

Mannheim, den 31.10.2018  
Aktenzeichen: 023 03  
Wt/LD

## 51. Sitzung des Planungsausschusses des Verbandes Region Rhein-Neckar am 14. November 2018 in Bensheim

**V o r l a g e** P L A 5 1 / 1 8 / 0 1

Tagesordnungspunkt 1: Regionale Gewerbeflächenstudie Rhein-Neckar  
hier: Zwischenergebnisse der Studie  
(mündlicher Bericht Uwe Mantik, CIMA Beratung + Management GmbH, Lübeck)

### I. Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss nimmt den Zwischenbericht zum Bearbeitungsstand der „Regionalen Gewerbeflächenstudie Rhein-Neckar“ zur Kenntnis.

### II. Sachverhalt

Der Planungsausschuss hat in der Sitzung am 07. März 2018 den Auftrag für die Erarbeitung der „Regionalen Gewerbeflächenstudie Rhein-Neckar“ an die CIMA Beratung + Management GmbH mit Sitz in Lübeck erteilt. Die Studie soll als wesentliche Grundlage für die im Anschluss geplante Teilfortschreibung des Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar, Plankapitel 1.5 „Gewerbliche Bauflächen“ dienen.

Gemäß Auftrag sind in der Studie die Leistungsbausteine „Sozioökonomische Analyse, Nachfrage- und Angebotssituation, Flächenbilanzierung sowie Handlungsempfehlungen“ zu bearbeiten. Das beauftragte Büro CIMA hat inzwischen die sozioökonomische Analyse durchgeführt sowie auf der Grundlage einer eigenen Methodik, die sich aus einer trendbasierten Gewerbeflächenbedarfsprognose, der Auswertung der Kaufpreissammlung der Gutachterausschüsse, dem Abgleich mit bereits vorliegenden externen Gutachten, der Auswertung der IHK-Konjunkturbefragung sowie dem Output aus 2 Workshops mit Vertretern der Kommunen sowie der Wirtschaft zusammensetzt, eine grobe Abschätzung des künftigen Gewerbeflächenbedarfs vorgenommen.

Die bisher vorliegenden Zwischenergebnisse wurden im Rahmen von zwei Sitzungen des projektbegleitenden Arbeitskreises, den Vertretern aller Landkreise und kreisfreien Städte sowie der drei Industrie- und Handelskammern, präsentiert und intensiv diskutiert. Darüber hinaus fand am 21. Juni 2018 im Stadthaus Mannheim ein Diskussionsforum mit ca. 70 Teilnehmern aus den Kommunen der Metropolregion sowie am 20. September 2018 bei der IHK Rhein-Neckar ein gemeinsam mit den Kammern organisierter, ebenfalls gut besuchter Unternehmerworkshop. Die wesentlichen, in Protokollen festgehaltenen Erkenntnisse aus diesen Veranstaltungen sollen wie bereits erwähnt ebenfalls in die Studie einfließen.

Der nächste Arbeitsschritt der Studie wird sich mit den vorhandenen Gewerbeflächenpotentialen in der Metropolregion befassen. Erst dann kann auf der Grundlage der Gegenüberstellung der Bedarfsabschätzung mit der Potentialermittlung eine grobe Flächenbilanzierung durchgeführt werden. Darauf aufbauend sollen in einem weiteren Arbeitsschritt Handlungsempfehlungen für die künftige Gewerbeflächenplanung entwickelt werden. Dieser Baustein beinhaltet auch die Identifizierung von Suchräumen für künftige Gewerbestandorte, die im Rahmen der nach Abschluss der Studie geplanten regionalplanerischen Teilfortschreibung räumlich weiter konkretisiert werden sollen.

Der Geschäftsführer von CIMA Beratung + Management GmbH, Herr Uwe Mantik wird im Planungsausschuss die bisherigen Ergebnisse der Studie präsentieren.

### **III. Finanzierung**

Für die „Regionale Gewerbeflächenstudie Rhein-Neckar“ sind im Haushaltsplan des Verbandes für 2018 100.000 €uro eingestellt. Für die Bearbeitung der weiteren Leistungsbausteine bis zum Abschluss der Studie voraussichtlich im Frühjahr 2019 werden die bereits genehmigten Finanzmittel in den Haushaltsplan 2019 übertragen.

gez. Ralph Schlusche

Mannheim, den 31.10.2018  
Aktenzeichen: 023 03  
Mitarbeiter: LD/Sz

## 51. Sitzung des Planungsausschusses des Verbandes Region Rhein-Neckar am 14. November 2018 in Bensheim

Vorlage PLA 51 / 18 / 02

Tagesordnungspunkt 2: Strategische Ausrichtung der integrierten Verkehrsplanung und des Verkehrsmanagements in der Region Rhein-Neckar  
hier: Arbeitsschwerpunkte 2019

### I. Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss nimmt die dargestellte strategische Ausrichtung der integrierten Verkehrsplanung und des Verkehrsmanagements zur Kenntnis. Er stimmt der geplanten Schwerpunktsetzung für das Jahr 2019 zu.

### II. Sachverhalt

Gemäß Staatsvertrag zwischen den Ländern Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz über die Zusammenarbeit bei der Raumordnung und Weiterentwicklung im Rhein-Neckar-Gebiet hat der Verband Region Rhein-Neckar unter anderem die Aufgabe der „Koordination von Aktivitäten im Bereich der integrierten Verkehrsplanung und des Verkehrsmanagements“. Dieser Aufgabenbereich hat in den vergangenen Jahren gegenüber der klassischen Verkehrsplanung in der Regionalplanung deutlich an Bedeutung gewonnen. Dies zeigt sich an der gesamten Bandbreite der aktuell geführten Mobilitätsdiskussion.

Nicht zuletzt hat die aktuelle Thematik der Sanierungsbedürftigkeit der Hochstraßen in Ludwigshafen und die damit verbundenen verkehrlichen Auswirkungen auf die Region belegt, dass eine ganzheitliche, regional abgestimmte und getragene Gesamtstrategie für die verkehrliche Entwicklung im Kernraum der Region Grundlage für die notwendigen Planungen und Maßnahmen der kommenden Jahre sein muss.

Die Ist-Situation in der MRN zeigt zum einen, dass die Verkehrssysteme sich in Teilen an der Kapazitätsgrenze befinden und andererseits, dass eine Fokussierung auf die Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität notwendig ist. Zudem sind Themen wie z.B. Digitalisierung, E-Mobilität oder stärkere Vernetzung der Verkehrsträger ebenso zu einem grundlegenden Erfordernis geworden.

Die Erarbeitung einer umfänglichen Strategie und eines Gesamtkonzeptes für die Region muss stets in enger Abstimmung mit den regionalen Partnern des Verbandes erfolgen. Nur so wird die optimale Umsetzung der konzeptionellen Überlegungen möglich

Der Verband hat vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen sein Personal aufgestockt und seit Oktober einen zusätzlichen Mitarbeiter im Bereich Mobilitätsmanagement, gefördert durch das Land Baden-Württemberg, angestellt.

Neben der personellen Verstärkung bedarf es auch der Aufstockung der finanziellen Mittel und der Festlegung von strategischen Arbeitsschwerpunkten. Im Folgenden sind fünf Arbeitsschwerpunkte für das Jahr 2019 dargestellt:

### **1. Studie: „Analyse der Ausgangssituation für Klimaschutzaktivitäten im Verkehr für die Metropolregion Rhein-Neckar“**

Der Planungsausschuss hat in seiner Sitzung am 28.09.18 beschlossen, die Studie „Analyse der Ausgangssituation für Klimaschutzaktivitäten im Verkehr für die Metropolregion Rhein-Neckar“ zu vergeben. Der Auftrag an das IFEU-Institut in Heidelberg wurde zwischenzeitlich gemeinsam mit dem Kooperationspartner Verkehrsverbund Rhein-Neckar erteilt. Die Fertigstellung ist für das Frühjahr 2019 vorgesehen.

Der Grundsatzbeschluss zur Erarbeitung einer Maßnahmenstrategie zur Gestaltung einer nachhaltigen und möglichst emissionsarmen Mobilität wurde bereits 2015 als zentraler Baustein eines ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes für die Metropolregion gefasst. Die Erarbeitung einer regionalen „Strategie für eine nachhaltige Mobilität“ soll den gemeinsamen Masterplan Green City der drei Oberzentren sinnvoll um gesamtregionale Aspekte ergänzen und abgestimmt erweitern.

In einem weiteren Schritt sollen in einem sich daran anschließenden Moderations- und Entscheidungsprozess geeignete Maßnahmen unter Berücksichtigung der Green City Pläne definiert und in eine regionale Umsetzung gebracht werden.

### **2. Gesamt-Strategie im Zuge der Hochstraßensanierung in Ludwigshafen**

Mittlerweile ist die Gesprächsrunde „Verkehr“ auf politischer Ebene mit den OB der Städte Ludwigshafen und Mannheim, der Wirtschaft sowie dem VRRN etabliert. Diese Runde setzt sich mit der aktuellen Situation der Sanierungsbedürftigkeit der Hochstraßen in Ludwigshafen und den Auswirkungen auf die regionalen Verkehrsbeziehungen auseinander. Der Verband hat die Aufgabe übernommen, ein mit allen Beteiligten abgestimmtes Strategiepapier mit Blick auf den notwendigen regionalen Schulterschluss zu den Finanzierungsnotwendigkeiten, aber auch auf die gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit zu erstellen. Zudem gilt es die vielfältigen begleitenden Maßnahmen während der Arbeiten an den Hochstraßen in einem Gesamtkonzept zu koordinieren und einen Zeitplan zu entwerfen. Im AK Baustellenkoordination wird parallel die Baustellensituation im Kernraum der MRN insgesamt möglichst weitgehend optimiert.

### **3. Verkehrsmodell für den Kernraum der MRN**

Als Teil der Strategie soll für den Kernraum der Region ein einheitliches Verkehrsmodell zur Abschätzung und Vorausschau von Verkehrsströmen erstellt werden. Der Kernraum beinhaltet die Schwesterstädte Mannheim und Ludwigshafen und das nähere Umland bis hin zu den Autobahnen A6 und A61, die als räumliche Abgrenzung für das Modell dienen. Das Modell soll dabei aus den Verkehrsmodellen der Städte Mannheim und Ludwigshafen und der Spe-

zifizierung des Ludwigshafener Modells durch die BASF SE entwickelt werden. Da eine Harmonisierung der beiden Modelle nicht ohne weiteres möglich ist, schlägt die Verbandsverwaltung ein gestuftes Vorgehen vor. Dies ermöglicht es, sowohl kurzfristig in einem Rahmen von bis zu einem Jahr ein Grundmodell verfügbar zu haben, als auch langfristig ein detailliertes Modell zu entwickeln, das auch mehrere Verkehrsträger integrieren kann. Details und geplante weitere Vorgehensweise werden im folgenden Tagesordnungspunkt 3 dargestellt.

#### **4. Kapazitätsanalyse Ost-West-Verkehre in der Metropolregion**

Im Jahr 2010 wurden im Rahmen einer Studie die Kapazität der Ost-West-Verbindungen im MRN-Gebiet hinsichtlich der künftigen prognostizierten Verkehrsentwicklung untersucht. Hierbei wurden Erreichbarkeitsdefizite festgestellt. Die untersuchten Planungsfälle hätten der Studie zufolge zu einer Verbesserung der Erreichbarkeiten im Zentrum der Metropolregion beitragen können, jedoch wären Mehrbelastungen einiger Straßen aufgrund von Verkehrsverlagerungen zu befürchten gewesen. Zudem hätten einige Teilräume der Metropolregion nicht von den untersuchten Maßnahmen profitieren können. Sie wurden daher nicht weiterverfolgt.

Vor dem Hintergrund des Sanierungsbedarfes der Infrastruktur, beabsichtigt der Verband Region Rhein-Neckar die Kapazitäten der Ost-West-Verbindungen im Kernraum des Verbandsgebietes auf Basis aktualisierter Daten erneut zu überprüfen. Ziel des Gutachtens ist es zu ermitteln, ob Defizite durch inzwischen umgesetzte Maßnahmen behoben werden konnten und welche Defizite nach wie vor existieren. Zudem sollen anhand aktueller Daten Lösungsvorschläge vorgelegt werden, welche zusätzlichen Infrastrukturen bezogen auf Ost-West-Verkehre dauerhaft notwendig sein können. Die Verknüpfung der Studie mit dem unter Nr. 3 dargestellten Entwicklung eines Verkehrsmodells wird ebenfalls unter TOP 3 ausführlich erläutert.

#### **5. Studie Mobilität in Deutschland**

Im Jahr 2016 hat die Erhebungsphase für die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) begonnen. Ziel der MiD ist die repräsentative Erhebung des Mobilitätsverhaltens der in Deutschland und der MRN lebenden Menschen. Nach 15 Monaten und etwa 140.000 befragten Haushalten haben mehr als 300.000 Personen am Telefon, online oder schriftlich geantwortet. Der Verband hat sich gemeinsam mit dem VRN, abgestimmt mit den Ländern, an der MiD beteiligt. Die Vorstellung der Ergebnisse im Bundesverkehrsministerium in Berlin erfolgt am 14./15.11.18 durch das Büro INFAS aus Bonn. Im Anschluss werden die umfangreichen Daten für die Region ausgewertet und gemeinsam mit dem VRN ein Bericht mit den Ergebnissen für die Region erstellt werden. Die Mobilitätsdaten sollen den Kommunen für eigene Planungen zur Verfügung gestellt werden und fließen als eine Grundlage in das geplante Verkehrsmodell ein.

### **III. Finanzierung**

Die Finanzierung der Projekte 1, 2 und 5 ist bereits im laufenden Haushalt 2018 berücksichtigt. Für die unter den Punkten 3 und 4 beschriebenen Projekten wird die Verbandsverwaltung den Gremien einen entsprechenden Finanzierungsvorschlag unterbreiten.

gez. Ralph Schlusche

Mannheim, den 31.10.2018  
Aktenzeichen: 023 03  
Mitarbeitername Ln/LD

## **51. Sitzung des Planungsausschusses des Verbandes Region Rhein-Neckar am 14. November 2018 in Bensheim**

V o r l a g e PLA 51 / 18 / 03

Tagesordnungspunkt 3: Erreichbarkeiten und Infrastrukturengpässe im Kernraum der Metropolregion Rhein-Neckar.

- Entwicklung eines einheitlichen Verkehrsmodells
- aktualisierte Kapazitätsanalyse der Ost-West-Verkehre

hier: Grundsatzbeschluss zum weiteren Vorgehen

### **I. Beschlussvorschlag**

Der Planungsausschuss stimmt der in der Vorlage dargestellten Vorgehensweise grundsätzlich zu. Er beauftragt die Verbandsverwaltung, die beschriebenen Schritte zur Sicherung und Weiterentwicklung der Erreichbarkeiten im Kernraum der Metropolregion Rhein-Neckar in Umsetzung zu bringen. Der Planungsausschuss wird regelmäßig in den Fortgang der Abstimmungen und Vorarbeiten eingebunden und soll in 2019 die notwendigen Vergabeentscheidungen treffen.

### **II. Sachverhalt**

#### Ausgangslage

Im Rahmen der nunmehr regelmäßig etablierten Verkehrsgespräche zwischen den Städten Mannheim, Ludwigshafen, dem VRRN und der regionalen Wirtschaft wurde die Frage der Sicherung und Weiterentwicklung der Erreichbarkeit und der Kapazitäten der Ost-West-Verkehre im Kernraum der Metropolregion vor dem Hintergrund der Hochstraßensanierungen in Ludwigshafen erörtert. Die Verbandsverwaltung hat in diesem Zusammenhang den Entwurf eines Strategiepapieres erarbeitet in dem eine Vielzahl von begleitenden Maßnahmen der unterschiedlichen regionalen Partner gelistet sind, um diese Kapazitäten auch während der Bauphase soweit als möglich aufrecht zu erhalten. Ein zentraler Baustein dieses Papiers stellt die Implementierung eines Verkehrsmodells zur Abschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung für den Kernraum der Metropolregion dar. Aufgrund der im Staatsvertrag Rhein-Neckar übertragenen Koordinationsfunktion des länderübergreifenden Verkehrsmanagements sieht es der Verband Region Rhein-Neckar als seine Aufgabe an, die Erarbeitung eines solchen Verkehrsmodells federführend zu übernehmen.

Die beiden Städte Mannheim und Ludwigshafen haben in der Vergangenheit jeweils eigene Verkehrsmodelle entwickeln lassen. Die Struktur dieser Modelle ist dadurch gekennzeichnet, dass sie im jeweils eigenen Stadtgebiet einen hohen Detailgrad aufweisen, die gegenüberliegende Schwesterstadt jedoch nur mit einem geringen Detailgrad integriert wurde. Das Modell der Stadt Ludwigshafen beispielsweise beinhaltet in Ludwigshafen 257 Verkehrszellen, auf Mannheimer Seite sind jedoch nur 87. Im Mannheimer Modell verhält es sich entsprechend umgekehrt.

Die BASF SE, die eine überarbeitete Version des Ludwigshafener Modells nutzt, hat im Rahmen ihrer eigenen Untersuchungen daraufhin einen Gutachter damit beauftragt, die Möglichkeiten einer Harmonisierung der beiden Verkehrsmodelle zu untersuchen, um sie zu einem einheitlichen Modell zusammenzuführen. Der Verband Region Rhein-Neckar ist in diese Gespräche eingebunden. Die Gutachter kommen jedoch zu dem Ergebnis, dass eine Zusammenführung aus verschiedenen Gründen nicht ohne weiteres möglich ist:

- Die Daten beider Modelle basieren auf unterschiedlichen Berechnungsgrundlage und müssen konvertiert werden. Es ist nicht möglich, die Daten im aktuellen Zustand in ein einheitliches, „regionales“ Modell zu überführen. Zudem steht die Berechnungsgrundlage und -methodik des Mannheimer Modells aus urheberrechtlichen Gründen kurzfristig nicht frei zur Verfügung.
- Aufgrund der bereits beschriebenen Ungleichheit in der Detailschärfe der simulierten Verkehrszellen in beiden Städten können beide Modelle in ihrer aktuellen Form nicht als Verkehrsmodell für den gesamten Kernraum fungieren.

### Zielstellung

Vor diesem Hintergrund muss es Ziel sein, möglichst zügig ein Verkehrsmodell zu entwickeln, dass kurzfristig die aktuellen Entwicklungen und Fragestellungen im Kernraum der Region begleiten kann. Gleichzeitig ist im Blick zu halten, die Metropolregion Rhein-Neckar auch langfristig im Bereich des Mobilitätsmanagements zukunftsorientiert aufzustellen. Das Verkehrsmodell soll insofern zum einen die Verbandsverwaltung bei den aktuellen Fragestellungen bei der Ausarbeitung und Umsetzung der im o.g. Strategiepapier aufgeführten Maßnahmen unterstützen. Zudem soll das Modell im Rahmen der Diskussion um die ganzheitliche Mobilitätswende mittelfristig auch die Frage nach notwendigen Kapazitäten über alle Mobilitätsträger hinweg in der Gesamtregion beantworten können. Um auch kurzfristig Aussagen über die Ost-West-Verkehre im Kernraum treffen zu können, soll parallel eine Aktualisierung des Kapazitätsgutachtens von 2010 unter Berücksichtigung aktueller Daten und Rahmenbedingungen geprüft werden.

### Weiteres Vorgehen

In Anbetracht des skizzierten Zeithorizontes und um möglichst zeitnah erste Ergebnisse zu erhalten, schlägt die Verbandsverwaltung vor, das geplante Verkehrsmodell in einem zweistufigen Verfahren zu entwickeln. Dafür soll zunächst ein Basismodell erarbeitet werden, auf dessen Grundlage in einem zweiten Schritt ein detailliertes, ausdifferenziertes Modell aufgesetzt werden kann. Mithilfe der bereits bei den Städten Mannheim und Ludwigshafen vorhandenen Daten ist es möglich, ein Grundmodell für den Individualverkehr (IV) mit zunächst geringerer, als ersten Schritt jedoch ausreichender Detailschärfe anzufertigen. Die Anzahl der berechneten Verkehrszellen würden hierfür für beide Städte auf ein relativ niedriges Level reduziert und angeglichen werden. Sofern die Daten der vorhandenen städtischen Modelle ohne zusätzlichen Entwicklungsaufwand konvertiert und vereinheitlicht werden können, ist von einer Bearbeitungszeit von ca. 6 Monaten für die Verschmelzung beider Modelle auszugehen. Sollte

ein Teil der Daten neu erhoben und aufgearbeitet werden müssen, wird sich die Bearbeitungszeit auf ca. 1 Jahr erhöhen. Die Kosten für das skizzierte Vorgehen werden je nach Fallkonstellation auf 80.000 bis 160.000 Euro geschätzt.

Auf der Basis eines solchen, kurzfristig verfügbaren Modells soll anschließend ein Detailmodell entwickelt werden, bei dem eine deutlich höhere Anzahl an Verkehrszellen simuliert und neben dem motorisierten IV auch andere Verkehrsträger, insbesondere der öffentliche Verkehr (ÖV) integriert wird. Die Erarbeitung eines solchen umfassenden Verkehrsmodells erfordert einen zeitlichen Rahmen von voraussichtlich 3 bis 5 Jahren. Die Kosten würden einer groben Schätzung zufolge im oberen sechsstelligen Bereich zu beziffern sein. Die Verbandsverwaltung wird vor diesem Hintergrund Partner für eine gemeinsame Finanzierung suchen.

Parallel und ergänzend zur skizzierten Erarbeitung eines Verkehrsmodells für den Kernraum der Metropolregion Rhein-Neckar soll geprüft werden, ob und wie eine Aktualisierung des Gutachtens „Integrierte Nachfrageanalyse und Prognose der Verkehrsentwicklung in der Metropolregion Rhein Neckar“ kurzfristig und zeitnah Aussagen zur Frage der grundsätzlichen Kapazitäten und Erreichbarkeiten der Ost-West-Verkehre im Kernraum der Region liefern kann. Für die mögliche Aktualisierung dieses Gutachtens geht die Verbandsverwaltung derzeit von Kosten in Höhe von ca. 30 -50 TSD Euro aus.

### **III. Finanzierung**

Die Kosten für die stufenweise Entwicklung eines Verkehrsmodells für die Metropolregion Rhein-Neckar bzw. einer Aktualisierung des Erreichbarkeits- und Kapazitätsgutachtens für den Kernraum belaufen sich nach einer ersten Schätzung auf ca. 250.000 €. Diese Kosten sind nicht im Haushalt 2018 enthalten. Für die Weiterentwicklung und den Betrieb des Verkehrsmodells über den Kernraum hinaus werden in den kommenden Jahren weitere Kosten entstehen. Sofern der Planungsausschuss dem vorgeschlagenen Vorgehen grundsätzlich zustimmt, wird die Verbandsverwaltung den zuständigen Gremien einen entsprechenden Finanzierungsvorschlag für den Haushalt 2019 vorlegen.

gez. Ralph Schlusche



Mannheim, den 31.10.2018  
Aktenzeichen: 023 03  
CI

## 51. Sitzung des Planungsschusses des Verbandes Region Rhein-Neckar am 14. November 2018 in Bensheim

**V o r l a g e** P L A 5 1 / 1 8 / 0 4

Tagesordnungspunkt 4: Interkommunaler Flächennutzungsplan des Gemeindeverbandes Pays Rhéna (PLUi)  
- Stellungnahme des Verbandes Region Rhein-Neckar  
hier: Beschlussfassung

### I. Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss begrüßt die mit der Nachbarregion Mittlerer Oberrhein abgestimmte Positionierung zum PLUi des Gemeindeverbandes Pays Rhéna und beschließt die zunächst fristwährend abgegebene Stellungnahme gemäß Anlage.

### II. Sachverhalt

Der Gemeindeverband Pays Rhéna mit Sitz in Drusenheim (Nordelsass) hat das Regierungspräsidium Karlsruhe über den Entwurf eines interkommunalen Flächennutzungsplans (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal / PLUi) unterrichtet und angehört. Die Planung befindet sich aktuell im Stadium der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange. Nach weiterer Überarbeitung soll der PLUi der Préfecture (Genehmigungsbehörde) vorgelegt und von dort erneut einer grenzüberschreitenden Konsultation unterzogen werden.

Das Regierungspräsidium hat daraufhin Träger öffentlicher Belange im Regierungsbezirk um Abgabe einer Stellungnahme bis zum 28.09.2018 gebeten, um diese gebündelt und fristgerecht an den Gemeindeverband Pays Rhéna weiterzuleiten. Der Regionalverband Mittlerer Oberrhein hat seinerseits auf der Basis gutnachbarschaftlicher Kooperation den Verband Region Rhein-Neckar informiert. Eine Behördenbeteiligung über die pfälzische Seite der Region Rhein-Neckar fand nicht statt. Weder die als Obere Landesplanungsbehörde gegebenenfalls zuständige Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd in Neustadt noch der Eurodistrikt PAMINA sind von der französischen Seite über die Planungen des Gemeindeverbandes Pays Rhéna offiziell informiert worden.

Aus grenzüberschreitender Perspektive sind an den Planungen für den Gemeindeverband Pays Rhéna, in dem in 18 Kommunen auf einer Fläche von 163 km<sup>2</sup> rund 37.000 Einwohner leben, vor allem die mittel- bis langfristig eröffneten Entwicklungsmöglichkeiten im gewerblich-industriellen Bereich (Entwicklung eines Industrie-/Gewerbegebiets auf dem Gelän-

de der ehemaligen Raffinerie Drusenheim-Herrlisheim) sowie im gewerblich-kommerziellen Bereich (Ausbau/Erweiterung im Kontext des Markendorfs Roppenheim) von Bedeutung.

Die beiden Regionalverbände Rhein-Neckar und Mittlerer Oberrhein haben fristwährend separate, aber abgestimmte Verwaltungsstellungen an das Regierungspräsidium Karlsruhe abgegeben und sich in gemeinsamer Planungsausschusssitzung am 24.10.2018 in Kandel dafür ausgesprochen, die Interessen beider Regionen insbesondere im Hinblick auf großräumige Wirkungen einer Erweiterung des Markendorfs Roppenheim in enger Abstimmung in das Anhörungsverfahren einzubringen und im weiteren Verfahren zu vertreten.

Gemäß Beschlusslage nach Erstinformation über das PLUI-Vorhaben im Planungsausschuss vom 28.09.2018 hat der Verband Region Rhein-Neckar auf pfälzischer Seite auch die Landkreise Germersheim und Südliche Weinstraße sowie die Städte Landau und Speyer über den laufenden Planungsprozess informiert. Die Stadt Landau hat daraufhin per Schreiben an das Regierungspräsidium Karlsruhe vom 17. Oktober 2018 vorsorglich Bedenken gegen eine Erweiterungsmöglichkeit des FOC-Standortes Roppenheim geltend gemacht.

gez. Ralph Schlusche

Anlage  
Stellungnahme des Verbandes Region Rhein-Neckar vom 08.10.2018

Verband Region Rhein-Neckar \* Postfach 10 26 36 \* 68026 Mannheim

Regierungspräsidium Karlsruhe  
Abt. 2, Referat 21  
Herrn Micha Kronibus  
76247 Karlsruhe

**Verband Region Rhein-Neckar**  
Körperschaft des  
öffentlichen Rechts

**Verbandsdirektor**

Postanschrift:  
Postfach 10 26 36  
68026 Mannheim

Hausanschrift:  
M1, 4-5  
68161 Mannheim

Tel.: 0621 10708-0  
Fax: 0621 10708-255

Bankverbindung:  
Sparkasse Rhein Neckar Nord  
IBAN: DE 16 6705 0505 0030 2671 09  
BIC: MANSDE66XXX

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht

Unser Zeichen  
023 03 - 06844/2018

Bearbeiter  
Frau Clev

Telefon-Durchwahl  
0621 107 08 222

Datum  
08.10.2018

## **Grenzüberschreitende Beteiligung "Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) Pays Rhéнан" (Interkommunaler Flächennutzungsplan des Gemeindeverbandes Pays Rhéнан)**

Stellungnahme des Verbands Region Rhein-Neckar

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrter Herr Kronibus,

mit Schreiben vom 20.08.2018 hat das Regierungspräsidium Karlsruhe Trägern öffentlicher Belange den Entwurf des PLUi Pays Rhéнан zur Prüfung und Stellungnahme zugeleitet. Über den Regionalverband Mittlerer Oberrhein ist auch der Verband Region Rhein-Neckar entsprechend informiert worden. Nachdem eine Behördenbeteiligung speziell für die rheinland-pfälzische Seite bis dato nicht stattgefunden hat, nutzen wir die Möglichkeit, uns über das Regierungspräsidium Karlsruhe zu dem Entwurf des PLUi Pays Rhéнан zu äußern und geben vorbehaltlich der Beschlussfassung im Planungsausschuss des Verbandes Region Rhein-Neckar, der planmäßig in seiner Sitzung am 14. November 2018 hierüber beraten wird, folgende Stellungnahme zum vorliegenden Plan ab:

Mit dem Entwurf des PLUi Pays Rhéнан werden die planungsrechtlichen Grundlagen für Entwicklungen geschaffen, die geeignet sind, über den Bereich der Communauté de communes Pays Rhéнан hinaus Auswirkungen auf den gesamten Eurodistrikt PAMINA und damit auch auf die Region Rhein-Neckar und hier insbesondere die Südpfalz zu entfalten. Dies gilt in erster Linie für die anvisierten Entwicklungen im gewerblichen Bereich und in Bezug auf das Markendorf "The Style Outlets" in Roppenheim.

### **Gewerbliche Entwicklung**

Der Gemeindeverband Pays Rhéнан verfolgt das Ziel, die wirtschaftlichen Funktionen zu stärken und weiterzuentwickeln. Bis zum Jahr 2030 sollen 3000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden, im Wesentlichen durch Reaktivierung der großen Industriebrachen in Drusenheim-Herrlisheim (Raffinerie) und Neuausweisung von Gewerbeflächen in anderen Kommunen des Gemeindeverbandes

von insgesamt rund 250 ha. Diese angestrebten Entwicklungen sind aus wirtschafts- und arbeitsmarktpolitischer Sicht nachvollziehbar und mit Blick auf die Wirtschaftskraft des Eurodistrikts PAMINA zu begrüßen. Im Sinne eines nachhaltigen Flächenmanagements sollten die Gewerbeflächen bedarfsorientiert und flächensparend realisiert werden.

Die verkehrlichen Auswirkungen der Reaktivierung der größten zusammenhängenden Fläche des ehemaligen Raffineriegeländes (1.000 Arbeitsplätze auf 100 ha sollen in den nächsten Jahren entstehen) auf die benachbarten Raumschaften sind maßgeblich davon abhängig, welche Gewerbe- und Industriebetriebe sich auf dem Gelände ansiedeln. In jedem Fall ist mit Einflüssen auf den motorisierten Personen- und Güterverkehr auf der rechtsrheinischen Seite, auf den Rheinübergängen und linksrheinisch über die Autobahn A 35 auch auf das rheinland-pfälzische Verkehrsnetz zu rechnen. Unter zusätzlicher Berücksichtigung des Großprojekts der Westumgehung von Straßburg könnte die gewerbliche Entwicklung auf dem reaktivierten Raffineriegelände insbesondere im Bereich des "Bienwald-Lückenschlusses" zu einer Verschärfung der Verkehrssituation führen.

Die verkehrlichen Auswirkungen der über den PLUI vorbereiteten Entwicklungen sollten entsprechend sorgfältig geprüft und erforderliche Ausbau- und Optimierungsmaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur auf grenzüberschreitender Ebene raum- und umweltverträglich koordiniert und gesteuert werden.

### **Einzelhandelszentrum Roppenheim**

Vorgesehen ist der Ausbau des Einzelhandelszentrums vom Stil eines Factory Outlet ("The Style Outlets") in Roppenheim mit dem Ziel, das bestehende Markendorf (« village de marque ») in seiner wirtschaftlichen und touristischen Ausstrahlung zu stärken. Anknüpfend an die ursprüngliche Intention des 2012 eröffneten Markendorfs wird vor allem eine Steigerung des Kundenaufkommens von deutscher Seite angestrebt. Hierzu soll langfristig eine südlich des FOC gelegene ca. 46 ha große Fläche zur Verfügung stehen, auf der neben Beherbergungs- und Gastronomiebetrieben, Büros, Dienstleistungen und Freizeitangeboten auch neue Einzelhandelsangebote entstehen sollen. Im SCoT<sup>1</sup> für die Bande Rhénane Nord sind für diesen Bereich bereits 10 ha Gewerbefläche (Handel) ausgewiesen.

Gegenwärtig hat das FOC ca. 27.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche. Mit der neuen Planung könnte sich die Verkaufsfläche des Standorts verdoppeln, wobei auf Grundlage der Planungserläuterungen von zusätzlichem Einzelhandel mit einer dem vorhandenen FOC-Angebot vergleichbaren Sortimentsstruktur auszugehen ist.

Mit dem Vorhaben zur Erweiterung des peripher gelegenen, auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichteten Einzelhandelsstandortes werden negative Auswirkungen auf die umliegenden Innenstädte beiderseits des Rheins nochmals intensiviert. Bereits ein Gutachten des Verbands der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels Süd e.V (2004) zur Erstplanung des heutigen Markendorfs zeigte drohende hohe Umsatzverluste in den umliegenden Städten sowohl auf deutscher Seite (Rastatt, Baden-Baden, Gaggenau, Achern, Bühl) als auch auf der französischen Seite (Haguena, Soufflenheim) auf, durch welche die dortigen Anstrengungen zur Schaffung lebendiger und attraktiver Innenstädte konterkariert würden. Wie von den Projektbetreibern im Rahmen der Erstplanungen für ein FOC im Nordelsass ermittelt, erstreckt sich der Einzugsbereich bis in die Pfalz und hier insbesondere in den Landkreis Germersheim hinein. Konkrete Betroffenheiten ergeben sich hier insbesondere für die grenznahe Stadt Kandel mit ihrem intakten Einzelhandelsangebot, in Abhängigkeit von der Sortimentsstruktur möglicherweise aber auch darüber hinaus bis in den mittelzentralen Bereich der Stadt Landau.

---

<sup>1</sup> Schéma de cohérence territoriale = Plan für regionale Kohärenz

Wenn die negativen Folgen für die Innenstädte bis dato nicht in dem erwarteten Umfang zu beobachten sind, so dürfte dies vor allem in temporären Umständen (Baumaßnahmen an der Staustufe Iffezheim) bzw. Anlaufschwierigkeiten der Kundengewinnung (Defizite in der Ansprache deutscher Kunden) begründet liegen. Wie vom Centermanagement dargelegt, wachsen Anzahl und Anteile der deutschen Kunden seit einigen Jahren kontinuierlich. Mit der jetzt planungsrechtlich in die Wege geleiteten deutlichen Erweiterung der Verkaufsfläche sehen wir die Gefahr erheblicher Auswirkungen auf die Einzelhandelsstruktur im Eurodistrikt PAMINA in Deutschland und Frankreich.

Studien zu Fabrikverkaufszentren in Europa haben gezeigt, dass diese sich kaum erfolgreich mit anderen touristischen Magneten ihrer Umgebung verbinden lassen und insoweit auch keine positiven gesamtregionalwirtschaftlichen Prozesse in Gang setzen. Vielmehr sind es die Innenstädte mit ihrer Nutzungsvielfalt aus Kultur, urbanem Leben und Einzelhandel, die für die Touristen als Orte der Begegnung mit einer Region fungieren. Die Innenstädte wirken zudem als Verknüpfungspunkte mit den im Umland liegenden kleinteiligen touristischen Strukturen.

Da das Vorhaben eine Steigerung der Kundenanzahl impliziert, ist mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf der Straße und damit verbundenen Emissionen u.a. von CO<sup>2</sup> auszugehen. Das Vorhaben konterkariert insoweit die Ziele der EU zum Klimaschutz und zur nachhaltigen Entwicklung sowie konkret vor Ort die grenzüberschreitende Klimaschutz- und Energiestrategie für die Trinationale Metropolregion Oberrhein (2013). Zudem belastet der Ausbau des Einzelhandelszentrums Roppenheim die Verkehrswege zur Rheinquerung auf deutscher Seite (B500/Staustufe Iffezheim) wie auch die Rheinübergänge selbst mit entsprechenden Konsequenzen für das grenzüberschreitende Verkehrsgeschehen.

Insgesamt steht eine Erweiterung des FOC Roppenheim ebenso wie die seinerzeitige Realisierung des heute bestehenden Markendorfes in Konflikt zu den Zielen einer ausgewogenen und nachhaltigen grenzüberschreitenden Raumentwicklung im Sinne der PAMINA-Leitziele und des raumordnerischen Orientierungsrahmens für den Oberrhein. Abgesehen von der grundsätzlichen Verletzung von auf deutscher Seite für solche Vorhaben geltenden Zielen der Raumordnung und Landesplanung sind negative Auswirkungen auf die bestehenden Versorgungsstrukturen und Belastungen der Verkehrsinfrastruktur und der Umwelt zu befürchten.

Der am 29.10.2001 von der Arbeitsgemeinschaft PAMINA beschlossene "Appell zur grenzüberschreitenden Abstimmung bei der Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe im PAMINA-Raum" ist von unveränderter Aktualität und Relevanz mit seinen Kernanliegen, wonach

- Auswirkungen von großflächigen Einzelhandelsvorhaben auf beiden Seiten der Grenze, von Anfang an, nach gemeinsamen Maßstäben berücksichtigt werden sollen,
- grenzüberschreitenden Auswirkungen von Projekten, die im Widerspruch zu raumordnerischen Zielen der Nachbarräume stehen, Rechnung getragen werden soll.

Beim Bau des heute bestehenden Markendorfs Roppenheim wurden diese politischen Absprachen durch eine Entscheidung der Nationalen Kommission für Handelsausstattung (CNEC) in Paris zum Bedauern aller PAMINA-Partner ausgehebelt.

Angesichts der Gefährdung unserer gemeinsamen Ziele für intakte, lebendige, lebenswerte Innenstädte in der Trinationalen Metropolregion Oberrhein und im Eurodistrikt PAMINA – Ziele, die durch die EU-Städteagenda ausdrücklich aufgewertet und befördert werden - regen wir an, gemeinsam auf einen Verzicht auf die geplante Erweiterung des Einzelhandelszentrums Roppenheim in der vorgesehenen Größenordnung hinzuwirken.

Wir bitten insbesondere darum, dafür Sorge zu tragen, dass im weiteren Planungsprozess den grenzüberschreitend gemeinsam vereinbarten Zielen

- des Leitfadens zur grenzüberschreitenden Beteiligung bei umweltrelevanten Vorhaben sowie Plänen und Programmen (Oberrheinkonferenz, 2016)
- der Willenserklärung zur Förderung der gegenseitigen Information und der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Raumplanung am Oberrhein (Oberrheinkonferenz, 2013)
- des "Weißenburger Appells zur grenzüberschreitenden Abstimmung bei der Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe im PAMINA-Raum" (Arbeitsgemeinschaft PAMINA, 2001)

angemessen Rechnung getragen wird.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit der Abgabe einer Stellungnahme zum PLUI Pays Rhénan und für die Vertretung und Unterstützung unserer und der Anliegen der in der (Süd-) Pfalz betroffenen Kommunen im weiteren Verfahren.

Mit freundlichen Grüßen

Ralph Schlusche

Mannheim, den 31.10.2018  
Aktenzeichen: 023 03  
KL/LD

## 51. Sitzung des Planungsausschusses des Verbandes Region Rhein-Neckar am 14. November 2018 in Bensheim

**V o r l a g e** P L A 5 1 / 1 8 / 0 5

Tagesordnungspunkt 5:      Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar  
Teilfortschreibung Kapitel 1.4 „Wohnbauflächen“  
hier: Sachstand informelle Kommunalrunde und Implementierung des Raum+ Monitors

### I. Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss nimmt den Sachstandsbericht zur Teilfortschreibung von Kapitel 1.4 „Wohnbauflächen“ des Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar zur Kenntnis.

### II. Sachverhalt

In Vorbereitung auf das formelle Verfahren zur Teilfortschreibung des Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar (Kapitel 1.4 „Wohnbauflächen“) führt der Verband seit Anfang des Jahres Abstimmungstermine mit den Kommunen der Region durch, um die bisher erarbeiteten Inhalte der neuen regionalen Siedlungsflächenkonzeption mit den Kommunen und Trägern der Flächennutzungsplanung frühzeitig abzustimmen.

Mit Blick auf eine Flächenbilanzierung sowie als Begründung für eine eventuelle Ausweisung zusätzlicher Wohnbauflächen auf kommunaler Ebene wird im Rahmen des informellen Abstimmungsprozesses die neu entwickelte Methodik zur kommunalen Wohnbauflächenbedarfs-ermittlung vorgestellt. Daneben werden auch die aktuell vorhandenen Flächenpotenziale in den Kommunen diskutiert.

Der Verband Region Rhein-Neckar führt die informelle Beteiligungsrunde der Kommunen in zwei Schritten durch. Zunächst wurden im ersten Halbjahr 2018 Gespräche mit den rheinland-pfälzischen Kommunen geführt, da hier eine flächendeckende Übersicht der Flächenpotenziale durch den Raum+Monitor bereits vorliegt. Inzwischen wurden im rheinland-pfälzischen Teilraum der Region Termine mit 32 der insgesamt 39 Flächennutzungsplanträgern durchgeführt bzw. vereinbart.

In einem zweiten Schritt finden seit Ende Mai - nachdem der Verband die Flächenmanagementplattform Raum+Monitor auf die Gesamtregion erweitert hat - auch Abstimmungsgespräche im hessischen und baden-württembergischen Teilraum statt. In Baden-Württemberg fanden bisher Gespräche mit rund zwei Drittel der Kommunen auf Ebene der Flächennutzungsplanung statt. Im hessischen Teilraum hat das Regierungspräsidium Darmstadt parallel zur Teilfortschreibung des Einheitlichen Regionalplans die Erarbeitung eines Raumentwicklungskonzeptes für Südhessen in Auftrag gegeben. Daher fanden die Gespräche im Kreis Bergstraße zwecks einer engen inhaltlichen Abstimmung gemeinsam mit dem Verband Region Rhein-Neckar, dem Regierungspräsidium Darmstadt und den Kommunen statt. Diese wurden inzwischen flächendeckend durchgeführt. Weitere Einzeltermine mit den Kommunen des Kreises Bergstraße zu den Inhalten des Raum+Monitors werden derzeit koordiniert.

Im Rahmen der informellen Beteiligungsrunde haben sich bisher im Kreis Bergstraße 17 von 22 Kommunen für den Raum+Monitor angemeldet. Im baden-württembergischen Teilraum haben sich bis Ende Oktober bereits 51 von 83 Kommunen angemeldet. Der Verband Region Rhein-Neckar möchte den Raum+Monitor, der in Rheinland-Pfalz seit mehreren Jahren flächendeckend zur Anwendung kommt, im Zuge der Teilfortschreibung des Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar auch langfristig als kommunales Siedlungsflächenmanagement-Werkzeug für alle Kommunen der Region anbieten. Zu diesem Zweck werden Ende 2018 bzw. Anfang 2019 in Kooperation mit den Landratsämtern Schulungen im Kreis Bergstraße, dem Neckar-Odenwald-Kreis und dem Rhein-Neckar-Kreis für die Nutzerinnen und Nutzer des Raum+Monitors angeboten.

### **III. Finanzierung**

Die laufenden Kosten für das Siedlungsflächenmanagement-Tool „Raum+Monitor Rhein-Neckar“ werden vom Verband Region Rhein-Neckar übernommen. Hierfür werden jährlich 17.000 Euro im Haushaltsplan des Verbandes eingestellt.

gez. Ralph Schlusche