Metropolregion Rhein-Neckar zählt zu den sehr dynamischen und entwicklungsstarken Regionen in Deutschland. In der Metropolregion Rhein-Neckar und in ihren Teilregionen, so etwa im Bereich „A6-Nord“ werden Weichenstellungen für die künftige Entwicklung diskutiert. Im Hinblick auf die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung des Standorts sind neben regionalplanerischen Rahmensetzungen sowie wirtschaftlichen Eckdaten und Trends insbesondere auch die Positionen der kommunalen Gebietskörperschaften relevant.

Angesichts der hohen wirtschaftlichen Dynamik der Metropolregion und damit der Kammerbezirke

- der Industrie und Handelskammer Darmstadt Rhein Main Neckar,
- der Industrie und Handelskammer für Rheinhessen,
- der Industrie und Handelskammer Rhein-Neckar sowie
- der Industrie- und Handelskammer für die Pfalz

stellt sich im Rahmen dieser Stellungnahme die Frage nach den künftigen wirtschaftlichen Entwicklungschancen und -möglichkeiten. Dabei spielt nicht nur die Verfügbarkeit von Gewerbeflächen eine Rolle, sondern insbesondere auch die Strategien auf kommunaler Ebene.

1.1. Zielsetzung, Fragestellungen und Zielgruppen

Zielsetzung und Fragestellungen der vorliegenden Studie

Zielsetzung dieses Strategiepapiers ist die Erarbeitung einer wirtschaftlichen Entwicklungskonzeption für den Teilraum „A6-Nord“, der noch über flächenhafte Entwicklungspotentiale verfügt. Dabei geht es weder um eine Flächenpotentialanalyse noch um eine Flächenbedarfsanalyse noch um eine Flächenprognose mit parzellenscharfen Aussagen; hierzu wird auf die „Regionale Gewerbeflächenstudie Metropolregion Rhein-Neckar“ der CIMA Beratung + Management GmbH (2019) hingewiesen.

Das Entwicklungskonzept für den Zukunftskorridor „A6-Nord - Strategien für die Wirtschafts- und Standortentwicklung“ konzentriert sich vielmehr schwerpunktmäßig auf folgende Aspekte und *Fragestellungen*:

- Analyse der Ausgangssituation sowohl im Hinblick auf strukturelle Rahmenbedingungen sowie regionalplanerische Vorgaben;
- Analyse der Nachfrage seitens der ansässigen und ansiedlungswilligen Unternehmen aus der Sicht der *Kommunen*, also die Nachfrage primär im Bereich Gewerbe: hierbei sind die Angaben für Erweiterungen und Ansiedlungsflächen aus kommunaler Sicht relevant; einbezogen wurden ferner Stellungnahmen der Kammern;
- Darstellung und Analyse der Übertragbarkeit innovativer Ansätze der Gewerbeflächenentwicklung und -planung beispielsweise durch Kombi-Ansätze Gewerbe – Wohnen – Freizeit; hierzu wird eine Best Practice-Analyse durchgeführt und anhand von 2-3 „Modellgemeinden und -flächen“ die Übertragbarkeit dargelegt;
- Analyse der Möglichkeiten interkommunaler Kooperationen bei der Aktivierung vorhandener Gewerbeflächenpotentiale;

- Konzeption für eine Wirtschafts- und Standortentwicklung für den Teilraum „A6-Nord“ unter Berücksichtigung aktueller flächenrelevanter und branchenspezifischer Trends und Entwicklungen einerseits und Aspekten der Entlastung der bislang sehr stark nachgefragten Teilräume andererseits;
- Diskussion von Handlungsansätzen für eine innovative und integrierte Entwicklung von kommunalen Wirtschaftsstandorten unter Berücksichtigung der Gewerbeflächenentwicklung.

Zusammenfassend bedeutet dies, dass die gutachterliche Stellungnahme im Fokus die Standortentwicklung in dem skizzierten Teilraum „A6-Nord“ unter besonderer Berücksichtigung von Ansätzen und Impulsen für visionäre und zukunftsgerechte Nutzungen von Gewerbegebieten hat. Im Ergebnis stellt das vorliegende Papier eine integrierte, also verschiedene Strukturbereiche berücksichtigende **Konzeption der Wirtschafts- und Standortentwicklung** in Gestalt eines **Strategiepapiers** dar, das auch aktuelle, für Unternehmen relevante Trends berücksichtigt (z.B. Zunahme von neuen Arbeitszeitmodellen zieht Konsequenzen für den Immobilien- und damit Flächenmarkt nach sich).

In besonderer Weise berücksichtigt das Papier Handlungsansätze für eine innovative Gewerbeflächenentwicklung auf kommunaler und interkommunaler Ebene und damit ein Entwicklungskonzept für den „Zukunftskorridor A6-Nord“. Berücksichtigung finden hierfür aktuelle flächenrelevante und branchenspezifische Trends und Entwicklungen einerseits und Aspekte der Entlastung der bislang sehr stark nachgefragten Teilräume andererseits. Schwerpunktmäßig geht es um die Frage, welche „Stellschrauben“ Einfluss auf die künftige Entwicklung und Entwicklungsdynamik der Region nehmen. Ziel ist es, möglichst konkrete Handlungsansätze und Strategien zu erarbeiten, um den Wirtschaftsstandort „A6-Nord“ zukunftsfähig zu gestalten. Fragen der Mobilisierung von Flächen auf kommunaler Ebene kommt dabei ebenso große Bedeutung zu wie den Möglichkeiten der interkommunalen Kooperation stets mit dem Ziel neuen, ansiedlungswilligen Unternehmen und bereits ansässigen Unternehmen adäquate Flächen zur Verfügung zu stellen.

Zielgruppen

Zielgruppen des Papiers sind regionale und kommunale Entscheidungsträger sowie Akteure aus Kammern, Unternehmen, Kommunen und Region und der beteiligten Bundesländer ebenso wie Vertreter der Wirtschaftsförderung und der Medien.

1.2. Räumlicher Umgriff und methodische Vorgehensweise

Räumlicher Umgriff

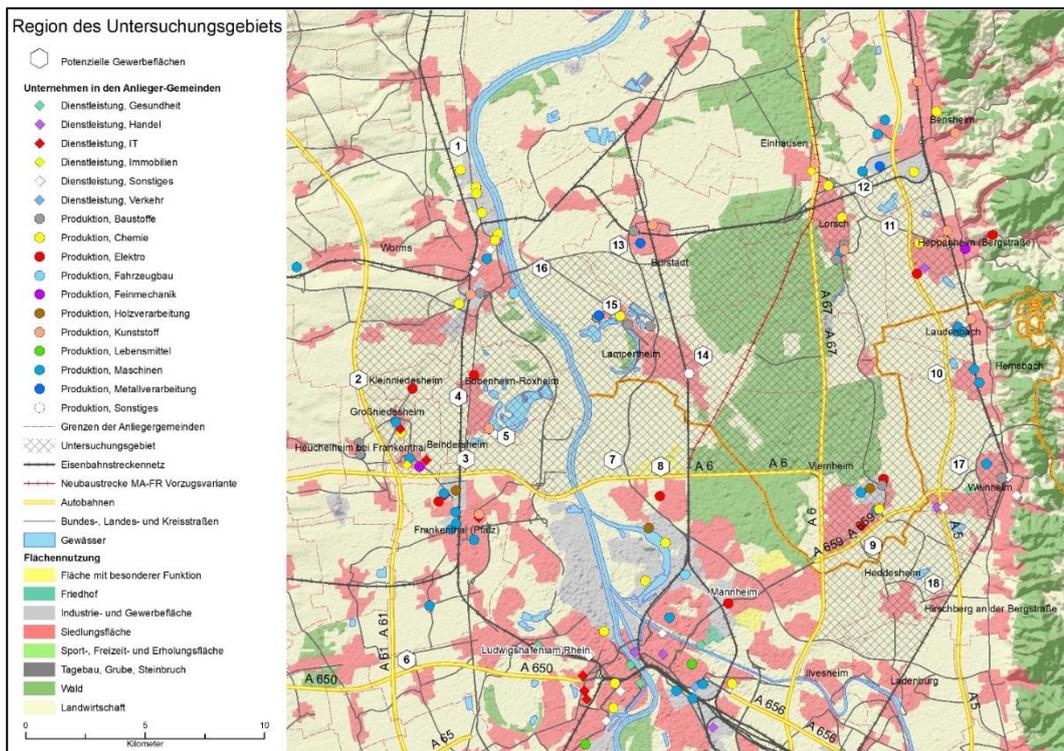
Was nun den räumlichen Umgriff der Studie betrifft, so umfasst diese die Teilregion nördlich der A6 mit den kommunalen Gebietskörperschaften

- Stadt Mannheim und dem Rhein-Neckar-Kreis und den Gemeinden Heddesheim, Hemsbach, Hirschberg, Laudenschbach und Weinheim (Baden-Württemberg)
- dem Landkreis Bergstraße mit den Gemeinden Einhausen, Bensheim, Bürstadt, Heppenheim, Lampertheim, Lorsch und Viernheim (Hessen) sowie
- den kreisfreien Städten Frankenthal und Ludwigshafen sowie Worms und dem Rhein-Pfalz-Kreis mit der Verbandsgemeinde Bobenheim-Roxheim und den Ortsgemeinden Beindersheim, Großniedesheim, Kleinniedesheim und Heuchelheim im Nordwesten der A6 (Rheinland-Pfalz)

und vereint 15% der Siedlungsfläche und einen Anteil von 13% bei der Zahl der Bevölkerung (gemessen an der gesamten Region Rhein-Neckar) auf sich.

Damit lag ein Fokus auf der Analyse der aktuellen Flächen-Entwicklungen entlang der überregionalen Verkehrsachsen A6, A61, A67, A5, B9, B47 und B44.

Abb. 1 a Untersuchungsraum „A6-Nord“



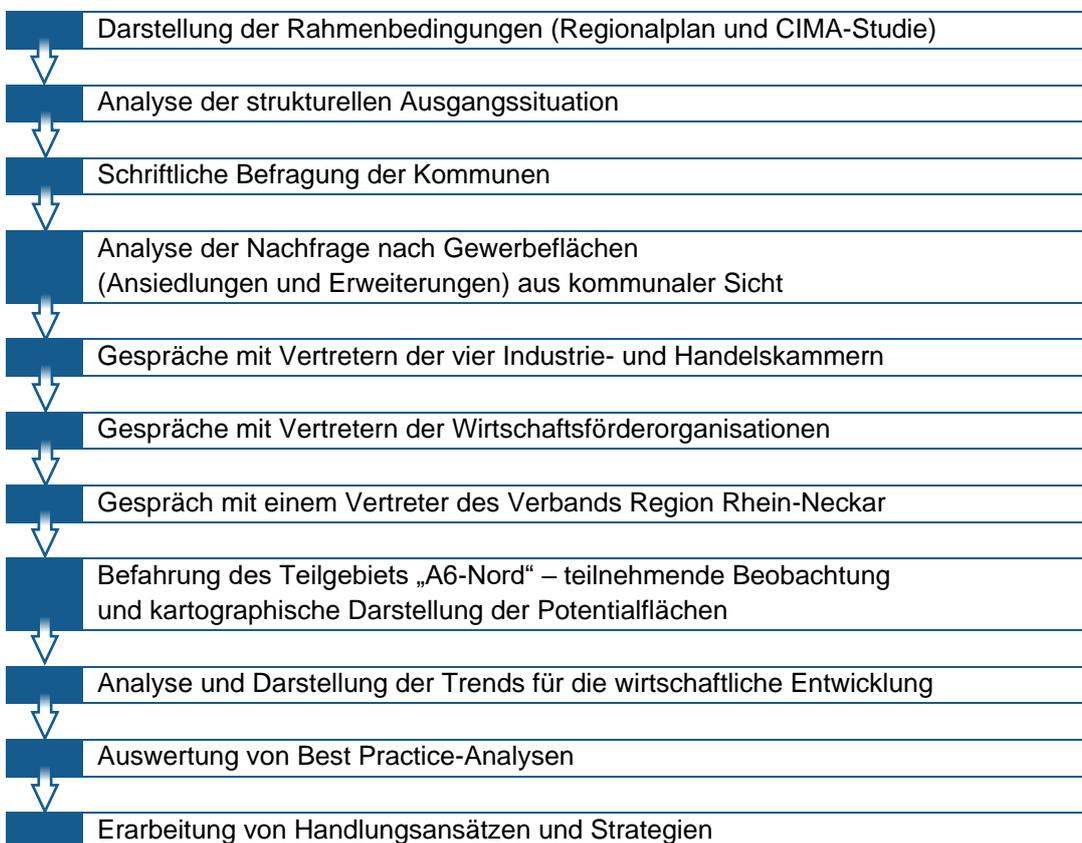
Quelle: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, OpenStreetMap, Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2021

Entwurf: Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung der TU Kaiserslautern, Kaiserslautern 2021

Methodische Vorgehensweise

Die Studie basiert auf folgender methodischer Vorgehensweise:

- Kurze Darstellung der Rahmenbedingungen, die sich sowohl aus der CIMA-Studie als auch aus dem Regionalplan ergeben;
- Analyse der strukturellen Ausgangssituation in dem Teilraum „A6-Nord“ auf der Grundlage der Daten der amtlichen Statistik;
- Schriftliche Befragung der 23 Bürgermeister der Kommunen in dem Teilraum mit dem Ziel der
- Analyse der Nachfrage nach Gewerbeflächen (Ansiedlungen und Erweiterungen) aus der Sicht der Kommunen;
- Gespräche mit Vertretern der vier Industrie- und Handelskammern;
- Gespräche bzw. Stellungnahmen mit Geschäftsführern und Vertretern der Wirtschaftsförderorganisationen der Stadt Mannheim, des Rhein-Neckar-Kreises und des Landkreises Bergstraß;
- Gespräch mit einem Vertreter des Verbands Region Rhein-Neckar;
- Befahrung des Teilgebiets „A6-Nord“ unter Anwendung der Methode der teilnehmenden Beobachtung sowie der kartographischen Darstellung potentiell in Betracht kommender Gewerbeflächenareale (Befahrung erfolgte am 02. März 2021);
- Analyse und Darstellung der Trends, die für die künftige Entwicklung des Teilraums relevant sind;
- Auswertung von Best Practice-Analysen für die innovative Gestaltung von Gewerbeflächen;
- Erarbeitung von Handlungsansätzen und Strategien für die künftige wirtschaftliche Entwicklung der Teilregion.



Da es sich bei der Zielsetzung um die Erarbeitung eines Strategiepapiers für den Gesamttraum „A6-Nord“ handelt, bezieht sich die Analyse und Bewertung der Befragungen und der Gespräche verstärkt auf den **Gesamttraum** und damit auf eine aggregierte Darstellung. Bei der Auswertung der Befragung der Kommunen erfolgt sowohl eine Gesamtschau für den Gesamttraum „A6-Nord“ als auch eine differenzierte Betrachtung nach kommunalen Typen. Einzelne Kommunen finden vor allem bei dem Themenbereich „Gewerbeflächen“ Erwähnung. Nicht zuletzt aufgrund fehlender Hinweise durch die Gesprächspartner konzentrieren sich strategische Aussagen auf den Gesamttraum „A6-Nord“, kommunalspezifische und flächenbezogene Strategien bedürfen einer Einzelbetrachtung, die nicht Ziel und Gegenstand dieses Strategiepapiers ist.

Die Liste der Gesprächspartner sowie die Liste jener Kommunen, die in die schriftliche Befragung einbezogen wurden, kann der Anlage entnommen werden. Was die schriftliche Befragung der Bürgermeister betrifft, so wurden 23 Kommunen in die Befragung einbezogen. Rückantworten liegen von 19 Kommunen vor, was das hohe Interesse an dem Thema widerspiegelt. Hingewiesen wird ferner, dass bei einer Reihe von Fragen Mehrfachantworten möglich waren und dies auch von den befragten Bürgermeistern genutzt wurde.

Folgenden Kommunen haben sich an der Befragung beteiligt (n=19):

Städte:

- Stadt Frankenthal
- Stadt Ludwigshafen
- Stadt Mannheim
- Stadt Worms

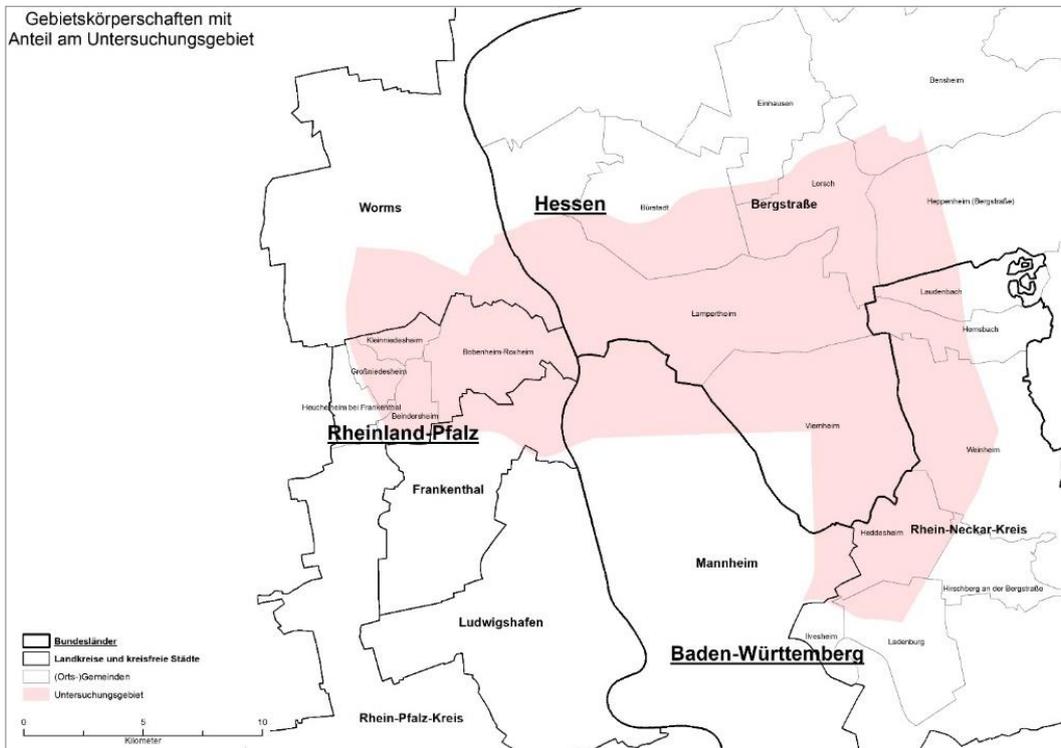
Gemeinden:

- Bensheim
- Bobenheim-Roxheim
- Einhausen
- Großniedesheim
- Heddesheim
- Heppenheim
- Heuchelheim
- Hirschberg a. d. Bergstraße
- Ilvesheim
- Kleinniedesheim
- Ladenburg
- Lampertheim
- Laudenbach
- Lorsch
- Weinheim

Folgende Kommunen haben sich an der Befragung *nicht* beteiligt:

- Hemsbach
- Viernheim
- Bürstadt
- Beindersheim

Abb. 1 b Gebietskörperschaften mit Anteil am Untersuchungsraum „A6-Nord“



Quelle: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2021
Entwurf: Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung der TU Kaiserslautern, Kaiserslautern 2021

2. Strukturelle Ausgangssituation und Rahmensetzungen

Im Folgenden werden zunächst die strukturelle Ausgangssituation sowie die Rahmensetzungen

- der CIMA-Studie und
- des Regionalplans

dargestellt.

2.1. Strukturelle Rahmenbedingungen

Das Untersuchungsgebiet allgemein

Das von den auftraggebenden Industrie- und Handelskammern definierte Untersuchungsgebiet befindet sich in den Bundesländern Rheinland-Pfalz, Hessen und Baden-Württemberg, abgegrenzt durch die Autobahn A6 im Süden, die Autobahn A5 im Osten, die Bundesstraße B47 im Norden und die Autobahn A61 im Westen. Dies entspricht in etwa 242,24 km² Fläche, von denen 59% in Hessen, 27% in Rheinland-Pfalz und 14% in Baden-Württemberg liegen. Gründe für die Wahl des Gebiets liegen in der durch Voruntersuchungen begründeten Vermutung, dass möglicherweise Entwicklungspotentiale und unwidbare Flächen vorhanden sind. Ferner haben diese Voruntersuchungen gezeigt, dass für den Teilraum kaum konzeptionelle Überlegungen für die künftige Entwicklung bestehen, was sich auch durch die empirischen Erhebungen (Befragung der Bürgermeister) bestätigt hat. In diesem Zusammenhang ist nochmals darauf hinzuweisen, dass es sich bei der vorliegenden Stellungnahme nicht um ein Gewerbeflächenkonzept handelt, sondern um Vorschläge für die künftige wirtschaftliche und gewerbliche Entwicklung des Teilraums im Sinne eines Strategiepapiers.

Siedlung, Bevölkerung und Verkehr

Von der Gesamtfläche des Untersuchungsgebiets sind ungefähr 15% besiedelt. Allein die Anrainergemeinden, welche zumindest eine Teilfläche ihrer Gemarkung innerhalb des Untersuchungsgebiets haben, umfassen dabei 862.537 Einwohner. Das Untersuchungsgebiet weist eine hohe Siedlungsdichte auf (470 Einwohner pro qkm; durchschnittliche Bevölkerungsdichte in Deutschland 233 Einwohner/qkm), was auf den Einfluss der Großstädte Ludwigshafen und Mannheim zurückzuführen ist. Gleichwohl lässt sich feststellen, dass der zu untersuchende Teilraum nur teilweise städtisch geprägt. Die vorherrschenden Siedlungsgrößen entsprechen einem typischen suburbanen Raum, was sich auch in der gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur zeigt, welche durch eine hohe Dichte an hochrangigen Verkehrsstraßen für Pendlerverkehre gekennzeichnet ist, aber auch durch die beidseits des Rheins vorhandenen Bahnanschlüsse. Der Rhein selbst stellt dabei auch einen wichtigen Wirtschaftsweg dar, welcher nördlich des Untersuchungsgebiets durch den Wormser Hafen sowie südlich durch die Mannheimer und Ludwigshafener Häfen angebunden ist. Im Untersuchungsgebiet selbst befindet sich kein für den Wirtschaftsverkehr bedeutsamer Rheinhafen. Der Rhein wird im Süden durch die Autobahn A6 und im Norden durch die Bundesstraße B47 überbrückt, welche weitgehend autobahnähnlichen Charakter aufweist und die im Wormser Stadtgebiet noch nicht vollständig ist, wobei der Lückenschluss im Gange ist und in den nächsten Jahren fertiggestellt sein wird. Westlich des Rheins verläuft in Nord-Süd-Richtung zudem die Bundesstraße B9 durch das Untersuchungsgebiet, östlich des Rheins ist dies die B44. Noch weiter östlich verläuft ebenfalls in Nord-Süd-Richtung die A67 durch das Untersuchungsgebiet.

Abb. 2 **Prozentualer Anteil der Siedlungsfläche an der Gesamtbodenfläche 2019**

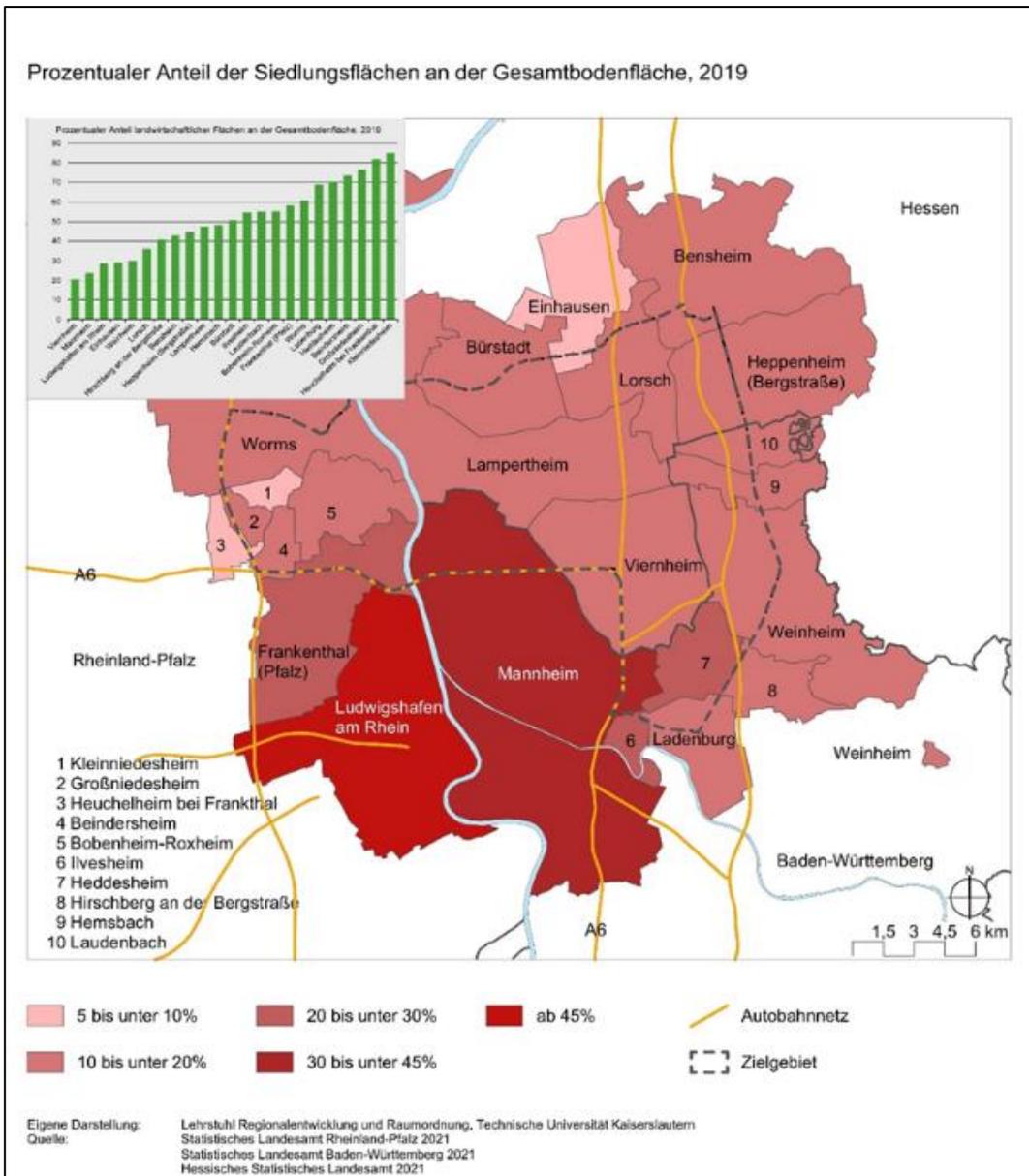
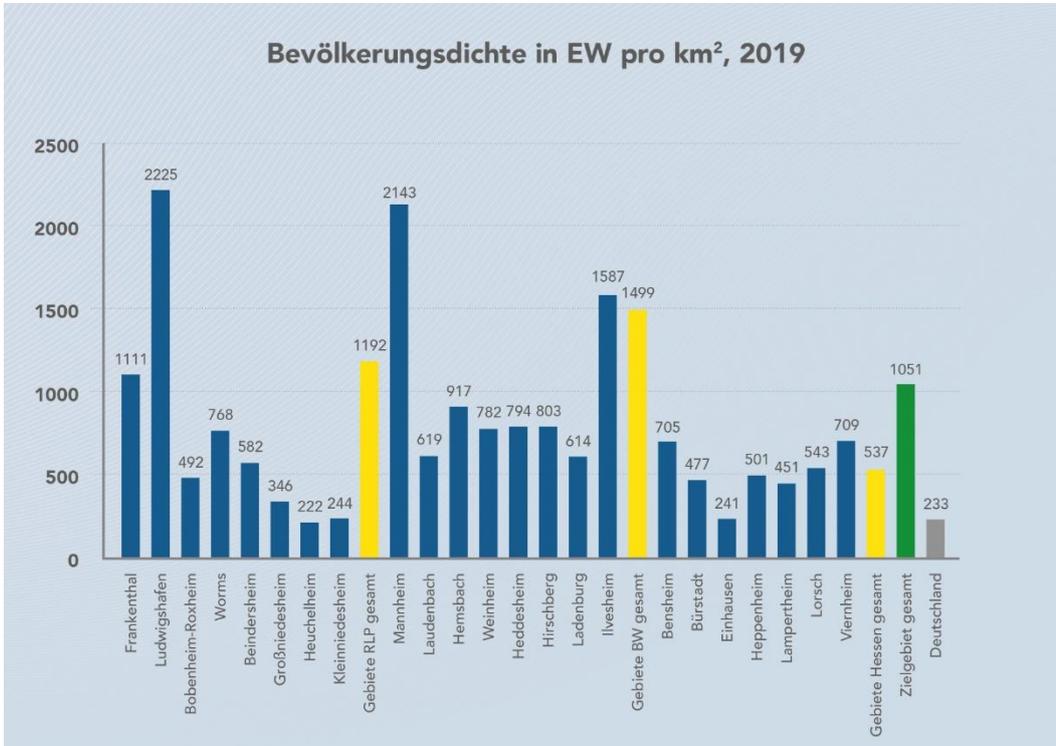
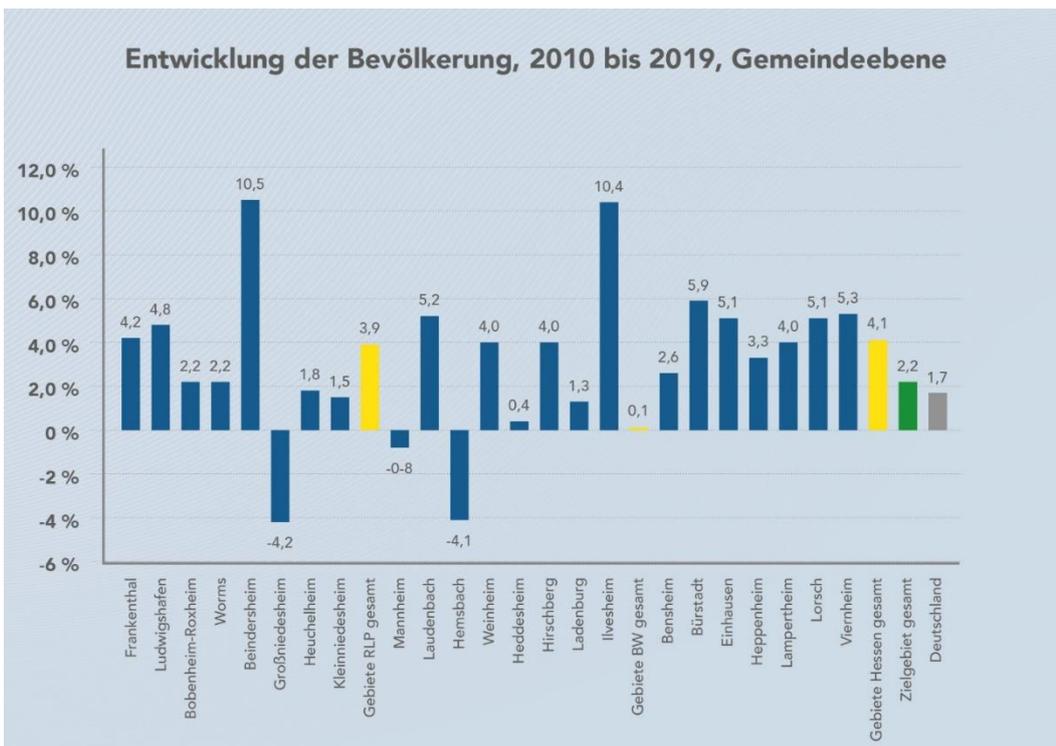


Abb. 3 Bevölkerungsdichte in den Gemeinden des Untersuchungsgebiets 2019



Quelle: Statistische Landesämter Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Hessen, 2021
Entwurf: Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung der TU Kaiserslautern, Kaiserslautern 2021

Abb. 4 Entwicklung der Bevölkerung auf Gemeindeebene im Teilraum „A6-Nord“ im Zeitraum 2010-2019



Quelle: Statistische Landesämter Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Hessen, 2021
Entwurf: Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung der TU Kaiserslautern, Kaiserslautern 2021

Abb. 5 Entwicklung der Bevölkerung im Teilraum „A6-Nord“ im Zeitraum 2010 – 2019

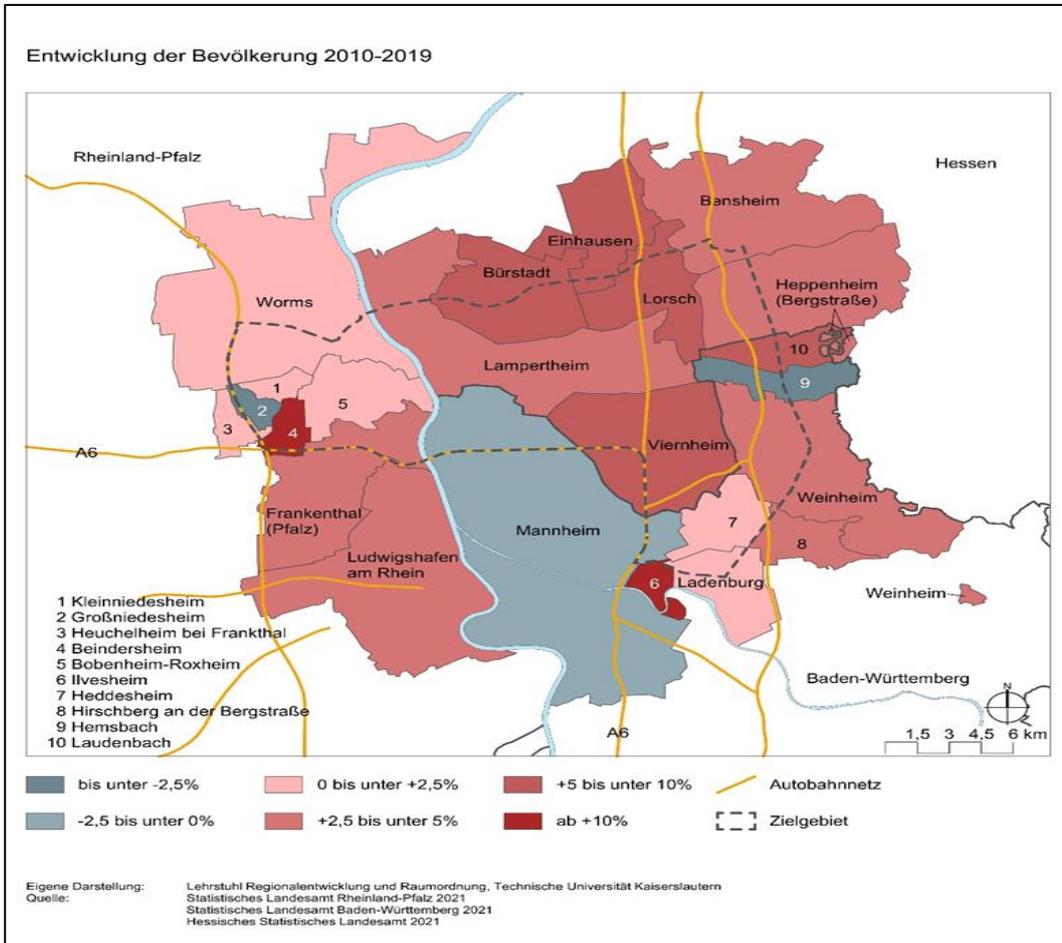


Abb. 6 Entwicklung des Wanderungssaldos im Teilraum „A6-Nord“ im Zeitraum 2010 – 2019

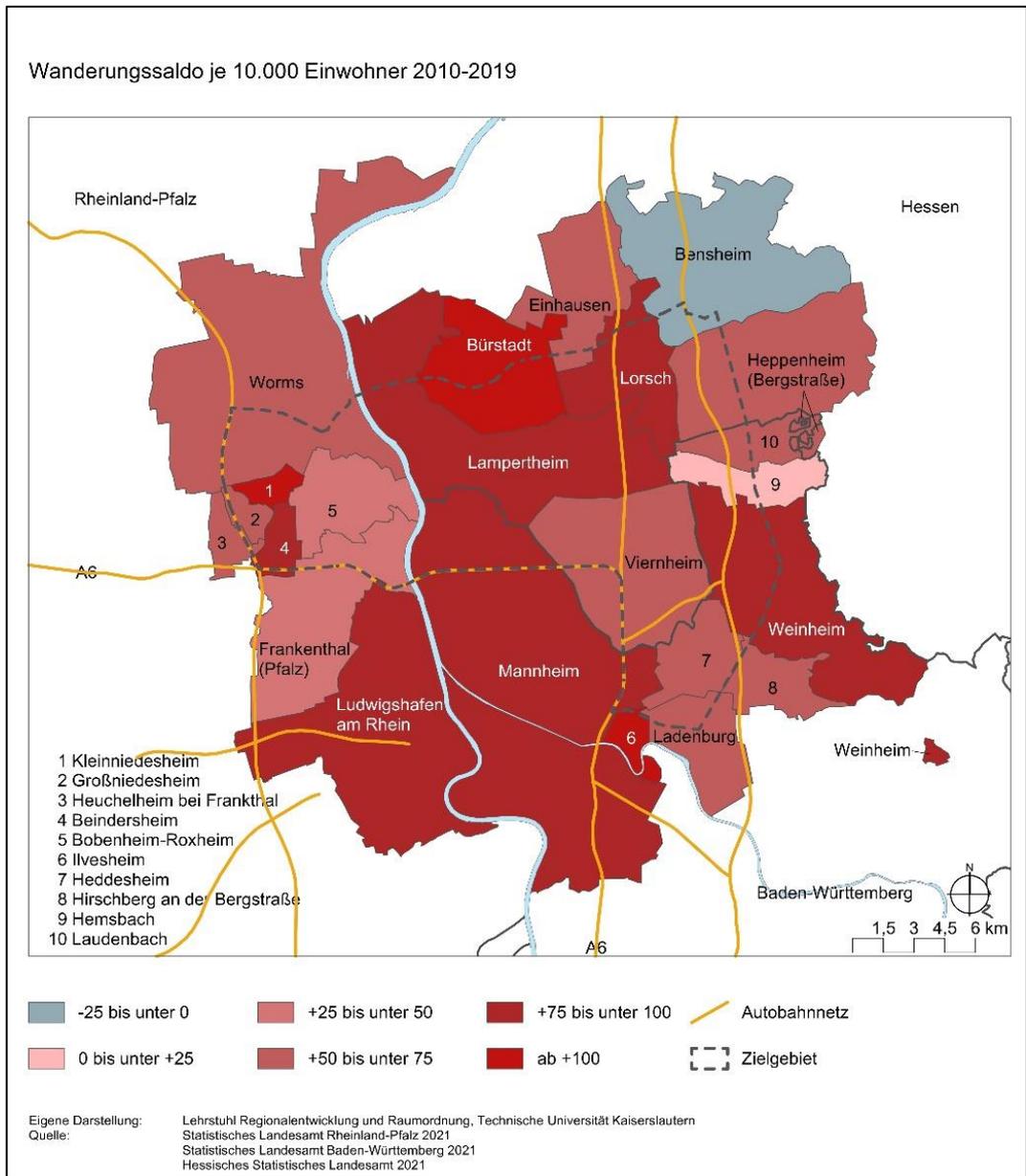
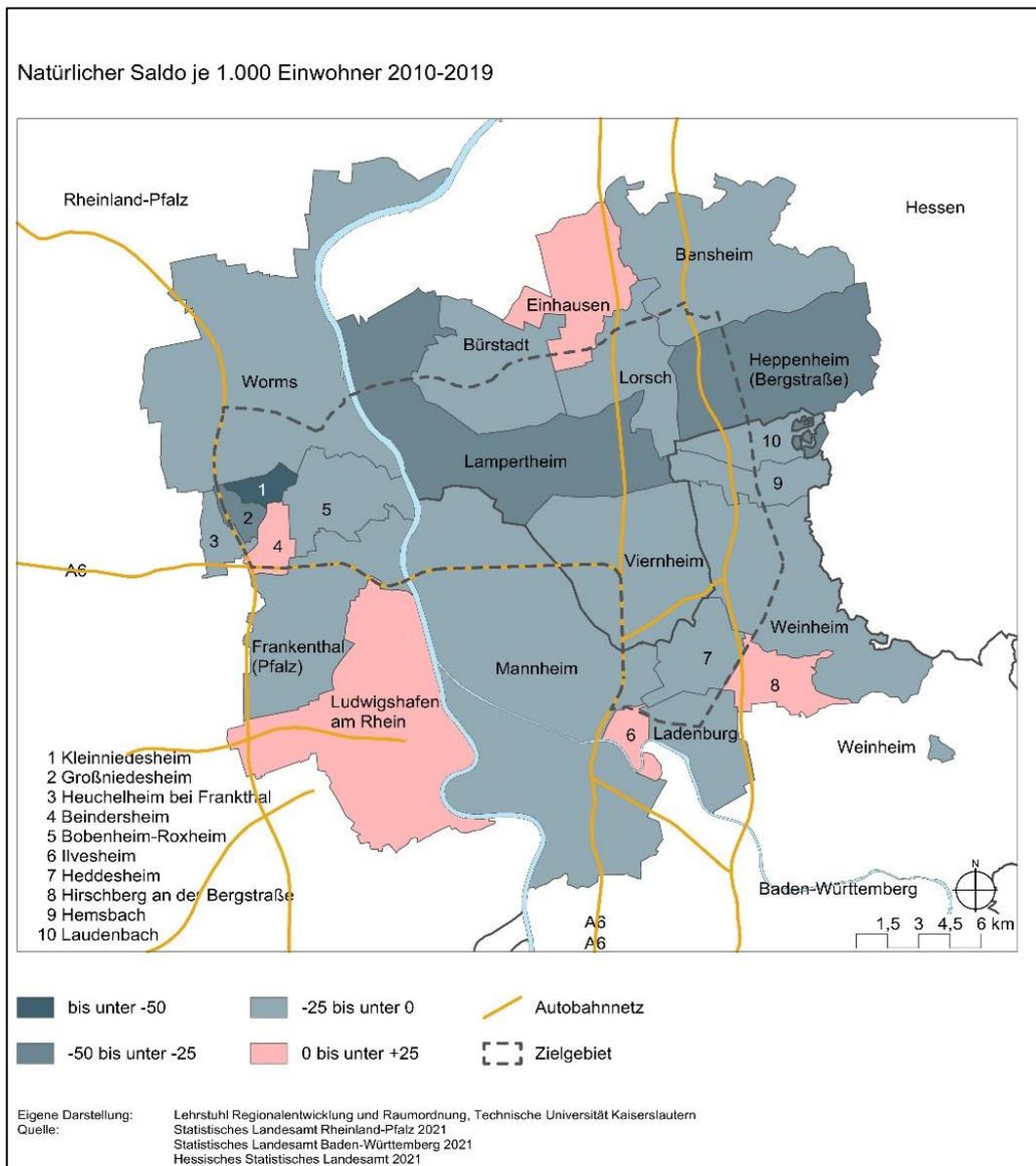


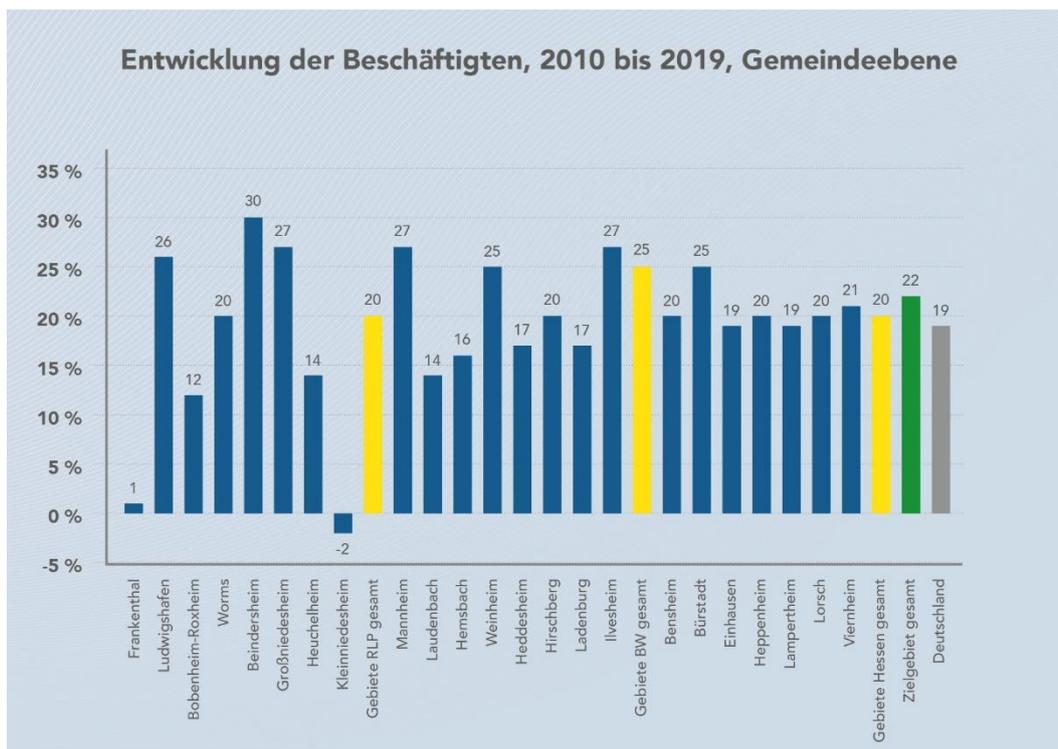
Abb. 7 Entwicklung des natürlichen Saldos im Teilraum „A6-Nord“ im Zeitraum 2010 – 2019



Wirtschaft und Industrie

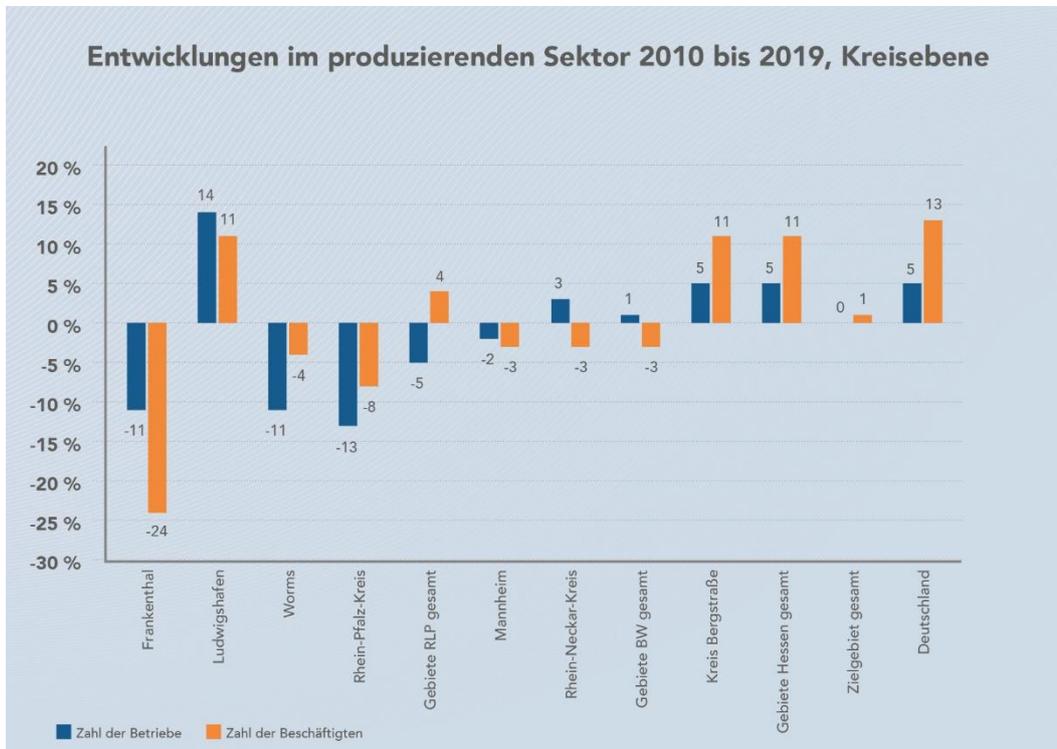
Die gesamte umgebende Metropolregion Rhein-Neckar, in welcher sich das Untersuchungsgebiet befindet, ist wirtschaftlich dynamisch und erfolgreich zugleich und umfasst einen breiten Branchenmix, mit einem hohen Anteil an produzierendem Gewerbe. Das produzierende Gewerbe ist vor allem im Bereich der chemischen und pharmazeutischen Industrie, aber auch in den Bereich Elektronik, Baustoffe, Metallverarbeitung und Fahrzeugbau stark vertreten. Die Attraktivität und Dynamik der Region zieht eine hohe Nachfrage nach gewerblichen Flächen – sowohl im Hinblick auf Erweiterungsbedarfen bereits ansässiger Unternehmen als auch bedingt durch die Nachfrage nach Neuansiedlungen – nach sich. Im Untersuchungsgebiet selbst ist die Industriedichte dagegen verglichen mit den umgebenden Gebieten eher gering. Auch wenn einige Großkonzerne ihre Konzernzentralen oder aber zumindest Produktionsstandorte im Untersuchungsgebiet haben, so ist die übrige Wirtschaftsstruktur doch überwiegend mittelständisch geprägt.

Abb. 8 Entwicklung der Zahl der Beschäftigten im Teilraum „A6-Nord“ im Zeitraum 2010 – 2019



Quelle: Statistische Landesämter Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Hessen, 2021
Entwurf: Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung der TU Kaiserslautern, Kaiserslautern 2021

Abb. 9 Entwicklung der Zahl der Beschäftigten und der Zahl der Betriebe im produzierenden Sektor im Teilraum „A6-Nord“ im Zeitraum 2010 – 2019



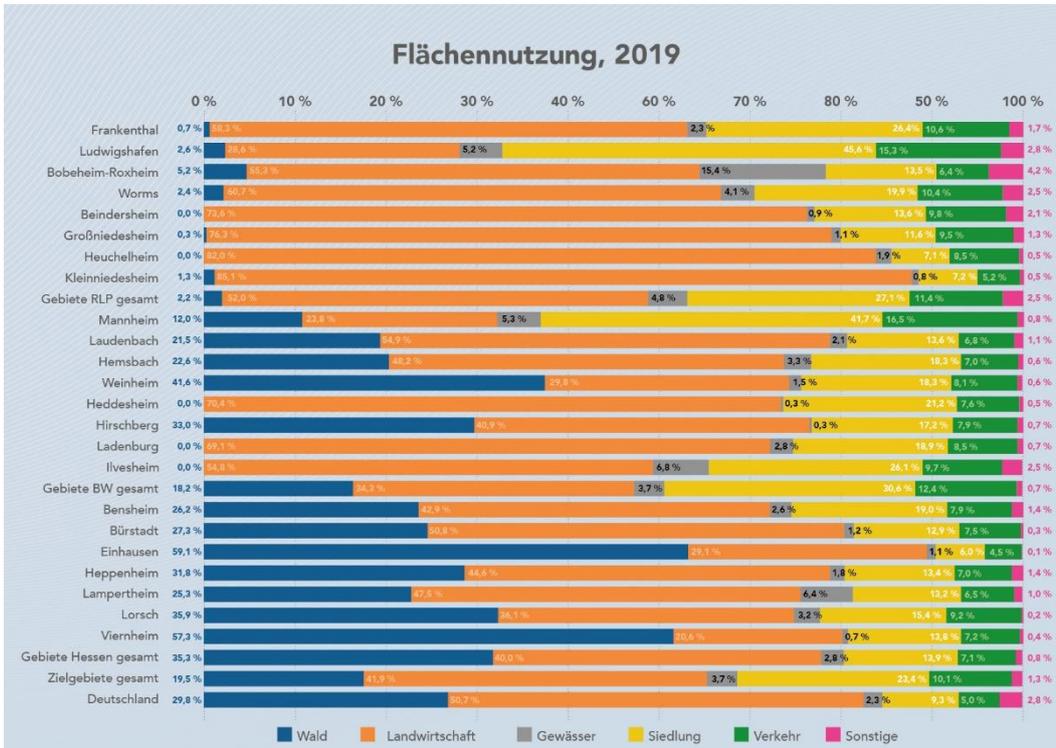
Quelle: Statistische Landesämter Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Hessen, 2021
Entwurf: Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung der TU Kaiserslautern, Kaiserslautern 2021

Flächensituation

Insgesamt ergibt sich somit im Untersuchungsgebiet ein hoher Flächendruck, bei dem die Bedarfe an Siedlungs- und Verkehrsflächen, naturräumlichen Schutzgebieten, landwirtschaftlicher Nutzung und Gewerbe- und Produktionsflächen einer Abwägung bedürfen.

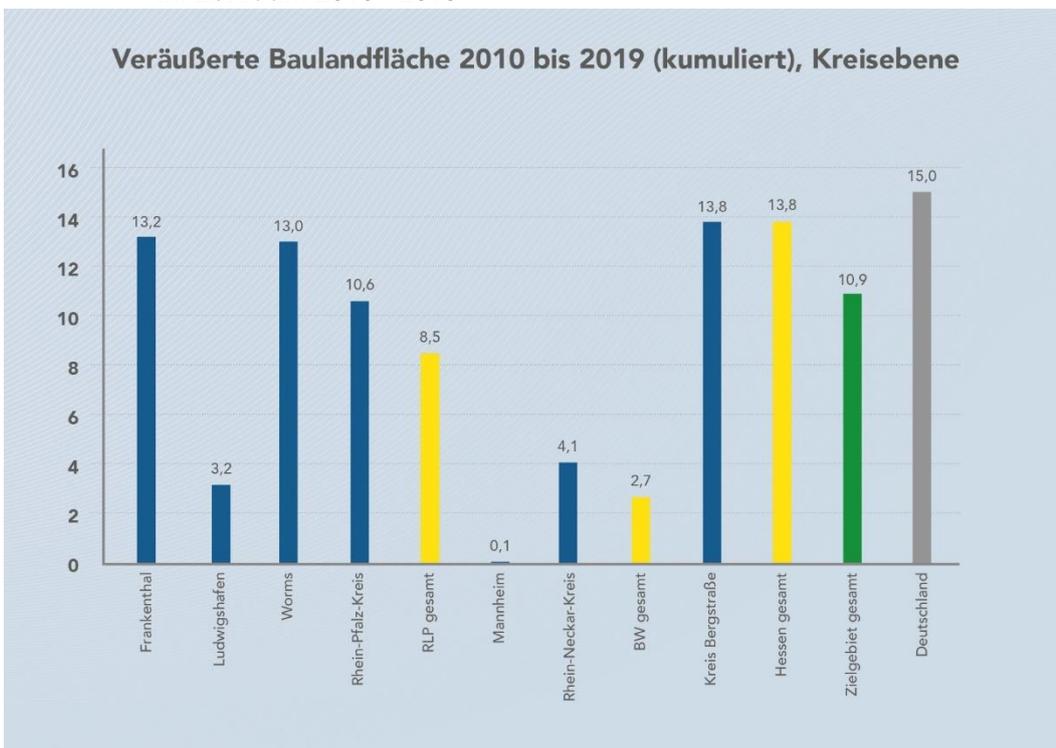
Die hohe Wachstumsdynamik der Anrainergemeinden in den letzten Jahren, bedingt durch Ansiedlungen neuer Unternehmen und/oder Erweiterungen ansässiger Unternehmen, lassen für die Zukunft weitere betriebliche Flächenbedarfe erwarten. Daher ist es von großer Bedeutung, diesen Unternehmen Perspektiven und Wachstumsmöglichkeiten zu bieten, sodass die Standorte und die Gesamtregion weiterhin konkurrenzfähig sind, gerade weil sich viele der genannten Branchen auch in einer globalen Wettbewerbssituation befinden. Nicht übersehen werden darf, dass die Neuansiedlung von Unternehmen auch Flächenbedarfe für Wohnflächen nach sich zieht (Gewinnung von Fachkräften).

Abb. 10 Flächennutzung im Teilraum „A6-Nord“ 2019



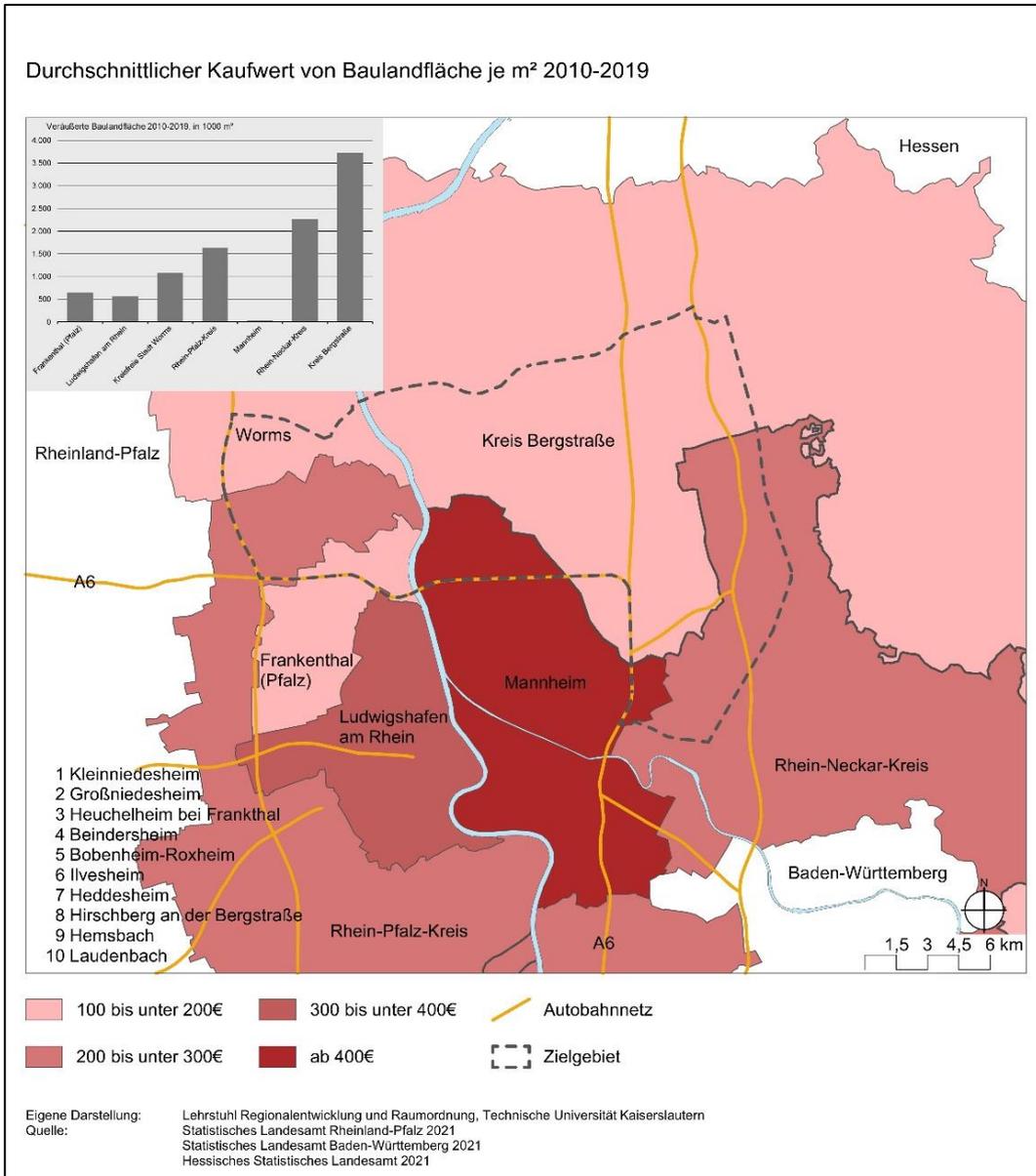
Quelle: Statistische Landesämter Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Hessen, 2021
Entwurf: Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung der TU Kaiserslautern, Kaiserslautern 2021

Abb. 11 Veräußerte Baulandfläche im Teilraum „A6-Nord“ im Zeitraum 2010 - 2019



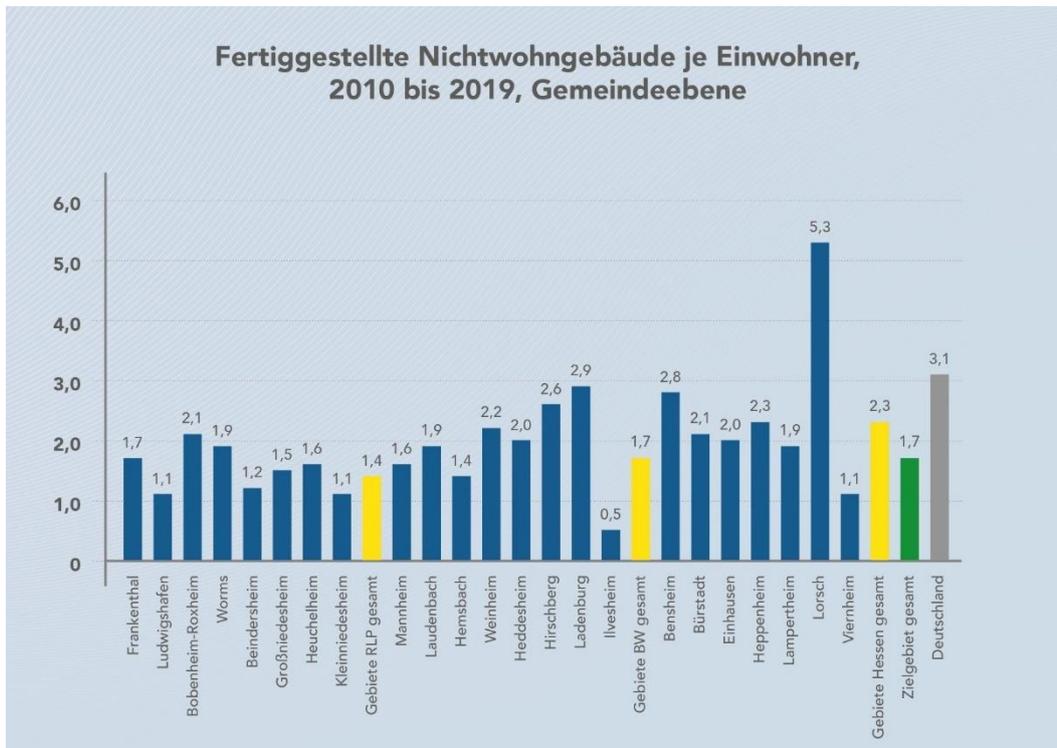
Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021
Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Abb. 12 a Entwicklung des durchschnittlichen Kaufwerts von Baulandflächen im Teilraum „A6-Nord“ im Zeitraum 2010 - 2019



Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021
Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Abb. 12 b Fertiggestellte Nichtwohngebäude je Einwohner 2010-2019

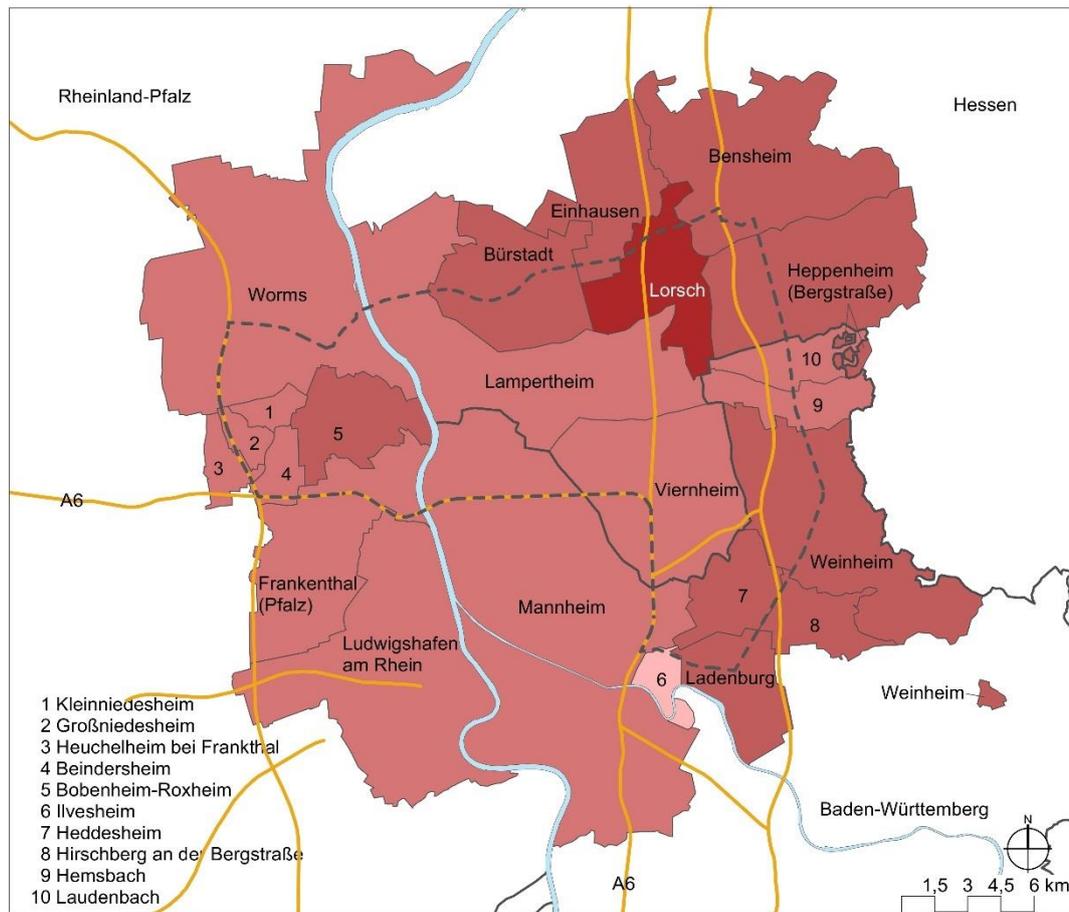


Quelle: Statistische Landesämter der Länder Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Hessen 2021 und Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Anm.: Fortsetzung Folgeseite

Anzahl fertiggestellter Nichtwohngebäude pro 1.000 Einwohner 2010-2019



Quelle: Statistische Landesämter der Länder Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Hessen 2021 und Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Landwirtschaft und Naturschutz

Naturräumlich lässt sich das Untersuchungsgebiet im Oberrheingraben zuordnen, wobei der Rhein das Gebiet zentral von Süd nach Nord durchfließt und das Untersuchungsgebiet so in zwei Teilegebiete unterteilt, wobei das östliche Teilgebiet auf der Fläche von Hessen und Baden-Württemberg wiederum durch ein zusammenhängendes Waldgebiet in Nord-Süd-Richtung unterbrochen ist. Dieses Waldgebiet stellt zugleich auch die einzige größere bewaldete Fläche dar, ansonsten dominieren in un bebauten Gebieten landwirtschaftliche Nutzungen (Ackerbau und Weideland). Hinzu kommen vor allem in Rheinnähe viel Gemüseanbau, an der östlichen und vor allem westlichen Grenze dagegen viel Weinbau. Diese hochwertigen landwirtschaftlichen Nutzungen unterstreichen die hohe Bodengüte und günstigen Klimabedingungen.

Fazit zur strukturellen Ausgangssituation im Untersuchungsgebiet

Die Betrachtung der strukturellen Ausgangssituation zeigt, dass der Teilraum „A6-Nord“ innerhalb der Metropolregion Rhein-Neckar eine hohe Dynamik sowohl im Hinblick auf

- die Entwicklung der Bevölkerung (Zuwanderungsraum),
- die Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten,
- die Entwicklung der Zahl der Betriebe und damit auch im Hinblick auf
- die Flächeninanspruchnahme

verzeichnet.

Was dabei die Entwicklung der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im produzierenden Sektor im Untersuchungsgebiet betrifft, so sind lediglich in Worms und Frankental zwischen 2010 und 2019 leicht rückläufige Tendenzen zu erkennen, was u.a. auch Verschiebungen innerhalb der wirtschaftlichen Sektoren (beispielsweise Zunahme der Zahlen im Dienstleistungsbereich) zurückzuführen sein könnte; in Worms zeigt sich insgesamt eine positive Entwicklung der Zahl der Beschäftigten im genannten Zeitraum.

Bei der natürlichen Bevölkerungsentwicklung (Saldo von Geburten- und Sterbefällen) zeigt sich nur in Ludwigshafen sowie in den Gemeinden Einhausen, Hirschberg a.d. Bergstraße, Ilvesheim und Beindersheim eine positive Entwicklung, d.h. die Geburtenzahlen sind höher als die Sterberate. Hintergründe für diese Entwicklungen bedürfen einer Einzelfallbetrachtung.

Insgesamt handelt es sich in weiten Teilen um einen attraktiven Lebens-, Wohn- und Arbeitsstandort, was die Zuwanderungsraten belegen. Mit Ausnahme von Bensheim weisen alle Städte und Gemeinden, insbesondere jene an der Rheinschiene, stabile und zumeist deutlich zunehmende Zahlen an Zuwanderung auf. Dadurch entsteht ein hoher Siedlungsdruck im Bereich Wohnen, wobei angesichts neuer Marktsegmente (Freizeit-orientiertes Wohnen, Low-Budget-Wohnen/Tiny-Häuser, serviceorientiertes Wohnen, seniorengerechtes Wohnen, familienorientiertes Wohnen u.a.) auch dieser Bereich eine wirtschaftlich interessante Entwicklungsvariante auf kommunaler Ebene darstellen kann und im Hinblick auf die Ausweisung und Aktivierung von Flächen Berücksichtigung finden sollte.

Weitere strukturelle Rahmenbedingungen sind

- die hohe Belastung der Verkehrswege sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße und auf dem Rhein und damit verbunden hohe Flächenbedarfe für Verkehr und Logistik sowie Handel,
- der hohe Diversifizierungsgrad der Branchen (zukunftsorientierter Branchenmix),
- starke Flächenkonkurrenzen zwischen Wohnen – Gewerbe und Landwirtschaft, was u.a. auch in den hohen Bodenpreisen zum Ausdruck kommt, sowie
- die hohe Hochschuldichte, was u.a. auch die Zuwanderung jüngerer Bevölkerungsgruppen zur Folge hat.

Verbunden hiermit lassen sich als Stärken des Standorts festhalten, die unter anderem auch durch die Nähe zu den Großstädten bedingt sind:

- hohe Innovationskraft in Verbindung mit starken FuE-Aktivitäten der Unternehmen;
- zukunftsweise Branchen mit hoher Technologie-Offenheit;
- hohe Leistungsfähigkeit der Unternehmen in der Regio;
- hohe Arbeitsplatzdichte mit teilweise starkem Wachstum der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten;
- positiv laufende Entwicklungspfade der Kommunen;
- gute Positionierung der Region im Zukunftsatlas der Prognos AG 2019.

2.2. Rahmensetzungen der CIMA-Studie

Die Untersuchung der CIMA Beratung + Management GmbH zum Thema „Regionale Gewerbeflächenstudie Metropolregion Rhein-Neckar“ aus dem Jahr 2019 hatte zur Zielsetzung die künftigen Gewerbeflächenpotentiale zu quantifizieren und neue Entwicklungschancen für den Wirtschaftsstandort aufzuzeigen (vgl. S. 7 der Studie). Auf der Grundlage einer Trendprognose wurde eine Gewerbeflächenbedarfsprognose mit dem Zeithorizont 2035 durchgeführt. Der Flächenbedarf wurde den Flächenpotentialen gegenüber gestellt mit dem Ziel einer Bilanzierung. Ferner wurden Flächensteckbriefe auf kommunaler Ebene erarbeitet. Auf der Grundlage einer Analyse der wirtschaftsstrukturellen Rahmenbedingungen wurden mögliche Varianten des Standortverhaltens von Unternehmen dargestellt und eine entsprechende Typisierung von Gewerbegebieten vorgenommen. Ferner wurde eine Unternehmensbefragung der vier Industrie- und Handelskammern zum Gewerbeflächenbedarf aus dem Jahr 2018 ebenfalls berücksichtigt.

Im Ergebnis zeigt sich, dass der einer Trendprognose zu entnehmender Gewerbeflächenbedarf bei fast 1.500 ha (netto) als Maximalwert liegen könnte (vgl. S. 44 der Studie). Dem gegenüber stehen vorhandene Flächenpotentiale in der gesamten Metropolregion von rund 2.020 ha (brutto), wobei bei Prüfung der Marktgängigkeit und Flächenverfügbarkeit von nur 50% des genannten Wertes ausgegangen werden muss (vgl. S. 49 der Studie). Die Studie der CIMA ergibt somit ein Flächenpotential von ca. 1.000 ha. Die Gegenüberstellung mit den Ergebnissen der Prognose ergibt eine „zu erwartende Flächenbilanz in Höhe von – 490 ha bis 2035“, wobei auf klassische Gewerbegebiete – 400 ha und auf Flächen für wissensintensives Gewerbe und Dienstleistungen ca. 160 ha netto entfallen (vgl. S. 102 der Studie). Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass für das Gebiet des Verbands Region Rhein-Neckar ein gewerblicher Flächenbedarf von 500 ha besteht.

Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang, dass die CIMA-Studie das Gebiet des Verbands Region Rhein-Neckar insgesamt umfasst.

2.3. Vorgaben zur gewerblichen Entwicklung durch den Regionalplan

Unter der Rahmensetzung einer nachhaltigen Regionalplanung wurde im Dezember 2019 die Einleitung des Verfahrens zur 1. Änderung des Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar – Plankapitel 1.4 „Wohnbauflächen“ und Plankapitel 1.5 „Gewerbliche Bauflächen“ von der Verbandsversammlung des Verbandes Region Rhein-Neckar beschlossen. Die 1. Änderung des Einheitlichen Regionalplans (ERP) bezieht sich auf das gesamte Verbandsgebiet und beinhaltet die Entwicklung einer zukunftsfähigen regionalen Siedlungsstruktur für die Funktionen Wohnen und Gewerbe. Im Zuge der Regionalplanänderung werden die genannten Plankapitel mit ihren Zielen und Grundsätzen der Raumordnung aktualisiert. Zum einen sollen im Sinne von Entwicklungsspielräumen bestehende regionalplanerische Restriktionen dort zurückgenommen werden, wo sich eine notwendige weitere Siedlungsentwicklung für Wohnen und Gewerbe städtebaulich anbietet und unter ökologischen Gesichtspunkten vertretbar ist. Zum anderen werden zusätzliche gebietscharfe Vorranggebietsausweisungen gewerblicher Nutzungen im Plan dargestellt.

Grundsätzlich stellt der Regionalplan fest, dass jeder Kommune in der Metropolregion Rhein-Neckar eine gewerbliche Entwicklung im Rahmen der Eigenentwicklung zusteht. Die künftige gewerbliche Siedlungsentwicklung soll

- sich an den Prinzipien der Nachhaltigkeit und damit
- am Grundsatz einer sparsamen Inanspruchnahme natürlicher Ressourcen orientieren und
- vorhandene planungsrechtlich gesicherte Gewerbeflächenpotenziale vorrangig nutzen.

Bei Konzeption und Neuausweisungen soll die Anbindung an

- vorhandene Bebauung ebenso erfolgen wie
- die Anbindung an die (schienegebundene) Verkehrsinfrastruktur.

Ferner soll eine nachhaltige Energieversorgung im Zuge der Bauleitplanung berücksichtigt werden.

Der Regionalplan sieht ferner vor, dass bei Ausweisung und Entwicklung von gewerblichen Bauflächen interkommunale Lösungen verstärkt geprüft und angestrebt werden sollen.

Eine wichtige Steuerungsfunktion sieht der Regionalplan in der Funktionszuweisung und in der Ausweisung von

- Vorranggebieten für Gewerbe und Dienstleistung sowie
- Vorranggebieten für Industrie und Logistik

vor. (vgl. Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar, 1. Änderung Kapitel 1.5 Gewerbliche Bauflächen – Planansätze und Begründung, Entwurf zur Offenlage und Anhörung [§ 6 Abs. 4/§10 Abs. 1 LPIG Rheinland-Pfalz, Stand Februar 2021]).

Die skizzierten Vorgaben aus dem Regionalplan sind für die vorliegende Studie bei der Bewertung der Ergebnisse der schriftlichen Befragung der Gemeinden im Teilgebiet „A6-Nord“ relevant, da bislang eine solche Befragung mit einer hohen Antwortquote für einen Teilraum noch nicht vorliegt.

3. Entwicklungsperspektiven der Teilregion „A6-Nord“

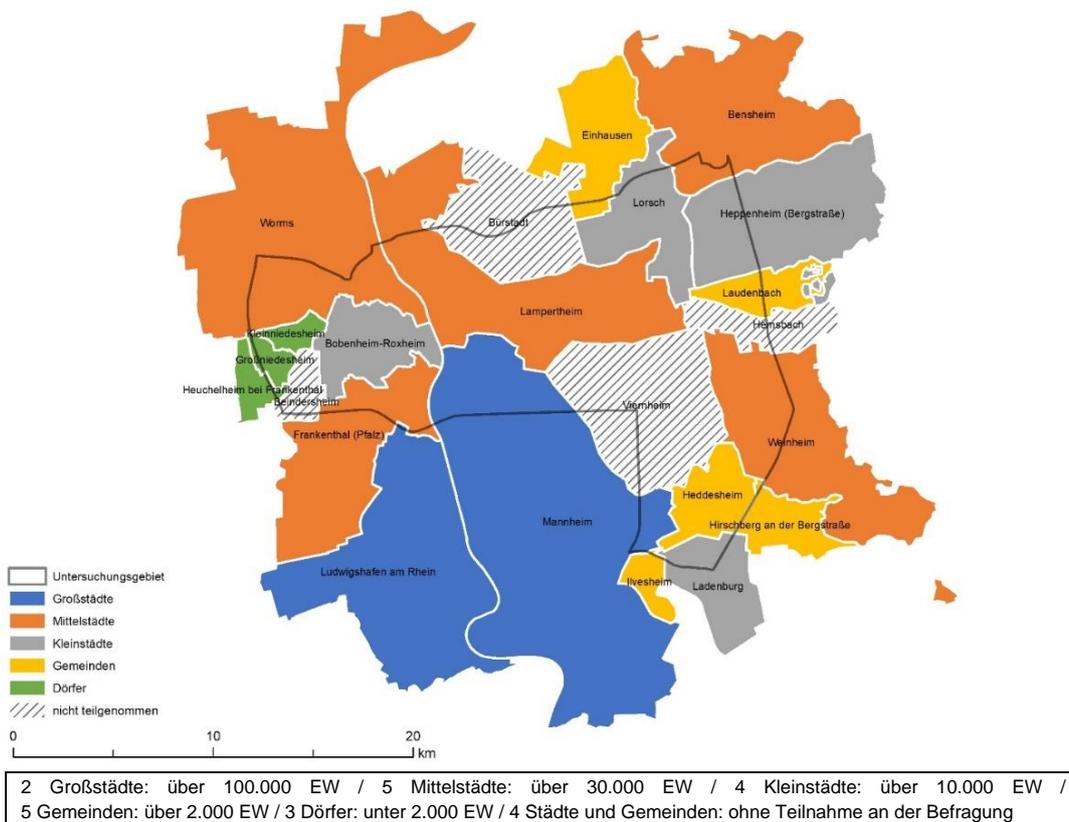
3.1. Die kommunale Sicht

Im Folgenden geht es um die Darstellung, Analyse und Bewertung der Positionen der befragten Kommunen im Teilraum „A6-Nord“ im Hinblick auf die zukunftsfähige Wirtschafts- und Standortentwicklung.

3.1.1. (Wirtschaftsbezogene) Typisierung der befragten Kommunen

Auf der Grundlage einer Typisierung der befragten Kommunen nach der Größe (s. nachfolgende Karte) zeigt sich, dass zwei Kommunen (Mannheim und Ludwigshafen) der Kategorie „Großstädte“ zuordenbar sind, während ein Großteil der befragten Kommunen dem Typus Mittel- und Kleinstädte angehören. Hingewiesen werden muss, dass die Kommunen Beindersheim, Bürstadt, Hemsbach und Viernheim nicht an der Befragung teilgenommen haben.

Abb. 13 Typisierung der befragten Kommunen mit Flächenanteilen im Untersuchungsgebiet

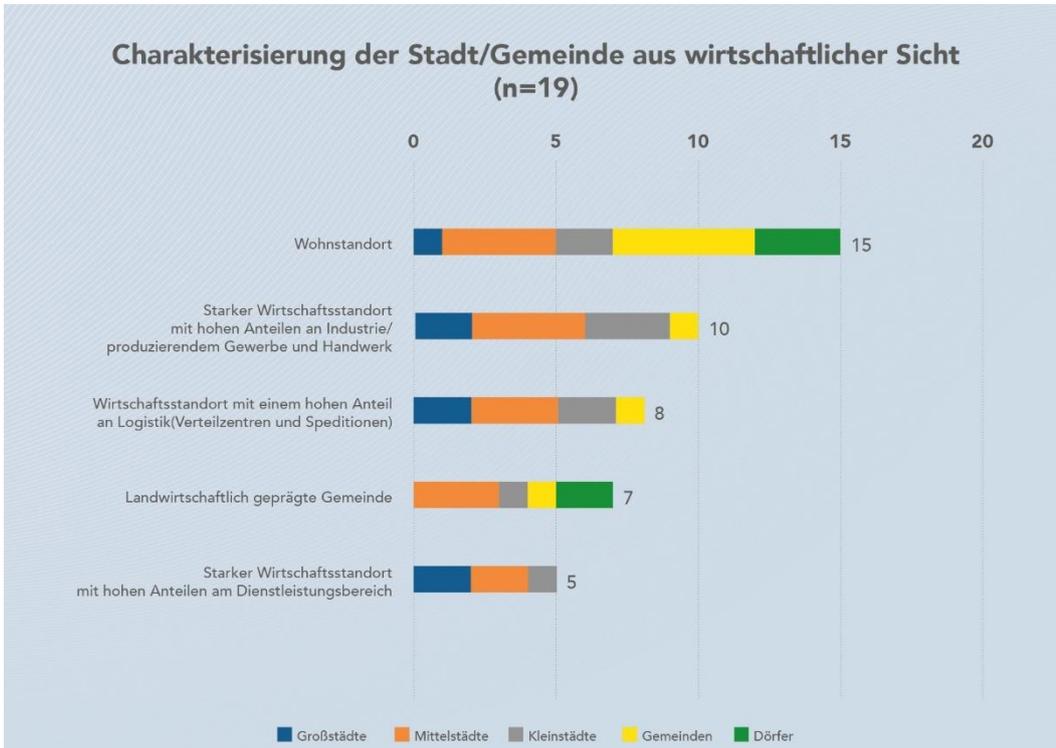


Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Gefragt nach der Charakterisierung nach Funktionen sehen sich die Mehrheit der befragten Kommunen als Wohnstandort und starker Wirtschaftsstandort gleichermaßen, wobei das produzierende Gewerbe und das Handwerk überwiegen.

Abb. 14 Charakterisierung der Kommunen aus wirtschaftlicher Sicht



Charakterisierung der Stadt/Gemeinde aus wirtschaftlicher Sicht (n=19)

Kategorie	Häufigkeit
Wohnstandort	15
Starker Wirtschaftsstandort mit hohen Anteilen an Industrie/produzierendem Gewerbe und Handwerk	10
Wirtschaftsstandort mit einem hohen Anteil an Logistik (Verteilzentren und Speditionen)	8
Landwirtschaftlich geprägte Gemeinde	7
Starker Wirtschaftsstandort mit hohen Anteilen am Dienstleistungsbereich	5
Wirtschaftsstandort mit Gewerbemix	1
Standort mit hohem Freizeitwert	1

Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Anm.: Mehrfachnennungen waren möglich

3.1.2. Konzeptionelle Grundlagen der wirtschaftlichen Entwicklung

Was nun die Frage nach konzeptionell-strategischen Grundlagen für die Standortentwicklung und die künftige wirtschaftliche Entwicklung betrifft, so verfügen nur die beiden Großstädte Mannheim und Ludwigshafen über solche Konzeptionen. Alle anderen Gemeinden haben keine Wirtschaftskonzepte, was auch Auswirkungen auf die Flächenbedarfsplanung haben könnte.

Abb. 15 Konzeptionell-strategische Grundlagen für die Wirtschafts- und Standortentwicklung – Bedeutung von Wirtschaftsentwicklungskonzepten und des Regionalplans

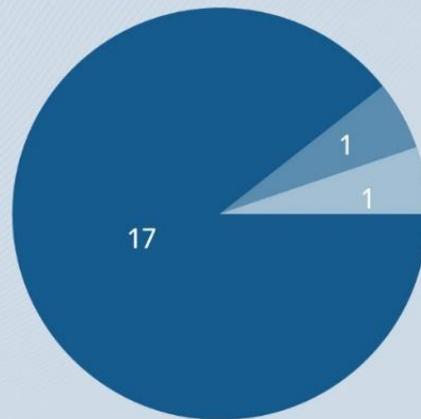
Städte mit Wirtschaftlichem Entwicklungskonzept (n=19)	
	Jahr
Ludwigshafen	1997
Mannheim	2010/2021
Alle anderen teilnehmenden Städte und Gemeinden haben kein wirtschaftliches Entwicklungskonzept	

Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Anm.: Fortsetzung Folgeseite

**Gibt es ein wirtschaftliches Entwicklungskonzept
in Ihrer Stadt/in Ihrer Gemeinde? (n=19)**

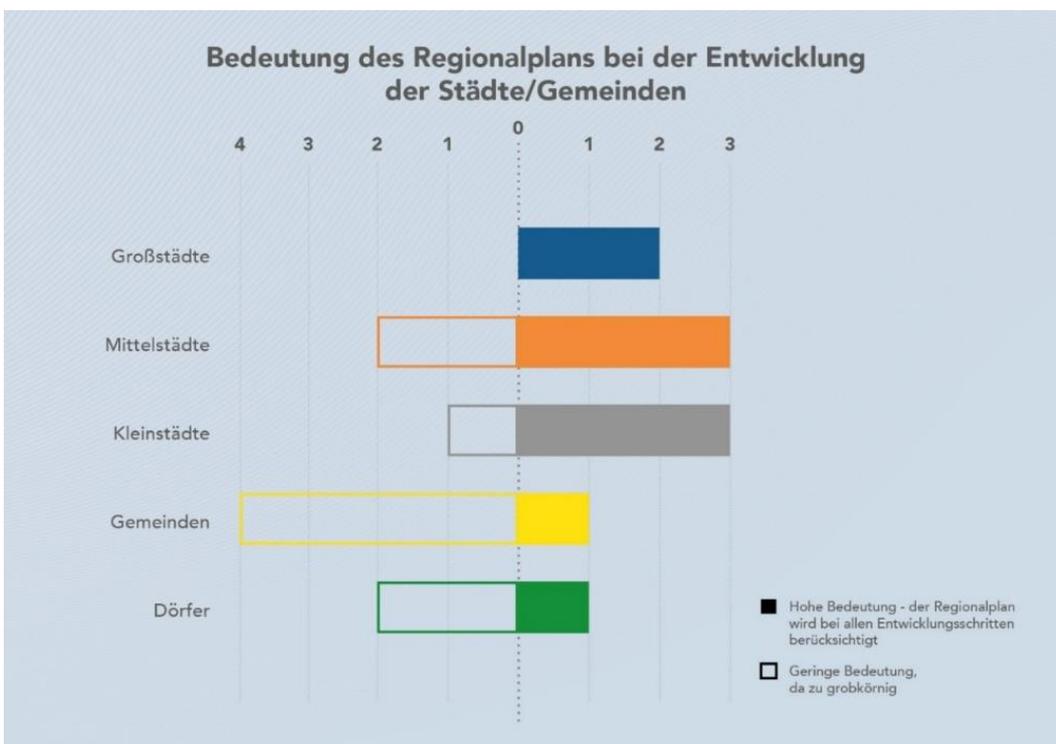
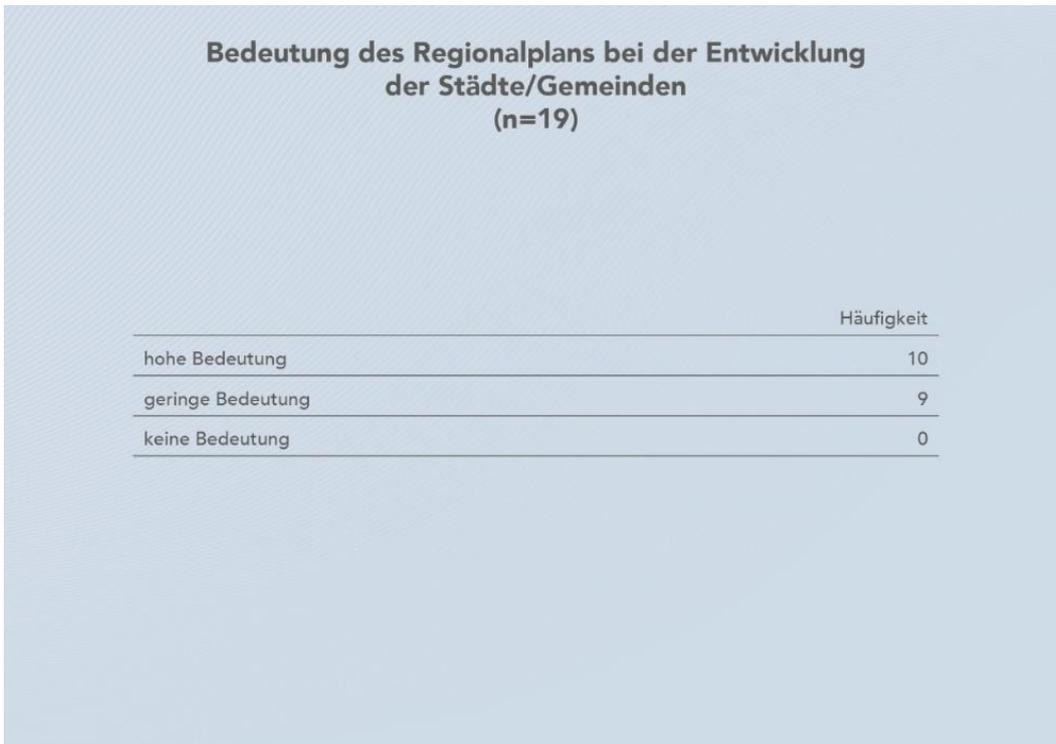


Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

In diesem Zusammenhang interessant ist die Bewertung des Regionalplans: lediglich 10 von 19 befragten Städten und Gemeinden weisen dem Regionalplan eine hohe Bedeutung zu, wobei dies wiederum in den Groß- und Mittelstädten der Fall ist, während kleinere Gemeinden dem Regionalplan eher geringere Bedeutung aufgrund der Grobkörnigkeit zumessen.

Abb. 16 Bedeutung des Regionalplans



Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

3.1.3. Wirtschaftliche Entwicklungsperspektiven

Was nun die Einschätzung der künftigen Wirtschaftsentwicklung in einem Zeithorizont von 10 Jahren betrifft, so stehen drei Zielsetzungen bei der Mehrzahl der befragten Kommunen im Vordergrund:

- Schwerpunktsetzung auf Wohnen;
- weitere Ansiedlung von Unternehmen;
- Erweiterung bereits ansässiger Unternehmen und damit Bestandssicherung.

Interessant in diesem Zusammenhang ist, dass – gerade im Hinblick auf Entlastungs- und Verteilungsfunktionen – nur sehr wenige Kommunen weitere Gewerbegebiete ausweisen möchten (4 Gemeinden: Gemeinden Lorsch, Heddesheim, Einhausen, Ladenburg), während immerhin 13 der 23 befragten Kommunen die *weitere Ansiedlung von Unternehmen sowie die Erweiterung* von ansässigen Unternehmen ins Auge fassen. An dieser Stelle entsteht Handlungsbedarf beispielsweise in Gestalt möglicher Flächenumwidmungen oder durch Neuausweisung von Gewerbeflächen. Die Kompatibilität mit den Vorgaben des Regionalplans ist im Einzelfall zu prüfen. Explizit weist die Gemeinde Bobenheim-Roxheim darauf hin, dass dort eine sehr hohe Nachfrage nach Gewerbeflächen zu verzeichnen ist. Allerdings lässt der Regionalplan keine weitere diesbezügliche Entwicklung zu.

Starkes wirtschaftliches Wachstum entweder durch Ansiedlung oder/und Erweiterung von (ansässigen) Unternehmen sehen nahezu alle befragten Städte und Gemeinden. Hierzu ebenfalls relevant ist, dass die meisten der befragten Kommunen bei der Ansiedlung von Unternehmen bzw. bei betrieblichen Erweiterungen vor allem auf Unternehmen im Dienstleistungsbereich, im produzierenden Gewerbe und im Handwerk setzen, wohingegen insbesondere Erweiterungen von Logistikunternehmen und Unternehmen im Bereich Einzel- und Großhandel eher kritisch gesehen werden.

Interessant in diesem Zusammenhang ist auch die Zahl der Anfragen von Seiten der Unternehmen für Erweiterungen und Neuansiedlungen gleichermaßen, hat doch jeweils mehr als die Hälfte aller befragten Kommunen mehr als 10 Anfragen pro Jahr.

Die *Bestandssicherung* spielt nur bei etwa einem Viertel der befragten Kommunen eine Rolle, insbesondere in Frankental, Lampertheim, Kleinniedesheim, Bensheim und Großniedesheim.

Neben anderen Funktionen setzen insbesondere die Kommunen Frankental, Worms, Lampertheim, Laudenbach, Weinheim, Heddesheim, Einhausen, Ladenburg, Ilvesheim, Bobenheim-Roxheim, Kleinniedesheim, Großniedesheim, Mannheim und Heuchelheim auf die Entwicklung der Stadt bzw. der Gemeinde als *Wohnstandort*, was die Ausweisung von Wohnbauflächen begründet.

Zusammenfassend lässt sich an dieser Stelle festhalten, dass – wie nachfolgende Graphiken zeigen – nahezu alle Städte und Gemeinden sowohl Neuansiedlungen als auch Erweiterungen als Grundlage ihrer wirtschaftlichen Entwicklung sehen. Schwerpunkte sind hier in den Bereichen produzierendes Gewerbe und Dienstleistungsbereich zu sehen, wobei Logistik- und Einzelhandelsfunktionen eher kritisch bewertet werden. Auch künftig zeichnet sich keine Verringerung der Dynamik der wirtschaftlichen Entwicklung ab, ist doch die Zahl der Anfragen nach Erweiterungen und Neuansiedlungen sehr hoch.

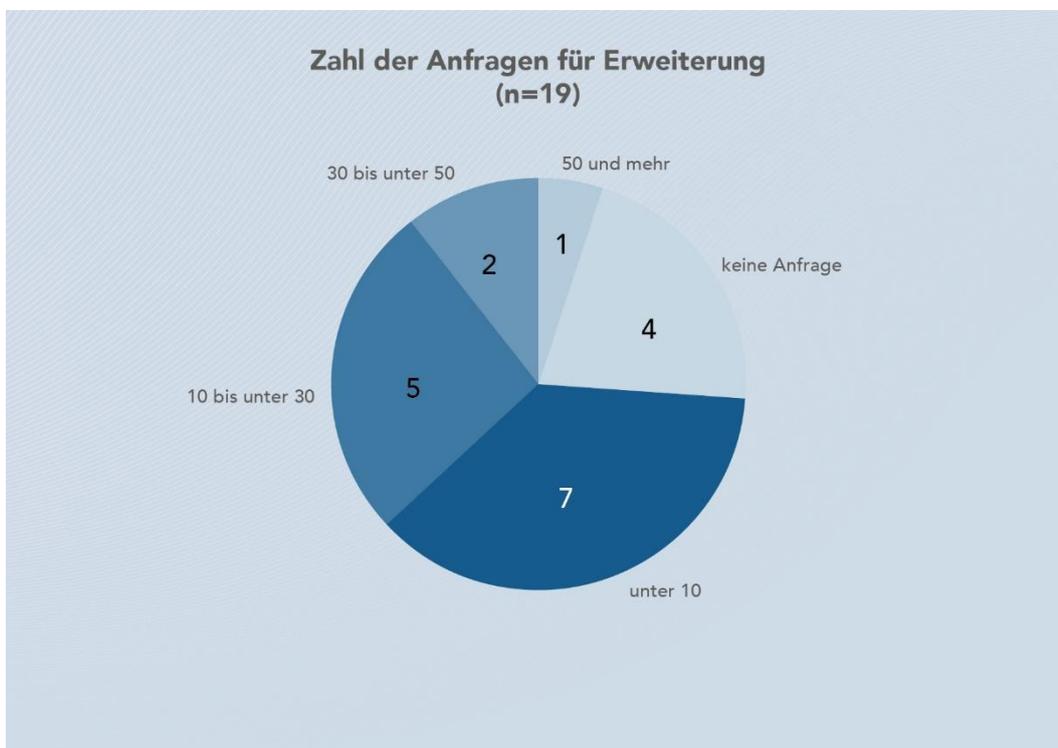
Nicht übersehen werden sollte, dass weit über die Hälfte der befragten Kommunen eine Entwicklung als Wohnstandort ins Auge fasst.

Abb. 17 Angestrebte wirtschaftliche Entwicklung auf kommunaler Ebene



Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021
Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021
Anm.: Mehrfachnennungen waren möglich

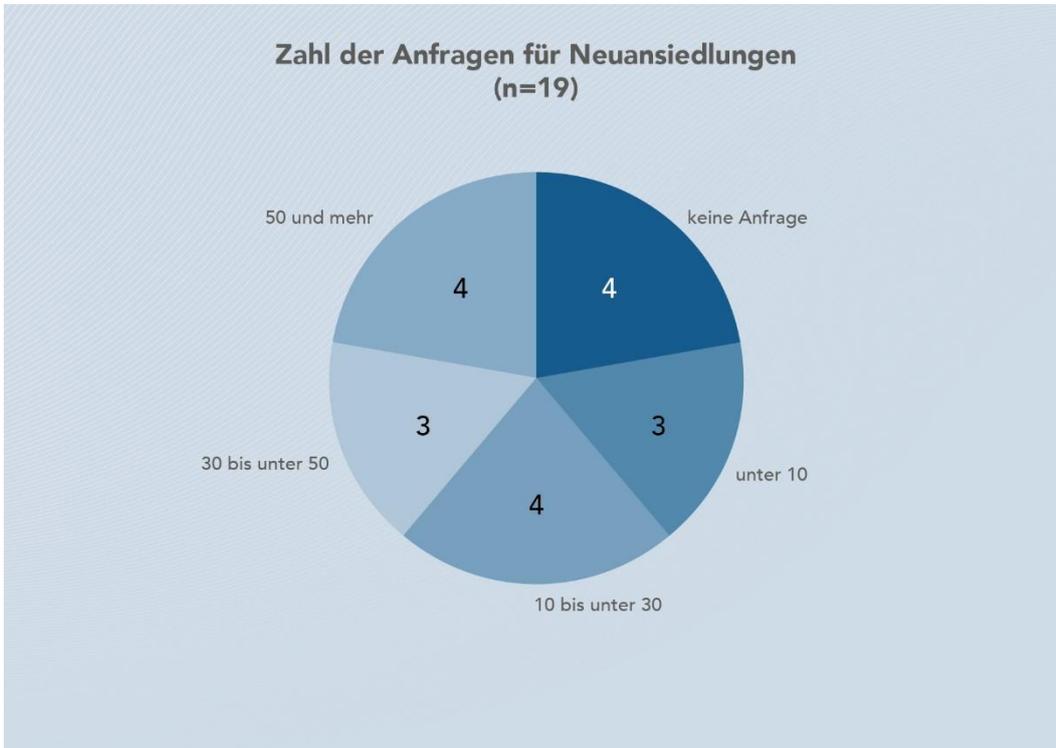
Abb. 18 **Anfragen nach Erweiterung von Unternehmen**



Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Abb. 19 **Anfrage von Unternehmen für Neuansiedlungen**



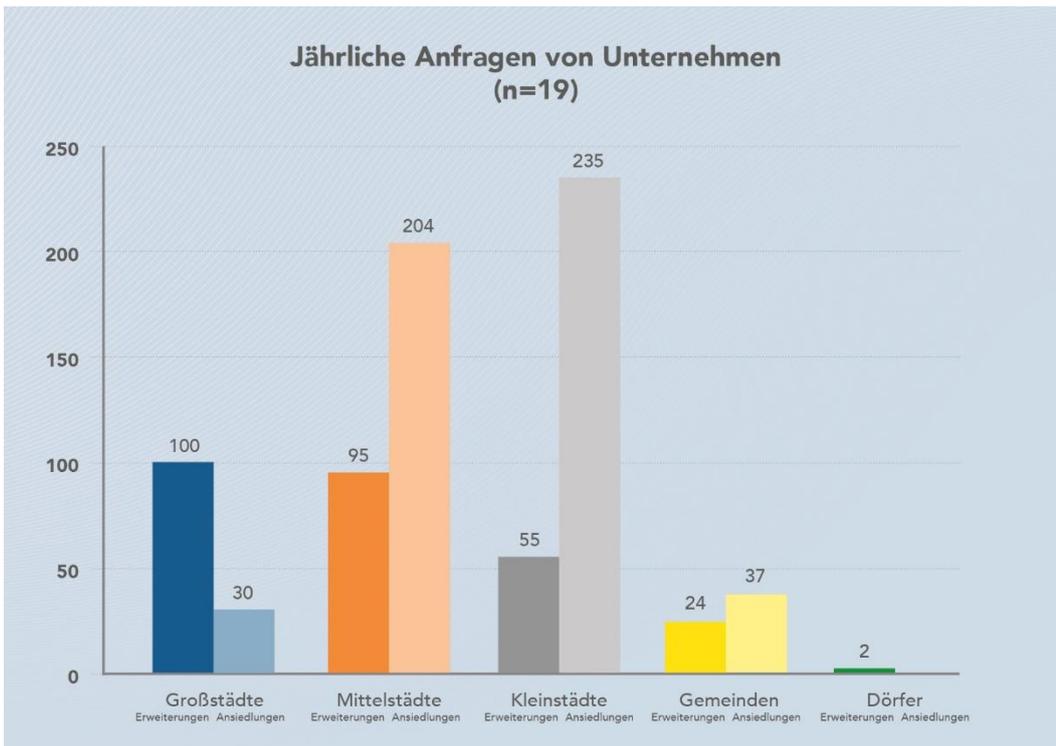
**Zahl der Anfragen für Neuansiedlungen
(n=19)**

	Häufigkeit
keine Anfrage	5
unter 10	3
10 bis unter 30	4
30 bis unter 50	3
50 und mehr	4

Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

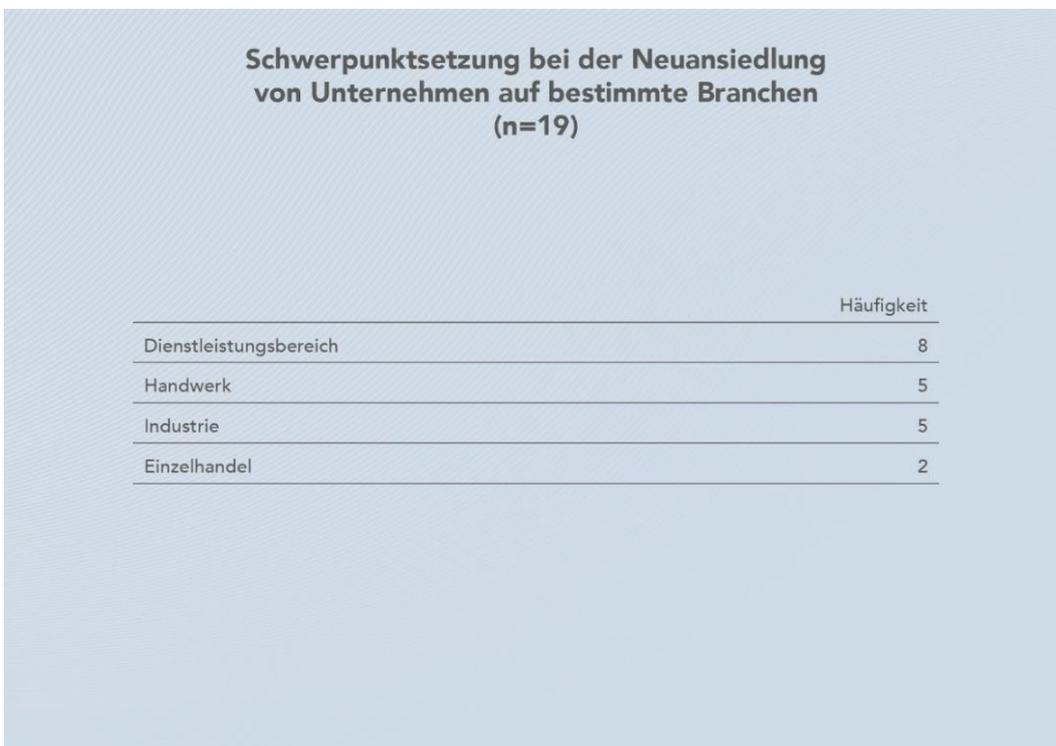
Anm.: Fortsetzung Folgeseite



Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Abb. 20 Branchenspezifische Schwerpunktsetzung bei der Neuansiedlung von Unternehmen

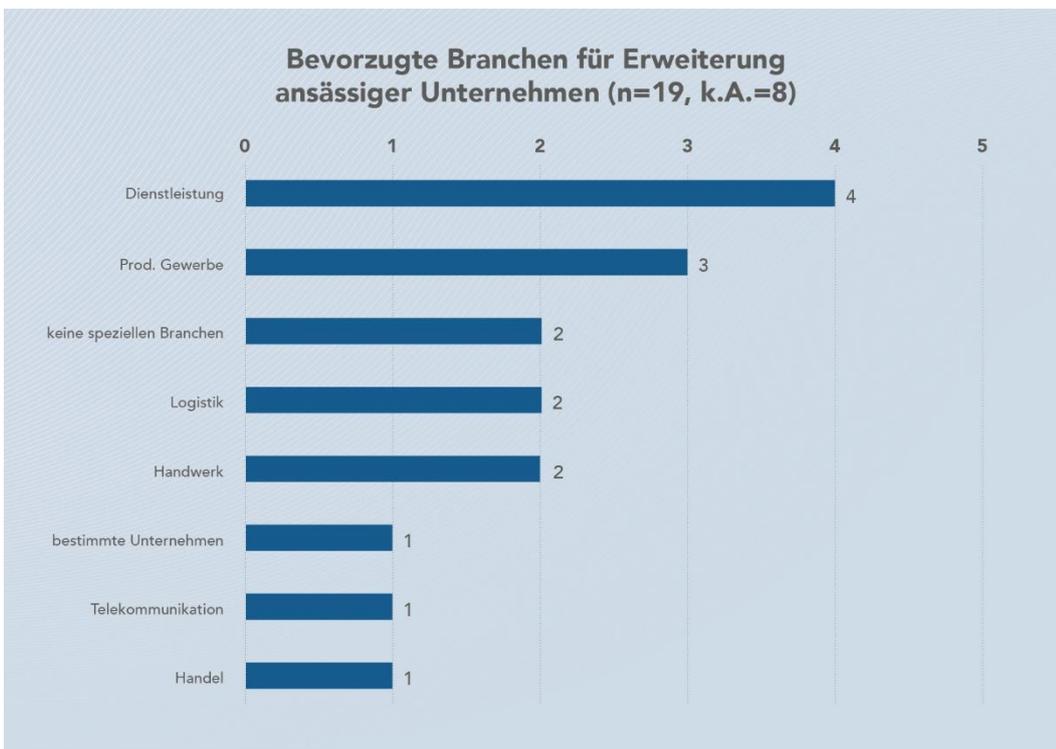


Anm.: Mehrfachnennungen waren möglich. Fortsetzung Folgeseite.



Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021
Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021
Anm.: Mehrfachnennungen waren möglich

Abb. 21 Branchenspezifische Schwerpunktsetzung bei der Erweiterung von Unternehmen



Anm.: Fortsetzung Folgeseite

Bevorzugte Branchen für Erweiterung ansässiger Unternehmen (n=19, k.A.=8)

	Häufigkeit
Dienstleistung	4
Produzierendes Gewerbe	3
Handwerk	2
Logistik	2
Telekommunikation	1
Handel	1

Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Anm.: Mehrfachnennungen waren möglich

3.1.4. Bedeutung von Standortfaktoren für die wirtschaftliche Entwicklung

Was nun die Bewertung der zentralen Standortfaktoren aus kommunaler Sicht betrifft, so zeigt sich ein klares Bild auf die eher klassischen Standortfaktoren, so etwa

- Verkehrsanbindung auf der Straße,
- Lebensqualität und Wohn- und Freizeitwert,
- Zentrale Lage in der Metropolregion Rhein-Neckar,
- Hoher Standard an sozialer Infrastruktur und Bildungseinrichtungen sowie die
- Verfügbarkeit von Fachkräften.

Interessant ist, dass Faktoren wie

- Nähe zu Hochschulen,
- Hochleistungsfähige digitale Infrastruktur,
- Verfügbarkeit von Gewerbeflächen,
- Verkehrsanbindung auf der Schiene und Nähe zu den Binnenhäfen,
- Image der Stadt/der Gemeinde, sowie
- Förderangebote für Unternehmen sowie lokale Steuern und Abgaben

von nur jeweils einem Drittel der befragten Kommunen als zentral angesehen wird. Überraschend ist dabei die nachrangige Bewertung der Verfügbarkeit von Gewerbeflächen, was ggf. damit in Zusammenhang steht, dass doch eine große Anzahl von Kommunen eine künftige Entwicklung als Wohnstandort bevorzugt. Die relativ nachgeordnete Bewertung der Verfügbarkeit digitaler Infrastruktur sowie der Nähe zu Hochschulen könnte mit dem vorhandenen quantitativ und qualitativ umfassenden Angebot in Zusammenhang stehen.

Abb. 22 Zentrale Standortfaktoren für die wirtschaftliche Entwicklung

Zentrale Standortfaktoren hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung (n=19)

	Häufigkeit
Verkehrsanbindung (Straße)	19
Lebensqualität und Wohn- und Freizeitwert	18
Zentrale Lage in Metropolregion	17
Hoher Standard an sozialer Infrastruktur und Bildungseinrichtungen	12
Verfügbarkeit von Fachkräften	10
Verkehrsanbindung (Schiene)	8
Verfügbarkeit von Gewerbeflächen	8
Hochleistungsfähige digitale Infrastruktur	8
Nähe und Kooperation mit Hochschulen	8
Anschluss/Nähe zu Rheinhafen	7
Image der Stadt/der Gemeinde	7
Förderangebote für Unternehmen sowie lokale Steuern und Abgaben	5



Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Anm.: Mehrfachnennungen waren möglich. Fortsetzung Folgeseite.



Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Anm.: Mehrfachnennungen waren möglich

3.1.5. Analyse der Entwicklung und Struktur der Gewerbeflächen auf kommunaler Ebene

Neben der Einschätzung der generellen wirtschaftlichen Entwicklung und der Standortfaktoren ist angesichts der hohen Dynamik in den Teilraum und in der gesamten Metropolregion Rhein-Neckar die Betrachtung der Gewerbeflächen von Bedeutung.

Im Folgenden werden folgende Aspekte dargestellt:

- Umfang der ausgewiesenen Gewerbeflächen;
- Eigentumsverhältnisse;
- Innerörtliche Verteilung und Zuschnitte;
- Nutzung und Verfügbarkeit von Gewerbeflächen;
- Aktivierung von Gewerbeflächen;
- Möglichkeiten der Umwidmung von landwirtschaftlichen Flächen.

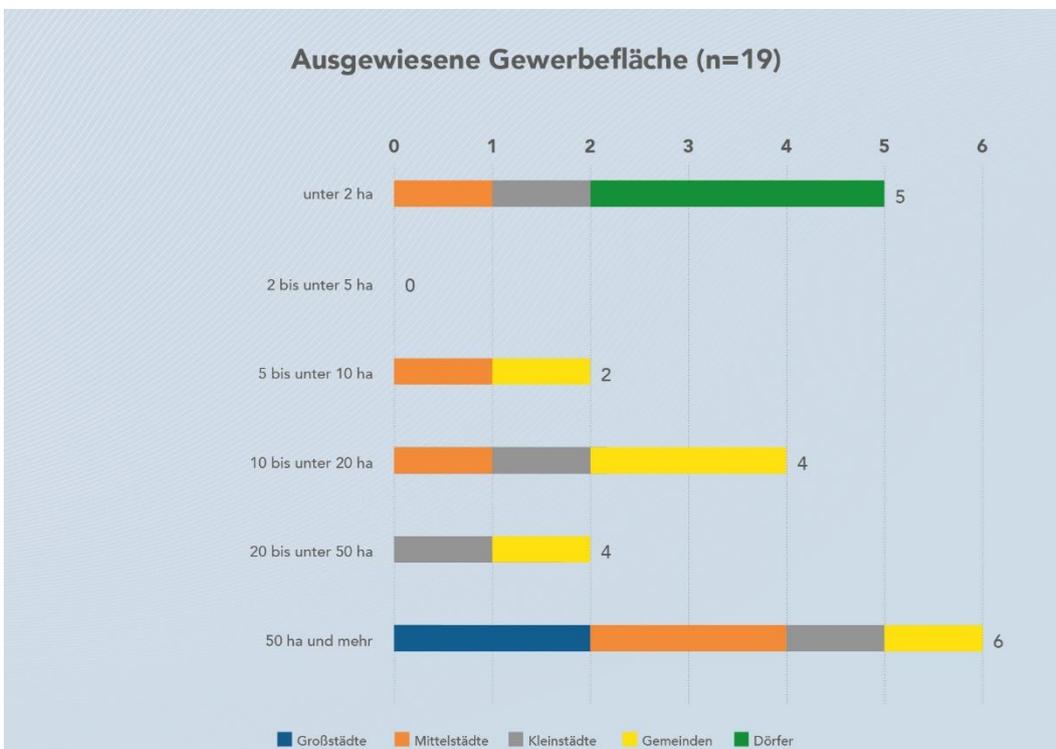
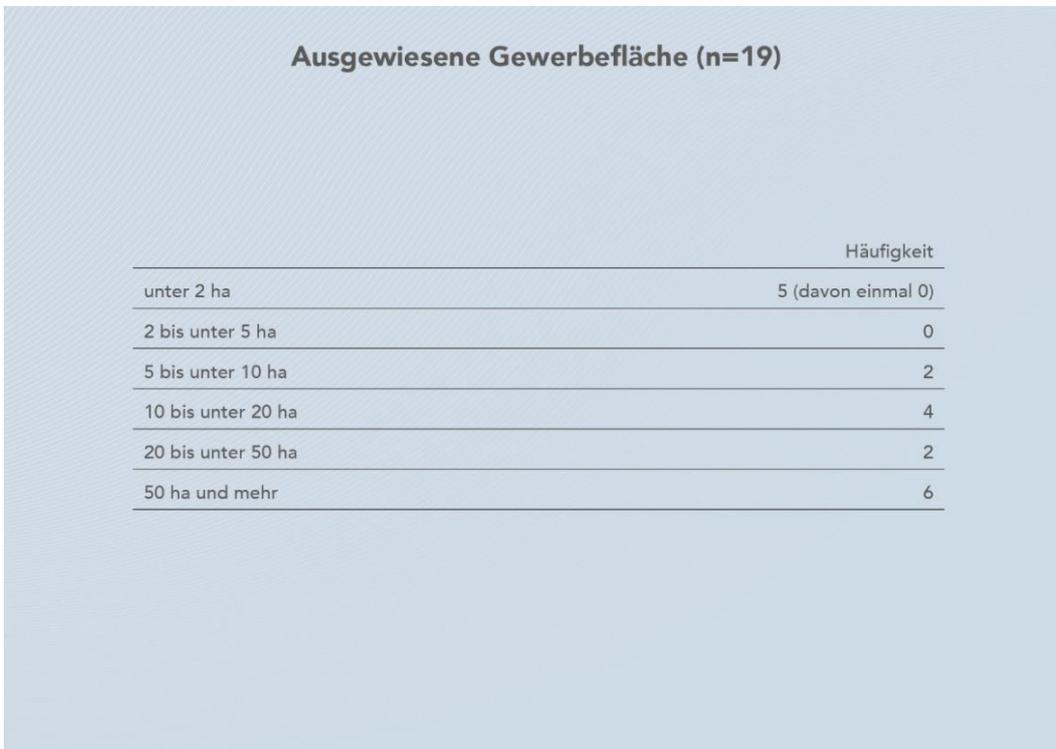
Die Ergebnisse der Befragung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Über die Hälfte der befragten Kommunen hat mehr als 10 ha Gewerbeflächen ausgewiesen;
- Ca. drei Viertel der Gewerbeflächen befinden sich in privater Hand;
- Etwas mehr als die Hälfte der Gewerbeflächen sind arrondiert, die knappe andere Hälfte verteilt sich teilweise auf mehrere innerörtliche Standorte;
- Ein Großteil der ausgewiesenen Gewerbeflächen befindet sich bereits in der Nutzung;

- Die Nicht-Nutzung von Gewerbeflächen hat mehrere Gründe: zum einen ist die Verfügbarkeit aufgrund der Flächen im Privateigentum nicht gegeben, zum anderen werden die Flächen für Unternehmen jener Branchen reserviert, die sich für eine Ansiedlung eignen (Zukunftsreserve); ein weiterer Grund hat städtebauliche Aspekte, beispielsweise die Planung von Ortseingangssituationen;
- Die Aktivierung der Gewerbeflächen stellt eine Herausforderung dar: entweder sind die vorhandenen Flächen nicht als Gewerbegebiete ausgewiesen oder es gibt ausgewiesene Gewerbeflächen, die aus den skizzierten Gründen nicht zur Verfügung stehen. In immerhin 7 der 19 Befragten Kommunen stellt die Aktivierung von Gewerbeflächen keine Herausforderung dar (Frankental, Lampertheim, Lorsch, Weinheim, Ladenburg, Bensheim, Großniedesheim);
- Bis auf vier Gemeinden geben von 19 Befragten Alle an, dass eine Umwidmung landwirtschaftlicher Nutzflächen möglich wäre, wobei dies bei 4 Gemeinden mit bis zu 10 ha (Mannheim, Laudenbach, Einhausen, Lampertheim), möglich wäre und bei 7 Gemeinden von 10 bis über 50 ha (Worms, Weinheim, Ladenburg, Frankental, Heddeshheim, Hirschberg a.d.B., Ilvesheim).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich im Untersuchungsgebiet die Situation der gewerblichen Flächen sehr unterschiedlich darstellt. Eine Gesamtbetrachtung zeigt, dass Flächen durchaus vorhanden sind, jedoch diese teilweise aufgrund der Eigentumsverhältnisse nicht verfügbar sind. Nicht unterschätzt werden darf die Vorhaltung von Flächen als Reserveflächen, insbesondere für Unternehmen, die in das Portfolio der jeweiligen Kommunen passen. Was die Umnutzung landwirtschaftlicher Flächen betrifft, so ergibt sich ebenfalls ein heterogenes Bild, was zum einen darauf zurückzuführen ist, dass einige Kommunen nur bedingt über landwirtschaftliche Nutzflächen verfügen, zum anderen jedoch dadurch bedingt ist, dass die Eigentümer der landwirtschaftlichen Betriebe keine Verkaufsbereitschaft zeigen. Im Hinblick auf die Verfügbarkeit von Gewerbeflächen erscheint es künftig erforderlich, dass Kommunen verstärkt Gewerbeflächen in ihr Eigentum nehmen, wofür sicherlich zunächst ein wirtschaftliches Entwicklungskonzept hilfreich wäre. Ein solches lässt Beteiligungs- und Partizipationsprozesse zu, was gerade bei den Themen Umwidmung, Verfügbarkeiten, Aktivierung von Flächen und auch Arrondierung von Flächen hilfreich sein kann.

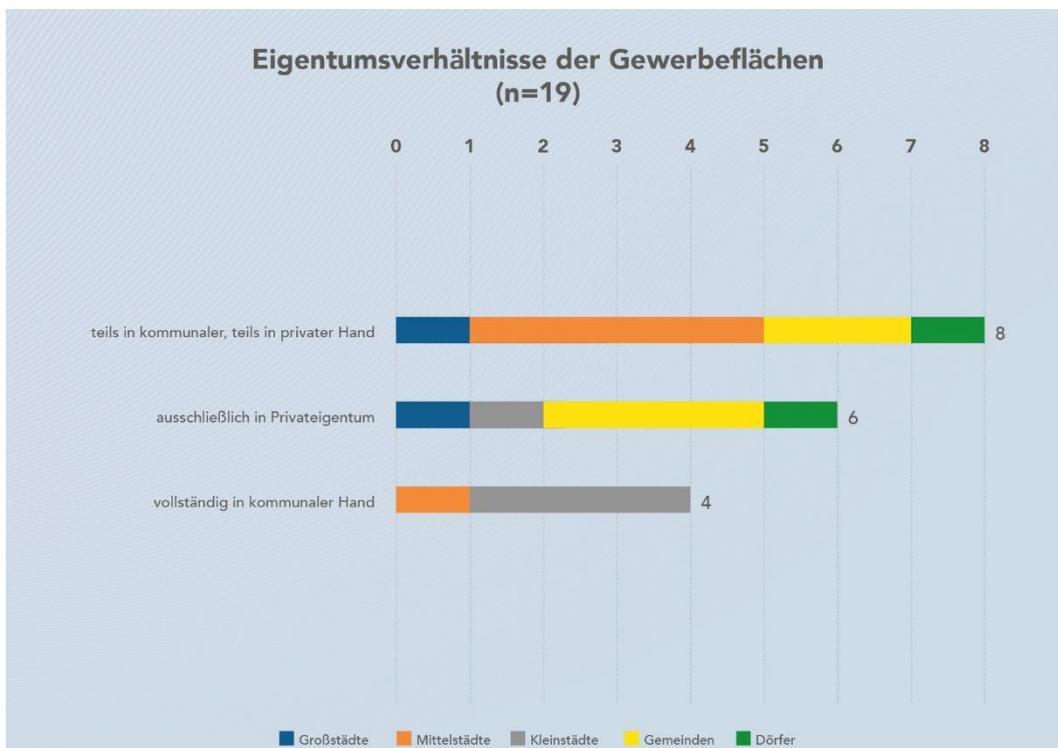
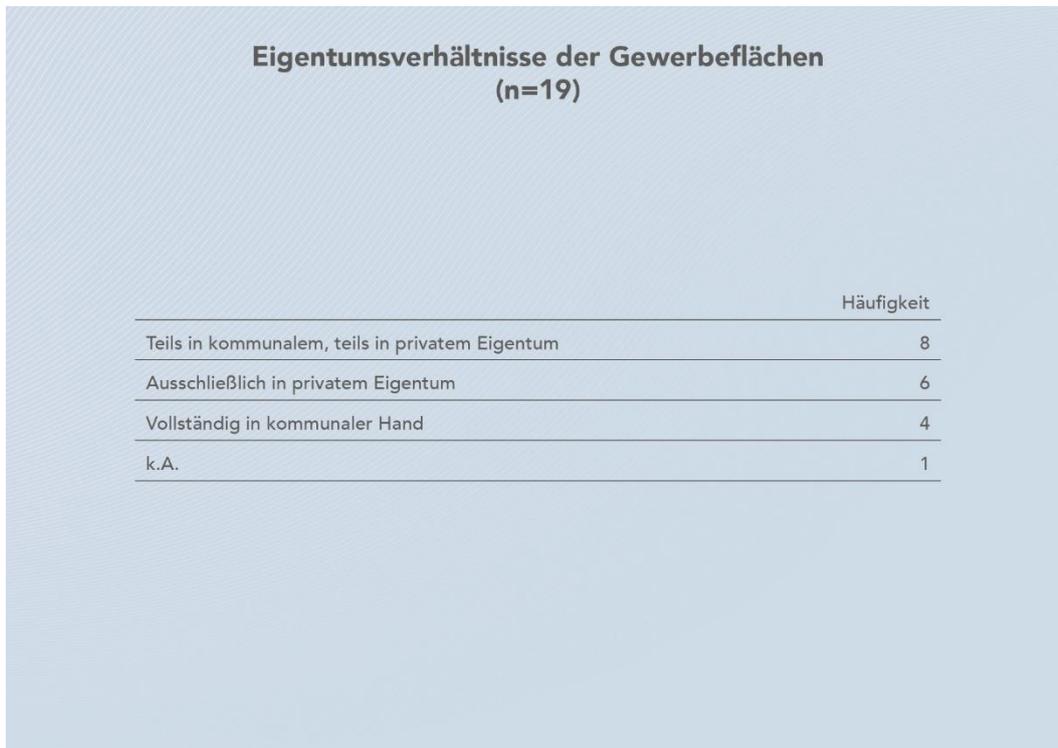
Abb. 23 Ausgewiesene Gewerbeflächen in den Kommunen des Teilgebiets „A6-Nord“ 2021



Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

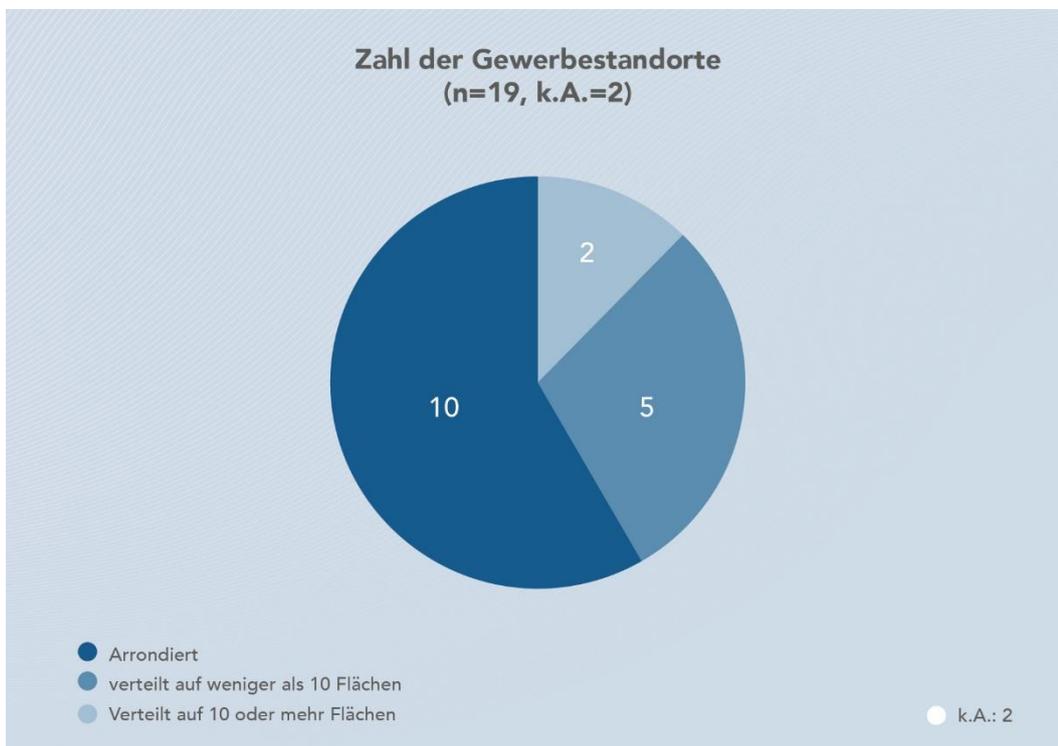
Abb. 24 Eigentumsverhältnisse der Gewerbeflächen in den befragten Kommunen



Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

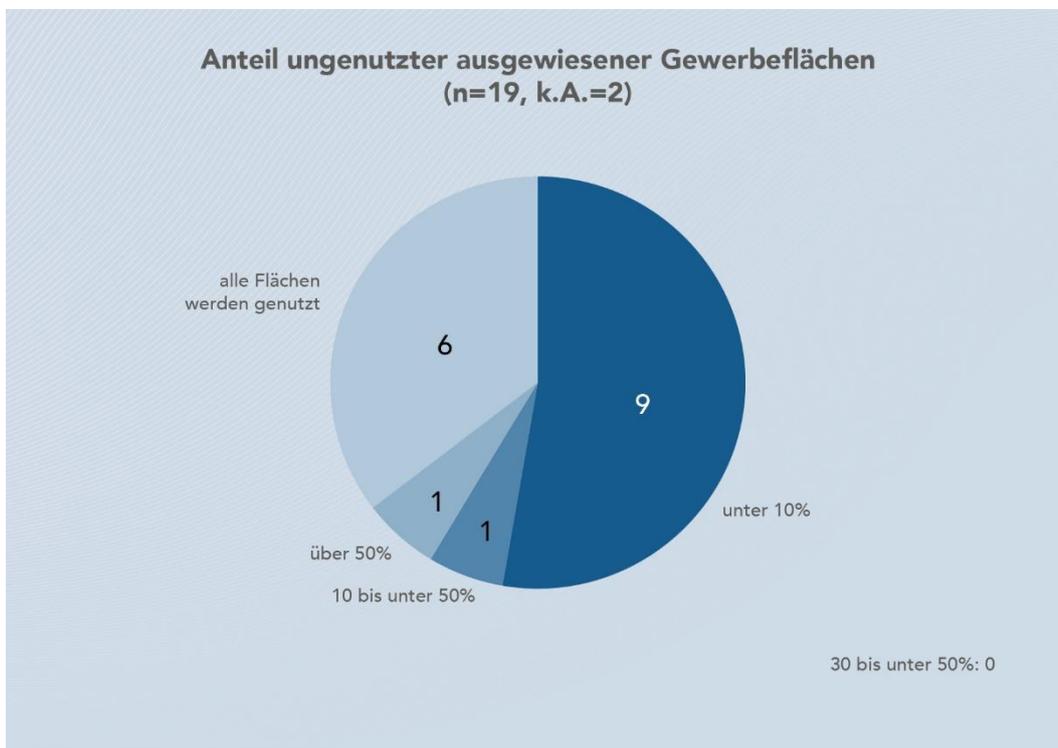
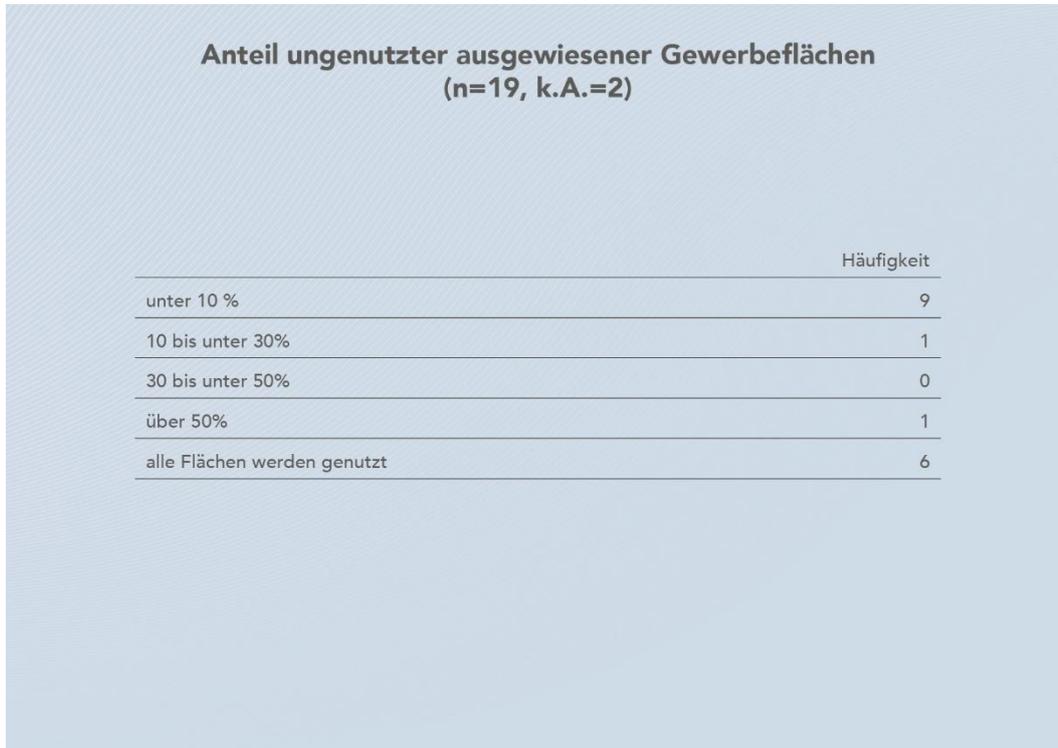
Abb. 25 Innerörtliche Verteilung der Gewerbeflächen



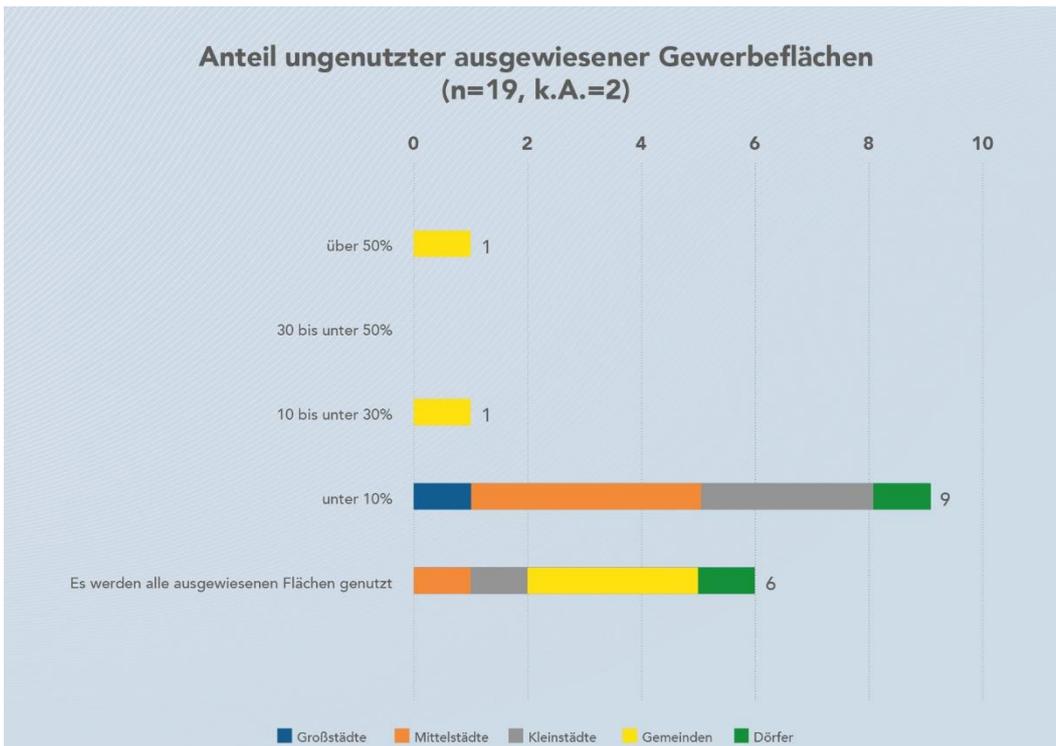
Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Abb. 26 Anteil ungenutzter ausgewiesener Gewerbeflächen



Anm.: Fortsetzung Folgeseite



Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021
Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

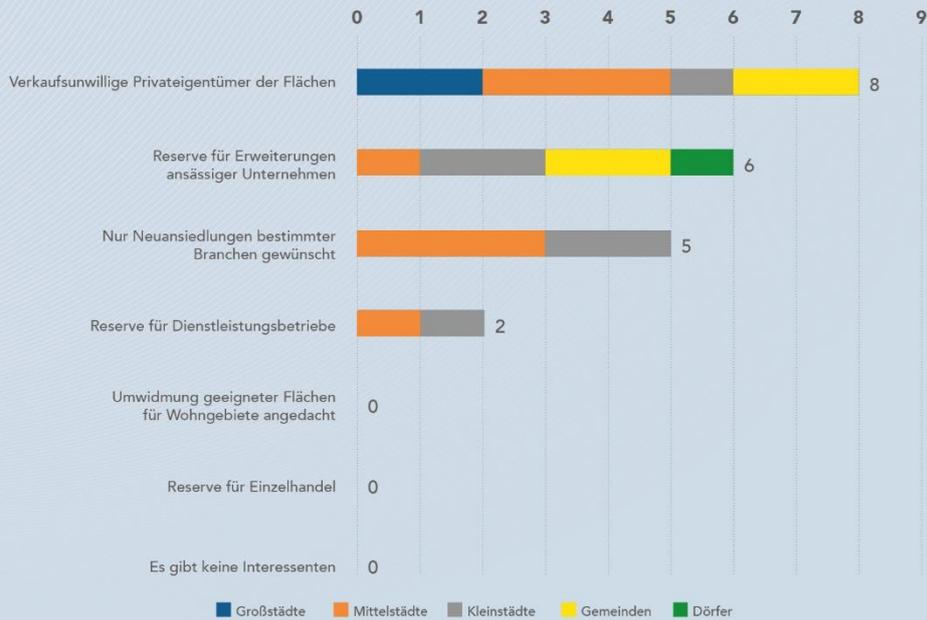
Abb. 27 Gründe für Nicht-Nutzung der Gewerbeflächen

Gründe für nicht genutzte Gewerbeflächen (n=19)

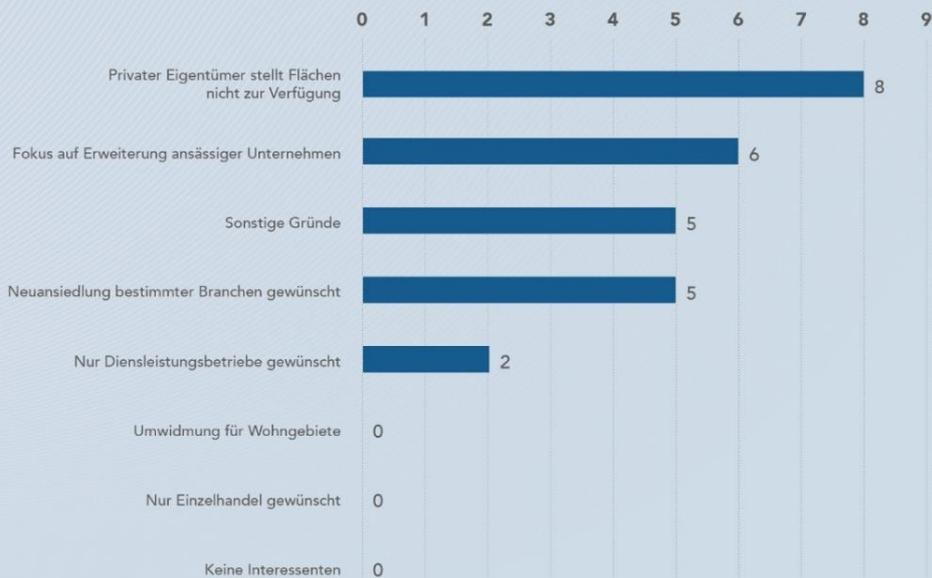
Grund	Häufigkeit
Verkaufsunwillige Privateigentümer der Flächen	8
Reserve für Erweiterungen ansässiger Unternehmen	6
Nur Neuansiedlungen bestimmter Branchen gewünscht	5
Reserve für Dienstleistungsbetriebe	2
Umwidmung geeigneter Flächen für Wohngebiete angedacht	0
Reserve für Einzelhandel	0
Es gibt keine Interessenten	0

Anm.: Fortsetzung Folgeseite

Gründe für nicht genutzte Gewerbeflächen (n = 19)



Gründe für ungenutzte Gewerbeflächen (n=19, k.A.=1)



Quelle:

Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

Entwurf:

Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Anm.:

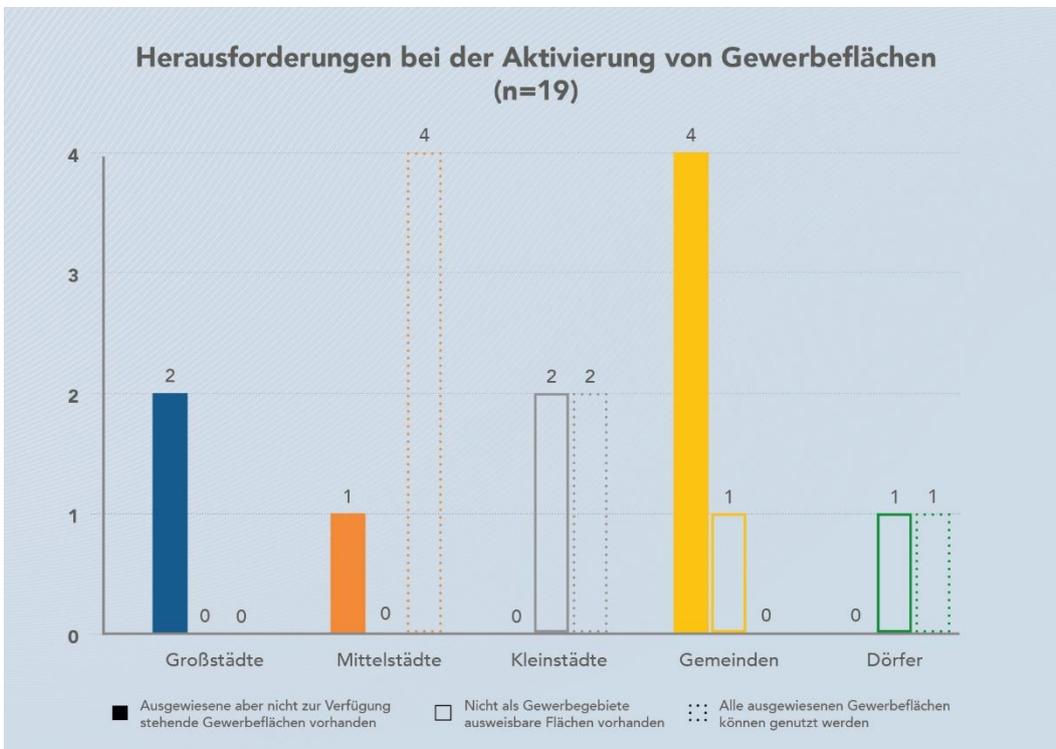
Mehrfachnennungen waren möglich

Abb. 28 Herausforderungen bei der Aktivierung von Gewerbeflächen

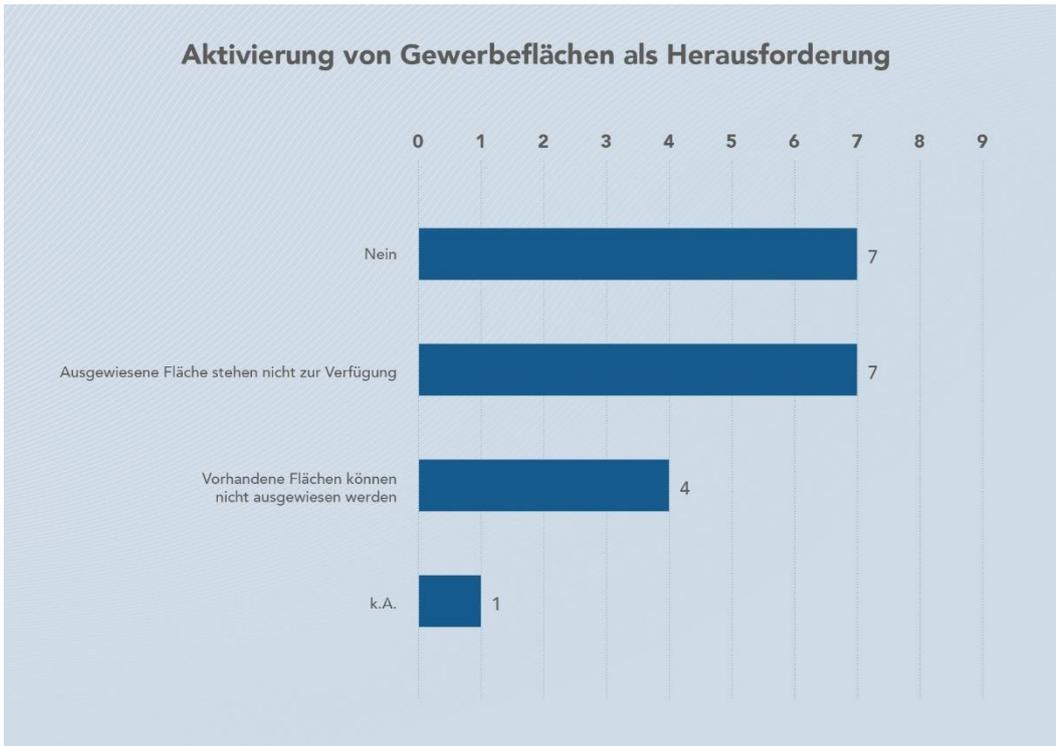
Herausforderungen bei der Aktivierung von Gewerbeflächen (n=19)

	Häufigkeit
Es sind ausgewiesene Gewerbeflächen vorhanden, die jedoch nicht zur Verfügung stehen	7
Aktivierung von Gewerbeflächen stellt keine Herausforderung dar	7
Es sind Flächen vorhanden, die nicht als Gewerbeflächen ausgewiesen werden können	4
k.A.	1

Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021
Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021



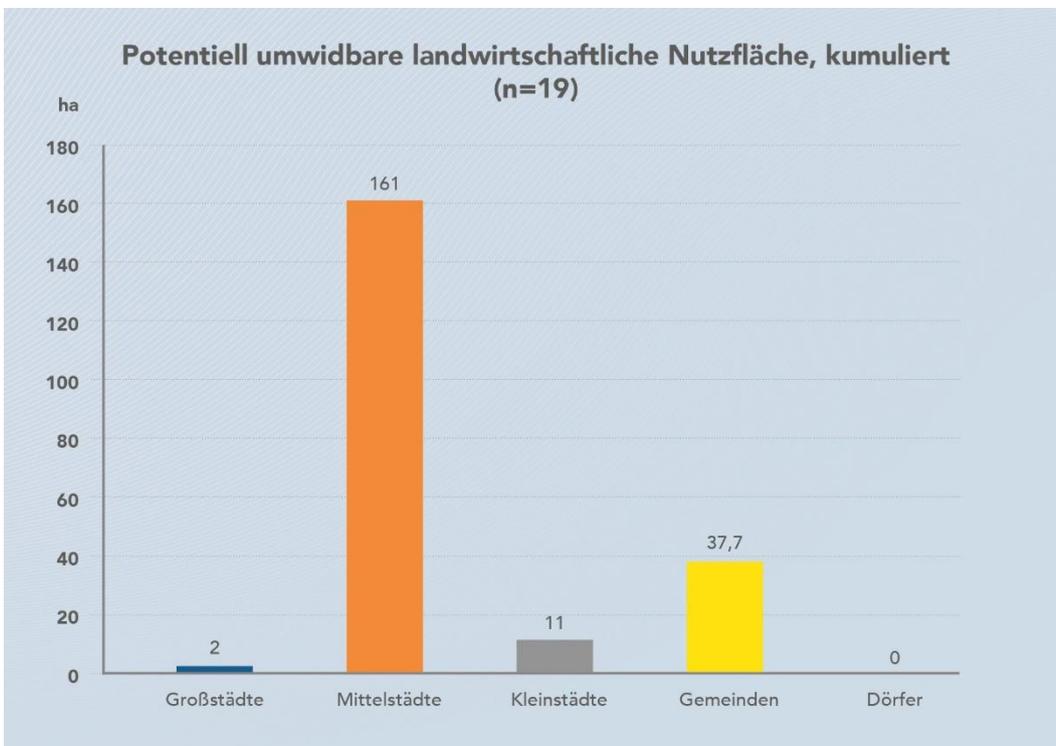
Anm.: Fortsetzung Folgeseite



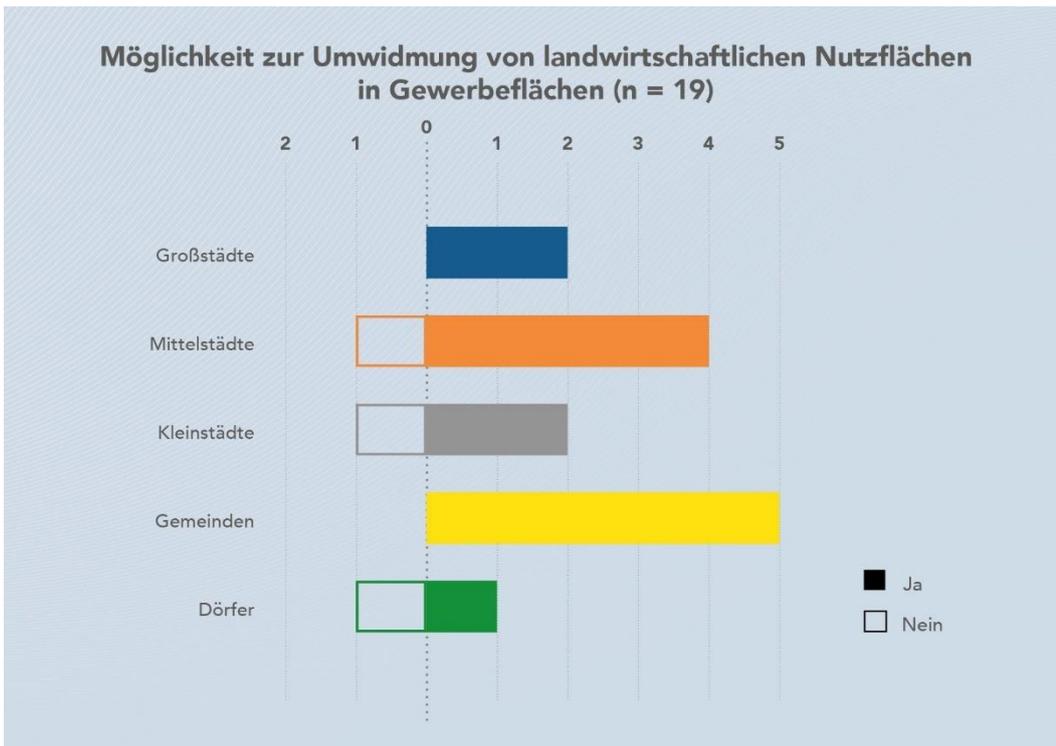
Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Abb. 29 Möglichkeiten zur Umwidmung von landwirtschaftlichen Nutzflächen in Gewerbeflächen



Anm.: Fortsetzung Folgeseite



Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021
Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Potentiell umwidmbare landwirtschaftliche Flächen (n=19, k.A.=4)

Kategorie	Häufigkeit
keine Umwidmung möglich	4
unter 10 ha	4
10 bis unter 30 ha	4
30 bis unter 50 ha	2
50 und mehr ha	1
k.A.	4

Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021
Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021
Anm.: Mehrfachnennungen waren möglich

3.1.6. Strategien und Maßnahmen für die Zukunftssicherung aus kommunaler Sicht unter besonderer Berücksichtigung der Einflüsse der Pandemie COVID-19

Für die künftige Entwicklung des Wirtschaftsstandort „A6-Nord“ sind die Strategien und Maßnahmen der Kommunen von zentraler Bedeutung. Themen wie

- Strategien und Maßnahmen,
- Kooperationen mit anderen Kommunen,
- Offenheit gegenüber neuen Ansätzen zur Gestaltung von Gewerbegebieten sowie
- Wirkungen der Pandemie COVID-19 auf die gewerbliche Gesamtentwicklung und die Flächensituation

geben Hinweise, ob es künftig möglich sein wird, den Standort nach den Leitbildern einer nachhaltigen und ressourcenschonenden Entwicklung (u.a. sparsamer Umgang mit Flächen) zukunftsfähig zu gestalten.

Was zunächst die **Maßnahmen und Strategien** betrifft, so beabsichtigen immerhin weitere zwei Gemeinden (Lorsch und Heppenheim; Ludwigshafen und Mannheim verfügen bereits über Wirtschaftskonzepte), die Erarbeitung eines *kommunalen Wirtschaftskonzepts*. Weitere 10 Kommunen beabsichtigen die Erarbeitung eines integrierten *kommunalen Entwicklungskonzepts*, das in der Regel mehrere Strukturbereiche umfasst.

Ferner erscheint wichtig, dass die Kommunen zunehmend einer *nachfrageorientierten gewerblichen Flächenentwicklung* nahetreten, wobei flächenintensive Unternehmen mit geringen Arbeitsplatzeffekten (z.B. Logistikzentren) und Einzelhandelsgroßbetriebe von nahezu allen befragten Kommunen abgelehnt werden.

Verbunden mit der nachfrageorientierten Entwicklung ist die Aktivierung und Erschließung neuer Gewerbegebiete als vorausschauende Maßnahme und insbesondere die *aktive Vermarktung* von Flächen und des Wirtschaftsstandorts. Was dabei die Marketingmaßnahmen betrifft, so dominieren Homepages, Messen und Events, Broschüren und weitere Aktivitäten der kommunalen Wirtschaftsförderung.

Von großer Bedeutung für die künftige Entwicklung des Standorts „A6-Nord“ ist, dass 16 von 19 befragten Kommunen angeben, die Stadt bzw. Gemeinde als *Wohnstandort* weiterzuentwickeln.

Abb. 30 Maßnahmen zur Zukunftssicherung



Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Anm.: Mehrfachnennungen waren möglich

Strategie / Maßnahme	Häufigkeit
Querschnittsorientiertes ganzheitliches Marketingkonzept	0
Potenzial und Auswirkungsanalyse	1
Interkommunales Gewerbegebiet	1
Wirtschaftsentwicklungskonzept	4
Nachfrageorientierte gewerbliche Flächenausweisung	7
Aktive Vermarktung von Gewerbeflächen	8
Kommunales Entwicklungskonzept	10
Aktivierung und Erschließung neuer Gewerbeflächen als vorausschauende Maßnahme	10
Ausweisung neuer Wohnbauflächen	16

Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

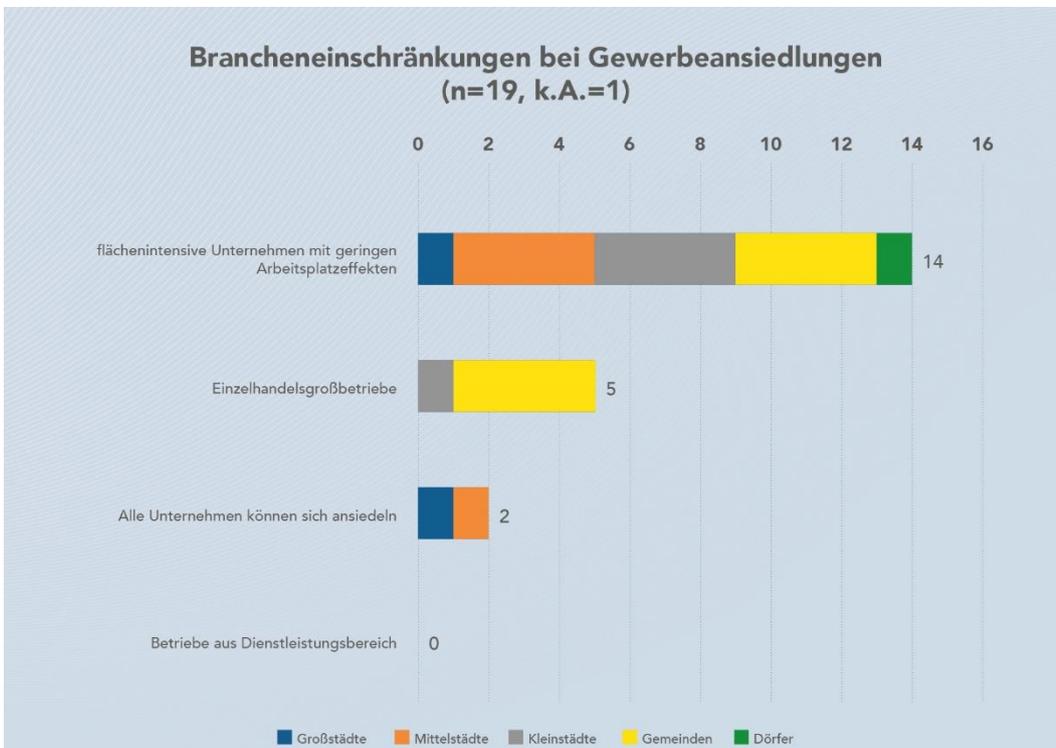
Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Anm.: Mehrfachnennungen waren möglich. Fortsetzung Folgeseite.

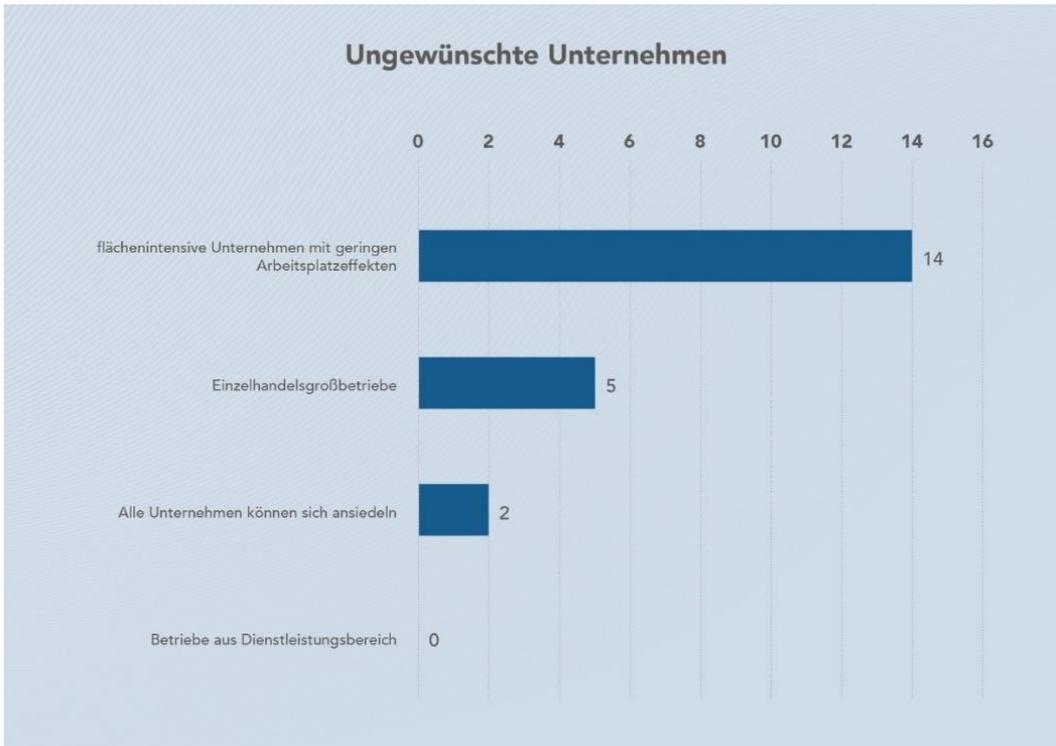


Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021
Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Abb. 31 Brancheneinschränkungen aus der Sicht der Kommunen



Anm.: Fortsetzung Folgeseite



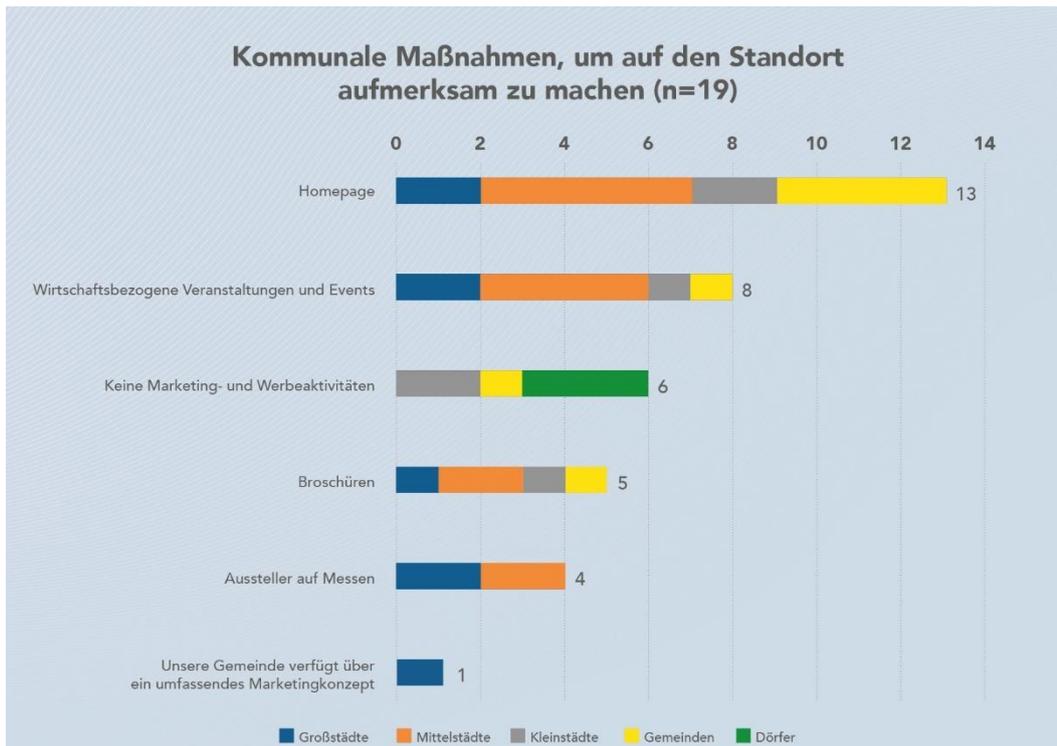
Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021
Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021
Anm.: Mehrfachnennungen waren möglich

Abb. 32 Marketingmaßnahmen

Kommunale Maßnahmen, um auf den Standort aufmerksam zu machen (n=19)

Maßnahme	Häufigkeit
Homepage	13
Wirtschaftsbezogene Veranstaltungen und Events	8
Keine Marketing- und Werbeaktivitäten	6
Broschüren	5
Aussteller auf Messen	4
Sonstiges Internet, Presse; Kooperation mit Wirtschaftsförderung; Wirtschaftsförderung ist Chefsache des Bürgermeisters	3
Unsere Gemeinde verfügt über ein umfassendes Marketingkonzept	1

Anm.: Fortsetzung Folgeseite



Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Anm.: Mehrfachnennungen waren möglich

Für die künftige Entwicklung von Wirtschaftsstandorten im Allgemeinen und insbesondere auch in Metropolregionen ist die **interkommunale Kooperation** von großer Bedeutung. Die Ergebnisse zeigen dabei ein interessantes Bild:

- Nur wenige Kommunen beabsichtigen eine interkommunale Kooperation bei der Ausweisung und Vermarktung von Flächen;
- Interkommunale Kooperationen werden im Wesentlichen bei der Vermarktung des Wirtschaftsstandorts und bei dem Ausbau der digitalen Infrastruktur angestrebt; gerade bei dem Marketing für den Wirtschaftsstandort ist die Kooperation auf die Größe der Kommunen zurückzuführen, haben doch kleinere Gemeinden weder die personellen noch die finanziellen Ressourcen für ein professionelles Marketing.

Abb. 33 Interkommunale Kooperationen im Teilraum „A6-Nord“

Künftige Kooperationen zwischen Städten/Gemeinden

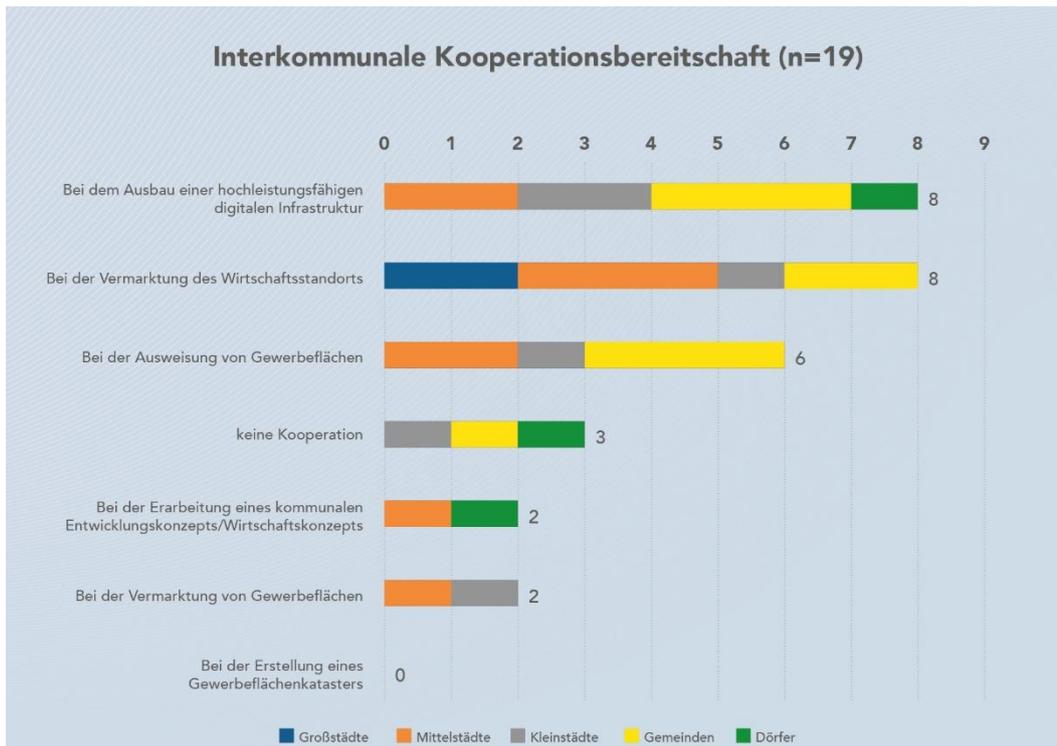
	Häufigkeit
Bei der Erstellung eines Gewerbeflächenkatasters	0
Bei der Erarbeitung eines kommunalen Entwicklungskonzepts/Wirtschaftskonzepts	2
Bei der Vermarktung von Gewerbeflächen	2
Bei der Ausweisung von Gewerbeflächen	6
Bei dem Ausbau einer hochleistungsfähigen digitalen Infrastruktur	8
Bei der Vermarktung des Wirtschaftsstandorts	8
Keine Kooperation	3



Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Anm.: Mehrfachnennungen waren möglich. Fortsetzung Folgeseite.



Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Anm.: Mehrfachnennungen waren möglich

Sowohl im Hinblick auf die neuen Anforderungen von Unternehmen (z.B. Attraktivität der Arbeitsplätze) als auch im Hinblick auf das kommunale Interesse für ein attraktives Stadtbild ist das Nachdenken über neue **Formate und Formen von Gewerbegebieten** erforderlich. Themen wie

- ökologische Gewerbegebiete,
- integrierte Gewerbegebiete mit verschiedenen Funktionen (u.a. Verbindung von Wohnen und Arbeiten),
- Co-Working-Spaces sowie
- Wissenschafts- und Dienstleistungsparks

treten zunehmend in den Vordergrund.

Was dabei nun die Ergebnisse der Befragung betrifft, so zeigt sich eine sehr große Offenheit der Kommunen gegenüber neuen Formen von Gewerbegebieten, wobei ökologische Gewerbegebiete mit „grünen“ Unternehmen, Co-Working-Spaces und Technologieparks dominante Formate sind.

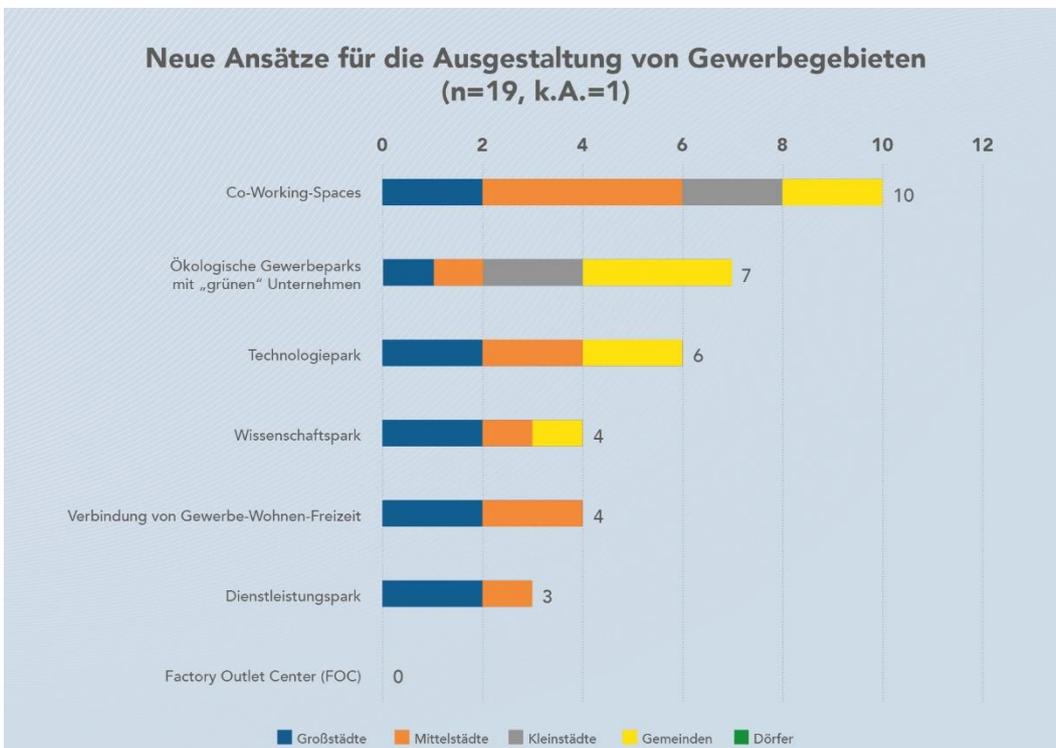
Abb. 34 Neue Ansätze zur Ausgestaltung von Gewerbegebieten



Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Anm.: Mehrfachnennungen waren möglich.



Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

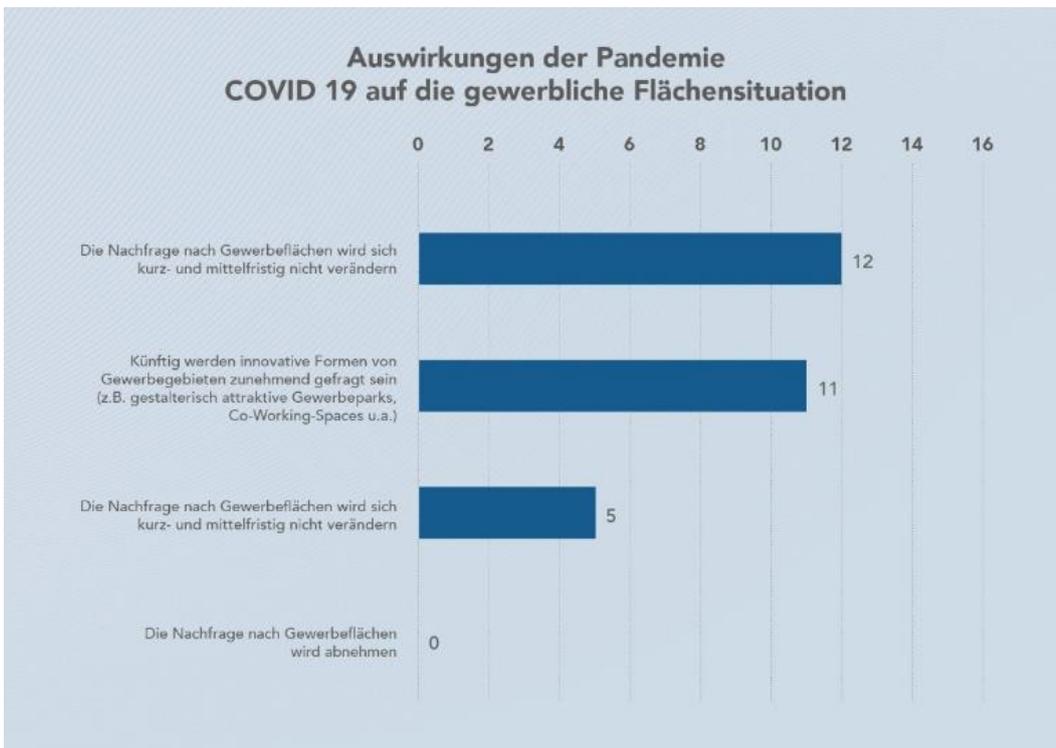
Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Anm.: Mehrfachnennungen waren möglich

Die künftige Entwicklung des Standorts „A6-Nord“ wurde – und dies zeigen die nachfolgenden Graphiken deutlich – auch von der **Pandemie COVID-19** beeinflusst. Weit über die Hälfte der befragten Bürgermeister vertreten im Hinblick auf die *Flächensituation* die Auffassung, dass

- sich die künftige Nachfrage nach Gewerbeflächen kurz- und mittelfristig nicht verändern wird und
- künftig vor allem innovative Formen von Gewerbegebieten zunehmend gefragt sein werden.

Abb. 35 Wirkungen der Pandemie auf die gewerbliche Flächensituation

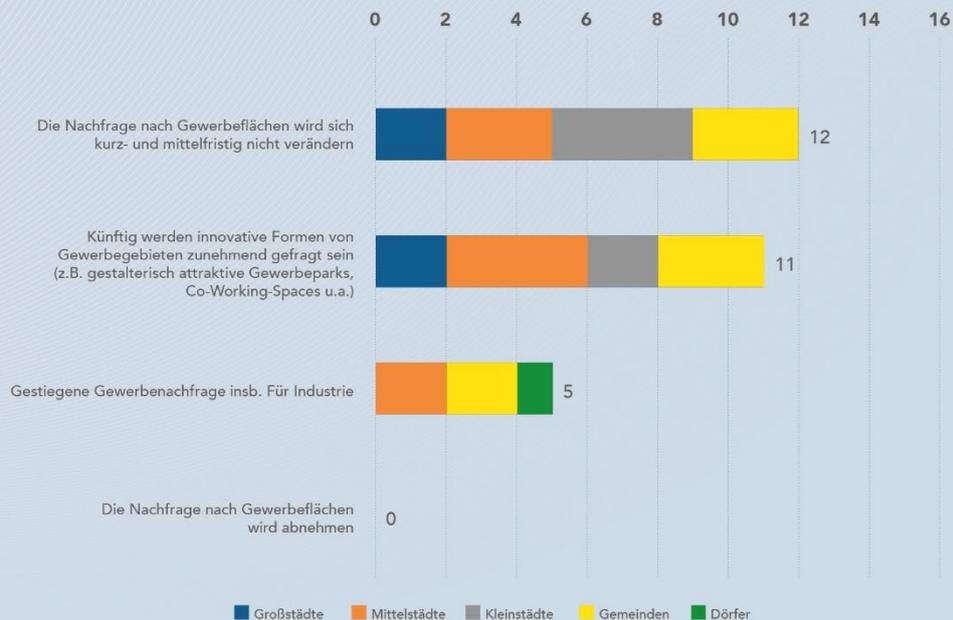


Anm.: Fortsetzung Folgeseite

Auswirkungen der Pandemie COVID-19 auf die gewerbliche Flächensituation (n=19, k.A.=1)

	Häufigkeit
Die Nachfrage nach Gewerbeflächen wird sich kurz- und mittelfristig nicht verändern	12
Künftig werden innovative Formen von Gewerbegebieten zunehmend gefragt sein (z.B. gestalterisch attraktive Gewerbeparks, Co-Working-Spaces u.a.)	11
Die Nachfrage nach Gewerbeflächen insbesondere seitens der Industrie steigt bereits derzeit und wird nach unserer Einschätzung weiter steigen	5
Die Nachfrage nach Gewerbeflächen wird abnehmen	0

Auswirkungen der Pandemie COVID 19 auf die gewerbliche Flächensituation (n=19, k.A.=1)



Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

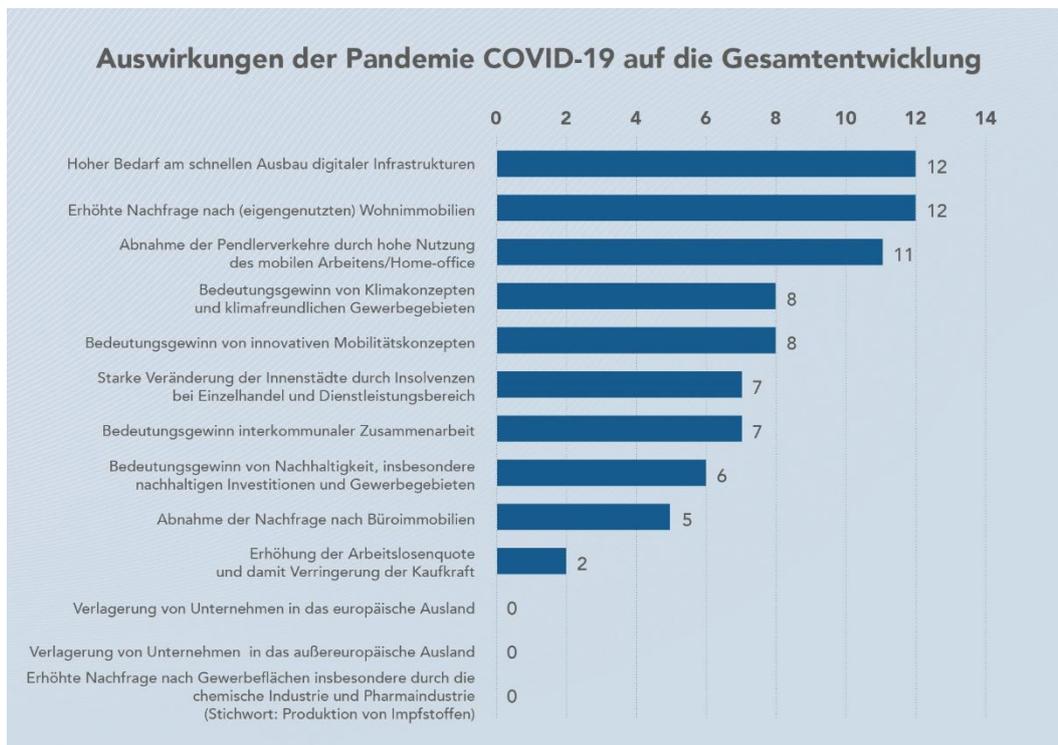
Anm.: Mehrfachnennungen waren möglich

Was ferner die Auswirkungen der Pandemie auf die *Gesamtentwicklung* betrifft, so rechnet keiner der befragten Bürgermeister mit einer Verlagerung von Unternehmen in das europäische oder außereuropäische Ausland. Auch eine erhöhte Nachfrage nach Gewerbeflächen insbesondere durch die chemische Industrie und Pharmaindustrie (Stichwort: Produktion von Impfstoffen) wird ebenso wenig angenommen wie eine Erhöhung der Arbeitslosenzahl.

Wirkungen werden – zusammengefasst - in folgenden Bereichen erwartet:

- Abnahme der Nachfrage nach Büroimmobilien (5 Nennungen);
- Bedeutungsgewinn von Nachhaltigkeit, insbesondere nachhaltigen Investitionen und Gewerbegebieten (6 Nennungen);
- Bedeutungsgewinn interkommunaler Zusammenarbeit (7 Nennungen);
- Starke Veränderung der Innenstädte durch Insolvenzen bei Einzelhandel und Dienstleistungsbereich (7 Nennungen);
- Bedeutungsgewinn von innovativen Mobilitätskonzepten (8 Nennungen);
- Bedeutungsgewinn von Klimakonzepten und klimafreundlichen Gewerbegebieten (8 Nennungen);
- Abnahme der Pendlerverkehre durch hohe Nutzung des mobilen Arbeitens/Homeoffice (11 Nennungen);
- Erhöhte Nachfrage nach (eigengenutzten) Wohnimmobilien (12 Nennungen);
- Hoher Bedarf am schnellen Ausbau digitaler Infrastrukturen (12 Nennungen).

Abb. 36 **Einschätzung der Wirkungen der Pandemie COVID-19**



Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

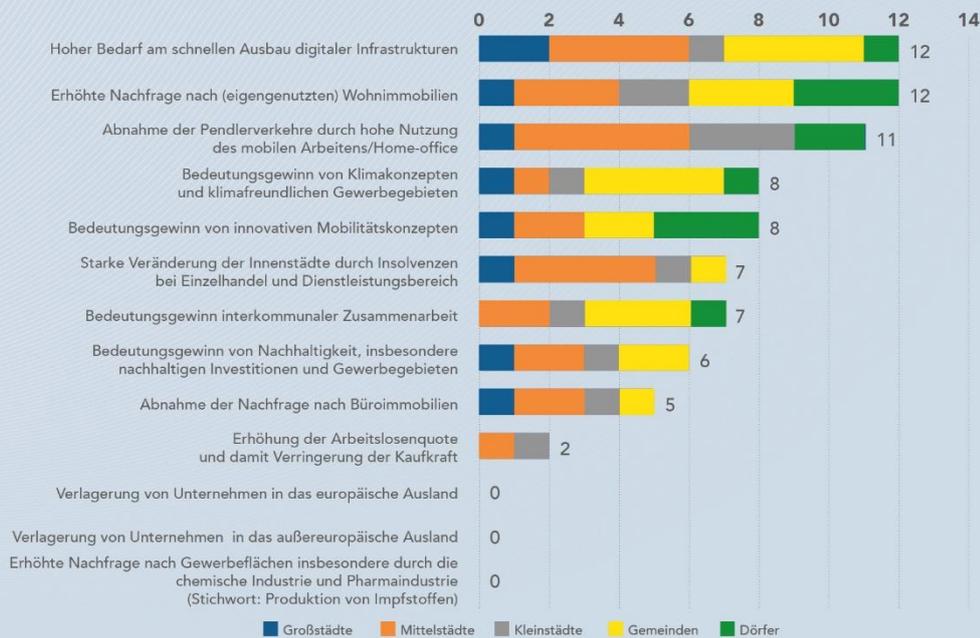
Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Anm.: Mehrfachantworten waren möglich. Fortsetzung Folgeseite.

Auswirkungen der Pandemie COVID-19 auf die Gesamtentwicklung (n=19)

	Häufigkeit
Erhöhte Nachfrage nach (eigengenutzten) Wohnimmobilien	12
Hoher Bedarf am schnellen Ausbau digitaler Infrastrukturen	12
Abnahme der Pendlerverkehre durch hohe Nutzung des mobilen Arbeitens/Home-office	11
Bedeutungsgewinn von innovativen Mobilitätskonzepten	8
Bedeutungsgewinn von Klimakonzepten und klimafreundlichen Gewerbegebieten	8
Bedeutungsgewinn interkommunaler Zusammenarbeit	7
Starke Veränderung der Innenstädte durch Insolvenzen bei Einzelhandel und Dienstleistungsbereich	7
Bedeutungsgewinn von Nachhaltigkeit, insbesondere nachhaltigen Investitionen und Gewerbegebieten	6
Abnahme der Nachfrage nach Büroimmobilien	5
Erhöhung der Arbeitslosenquote und damit Verringerung der Kaufkraft	2
Verlagerung von Unternehmen in das europäische Ausland	0
Verlagerung von Unternehmen in das außereuropäische Ausland	0
Erhöhte Nachfrage nach Gewerbeflächen insbesondere durch die chemische Industrie und Pharmaindustrie (Stichwort: Produktion von Impfstoffen)	0

Auswirkungen der Pandemie COVID-19 auf die Gesamtentwicklung (n=19)



Quelle:

Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

Entwurf:

Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Anm.:

Mehrfachantworten waren möglich

3.2. Die Sicht der Kammern sowie der Organisationen für Wirtschaftsförderung

Was nun die Einschätzung der wirtschaftlichen Situation und der Gewerbeflächen aus der Sicht der Kammern und der Organisationen für Wirtschaftsförderung betrifft, so zeigen sich nach einer Reihe von Gesprächen folgende Einschätzungen:

Die Nachfrage nach gewerblichen Flächen im gesamten Gebiet ist groß: Die Anzahl der Standortanfragen, die direkt an die Wirtschaftsförderung gerichtet werden, ist in den letzten Jahren stetig gestiegen. Die Anfragen nach Ansiedlungen von Unternehmen (allein im Rhein-Neckar-Kreis waren es 49 Anfragen im Jahr 2020) kamen von Investoren und noch nicht ansässigen Unternehmen, insbesondere aus den Bereichen Logistik, Lebensmittelproduktion, Energie, Maschinenbau, Abfallwirtschaft, Bekleidung, Tourismus und IT. Bevorzugt wurden Standorte nachgefragt, die sich durch eine gute Infrastruktur, idealerweise Autobahnanbindung, auszeichnen. Eine hohe Nachfrage haben u.a. die Städte und Gemeinden Laudenbach, Hemsbach, Weinheim, Heddesheim, Hirschberg an der Bergstraße, Ladenburg und Ilvesheim, Frankental, Lampertheim und Mannheim erfahren. Entwicklungsmöglichkeiten sind teilweise vorhanden (z.B. Hirschberg, Weinheim). Bei der Neuausweisung von Flächen treten zunehmend Natur- und Klimaschutzaspekte in den Vordergrund, die auch vermehrt in Bebauungsplänen Berücksichtigung finden. Bei der Revitalisierung von Industriebrachen und bei der Ausgestaltung neuer Gewerbegebiete (z.B. in Ladenburg, Weinheim) wird vermehrt auf eine nachhaltige Bauweise geachtet, auf die Nutzung von erneuerbaren Energien (Photovoltaik) und auf Maßnahmen zum Klima-, Natur- und Artenschutz.

Zur Aktivierung von Gewerbeflächen werden teilweise die Instrumente Flächenvorhaltung und Gewerbeflächen-Monitoring (z.B. Weinheim) genutzt. Ferner werden von den Wirtschaftsförderorganisationen Privateigentümer von Flächen direkt kontaktiert, mit dem Ziel, die Flächen einer gewerblichen Nutzung zuzuführen. Das Verfahren ist allerdings sehr aufwändig.

Aus Sicht der befragten Vertreter der Kammern und der Wirtschaftsförderung wird durch den Regionalplan die Weiterentwicklung der Region als bedeutender Wirtschaftsstandort ermöglicht, vor allem auch durch die neuen Ansätze zur Nutzung von Flächenpotenzialen und zur nachhaltigen Energieversorgung. Insbesondere die Entwicklung interkommunaler Lösungen sowie die Idee einer effizienten Energie- und Ressourcennutzung durch Zusammenarbeit von Unternehmen bieten Chancen. Durch die Unterscheidung der Vorranggebiete nach „Gewerbe und Dienstleistung“ und „Industrie und Logistik“ werden die räumlichen Gegebenheiten berücksichtigt und es wird eine Perspektive für zukünftige Investitionen aufgezeigt. Die Initiativen und Aktivitäten der Regionalplanung und des Regionalverbands Rhein-Neckar werden von allen Akteuren als sehr positiv betrachtet, bietet doch gerade die Fortschreibung des Regionalplans in den Bereichen „Wohnen“ und „Gewerbe“ einen wichtigen Leit- und Orientierungsrahmen für die künftige Entwicklung.

Was die (bisherigen) Strategien und Maßnahmen für die Sicherung des Wirtschaftsstandorts betrifft, so umfassen diese u.a. die Unterstützung bei der Ansiedlung von Unternehmen und die Bestandspflege, die Vernetzung von Unternehmen und Kommunen, die Unterstützung bei der Fachkräftesicherung sowie die Förderung des ländlichen Raums und des Tourismus. Weitere Strategien sind der beschleunigte Ausbau der digitalen Infrastruktur sowie die Beschleunigung der Realisierung von Infrastrukturprojekten, insbesondere im Bereich des Verkehrs.

Schwerpunkte der künftigen wirtschaftlichen Entwicklung sind neben dem Ausbau der bisherigen Maßnahmen die verstärkte Nutzung der Chancen der Digitalisierung und neuer Technologien sowie der Chancen durch Klimawandel und Nachhaltigkeit. Ein weiterer Schwerpunkt wird in der Nutzung des Ausbaus interkommunaler Kooperationen gesehen.

4. Handlungsansätze für die Teilregion „A6-Nord“ – was kann getan werden?

4.1. Trends und deren Relevanz für Unternehmen im Wirtschaftsstandort Rhein-Neckar-Region und im Teilraum „A6-Nord“

Um eine Region und ihre Unternehmen zukunftsgerecht und -gerichtet gestalten und entsprechende Weichenstellungen vornehmen zu können, ist stärker als noch vor einigen Jahren die Beobachtung und Inwertsetzung von **Trends** erforderlich. Eine Reihe von Regionen – und dies zeigen nationale und internationale Beispiele – setzt sich intensiv mit Zukunftstrends auseinander, um Weichenstellungen auf betrieblicher, jedoch auch auf kommunaler sowie regional- und strukturpolitischer Ebene vornehmen zu können. Trends wie die Globalisierung, die Digitalisierung, veränderte Marktsituationen (z.B. in der Automobil- und Automobilzulieferindustrie, Maschinenbau, chemische Industrie), die Mobilitätswende, die Energiewende und der Klimawandel sowie der Wandel auf den Arbeitsmärkten, der soziale Wandel und der gesellschaftliche Wertewandel (z.B. zunehmender Anspruch von Bevölkerungsgruppen auf Mitsprache und Mitentscheidung) sind hierfür relevant.

Trends im Überblick

Für den Wirtschaftsstandort Rhein-Neckar und damit auch für die Teilregion „A6-Nord“ und die dort ansässigen Unternehmen ebenso wie für die Kommunen sind folgende Trends für die künftige Entwicklung von zentraler Bedeutung:

- Globalisierung, Internationalisierung und Europäisierung insbesondere im Hinblick auf die Export-Orientierung der Unternehmen;
- Digitalisierung und digitale Infrastrukturen als zentrale Voraussetzung für die künftige Entwicklung von Wirtschaftsstandorten (z.B. Bedeutung für die Bereiche Arbeitsmarkt, Einzelhandel, Logistik, medizinische Versorgung, um nur einige Beispiele zu nennen);
- Standortverlagerungen und damit verbunden ökonomische Strukturwandel, insbesondere Strukturwandel in der Automobil- und Automobilzulieferindustrie sowie die Orientierung auf Zukunftsbranchen und Zukunftstechnologien (z.B. Gesundheit und Medizin, Dienstleistungsbereich, Umwelttechnologien);
- Mobilitäts- und Verkehrs- sowie Logistik-Infrastruktur (Mobilitätswende);
- Nachhaltigkeit – Ökologie: Energiewende und Klimawandel;
- Gesellschaftliche Trends: sozialer Wandel und Wertewandel in der Gesellschaft (z.B. Wertewandel der jüngeren Generation, neue Verhaltensweisen der Bevölkerung, Anspruch auf Mitsprache und Mitentscheidung u.a.).

Für alle Trends stellt die **Pandemie COVID-19** ein **Querschnittsthema** dar.

Was bedeutet dies nun im Einzelnen?

Trend-Cluster 1: Globalisierung – Europäisierung – ökonomischer Strukturwandel

Der sozio-ökonomische Strukturwandel in Deutschland ist in den vergangenen Jahrzehnten in mehreren Phasen abgelaufen. War in den 60-er und 70-er Jahren insbesondere die Landwirtschaft von einem tiefgreifenden Strukturwandel berührt, so waren in den 70-er und 80-er Jahren des letzten Jahrhunderts neben dem Bergbau, der Stahlindustrie sowie der Werftindustrie insbesondere die Branchen Textil- und Bekleidungsindustrie sowie die Porzellanindustrie betroffen. Durch betriebliche Standortverlagerungen aufgrund günstiger Standortbedingungen insbesondere in asiatischen Ländern, gingen in traditionellen Industriestandorten in Deutschland (betroffen waren hier insbesondere ländliche Räume in Mittelgebirgsregionen, beispielsweise im Schwarzwald, im Bayerischen Wald, im Frankenwald, im Fichtelgebirge, im Harz oder in der Westpfalz, um nur einige Standorte zu nennen) mehrere zehntausend Arbeitsplätze verloren. Die Diskussion um den wirtschaftlichen Strukturwandel ist aufgrund der bereits seit mehreren Jahren zu beobachtenden günstigen wirtschaftsstrukturellen Situation in Deutschland in den vergangenen Jahren etwas in den Hintergrund getreten. Gerade angesichts der Pandemie COVID-19 zeigen sich bereits erste Tendenzen im Hinblick auf neue Wellen des Strukturwandels, der manche Branchen auch bereits vor der Pandemie betroffen hat (z.B. Automobilindustrie, Maschinenbau, chemische Industrie, Teile der Konsumgüterindustrie u.a.). Derzeit entstehen insbesondere in China und Indien Konsumgütermärkte der doppelten und dreifachen Größe Europas und der USA. Insbesondere für Konsumgüterbranchen, wie etwa die Elektro- und Automobilindustrie, könnte dies mittelfristig Konsequenzen – auch im Hinblick auf breite Standortverlagerungen – nach sich ziehen.

Daher kann im Zuge eines Trendszenarios auf globaler/internationaler und europäischer Ebene davon ausgegangen werden, dass die wirtschaftliche Globalisierung verbunden mit einer erheblichen Standortmobilität von Leitbranchen, insbesondere der Automobilindustrie und der chemischen Industrie, eine verstärkte Fortführung erfahren wird. Gründe hierfür liegen in der Nutzung des hohen Nachfragepotentials und der ungesättigten Märkte in Asien auf der einen und der zunehmenden Sättigungserscheinungen in der (privaten und öffentlichen) Nachfrage in Europa und USA auf der anderen Seite. In der Konsequenz wird dies zu erheblichen Auswirkungen auf den (bundesdeutschen) Arbeitsmarkt, wie auch auf die innerstädtische Flächensituation auf kommunaler und regionaler Ebene führen. Was dabei den Arbeitsmarkt betrifft, so könnte dies zu einer deutlichen Zunahme von Multilokalitäten der Arbeitnehmer führen.

Zusammengefasst bedeutet dies einen tiefgreifenden Strukturwandel in den nächsten Jahren, der sich in folgenden Aspekten zusammenfassen lässt:

- China- und Asien-Trend: Erhöhung der Standortmobilität der Unternehmen in verschiedenen Branchen, u.a. aufgrund globaler Kaufkraftverschiebungen und Rohstoffverfügbarkeiten insbesondere bei der Automobilzulieferindustrie und in der (bio-)chemischen Industrie, was auch für die Metropolregion Rhein-Neckar relevant ist;
- High Potentials: Fachkräfte werden zum Engpass für die Entwicklung von Unternehmen. Von Bedeutung ist dabei, dass die Anforderungsprofile an Fachkräfte sich ändern werden, wobei fachliche und räumliche Mobilität ebenso an Bedeutung gewinnen wie interkulturelle Kompetenzen vor dem Hintergrund des Einsatzes in verschiedenen, insbesondere asiatischen Kulturkreisen;
- Industrie 4.0, also Digitalisierung von Produktionsprozessen mit erheblichen Wirkungen auf den Arbeitsmarkt.

Trend-Cluster 2: Digitalisierung

Die Digitalisierung ist – gerade angesichts der Pandemie – zu einer der zentralen Stellschrauben für die ökonomische Entwicklung von Standorten und für Unternehmen geworden. In besonderer Weise betrifft die Digitalisierung den Dienstleistungssektor mit teilweise weitreichenden räumlichen und flächenhaften Konsequenzen. Allerdings sind nicht nur im Dienstleistungsbereich Verschiebungen erkennbar, sondern auch in der Industrie treten neue und alte Wachstumsbranchen hervor, die trotz der Internationalisierung von Unternehmen und Produktionsstrukturen in Deutschland eine bedeutende Rolle als Innovationsquelle spielen. Hervorzuheben ist die gestiegene Bedeutung von unternehmensnahen Dienstleistungen und in der Folge ein Bedeutungsgewinn von Metropolregionen als bevorzugte Standorte dieser Betriebe.

Der Trend „Digitalisierung“ lässt sich wie folgt beschreiben:

- Daten als „Kapital der Zukunft“;
- Digitalisierung und damit auch Rationalisierung der Produktion („Industrie 4.0“);
- Digitalisierung von Strukturbereichen mit hohen räumlichen Auswirkungen, insbesondere Digitalisierung
 - im Gesundheitswesen/E-Health,
 - im Online-Handel mit starken Konsequenzen für die Attraktivität der Innenstädte sowie
 - im Bank- und Kreditgewerbe mit weitreichenden Konsequenzen für die Daseinsvorsorge für Bevölkerung und Unternehmen insbesondere in ländlichen Räumen;
- Nutzung der Digitalisierung zur Sicherung der Daseinsvorsorge;
- Digitalisierung im Bereich des Bildungswesens, also an Schulen und Hochschulen sowie in der Weiterbildung;
- Digitalisierung im Bereich der Arbeitswelten (z.B. fließender Übergang von Selbstständigkeit und Beschäftigung; Home-Working mit Wirkungen auf den Büroflächenbedarf von Unternehmen);
- Vernetzte Mobilität und all-inclusive-Mobilitätsketten sowie E-Mobility und automatisiertes Fahren, was vor allem die Verkehrsinfrastruktur erheblich verändern wird;
- Digitalisierung für die nationale und internationale Kommunikation (z.B. internationale digitale Kongresse, Kommunikationsplattformen usw.).

Trend-Cluster 3: Gesellschaftlicher Wandel – Standortfaktoren – Infrastruktur

Der gesellschaftliche Wandel und dessen Wirkungen werden gerade von Unternehmen jedoch auch von Entscheidungsträgern auf der Ebene des Bundes, des Landes und der Kommunen häufig in seiner Bedeutung nur bedingt wahrgenommen. Neue gesellschaftliche Entwicklungen betreffen dabei zum einen veränderte Verhaltensweisen der Bevölkerung, jedoch auch Trends und Herausforderungen auf der Ebene der Kommunen und der Regionen. Trends wie

- Multilokalitäten der Bevölkerung, also die Trennung von Arbeitsstandort und Wohnstandort in größeren Distanzen: diese Bevölkerungsgruppen sind in der Regel Fernpendler; diese nehmen häufig zentral und verkehrsgünstig gelegene Standorte zum Wohnstandort/Lebensmittelpunkt, da beide Personen eines Haushalts distanziell weit entfernte Arbeitsstandorte haben und eine tägliche Rückkehr zum Wohnstandort nicht möglich ist; solche zentral gelegenen Städte sind beispielsweise Mannheim, Würzburg, Kassel, Stuttgart, um nur einige zu nennen. Pandemie-bedingt könnten sich der Anteil der Fernpendler und damit der „multilokalen Arbeitnehmer“ aufgrund der Möglichkeiten von tageweisem Home-Office erhöhen. Für Unternehmen bedeutet dies ggf. die Möglichkeit der Reduzierung von Immobilienflächen und damit -kosten durch geringere Inanspruchnahme von Büroflächen – ein Trend, der sich bereits derzeit abzeichnet (z.B. bei einem großen IT-Konzern in Walldorf);
- Wertewandel gegenüber materiellen Werten und Sachwerten bei der jungen Generation, insbesondere Themen wie
 - Work-Life-Balance,
 - Neubewertung der Familienarbeit,
 - Teilen statt besitzen – sharing economy, insbesondere im Hinblick auf den Besitz eines eignen PKWs; erste Wirkungen dieser Entwicklung werden in der Automobil- und Automobilzulieferindustrie deutlich, stagnieren doch die Absatzmärkte in dieser Branche in Deutschland und Europa. Gerade die jungen urbanen Bevölkerungsgruppen sind eine wichtige Zielgruppe für sharing-Produkte (Stichworte: PKWs, couch-surfing, Coworkig-spaces, Airbnb u.a.),
 - Umweltbewusstsein u.a. im Hinblick auf den Klimawandel,
 - neue Lebens- und Ernährungsweisen (Zunahme der vegetarischen und veganen Ernährungsformen, Zunahme regionaler Produkte),
 - reduzierte, flächensparende Wohnformen (z.B. Tiny Häuser),
 - umweltbewusstes Mobilitätsverhalten sowie
 - Bevorzugte Investitionen in Sachwerte, beispielsweise Immobilien, aufgrund geringer Anreize für Spareinlagen und langfristige Geldanlagen, was gerade in landschaftlich attraktiven Regionen (Vorderpfalz, Bergstraße u.a.) zu einer Zunahme von Zweitwohnsitzen mit den damit verbundenen Flächenansprüchen und hohen Wertsteigerungen bei Immobilien führt;
- Zunehmende Polarisierung der Gesellschaft durch unterschiedliche Bildungs- und Einkommensniveaus,
- Nachfrageverschiebungen durch geänderte Altersstruktur – Entstehung neuer Märkte insbesondere im Bereich Gesundheit und Dienstleistungen für Senioren;
- Neues Konsumverhalten (Online-Handel) sowie
- Anspruch auf Mitsprache und Mitentscheidung durch Bevölkerungsgruppen

weisen eine hohe Relevanz für Unternehmen und den Wirtschaftsstandort auf und haben weitreichende Auswirkungen auf das produzierende Gewerbe (z.B. Automobilindustrie, Bauwirtschaft, Maschinenbau, chemische Industrie) und auf den Dienstleistungsbereich.

Hinzu kommen Entwicklungen wie:

- Finanzknappheit der Kommunen sowie des Bundes und der Länder aufgrund weitreichender Investitionen und Mittel zur Abfederung der Wirkungen der Pandemie COVID-19;
- Investitionsstaus bei kommunaler und staatlicher Infrastruktur;
- Abnehmende Akzeptanz von (großen) Infrastrukturprojekten insbesondere in den Bereichen Energie und Verkehr;
- Tendenzen zur Privatisierung öffentlicher Infrastrukturen (Krankenhäuser, Wasserversorgung u.a.);
- Wahrnehmung der Hochschulen und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen als zentrale Motoren der wirtschaftlichen und demographischen Entwicklung (Multiplikatorwirkungen in allen Bereichen – Innovation, Einzelhandel, Immobilienmarkt usw.);
- Zunehmende Notwendigkeit des Einsatzes von Management- und Marketingstrategien auf kommunaler und regionaler Ebene mit dem Ziel der Profilierung sowie der Stärkung und Präsentation der kommunalen Potentiale angesichts des zunehmenden Wettbewerbs um junge, gut ausgebildete Bevölkerung, Fachkräfte, Unternehmen und Fördermittel.

Einen wichtigen Trend bei den gesellschaftlichen Entwicklungen stellen neue Verhaltensmuster im Bereich des Verkehrs dar. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Zahl der eigengenutzten PKWs im Zuge des Bedeutungsgewinns der sharing economy abnimmt und dies erhebliche Auswirkungen auf die deutsche Schlüsselindustrie Automobilindustrie (einschl. Zulieferer) ebenso haben wird wie auf die Verkehrsinfrastruktur. Wirkungen werden sich auch durch die Umstellung auf Elektromobilität (PKW und Fahrrad) und automatisiertes Fahren ergeben, wobei hier insbesondere neue Marktsegmente (Senioren) erschlossen werden können. Gerade bei der Gruppe der Senioren werden sich neue Mobilitätsmuster in ländlichen Räumen ergeben (automatisiertes Fahren bis in das hohe Alter). Nicht übersehen werden sollte in diesem Zusammenhang der Trend, dass große Mobilitätskonzerne (DB AG, SIXT AG u.a.) bereits Konzepte für umfassende Mobilitätsdienstleistungen im Sinne einer all-inclusive-Mobilität entwickeln. Nicht unerheblich in diesem Bereich sind ferner neue Formen der Logistik, insbesondere im Einzelhandel in Gestalt der Lieferung von Produkten und Waren durch „Air-basierte“ Systeme (Drohnen) mit Wirkungen auf das Verkehrsaufkommen und damit die Verkehrsinfrastruktur.

4.2. Herausforderungen der Wirtschafts- und Standortentwicklung für den Teilraum „A6-Nord“

In einer zusammenfassenden Gesamtschau zeigen sich im Teilraum „A6-Nord“ folgende Herausforderungen:

- Das Thema Gewerbeflächenentwicklung besitzt eine hohe Bedeutung für den Teilraum, ist jedoch bislang weder konzertiert angegangen worden noch strukturiert kommuniziert worden;
- Der Regionalplan stellt eine wichtige Orientierung und „Leitplanke“ für die künftige Gewerbeflächenentwicklung dar; er eröffnet „Ermöglichungsräume“, indem er den Kommunen grundsätzlich eine wirtschaftliche Entwicklung zubilligt, jedoch moderne und zukunftsweisende Leitplanken und Leitlinien, beispielsweise in Gestalt der Nachhaltigkeit oder der ressourcenschonenden Entwicklung vorgibt;
- Der Druck auf den Teilraum durch Anfragen für Neuansiedlungen und Erweiterungen ist sehr hoch, wobei aufgrund der noch geringen Flächenpotentiale insbesondere flächenintensive Unternehmen, beispielsweise aus der Logistikbranchen eine große Rolle bei der Flächennachfrage spielen; ein Konfliktmanagement für Flächennutzungskonflikte (Naturschutz, Umwelt, Wohnen, Gewerbe) gibt es bislang kaum;
- Die Zugriffs- und Eigentumsverhältnisse der Kommunen auf Gewerbeflächen sind sehr überschaubar. In den vergangenen Jahren wurde zwar von einer Reihe von Gemeinden eine Reservepolitik betrieben, doch fehlt hier eine teilregionale bzw. interkommunale Abstimmung;
- Interkommunale Gewerbeflächen sind bislang nicht oder nur in kleinen Ansätzen (z.B. Weinheim) vorhanden;
- Die Bewertung der Kommunen zu den Standortfaktoren sind eher von klassischen Faktoren, beispielsweise Verkehrsanschlüsse, geprägt; neuere Standortfaktoren wie beispielsweise Verfügbarkeit von Co-Working-Spaces oder auch Faktoren wie Hafen-Hubs spielen bislang eher eine untergeordnete Rolle;
- Von Seiten der Kommunen werden die Lagegunst, die Führungsvorteile, Versorgungs- und Freizeitangebote von Gewerbegebieten – auch im Hinblick auf das Angebot attraktiver Arbeitsplätze – bislang unterschätzt; neue Formen und Formate von integrierten Gewerbegebieten sind bislang kaum vorhanden;
- Dringend erforderlich sind (interkommunale) Wirtschaftsentwicklungskonzepte, die durchaus auch Teil von integrierten, mehrere Strukturbereiche umfassenden kommunalen Entwicklungskonzepten sein können;
- Eine mittel- und langfristige Beobachtung der aktuellen wirtschaftlichen Trends und der Flächenentwicklung sowie deren Relevanz für die Standortentwicklung gibt es derzeit nicht, was auch auf die Größe der überwiegenden Zahl der Kommunen in dem Teilraum zurückgeführt werden kann; hier ergibt sich ein wichtiges Handlungsfeld für die Kammern;
- Jede Kommune verzeichnet eine Vielzahl von Anfragen für Neuansiedlungen oder betrieblichen Erweiterungen von verschiedenen Branchen; angedacht werden könnte hier ein Anfragenpool differenziert nach Branchen und in einem weiteren Schritt eine „Verschneidung“ mit einen Gewerbeflächenpool.

4.3. Handlungsansätze für die künftige Wirtschafts- und Standortentwicklung im Teilraum „A6-Nord“

Was nun mögliche Handlungsansätze für die künftige wirtschaftliche Entwicklung des Teilraums „A6-Nord“ und dessen Kommunen betrifft, so geht es nicht um Empfehlungen für die Ausweisung von Flächen (die Studie der CIMA hat für eine Reihe von Gemeinden hierzu Angaben gemacht verbunden mit Hinweisen, welche Art von Gewerbe sich für einzelne Standorte eignen).

Vielmehr geht es um ein strategisches Gesamtkonzept für die künftige zukunftsfähige Entwicklung des Teilraums „A6-Nord“ mit Strategien, die bislang im Portfolio der Kommunen nicht oder nur randlich angedacht wurden (vgl. hierzu die Ergebnisse der Befragungen).

Außer Zweifel steht, dass neben den nachfolgenden Strategien den *klassischen Standortfaktoren* wie beispielsweise Ausbau der Bundesautobahnen, der Bundesstraßen, des regionalen und überregionalen Schienenverkehrs, der Binnenhäfen eine besondere Bedeutung zukommt.

Strategisch erscheint es jedoch geboten, auch die nachfolgenden Handlungsfelder und Handlungsempfehlungen in ein wirtschaftliches Gesamtkonzept aufzunehmen, wobei den vier Kammern aufgrund ihrer (über-)regionalen Sichtweise als Motoren der strategischen Entwicklung eine besondere Rolle zukommt.

Im Folgenden werden daher auf der Grundlage

- der empirischen Ergebnisse und
- der Darstellung der Herausforderungen

fünf Handlungsfelder und Handlungsempfehlungen entwickelt.

Kontinuierliches Flächen-Monitoring: Flächenpotentiale und deren kartographische Darstellung

Im Zuge dieser Studie wurden vor allem Flächen in Augenschein genommen, die einen möglichst hochwertigen Verkehrsanschluss (wo möglich auch bimodal) aufweisen und/oder andere besondere Standortfaktoren, wie die Nähe zu Freizeiteinrichtungen, besitzen. Dabei wurde berücksichtigt, dass die in Frage kommenden Flächen sich soweit es möglich ist schonend gegenüber konkurrierenden Flächennutzungen verhalten sollen und bspw. keine ökologisch wertvollen Flächen umgenutzt werden.

Hingewiesen werden muss allerdings, dass mit Ausnahme von Bobenheim-Roxheim – Südost/B9, der Mannheim Coleman-Barracks/A6 alle im Anhang 3 erfassten Flächen als landwirtschaftliche Nutzflächen ausgewiesen sind. Es bedarf daher der Einzelfallprüfung, ob die Flächen nach den Vorgaben des Regionalplans eine Umwidmung erfahren können. Nach dieser Prüfung bedarf es Gespräche mit den Landwirten, ob eine Bereitschaft zur Umwidmung besteht.

Handlungsempfehlung:

- Aufbau eines Flächenpools jener gewerblichen Potentialflächen, die sich bisher in landwirtschaftlicher Nutzung befinden;
- Aufbau eines personellen Pools von Flächen-Scouts, also Akteuren, die – ggf. zusammen mit Immobilienunternehmern – Flächenpotentiale auf interkommunaler und regionaler Ebene auf deren Verfügbarkeit und Aktivierbarkeit prüfen (z.B. Flächen der DB AG).

Gemeinsam statt einsam: Interkommunalen Kooperation

Ein wesentlicher Handlungsansatz kommt interkommunalen Kooperationen zu. Eine solche interkommunale Kooperation könnte folgende Maßnahmen umfassen:

Handlungsempfehlungen:

- Aufbau eines Flächenpools, wobei dies für Wohnbauland und gewerbliches Bauland gleichermaßen zutrifft;
- Konzertierte, regelmäßige Gesprächsrunden und Dialoge der Bürgermeister und Wirtschaftsförderer unter Einbeziehung der Kammern, um „Black Box-Situationen“ zu vermeiden und offene und transparente gegenseitige Kommunikation und Information zu gewährleisten;
- Regelmäßige Gesprächsrunden mit Unternehmern mit dem Ziel bereits frühzeitig über mögliche betriebliche Erweiterungen oder auch Verlagerungsabsichten Informationen zu erhalten;
- Aufbau eines regionalen/interkommunalen Baulandentwicklungspools; eine solche Maßnahme könnte auch dazu beitragen;
- Erarbeitung eines Konzepts für kommunal abgestimmte Flächen für großflächige Unternehmen aus den Bereichen Logistik sowie Groß- und Einzelhandel; aus der Befragung geht hervor, dass nahezu alle Kommunen Vorbehalte gegen großflächige betriebliche Ansiedlungen aus den genannten Branchen haben, da der Arbeitmarkteffekt überschaubar ist und andererseits umfassende infrastrukturelle Vorleistungen erforderlich sind; zielführend könnte sein, dass in einem solchen Konzept eine abgestimmte Position aller Kommunen des Teilraums „A6 Nord“ enthalten ist, was auch zur Planbarkeit von betrieblichen Investitionen beitragen kann;
- Aufbau eines regionalen und fachlich differenzierten Flächenpools mit Kennzeichnung von Flächen (z.B. Flächen für Dienstleistungsbetriebe, Flächen für produzierendes Gewerbe und Handwerk, Flächen für flächenintensive gewerbliche Nutzungen u.a.);
- Schaffung von rechtlichen Rahmenbedingungen, beispielsweise in Gestalt des Aufbaus eines kommunalen Zweckverbands, in dem auch Ausgleichsmaßnahmen, Flächentauschverfahren, Verfahren zur Bürgerbeteiligung u.a. vorgesehen sind;
- Erarbeitung eines interkommunalen Wirtschaftsentwicklungskonzepts unter Einbeziehung aller Kommunen des Teilraums „A6-Nord“;
- Erarbeitung eines interkommunalen Regionalen Entwicklungskonzepts im Teilraum „A6-Nord“ unter Einbeziehung von verschiedenen Strukturbereichen, also Bevölkerung, Wohnen, Wirtschaft, bevölkerungs- und wirtschaftsnahe Infrastruktur, Tourismus, Naturschutz, um nur die wichtigsten Bereiche zu nennen;
- Analyse, Inaugenscheinnahme/Exkursionen zu den Best Practice-Beispielen sowie Prüfung der Übertragbarkeit von (bestehenden) Modellprojekten für interkommunale Gewerbegebiete, beispielsweise
 - interkommunales Gewerbe-, Dienstleistungs- und Freizeitzentrum Flugplatz Bitburg mit 170 angesiedelten Unternehmen, 1400 geschaffenen Arbeitsplätzen
 - interkommunaler Gewerbepark Breisgau mit Flächen für Existenzgründungen, 16 ha Innovationspark und Wegleitsystem für einen 10 km langen Weg für Besucher, Wanderer, Radfahrer; 180 angesiedelte Betriebe mit 1.800 Mitarbeitern,
 - Interkommunaler Industriepark Trier mit 130 Unternehmen und 2.400 Arbeitsplätzen und
 - Interkommunales Industrie- und Gewerbegebiet Reichenbach/Vogtland.

Kreativität ist gefragt: Kombi-Ansätze, integrierte Gewerbegebiete all-inclusive Gewerbegebiet

Für die künftige Wirtschafts- und Standortentwicklung sind kreative und nicht-alltägliche Lösungen gefragt. Die bisherigen Formen von Gewerbeflächen bedürfen einer Neuausrichtung, auch um Flächenkonkurrenzen möglichst zu vermeiden.

Einen Ansatz bieten hierfür integrierte, all-inclusive Gewerbeparks, die vor allem dem Gedanken des „Parks“ nah kommen und verschiedene Funktionen, also Arbeiten, Wohnen und Freizeit miteinander verbinden. Ein Beispiel hierfür ist der Ecopark im Landkreis Cloppenburg (Niedersachsen), der folgenden Strukturen aufweist:

Nach der Gründungsphase eines Gewerbeparks im Jahr 1999 erfolgte im Zuge einer Vermarktungsphase die Umgestaltung des Gewerbeparks zu einem Eco-Park mit folgenden Merkmalen:

- Günstige Lage mit hervorragender Verkehrsanschließung (Anschluss an die B72/A1 sowie Nähe zu den Seehäfen);
- Ausrichtung der Ansiedlungen im Ecopark liegt auf Gewerbe und Industrie sowie auf Betrieben aus dem Bereich des Handwerks und Betriebe aus dem Bereich von Dienstleistungen und FuE;
- Gelungene Ansiedlung von „Ankerbetrieben“ (z.B. Unternehmen Lidl);
- Guter Branchenmix der ansässigen Unternehmen im Gewerbepark mit Zukunftsbranchen (z.B. Medizin);
- Dynamik bei Unternehmensgründungen;
- Weitgehend stabile Situation der 4 Mitglieder des Zweckverbands (Gemeinden Emstek und Cappeln sowie Stadt Cloppenburg und Landkreis Cloppenburg);
- Hohe finanzielle Vorleistungen durch den Zweckverband, u.a. aufgrund von Erschließungsleistungen, Bewertung der landwirtschaftlichen Flächen, Leistungen im Bereich der Denkmalpflege/Archäologie u.a.
- Hohe Planungssicherheit und Verlässlichkeit für ansiedlungswillige und angesiedelte Unternehmen (keine Bürgerinitiativen);
- Wettbewerbssituation mit den Gewerbeparks C-Port und Niedersachsen-Park;
- Überschaubare Maßnahmen im Bereich des Standort- und Investitionsmarketings (regionaler Radius bis 100 km);
- Zukunftsweisende Philosophie des Ecoparks in Gestalt der „Wertschätzung von Arbeit“ als ausbaufähiges Alleinstellungsmerkmal und Verbindung zwischen Arbeiten und Wohnen;
- Bislang quantitativ und qualitativ überschaubare Dienst- und Serviceleistungen (Gastronomie und Hotellerie, Kindergarten, Anbindung an den Öffentlichen Nahverkehr, Poststelle, unternehmensnahe Dienstleistungen, z.B. Steuerberatung, Anwaltskanzleien, zentraler Betriebsarzt, Sicherheitsdienste, Unternehmerstammtische usw.).

Handlungsempfehlungen:

Unter Begleitung der Kammern und der Organisationen für Wirtschaftsförderung könnte ein solcher ökologischer Gewerbepark als interkommunales Modellprojekt „A6-Nord“ geplant und umgesetzt werden. Ein solcher Park könnte auch eine Signalwirkung für die Landschafts-, Orts- und Stadtgestaltung haben. Möglicherweise könnte ein solcher Park auch landwirtschaftliche Flächen enthalten und damit ein Weg für eine Teil-Umwidmung einer landwirtschaftlichen Nutzfläche sein.

Best practice-Beispiele

Was nun Best-practice Beispiele für **urbane Produktion im Sinne integrierter, nachhaltiger Gewerbegebiete** betrifft, so ist zu empfehlen, im Vorfeld folgende Fragen zu klären:

- Festlegung der Branchen – um welche Industrie- bzw. Dienstleistungsbetriebe handelt es sich?
- Welche Emissionen sind zu erwarten (insbesondere Lärmemissionen)?
- Welche Verkehrsanbindung ist gegeben (einschl. ÖV, Radverkehrsinfrastruktur)?
- Wie kann den verschiedenen Nutzungen architektonisch Rechnung getragen werden?
- Wie kann dem Thema „Nachhaltigkeit“ Rechnung getragen werden (z.B. Passivhaussiedlungen, Demo-Projekte zur Nachhaltigkeit)?
- Sind alle infrastrukturellen Anforderungen erfüllt (Glasfasernetz, Ver- und Entsorgungsinfrastruktur, Freizeitinfrastruktur, Einzelhandel usw.)?
- Welches Marketing und welche Öffentlichkeitsarbeit sind erforderlich?

Idealerweise umfasst ein integriertes Gewerbeareal neben emissionsarmen Unternehmen auch einen Wissenschaftspark und/oder Gründerpark, Freizeiteinrichtungen, Einzelhandelsbetriebe und Wohnflächen. Bei der Nutzung „Wohnen“ erscheint im Vorfeld die Diskussion über Zielgruppen erforderlich (Seniorenwohnen, Tiny Häuser, Mehrgenerationenhäuser, Familienwohnen in Einzelbauweise oder in Mehrfamilienhäusern, low budget-Wohnen usw.).

Abb. 37 Prüfkriterien für ein integriertes Gewerbeareal/Gewerbepark

Philosophie und Alleinstellungsmerkmale

Standortfaktoren

Flächensituation Gewerbe

Flächensituation Wohnen

Branchenstruktur der angesiedelten Unternehmen

Vertriebs- und Marketingkonzept

Dienst- und Serviceleistungen

Finanzstrategie und Organisation

Quelle: Eigene Erhebungen, Kaiserslautern 2021

Entwurf: Eigene Darstellung, Lehrstuhl Regionalentwicklung und Raumordnung, TU Kaiserslautern 2021

Am Beispiel des Ecoparks Emstek (Landkreis Cloppenburg) wird deutlich, dass im Vorfeld überlegt wurde, ob das Gewerbeareal einen Lebens-, Heimat und Landschaftspark mit umfassen sollte, mit generationenübergreifendem Wohnen, Gesundheitsangeboten und medizinischen Angeboten (ggf. in Verbindung mit privaten Rehakliniken) und Unternehmen sowie Einrichtungen und Dienstleistungen in

Zukunftsbranchen (Wissenschaft, Forschung, Umwelt, Energie, Bildung usw.). Ein solches Areal ist auch interessant für (junge) Bevölkerungsgruppen.

Abb. 38 Best Practice Innovative Gewerbegebiete/Gewerbepark

Ecopark, Cloppenburg



Foto: © Zweckverband ecopark

- Ansprechende, Park-ähnliche Gestaltung
- Ausgezeichnete Infrastruktur
- Flexible Gewerbeflächen

Urbane Produktion Wittenstein SE, Igersheim



Foto: © WITTENSTEIN SE

- Geräusch- und emissionsarme Produktion
- Zentrale Lage im Wohngebiet
- Regenerative Energieversorgung

Gewerbegebiet Jülicher Straße, Aachen



Foto: © Stadt Aachen (Lisa Seidel)

- Innenstadtnahe, historisch gewachsenes Gewerbegebiet
- Revitalisierung von Leerstand
- Umfangreiche Bürgerbeteiligung

Was nun die Relevanz und kommunal-bezogene Vorschläge von integrierten Arealen für den Teilraum „A6 Nord“ betrifft, so könnten – nach Anhang 3 - die Gebiete im Nordosten zwischen A67 und A5: in Hemsbach (Gebiet 10), Heppenheim (11) und Bensheim (12) für das Konzept eines integrierten Gewerbegebiets/Gewerbeparks besonders geeignet sein, da sie zumeist bereits in der Umgebung befindliche Naherholungs- und Versorgungsfunktionen aufweisen, größere Flächenpotenziale haben, landschaftlich mit der Nähe zum Odenwald und bestehenden Seen durchaus abwechslungsreich und reizvoll sind sowie die Bevölkerungsdichte in diesem Teilgebiet gegenüber den Gemeinden in unmittelbarer Nähe zu Mannheim und Ludwigshafen noch etwas geringer ist.

Die Gebiete 1 und 2 (s. Anhang 3) kommen auf keinen Fall in Betracht. Gebiet 1 liegt in einer Umgebung mit ausschließlich gewerblicher Nutzung und ästhetisch „sperriger“ Infrastruktur und Gebiet 2 fehlt es an bereits vorhandenen Siedlungsstrukturen in der Umgebung, an denen sich andocken ließe. Wohnbebauung würde hier die Entstehung einer neuen Siedlung bedeuten.

Die Gebiete 3, 5, 7, 8 und 9 (s. Anhang 3) liegen sehr nah am Zentrum des Agglomerationsraums mit entsprechend hohem Siedlungsdruck und bereits zugebauter Umgebung bzw. für die Wohnnutzung unpassender Umgebung aufgrund gewerblicher Nutzung und oftmals auch Autobahn-Geräuschemissionen. Die übrigen Gebiete 4, 13, 14, 15, 16, 17 und 18 (s. Anhang 3) kommen grundsätzlich für ein solches Mischnutzungskonzept infrage, weisen jedoch andererseits keine besonderen Vorteile für ein solches integriertes Gewerbegebiet auf.

Nach Kammerbezirken stellt sich dies wie folgt dar:

IHK Darmstadt – Gebiet 11 (Heppenheim),

IHK Rhein-Neckar – Gebiet 10 (Hemsbach),

IHK Pfalz – Gebiet 4 (Bobenheim-Roxheim),

IHK Rheinhessen – ohne Vorschlag, da lediglich Worms ohne geeignete Fläche im Zuständigkeitsbezirk liegt.

Tue Gutes und rede davon: Management und Marketing als Steuerungsinstrumente

Die bisherige Situation zeigt, dass die Gestaltung von Gewerbeflächen eher verwaltender Natur ist. Erforderlich ist künftig ein integriertes Management. Die Standortanforderungen von Unternehmen sind sehr heterogen. Unternehmen erwarten vielfach statt einer „Kirchturmpolitik“ eine Abstimmung zwischen den Gemeinden bezüglich Umfang und Qualität, wie der verkehrlichen Erschließung von Gewerbeflächen.

Handlungsempfehlungen:

- Antrag auf Bundesebene für ein Modellprojekt „Smarter Wirtschaftsstandort „A6-Nord“ mit dem Schwerpunkt interkommunales ökologisches Gewerbeflächenmanagement;
- Initiierung eines professionellen interkommunalen Standort- und Imagemarketings für den Gesamtstandort;
- Stärkere Information über Bundes- und Landesprogramme zur Regional- und Standortentwicklung (z.B. das derzeit laufende Programm „aktive Regionalentwicklung“) und deren Nutzung;
- Stärkere Nutzung europäischer Förderprogramme unter Einbeziehung von Unternehmen (z.B. das Forschungsprogramm Horizon mit Einbeziehung und Nutzen für Unternehmen);
- Schaffung von Co-Working-Spaces;

- Aufbau eines regionalen Think Tanks als modernes Netzwerk und als neue Organisationsform unter Federführung der Kammern zur laufenden Diskussion über Ansätze und Strategien zur Zukunftssicherung des Wirtschaftsstandorts;
- Aufbau eines Pilotprojekts „Premiapark „A6 Nord“ als integrierter, multifunktionaler und nachhaltiger Gewerbepark mit einem entsprechenden Dienstleistungs- und auch Marketingkonzept.

Wer nicht wagt, der nicht gewinnt: Trendforschung – regionaler Think Tank – Standortoffensive

Die empirischen Ergebnisse haben gezeigt, dass kommunale Aktivitäten zumeist die aktuelle Situation betreffen. Gleichwohl ist eine vorausschauende Betrachtung unter Einbeziehung von sozioökonomischen und gesellschaftlichen Trends von großer Bedeutung. Eingebettet könnte dies in eine Standortoffensive „A6-Nord“ sein, die eine Reihe von Maßnahmen, die unterschiedliche Strukturbereiche betreffen, umfasst.

Handlungsempfehlung:

- Aufbau einer Alliance als Netzwerk aller Akteure im Teilraum „A6-Nord“;
- Aufbau eines regionalen Think Tanks als modernes Netzwerk und als neue Organisationsform unter Federführung der Kammern zur laufenden Diskussion über Ansätze und Strategien zur Zukunftssicherung der Unternehmen und des Wirtschaftsstandorts (Trendbeobachtung und Trendforschung);
- Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts im Sinne des Ausbaus einer all-inclusive-Mobilität/integrierte Mobilitäts-Hubs;
- Initiativen zur zeitnahen Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie der Umsetzung von (Infrastruktur-)Projekten;
- Abbau von Bürokratien, insbesondere auch bei Förderprogrammen.

Eine Standortoffensive muss die Forderung an die Länder und an den Bund enthalten, die klassischen Standortfaktoren einem zügigen Ausbau zuzuführen. Dies betrifft insbesondere

- den Ausbau einer hochleistungsfähigen digitalen Infrastruktur,
- den zügigen Ausbau der Bundesautobahnen und der Bundesstraßen,
- den Ausbau der Rheinbrücken,
- den technologieorientierten und digitalen Ausbau der Binnenhäfen als Cargo-Hubs unter Anbindung an das regionale und überregionale Schienennetz,
- den Ausbau des ÖPNV und Ausbau eines all-inclusive-Mobilitätsangebots sowie
- die Sicherung und den Ausbau des City Airports Mannheim und der Flugplätze/Verkehrslandeplätze Speyer und Worms.

Literatur

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), Nachhaltige Weiterentwicklung von Gewerbegebieten, Bonn 2016

CIMA Beratung + Management GmbH (Hrsg.), Regionale Gewerbeflächenstudie Metropolregion Rhein-Neckar, Lübeck 2012/9

Informationskreis für Raumplanung (Hrsg.), Themenheft „Urbane Produktion“ der Zeitschrift Raumplanung, Dortmund 2020

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS) (Hrsg.), Zukunftsstandorte für den Mittelstand, Dortmund 2005

Verband Region Rhein-Neckar (Hrsg.), Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar, Mannheim 2021

Ders. (Hrsg.), Rhein-Neckar Info, Mannheim 2021

Verzeichnis der Abbildungen

- Abb. 1 a Untersuchungsraum „A6-Nord“
- Abb. 1 b Gebietskörperschaften mit Anteil am Untersuchungsraum „A6-Nord“
- Abb. 2 Prozentualer Anteil der Siedlungsfläche an der Gesamtbodenfläche 2019
- Abb. 3 Bevölkerungsdichte in den Gemeinden des Untersuchungsgebiets 2019
- Abb. 4 Entwicklung der Bevölkerung auf Gemeindeebene im Teilraum „A6-Nord“ im Zeitraum 2010-2019
- Abb. 5 Entwicklung der Bevölkerung im Teilraum „A6-Nord“ im Zeitraum 2010 – 2019
- Abb. 6 Entwicklung des Wanderungssaldos im Teilraum „A6-Nord“ im Zeitraum 2010 – 2019
- Abb. 7 Entwicklung des natürlichen Saldos im Teilraum „A6-Nord“ im Zeitraum 2010 – 2019
- Abb. 8 Entwicklung der Zahl der Beschäftigten im Teilraum „A6-Nord“ im Zeitraum 2010 – 2019
- Abb. 9 Entwicklung der Zahl der Beschäftigten und der Zahl der Betriebe im produzierenden Sektor im Teilraum „A6-Nord“ im Zeitraum 2010 – 2019
- Abb. 10 Flächennutzung im Teilraum „A6-Nord“ 2019
- Abb. 11 Veräußerte Baulandfläche im Teilraum „A6-Nord“ im Zeitraum 2010 - 2019
- Abb. 12 a Entwicklung des durchschnittlichen Kaufwerts von Baulandflächen im Teilraum „A6-Nord“ im Zeitraum 2010 - 2019
- Abb. 12 b Fertiggestellte Nichtwohngebäude je Einwohner 2010-2019
- Abb. 13 Typisierung der befragten Kommunen mit Flächenanteilen im Untersuchungsgebiet
- Abb. 14 Charakterisierung der Kommunen aus wirtschaftlicher Sicht
- Abb. 15 Konzeptionell-strategische Grundlagen für die Wirtschafts- und Standortentwicklung – Bedeutung von Wirtschaftsentwicklungskonzepten und des Regionalplans
- Abb. 16 Bedeutung des Regionalplans
- Abb. 17 Angestrebte wirtschaftliche Entwicklung auf kommunaler Ebene
- Abb. 18 Anfragen nach Erweiterung von Unternehmen
- Abb. 19 Anfrage von Unternehmen für Neuansiedlungen
- Abb. 20 Branchenspezifische Schwerpunktsetzung bei der Neuansiedlung von Unternehmen
- Abb. 21 Branchenspezifische Schwerpunktsetzung bei der Erweiterung von Unternehmen
- Abb. 22 Zentrale Standortfaktoren für die wirtschaftliche Entwicklung
- Abb. 23 Ausgewiesene Gewerbeflächen in den Kommunen des Teilgebiets „A6-Nord“ 2021
- Abb. 24 Eigentumsverhältnisse der Gewerbeflächen in den befragten Kommunen
- Abb. 25 Innerörtliche Verteilung der Gewerbeflächen
- Abb. 26 Anteil ungenutzter ausgewiesener Gewerbeflächen
- Abb. 27 Gründe für Nicht-Nutzung der Gewerbeflächen
- Abb. 28 Herausforderungen bei der Aktivierung von Gewerbeflächen
- Abb. 29 Möglichkeiten zur Umwidmung von landwirtschaftlichen Nutzflächen in Gewerbeflächen
- Abb. 30 Maßnahmen zur Zukunftssicherung
- Abb. 31 Brancheneinschränkungen aus der Sicht der Kommunen
- Abb. 32 Marketingmaßnahmen
- Abb. 33 Interkommunale Kooperationen im Teilraum „A6-Nord“
- Abb. 34 Neue Ansätze zur Ausgestaltung von Gewerbegebieten
- Abb. 35 Wirkungen der Pandemie auf die gewerbliche Flächensituation
- Abb. 36 Einschätzung der Wirkungen der Pandemie COVID-19
- Abb. 37 Prüfkriterien für ein integriertes Gewerbeareal/Gewerbepark
- Abb. 38 Best practice-Beispiele - Innovative Gewerbegebiete/Gewerbeparks

Anhang 1

Entwicklungskonzept für den Zukunftskorridor „A6-Nord“ – Strategien für die Wirtschafts- und Standortentwicklung

Verzeichnis der in die schriftliche Befragung einbezogenen Kommunen im Teilgebiet „A6-Nord“ sowie Verzeichnis der Gesprächspartner

Städte - Oberbürgermeister

Stadt Mannheim
Herrn Oberbürgermeister
Dr. Peter Kurz
E 5
68159 Mannheim
Tel.: 0621 293-9300
Fax: 0621 293-9700
peter.kurz@mannheim.de

Stadt Frankenthal (Pfalz)
Herrn Oberbürgermeister Martin Hebich
Rathausplatz 2-7
67227 Frankenthal (Pfalz)
Tel.: 06233 - 89 201
Fax: 06233 - 89 400
oberbuergermeister@frankenthal.de

Stadt Ludwigshafen am Rhein
Frau Oberbürgermeisterin
Jutta Steinruck
Jaegerstr. 1
67059 Ludwigshafen a. R.
Tel.: 0621 504-3031
Fax: 0621 504-3781
jutta.steinruck@ludwigshafen.de

Stadt Worms
Herrn Oberbürgermeister
Adolf Kessel
Rathaus
Marktplatz 2
67547 Worms
Tel.: 06241/853-1000
Fax: 06241/8531099
(adolf.kessel@worms.de)

Gemeinden - Bürgermeister

Stadtverwaltung Heppenheim (Bergstraße)
Herrn Bürgermeister
Rainer Burelbach
Großer Markt 1
64646 Heppenheim
Tel.: 06252 13-1100
Fax: 06252 13-1102
buergermeister@stadt.heppenheim.de

Stadtverwaltung Lampertheim
Herrn Bürgermeister
Gottfried Störmer
Stadthaus
Römerstr. 102
68623 Lampertheim
Tel.: 06206 935-256
Fax: 06206 935-256
buergermeister-buero@lampertheim.de

Stadtverwaltung Lorsch
Herrn Bürgermeister
Christian Schönung
Gebäude Stadthaus
Kaiser-Wilhelm-Platz 1
64653 Lorsch
Tel.: 0 62 51/59 67-220
Fax: 0 62 51/59 67-200
buergermeister@lorsch.de

Stadtverwaltung Viernheim
Herrn Bürgermeister
Matthias Baaß
Kettelerstr. 3
68519 Viernheim
Tel.: 06204 988-216
Fax: 06204 988-378
mbaass@viernheim.de

Gemeinde Laudenbach
Herrn Bürgermeister
Benjamin Köpfler
Untere Straße 2
69514 Laudenbach
Tel.: 06201 7002 32
Fax: 06201 7002-21
rathaus@gemeinde-laudenbach.de

Gemeinde Hemsbach
Herrn Bürgermeister
Jürgen Kirchner
Schlossgasse 41
69502 Hemsbach
Tel.: 06201 7 07 – 21
Fax: 06201 7 07 – 45
Juergen.kirchner@hemsbach.de

Gemeinde Weinheim
Herrn Bürgermeister
Manuel Just
Obertorstr. 9
69469 Weinheim
Tel.: 06201 / 82 – 206
Fax: 06201 / 13880
oberbuergermeister@weinheim.de

Gemeinde Heddesheim
Herrn Bürgermeister
Michael Kessler
Fritz-Kessler-Platz
68542 Heddesheim
Tel.: 06203/101-221
Fax: 06203/101-211
Michael.kessler@heddesheim.de

Gemeinde Hirschberg an der Bergstraße
Herrn Bürgermeister
Ralf Gänshirt
Großsachsener Str. 14
69493 Hirschberg
Tel.: 06201 598-27
bm@hirschberg-bergstrasse.de

Gemeinde Einhausen
Herrn Bürgermeister
Helmut Glanzner
Marktplatz 5
64683 Einhausen
Tel.: 06251 9602-500
Fax: 06251 9602-770
sekretariat@einhausen.de
post@einhausen.de

Gemeinde Ladenburg
Herrn Bürgermeister
Stefan Schmutz
Hauptstraße 7
68526 Ladenburg
Tel.: 06203 70-101
post@ladenburg.de

Gemeinde Bürstadt
Frau Bürgermeisterin
Barbara Schader
Rathausstraße 2
68642 Bürstadt
Tel: 06206 / 701 – 200
Fax: 06206 / 7017 – 200
barbara.schader@buerstadt.de

Gemeinde Ilvesheim
Herrn Bürgermeister
Andreas Metz
Schloßstraße 9
68549 Ilvesheim
0621 49660-0
0621 49660-650
gemeinde@ilvesheim.de

Ortsgemeinde Beindersheim
Herrn Ortsbürgermeister
Ken Stutzmann
Schenkelstraße 1
67259 Beindersheim
Tel.: 06233 37 91-0
Fax: 06233 37 18 31
ortsgemeinde@beindersheim.de

Gemeindeverwaltung Bobenheim-Roxheim
Herrn Bürgermeister
Michael Müller
Rathausplatz 1
67240 Bobenheim-Roxheim
Tel.: 0 62 39 / 939-1309
Fax: 06239 / 939-258
michael.mueller@bobenheim-roxheim.de

Gemeindeverwaltung Großniedesheim
Herrn Ortsbürgermeister
Michael Walther
Rosenstr. 8
67259 Großniedesheim
Tel.: 06239 1229
info@grossniedesheim.de

Gemeindeverwaltung Heuchelheim bei Frankenthal
Herrn Ortsbürgermeister
Frank Klingel
Heppenheimer Str. 3
67259 Heuchelheim
Tel.: 06238/716
info@heuchelheimbeifrankenthal.de

Gemeindeverwaltung Kleinniedesheim
Herrn Ortsbürgermeister
Ewald Merkel
67259 Kleinniedesheim
Tel.: 06238 / 995188
Ewald-merkel@t-online.de

Gemeinde Bensheim
Frau Bürgermeisterin
Christine Klein
Kirchbergstraße 18
64625 Bensheim
Telefon: 06251/14-200 (Vorzimmer)
Fax: 06251/14-244
buergeremeisterin@bensheim.de

Gesprächspartner mit Vertretern der Industrie- und Handelskammern

Industrie- und Handelskammer (IHK) Darmstadt
Herrn Dr. Daniel Theobald
Rheinstraße 89
64295 Darmstadt
Tel.: 06151 871-1282
daniel.theobald@darmstadt.ihk.de

Industrie- und Handelskammer für Rheinhessen
Herrn Geschäftsführer Tim Wiedemann
Rathenaustraße 20
67547 Worms
Tel.: 06241/9117-50
Fax: 06241/9117-4750
tim.wiedemann@rheinhausen.ihk24.de

Industrie- und Handelskammer Rhein-Neckar
Herrn Mario Klein
Hans-Böckler-Straße 4
69115 Heidelberg
Tel.: 06221 9017-643
mario.klein@rhein-neckar.ihk24.de

Industrie und Handwerkskammer Pfalz
Frau Nicole Rabold
Ludwigsplatz 2-4
67059 Ludwigshafen
Tel. 0621 5904-1500
Fax: 0621 5904-1504
nicole.rabold@pfalz.ihk24.de

Gesprächspartner mit Vertreter des Verbands Rhein-Neckar

Herrn leitender Direktor Christoph Trinemeier
M 1, 4-5
68161 Mannheim
Tel. 0621 10708-204
Fax 0621 10708-255
christoph.trinemeier@vrrn.de

Gespräche oder schriftliche Stellungnahmen mit/von Vertretern im Bereich Wirtschaftsförderung

Stadt Mannheim, Fachbereich für Wirtschafts- und Strukturförderung
Frau Leiterin
Christiane Ram
E 5
68159 Mannheim
christiane.ram@mannheim.de

Rhein-Neckar-Kreis, Stabsstelle Wirtschaftsförderung
Herrn Leiter
Danyel Atalay
Kurfürsten-Anlage 38-40
69115 Heidelberg
wirtschaftsfoerderung@rhein-neckar-kreis.de

Wirtschaftsförderung Bergstraße GmbH
Herrn Geschäftsführer
Dr. Matthias Zürker
Wilhelmstraße 51
64646 Heppenheim (Bergstraße)
matthias.zuerker@wr-bergstrasse.de

Wirtschaftsförderungsgesellschaft Rhein-Pfalz-Kreis m.b.H
Herrn Fatmir Zeqiraj
Europaplatz 5
67063 Ludwigshafen
Tel 0621 5909 4370
Fax 0621 5909 6310
fatmir.zeqiraj@kv-rpk.de

Anhang 2

Fragebogen der schriftlichen Befragung der Kommunen im Teilraum „A6-Nord“

Univ.-Prof. Dr. habil. Gabi Troeger-Weiß

Pfaffenbergstraße 95 Telefon: + 49 (0)6 31/2 05-47 01
67663 Kaiserslautern Telefax: + 49 (0)6 31/2 05-25 51
Geb. 1, Raum 022.1 Mobil: + 49 (0)1 75/4 05-91 57
www.uni-kl.de/rur Email: troegerw@ru.uni-kl.de

Fragebogen für die schriftliche Befragung der Kommunen im Teilgebiet „A6-Nord“

Entwicklungskonzept für den Zukunftskorridor „A6-Nord“ – Strategien für die Wirtschafts- und Standortentwicklung

Hier:

Umfrage bei den Städten und Gemeinden

Auftraggeber:

Industrie- und Handelskammern Darmstadt, Rheinhessen, Rhein-Neckar und Pfalz

Auftragnehmer und Leitung der Untersuchung:

Univ.-Prof. Dr. Gabi Troeger-Weiß
Dr. Sebastian Winter

Kaiserslautern, 20. April 2021

Dürfen wir Ihnen nun einige Fragen stellen:

Name Ihrer Stadt/Ihrer Gemeinde:

I. Fragen zu Ihrer Stadt/Ihrer Gemeinde

1. Wie würden Sie Ihre Stadt/Ihre Gemeinde aus wirtschaftlicher Sicht charakterisieren?

(Mehrfachantworten sind möglich)

- Starker Wirtschaftsstandort mit hohen Anteilen an Industrie/produzierendem Gewerbe und Handwerk
- Starker Wirtschaftsstandort mit hohen Anteilen am Dienstleistungsbereich
- Wirtschaftsstandort mit einem hohen Anteil an Logistik (Verteilzentren und Speditionen)
- Landwirtschaftlich geprägte Gemeinde
- Wohnstandort
- Sonstiges, was?

2. Gibt es ein wirtschaftliches Entwicklungskonzept in Ihrer Stadt/in Ihrer Gemeinde?

- Ja, aus welchem Jahr ist dies?Jahr
- Nein

3. Welche Bedeutung hat für Sie der Regionalplan bei der Entwicklung Ihrer Stadt/Ihrer Gemeinde?

- Hohe Bedeutung – der Regionalplan wird bei allen Entwicklungsschritten berücksichtigt
- Geringe Bedeutung, da zu „grobkörnig“
- Keine Bedeutung

4. Welche Entwicklung streben Sie in Ihrer Stadt/in Ihrer Gemeinde in den nächsten 10 Jahren an?

(Mehrfachantworten sind möglich)

- Starkes wirtschaftliches Wachstum durch Ansiedlung von Unternehmen
 - Schwerpunktsetzung auf die Industrie, an welche Branchen denken Sie dabei?
.....
.....
.....
 - Schwerpunktsetzung auf das Handwerk
 - Schwerpunktsetzung auf den Dienstleistungsbereich
 - Schwerpunktsetzung auf Einzelhandel
- Starkes wirtschaftliches Wachstum durch Erweiterung bereits ansässiger Unternehmen
Um welche Branchen handelt es sich?
.....
.....
.....
- Schwerpunktsetzung auf Wohnen
- Bestandssicherung und kein weiteres quantitatives Wachstum durch Ansiedlung neuer Unternehmen des produzierenden Gewerbes/des Handwerks
- Wir nehmen bereits heute Entlastungsfunktionen innerhalb der Metropolregion Rhein-Neckar wahr und werden weitere Gewerbegebiete ausweisen
- Wir nehmen bereits heute Entlastungsfunktionen innerhalb der Metropolregion Rhein-Neckar wahr und werden **keine** weiteren Gewerbegebiete ausweisen.

5. Welche zentralen Standortfaktoren zeichnen Ihre Stadt/Ihre Gemeinde im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung aus?

(Mehrfachantworten sind möglich)

- Verkehrsanbindung auf der Straße
- Verkehrsanbindung auf der Schiene
- Anschluss oder Nähe zu einem Rheinhafen
- Zentrale Lage in der Metropolregion Rhein-Neckar
- Verfügbarkeit von Gewerbeflächen
- Hochleistungsfähige digitale Infrastruktur
- Verfügbarkeit von Fachkräften
- Nähe und Kooperation mit Hochschulen
- Förderangebote für Unternehmen sowie lokale Steuern und Abgaben
- Lebensqualität und Wohn- und Freizeitwert
- Image der Stadt/der Gemeinde
- Hoher Standard an sozialer Infrastruktur und Bildungseinrichtungen

6. Auf welche Weise machen Sie auf Ihre Stadt/Ihre Gemeinde als Wirtschaftsstandort aufmerksam?

(Mehrfachantworten sind möglich)

- Homepage
- Broschüren
- Aussteller auf Messen
- Wirtschaftsbezogene Veranstaltungen und Events
- Unsere Gemeinde verfügt über ein umfassendes Marketingkonzept
- Sonstiges, was?
- Keine Marketing- und Werbeaktivitäten

II. Fragen zu den Gewerbeflächen in Ihrer Stadt/Ihrer Gemeinde

7. Wie viele Gewerbeflächen haben Sie in Ihrer Stadt/in Ihrer Gemeinde ausgewiesen?

- Unter 2 ha
- 2 bis unter 5 ha
- 5 bis unter 10 ha
- 10 bis unter 20 ha
- 20 bis unter 50 ha
- 50 ha und mehr

8. Befinden sich die ausgewiesenen Gewerbeflächen in kommunaler Hand?

- Ja, vollständig in kommunaler Hand
- Nein, teils in kommunalem, teils in privatem Eigentum
- ausschließlich in privatem Eigentum

9. Sind die Gewerbeflächen arrondiert?

- Ja, die Gewerbeflächen sind arrondiert und umfassen ein Areal
- Nein, die Gewerbeflächen befinden sich in verschiedenen Standorten auf der kommunalen Gemarkung: wie viele Standorte?

10. Wie hoch ist der Anteil an ausgewiesenen, jedoch nicht genutzten Gewerbeflächen?

- unter 10%
- 10 bis unter 30%
- 30 bis unter 50%
- über 50%
- Es werden alle ausgewiesenen Gewerbeflächen genutzt.

11. Welche Gründe hat es, dass ein Teil der Gewerbeflächen nicht genutzt wird?

(Mehrfachantworten sind möglich)

- Wir möchten nur Neuansiedlungen bestimmter Branchen. Um welche handelt es sich dabei?
.....
.....
.....
- Wir denken an eine Umwidmung geeigneter Flächen für Wohngebiete
- Der Schwerpunkt liegt auf Erweiterungsmöglichkeiten für ansässige Unternehmen, weshalb wir die Flächen vorhalten möchten
- Wir möchten nur Dienstleistungsbetriebe ansiedeln und halten hierfür Flächen vor
- Wir möchten weiteren Einzelhandel ansiedeln und halten hierfür Flächen vor
- Ein Teil der Gewerbeflächen befindet sich in privatem Eigentum und der Eigentümer stellt die Flächen nicht zur Verfügung/verkauf die Flächen nicht
- Es gibt keine Interessenten
- Sonstiges: was?

12. Ist in Ihrer Stadt/in Ihrer Gemeinde die Umwidmung von landwirtschaftlichen Nutzflächen in Gewerbeflächen möglich?

- Ja, um wie viele Hektar handelt es sich dabei?ha
- Nein

13. Wie viele Anfragen haben Sie jährlich von Unternehmen? Bitte geben Sie die absolute Zahl an:

- Unternehmen, die in Ihrer Gemeinde/in Ihrer Stadt sich erweitern möchten
 - Unternehmen, die sich neu ansiedeln möchten
- Bei den Interessenten für Neuansiedlungen: Um welche Branchen handelt es sich dabei?

.....
.....

14. Stellt die Aktivierung von Gewerbeflächen in Ihrer Stadt/in Ihrer Gemeinde eine Herausforderung dar?

(Mehrfachantworten sind möglich)

- Ja, es sind ausgewiesene Gewerbeflächen vorhanden, die jedoch nicht zur Verfügung stehen
- Ja, es sind Flächen vorhanden, die nicht als Gewerbeflächen ausgewiesen werden können
- Nein, alle ausgewiesenen Gewerbeflächen können auch von interessierten Unternehmen genutzt werden

15. Gibt es Unternehmen in Branchen, die in Ihrer Stadt/in Ihrer Gemeinde nicht angesiedelt werden sollten?

- Ja, flächenintensive Unternehmen mit geringen Arbeitplatzeffekten (z.B. Logistik)
- Ja, Einzelhandelsgroßbetriebe
- Ja, Betriebe aus dem Dienstleistungsbereich, welche?
- Nein, alle Unternehmen können sich ansiedeln

III. Fragen zur künftigen wirtschaftlichen Entwicklung und Entwicklung von Gewerbegebieten

16. Welche Strategien und Maßnahmen haben Sie für die Sicherung der Zukunftsfähigkeit Ihrer Stadt/Ihrer Gemeinde?

(Mehrfachantworten sind möglich)

- Aktivierung und Erschließung neuer Gewerbeflächen als vorausschauende Maßnahme
- Nachfrageorientierte gewerbliche Flächenausweisung
- Ausweisung neuer Wohnbauflächen
- Aktive Vermarktung von Gewerbeflächen
- Kommunales Entwicklungskonzept
- Wirtschaftsentwicklungskonzept
- Querschnittsorientiertes ganzheitliches Marketingkonzept
- Sonstige, welche?

.....
.....
.....

17. Werden Sie künftig mit anderen Städten und Gemeinden im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung kooperieren?

(Mehrfachantworten sind möglich)

- Ja, bei der Ausweisung von Gewerbegebieten
- Ja, bei der Vermarktung von Gewerbeflächen
- Ja, bei der Erstellung eines Gewerbeflächenkatasters
- Ja, bei dem Ausbau einer hochleistungsfähigen digitalen Infrastruktur
- Ja, bei der Vermarktung des Wirtschaftsstandorts
- Ja, bei der Erarbeitung eines kommunalen Entwicklungskonzepts/Wirtschaftskonzepts
- Nein, ich sehe keinen Kooperationsbedarf: bitte begründen Sie dies kurz:

.....
.....
.....

18. Welche neuen Formen und Ansätze für die Ausgestaltung von Gewerbegebieten kommen künftig in Ihrer Stadt/in Ihrer Gemeinde in Betracht?

(Mehrfachantworten sind möglich)

- Verbindung von Gewerbe-Wohnen-Freizeit
- Ökologische Gewerbeparks mit „grünen“ Unternehmen
- Wissenschaftspark
- Technologiepark
- Dienstleistungspark
- Co-Working-Spaces
- Factory Outlet Center (FOC)
- Sonstige, welche?

.....
.....

19. Welche Wirkungen hat aus Ihrer Sicht die Pandemie COVID-19 auf die gewerbliche Flächensituation?

(Mehrfachantworten sind möglich)

- Die Nachfrage nach Gewerbeflächen insbesondere seitens der Industrie steigt bereits derzeit und wird nach unserer Einschätzung weiter steigen
- Die Nachfrage nach Gewerbeflächen wird abnehmen. Welche Branchen sind davon betroffen?
.....
.....
- Die Nachfrage nach Gewerbeflächen wird sich kurz- und mittelfristig nicht verändern
- Künftig werden innovative Formen von Gewerbegebieten zunehmend gefragt sein (z.B. gestalterisch attraktive Gewerbeparks, Co-Working-Spaces u.a.)

20. Welche Wirkungen hat aus Ihrer Sicht die Pandemie COVID-19 auf die Gesamtentwicklung Ihrer Stadt/Ihrer Gemeinde?

(Mehrfachantworten sind möglich)

- Hoher Bedarf am schnellen Ausbau digitaler Infrastrukturen
- Bedeutungsgewinn von innovativen Mobilitätskonzepten
- Bedeutungsgewinn interkommunaler Zusammenarbeit
- Bedeutungsgewinn von Klimakonzepten und klimafreundlichen Gewerbegebieten
- Bedeutungsgewinn von Nachhaltigkeit, insbesondere nachhaltigen Investitionen und Gewerbegebieten
- Abnahme der Pendlerverkehre durch hohe Nutzung des mobilen Arbeitens/Home-office
- Starke Veränderung der Innenstädte durch Insolvenzen bei Einzelhandel und Dienstleistungsbereich
- Verlagerung von Unternehmen in das europäische Ausland
- Verlagerung von Unternehmen in das außereuropäische Ausland
- Erhöhte Nachfrage nach Gewerbeflächen insbesondere durch die chemische Industrie und Pharmaindustrie (Stichwort: Produktion von Impfstoffen)
- Erhöhte Nachfrage nach (eigengenutzten) Wohnimmobilien
- Abnahme der Nachfrage nach Büroimmobilien
- Erhöhung der Arbeitslosenquote und damit Verringerung der Kaufkraft
- Sonstiges, was?
.....

Für Ihre Unterstützung danken wir Ihnen sehr!

Univ.-Prof. Dr. habil. Gabi Troeger-Weiß

Pfaffenbergstraße 95 Telefon: + 49 (0)6 31/2 05-47 01
67663 Kaiserslautern Telefax: + 49 (0)6 31/2 05-25 51
Geb. 1, Raum 022.1 Mobil: + 49 (0)1 75/4 05-91 57
www.uni-kl.de/rur Email: troegerw@ru.uni-kl.de

Technische Universität Kaiserslautern • Postfach 3049 • 67653 Kaiserslautern

Anhang 3

Entwicklungskonzept für den Zukunftskorridor „A6-Nord“ - Strategien für die Wirtschafts- und Standortentwicklung

Hier:

Erkenntnisse der Befahrung des Untersuchungsgebiets nördlich der A6 am 2. März 2021

Leitung:

Univ.-Prof. Dr. habil. Gabi Troeger-Weiß

Mitarbeiter:

Dr. rer. pol. Sebastian Winter

Anmerkung:

Die nachfolgenden Angaben beziehen sich auf vorab sondierte, potenziell zur gewerblichen Nutzung geeignete Flächen. Diese Angaben sind vorbehaltlich einer Analyse des Regionalplans und der CIMA-Studie zu sehen. Genaue Gebietsumrisse wurden ganz bewusst noch nicht vorgenommen, da diese eine genauere Betrachtung der hier aufgeführten Flächen erfordern.

Ergebnisse der Gebietsbefahrung

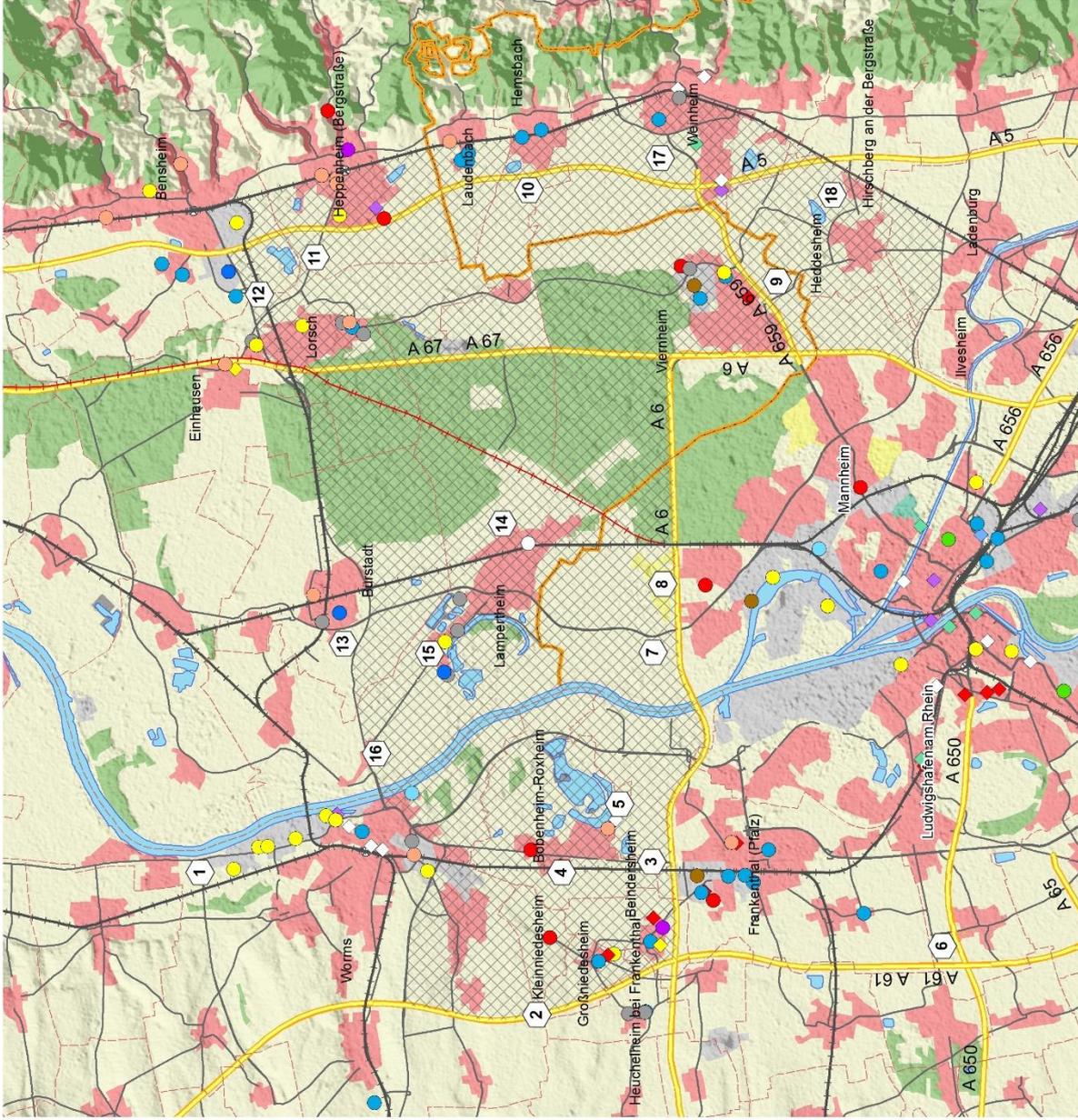
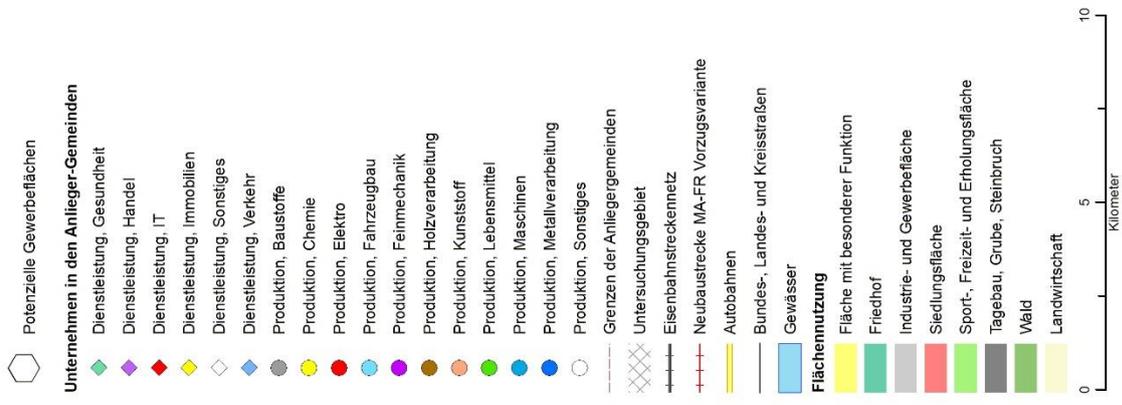
Es wurden die folgenden Flächen als potenzielle Gewerbeflächen befahren:

Karte	Lage	Anbindung
1	Worms-Rheindürkheim (Süd)	B9 / A61
2	Parkplatz Erpelrain	A61
3	Frankenthal (Nord)	A6
4	Bobenheim-Roxheim (West)	Bahnlinie
5	Bobenheim-Roxheim (Südost)	B9
6	Ludwigshafen (Ruchheim)	A61/ A650
7	Mannheim Sandhofen	A6
8	Mannheim Coleman-Barracks	A6
9	Viernheim (Süd)	A6 / A659

Karte	Lage	Anbindung
10	Hemsbach (West)	A5
11	Heppenheim (West)	A5
12	Lorsch (Ost)	B47
13	Bürstadt (West)	B47
14	Lampertheim (Ost)	B44
15	Lampertheim (Nordwest)	B44
16	Rosengarten (Südwest)	B47
17	Weinheim (West)	A5
18	Heddesheim (Nordost)	A5

Die Nummern der jeweiligen Gebiete sind in der nachfolgenden Karte dargestellt (Sechseck-Symbole).

Region des Untersuchungsgebiets

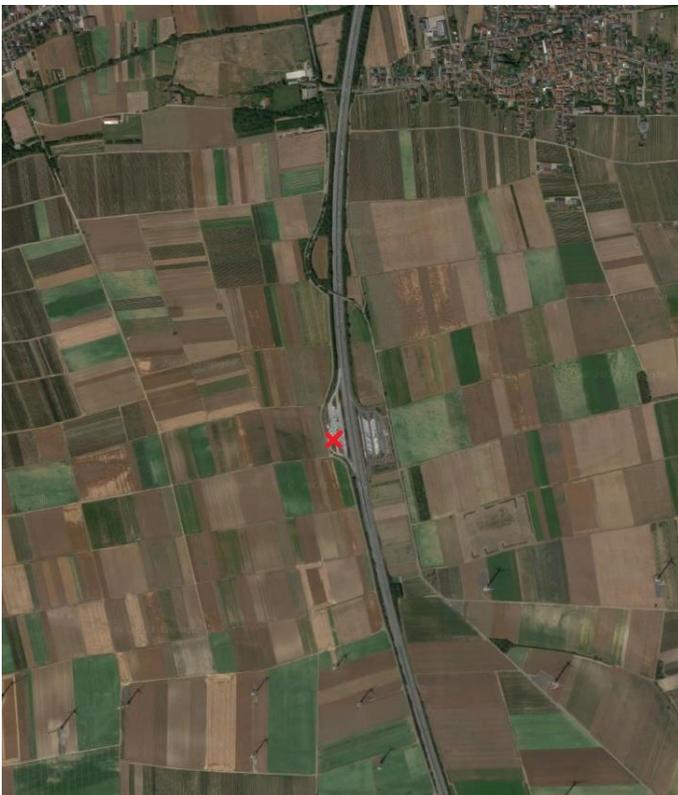


In den nachfolgenden Kartenausschnitten ist der jeweilige Standort rot markiert. Zu den jeweiligen Standorten wurde qualitative Einschätzung der in der Regel unbebauten Flächen vorgenommen. Bei den Flächen handelt es sich aktuell zumeist um landwirtschaftliche Nutzflächen.



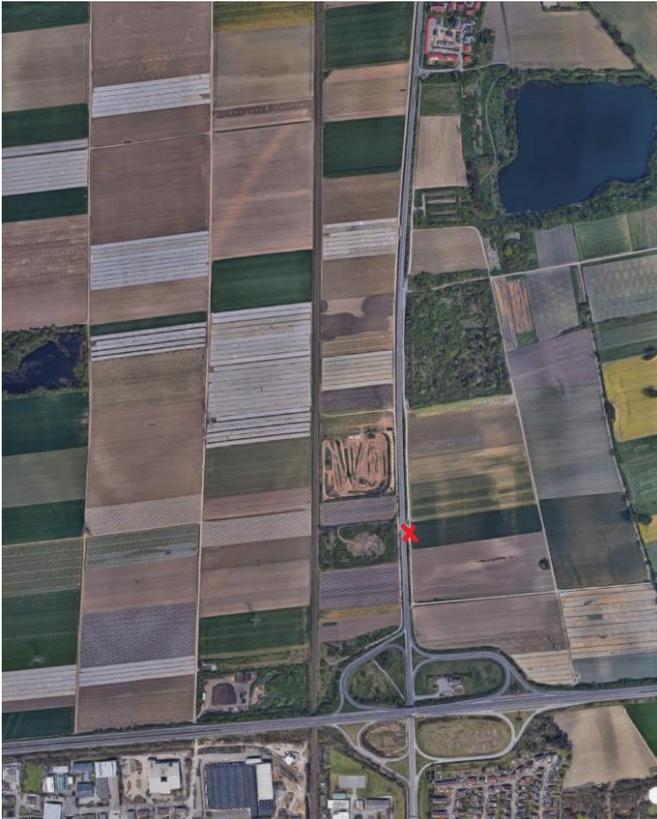
1 Worms-Rheindürkheim (Süd): B9 / A61

- Momentan landwirtschaftliche Nutzung, vor allem durch Ackerbau.
- Günstige Verkehrsanbindung durch B9 in Richtung Wormser Hafen (südlich des Gebiets).
- Günstige Verkehrsanbindung durch L425 an die A61
- Möglichkeit des Bahnanschlusses im Westen des Gebiets
- Querende Überlandstromleitung
- Lediglich gewerblich genutzte Umgebung, u.a. mit Logistik, sowie Kläranlage.



2 Parkplatz Erpelrain: A61

- Momentan landwirtschaftliche Nutzung, durch Weinbau & Ackerbau.
- Nähe zur A61, jedoch fehlender Anschluss.
- Unbesiedelte Umgebung.
- Windkraftanlagen in der Umgebung.



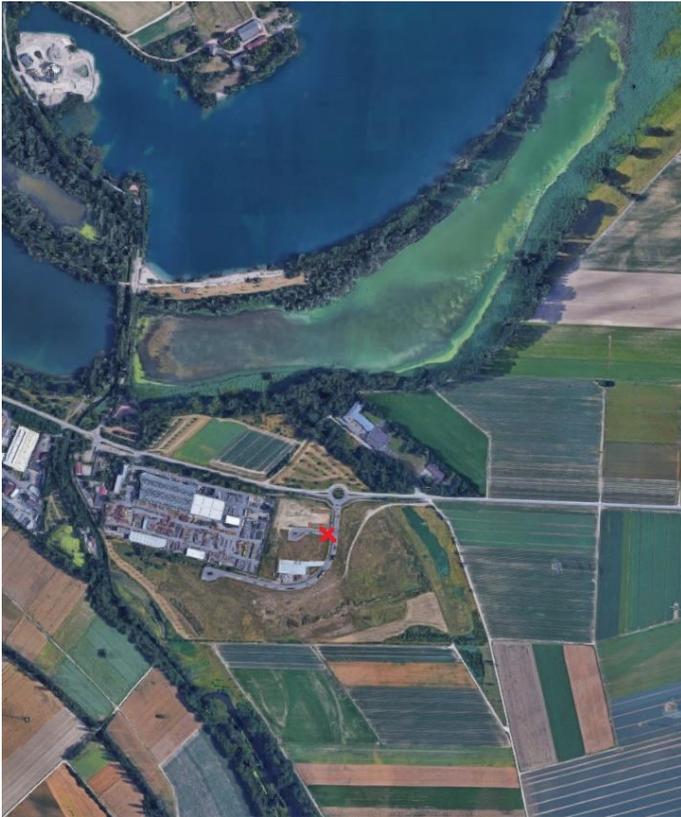
3 Frankenthal (Nord): A6

- Momentan landwirtschaftliche Nutzung, vor allem durch Gemüsebau.
- Nähe zur A6, mit bereits erschlossenem Anschluss.
- Nächste Besiedlung ausreichend weit entfernt.
- Stehende Gewässer in der Umgebung evtl. mit ökologisch wichtigen Funktionen.



4 Bobenheim-Roxheim (West): Bahnlinie

- Momentan landwirtschaftliche Nutzung, vor allem durch Gemüsebau.
- Gleisanschluss gegeben.
- Fehlender hochwertiger Straßenanschluss, evtl. von Südost durch Überbrückung der Bahnlinie herstellbar.
- Wohnbesiedlung in der Nähe könnte entsprechende Immissionsschutzmaßnahmen (v.a. Schallschutz) erfordern.



5 Bobenheim-Roxheim (Südost): B9

- Erweiterung eines bereits bestehenden Gewerbegebiets.
- Momentan landwirtschaftliche Nutzung, vor allem durch Gemüsebau.
- Nähe zur B9 mit Anschluss zur A6 gegeben.
- Silbersee (Altrheinarm) als Naherholungsgebiet (u.a. Kanu- und Segelclub) gegeben.
- Keine Wohnbesiedlung in der Umgebung



6 Ludwigshafen (Ruchheim): A61/ A650

- Momentan landwirtschaftliche Nutzung, vor allem durch Gemüsebau.
- Nähe zur A650 mit Anschluss zur A61 gegeben.
- Kein Bahnanschluss vorhanden.
- Keine Wohnbesiedlung in der Umgebung.
- Stadtrat-Entscheidung von Dezember 2020 gegen weitere Gewerbeansiedlung in der Umgebung LU-Ruchheims.



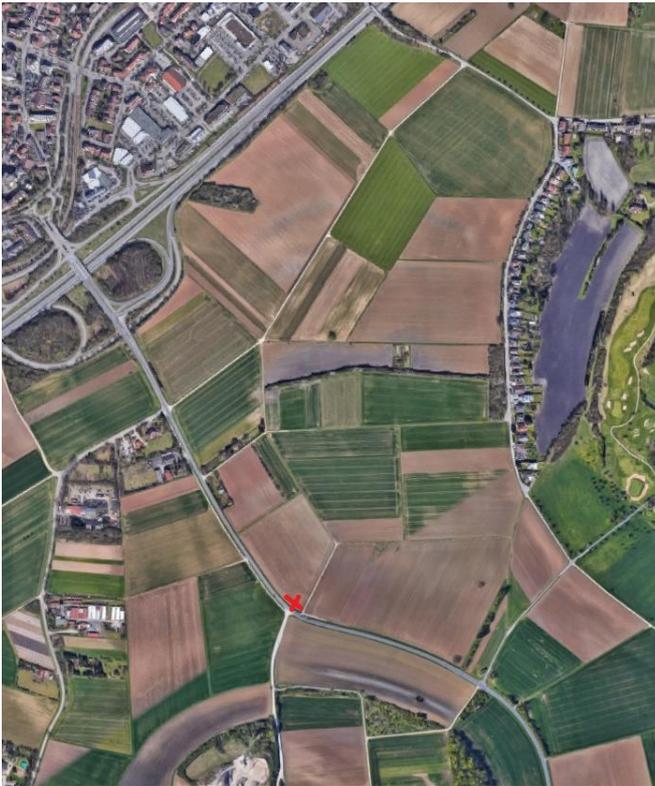
7 Mannheim Sandhofen: A6

- Momentan landwirtschaftliche Nutzung, vor allem durch Grünlandwirtschaft und landwirtschaftlichen Betriebsgebäuden (ohne Wohnnutzung).
- Nähe zur A6, mit bereits erschlossenem Anschluss.
- Einzelhandelszentrum (u.a. mit IKEA) zur Versorgung/ Naherholung (Gastronomie) gegeben.
- Nähe zum Rhein als Naherholungsgebiet.
- Wohnbesiedlung nicht in direkter Umgebung.



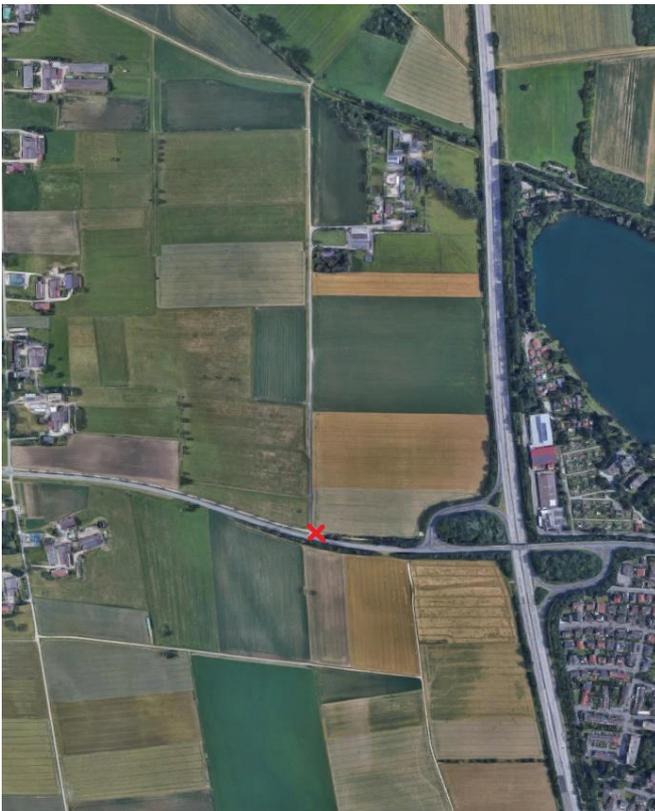
8 Mannheim Coleman-Barracks: A6

- Momentan militärische Nutzung durch amerikanische Kaserne, baldige Flächenkonversion möglich.
- Durch Nutzung als Lagerstandort Altlasten möglich.
- Bausubstanz vorhanden, welche sich evtl. zur weiteren Nutzung eignet.
- Nähe zur A6, mit bereits erschlossenem Anschluss.
- Nähe zur geplanten Vorzugsvariante der Neubaustrecke Mannheim-Frankfurt.
- Einzelhandelszentrum (u.a. mit IKEA) zur Versorgung/ Naherholung (Gastronomie) gegeben.
- Wohnbesiedlung in der Umgebung.



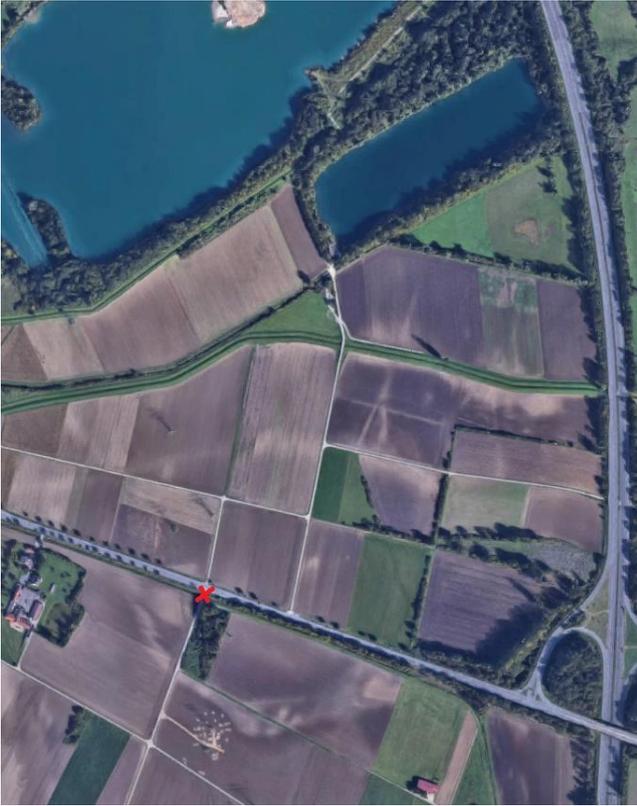
9 Viernheim (Süd): A6 / A659

- Momentan landwirtschaftliche Nutzung, vor allem durch Ackerbau.
- Nähe zur A6 / A659, mit bereits erschlossenem Anschluss.
- Hochwertige Naherholung (Golfplatz) gegeben.
- Flächen evtl. in Besitz bzw. Erweiterungsflächen für den benachbarten Golfplatz.
- (Landwirtschaftliche) Wohnbesiedlung in der Umgebung.
- Vor allem hochinnovative, hochwertige Gewerbeansiedlung denkbar.



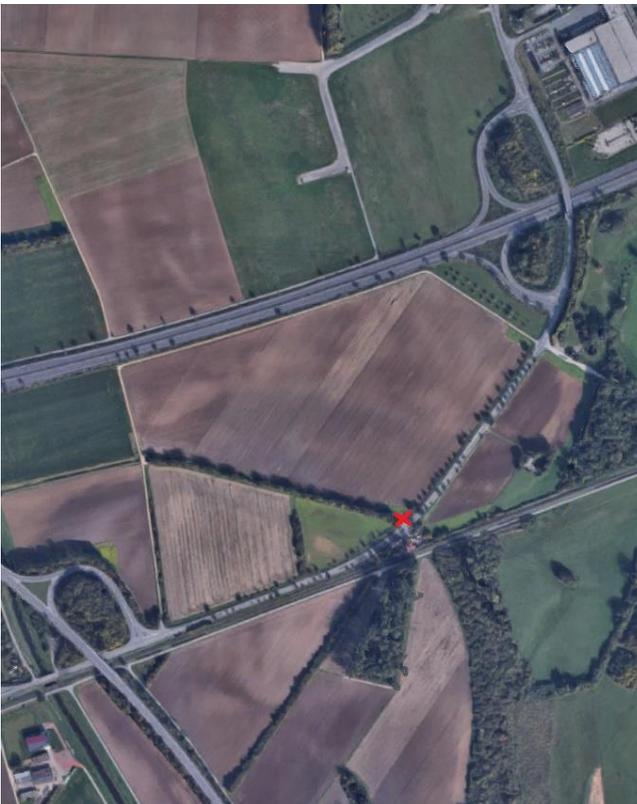
10 Hemsbach (West): A5

- Momentan landwirtschaftliche Nutzung, vor allem durch Grünlandwirtschaft.
- Nähe zur A5, mit bereits erschlossenem Anschluss.
- Naherholung (Wiesensee mit angeschlossenen Freibad) auf der anderen Autobahnseite gegeben.
- Wohnbesiedlung durch landwirtschaftliche Betriebe in direkter Umgebung, v.a. im Norden.



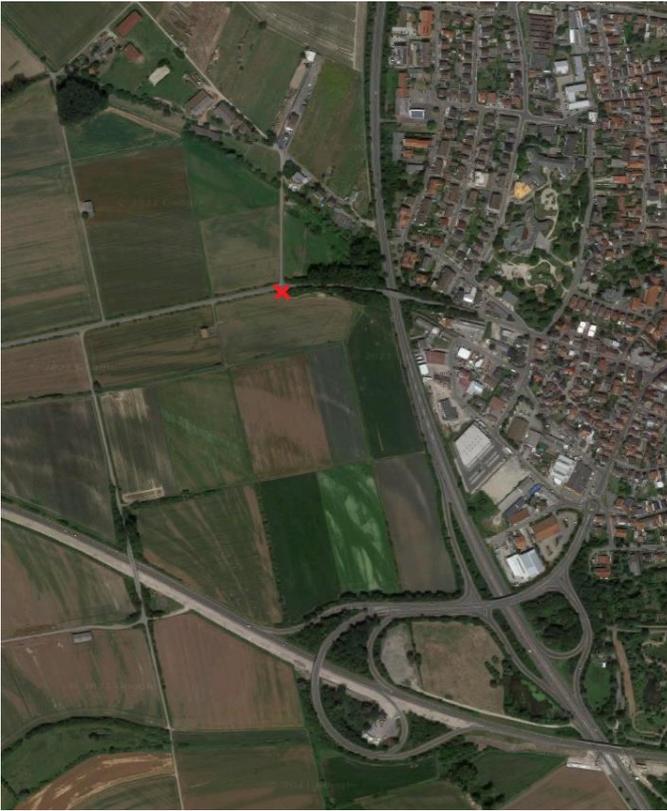
11 Heppenheim (West): A5

- Momentan landwirtschaftliche Nutzung, vor allem durch Ackerbau und landwirtschaftlichen Betrieben (Einzelhöfe).
- Nähe zur A5, mit bereits erschlossenem Anschluss.
- Naherholung durch Golfplatz im Norden und Erlache-See gegeben, evtl. mit ökologisch wichtigen Funktionen.
- Wohnbesiedlung durch Einzelhöfe, v.a. im Südwesten.



12 Lorsch (Ost): B47

- Momentan landwirtschaftliche Nutzung, vor allem durch Ackerbau und landwirtschaftlichem Betrieb (Einzelhof).
- Nähe zur B47, mit gleich zwei hochwertigen Anschlüssen (u.a. über die B460).
- Naherholung durch Golfplatz im Osten, allerdings vom Standort aus schwer erreichbar.
- Wohnbesiedlung durch Einzelhof im Süden.



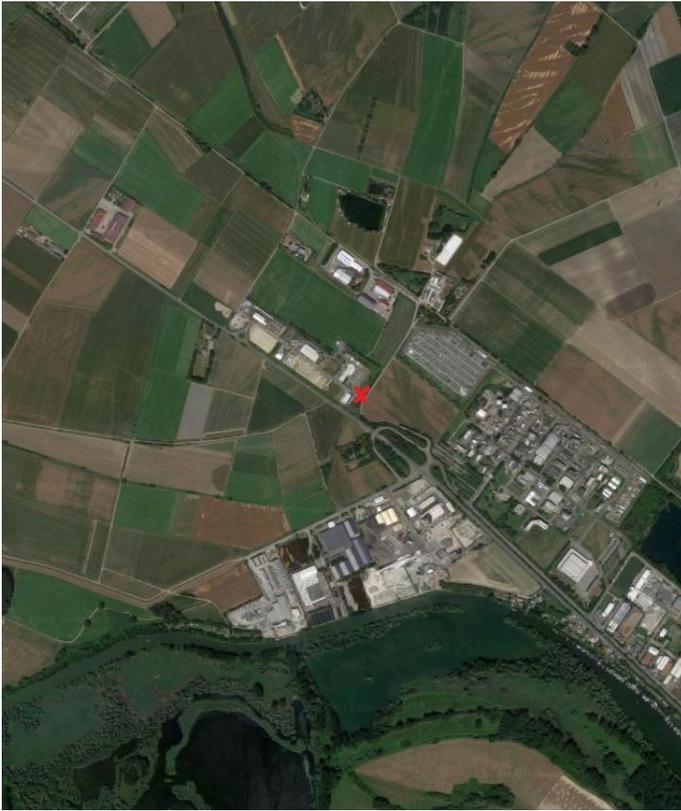
13 Bürrstadt (West): B47

- Momentan landwirtschaftliche Nutzung, vor allem durch Ackerbau und Grünland mit vermutlich hoher Bodenwertigkeit.
- Nähe zur B47 und B44.
- Wohnbesiedlung in direkter Umgebung vorhanden.



14 Lampertheim (Ost): B44

- Momentan landwirtschaftlich hochwertige Nutzung durch Gemüseanbau.
- Viel besuchtes Naherholungsgebiet.
- Die B47 als nächstgelegene hochrangige Verkehrsanbindung liegt weit entfernt.
- Nähe zur geplanten Vorzugsvariante der Neubaustrecke Mannheim-Frankfurt.
- Wohnbesiedlung in direkter Umgebung (landwirtschaftliche Betriebe mit Wohnnutzung) vorhanden.
- Wird aufgrund der bereits hochwertigen landwirtschaftlichen Nutzung als Erweiterungsfläche nicht weiter in Betracht gezogen.



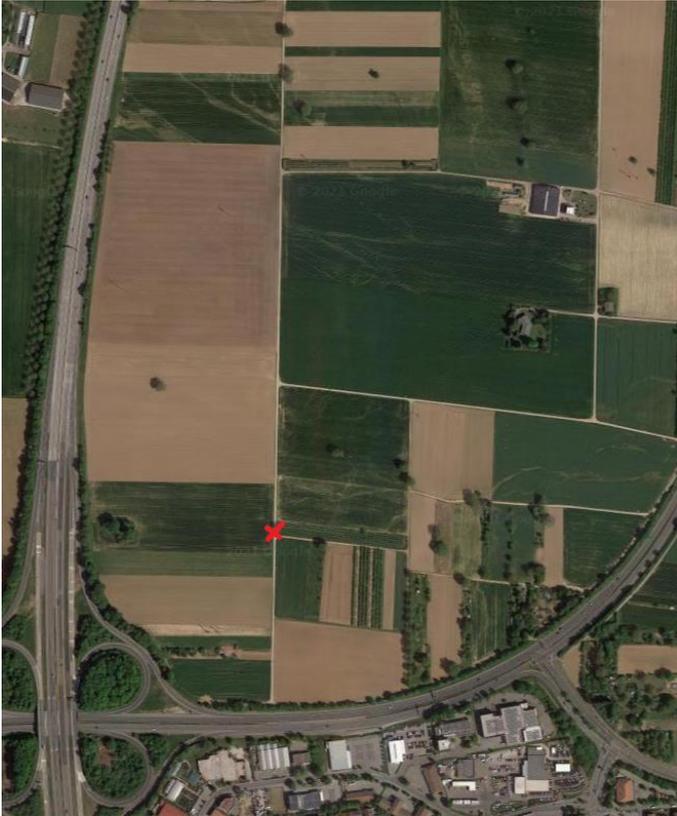
15 Lampertheim (Nordwest): B44

- Momentan landwirtschaftlich Nutzung, v.a. durch Grünland.
- Verkehrsanschluss über die B44 an die B47.
- Bereits vorhandenes Industriegebiet (v.a. mit BASF-Standort) in der Umgebung vorhanden.
- Gebiet befindet sich bereits in der Umwandlung zum Gewerbegebiet (2. Bauabschnitt 071B-00 Wormser Landstraße der Stadt Lampertheim).
- Wohnbesiedlung in direkter Umgebung (landwirtschaftliche Betriebe mit Wohnnutzung) vorhanden.
- Wird aufgrund der bereits im Gange befindlichen Gewerbeansiedlung nicht weiter in Betracht gezogen.



16 Rosengarten (Südwest): B47

- Momentan landwirtschaftlich Nutzung, v.a. durch Grünland und Ackerbau.
- Verkehrsanschluss über die B47.
- Nähe zum Wormser Rheinhafen vorhanden.
- Rheinnähe als Naherholungsgebiet gegeben.
- Wohnbesiedlung in direkter Umgebung (landwirtschaftliche Betriebe mit Wohnnutzung) vorhanden.
- Umgebende Wohnbebauung würde entsprechende Immissionsschutzmaßnahmen (v.a. Schallschutz) erfordern.



17 Weinheim (West): A5

- Momentan landwirtschaftliche Nutzung, unter anderem mit Gemüse- und Obstanbau sowie Ackerland.
- Nähe zur A5, mit bereits erschlossenem Anschluss über die B38.
- Nähe zur Klinik „Gesundheitszentren Rhein-Nahe“ (GRN-Klinik Weinheim).
- Nahe Wohnbebauung lediglich durch wenige Einzelhöfe im Osten.
- Durch Obstanbau hochwertige und abwechslungsreiche Landschaft, jedoch ohne näheres Naherholungsgebiet.



18 Heddesheim (Nordost): A5

- Momentan landwirtschaftliche Nutzung, unter anderem mit Gemüseanbau.
- Nähe zur A5, mit bereits erschlossenem Anschluss sowie zur Bahnlinie Mannheim-Frankfurt mit bereits vorhandener S-Bahnhaltestelle „Heddesheim-Hirschberg“
- Nähe zu weiteren Gewerbeflächen im Südosten (v.a. Logistik, Einzelhandel und Autohof, aber auch bspw. Maschinenbau, Solartechnik und Holzbau sowie Gebäudetechnik, Dentallabor und IT).
- Naherholungsgebiet im Nordwesten mit dem Heddesheimer See (Badesee), Hallenbad, Indoor-Spielplatz, Hallenbad, Tennis und Fußball.
- Nahe Wohnbesiedlung durch wenige Einzelhöfe im Osten.