



# VERBAND REGION RHEIN-NECKAR

## Christoph Trinemeier: “Weiterentwicklung aus der eigenen Identität heraus”

01

### Wofür steht die Region Rhein-Neckar?

Die Struktur der Region Rhein-Neckar als eine der elf Metropolenregionen in Deutschland unterscheidet sich von der Struktur anderer Regionen. Die Region ist eine der Jüngerer, eine der Kleineren und aber auch eine der Erfolgreichen. Erfolgreich im Sinne von Konstituierung, Zusammenarbeit und Zielorientierung.

### Erfolgreich im Sinne von Konstituierung, Zusammenarbeit und Zielorientierung.

Die ursprüngliche Kurpfalz als zusammenhängender, historischer Kulturraum wurde durch die Alliierten mit dem Rhein als Grenze unterschiedlichen Ländern zugeordnet. Mit dem Nukleus Mannheim-Ludwigshafen ist die Region insofern relativ früh nach dem 2. Weltkrieg sozusagen zwangsläufig in eine Kooperationsstrategie eingestiegen. Das war eine der Grundvoraussetzung für den Prozess, der letztendlich in die Anerkennung als Metropolregion und die Gründung des Verbandes Region Rhein-Neckar mündete. Es bestand eine grundsätzliche Bereitschaft in drei Bundesländern (Hessen, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz) Zusammenarbeit zu

unterstützen, dabei teilweise Kompetenzen aufzugeben und Abstimmungen zu ermöglichen, die sonst ländergrenzüberschreitend so nicht stattfindet. Dies führte letztendlich zu einem Staatsvertrag zwischen den drei Bundesländern, einmalig in Deutschland, der es erlaubt einen gemeinsamen Regionalplan aufzustellen über Bundesländergrenzen hinweg. Die Anerkennung als Metropolregion wurde parallel mit der politisch verwaltungstechnischen Fragestellung der einheitlichen Planung und des dafür notwendigen Staatsvertrags vorangetrieben. Diese Zweigleisigkeit ist für die Entwicklung unserer Region entscheidend. Ergebnis ist, dass das Mandatsgebiet des Verbandes der Region RN als Körperschaft des öffentlichen Rechts deckungsgleich mit der Metropolregion RN ist. Auch das ist einmalig in Deutschland. Damit ist ein reibungsloser Wechsel zwischen der politischen Ebene des Verbandes Region Rhein-Neckar und der operativen Ebene der Metropolregion Rhein-Neckar möglich, je nach Erfordernis der diskutierten Themen.

### Was sind die wichtigen laufenden Projekte und Prozesse?

Wir haben im Herbst 2013 den neuen Einheitlichen regionalplan Rhein-Neckar fertiggestellt. (Anmerkung: seit 15.12.2014 rechtskräftig). Die klassischen Themen wie Siedlungsstruktur, Raumstruk-

tur und die sinnvolle Verteilung von Gewerbe- und Wohngebieten sind der Kern des Regionalplans. Infrastruktur als wichtiges Thema konnte nur eingeschränkt behandelt werden, da hier die Kompetenzen auf Länderebene liegen, beziehungsweise durch z.B. den Bundesverkehrswegeplan klare Vorgaben gemacht werden. Der zweite große Themenbereich ist der Freiraumschutz, also überregionale Grünzüge, Schutzbereiche für Forst- und Landwirtschaft, wie auch der Hochwasserschutz. Damit ist der Einheitliche Regionalplan in seiner Struktur inhaltlich keine 'Neuerfindung'. Er lotet vielmehr die Grenzen der kommunalverfassten Regionalplanung aus, die all zu häufig gezwungen ist, den kleinsten gemeinsamen Nenner als tragfähigen Kompromiss zu suchen.

### Gibt es nach der Aufstellung des Regionalplans schon erste Ideen für die weitere Agenda? Was sind mittel- und langfristig die großen Themen und Aufgaben hier in der Region?

Wir haben kürzlich ein Strategiepapier entwickelt, das die mittelfristigen Themen erfasst und vier Schwerpunkte formuliert: Verkehr/Mobilität, Demographie, Energie und regionale Identität.

Erstens: Der Frage der Mobilität ist eng mit den demographischen Entwicklungen verknüpft. Wir versuchen ein Konzept zu entwickeln, das im Sinne eines Mobilitätsverbundes deutlich über das Thema des „klassischen“ Nahverkehrs hinausgeht. Hieran arbeiten wir gemeinsam mit dem Nahverkehrsträger VRN (Verkehrsverbund Rhein-Neckar), dessen Gebiet jedoch weit über die Grenzen der Region hinaus geht. Wir brauchen nicht nur die Vertaktung und Vernetzung an der Haltestelle, sondern müssen zum Beispiel auch ein gemeinsames und einheitliches Konzept für Car-Sharing und E-Mobility entwickeln und regional integrieren. Hierbei gilt

## CHRISTOPH TRINEMEIER

Christoph Trinemeier ist seit dem 1.10.2007 Leitender Direktor des Verbandes Region Rhein-Neckar. Der Diplom-Ingenieur lebt mit seiner Familie in Landau. Nach seinem Studium der Raum- und Umweltplanung an der TU Kaiserslautern arbeitete er zunächst als Stadtplaner im Planungsbüro Bachtler, Störtz und Partner und wechselte dann über ein Referendariat beim Land Baden-Württemberg in den Staatsdienst. Vor seiner Ernennung als Leitender Direktor des Verbandes Region Rhein-Neckar arbeitete er 16 Jahre als Baudirektor im Regierungspräsidium Land Baden-Württemberg.

es viele Einzelaspekte eines sehr weit gefassten Mobilitätsbegriffes zu einem vielschichtigen Konzept miteinander zu kombinieren.

Zweitens: Innerhalb des Themas der demographischen Entwicklung gibt es z. B. bei der Anwerbung von Fach- und Führungskräfte verschiedene Initiativen auf unterschiedlichen Ebenen. Es besteht z.B. ein Netzwerk ‚Dual Career‘, das Kooperationen vorantreibt zur Karriereunterstützung der Partner der angeworbenen Fachkräfte. Eine andere Initiative wirbt in Spanien gezielt um ausgebildete Fachkräfte für die Region. Selbstverständlich hat das Thema „demographischer Wandel“ auch vielfältige Auswirkungen und Verknüpfungen mit den klassischen Themen der Regionalplanung.

Drittens: Ein weiteres großes Thema ist die Energiewende und die CO<sup>2</sup>-einsparung. In diesem Bereich haben wir ein regionales Energiekonzept entwickelt mit Verbrauchs- und Potentialanalysen und einem davon abgeleiteten umfangreichen Maßnahmenkatalog. Wichtiger Bestandteil ist ein Konzept für Windkraftstandorte, das wie andernorts auch kontrovers diskutiert wird. Als weiteres wesentliches Thema für die Zukunft wird die Frage der dezentralen Netze (smart grids) behandelt. Hierzu ist auf der Plattform der Region (Metropolregion Rhein-Neckar GmbH) ein Cluster mit Wirtschaftsunternehmen entstanden. Obwohl der entsprechende Förderantrag unter dem

Titel ‚StoREgio‘ leider nicht zum Erfolg geführt hat, wurde das Cluster fortgeführt und es arbeiten nun trotzdem verschiedene Firmen zusammen. Die Komplementarität des Know-how führt zu besseren Lösungen und zur Innovation und technologischen Entwicklung.

### Die Komplementarität des Know-how führt zu besseren Lösungen und zur Innovation und technologischen Entwicklung.

Viertens: Die Frage nach der regionalen Identität liegt z.B. dem Masterplan Regionalpark Rhein-Neckar zu Grunde unter dem Titel ‚Landschaft in Bewegung‘. Der Masterplan soll die Region nach innen zusammenführen und sichtbar machen, Identität schaffen und widerspiegeln, worin die Vorzüge dieser Region als Wohn- und Lebensraum liegen. Wir erschließen beispielsweise die Region für den Binnentourismus, aber auch für externe Gäste durch sog. „Regionalparkachsen“. Diese mit dem ÖPNV verknüpften Fahrradrouten bauen im Wesentlichen auf den Bestand auf, bilden aber ein Netzwerk um die Region als Ganzes wahrzunehmen.

### Sie haben eingangs den ‚Metropolenstatus‘ beschrieben.

02

### Welche Bedeutung hat er bei der Gestaltung der vier Themen?

Wir treten insbesondere nach außen als "Metropolregion" auf und werden entsprechend wahrgenommen. Dabei stehen nicht Einzelinteressen z.B. der großen DAX-Firmen im Fokus sondern Bedürfnisse und Interessen, die für die gesamte Metropolregion RN von Bedeutung sind. Als Metropolregion bekommen Sie keine Fördermittel aus Europa oder vom Bund. Der Metropolstatus ist vielmehr ein Label oder Zertifikat, das einen bestimmten Raum identifiziert als einen Raum, der bestimmte Funktionen in bestimmter Form bündelt - Stichwort Gateway. Die Anerkennung als Metropolregion dient damit als Vehikel des Standortmarketings. Bezogen auf das Thema der Demographie bedeutet dies ganz konkret: Wir stehen in direkter Konkurrenz mit allen deutschen und auch europäischen Großstädten und Metropolen, unabhängig der jeweiligen Wirtschaftsstruktur. Es geht dabei branchenunabhängig um die besten Köpfe für die Region!

### Nach außen gerichtet eine starke Familie - Gibt es auch Konfliktthemen?

Das Thema Infrastruktur, z.B. der Bau neuer Straßen und Brücken oder die Diskussion um einen möglichen Regionalflughafen sind Beispiele. Dass es hier zu Konflikten kommt ist logisch. Aus Wirtschaftskreisen wird häufig die Bedeutung dieser Verkehrsinfrastruktur für den Standort Rhein-Neckar hervorgehoben. Die Regionalpolitik und -planung, die immer mehrdimensional und integral sein muss, hat hier die Aufgabe abzuwägen und auszugleichen.

### Der Regionalplan ist im Konsens entstanden und in der Umsetzung direktiv – steuernd?

Wir nehmen auf der Ebene des

Regionalplans eine Flächensteuerung vor als ordnende Richtschnur. Die hier festgelegten Ziele des Regionalplans sind für die Kommunalen Planungsträger bindend. Die Zielvorgaben stehen im Einzelfall allerdings auch unter politischem Druck. Am deutlichsten ist dies bei gewerblichen Erweiterungs- oder Umsiedlungswünschen innerhalb der Region, bei denen lokale Egoismen immer wieder eine dominante Rolle spielen. Die Frage der Flächenkonkurrenzen bei der Neuansiedlung großer international tätiger Firmen hat sich aber in diesem Zusammenhang bisher nicht gestellt.

### Eine gesunde Konkurrenz zwischen den kommunalen Partnern innerhalb der Region bei Gewerbeansiedlungen ist allerdings sinnvoll und gewollt. Hier halten wir uns als Planungs-Verband zurück.

In der Region geht es vielmehr darum, die großen Standorte attraktiv zu halten und weiterzuentwickeln, auch vor dem Hintergrund der Attraktivität für Fach- und Führungskräfte. Eine gesunde Konkurrenz zwischen den kommunalen Partnern innerhalb der Region bei Gewerbeansiedlungen ist allerdings sinnvoll und gewollt. Hier halten wir uns als Planungs-Verband zurück.

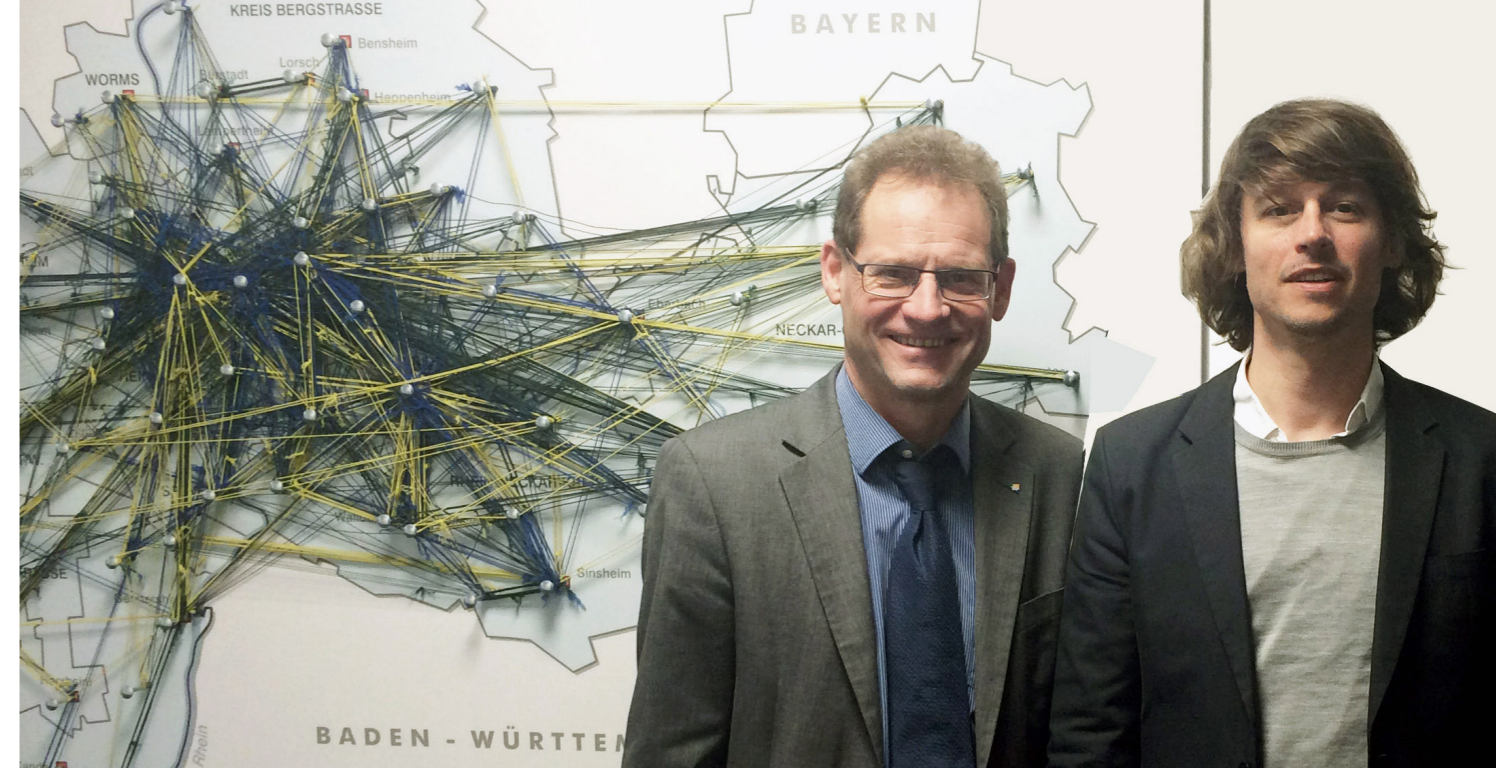
### Bei der Gewerbe- und Standortpolitik sind die eigenen Stärken Trumpf, manchmal braucht man jedoch starke Partner. Wie positioniert sich die Region Rhein-Neckar im Verhältnis zu Nachbarregionen am Rhein?

### Sehen sie sich als Konkurrenten oder Partner?

Die Region Rhein-Neckar hat schon relativ lang eine formelle Kooperationsvereinbarung mit der Technologieregion Karlsruhe und dem Verband Mittlerer Oberrhein, also mit dem südlich angrenzenden Nachbarn, seit 2 Jahren auch mit der Planungsgemeinschaft Westpfalz und dem dort angesiedelten Verein für Wirtschaftsförderung. Perspektivisch gilt es auf dem größeren Maßstab mit der Region FrankfurtRheinMain und mit der Region Stuttgart zusammen zu überlegen, wie aus einer Kooperation der komplementären wirtschaftlichen Strukturen der drei Metropolregionen Vorteile zu generieren sind. Betrachtet man die drei Regionen nämlich als einen Wirtschaftsraum, so kann dieser theoretisch auf dem Level von Greater London oder Paris in Europa agieren. Wie und ob sich ein solcher Schritt sinnvoll ist wird langfristig zu prüfen sein, auch vor dem Hintergrund, dass damit die Grenzen des heutigen 'daily urban system' mit seinen funktionellen Zusammenhängen weit überschritten werden.

### Je größer ein System wird, desto größer werden auch die Disparitäten nach Innen und Außen. In wie weit ist das Thema Kern und Peripherie in Ihrer Praxis heute relevant?

Obwohl als Gesamtregion im europäischen Maßstab sehr zentral am Rhein gelegen, ist innerhalb unserer Region natürlich die bekannte Diskussion zwischen Peripherie und Kern zu beobachten. Die Region besteht aus drei Oberzentren Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen und periphereren Bereichen wie dem Neckar Odenwald oder der Südpfalz. Wenn, wie bei der vorigen Frage angeschnitten, die Region räumlich weiter gefasst wird, ist zu erwarten, dass der Interessensausgleich zwischen dem Kern



Christoph Trinemeier und Matthias Rottmann

und den peripheren Orten innerhalb Regionsgrenzen schwieriger wird. In der Region Rhein-Neckar wird der notwendige Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Strukturräumen als eine wesentliche Aufgabe der Regionalplanung und -entwicklung gesehen.

### Um noch einmal auf das operative Geschäft des „Regionalen“ zurückzukommen. Wie organisieren sich die Akteure und Projekte und Strategien im Kräftefeld zwischen Politik, Wirtschaft und räumlicher Planung - wie funktioniert die Abstimmung und der Interessenausgleich?

Wir als Verband Region Rhein-Neckar – der Begriff Metropolregion RN wird häufig und zurecht als Synonym benutzt, da eine räumliche Deckungsgleichheit gegeben ist - arbeiten im Sinne einer Public-private-Partnership (PPP) auf drei wesentlichen Säulen: Metropolregion Rhein-Neckar GmbH, Verband Region Rhein-Neckar und Zukunft Metropolregion Rhein-Neckar e.V. Der Verband Region RN ist das demokratisch legitimierte, politische Herz der Region. Er hat als Körperschaft des öffentlichen Rechts das staatsvertraglich verbrieftete Recht Regionalentwicklungsaufgaben auf Dritte zu übertragen. In der Region Rhein-Neckar wurde dazu die Metropolregion Rhein-Neckar GmbH als zweite Säule gegründet, die mit ca. 40 Mitarbeitern als operativer Arm der Region in den Bereichen Regionalentwicklung, Regionalmanagement, Standortmarketing und Wirtschaftsförderung ganz konkrete Projekte umsetzt. Die dritte Säule ist der „Zukunft Metropolregion Rhein-Neckar e.V.“, der bereits in einer Vorgängerversion existierte und heute ca. 1000 Mitglieder aus Wirtschaft, Wissenschaft, Kultur, Politik und Verwaltung zählt. Auf der Ebene des Vereins findet der 'strategische Dialog' in der Region

statt. Was bedeutet das? Der Vorstand des Vereins, in dem die drei Oberbürgermeister der Oberzentren, Landräte, diverse Vorstände der Industrie, die Rektoren der großen Universitäten, die Industrie- und Handelskammern, aber auch die lokalen Medien vertreten sind, trifft sich mindestens zweimal jährlich zu einem Arbeitstreffen. Hier kommen also wichtige Akteure aus unterschiedlichen Bereichen und mit verschiedenen Perspektiven zusammen, die sich sonst in dieser Konstellation nicht treffen würden. Die Mitglieder bereiten diese Sitzungen selber vor, wobei jeder ein eigenes Themenfeld als sog. Thementreiber vertritt und vorantreibt. Dadurch findet ein intensiver, aber nicht formalisierter Austausch statt zwischen Politik, Wirtschaft und Wissenschaft, der neue Ideen und Anstöße für die Entwicklung der Region generiert.

### Welche Rolle hat die Wirtschaft bei der Gestaltung und Finanzierung der regionalen Aufgaben?

Die Wirtschaft ist zum einen in einer fordernden Rolle z.B. beim Thema zusätzlicher Infrastrukturen. Die regionale Wirtschaft bringt sich aber auch mit einem erheblichen finanziellen und personellem Beitrag in die Arbeit der MRN-GmbH ein. Hier werden eigene Themen gesetzt, aber gleichzeitig auch gesamt-regionales Commitment gegeben. Denn nur Projekte die Region insgesamt voran bringen werden von der MRN GmbH aufgegriffen, weiterentwickelt und umgesetzt.

### Gibt es ein klar definiertes ökonomisches Profil - eine ökonomische DNA - der Region aus der die Wirtschaft heraus argumentiert. Erwarten Sie hier Veränderungen?

Die ökonomische Kraft der Region beruht auf dem

verarbeitenden Gewerbe, der Industrie und der Chemie. Wir beobachten an vielen Stellen einen hohen Innovationsdruck und – drang. Dabei geht es jedoch nicht um ein generelles Umsteuern sondern um eine Weiterentwicklung der bestehenden Stärken. Neben den DAX-Unternehmen sind die vielen Mittelständischen Unternehmen das wirtschaftliche Standbein der Region.

### **Wir beobachten an vielen Stellen einen hohen Innovationsdruck und –drang.**

**Wie sieht es rückblickend aus? Was waren wichtige Momente und Wendepunkte in der Region Rhein-Neckar?**

Für die Entwicklung der heutigen Metropolregion Rhein-Neckar und den Staatsvertrag zur Gründung des länderübergreifenden Verbandes Region Rhein-Neckar spielt der damalige Vorstandsvorsitzende der BASF, Eggert Voscherau, eine entscheidende Rolle. Er nutzte seine Funktion und sein Charisma um die Region auf das entscheidende Gleis zu setzen. In einem ‚Brandbrief‘

stellte er in Frage, dass die BASF für die Zukunft des Standortes Ludwigshafen in der seinerzeitigen Form garantieren könne, wenn sich nicht die Formen der regionalen und politischen Zusammenarbeit in Rhein-Neckar verbessern würden. Er hat alle wesentlichen gesellschaftlichen Akteure mit seinem Aufruf wachgerüttelt: „Setzt euch an einen Tisch und redet endlich über die wichtigen Themen zur Zukunft der Region.“ Im Ergebnis der folgenden Diskussionen wurde in enger Abstimmung mit der Region, innerhalb eines Zeitfensters von nur einem Jahr der Staatsvertrag Rhein-Neckar erarbeitet und ratifiziert. In 2015 feiern wir das 10 jährige Bestehen der Metropolregion und des Staatsvertrags.

**Damals war es ein Brandbrief aus der Wirtschaft, der den Anstoß lieferte - wie reagieren Sie heute auf sich ändernde Rahmenbedingungen und externe Einflüsse? Welche sind besonders wichtig?**

Ein interessantes Beispiel ist der neue Gotthard-Basistunnel, der 2017 ans Netz gehen soll. Der Schienenverkehrskorridor am Oberrhein von Basel bis Mannheim und weiter bis Rotterdam ist hierauf nicht vorbereitet. Die

vorhandene Verkehrsinfrastruktur ist nicht in der Lage den Verkehr, der dann entstehen wird, abzunehmen. Dies gilt für unsere Region, aber auch für viele andere. Hier wurde schnell klar, dass es sich um eine Fragestellung von europäischer Dimension handelt und es sich anbietet diese im Rahmen einer INTERREG-Förderung ganzheitlich entlang des Korridors zu bearbeiten und zu koordinieren. Das von der Region Rhein-Neckar federführend erarbeitete INTERREG-Projekt CODE24 bildet dafür den entsprechenden Rahmen. Nun nach 5 Jahren Zusammenarbeit mit fast 20 internationalen Partnern soll auf der Schlusskonferenz von CODE24 ein EVTZ (Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit (Zweckverband nach europäischem Recht)) gegründet werden, der diese erfolgreiche Zusammenarbeit verstetigen und konkrete gemeinsame Förderprojekte entlang der Rheinachse initiieren soll. Der EVTZ soll mit finanzieller Unterstützung aus Brüssel den Korridor als Ganzes denken und insbesondere die regionalen Belange in die Korridorentwicklung einbringen. Dabei geht es um Vernetzung im weitesten Sinne. Eine konkrete Maßnahme, um die neuen Verkehrsmengen in Zusammenhang mit dem Gotthard-Tunnel zu antizipieren, ist hier in der Region der geplante Bau zweier neuer Gleise zwischen Frankfurt am Main und Mannheim. Nach dem Vergleich verschiedener Varianten scheint es auf eine Kombistrecke hinauszulaufen, die tagsüber durch ICE- und nachts durch Güterverkehr genutzt werden kann: Ein integriertes Konzept und ein grundlegend anderer Vernetzungsgedanke, der im Rahmen von CODE24 entwickelt und abgestimmt wurde, haben damit den Vorzug vor einer reinen Höchstgeschwindigkeitsstrecke erhalten.

**Sie beschreiben einen Diskurs möglicher verkehrstechnischer Alternativen. Welche Bedeutung**

**haben räumliche Strategien allgemein in ihrer Region und im Wettbewerb zwischen den Regionen?**

Wir nutzen räumliche Strategien in Kombination mit der Regionalentwicklung zur Standortentwicklung in regionalem Sinne. Die Region als Ganzes muss attraktiv sein, als Wirtschafts- und als Lebensraum.

### **Die Region als Ganzes muss attraktiv sein, als Wirtschafts- und als Lebensraum.**

**Welche Bedeutung haben konkrete Entwürfe und Bilder für diese Arbeit?**

Die Kraft von Bildern, Entwürfen und konzeptionellen Narrativen kann sehr stark sein. Wir haben uns – auch vor dem Hintergrund eines sehr engen Zeitrahmens – für unseren Einheitlichen Regionalplan vor allem in die formale Basis, investiert. Die erfolgreiche Erarbeitung eines Einheitlichen Regionalplans, im Moment vor allem ein wichtiges politisches Signal. Die Tatsache, dass jetzt ein Bürgermeister an der Weinstraße denselben Plan aufschlägt wie ein Bürgermeister im Odenwald hat eine politische Bedeutung und Tragweite für das Bild der Region, die über die inhaltliche Ebene deutlich hinausgeht. Inhaltlich ist der Regionalplan eine Art Leitplanke für die räumliche Entwicklung der Region.

### **Dabei liegt seine eigentliche Leistung wahrscheinlich mehr in einer gemeinsamen umfangreichen Grundlagenerhebung von Risiken und Potentialen als in planerischen Vorgaben.**

Dabei liegt seine eigentliche Leistung wahrscheinlich mehr in einer gemeinsamen umfangreichen Grundlagenerhebung von Risiken und Potentialen als in planerischen Vorgaben. Vielleicht ist hier die Wirkung von strategischen Projekten wie z.B. dem Regionalpark mit seinen hinterlegten Funktionen und Identitäten stärker steuernd als die klassische Regionalplanung in einem formalen Planwerks. Wir sehen im nächsten Schritt durchaus die Aufgabe diesen Aspekt stärker in die laufenden Prozesse zu integrieren. Eine Strategie könnte sein, dass wir mit Teilbereichen und konkreten Einzelthemen beginnen die gute Basis weiter auszubauen. Dabei sind dann sicher auch die entwerfenden und kreativen Disziplinen wichtige Partner.

**Sie haben eindrücklich die Geschichte, Strategie**

**und derzeitige Arbeitsweise beschrieben. Wie würden sie Ihre Art der Regionalentwicklung beschreiben?**

Wir, als Region und Verein, sind Multiplikator in dem wir die richtigen Personen und Firmen miteinander vernetzen. Damit will ich sagen, auf regionaler Ebene ist gelebte Zusammenarbeit und das realisierte Projekte – unabhängig der Art und Größe – wichtiger als klassische top-down Planung. Obwohl natürlich die Komplexität ständig zu zunehmen scheint bedeutet dies, dass gerade die Bearbeitung von Einzelthemen vor diesem Hintergrund in Zukunft noch wichtiger werden wird. Gleiches gilt für eine Bürgerpartizipation auch auf regionalen Maßstäben.

Interview

Conducted by Helmut Thoele and Matthias Rottmann

26. March 2014 Mannheim



**Metropolregion  
Rhein-Neckar**

**Der Verband**