



HIHK e. V. - Karl-Glässing-Straße 8 - 65183 Wiesbaden

Ausschuss für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen
Hessischer Landtag
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

Stellungnahme des Hessischen Industrie- und Handelskammertages e.V. zur fünften Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000

14. Juni 2021

Unser Zeichen:

Sehr geehrte Damen und Herren,

den Raum „im Hinblick auf eine langfristig wettbewerbsfähige und räumlich ausgewogene Wirtschaftsstruktur und wirtschaftsnahe Infrastruktur sowie auf ein ausreichendes und vielfältiges Angebot an Arbeits- und Ausbildungsplätzen zu entwickeln“, ist ein Grundsatz des Raumordnungsgesetzes. Angesichts der wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie, aber auch des allgemeinen Wandels in der Wirtschaft, hat dieser Grundsatz einen hohen Stellenwert.

Dem Landesentwicklungsplan (LEP) als übergeordnetem Raumordnungsplan kommt daher eine große Bedeutung als Entwicklungsinstrumentarium zu.

Vor diesem Hintergrund gilt es auf landesplanerischer Ebene, durch die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen die nationale und internationale Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Hessen zu fördern und Entwicklungsperspektiven für die nächsten Jahre aufzuzeigen. Diese Aufgabe wird noch wichtiger angesichts der wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie. Die Landesplanung sollte darauf hinwirken, räumliche Nutzungskonflikte zu minimieren und der gewerblichen Wirtschaft ausreichend Planungs- und Standortsicherheit zu bieten. Der Fachkräftemangel hat sich für viele hessische Unternehmen in den zurückliegenden Jahren zu einer zentralen Herausforderung entwickelt. Betroffen davon sind Unternehmen in allen Landesteilen. Vor diesem Hintergrund kommt der Wohnraumversorgung für Fachkräfte eine besondere Bedeutung zu. Gerade in Städten mit angespanntem Wohnungsmarkt ist es für Personen mit niedrigen und mittleren Einkommen schwer, geeigneten bzw. bezahlbaren

Gemeinsam für Hessens
Wirtschaft: Der HIHK koordiniert
die landespolitischen Aktivitäten
der zehn hessischen Industrie-
und Handelskammern.

Ihr Ansprechpartner:

Frank Achenbach
Tel. 069 8207-241
achenbach@offenbach.ihk.de

Hessischer Industrie- und
Handelskammertag (HIHK) e. V.
Karl-Glässing-Straße 8
65183 Wiesbaden
info@ihk.de | www.ihk.de

Präsident:
Eberhard Flammer

Geschäftsführer:
Robert Lippmann

Wiesbadener Volksbank eG
IBAN DE05 5109 0000 0000 6539 00
BIC (Swift-Code) WIBADE5W

Amtsgericht Wiesbaden
Register Nr.: VR 7167

Wohnraum zu finden. Die Schaffung von Wohnraum für alle Einkommensschichten ist somit für die Wirtschaft von großer Bedeutung. Eine weitere zentrale Herausforderung ist die ausreichende Flächenverfügbarkeit für Unternehmensentwicklungen.

Aus unserer Sicht geht die vorliegende Änderung des Landesentwicklungsplans kaum darauf ein, wie das bestehende Gefälle zwischen wachsenden Städten und schrumpfenden ländlichen Regionen langfristig gemindert werden soll. Es fehlt ein tragfähiger Entwicklungsgedanke und klar formulierte Entwicklungsziele. Damit stellt sich auch die Frage nach der raumordnerischen Leitvorstellung des Verordnungsgebers. Die einzige raumordnerische Zielvorstellung, die im Entwurf zum Ausdruck kommt, ist das Ziel, unterschiedliche Entwicklungsdynamiken der Teilräume auszugleichen und auf gleichwertige Lebensverhältnisse hinzuwirken. Diese Betrachtung ist jedoch undifferenziert und wird regionalen Gegebenheiten nicht gerecht. Außerdem geht der LEP zu wenig auf regionale Besonderheiten und damit verknüpfte Ansprüche an die Landesentwicklung ein. Wünschenswert wären unter anderem landesplanerische Aussagen für die Weiterentwicklung der Metropolregion, über die Entwicklungsperspektiven der wirtschaftlich prosperierenden ländlichen Räume und zu strukturschwachen Teilräumen des Landes. Die Frage, wie das prognostizierte Bevölkerungswachstum in einigen Teilen Hessens und der Rückgang in anderen Teilen gestaltet und bewältigt werden soll, bleibt unbeantwortet. Auch Zukunftsfragen wie beispielsweise Flächen für Logistik, E-Commerce, Digitalisierung, etc. werden nicht thematisiert.

Anforderungen der Wirtschaft an die Landesentwicklungsplanung

Wirtschaftsentwicklung wird auch in Zukunft Fläche benötigen, um Unternehmen Entwicklungsmöglichkeiten zu bieten. Die Flächeninanspruchnahme bis zum Jahr 2020 auf 2,5 ha/Tag zu begrenzen, sehen wir weiterhin kritisch. Eine Flächeninanspruchnahme ist nicht zwangsläufig mit einem Qualitätsverlust der Fläche verbunden. Ausgleichsflächen, Grün- und Erholungsflächen und Friedhöfe sollten aufgrund ihres besonderen ökologischen Wertes bei der Flächenbilanzierung außen vor bleiben.

Auch gilt aus unserer Sicht der Grundsatz Innen- vor Außenentwicklung. Das bedeutet aber auch, dass die Innenentwicklung, z.B. durch Baulückenkataster, zu fördern ist und gleichzeitig auch eine Außenentwicklung grundsätzlich möglich sein muss. Gerade durch den stetigen Zuzug und dem daraus resultierenden Flächendruck insbesondere in der Metropolregion sind Neuinanspruchnahmen im Außenbereich unverzichtbar. Gewerbliche Bauflächen an den verkehrsgünstigen Standorten sind eine wichtige Voraussetzung für die Standortentwicklung –

und -sicherung von Unternehmen nicht nur in den Verdichtungsräumen, sondern ebenso in den ländlichen Räumen mit Verdichtungsansätzen. Schon jetzt finden Unternehmen an vielen Standorten keine freien gewerblichen Bauflächen mehr für ihre Expansion. Neuansiedlung von mittleren und großen Unternehmen finden regelmäßig nicht statt, da keine ausreichenden Flächen verfügbar sind. Dies behindert den Umstieg auf klimagerechte Produktion.

Das weitere Eindringen von Wohnen in Vorranggebiete für Industrie und Gewerbe ist zu verhindern, denn es entspricht nicht nur der sinnvollen räumlichen Verteilung der Grunddaseinsfunktionen, sondern auch dem Trennungsgrundsatz.

Inhaltliche Bewertung der vierten Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000

3. Landesplanerische Rahmenbedingungen

3.1 Bevölkerung

Die größte Unsicherheit bei der Bevölkerungsentwicklungsprognose stellt die Darstellung von Wanderungsbewegungen dar. Sie sind geprägt von Schwankungen und Richtungswechseln und erschweren somit eine Prognose. Ein Motor der Wanderungsbewegungen über alle Grenzen hinweg ist jedoch das Angebot von Arbeitsplätzen – also die regionale Wirtschaftskraft, die zum Zu- bzw. Abwandern der Bevölkerung führt.

3.2 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Der hessische Industrie- und Handelskammertag (HIHK) begrüßt ausdrücklich, dass es ein Kapitel zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Hessen gibt. Räumliche und wirtschaftliche Entwicklung sind eng miteinander vernetzt. Der Landesentwicklungsplan sollte daher neben der Gesetzgebung auch einen Handlungsrahmen für eine qualitätsvolle Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung schaffen, um dadurch Planungssicherheit zu geben.

Unternehmen haben bedingt durch fortschreitende Digitalisierung und Veränderung von Produktions- und Vertriebsprozessen neue Anforderungen an Flächen und Infrastruktur als noch vor 10-15 Jahren. Auf den Strukturwandel in der Wirtschaft nimmt der LEP zu wenig Bezug und gibt dadurch zu wenig Rahmen, wie zukünftig eine qualitative und quantitative Gewerbeflächenentwicklung aussehen sollte.

Darauf aufbauend muss im LEP formuliert werden, wie die Rahmenbedingungen zu gestalten sind, damit auch in Zukunft die Unternehmen am Standort Hessen bleiben, sich entwickeln können und neuen Unternehmen die Möglichkeit gegeben wird, sich anzusiedeln. Hierfür wäre eine strategische Planung in den Kommunen notwendig und ein einheitliches Zusammentragen aller Flächen in einem digitalen Flächenportal Hessen.

3.3 Regionale Strukturpolitik

Aus Sicht des IHK ist der Erhalt der Attraktivität Hessens als Wirtschaftsstandort das vorrangige Ziel der regionalen Strukturpolitik. Die Ziele der Hessischen Landesregierung in diesem Kapitel unterstützen wir und möchten diese noch durch folgende Ziele ergänzen:

- Ausbau der digitalen Infrastruktur
- Strategische Flächenplanung für Wohnen und Gewerbe vor allem auch auf kommunaler Ebene
- Eine integrierte, verkehrsträger- und länderübergreifende Mobilitätsentwicklungsplanung
- Planung und Ausbau einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur

Wirtschaftsschwache Regionen können den Strukturwandel aus eigener Kraft nicht bewältigen. Hier braucht es nicht nur den landespolitischen Willen, Standortnachteile auszugleichen, sondern aktives und zielgerichtetes Unterstützen von Kommunen und Unternehmen. Von der Konzepterstellung über die Projektleitung bis hin zu Fördermitteln sollte konkrete Hilfestellung seitens der Landesregierung geboten werden, die nicht an Überregulierung scheitert. Auch gilt es, die Wachstumsdynamik zu erkennen und Unterzentren im ländlichen Raum die Ausweisung von Gewerbeflächen für exogene Nachfragen zu vereinfachen.

Wir begrüßen, dass die Hessische Landesregierung den Ausbau der Vernetzung von kleinen und mittleren Unternehmen mit Forschungs- und Bildungseinrichtungen unterstützen möchte und dafür der weitere Auf- und Ausbau von Cluster-Netzwerken und Transfereinrichtungen eingesetzt und neue Instrumente erprobt werden sollen. In der Vergangenheit erfüllten viele der Clusternetzwerke nicht die hohen Erwartungen. Hauptproblem hierbei war die Finanzierung.

4. Landesweite Raumstruktur und gesamträumliche Entwicklung

4.1.1 Die hessischen Planungsregionen

Planungsregion Nordhessen

Bei der Region Nordhessen handelt es sich um einen vielfältigen Raum. Zu Recht werden in der vorliegenden 4. Änderung des **LEP** die zum Teil noch unzerschnittenen Landschaftsräume mit großen Wäldern und Mittelgebirgslandschaften erwähnt. So richtig diese Aussagen und so wichtig sie für die bedeutende Tourismuswirtschaft auch sind, jedoch sollte nicht das Bild eines Naherholungsgebietes Nord-/Osthessen gezeichnet werden. In dieser Mittelgebirgslandschaft befinden sich familiengeführte Unternehmen und Weltmarktführer aus unterschiedlichsten Branchen und Größen. Nicht nur in der Nähe Kassels, sondern in allen nordhessischen Landkreisen haben eine Reihe großer und wichtiger Betriebe ihren Standort. Die Betriebe sind nicht nur die Motoren der wirtschaftlichen Entwicklung in den Regionen, sondern stellen oft auch Zentren für Innovationen dar. Dieser Tatsache trägt die Infrastruktur, die sich sowohl im Bereich der Daten- als auch der Verkehrsnetze verbessert, in einzelnen Teilregionen nicht Rechnung.

Insgesamt ist hier das Gesamtbild breiter und realistischer zu zeichnen. Die Angaben zur Bruttowertschöpfung sind nicht in Relation zur Einwohnerzahl gesetzt und überhöhen die durchaus starke Position von Südhessen im Vergleich zu Mittel- und Nord-/Osthessen. Und auch die Aussage, dass sich „an den überregionalen Entwicklungsachsen (...) wichtige Standorte großer Logistikunternehmen“ befinden ist zwar korrekt, doch finden sich dort auch andere regionale und produzierende Unternehmen. Um den Zielen der definierten Raumkategorien fokussiert nachgehen zu können, sollten die administrativen Rahmenbedingungen von benachbarten Kommunen gleicher Raumstruktur vereinheitlicht werden. Als prägnantes Beispiel kann hier Kassel mit den direkten Umlandgemeinden dienen, die zum Teil auch als hochverdichtet oder zumindest als verdichtet kategorisiert sind. Hieran zeigt sich die zunehmende enge Verflechtung Kassels mit den Umlandgemeinden, der funktional im Hinblick auf die Entwicklungs- und Flächennutzungsplanung durch den Zweckverband Raum Kassel (ZRK) Rechnung getragen wird. Es fällt auf, dass allein der Regionalverband FrankfurtRheinMain im Gegensatz zu vergleichbaren, wenn auch kleineren Verbänden wie dem ZRK, Eingang und ggf. auch im Vorfeld Berücksichtigung in der 4. Änderung des LEP Hessen 2020 gefunden hat. Aus unserer Sicht stellt Kassel eine Regiopole bzw. der Großraum/Verflechtungsraum Kassel eine Regiopole im klassischen Sinne dar (vgl. Aring/Reuther (Hrsg.) 2008: Regiopolen). Kassel und das Umland erfüllen die Bedingungen für eine Regiopole wie wenige andere Städte und Regionen in Deutschland, weshalb Nordhessen hier als Paradebeispiel gilt. Dies belegen die intensiven Pendlerverflechtungen zwischen Wohn- und Arbeitsorten, die Entwicklung

interkommunaler Gewerbegebiete, das gemeinsame Nahverkehrssystem und die Zusammenarbeit in Form des ZRK. Kassel hat, verglichen mit der Größe der Stadt, eine übermäßig große Ausstrahlung in das Umland und übt gleichzeitig durch die wirtschaftliche Stärke, die Ausstattung mit wissenschaftlichen, kulturellen und medizinischen Einrichtungen eine große Anziehungskraft auf das Umland aus.

Im Prognos Zukunftsatlas von 2019 werden dem Landkreis Kassel „Hohe Chancen“ für die zukünftige Entwicklung bescheinigt. Dies und die positive Entwicklung der vergangenen Jahre zeigen, dass es dem Raum nicht gerecht wird, die Stadt und das Umland losgelöst voneinander zu betrachten. Sie bilden eine funktionale Einheit mit positiver Entwicklung in allen Bereichen. Der Raum Kassel sollte daher im LEP in seiner Funktion als Regiopolregion dargestellt und weiterentwickelt werden. Der ZRK schafft die planerische Voraussetzung für eine abgestimmte, positive Entwicklung der wichtigen Regiopolregion auf Basis der auch für die vorgeschalteten Planungsebenen geltenden Kriterien. Aufgrund seiner wichtigen Funktion und breiten regionalen Trägerschaft sollte der ZRK frühzeitig in die Aufstellung des LEP und des Regionalplan involviert werden.

Insgesamt ist die Region Nordhessen unserer Einschätzung nach zu passiv und einseitig dargestellt. Die wirtschaftliche und naturräumliche Vielfalt findet nicht entsprechend Eingang in den Landesentwicklungsplan. Auch den Stärken und der überaus positiven Entwicklung des gesamten Raumes Kassel in den letzten Jahren wird hier nicht ausreichend Rechnung getragen.

Planungsregion Mittelhessen

Die Region Mittelhessen hat fünf besondere Stärken. Sie ist qualifizierend aufgrund ihrer guten Bildungsinfrastruktur, mit gutem Marktzugang durch die zentrale Lage, hat eine hohe internationale Konkurrenzfähigkeit aufgrund der breit diversifizierten mittelständischen Industrie, ist gründerfreundlich aufgrund ihres günstigen Klimas für Innovation sowie lebenswert und familienfreundlich mit ihren umfangreichen Kultur- und Freizeitangeboten. Diese Stärken sollten weiter ausgebaut werden. Im Landesentwicklungsplan wird Mittelhessen beschrieben als in weiten Teilen ländlich geprägt mit kleinstädtischen Mittelzentren und vielen kleinen Dörfern. Mittelhessen ist jedoch auch Hessens stärkste Industrieregion mit traditionsreichen Hochschulen und leistungsfähigem Handwerk. Dies ist Ausdruck der hervorragenden Wirtschafts- und Wissenschaftsstrukturen, guten Ausbildungsmöglichkeiten sowie einer hohen Lebensqualität in der Region.

Bei der Beschreibung der Stärken zu den Entwicklungsachsen im verdichteten Raum in Mittelhessen wird der Fokus ausschließlich auf den Schienenverkehr gelegt. Hier sollte ebenfalls die Straßeninfrastruktur aufgenommen werden, die einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung an den Achsen beiträgt. Zudem ist sie ein wichtiger Standortfaktor für die Anbindung der ländlich geprägten Räume und denen mit Verdichtungsansätzen, in denen oft international agierende Unternehmen ansässig sind. Die A 3, A 5 und die A 45, die teilweise bereits sechsspurig sind oder gerade ausgebaut werden, der Lückenschluss der A 49 und die Bundesstraßen 3, 49 und 62 sind für die weitere positive Entwicklung der Wirtschafts- und Siedlungsstrukturen wichtige überregionale Infrastrukturaachsen. Daher sollte auch die Lücke der Entwicklungsachse in Anknüpfung an die B 62 bei Marburg bis zur A 45 in der Abbildung 3 ‚Strukturräume in Hessen‘ geschlossen werden.

Kurzfristig verfügbares gewerbliches Bauland stellt in Mittelhessen für Unternehmen eine immer größere Herausforderung dar. Mit dem 2019 und 2020 erstellten Gewerbeflächenkonzept für Mittelhessen durch das Regierungspräsidium Gießen unter Beteiligung regionaler Akteure und Wirtschaftsvertreter wurde Mut und Gestaltungswille gezeigt, diese Herausforderung anzunehmen. Das Gewerbeflächenkonzept ist eine konzeptionelle und methodische Grundlage für die Ermittlung von besonders attraktiven Potentialräumen für die künftige gewerbliche Entwicklung und die Ausweisung von Vorranggebieten für Industrie und Gewerbe in der Planungsregion Mittelhessen. Zudem wurden Standortkriterien für mitthessische Industrie- und Gewerbegebiete erarbeitet und mögliche Gewerbeflächen aus Sicht von Unternehmen und Investoren für den exogenen Gewerbeflächenbedarf identifiziert. Mit der Ermittlung und Bereitstellung des exogenen Bedarfs an Gewerbeflächen werden die Chancen für Mittelhessen aufgrund der Nähe zu dynamischen und wachsenden Metropolregion FrankfurtRheinMain genutzt. Weiteres Ziel des Gewerbeflächenkonzeptes war es, Ansätze für interkommunale Zusammenarbeit in Mittelhessen aufzuzeigen. Dazu wurden Gewerbeflächen mit interkommunalem Entwicklungserfordernis in möglichst verkehrsgünstiger Lage herausgearbeitet.

Insgesamt konnten in über 70 Prozent der Kommunen in Mittelhessen in den vergangenen Jahren in den Unternehmen Beschäftigung aufgebaut werden. Der Beschäftigungsaufbau fand vor allem dort statt, wo die Standortvoraussetzungen hinsichtlich Flächenverfügbarkeit, verkehrlicher Erreichbarkeit, Breitband und Verfügbarkeit von Fachkräften gegeben war. Dies zeigt, dass diese Faktoren wichtige Voraussetzungen für die Standortsicherung von Unternehmen und Wohlstand in der Planungsregion Mittelhessen sind.

Planungsregion Südhessen

Der Ballungsraum FrankfurtRheinMain bringt eine Vielzahl von planungsrechtlichen Herausforderungen mit sich, denen der Regionalplan Südhessen / Regionale Flächennutzungsplan gerecht werden soll. Es ist jedoch mehr Unterstützung und Vorbereitung im LEP seitens des Landes notwendig, damit den Herausforderungen entgegnet werden kann.

Wie mit Wachstum und den damit verbundenen Herausforderungen umgegangen werden soll, bedarf eines strategischen Konzeptes. Durch das Regionale Entwicklungskonzept, welches das Regierungspräsidium Südhessen erstellen ließ, wurde ein erster Schritt in die richtige Richtung getan: Analyse, wo welche Nutzungen bestehen und in Konkurrenz zueinander treten. Dieser Ansatz war richtig – jedoch fehlte eine wichtige und ausschlaggebende Komponente: die Mobilität. Alle Diskussionen im Ballungsraum Südhessen führen zu einem Mega-Thema: Kein Wachstum ohne belastbare Verkehrsinfrastruktur. In einem Mobilitätsentwicklungskonzept FrankfurtRheinMain sollten länder- und verkehrsträgerübergreifend Lösungen entwickelt und Projekte priorisiert werden. In einem umsetzungsorientierten Prozess sind die Hotspots und Engpässe in der Region zu identifizieren und gleichzeitig Gebiete mit Flächenentwicklungspotenzial und Infrastrukturbedarf aufzuzeigen. Wichtig ist auch die Verknüpfung der Verkehrsträger zu verbessern (z.B. mit Mobilitätsstationen) und Synergien zwischen den Infrastrukturen zu nutzen.

Die Logistikbranche hat in den letzten Jahren eine deutliche Zunahme zu verzeichnen. Bedingt durch E-Commerce und Industrie 4.0 (Logistik statt Lager), ist eine weitere Zunahme sicher. Dies bedarf einer Anpassung der notwendigen Infrastruktur. Vergrößerung und Ausbau von LKW-Rastplätzen entlang der Autobahnen, Stellflächen für ruhenden Verkehr innerhalb der Gewerbegebiete sind durch die Landespolitik zu unterstützen und zielgerichtet voranzutreiben.

Die Enge und der Mangel an schnell verfügbarem Bauland in Südhessen stellt für Unternehmen ebenso eine große Herausforderung dar, wie der Demografische Wandel in den ländlichen Regionen. Hier werden verbindliche Aussagen seitens der Landespolitik benötigt, wo und wie Wirtschaftswachstum in den nächsten 15 Jahren stattfinden kann. Gerade in verdichteten Kommunen sind Gewerbeflächenkonzepte notwendig, um vorhandene Gebiete zu schützen und dem Bedarf an großflächigen Industrie- und Gewerbeflächen nachzukommen. Dies trägt zur Standortsicherung für Unternehmen bei und wirkt einer Zersiedelung entgegen. Hier könnte auch ein Schwerpunkt zur Interkommunalen Gewerbeflächenentwicklung entlang der Verkehrsachsen gesetzt werden.

Wir empfehlen daher einen Grundsatz für kommunenübergreifende Gewerbeflächenkonzepte (z.B. auf Ebene der Landkreise) aufzunehmen. Adressaten sind die Regierungspräsidien in Kooperation mit Kreisverwaltung und Kommunen.

4.1.2 Grenzüberschreitende Landes- und Regionalplanung

Eine engere Zusammenarbeit zwischen den Ländern und auch zwischen den Metropolregionen FrankfurtRheinMain und RheinNeckar wird ausdrücklich begrüßt. Gerade in den Bereichen Verkehr-, Raum- und Regionalplanung sollte eine verbindliche Abstimmung und Kooperation als Grundsatz im Landesentwicklungsplan aufgenommen werden.

4.2 Raumkategorien – Differenzierung der räumlichen Entwicklung

4.2.1 Ziele und Grundsätze der räumlichen Entwicklung

4.2.1-3 (G): Der IHK stimmt darin überein, dass Planungen und Maßnahmen zur räumlichen Entwicklung und Struktur des Landes zu nachhaltigem Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit beitragen. Uns fehlt hierbei der gesonderte Aspekt der Wirtschaft und wir schlagen daher eine Ergänzung auf S. 18 unter dem Aspekt der Einschränkungen vor:

„Dabei sollen

- **Die Entwicklungsbedingungen und Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft verbessert werden,**
- Die natürlichen Lebensgrundlagen gesichert und die Umweltbedingungen verbessert werden,
- [...]“

4.2.1-6: Die Mindestdichtewerte für Südhessen haben sich im Vergleich zu den Werten im Landesentwicklungsplan vom Jahr 2000 nicht geändert. Im Vergleich zum aktuell gültigen Regionalplan Südhessen 2010 bleiben die hier festgelegten Dichtewerte in Teilen hinter den damals festgelegten zurück, obwohl der Siedlungsdruck zugenommen hat. Ein höherer Dichtewert würde die Errichtung von Wohngebäuden auch für Unternehmen, die im Bereich der Immobilienprojektentwicklung tätig sind, wirtschaftlicher gestalten. Außerdem käme das Mehr an Wohnungsbau auch mittelbar der Wirtschaft zugute. Qualifizierte Fachkräfte könnten im Ballungsraum leichter eine adäquate Wohnung in Arbeitsplatznähe finden. Eine höhere Dichte sollte allerdings nicht die Wohnqualität der Quartiere beeinträchtigen. Vor allem bei der

Planung der Quartiere gilt es einen Ausgleich zwischen Dichte und Wohnqualität zu finden. Gleichzeitig darf die Leerstandsproblematik außerhalb des Ballungsraumes nicht in Vergessenheit geraten. Daher regen wir an, auch zukünftig Fördermittel und Programme zur Stärkung der Innenstädte und Dorfkerne vom Land Hessen bereitzustellen.

4.2.3 Verdichtungsräume

4.2.3-2 (Z): Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass Flächenplanung und Flächenentwicklung strategisch durch Entwicklungsachsen zu planen und zu strukturieren sind. Den zweiten Absatz des Ziels, die Neuinanspruchnahme von Flächen durch die Nutzung der Möglichkeiten zur Innenentwicklung und durch bauliche Nachverdichtung begrenzen zu wollen, sehen wir kritisch.

Wegen oftmals fehlender Erschließung, Umgebungsbebauung und umweltrechtlicher Vorgaben kommen Brach- und Innenbereichsflächen oft kaum für eine gewerblich-industrielle Nachfolgenutzung in Frage. Die Ansiedlung von Gewerbe auf derartigen Flächen ist außerdem oft, aufgrund von Nutzungskonflikten, auf nicht störende bzw. nicht wesentlich störende Gewerbe und Dienstleistungsbetriebe beschränkt. Emittierendes Gewerbe hat es im Innenbereich schwer. Die 4. Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 benötigt daher einen Absatz, der sich mit den Grenzen der Innenentwicklung unter Berücksichtigung der Belange der Industrie und des emittierenden Gewerbes auseinandersetzt. Brachflächen sind zudem nicht überall im Land gleichverteilt vorhanden. Auf Neuinanspruchnahmen kann daher nicht verzichtet werden. Hierfür dringend erforderlich ist ein Gewerbeflächen Monitoring, welches auf Regierungsbezirksebene einheitlich für die Kommunen angeboten werden sollte.

Aus den genannten Gründen schlagen wir vor, den zweiten Satz des Ziels wie folgt zu ändern: „Die Neuinanspruchnahme von Flächen sollte zunächst durch die Nachnutzung von Flächen im Innenbereich erfolgen. An Orten, an denen wirtschaftliche Entwicklung durch fehlende entwicklungsfähige Flächen im Innenbereich nicht mehr möglich ist, sollte durch strategische Flächenplanung die Möglichkeit gegeben sein, Flächen im Außenbereich unter Abwägung aller zu berücksichtigten Belange hinzuzunehmen“.

4.2.3-3 (Z): Wir bewerten es als richtig, Flächenplanung von Vorranggebieten Siedlung und Vorranggebieten Industrie und Verkehr in Zusammenhang mit dem bereits vorhandenen Verkehrssystem zu planen. Für Wachstumsregionen ist es dagegen unerlässlich, in der Flächenplanung zukünftige Verkehrsinfrastrukturen berücksichtigen zu können. Daher regen wir an, auch die zukünftige Entwicklung von

Verkehrssystemen und Flächenplanung in diesem Ziel aufzunehmen, um neue Entwicklungen nicht unnötig zu blockieren oder zu verzögern.

4.2.3-5 (G): Der HIHK begrüßt den Grundsatz zum Vorhalten eines Flächenangebotes für Gewerbe und Industrie. Flächenplanung erfolgt immer unter Beachtung ökologischer und sozialer Belange. Daher regen wir an, den Abschnitt wie folgt zu formulieren und zu einem Ziel aufzustufen: „4.2.3-5 (Z): Es soll ein bedarfsgerechtes Flächenangebot zur Neuansiedlung und Neugründung für gewerbliche Unternehmen sowie zur Verlagerung und Erweiterung bereits ansässiger Unternehmen an verkehrsgünstig gelegenen Flächen vorgehalten werden.“

Gewerbegebiete sind gegen eindringende Fremdnutzungen zu sichern. Zur Entwicklung von großflächigen Gewerbegebieten sollte auf interregionale und interkommunale Gewerbegebiete auch abseits der Siedlungsstruktur an den Verkehrsachsen hingewirkt werden.

4.2.3-7 (G): Dieser Grundsatz sollte als Ziel formuliert werden, gerade auch im Hinblick auf **4.2.3-8 (Z)**. Alternativ könnten beide Punkte in ein Ziel münden. Die Weiterentwicklung und Stärkung des hochverdichteten Raums und des Verdichtungsraums kann im nationalen und internationalen Wettbewerb nur bestehen, wenn diese nach ökonomischen, sozialen und ökologischen Gesichtspunkten gleichermaßen entwickelt werden. Daher sollten unserer Meinung nach im Sinne des Nachhaltigkeitsgedankens die ökonomischen und sozialen Aspekte nicht weniger abwägungsrelevant sein als die ökologischen.

4.2.3-8 (Z): Dieser Punkt sollte unserer Ansicht nach gestrichen und mit **4.2.3-7 (G)** zu einem Ziel zusammengefasst werden. Sollte dies nicht erfolgen, werden die ökologischen Belange über die der sozialen und ökonomischen Belange gestellt.

4.2.4 Ländliche Räume

4.2.4-3 (G): Wir begrüßen diesen Grundsatz für den ländlichen Raum sehr. Wir regen an, ihn um folgende Punkte zu erweitern:

- leistungsfähige und bedarfsgerechte Verkehrssysteme aufgebaut und weiterentwickelt werden,
- digitale Infrastrukturen weiter (und schneller) ausgebaut werden.

Insbesondere kleine und mittlere Unternehmen sind von großer Bedeutung, deren Entwicklung durch ausreichende Erweiterungsflächen in den Zentralen Orten sowie durch notwendige begleitende Infrastruktur zu unterstützen ist.

Der ländliche Raum in Hessen ist heterogen. Alle drei Planungsregionen weisen auch innerhalb ihrer ländlichen Gebiete große Unterschiede auf, die eine differenziertere Betrachtung erfordern. Daher sollte schon im Planansatz auf die Unterschiede von „Ländlichen Raum mit Verdichtungsansätzen“ und den „Dünn besiedelten ländlichen Raum“ eingegangen werden.

Die mehrmals im Landesentwicklungsplan beabsichtigte Schaffung gleicherwertiger Lebensverhältnisse bedarf daher konkreter Ziele und nicht nur Grundsätze. In diesen Zielen ist die anzustrebende Entwicklung der ländlichen Räume unter Beachtung ihrer Heterogenität aufzuzeigen und zu unterstützen. Wir schlagen daher vor, folgende Zielformulierung aufzunehmen:

„Die Ländlichen Räume der Teilregionen Hessens sind auf Ihre vorhandenen und perspektivischen Potentiale zu untersuchen. Gemeinsam mit der Regionalplanung, den Kreisverwaltungen und den Kommunen ist ein Entwicklungskonzept zu erstellen und in gemeinsamer Arbeit umzusetzen. Hierbei sollen die Belange des Natur- und Umweltschutzes ebenso ihre Berücksichtigung finden wie die verkehrliche Anbindung, Entwicklung von Wohnraum und Ansiedlung und Neugründungen von Unternehmen. Hierfür wird ein erleichterter Zugang zu Fördermitteln und Unterstützung durch Projektkoordinatoren seitens des Landes bereitgestellt.“

4.2.4-4: Die Gewährleistung der Mobilität stellt für den dünn besiedelten ländlichen Raum eine besondere Herausforderung dar. Mobilität ist Daseinsvorsorge. Hier darf sich das Land nicht ausschließlich auf private Initiativen zurückziehen. Auch wenn nicht überall eine Anbindung durch den Öffentlichen Nahverkehr gewährleistet werden kann, muss durch landesseitige Unterstützung die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet werden.

5. Zentrale Orte

5.1 Zentralörtliches System

Wir begrüßen den Fortbestand des Zentrale Orte Systems. Von der 4. Änderung des Landesentwicklungsplans und hier vorrangig durch die Überarbeitung des Zentrale Orte Systems erhofften wir uns dennoch mehr Innovation. Die Kriterien zu Funktionseinteilung lassen zukünftige Entwicklung, bspw. Stärkung E-Commerce und ÖPNV außen vor.

Wir sind für interkommunale Kooperationen und der sorgfältigen Verwendung von Finanzmitteln und auch für den Grundsatz des Flächensparens – jedoch hätten wir uns einen anderen Ansatz gewünscht.

Kommunen sollten ermutigt werden zu kooperieren. So sollte gemeinsam mit den Regierungspräsidien, den Kreisverwaltungen und den Kommunen eine Evaluation stattfinden wo Lücken in der Daseinsvorsorge bestehen und Vorschläge erarbeiten, wo und wie durch die interkommunale Kooperation eine Verbesserung herbeigeführt werden könnte. Ein positives Signal zur interkommunalen Zusammenarbeit könnte im Bereich Flächenentwicklung beispielsweise sein, dass kooperierende Kommunen ein höheres Flächenkontingent erhalten, als wenn sie jeweils einzeln (Gewerbe-)Flächen entwickeln. Dies sollte dann bei der Fortschreibung der Regionalpläne schon berücksichtigt werden. Möglich wäre auch, dass Kooperationen nicht an Orten, die miteinander kooperieren sollen festmacht sondern allein an den Funktionen.

Es stellt sich die Frage auf welcher Grundlage die Mittelzentren in Kooperation einander zugeteilt wurden. Wie bei den Ergebnissen der Zentralen Orte Kommission bleiben auch hier bereits existierende, gut funktionierende kommunale Kooperationen außen vor.

Aus Sicht der Wirtschaft sind Ober- und Mittelzentren zu stärken. Oberzentren übernehmen aufgrund ihrer Lage und ihrer jeweiligen funktionalen Ausstattung eine großräumige Versorgungsfunktion. Sie stoßen jedoch vermehrt an ihre Entwicklungsgrenzen.

5.1-5 (Z): Das Ziel, die Wahrnehmung gemeinsamer zentralörtlicher Aufgaben durch ober- und mittelzentrale Kooperationen zu prüfen, begrüßen wir. Wir regen zudem an, dieses Ziel um strategische und konzeptionelle Ziele der Kooperation sowie Maßnahmen nach erfolgter Evaluation zu ergänzen. Ansonsten bliebe unklar, warum Kooperationen eingegangen werden sollten und mit welchem Ziel.

Der Vorschlag Modellprojekte begleitet durchzuführen, welche über das geforderte Mindestmaß an Kooperation hinausgehen, wird ausdrücklich begrüßt. Hier kann auf vorhandene Erfahrungen in der Verwaltungskooperation, den gemeinsamen Betrieb von Infrastrukturen bis hin zu Überlegungen von Zweckverbänden aufgebaut werden. Die Zielrichtung ist genauer zu definieren. Ein entsprechender Aufruf könnte sich bspw. gezielt an Mittelzentren ohne zentralörtliche Funktion für das Umland richten.

Fazit

Der vorliegende Entwurf der vierten Änderung des LEP lässt aus unserer Sicht viele Fragen offen. Er gibt zu wenig Orientierung für die zukünftigen Herausforderungen und sollte überarbeitet werden. Mit den



mittlerweile vier einzelnen Änderungen des LEP 2000 entsteht kein zukunftsgerichtetes Gesamtbild.

Wir empfehlen folglich eine grundlegende Neuaufstellung des LEP, in die wir uns gerne einbringen.

Mit freundlichen Grüßen

Robert Lippmann
Geschäftsführer

Frank Achenbach
Federführung Standortentwicklung

