



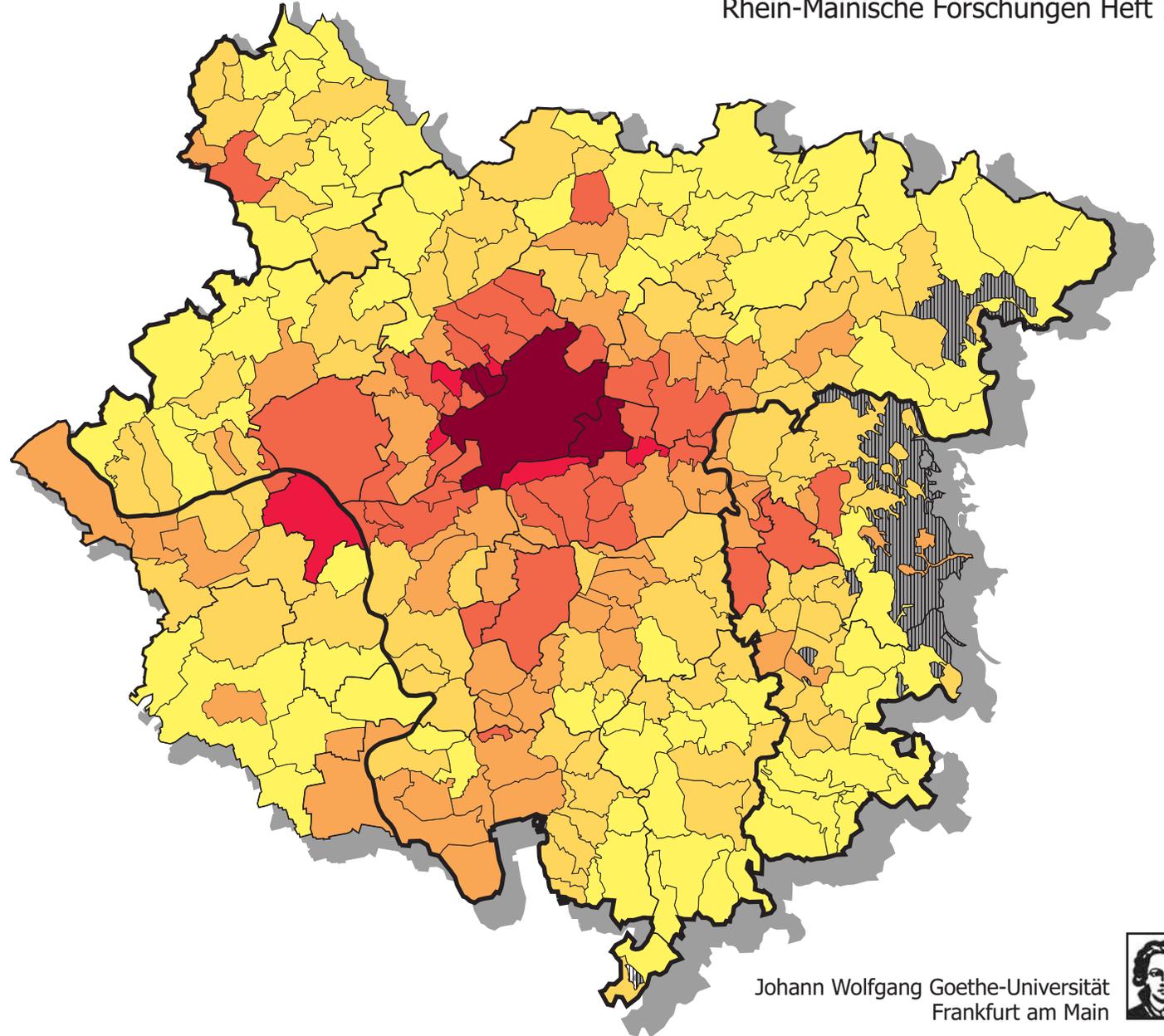
Herausgegeben vom  
Institut für Kulturgeographie,  
Stadt- und Regionalforschung (KSR)



# Regionalatlas Rhein-Main

## Natur - Gesellschaft - Wirtschaft

Rhein-Mainische Forschungen Heft 120



Johann Wolfgang Goethe-Universität  
Frankfurt am Main



# **REGIONALATLAS RHEIN – MAIN**

**Natur - Gesellschaft - Wirtschaft**

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Regionalatlas Rhein-Main: Natur - Gesellschaft - Wirtschaft  
/Rhein-Mainische Forschung des Instituts für Kulturgeographie, Stadt- und  
Regionalforschung. Moderation und Koordination: Elke Alban und Klaus Wolf. Bearb. von  
Elke Alban ... unter Mitarb. von Dorothy Hauzar ... - Frankfurt am Main: Rhein-Mainische  
Forschung des Inst. für Kulturgeographie Stadt- und Regionalforschung, 2000  
(Rhein-Mainische Forschungen; H. 120)  
ISBN 3-923184-26-3

Alle Rechte vorbehalten

© Rhein-Mainische Forschung 2000

Selbstverlag "Rhein-Mainische Forschung"

des Instituts für Kulturgeographie, Stadt- und Regionalforschung  
der Johann Wolfgang Goethe-Universität zu Frankfurt am Main

ISSN 0080-2662

ISBN 3-923184-26-3

Druck: ELEKTRA, Niedernhausen/Ts.

Redaktionsschluss: 15. Mai 2000

Fotos Umschlag: KSR, FAG

Rhein-Mainische Forschung  
des Instituts für Kulturgeographie, Stadt- und Regionalforschung  
der J.W. Goethe-Universität Frankfurt am Main

# **REGIONALATLAS RHEIN – MAIN**

**Natur - Gesellschaft - Wirtschaft**

Moderation und Koordination  
Elke Alban, Christian Langhagen-Rohrbach, Franz Schymik, Klaus Wolf

Bearbeitet  
von  
Elke Alban (Kartographie), Christian Langhagen-Rohrbach,  
Jens Peter Scheller, Franz Schymik, Klaus Wolf

unter Mitarbeit von  
Dorothy Hauzar, Maren Ott, Helga Schreiter

Redaktion  
Franz Schymik

Selbstverlag · Frankfurt am Main 2000

Gedruckt mit finanzieller Unterstützung der



Gesellschaft für regionalwissenschaftliche  
Forschung Rhein-Main (REGIO - RHEIN - MAIN) e.V.

Georg und Franziska Speyersche Hochschulstiftung

*1822-Stiftung* 

1822 Stiftung  
Stiftung der Frankfurter Sparkasse



mg technologies ag



Frankfurter Entsorgungs- und Service GmbH



STADT FRANKFURT AM MAIN  
Dezernat Planung, Wirtschaft und Sicherheit  
Stadtplanungsamt



OFB - Bauvermittlungs- und Gewerbebau-GmbH

# Vorwort

Der "Regionalatlas Rhein-Main" wird zum 75-jährigen Jubiläum der "Rhein-Mainischen Forschung" veröffentlicht. Er verfolgt das Ziel,

- einen Überblick über die regionale Struktur des Rhein-Main-Gebiets zu verschaffen,
- Politik, Wirtschaft und Verwaltung Grundlegendaten in regionalisierter Form für ihre Entscheidungen an die Hand zu geben, und
- den im Rhein - Main - Gebiet lebenden Menschen die regionalen Strukturen ihres Lebensraumes näher zu bringen.

Damit verfolgt der "Regionalatlas Rhein-Main" im Wesentlichen die gleichen Ziele, wie der 1929 von Walter BEHRMANN und Otto MAULL herausgegebene "Rhein-Mainische Atlas für Wirtschaft, Verwaltung und Unterricht". Nach Gründung der "Rhein-Mainischen Forschung" im Jahr 1925 war dieser Atlas nicht nur die erste größere Veröffentlichung, sondern auch der erste deutsche Regionalatlas. Auch er wollte "die Wirtschaft über die besondere Struktur des Wirtschaftsraumes schnell und zuverlässig orientieren, die Verwaltung sollte aus ihm erkennen, wie mannigfaltig und der geschichtlichen Entwicklung wegen nicht gerade ganz einfach sich die Wechselbeziehungen innerhalb des rhein-mainischen Lebensraumes abspielen, der Unterricht sollte aus der Fülle der zur Darstellung gebrachten Tatsachen Anregungen schöpfen und der Atlas sollte Kenntnis der Heimatlandschaft fördern und damit die Liebe zu ihr festigen".

Das Rhein-Main-Gebiet gehört heute zu den wirtschaftsstärksten Regionen in Europa und in Deutschland. In diesem Raum leben z. Zt. etwa 4,7 Millionen Menschen. Von den etwa 2 Millionen Erwerbstätigen sind 65 % im tertiären Wirtschaftssektor beschäftigt. Im Rhein-Main-Gebiet werden etwa 9 % des Bruttoinlandsprodukts Deutschlands erwirtschaftet. Für diesen Raum gibt es aber z. Zt. keine differenzierte Darstellung der natürlichen, ökonomischen und gesellschaftlichen Strukturen in ihren regionalen Bezügen. Diese Lücke will der "Regionalatlas Rhein-Main" schließen.

Als Rhein-Main-Gebiet werden die kreisfreien Städte und Landkreise dargestellt, die auch von den Industrie- und Handelskammern weitgehend der Region zugehörig definiert werden. Nicht in allen Fällen mag damit des Rhein-Main-Gebiet "richtig" abgegrenzt sein, aber eine "richtige" Regionsabgrenzung ist ohnehin nicht möglich. Der Begriff der Region bezeichnet Räume "mittlerer Dimension" zwischen gesamtstaatlichem Territorium und jeweiliger lokaler Ebene, deren Abgrenzung je nach verfolgter Zielsetzung sehr unterschiedlich ausfällt. Die Darstellungen in diesem Atlas schaffen die Voraussetzung, je nach Zielsetzung eine adäquate Regionsabgrenzung vorzunehmen, sei es in struktureller oder funktionaler Hinsicht, d. h. abgrenzbar als eine Einheit gleicher oder ähnlicher struktureller Merkmale (Einwohnerdichte) oder räumlicher Verflechtungen (Pendlerbeziehungen). Wir haben uns entschlossen, die vorliegende weiträumige Darstellung des Rhein-Main-Gebiets zu wählen, um die strukturellen und funktionalen Verflechtungen dieses bedeutenden Lebens- und Wirtschaftsraums zu verdeutlichen und je nach Fragestellung eine adäquate Abgrenzung zu ermöglichen.

Eine intensive wissenschaftliche Diskussion ist in jüngerer Zeit darüber entstanden, ob Regionen von der in ihr lebenden Bevölkerung als identitätsstiftende Einheit wahrgenommen werden, es also sogenannte Wahrnehmungsregionen gibt. Es ist zweifelhaft, dass das Rhein Main Gebiet eine einheitliche Wahrnehmungsregion im Bewusstsein ihrer Bewohner darstellt. Der Begriff Rhein-Main-Gebiet ist eine zu Beginn des 20. Jahrhunderts entstandene, vorwiegend die ökonomische Struktur des Raumes charakterisierende Bezeichnung, die bis heute nicht im Bewusstsein der in diesem Raum lebenden Menschen in der Weise verankert ist, dass sie sich etwa als "Rhein-Main-Gebietler" bezeichnen würden. Ihre Identifikation ordnen die Menschen des Rhein-Main-Gebiets vornehmlich ihrer lokalen Zugehörigkeit zu. Der Atlas verzichtet daher bewusst darauf, Karten einer Bewusstseinsregion Rhein Main darzustellen; die im Atlas dargestellten Strukturen und Prozesse sind vielmehr als gute Grundlage für alle in der Region Lebenden und Handelnden gedacht, sich mit diesem Raum intensiver auseinander zu setzen und ihr Handeln als in bestimmte regionale Strukturen eingebunden zu sehen.

Die Erarbeitung der Karten zu Natur, Gesellschaft und Wirtschaft bereiteten größere Schwierigkeiten als vermutet. Strukturell und funktional erstreckt sich das Rhein-Main-Gebiet über die Länder Hessen, Rheinland-Pfalz und Bayern, so dass die Darstellung des Gesamtgebietes nur auf der Grundlage von Daten aller drei Länder möglich ist. Erstaunlicherweise ist es in unserem so hochentwickelten Staatswesen auch heute noch nicht möglich, vergleichbare Daten, besonders auf Gemeindeebene für das gleiche Jahr oder wenigstens einen vergleichbaren Zeitraum aus allen drei Bundesländern zu erhalten, so dass bei manchen Darstellungen bedauerlicherweise Darstellungslücken bleiben mussten. Andererseits steckt damit in den dargestellten thematischen Karten des Atlas eine Dokumentation, die für Außenstehende zunächst als nicht allzu schwer erstellbar erscheint, die sich auf Grund der genannten Schwierigkeiten aber als wesentlich aufwendiger als vermutet herausgestellt hat. Vielleicht trägt die regionalisierte Veröffentlichung der Daten - einschließlich der verbliebenen Lücken - dazu bei, hier Verbesserungen zu schaffen.

Der Atlas hat sich daher ganz bewusst zum Ziel gesetzt, vor allem die durch die amtliche Statistik erarbeiteten Daten so kleinräumig wie möglich darzustellen und die Karten nur insoweit mit begleitenden Texten zu versehen, als dadurch die Interpretation der Karteninhalte erleichtert wird. Auf diese Weise wird es möglich sein, vorausgesetzt, die amtliche Statistik ist in der Lage, in Zukunft verwertbare kleinräumige Daten zur Verfügung zu stellen, die Karteninhalte "fortzuschreiben", um zu einer "laufenden Raumbeobachtung" zu kommen, wie sie das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung für die gesamte Bundesrepublik Deutschland durchführt. Da es diese kleinräumige Raumbeobachtung für das Rhein-Main-Gebiet so bisher nicht gibt, versucht der Atlas, die Entwicklung der letzten drei Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts einzubeziehen, um Grundlagen für die zukünftige räumliche Ordnung in diesem und für diesen Raum zu schaffen.

Durch die Aufnahme einiger Karten aus dem "Rhein-Mainischen Atlas" von 1929 wird deutlich, dass die sozioökonomischen Strukturen des Rhein-Main-Gebiets in ihrem regionalen Design noch vor 70 Jahren etwa so angelegt waren, wie wir sie auch heute noch vorfinden, die generellen Tendenzen der Siedlungstätigkeit und Raumbeanspruchung haben in regionaler Hinsicht lediglich dominante Verstärkungen in der Weise erfahren, dass die siedlungsräumliche Nutzung in den Kernzonen erheblich verstärkt wurde und dass gleichzeitig ein regionaler Diffusionsprozess einsetzte, der heute weite Teile etwa des Hintertaunus, des Odenwalds, auch Rheinhessens in die funktionale Verflechtung des Rhein-Main-Gebiets einbezieht. Soweit überhaupt noch Daten zu Ein- und Auspendlern erhoben werden und kleinräumig auswertbar sind, können gerade die Pendler-Darstellungen diese Diffusionstendenzen bestätigen.

Die Übernahme einiger Darstellungen zu Verwaltungsgliederungen (z.B. Bezirke der Industrie- und Handelskammern, Gerichtsbezirke, Arbeitsamtsbezirke) aus dem "Rhein-Mainischen Atlas" macht im Vergleich zu den heutigen Gliederungen deutlich, dass sich häufig Verwaltungsgliederungen nicht an funktionalen Beziehungen orientieren, da sie, historisch begründet, normativ bestimmt wurden und diese Abgrenzungen gegen alle strukturellen und funktionalen Plausibilitäten bis heute mit sich schleppen, so dass wir es mit einem bunten "Verwaltungsgrenzenschnittmusterbogen" zu tun haben.

Auf Grund der Datenlage und der zur Verfügung stehenden Ressourcen war es nicht möglich, ein noch umfangreicheres Kartenwerk zu erstellen, so dass sicher für manche Bereiche Lücken in Kauf genommen werden müssen. Außerdem werden die Darstellungen so gewählt, dass die Aussagen zu den einzelnen Themenbereichen einfach nachvollziehende Inhalte wiedergeben, um so die spätere Vergleichbarkeit besser zu gewährleisten. Der Atlas versteht sich als Aufforderung zur Auseinandersetzung mit der regionalen Differenzierung des Rhein-Main-Raumes, dessen kleinräumige Strukturen durch die Publikation seit langer Zeit zum ersten Mal wieder in dieser umfangreichen Form nachvollziehbar werden.

Die Veröffentlichung des Atlas konnte nur durch die engagierte Mitarbeit der im Titel genannten Personen geschehen, denen ich zu großem Dank verpflichtet bin. Darüber hinaus haben die Studierenden Marc Bose, Jörn Brunotte, Ingo Dallgahs, Barbara Hock, Gerald Kappes, Benno Kittelmann, Jutta Rehfeld, Alexander Theiss und Jörg Weinkauff durch ihre engagierte Hilfe bei der Materialsammlung zum Gelingen des Werkes wesentlich beigetragen. Die mühevollen Arbeit des Korrekturlesens besorgte Frau Angelika Langhagen-Georgi. Ihnen sei an dieser Stelle ebenfalls herzlich gedankt.

Durch die Unterstützung einer Reihe von Unternehmen und Institutionen, aber auch durch private Spenden ist es möglich, den Atlas in der vorliegenden Form als Veröffentlichung der "Rhein-Mainischen Forschung" zu ihrem 75-jährigen Jubiläum zu publizieren.

Frankfurt am Main, im September 2000

Klaus Wolf

# Inhaltsverzeichnis

<b>Überblick und Administrative Gliederung</b>	9
Bruttoinlandsprodukt in Kaufkraftstandards je Einwohner in Ecu nach NUTS II-Regionen in Europa 1995	10
Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen in DM nach Kreisen der Bundesrepublik Deutschland 1996	11
Satellitenbild	12
Topographischer Überblick	13
Administrative Gliederung	14
Ordnungsraum Rhein-Main	16
Zentrale Orte und überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachsen	17
Bezirke der Industrie- und Handelskammern	18
Gerichtsbezirke	20
Arbeitsämter	22
<b>Gebiet und Fläche</b>	25
Flächenvergleiche 1997	26
Bestand und möglicher Zuwachs von Siedlungs- und Gewerbe- flächen der Planungsregion Südhessen 2000	27
Naturräumliche Gliederung	28
Wald- und Naturschutzgebiete der Planungsregion Südhessen 2000	29
<b>Bevölkerung</b>	31
Bevölkerungsstand 1998	32
Bevölkerungsentwicklung 1970 - 1998	33
Bevölkerungsdichte	34
Anteil der Ausländer an der Gesamtbevölkerung 1970 - 1998	36
Verhältnis Frauen zu 100 Männern 1970, 1987, 1998	37
Altersstruktur 1970, 1987 und 1998	38
Entwicklung der Altersstruktur 1970 - 1998	40
Anteil der Einpersonenhaushalte an allen Haushalten 1987 - 1995	42
Natürliche und räumliche Bevölkerungsbewegung 1980 und 1998	43
Natürlicher Bevölkerungssaldo je 1000 Einwohner 1980 - 1998	44
Wanderungssaldo je 1000 Einwohner 1980 - 1998	45

<b>Bildung und Soziales</b>	47	Arbeitsstätten nach Betriebsgrößenklassen 1987	76
Schulabgänger nach Abschlussart 1997 und Ausbildungsplatz-Dichte 1998	48	Beschäftigte nach Betriebsgrößenklassen 1987	77
Schülerzahlen der allgemeinbildenden Schulen für das Schuljahr 1999/2000	49	Arbeitsstätten des Produzierenden Gewerbes nach Wirtschaftszweigen 1999/2000	78
Beschäftigten-Einzugsbereich im Sommersemester 2000 der Universität Frankfurt am Main	50	Unternehmen der Umweltwirtschaft in der Region Frankfurt/Rhein-Main 1997	79
Studenten-Einzugsbereich im Wintersemester 1999/2000 der Universität Frankfurt am Main	51	<b>Geld, Finanzen, Steuern</b>	81
Sozialhilfeempfänger 1997	52	Lohn- und Einkommensteuereinnahmen absolut nach Größenklassen 1995	82
Wohngeldempfänger 1998	53	Lohn- und Einkommensteuereinnahmen absolut nach Größenklassen 1995	83
Medizinische Versorgung (Ärzte und Apotheken) 1997	54	Steuereinnahmen 1980 - 1995	84
Zahl der registrierten Internet-Benutzer 1998 - 2000	55	Steuerbarer Umsatz nach Wirtschaftssektoren 1997	85
<b>Bauen und Wohnen</b>	57	Einnahmen und Ausgaben der kommunalen Haushalte 1980 und 1998	86
Veräußerung von Bauland und Baulandpreise (durchschnittl. Kaufwert) 1998	58	Entwicklung des Vermögens- und Verwaltungshaushaltes der Gemeinden 1980 - 1998	87
Wohnflächenstandard 1987 - 1998	59	Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftssektoren 1996	88
Bestand und Entwicklung der Wohngebäude 1987 - 1998	60	Bruttowertschöpfung in DM je Einwohner 1980 - 1996	89
Anteil der Wohngebäude mit 1, 2, 3 und mehr Wohnungen 1987 und 1998	61	<b>Technische Infrastruktur und Verkehr</b>	91
Bestand und Entwicklung der Wohnungen 1987 - 1998	62	Theoretische Erreichbarkeit der Stadt Frankfurt am Main im Straßenverkehr	92
Personen je Wohnung 1987 und 1998	63	Theoretische Erreichbarkeit der Stadt Frankfurt am Main im Bahnverkehr	93
<b>Wirtschaft</b>	65	Durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen auf ausgewählten Autobahnen und Bundesstraßen 1995	94
Einwohner-Arbeitsplatz-Dichte 1980 - 1998	66	Fahrzeugdichte und Unfalltote	95
Beschäftigtendichte 1980 - 1998	68	Flughafen Frankfurt Main: Zahl der wöchentlichen Abflüge	96
Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an den Wirtschaftssektoren 1980 und 1998	69	Belastung durch Flugverkehr	98
Frauenanteil an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 1980 - 1998	70	Einzugsbereich der Flughafenbeschäftigten 2000	99
Ausländeranteil an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 1980 - 1998	71	Die Einzugs- und Versorgungsbereiche der Niederlassungen Frachtpost Die Briefzentren der Deutschen Post mit ihren Einzugsbereichen	100
Pendlerbewegungen 1998 nach Gemeiden	72	Energiewirtschaft in der Planungsregion Südhessen 2000	101
Pendlerbewegungen 1998 nach Kreisen	73	Abfallwirtschaft in der Planungsregion Südhessen 2000	102
Entwicklung der Arbeitslosigkeit von 1989 - 1999	74	<b>Anhang</b>	
Arbeitslosigkeit nach Geschlecht und Staatszugehörigkeit 1999	75	Literatur- und Quellenverzeichnis	104



# Überblick und Administrative Gliederungen

Gebiet und Fläche

Bevölkerung

Bildung und Soziales

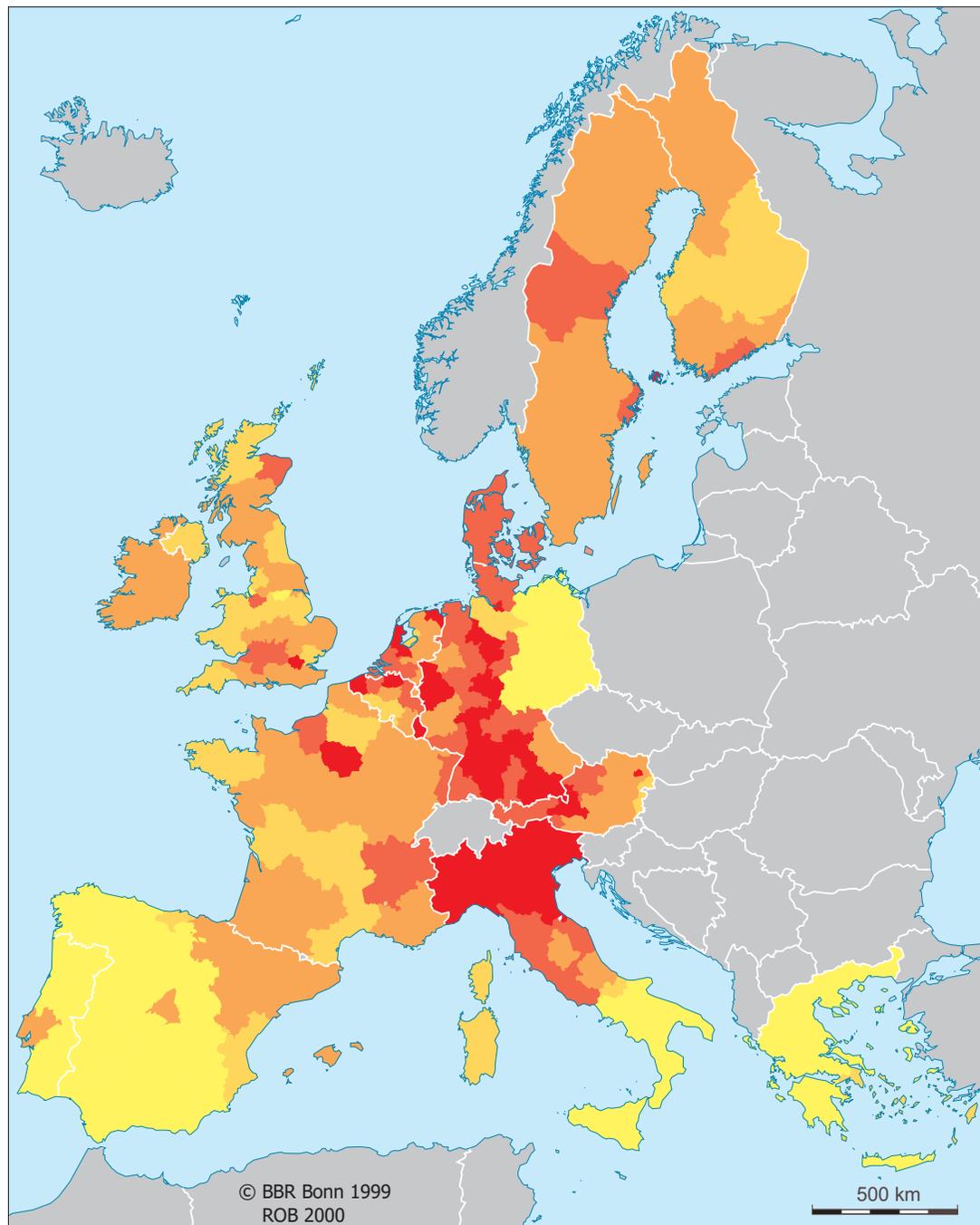
Bauen und Wohnen

Wirtschaft

Geld, Finanzen, Steuern

Technische Infrastruktur und Verkehr

# Bruttoinlandsprodukt in Kaufkraftstandards je Einwohner in Ecu nach Nuts II-Regionen in Europa 1995



Das Rhein-Main-Gebiet gehört zu den wirtschaftsstärksten Regionen nicht nur in Deutschland sondern auch in Europa. Die vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) in der laufenden Raumbewertung ermittelten, auf EUROSTAT (Statistisches Amt der Europäischen Union) basierenden Daten für die sog. NUTS II - Regionen (in Deutschland: Regierungsbezirke) zeigen, dass die Region Rhein-Main, gemessen am Bruttoinlandsprodukt je Einwohner in Deutschland neben dem Raum Bonn - Düsseldorf, dem Rhein-Neckar-Raum, den Gebieten um Stuttgart, Nürnberg, München und Oberbayern die höchsten Werte aufweist. Es gehört zu der Zone in Europa, die auch als "blaue Banane" bezeichnet wird und sich durch höchste Wirtschaftskraft auszeichnet. Dazu zählen außerhalb Deutschlands vor allem die Regionen Groß-London, Paris, das Gebiet um Amsterdam und der norditalienische Raum mit seiner Metropole Mailand.

Innerhalb Deutschlands ist, gemessen am Bruttoinlandsprodukt, ein deutliches Gefälle zwischen den westdeutschen, alten Bundesländern und den neuen ostdeutschen Bundesländern zu erkennen. Mit Ausnahme Berlins erreichen die ostdeutschen Regionen Mitte der neunziger Jahre des 20. Jahrhunderts nur Werte, wie sie sonst in den peripheren Regionen der Europäischen Gemeinschaft, wie z.B. im Norden Schottlands, Teilen Spaniens und Portugals oder in Süditalien und Griechenland gemessen werden.

Die Wirtschaftskraft der prosperierenden Regionen und besonders des Rhein-Main-Gebiets ist im vergangenen Jahrzehnt hauptsächlich auf die Abnahme des produzierenden Gewerbes (sekundärer Wirtschaftssektor) und eine Zunahme der Dienstleistungen (tertiärer Wirtschaftssektor) zurückzuführen. Zwischen 1991 und 1997 ging der Anteil der Erwerbstätigen im produzierenden Gewerbe in Deutschland von 38,8 % auf 33,2 % zurück, während im gleichen Zeitraum der Anteil der Erwerbstätigen im tertiären Wirtschaftssektor von 57,2 % auf 64,0 % zunahm.

Diese Strukturveränderung der Erwerbstätigkeit birgt aber auch nicht zu unterschätzende Gefahren in sich. Immer mehr unternehmensbezogene Dienstleistungen werden aus den Betrieben zu selbständigen Dienstleistungsunternehmen ausgelagert (für diesen Prozess hat sich das Wort "outsourcing" eingebürgert). Im Zuge der Kostenersparnis, aber auch auf Grund des Mangels an geeigneten Arbeitskräften werden im Zeitalter der globalen Informationsvernetzung solche Dienstleistungen heute schon weltweit in Anspruch genommen. Dadurch ist auch der tertiäre Wirtschaftssektor hinsichtlich seiner Arbeitsplätze nicht mehr so sicher wie in früheren Jahren, bzw. es treffen zu viele falsch ausgebildete Personen auf eine Nachfrage, die sie nicht erfüllen können oder auf die sie sich auch mit Umschulungen nicht (mehr) einstellen wollen.

Insoweit birgt diese "tertiäre Prosperität" die u.a. für das Rhein-Main-Gebiet so typisch ist, auch einen gewissen Gefahrengrad für die zukünftige Entwicklung der Erwerbstätigkeit.

Gleichzeitig steht das Rhein-Main-Gebiet im Bezug auf seine Branchenstruktur in einem weltweiten Wettbewerb. Besonders für die Kernstadt Frankfurt am Main ist z.B. die Dominanz der Banken, der Standort der bedeutendsten deutschen Börse oder die Vielzahl von Beratungs- und Verteilungsdienstleistungen sehr charakteristisch. Gerade in jüngster Zeit zeigt sich aber, dass durch Fusionen und "Aufkäufe" weltweit operierender Unternehmen in diesem Dienstleistungsbereich auch Veränderungen zum Nachteil des Rhein-Main-Gebiets und seiner Kernstädte, vor allem von Frankfurt am Main, eintreten können.

BIP in Kaufkraftstandards  
je Einwohner 1995 in Ecu

	bis unter	12 500
	12 500 bis unter	15 000
	15 000 bis unter	17 500
	17 500 bis unter	20 000
	20 000 und mehr	

Datenbasis: Laufende Raumbewertung  
des BBR, eurostat  
NUTS II, Stand 1.1.1995

# Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen in DM nach Kreisen der Bundesrepublik Deutschland 1996

Die wirtschaftliche Stärke der Rhein-Main-Region, die sich in der vergleichenden Darstellung des Bruttoinlandsprodukts je Einwohner im europäischen Vergleich zeigt, wird auch durch die nach Kreisen ermittelte Bruttowertschöpfung (BWS) (sie umfaßt die innerhalb eines abgegrenzten Wirtschaftsgebiets in einem bestimmten Zeitraum erbrachte wirtschaftliche Leistung und ist Ausdruck des Wertes aller in der betreffenden Periode produzierten Waren und Dienstleistungen abzüglich des Wertes der bei der Produktion verbrauchten Güter) je Erwerbstätigen für die Bundesrepublik Deutschland bestätigt.

Das Rhein-Main-Gebiet liegt mit der Stadt Frankfurt am Main und dem Main-Taunus-Kreis gemeinsam mit München an der Spitze aller deutscher Kreise, gefolgt von den Kreisen im unmittelbaren Umland der Kernstadt Frankfurt am Main. Mit Ausnahme Rheinhessens und des Odenwaldkreises gehört die gesamte Region zu den Zonen höchster Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigen.

Die unterschiedliche Wirtschaftskraft der alten Länder Deutschlands im Vergleich zu den neuen Ländern kommt in der Darstellung ebenfalls deutlich zum Ausdruck. Der Sonderfall Landkreis Uckermark darf darüber nicht hinwegtäuschen.

Würde man die vorliegende Karte mit Darstellungen der Bruttowertschöpfung der alten Bundesrepublik Deutschland etwa zehn Jahre zuvor vergleichen, würde Folgendes deutlich: auch schon damals zogen sich die "Prosperitätszonen", im Westen im Raum Rhein-Ruhr beginnend, über das Rhein-Main-Gebiet und den Rhein-Neckar-Raum zum Stuttgarter Raum und bezogen den Raum München mit ein.

Diese wirtschaftliche Prosperität basiert zwar auf unterschiedlichen sektoralen Schwerpunkten, München z.B. hat seine Stärke in der Forschung und Entwicklung der Informationstechnologie, der Stuttgarter Raum schöpft seine Wertschöpfung am stärksten durch eher technische Fertigkeiten und Produktion, während das Rhein-Main-Gebiet seine hohe Wertschöpfung vor allem durch den tertiären Wirtschaftssektor (z.B. Banken oder zentrale Verteilung von Gütern) erwirtschaftet. Sicher ist dabei nicht zu übersehen, dass der Flughafen Frankfurt Main als der zentrale internationale Flughafen des europäischen Kontinents für diese Entwicklung eine entscheidende Rolle spielt.

Das "Prosperitätsband", das den Westen der Bundesrepublik durchzieht, hat sich in den vergangenen Jahrzehnten als sehr stabil erwiesen, so dass z. B. auch die wichtigsten Innovationen der Infrastruktur-Ausstattung diesen Prosperitätszonen gefolgt sind und diesen Regionen damit natürlich im Vergleich zu anderen Regionen immer neue Standortvorteile gebracht haben. Besonders spürbar wird dies nach der Wiedervereinigung Deutschlands, da jetzt früher existierende West-Ost-Verbindungen, etwa der Verkehrswege, erst mühsam wieder aufgebaut werden müssen. Nicht zuletzt durch diese historische Entwicklung sind die neuen Bundesländer, deren Wirtschaftskraft z.T. schneller wächst als die der alten Länder, in ihrer Standortgunst wohl noch auf längere Zeit benachteiligt. Davon ausgenommen ist auch Berlin trotz seiner wiedererlangten Hauptstadtfunction Deutschlands nicht.

Ein Vergleich der Wertschöpfung pro Erwerbstätigen nach Kreisen für die Bundesrepublik Deutschland in etwa zehn oder zwanzig Jahren wird zeigen, ob und inwieweit die räumlichen Prosperitätsstrukturen durch die politischen Veränderungen des vergangenen Jahrzehnts räumlichen Verschiebungen etwa aus Westen in Richtung Nordosten unterliegen. Nach allen Erfahrungen wird zwar die Prosperität in den östlichen Ländern Deutschlands weiter zunehmen, es ist aber zu vermuten, dass die westdeutsche "Prosperitätslinie", als deren Angelpunkt man das Rhein-Main-Gebiet bezeichnen könnte, auf absehbare Zeit einen Vorsprung behalten wird.

© Institut für Kulturgeographie, Stadt- und Regionalforschung der J. W. Goethe-Universität Frankfurt am Main 2000

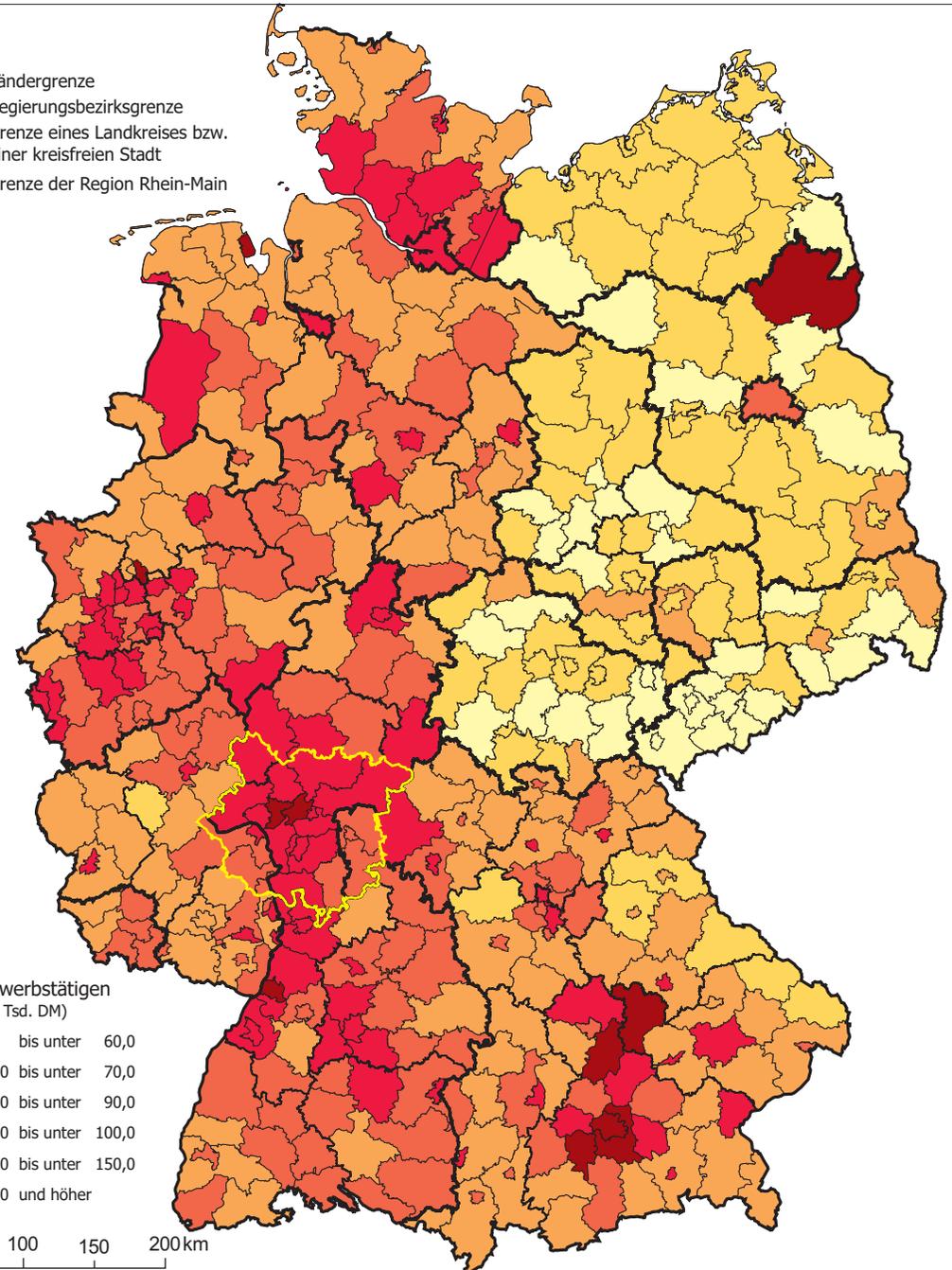
## Legende

- Ländergrenze
- Regierungsbezirksgrenze
- Grenze eines Landkreises bzw. einer kreisfreien Stadt
- Grenze der Region Rhein-Main

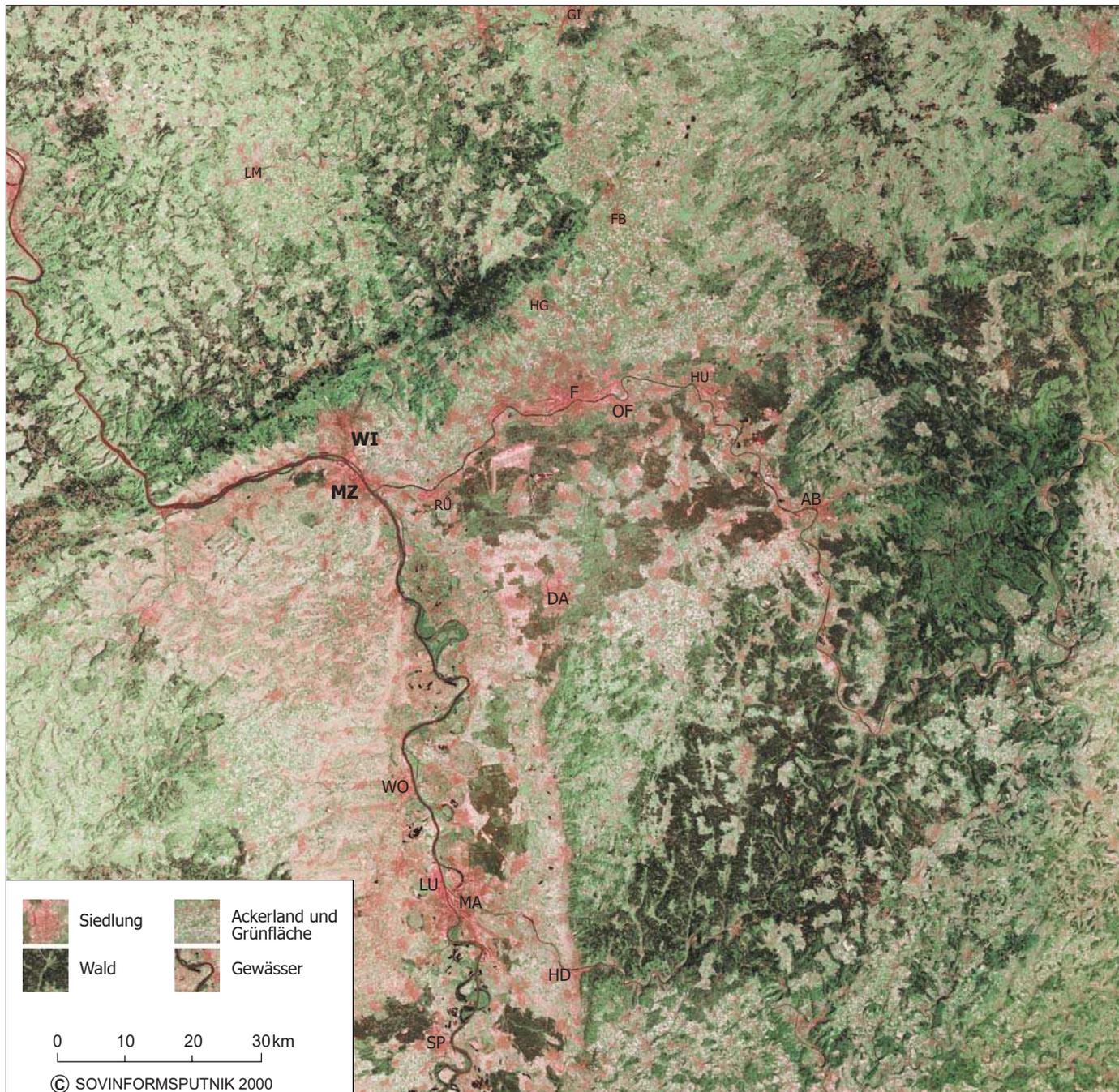
## BWS je Erwerbstätigen (Angaben in Tsd. DM)

- bis unter 60,0
- 60,0 bis unter 70,0
- 70,0 bis unter 90,0
- 90,0 bis unter 100,0
- 100,0 bis unter 150,0
- 150,0 und höher

0 50 100 150 200 km



## Satellitenbild



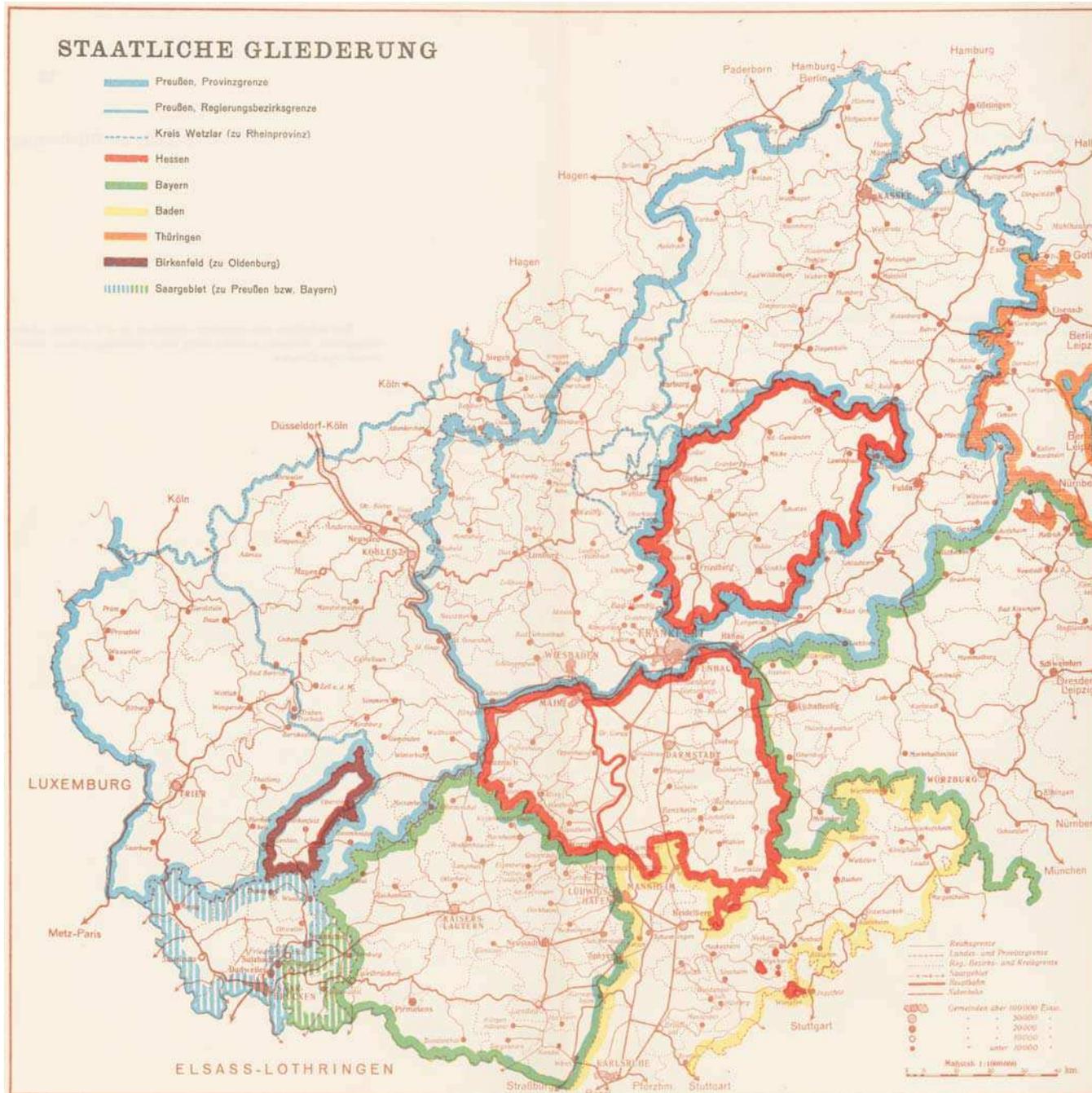
Das Satellitenbild – eine Aufnahme des russischen Resurs F2-Satelliten aus dem Jahr 1992 aufgenommen aus 240 km Höhe mit einer Bodenauflösung von ca. 30 m – gibt einen hervorragenden Überblick über großräumige Strukturen in der Region Rhein-Main. Sehr gut zu erkennen ist zunächst der Rhein, der das Bild in Süd-Nord-Richtung durchfließt. Im südlichen Bildteil sind zahlreiche Altarme des Rheins zu erkennen. Etwa in der Bildmitte liegt die Mündung des Mains in den Rhein. Vor allem westlich der Mündung des Mains gibt es große landwirtschaftlich genutzte Flächen in Rheinhessen (hier vor allem Weinbau). Weiter östlich liegen die beiden Städte Mainz und Wiesbaden, die durch ein beinahe durchgehendes Siedlungsband entlang des Mains mit Frankfurt am Main verbunden sind. Südlich von Frankfurt am Main ist der Flughafen Frankfurt Main zu erkennen, der von Wald eingerahmt wird. Überhaupt fällt auf, dass südlich des Mains Waldflächen vorherrschen, während sich nördlich Frankfurts die fruchtbare Ebene der Wetterau anschließt, die auch heute noch intensiv landwirtschaftlich genutzt wird und in etwa bis Giessen reicht (am oberen Bildrand). Der Grund für diesen Unterschied liegt in der Geologie: Während in der Wetterau in der letzten Kaltzeit vor allem fruchtbarer Löß abgelagert wurde, war es südlich des Mains Sand.

Im Nordwesten Frankfurts liegt – als dunkelgrünes Band zu erkennen – der Taunus, der den nördlichen Rand des Oberrheingrabens bildet. Der Taunus reicht an seinem höchsten Gipfel, dem Großen Feldberg, 880 m in die Höhe. Östlich an die Wetterau grenzt der Vogelsberg, ein ehemaliger Schildvulkan aus dem Tertiär (ca. 35 Mio. Jahre alt). Gut zu erkennen sind die höchsten Erhebungen des Vogelsbergs – der Taufstein (773 m) und der Hoherodskopf (764 m) – als dunkelgrüne Kappe. Das durchgehende Waldband, das südlich des Vogelsbergs im Kinzigtal beginnt und sich bis an den südlichen Bildrand fortsetzt, wird von verschiedenen Mittelgebirgszügen gebildet. Unmittelbar südlich des Vogelsbergs schließt sich zunächst der Spessart an. Dieser reicht bis in die Mainschlinge bei Miltenberg hinein. Südlich des Mains beginnt der Odenwald. Dieser östliche Teil des Odenwalds gehört – wie auch der Spessart – zu den westlichen Ausläufern der südwestdeutschen Schichtstufenlandschaft und wird vom Buntsandstein gebildet. Der Buntsandstein-Odenwald wird offenkundig vor allem von Nadelbäumen bewachsen (zu erkennen an der dunklen Waldfärbung im Bild), während im westlichen Teil des Odenwaldes, der den Abfall zum Oberrheingraben hin bildet, noch kristallines Gestein ansteht. Hier herrschen Laubbäume vor.

Westlich des Oberrheingrabens, in dessen Mitte noch der Großraum Rhein-Neckar mit den Städten Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen liegt, schließt sich der Pfälzerwald an. Der Oberrheingraben selbst wird auf der gesamten Länge des Bildausschnittes sowohl intensiv landwirtschaftlich, als auch industriell genutzt.



## Staatliche Gliederung 1929



Der einheitliche rhein-mainische Lebensraum ist in 6 deutsche Länder aufgesplittert. Außerdem zerreißen häufig innere Verwaltungsgrenzen zusammengehörige Einheiten.

Aus: BEHRMANN, W. u. O. MAULL (Hrsg.) 1929: Rhein-Mainischer Atlas für Wirtschaft, Verwaltung und Unterricht.

# Administrative Gliederung 1999

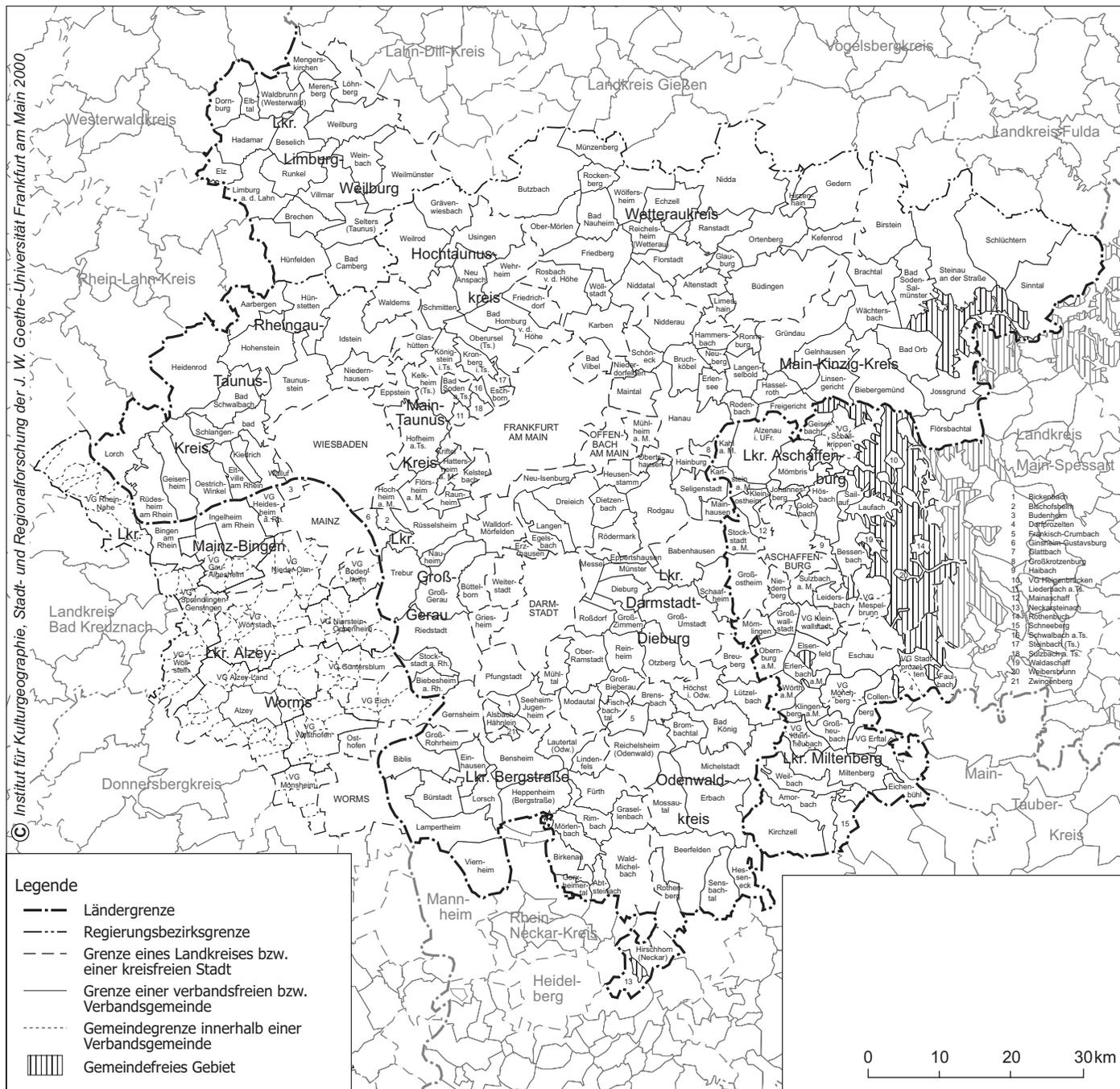
Die administrative Gliederung des Rhein-Main-Gebiets ist vor allem durch die aus regionalwissenschaftlicher Sicht unbefriedigende Verteilung der Region auf drei Bundesländer gekennzeichnet. Dieser Zustand ist, wie auch der Blick auf die Karte "staatliche Gliederung 1929" zeigt, nicht neu und bedingt deutlich unterschiedliche Verwaltungsstrukturen in der Region:

Der Verwaltungsaufbau in Hessen gliedert sich im Wesentlichen in die vier Ebenen Land, Regierungsbezirke (als staatliche Mittelbehörden: in der Region das Regierungspräsidium Darmstadt bzw. für den Landkreis Limburg-Weilburg, das RP Gießen), Landkreise bzw. kreisfreie Städte sowie die kreisangehörigen Gemeinden. Im engeren Rhein-Main-Gebiet kommt der Umlandverband Frankfurt (UVF), der seit 1975 für 43 Mitgliedskommunen Planungs- und Trägerschaftsaufgaben wahrnimmt, hinzu. Er soll nach dem Willen der hessischen Landesregierung im Frühjahr 2001 durch einen noch nicht abschließend gebietlich arrondierten Planungsverband, ergänzt um verschiedene aufgabenspezifische Zweckverbände, ersetzt werden. Die auf der Ebene des Regierungspräsidiums Darmstadt angesiedelte, von den Gebietskörperschaften indirekt gewählte "Regionalversammlung Südhessen" ist Trägerin der Regionalplanung.

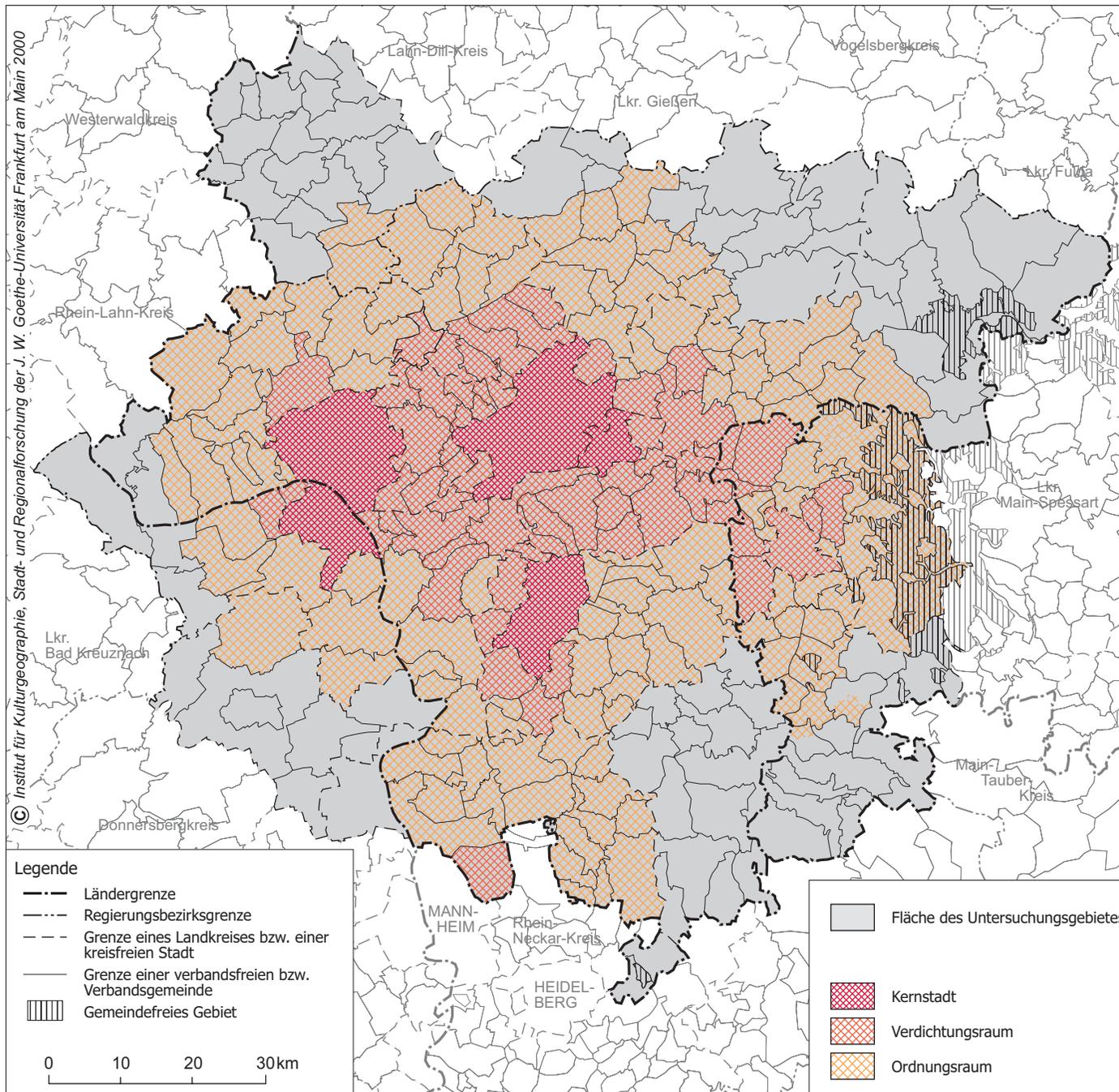
In Rheinland-Pfalz hat sich die Landesverwaltung seit dem 1. Januar 2000 wesentlich verändert. An Stelle der bisherigen Regierungsbezirke (bzw. Bezirksregierungen) sind Mittelbehörden mit neuem Aufgabenprofil, die Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD) Nord in Koblenz, die Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD) Süd in Neustadt an der Weinstraße, die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD) in Trier sowie das Landesuntersuchungsamt (LUA) in Koblenz, getreten. Planungsgemeinschaften sind für die Regionalplanung zuständig. Unterhalb der Ebene der Landkreise bzw. kreisfreien Städte existieren aufgrund der hier unterschiedlich konzipierten Gebietsreform der siebziger Jahre (neben größeren verbandsfreien Städten und Gemeinden) Verbandsgemeinden als hauptamtlich verwaltete Gebietskörperschaften, die aus einer unterschiedlich großen Zahl benachbarter, ausschließlich ehrenamtlich verwalteter Ortsgemeinden gebildet sind. Sie führen die Verwaltungsgeschäfte der Ortsgemeinden und nehmen zahlreiche Aufgaben der Gemeindeebene wahr, wobei sie an die Beschlüsse der Ortsgemeinderäte und an die Entscheidungen der Ortsbürgermeister gebunden sind.

Verbandsgemeinden nach dem beschriebenen Muster existieren auch in Bayern; oberhalb der Landkreise finden sich hier Bezirksregierungen (in der Region: die Bezirksregierung von Unterfranken). Als dritte kommunale Ebene existiert in Bayern neben dieser staatlichen Mittelbehörde der "Bezirk" mit einem direkt gewählten Bezirkstag. Die Regionalplanung wird von kommunal verfassten Regionalen Planungsverbänden (regional: dem Planungsverband Bayerischer Unterrhein) wahrgenommen.

(Karte ist auch im Anhang als Folie beigelegt.)



## Ordnungsraum Rhein-Main



Kernstadt, Verdichtungsraum, Ordnungsraum sind von der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) festgelegte Begriffe, um die Siedlungsstruktur nicht nur zu beschreiben, sondern auch Vorgaben für die zukünftige Entwicklung zu machen.

Weite Teile des Gebietes, das in diesem Regionalatlas als Analyse und Darstellungsgebiet abgebildet ist, gehören nach den Festlegungen der Ministerkonferenz für Raumordnung zum Verdichtungs- und Ordnungsraum Rhein-Main. Der Verdichtungsraum umfasst die Kernstädte Frankfurt am Main, Wiesbaden, Mainz, Darmstadt und Offenbach sowie im wesentlichen die den Kernstädten unmittelbar vorgelagerten Umlandzonen des Rhein-Main-Gebiets, vor allem im Nordwesten den Main-Taunus-Kreis und das Taunusvorland nordwestlich von Frankfurt am Main, das zum Hochtaunuskreis gehört, im Süden die Zonen zwischen Frankfurt am Main und Darmstadt, im Umland von Offenbach und am bayerischen Untermain den Raum um Aschaffenburg. Für diese Raumkategorie hat die Raumordnung folgende Grundsätze aufgestellt:

- Sicherung als Wohn-, Produktions- und Dienstleistungsschwerpunkte,
- Steuerung der Siedlungsentwicklung durch Ausrichtung auf ein integriertes Verkehrssystem und durch die Sicherung von Freiräumen,
- Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs durch Ausgestaltung von Verkehrsverbänden und durch die Schaffung leistungsfähiger Schnittstellen,
- Sicherung und Zusammenführung von Grünbereichen als Elemente des Freiraumverbundes,
- Abbau von Umweltbelastungen.

Der Hintertaunus, das Hinterland von Mainz im nordwestlichen Rheinhessen, das Ried mit der Bergstraße, der nördliche Odenwald und das weitere Umland von Aschaffenburg gehören nach den Festlegungen der MKRO zusammen mit dem Verdichtungsraum zum Ordnungsraum Rhein-Main, für den gesunde räumliche Strukturen durch eine planerische Gesamtkonzeption zu schaffen sind. So soll die Siedlungsentwicklung auf Siedlungsachsen, die durch eine dichte Folge von Siedlungen im Verlauf leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehrseinrichtungen gekennzeichnet sind, konzentriert werden und es soll die Entwicklung und Sicherung von Freiraumfunktionen in den Achsenzwischenräumen angestrebt werden.

Da die Abgrenzung des Ordnungsraums in der hier dargestellten Fassung auf eine MKRO-Entscheidung aus dem Jahr 1977 zurückgeht, in der die Pendlerverflechtungen als wesentliches Abgrenzungskriterium für die Ordnungsräume herangezogen wurden, kann mit der aktuellen Darstellung der Pendlerverflechtungen im Rhein-Main-Gebiet in diesem Atlas, soweit überhaupt räumlich auswertbare und interpretierbare Daten zu aktuellen Pendlerverflechtungen ermittelbar sind, nachvollzogen werden, ob und wie weit die Ordnungsraumgrenzen von 1977 auch heute noch den gemeinten Gebietszuschnitt für den Ordnungsraum Rhein-Main darstellen.

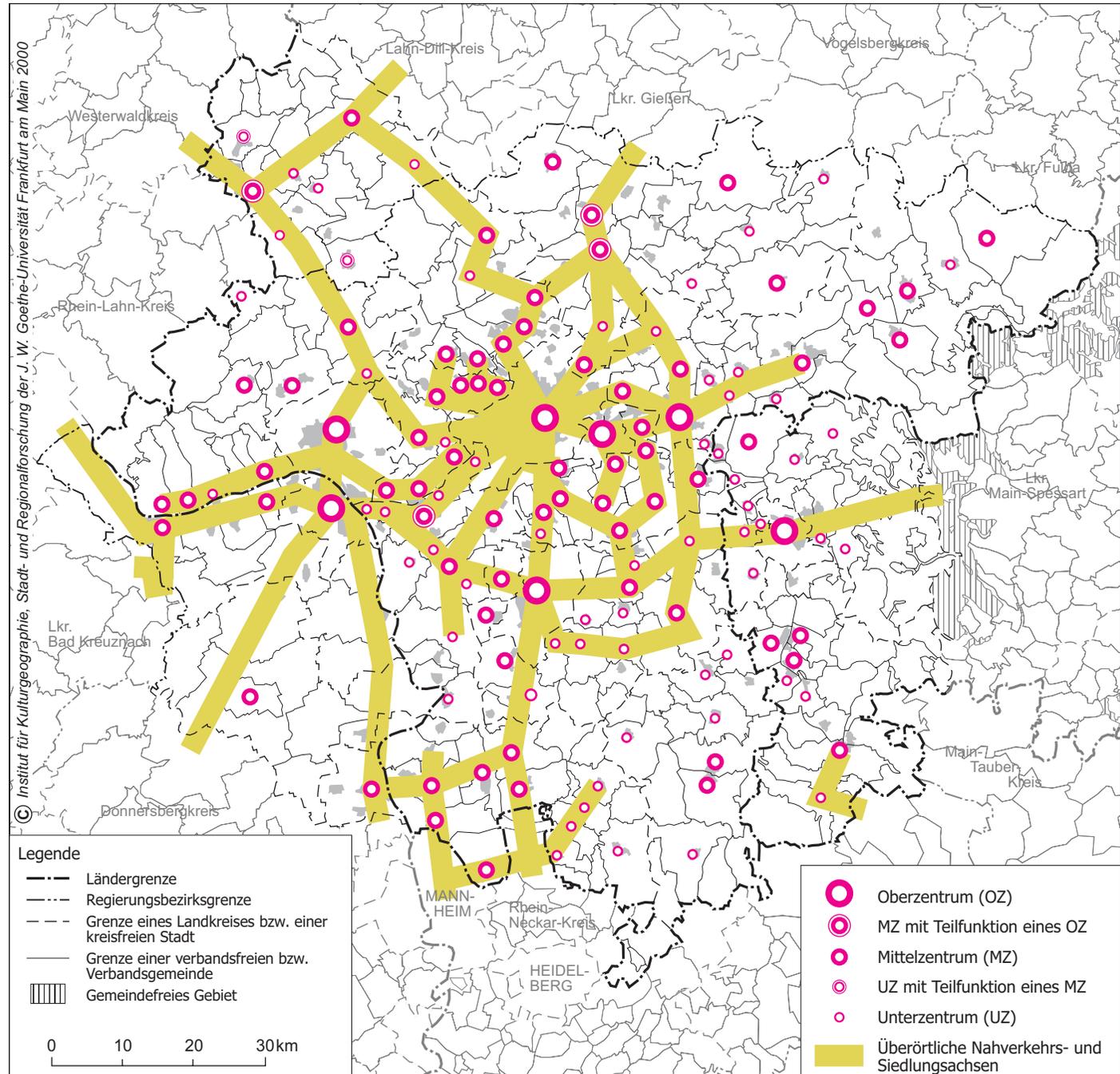
## Zentrale Orte und überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachsen

Die Karte zeigt die Zentralen Orte in der Region Rhein-Main. Das raumordnerische Konzept der Zentralen Orte will die flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit Waren, Arbeitsplätzen sowie Dienstleistungen sichern. Dazu werden von der Landes- und Regionalplanung hierarchisch absteigend Zentrale Orte verschiedener Stufen ausgewiesen: Oberzentren, Mittelzentren, Unterzentren sowie Kleinzentren. Sie sollen Einrichtungen aufweisen, die über die eigene Bevölkerung hinaus die Bedürfnisse weiterer Einwohner in einem ihrer Bedeutung entsprechenden Einzugsgebiet befriedigen können. Der Staat richtet die Standorte öffentlicher Einrichtungen und Dienste am Konzept der Zentralen Orte aus. Darüber hinaus erhalten Orte höherer Zentralitätsstufen Zuschläge im Rahmen des kommunalen Finanzausgleichs. Ein weiteres Beispiel für die Bedeutung des Konzeptes ist die (in Hessen gültige) regionalplanerische Beschränkung der Einrichtung großflächiger Einzelhandelsbetriebe auf Ober- bzw. Mittelzentren.

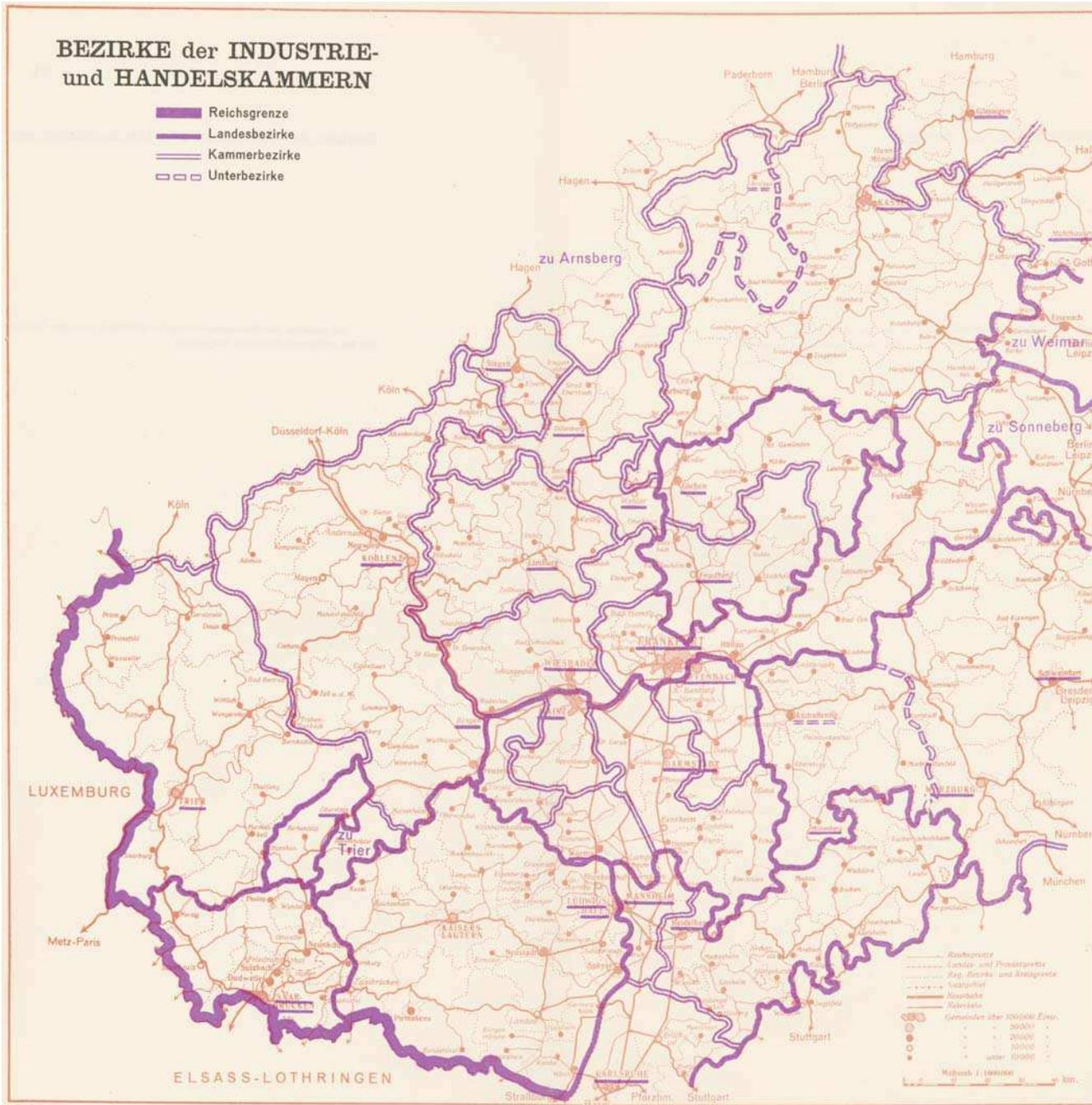
Die Bedeutung des Konzeptes ist in der verdichteten Region Rhein-Main mit ihrer Vielfalt an infrastrukturell gut ausgestatteten Städten geringer als in ländlichen Regionen. Das Vorhandensein von allein sieben Oberzentren, zu deren Ausstattungsmerkmalen u.a. höhere Verwaltungsbehörden, Hochschulen, Theater und Spezialkliniken gehören (Mainz, Wiesbaden, Frankfurt am Main, Offenbach, Hanau, Aschaffenburg und Darmstadt), macht bereits diese Vielfalt, wie auch den polyzentrischen Charakter der Region, anschaulich.

Die gleichfalls abgebildeten überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen sind ein Planungsinstrument, mit dessen Hilfe die räumliche Entwicklung entlang bestimmter Achsen (z.B. der Linien des öffentlichen Nahverkehrs) vorangetrieben werden soll. In einer Verknüpfung des zentralörtlichen Konzeptes mit raumordnerischen Achsenkonzepten lässt sich die Raumstruktur als punktaxiales System beschreiben und planerisch entwickeln.

Das an diesem punktaxialen System ausgerichtete siedlungsstrukturelle Konzept will eine ungesteuerte Siedlungsentwicklung in der Fläche durch die schwerpunktmäßige Konzentration weiterer Siedlungs- und Gewerbeflächen verhindern. Diese Schwerpunkte liegen in den Oberzentren – hier soll insbesondere weitere Wohnbebauung ein Gleichgewicht zwischen Arbeitsplätzen und Wohnraum herbeiführen, um so einem weiteren Anwachsen der Pendlerströme zu begegnen – sowie in geeigneten Städten und Gemeinden im Verlauf der abgebildeten Nahverkehrs- und Siedlungsachsen. In den anderen Städten und Gemeinden des Verdichtungsraums soll sich die Siedlungsentwicklung vorrangig im Rahmen des Eigenbedarfs der ansässigen Bevölkerung und Betriebe vollziehen.



## Bezirke der Industrie- und Handelskammern 1929



Die Industrie- und Handelskammerbezirke haben sich in einigen Punkten von der politischen Einteilung freigemacht.

Aus: BEHRMANN, W. u. O. MAULL (Hrsg.) 1929: Rhein-Mainischer Atlas für Wirtschaft, Verwaltung und Unterricht.

## Bezirke der Industrie- und Handelskammern 1999

Die hier abgebildete Karte der Industrie- und Handelskammern ist deckungsgleich mit der Region Rhein-Main des IHK-Forums Rhein-Main. Bis auf eine Ausnahme, nämlich der Industrie- und Handelskammer Gießen, die 1999 mit der IHK Friedberg fusioniert hat, ist dieser Raum identisch mit der von uns abgegrenzten Region Rhein-Main.

Über die Errichtung (Festlegung der Abgrenzung), Anordnung, Auflösung der Bezirke entscheidet das jeweilige Bundesland nach dem "Gesetz zur vorläufigen Regelung des Rechts der Industrie- und Handelskammern" vom 21. Dezember 1956.

Die Abgrenzung der Kammerbezirke richtet sich weitgehend (Ausnahme: Hoheim im Main-Taunus-Kreis gehört zu IHK-Wiesbaden, nicht zur IHK-Frankfurt am Main) nach politisch-administrativen Einheiten (Städte und Landkreise).

Die Aussage bei der alten Karte der Bezirke der Industrie- und Handelskammern (s. vorhergehende Seite), dass die Kammern "sich in einigen Punkten von der politischen Einteilung frei gemacht" haben, gilt in dieser Form nicht mehr. Die hier dargestellten neun Kammern lauten mit Angaben zu Mitgliedern und Unternehmen lt. Handelsregister wie folgt (nach OECKEL 1999, S. 387-395):

Industrie- und Handelskammer Aschaffenburg:

Mitglieder: 20.848 Gewerbetreibende davon  
4.844 Unternehmen

Industrie- und Handelskammer Darmstadt:

Mitglieder: 51.830 Gewerbetreibende davon  
12.295 Unternehmen

Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main:

Mitglieder: 67.568 Gewerbetreibende davon  
23.891 Unternehmen

Industrie- und Handelskammer Gießen-Friedberg:

Mitglieder: 32.000 Gewerbetreibende davon  
8.000 Unternehmen

Industrie- und Handelskammer Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern:

Mitglieder: 20.275 Gewerbetreibende davon  
5.222 Unternehmen

Industrie- und Handelskammer Limburg:

Mitglieder: 9.010 Gewerbetreibende davon  
2.478 Unternehmen

Industrie- und Handelskammer Rheinhessen:

Mitglieder: 28.056 Gewerbetreibende davon  
8.750 Unternehmen

Industrie- und Handelskammer Offenbach:

Mitglieder: 28.637 Gewerbetreibende davon  
8.319 Unternehmen

Industrie- und Handelskammer Wiesbaden:

Mitglieder: 27.234 Gewerbetreibende davon  
7.854 Unternehmen



## Gerichtsbezirke 1929



Die Oberlandesgerichts- und Landgerichtsbezirke spiegeln die innerstaatliche politische Gliederung wider. Große Städte und Zwillingsstädte werden häufig durch die Grenzen zerschnitten.

Aus: BEHRMANN, W. u. O. MAULL (Hrsg.) 1929: Rhein-Mainischer Atlas für Wirtschaft, Verwaltung und Unterricht.

# Sitz und Zuständigkeitsbereich der Gerichte der ordentlichen Gerichtsbarkeit 1999

Der Gesetzgeber unterscheidet zwischen ordentlichen Gerichten (Oberlandesgerichte, Landgerichte, Amtsgerichte) und besonderen Gerichten (Verwaltungs- und Verfassungsgerichte, Arbeitsgerichte, Sozialgerichte). Die Karte stellt die räumliche Organisationsstruktur der ordentlichen Gerichtsbarkeit dar. Vor dem Hintergrund der wechselvollen territorialen Geschichte der heutigen Bundesrepublik Deutschland und der entsprechenden Zersplitterung der ordentlichen Gerichtsbarkeit ergibt sich in den Bundesländern in der heutigen Zeit eine wesentlich gleichmäßigere und großräumige Gerichtsgliederung. Dies gilt auch weitgehend für die Region Rhein-Main im Gegensatz zur alten Karte (s. vorhergehende Seite), wo beklagt wird, dass große Städte und Zwillingstädte durch Grenzen zerschnitten werden.

Es gibt aber auch noch Ausnahmen wie z.B. den Amtsgerichtsbezirk Nidda, der Teile von drei Kreisen umfaßt. In der Regel weist ein Landkreis zwei oder drei Amtsgerichtsbezirke (z.B. Main-Kinzig-Kreis) auf.

Die Gerichtsbarkeit ist wie sämtliche Verwaltungseinheiten im Verwaltungssystem entweder des Bundes oder eines Landes in beiden Dimensionen verortet. Die Gerichtsbarkeit ist der Obersten Landesbehörde (Ministerium) zugeordnet.

## Bayern

(Gesetz über die Organisation der ordentlichen Gerichte im Freistaat Bayern (GerOrg) vom 30. April 1973)

Das Bayerische Oberste Landesgericht hat seinen Sitz in München. Das Oberlandesgericht Bamberg ist zuständig für den Landgerichtsbezirk Aschaffenburg.

## Hessen

(Gesetz über den Sitz und den Bezirk der Gerichte der ordentlichen Gerichtsbarkeit und der Staatsanwaltschaft (Gerichtsorganisationsgesetz) vom 8. Februar 1961 und 2. Gesetz zur Änderung des Gerichtsorganisationsgesetzes vom 12. Februar 1968).

Das Oberlandesgericht hat seinen Sitz in Frankfurt am Main. Die Landgerichte für die Region Rhein-Main haben ihren Sitz in Darmstadt, Frankfurt am Main, Hanau, Limburg a.d. Lahn, Wiesbaden.

## Rheinland-Pfalz

(Landesgesetz über die Gliederung und die Bezirke der Gerichte (Gerichtsorganisationsgesetz -GerOrgG-) vom 5. Oktober 1977 und Drittes Gesetz zur Änderung des Gerichtsorganisationsgesetzes vom 16. September 1982).

Das für die Rhein-Main-Region zuständige Oberlandesgericht hat seinen Sitz in Koblenz und umfaßt u.a. den Landgerichtsbezirk Mainz.



## Arbeitsämter 1929



Bei den Landesarbeitsämtern haben Zusammenfassungen der innerstaatlichen Gliederung stattgefunden. Trotzdem scheiden die Grenzen oft noch Zusammengehöriges.

Aus: BEHRMANN, W. u. O. MAULL (Hrsg.) 1929: Rhein-Mainischer Atlas für Wirtschaft, Verwaltung und Unterricht.

## Sitz und Zuständigkeitsbereich der Arbeitsämter 1999

Über die Festlegung der Bezirke der Arbeitsämter und ihre Auflösung entscheidet der Verwaltungsrat der Bundesanstalt für Arbeit unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Belange in Verbindung mit den beteiligten Obersten Landesbehörden (§ 189 Abs. 3 Arbeitsförderungsgesetz).

Die Grenzen der Arbeitsamtsbezirke richten sich nach Kreisgrenzen und kreisfreien Städten, die der Arbeitsamtsdienststellenbezirke nach Gemeinden.

Die in der alten Karte (s. vorhergehende Seite) getroffene Aussage "Trotzdem scheiden die Grenzen oft noch Zusammengehöriges" ist wohl so nicht mehr haltbar oder nur noch unter subjektiv-lokalem Gesichtspunkt diskutierbar.





# Überblick und Administrative Gliederungen

**Gebiet und Fläche**

Bevölkerung

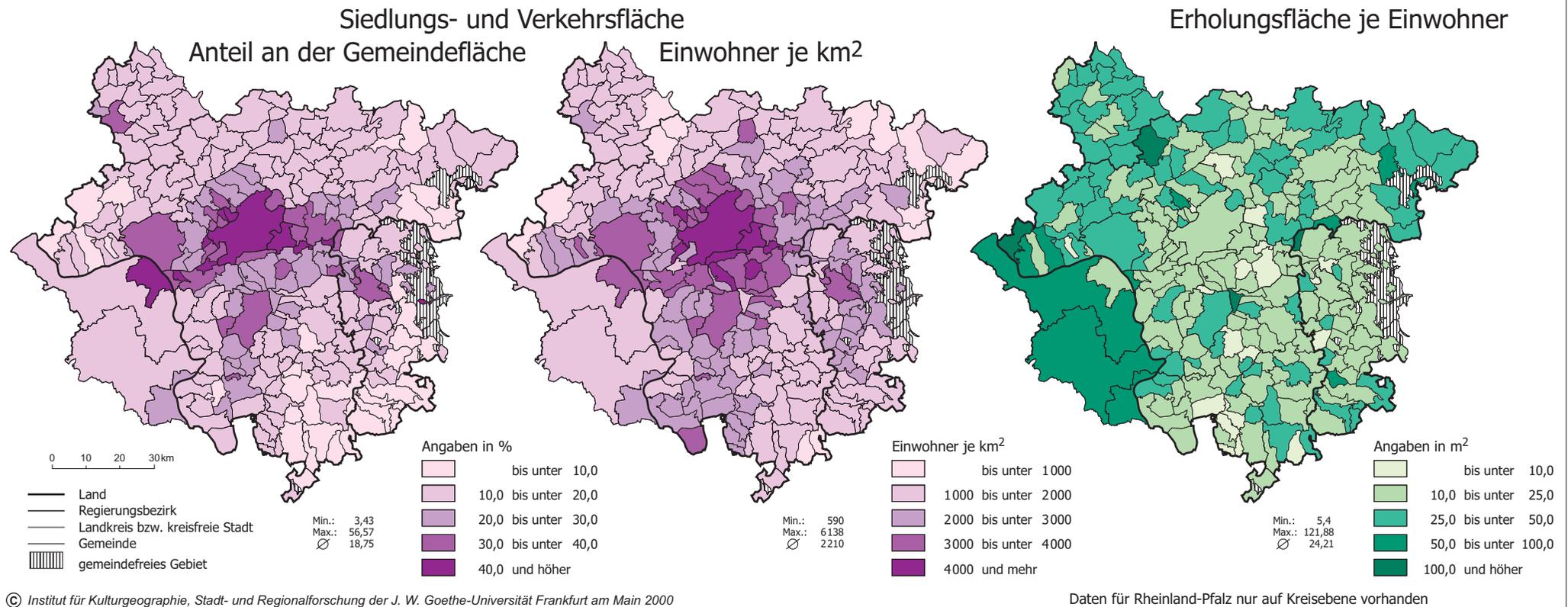
Bildung und Soziales

Bauen und Wohnen

Wirtschaft

Geld, Finanzen, Steuern

Technische Infrastruktur und Verkehr



Wenn man das Bild einer Stadt vor Augen hat und sich die Dichte der Gebäude, Straßen und Bahnlinien vorstellt, so entsteht der Eindruck, als seien die Flächen in den Städten stets vollständig versiegelt, das heißt durch Bauwerke verschlossen. Die erste Teilkarte dieses Blattes zeigt jedoch ein anderes Bild: Zwar heben sich erwartungsgemäß die Städte dunkel von den Umlandgemeinden ab, aber selbst in Städten mit einer hoch verdichteten Bebauung erreicht der Grad der Versiegelung im Durchschnitt der Gemeindefläche nur maximal 56,6 %. Grund ist die Tatsache, dass auch in den Städten eine Reihe an Freiflächen erhalten bleiben. Dies sind zum einen Parks und Anlagen, andererseits aber auch landwirtschaftlich genutzte Flächen, die zwischen Stadtkern und äußeren Stadtteilen liegen. Zum dritten tragen auch Erholungsflächen, also Sportplätze (Fußball-, Tennis-, Golfplätze), Spielplätze, Pflanzen- und Tierparks sowie Sport- und Freizeiteinrichtungen jeder Art dazu bei, dass von der Gesamtfläche der Großstädte in der Region Rhein-Main nur maximal 56,6 % der Fläche versiegelt sind. Den Freiflächen stehen selbstverständlich hoch verdichtete Flächen in den Innenstädten

gegenüber: Dazu zählt die Hochhausbebauung der Frankfurter Innenstadt, in der vielerorts tatsächlich 100 % der vorhandenen Flächen überbaut sind, ebenso wie dichte Blockrandbebauung oder neuerdings hochverdichtete Einfamilienreihenhaussiedlungen. Dass in Gebieten mit einem hohen Anteil an Siedlungs- und Verkehrsfläche auch die Wohnbebauung sehr dicht sein muss, zeigt die mittlere Karte dieses Blattes, die zum Vergleich die Bevölkerungsdichte darstellt. Die hoch verdichteten Bereiche der ersten Teilkarte finden sich in der zweiten Teilkarte auch als Flächen mit einer hohen Bevölkerungsdichte.

Die Auswirkungen der Bedeckung der Flächen mit einer hoch verdichteten Bebauung sind vielfältig: Das Lokalklima wird durch Erwärmung (bedingt durch Wärmespeicherung in den Gebäuden bzw. durch den "Hausbrand", also die Heizungen) und erhöhte Niederschläge, da wärmere Luft mehr Feuchtigkeit aufnehmen kann, beeinträchtigt. Bodennahe Winde werden durch Gebäude abgelenkt und verwirbelt. Durch Hausbrand, Kraftfahrzeuge und Industrieab-

gase kommt es zu erhöhten Luftschadstoffkonzentrationen. Der Grundwasserspiegel unter den versiegelten Flächen ist abgesunken, weil kein Wasser versickert, sondern die Niederschläge insgesamt oberirdisch abgeführt und Bächen und Flüssen zugeleitet werden. Da Auffangbecken für starke Abflussereignisse – früher waren diese die Flußauen – heute fast nicht mehr existieren, trägt die Versiegelung der Flächen auch mit zu den starken Hochwassern der vergangenen Jahre bei. Insbesondere für die Luftreinhaltung in Gebieten mit hochverdichteter Bebauung und dem damit verbundenen hohen Verkehrsaufkommen sind die Erholungsflächen von besonderer Bedeutung, da es sich bei ihnen fast ausnahmslos um Grünflächen handelt. Die Pflanzen und vor allem die Bäume nehmen hier eine gewisse Filterfunktion wahr und können so zum Beispiel Schwebstoffe aus der Luft filtern. Je mehr Grünflächen also in einer Stadt vorhanden sind, desto günstiger ist dies auch für das Lokalklima.

# Bestand und möglicher Zuwachs von Siedlungs- und Gewerbeflächen in der Planungsregion Süd Hessen 2000

Von den ca. 745.000 Hektar des hier betrachteten hessischen Regierungsbezirks Darmstadt (der Planungsregion Süd Hessen) waren im Jahr 1995 ca. 135.000 Hektar, also ungefähr 18 %, besiedelt. Dieser Anteil an Gebäude-, Betriebs-, Erholungs- und Verkehrsflächen (in der Karte abgebildet sind nur die ersten beiden Kategorien) liegt deutlich höher als die 11,5 % im Bundes- oder die 14 % im hessischen Landesdurchschnitt. Allein zwischen 1985 und 1995 wurden über 13.300 Hektar Flächen verbraucht: Die besiedelte Fläche wuchs in nur 10 Jahren um 11 %.

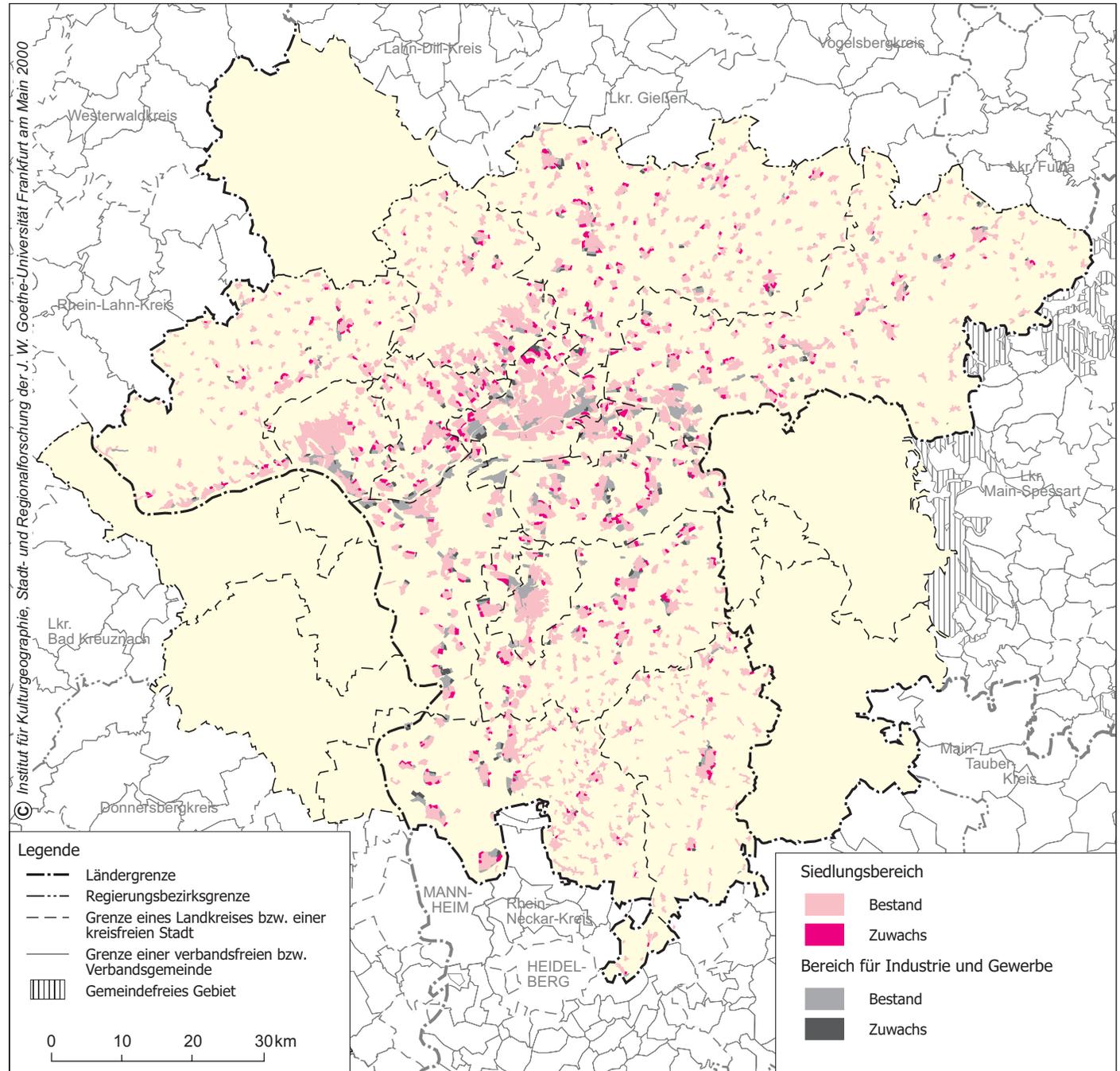
Dieser erhebliche Flächenverbrauch führt insbesondere im Kernbereich der Region zunehmend zu Konflikten. Viele Flächen werden gleichzeitig für mehrere Nutzungen, von Bauflächen für Wohnen und Industrie oder den großflächigen Einzelhandel über Landwirtschaft und Freizeit bis hin zum Naturschutz, beansprucht. Regionale Grünzüge, die als Freiräume zwischen den Orten im Verdichtungsraum die Zersiedlung verhindern sowie der Bewahrung der natürlichen Lebensgrundlagen und der wohnortnahen Erholung dienen sollen, werden vielerorts in Frage gestellt.

Die Regionalplanung, d.h. die aus Vertretern der betroffenen Gebietskörperschaften zusammengesetzte Regionalversammlung Süd Hessen, versucht, den Flächenverbrauch zu beschränken: Vor der Ausweisung neuer Flächen sollen Baulandreserven in den bebauten Ortslagen mobilisiert und brachliegende Flächen, z.B. ehemalige Industrieareale und Militärstandorte, saniert und neu genutzt werden. Dichtevorgaben - z.B. mindestens 60 Wohneinheiten je Hektar Neubaufäche in Großstädten - sollen eine flächensparende Bauweise fördern. Die Neuausweisung von Wohnsiedlungs- und Gewerbeflächen über den Bedarf der bereits ansässigen Bevölkerung bzw. Betriebe hinaus soll vorrangig in Schwerpunkten entlang der abgebildeten überörtlichen Siedlungsachsen konzentriert werden. Die Orientierung dieser Achsen am Schienenverkehrsnetz soll zudem eine verstärkte Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs bewirken.

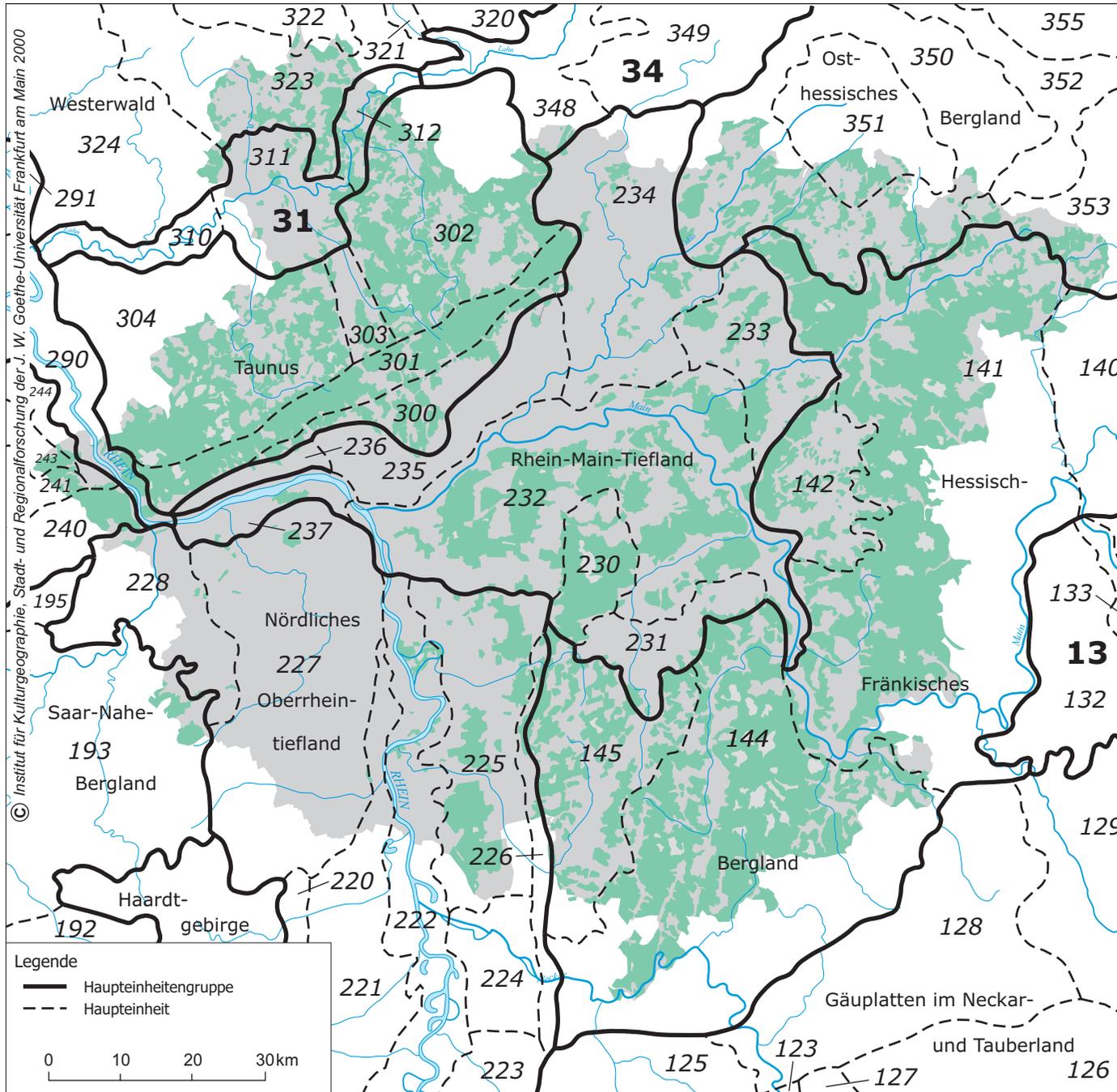
Trotz dieser Bemühungen sind bis zum Jahr 2010 allein für Wohnsiedlungszwecke Zuwachsflächen im Umfang von ca. 5.800 Hektar regionalplanerisch abgesichert. Zuwachsflächen für Gewerbe und Industrie in ähnlicher Größenordnung - über 300 Hektar nur in der Kernstadt Frankfurt am Main - kommen hinzu.

Die Neuausweisung von Siedlungsgebieten im Rahmen der kommunalen Flächennutzungsplanung hat innerhalb dieser Zuwachsflächen stattzufinden.

Zahlreiche Ausnahmeregelungen und die Möglichkeit der Kommunen, Abweichungsverfahren vom Regionalplan zu betreiben, schränken die Verbindlichkeit der geschilderten Vorgaben jedoch erheblich ein.



# Naturräumliche Gliederung



## Ordnungsstufen der Naturräumlichen Gliederung

### 3. Ordnung: Haupteinheitengruppe (00)

#### 4. Ordnung: Haupteinheit (000)

- |  |  |
|--|--|
| <b>12 Gäuplatten im Neckar- und Tauberland</b><br>123 Neckarbecken<br>125 Kraichgau<br>126 Kocher-Jagst-Ebenen<br>127 Hohenloher und Haller Ebene<br>128 Bauland   | <b>24 Hunsrück</b><br>240 Soonwald<br>241 Simmerner Mulde<br>243 Hunsrück-Hochfläche<br>244 Rhein-Hunsrück   |
| <b>13 Mainfränkische Platten</b><br>132 Marktheidenfelder Platten<br>133 Mittleres Maintal   | <b>29 Mittelrheingebiet</b><br>290 Oberes Mittelrheintal<br>291 Mittelrheinisches Becken   |
| <b>14 Hessisch-Fränkisches Bergland</b><br>140 Südrhön<br>141 Sandsteinspessart<br>142 Vorderspessart<br>144 Sandsteinodenwald<br>145 Vorderer Odenwald  | <b>30 Taunus</b><br>300 Vortaunus<br>301 Hoher Taunus<br>302 Östlicher Hintertaunus<br>303 Idsteiner Senke<br>304 Westlicher Hintertaunus  |
| <b>17 Haardtgebirge</b>  | <b>31 Gießen Koblenzer Lahntal</b><br>310 Unteres Lahntal<br>311 Limburger Becken<br>312 Weilburger Lahntal  |
| <b>19 Saar-Nahe-Bergland</b><br>192 Kaiserlauterer Senke<br>193 Glan-Alzens-Berg- und Hügelland<br>195 Soonwaldvorstufe  | <b>32 Westerwald</b><br>320 Gladenbacher Bergland<br>321 Dilltal<br>322 Hoher Westerwald<br>323 Oberwesterwald<br>324 Niederwesterwald   |
| <b>22 Nördliches Oberrheintiefend</b><br>220 Haardtrand<br>221 Vorderpfälzer Tiefland<br>222 Nördliche Oberrheinniederung<br>223 Haardtbenen<br>224 Neckar-Rhein-Ebene<br>225 Hessische Rheinebene<br>226 Bergstraße<br>227 Rheinhessisches Tafel- und Hügelland<br>228 Unteres Nahe-Hügelland | <b>34 Westhessisches Berg- und Senkenland</b><br>348 Marburg-Gießener Lahntal<br>349 Vorderer Vogelsberg   |
| <b>23 Rhein-Main-Tiefend</b><br>230 Messeler Hügelland<br>231 Reinheimer Hügelland<br>232 Untermainebene<br>233 Büdinger-Meerholz Hügelland<br>234 Wetterau<br>235 Main-Taunusvorland<br>236 Rheingau<br>237 Ingelheimer Rheinebene  | <b>35 Osthessisches Bergland</b><br>350 Unterer Vogelsberg<br>351 Hoher Vogelsberg (mit Oberwald)<br>352 Fuldaer Senke<br>353 Vorder- und Kuppenrhön (mit Landrücken)<br>355 Fulda-Haune-Tafelland |

## Wald- und Naturschutzgebiete in der Planungsregion Südhesen 2000

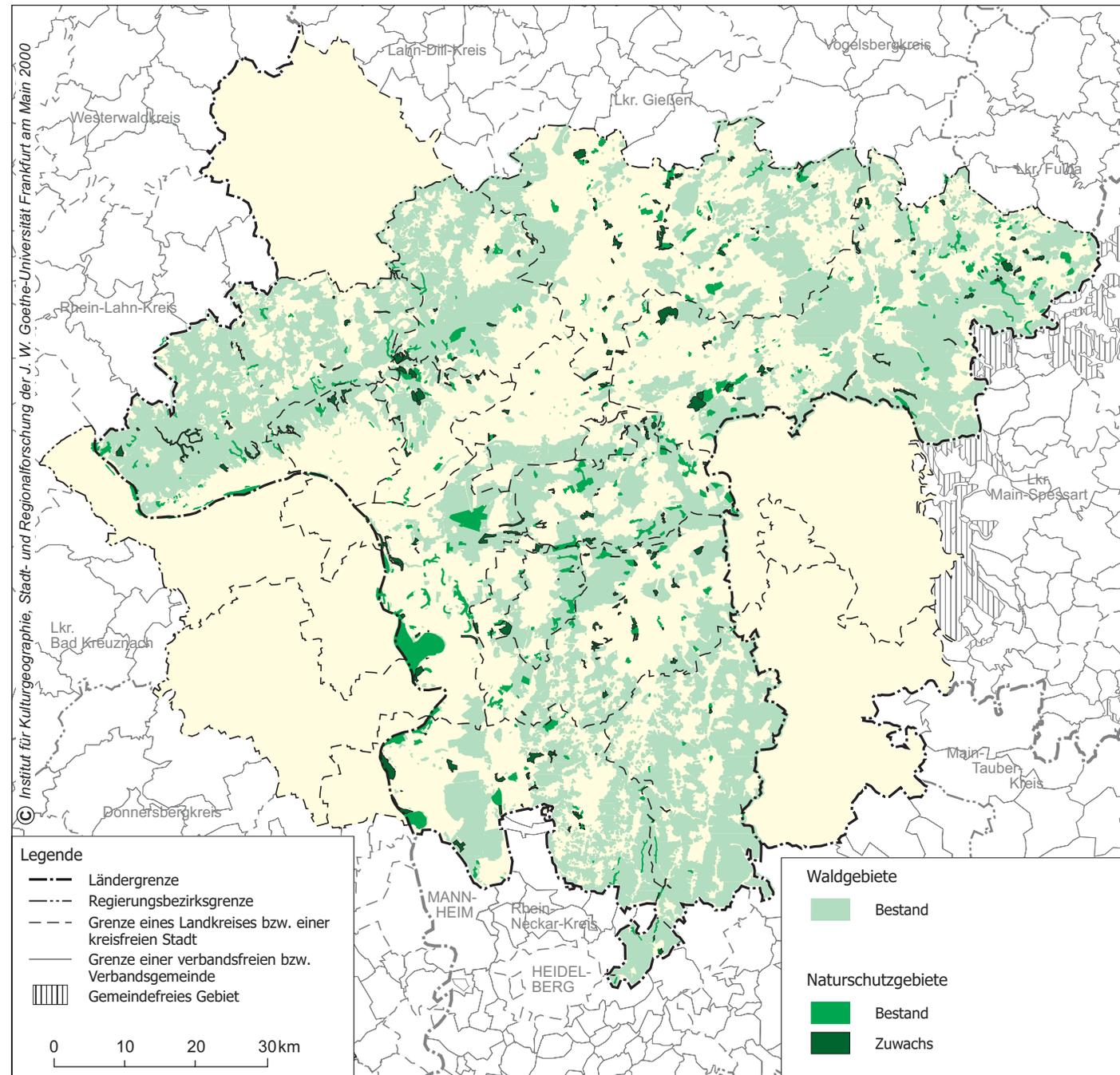
Wälder nehmen auf dem hier betrachteten Gebiet des Regierungspräsidiums Darmstadt 41,3 % der Fläche ein. Bei mehr als der Hälfte handelt es sich um Laubwälder; knapp ein Drittel der südhessischen Wälder sind älter als 100 Jahre (Bundesdurchschnitt: 18 %). Ein Blick auf die Karte offenbart die unterschiedliche Waldverteilung: Der Anteil schwankt zwischen 16 % in Frankfurt am Main und 57 % im Rheingau-Taunus- und im Odenwaldkreis. Besonders waldarm sind das Main-Taunus-Vorland und die zentrale Wetterau. Beinahe die Hälfte der Waldflächen befinden sich in kommunalem Besitz von Städten und Gemeinden. Im Besitz des Landes Hessen befinden sich 32 %, der Privatwaldanteil liegt bei 20 %.

Der Wald hat auch heute noch als Rohstofflieferant seine ökonomische Bedeutung. In der dichtbesiedelten Region Rhein-Main überwiegen jedoch die Schutz- und Erholungsfunktionen.

Im betrachteten Bereich wurden in den letzten 50 Jahren über 7.500 ha Wald gerodet. Wiederaufforstungen erfolgten auf 5.400 ha, so dass insgesamt 2.100 ha Wald verloren gingen. Seit den achtziger Jahren wächst der Waldbestand wieder. Diese nun positive Waldbilanz wird jedoch nur durch die Zunahme der Waldflächen in den eher ländlichen und ohnehin walddreichen Kreisen Rheingau-Taunus, Main-Kinzig und Odenwald, also nicht im Kernraum der Region, erreicht. Hier sinkt der Waldanteil weiter. Die Waldfläche wird zudem durch die zunehmende Zerschneidung durch Verkehrs- und Versorgungsstrassen beeinträchtigt.

Seit den achtziger Jahren hat sich der Waldzustand erheblich verschlechtert: Neben altbekannten biotischen und abiotischen Schäden durch Insekten bzw. Wind, Trockenheit und Frost kommt es durch anthropogene Stoffeinträge der Säurebildner Schwefeldioxid sowie Stickoxiden zu neuartigen Waldschäden. Diese führen zu einer ernsthaften Gefährdung der Waldökosysteme. Zwischen 1984 und 1994 hat sich die Zahl der stark geschädigten bis absterbenden Bäume mit über 25 % Nadel- bzw. Blattverlust drastisch erhöht: In der Rhein-Main-Ebene stieg die Zahl der geschädigten Eichen von 8 auf 88 %. 75 % der Buchen und 64 % der Kiefern waren entsprechend geschädigt.

Derzeit stehen im südhessischen Teil der Region Rhein-Main ca. 2,2 % der Fläche unter Naturschutz. Künftig ist die Unterschutzstellung weiterer 1,7 % der Fläche vorgesehen. Die aktuellen Flächen verteilen sich auf 320 ausgewiesene und drei einstweilig sichergestellte Gebiete. Größte Einzelareale sind die Kühkopf-Knoblochsau bei Stockstadt am Rhein und der Mönchbruch südlich des Flughafens Frankfurt/Main. Ziel des Naturschutzes ist es, alle wertvollen Biotope bzw. Biotop-typen in repräsentativen Anteilen in ihrem Verbreitungsgebiet zu sichern.





# Überblick und Administrative Gliederungen

Gebiet und Fläche

**Bevölkerung**

Bildung und Soziales

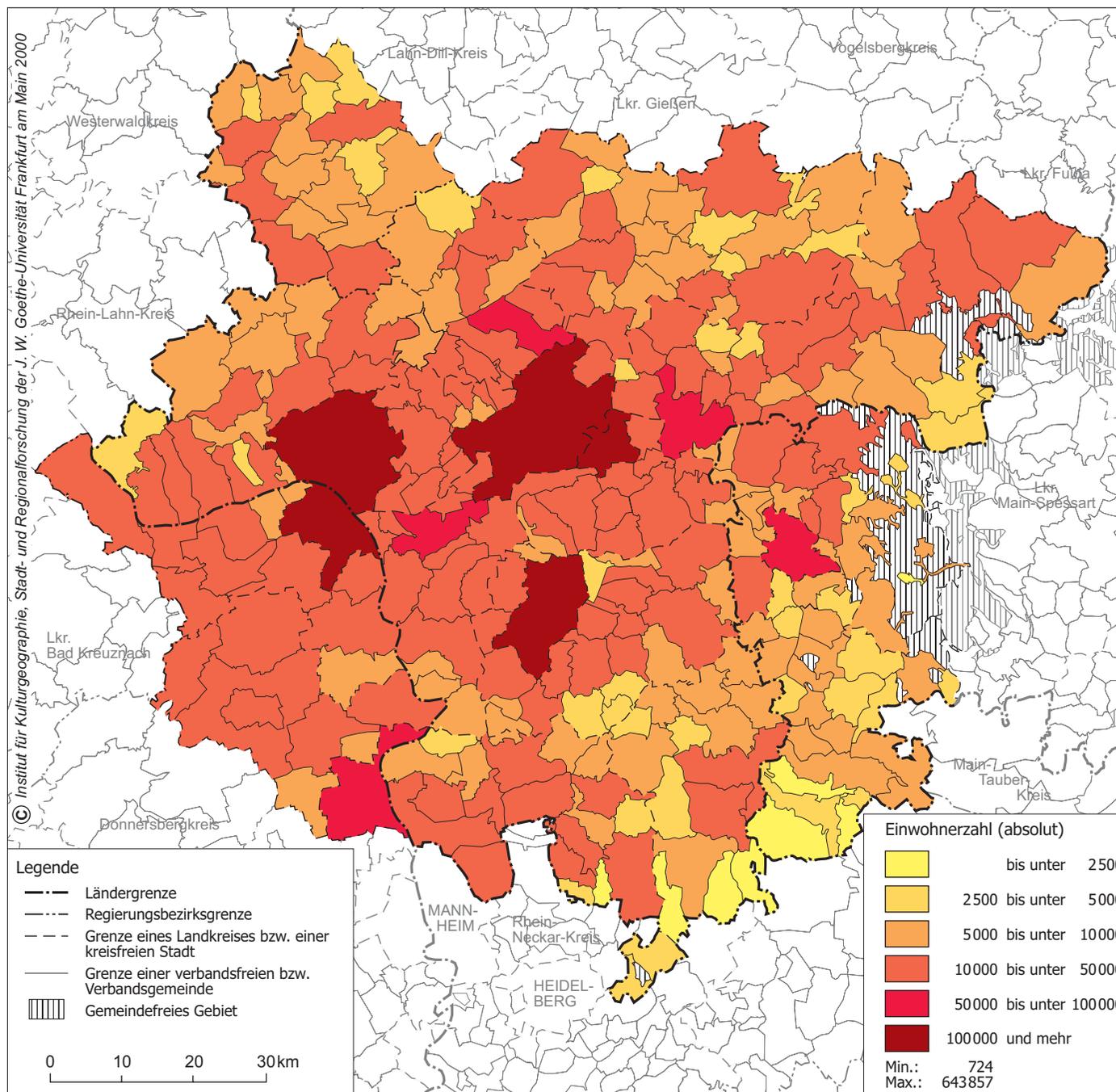
Bauen und Wohnen

Wirtschaft

Geld, Finanzen, Steuern

Technische Infrastruktur und Verkehr

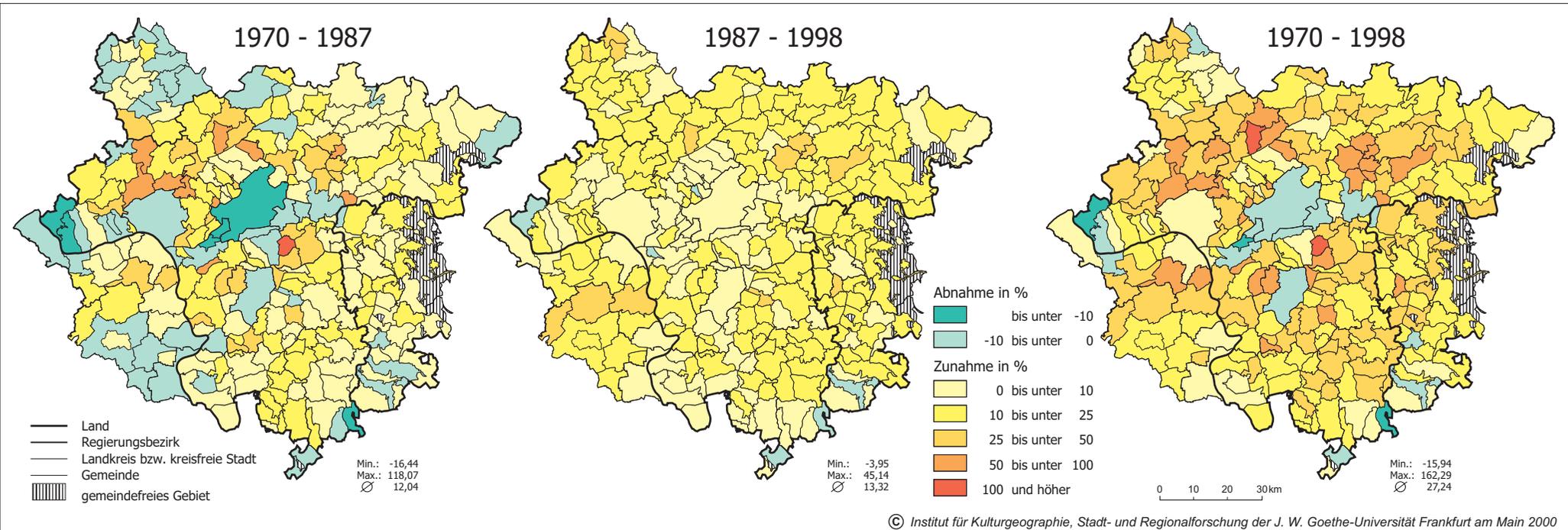
## Bevölkerungsstand 1998



Die Skala der Einwohner pro Gemeinde reicht von der Landgemeinde (unter 2.500 Einwohner) bis zur Großstadt (über 100.000 Einwohner). Flächendeckend geprägt wird der Raum von Gemeinden bzw. Kleinstädten = Großgemeinden (5.000 bis 10.000 Einwohner) und Kleinstädten (10.000 bis 50.000 Einwohner), wobei in den Randbereichen, insbesondere im Odenwaldkreis und im Landkreis Miltenberg, Landgemeinden (bis 5.000 Einwohner) auftreten. Deutlich heben sich die Großstädte (über 100.000 Einwohner) Frankfurt am Main, Wiesbaden, Mainz, Darmstadt, Offenbach und die Mittelstädte (50.000 bis 100.000 Einwohner) Hanau, Worms, Aschaffenburg, Rüsselsheim, Bad Homburg v.d.H. hervor. Hervorzuheben ist auch, dass sich um die Groß- bis Mittelstädte nicht nur Kleinstädte gruppieren, sondern auch kleinere Einheiten (Landgemeinden und Großgemeinden). Die Suburbanisierung, d.h. auch die Bevölkerungsgröße, wird aber eher in den flächenhaft größeren als kleineren Gemeinden deutlich. Der hier dargestellte Raum Rhein-Main weist insgesamt eine Bevölkerungszahl von rund 4,7 Mio. Einwohnern auf, von denen ca. 29 % in Großstädten leben. Von den Landkreisen ragt der Main-Kinzig-Kreis mit rund 400.000 Einwohnern hervor, während der kleinste der Odenwaldkreis mit rund 99.000 Einwohnern ist.

Die Spannweite bei den Gemeinden reicht von Frankfurt am Main (643.857 Einwohner) bis Hesseneck (Odenwaldkreis) mit 724 Einwohnern.

# Bevölkerungsentwicklung 1970 - 1998



Die Bevölkerungsentwicklung setzt sich aus mehreren Faktoren und Komponenten zusammen, wie Geburtenbilanz (Fertilität/Mortalität), Altersstruktur, Geschlechtsstruktur, Wanderungssaldo (Zu-/Abwanderung), wirtschaftlicher Entwicklungsstandard, ethnischer Status etc. Hier soll die Bevölkerungsentwicklung pauschal nach Ab- und Zunahme betrachtet werden. Auf Faktoren und Komponenten wird in Einzelfällen auf den folgenden Seiten eingegangen.

## 1970-1987

In dieser Periode ist der Prozess der Suburbanisierung gut erkennbar. Die hochverdichtete Region mit ihren Kernstädten (Frankfurt am Main, Offenbach, Wiesbaden, Mainz, Darmstadt) verliert an Bevölkerung, während das nahe gelegene Umland an Bevölkerung gewinnt. In diesem Zusammenhang ist aber auch zu vermerken, dass die peripher gelegenen Gebiete in den Randzonen, insbesondere die Landkreise Alzey-Worms, Limburg-Weilburg, Miltenberg an Bevölkerung verloren haben.

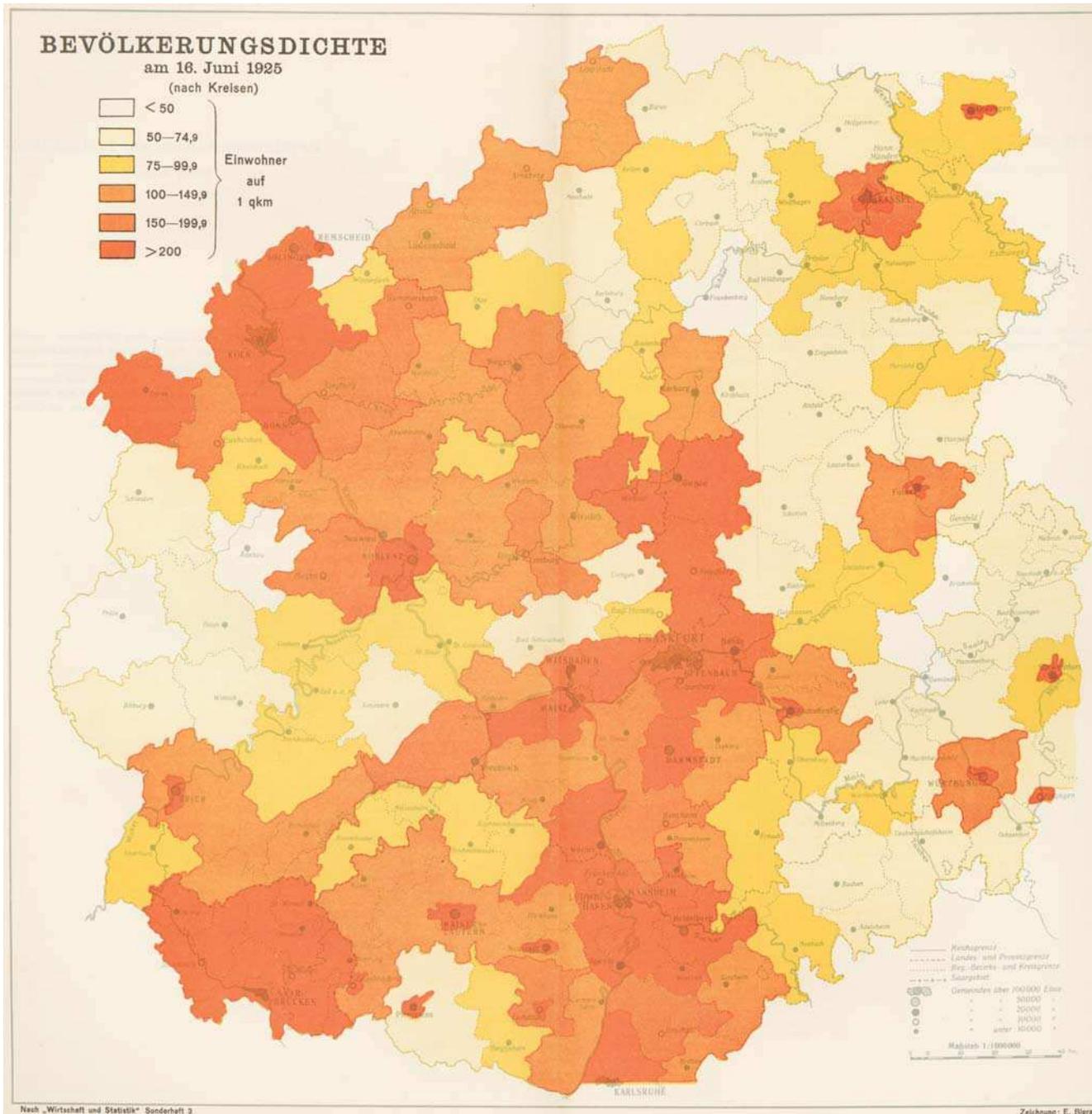
## 1987-1998

Für diesen Zeitraum ist fast für den gesamten Raum eine positive Bevölkerungsentwicklung zu konstatieren. Das gilt auch für die Kernstädte und die peripher am Rande gelegenen Gemeinden. Im "Zwischenraum" heben sich einige Gemeinden mit einer Bevölkerungszunahme von 10-25 % heraus. Die Gründe für diese positive Bevölkerungsentwicklung liegen u.a. in der positiven Bevölkerungsbilanz der alten Bundesländer (nach der Wende 1990) und in der wirtschaftlichen Prosperität der Rhein-Main-Region.

## 1970-1998

In dieser Langzeitbetrachtung wird die Entwicklung in der Tendenz noch einmal deutlich. Die negative bzw. stagnative Bevölkerungsentwicklung in den Kernstädten und die Bevölkerungssuburbanisierung, d.h. die positive Bevölkerungsentwicklung im Umland bis in die letzte Gemeinde in der Peripherie, wird sichtbar, wobei auch hier eine grobe Differenzierung festzumachen ist in der Form, dass die näheren Umlandgemeinden um die Kernstädte den größten Bevölkerungszuwachs aufweisen.

## Bevölkerungsdichte am 16. Juni 1925 (nach Kreisen)



Die Bevölkerung (im Rhein-Main-Gebiet etwa 7,6 Millionen) verteilt sich nicht gleichmäßig über die Fläche. Eine Dichtezone folgt von Karlsruhe bis Wetzlar-Gießen der Längssenke. Dünnere Bevölkerungsgebiete trennen die Mittelzone von isolierten Anhäufungen, dem Saargebiet, dem Neuwieder Becken, der Bergbau- und Industrielandschaft um Siegen und dem Kasseler Becken. Ein menschenärmerer Gürtel sondert unser Gebiet von der Dichtezone des Niederrheins.

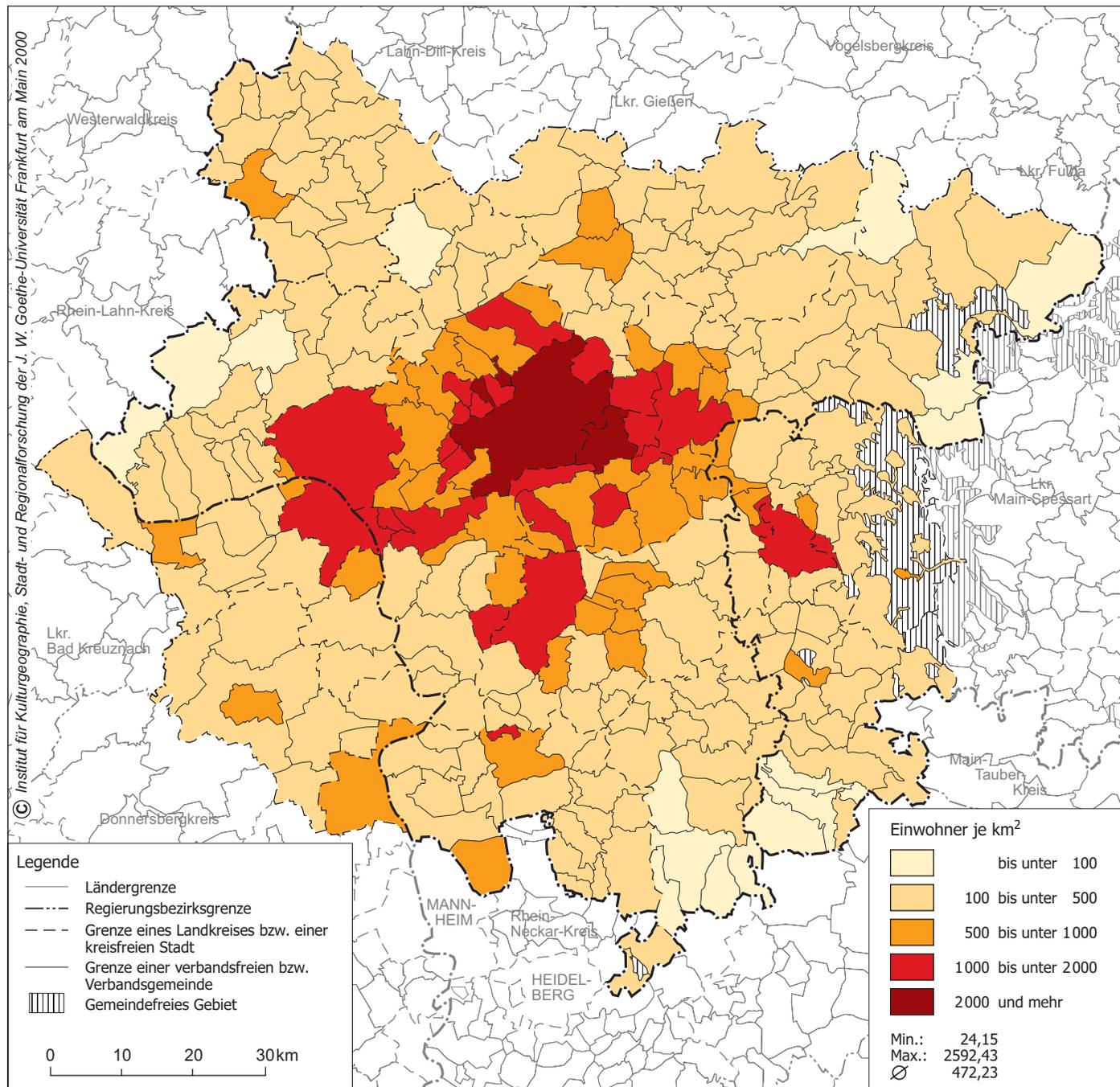
Aus: BEHRMANN, W. u. O. MAULL (Hrsg.) 1929: Rhein-Mainischer Atlas für Wirtschaft, Verwaltung und Unterricht.

## Bevölkerungsdichte 1998

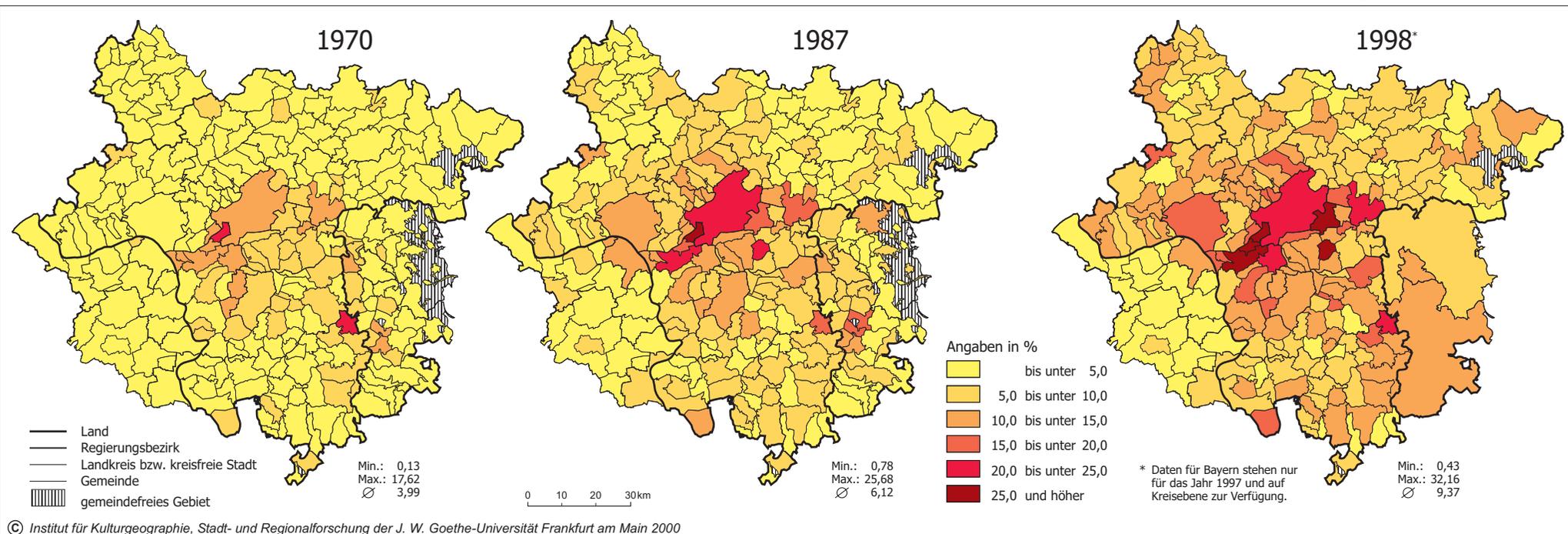
Die Bevölkerungsdichte eines Raumes ist ein allgemeiner Indikator und beschreibt mit weiteren Strukturdaten die regionale Bevölkerungsverteilung und Siedlungsstruktur eines Gebietes. Positiven Aspekten relativ hoher Verdichtung (bessere Infrastrukturversorgung, -auslastung, -erreichbarkeit, differenziertes Arbeitsplatz- und Bildungsangebot) stehen negative Aspekte (Wohnungs- und Baulandprobleme, Umwelt- und Verkehrsbelastungen) gegenüber.

Wie nicht anders zu erwarten ragen Frankfurt am Main (Bevölkerungsdichte rund 2.600 Einwohner pro km<sup>2</sup>) und der Verdichtungsraum Rhein-Main mit seinen Groß- und Mittelstädten hervor, gefolgt von kreisfreien Städten (z.B. Worms) und Landkreissitzen (z.B. Alzey, Limburg, Friedberg), die alle weit über dem Bundesdurchschnitt von 230 Einwohner pro km<sup>2</sup> liegen. Von den Landkreisen ragt der Main-Taunus-Kreis mit rund 970 Einwohnern pro km<sup>2</sup> hervor, während der Odenwaldkreis mit rund 160 Einwohnern pro km<sup>2</sup> das Schlusslicht bildet.

Insgesamt liegt der hier behandelte Raum mit seiner Bevölkerungsdichte von rund 660 Einwohnern pro km<sup>2</sup> weit über dem Bundesdurchschnitt (230 Einwohner pro km<sup>2</sup>), wobei aber in den Randbereichen (Rheingau-Taunus-Kreis, Main-Kinzig-Kreis, Landkreis Aschaffenburg, Landkreis Miltenberg) auch Werte unter 100 Einwohnern pro km<sup>2</sup> erreicht werden, die regionale Disparitäten dokumentieren.



# Anteil der Ausländer an der Gesamtbevölkerung 1970 - 1998



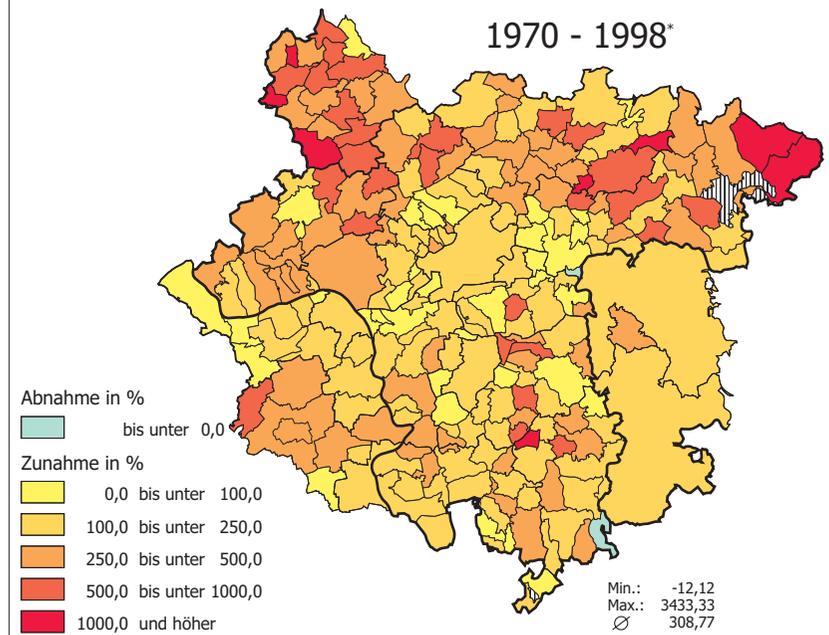
Die hier behandelten bzw. dargestellten Zeitpunkte 1970, 1987 und 1998 geben einen guten Überblick zur Entwicklung der Ausländersituation in der Region Rhein-Main. Die Entwicklung der Ausländerzahlen in der Bundesrepublik wird von der wirtschaftlichen Entwicklung sowie politischen Strategien und Entscheidungen bestimmt. So führte der Anwerbestopp Mitte der 70er Jahre sowie das Rückkehrhilfegesetz Anfang der 80er Jahre zu Rückwanderungswellen. Andererseits ergab Anfang der 70er Jahre das Recht auf "Familienzusammenführung" einen weiteren quantitativen Zuwanderungsschub.

1970 lag der Schwerpunkt der Ansiedlung der Ausländer im Verdichtungsraum der Region Rhein-Main mit seinem größeren Arbeitsplatzangebot.

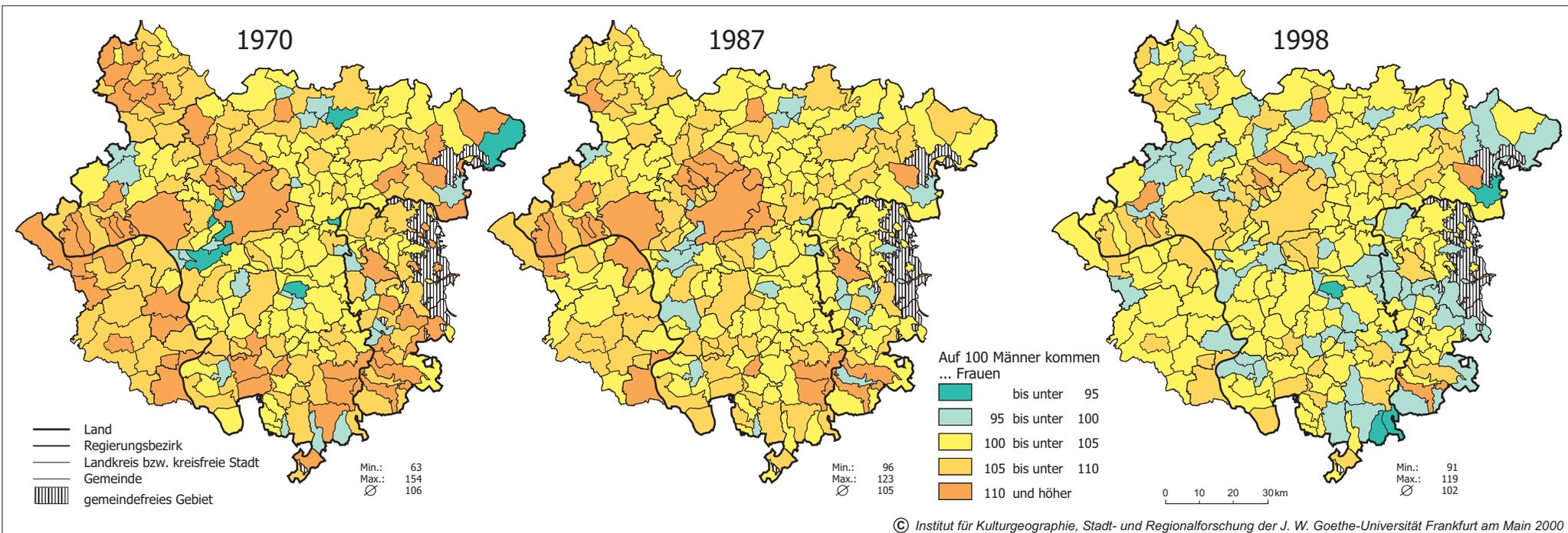
1987 verstärkte sich dieser Trend erheblich. Aber neben dem Verdichtungsraum weist auch Südhessen schon beträchtliche Ausländeranteile auf.

1998 kann man schon von einer flächenhaften Ausländeransiedlung sprechen, indem neben den Großstädten wie Offenbach (rd. 26 % Ausländer) und Frankfurt am Main (25 % Ausländer) die gesamte Region z.T. erhebliche Ausländeranteile aufweist. Von den Landkreisen haben Groß-

gerau (rd. 19 %) und Offenbach (rd. 14 %) die höchsten Anteile, während die geringsten Werte bei den Landkreisen Alzey-Worms (rd. 6 %) und Mainz-Bingen (rd. 7 %) liegen. Insgesamt hat die hier behandelte Region einen Ausländeranteil von rund 15 %, davon leben in den Großstädten (Darmstadt, Offenbach, Frankfurt am Main, Mainz, Wiesbaden) rund 45 %.



## Verhältnis Frauen zu 100 Männern 1970, 1987, 1998



Zur Charakterisierung der Geschlechtsgliederung einer Bevölkerung verwendet man die Sexualproportion. Diese gibt an, wie viele weibliche Personen auf 100 männliche kommen.

Die Gründe für die Verteilung bzw. das Verhältnis von Frauen zu Männern ist mannigfaltig. Sie reichen von der Fertilität (Mädchen- bzw. Knabenanteil an den Geburten), Mortalität (geschlechterspezifisches Sterblichkeitsverhältnis: Lebenserwartung bei Frauen ist höher als bei Männern) bis hin zum Wandlungsgeschehen (klein- und großräumig) in einer Region.

Neben der Sexualproportion wirkt insbesondere auch der lokale bzw. regionale Arbeitsmarkt auf den Frauenanteil, indem die Arbeitsplatzattraktivität im Verdichtungsraum mit seinem breiten tertiären Arbeitsplatzangebot besonders für Frauen hoch ist.

Unter den aufgezeigten Bedingungen ist es schwer, eine eindeutige Kausallinie für die ausgewählten Zeitpunkte auszumachen.

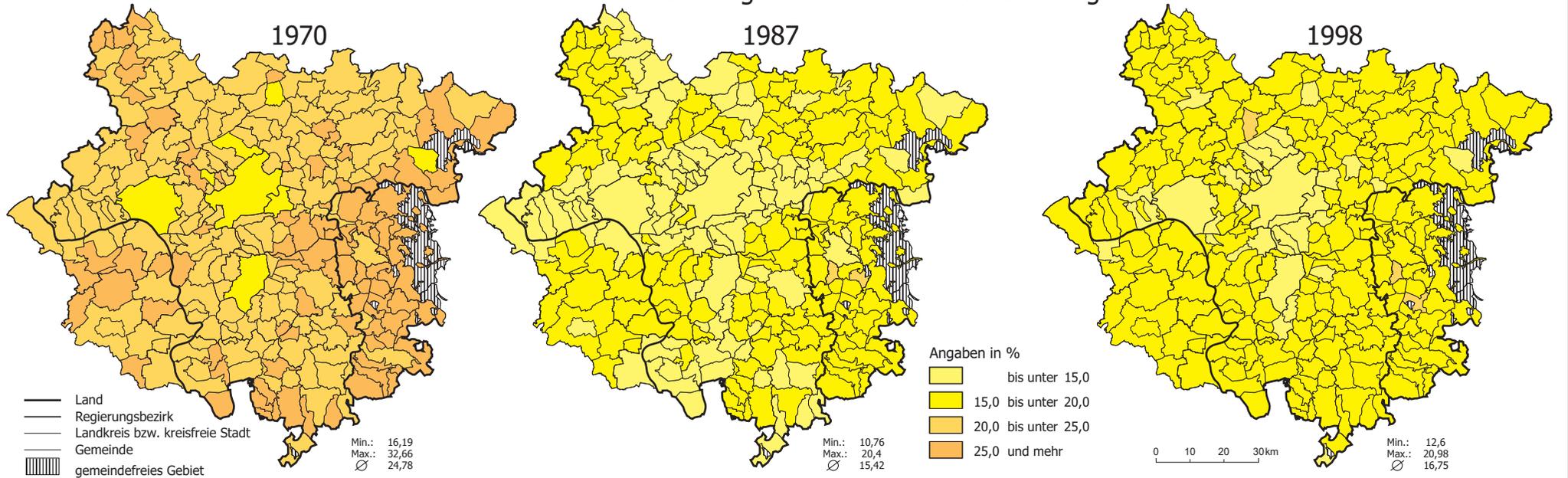
1970 erkennt man für unsere Region einen fast flächenhaft deckenden Frauenüberschuss, wohl unter anderem bedingt auch noch durch die hohe Sterblichkeit der Männer infolge des Zweiten Weltkrieges.

1987 erkennt man räumlich ein differenziertes Bild, in dem der Frauenanteil in den Groß- bzw. auch Mittelstädten dominiert.

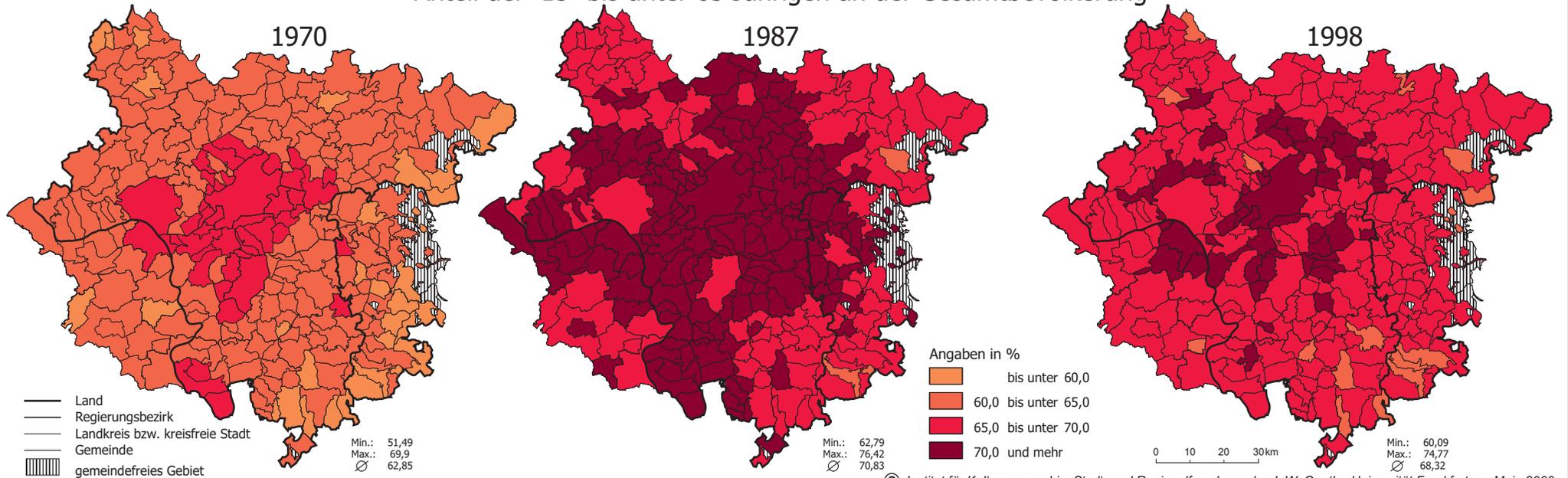
1998 schwächt sich dieses Erscheinungsbild ab und relativiert sich in die Richtung, dass der Frauenanteil zurückgegangen ist und der Männeranteil in den Gemeinden zugenommen hat, die in den Randbereichen der Rhein-Main-Region liegen. Man kann fast von einem "ausgeglichenen" Verhältnis von Frauen zu Männern sprechen.

# Altersstruktur 1970, 1987, 1998

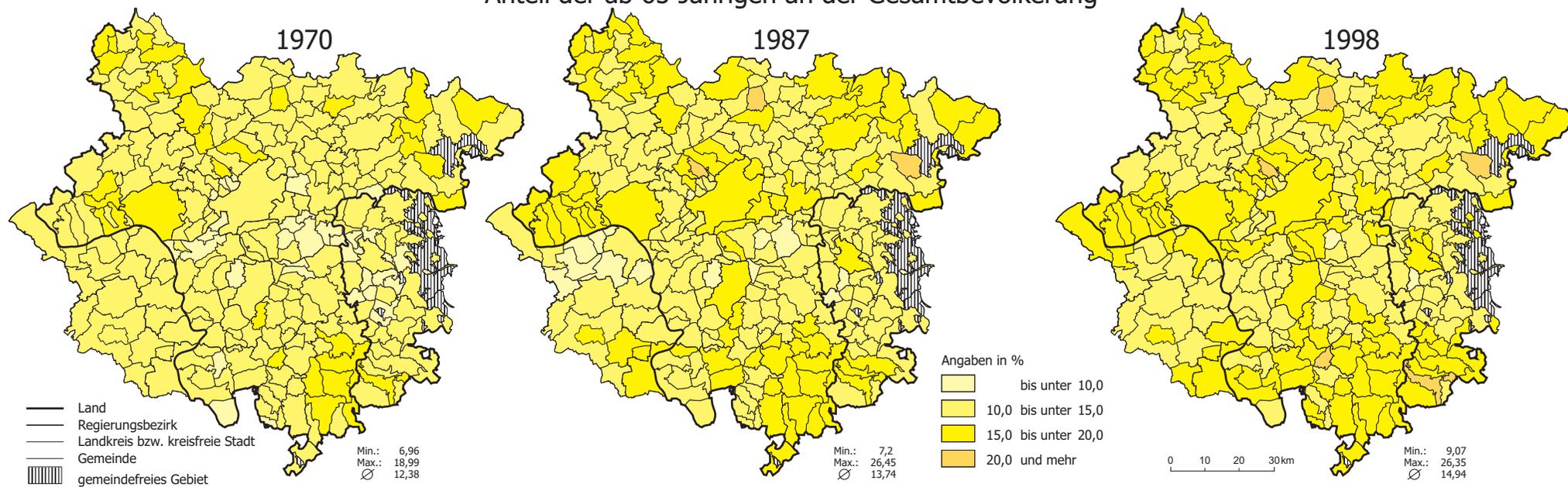
## Anteil der unter 15-Jährigen an der Gesamtbevölkerung



## Anteil der 15- bis unter 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung



## Anteil der ab 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung



© Institut für Kulturgeographie, Stadt- und Regionalforschung der J. W. Goethe-Universität Frankfurt am Main 2000

### 1. Anteil der unter 15-Jährigen an der Gesamtbevölkerung

Generell ist der Anteil dieser Altersgruppe 1970 gegenüber 1987 und 1998 höher und zwar flächenhaft. Großräumig gesehen nimmt der Kinderanteil aufgrund der gesunkenen Geburtenziffern ab. Kleinräumig wird der geographische Unterschied durch das Wanderungsverhalten der Familien mit Kindern bestimmt, die im Rahmen der Suburbanisierung die (Groß-) Städte verlassen und in das Umland ziehen. Dies wird besonders deutlich in der Karte zum Zeitpunkt 1998, auf der die Großstädte im Verdichtungsraum mit dem geringsten Kinderanteil auffallen.

### 2. Anteil der 15- bis unter 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung

Die Altersgruppe der 15- bis 65-Jährigen, d.h. Personen im Erwerbsalter, stellt sich in unterschiedlichen Konstellationen dar.

Zeigt sich für 1970 eine fast flächenhaft gleiche Anteilsstruktur, so ergibt sich für 1987 eine differenzierte räumliche Struktur, die sich unter anderem durch das Arbeitsplatzangebot insbesondere in den Gemeinden des Verdichtungsraumes und darüber hinaus ergibt.

1998 verschärft sich diese Tendenz, indem die höchsten Anteile dieser Bevölkerungsgruppe in den Städten bzw. Gemeinden des Verdichtungsraumes zu liegen kommen.

### 3. Anteil der ab 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung

Der Alterungsprozess unserer Gesellschaft ist auch in der Region Rhein-Main unverkennbar. Waren es 1970 noch rund 12 %, so stieg dieser Wert 1987 auf rund 14 % und 1998 auf rund 15 %.

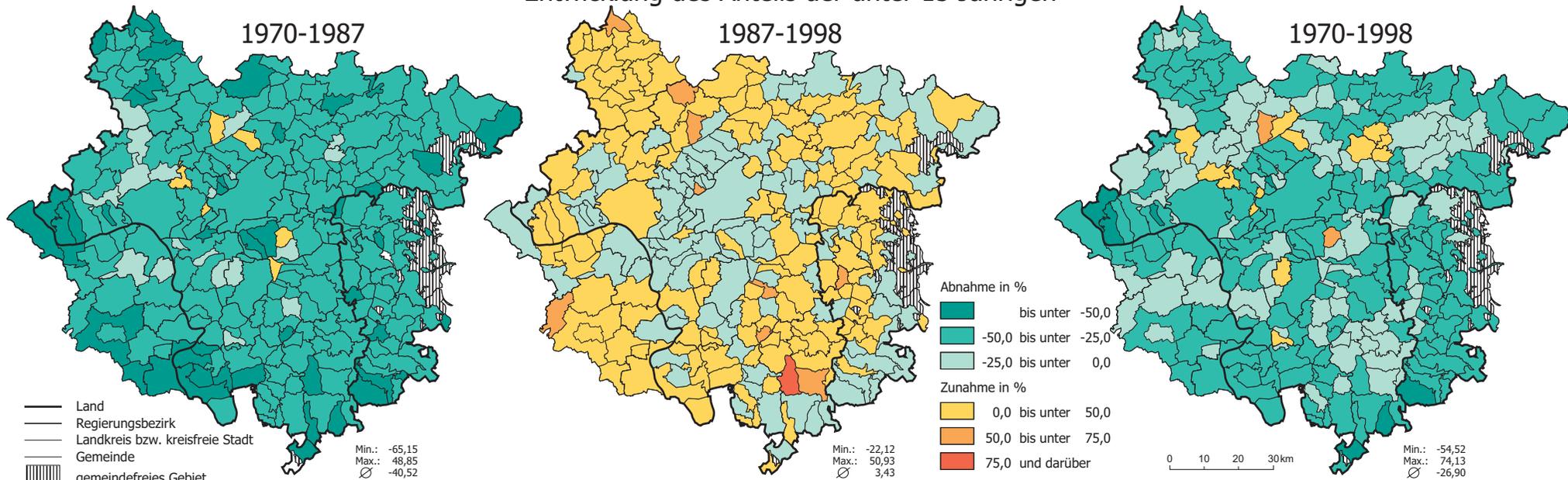
Die Altersverteilung einer Region wird durch die Geburtenhäufigkeit, die Lebenserwartung und insbesondere durch Wanderungsbewegungen bestimmt. So ergeben sich, wenn man die Minimal- und Maximalwerte vergleicht, räumliche Unterschiede.

Waren es 1970 Minimal- zu Maximalwert rund 7 zu 19 %, so erfolgte 1987 eine Steigerung von rund 7 zu 26 %, die 1998 leicht zurückging auf 9 zu 26 %.

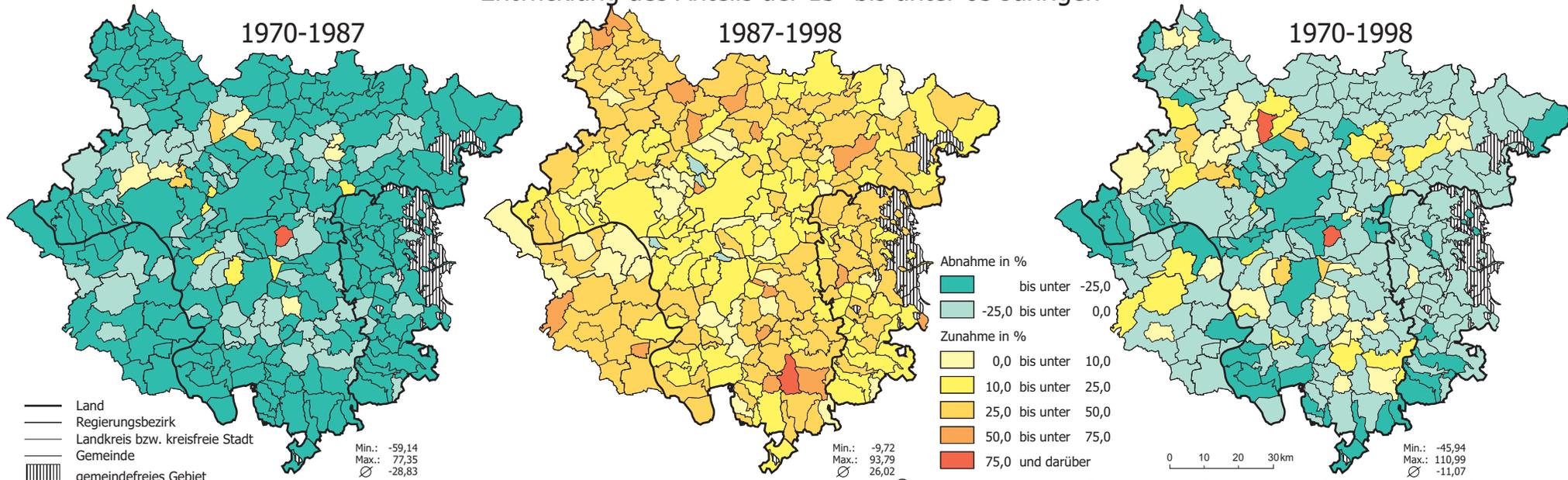
So waren es 1998 die Städte einerseits und andererseits die Gemeinden mit bevorzugten Wohnlagen und altersgerechter Infrastruktur wie Kurorte (z.B. Kronberg, Bad Orb, Bad Nauheim), die die höchsten Altenanteile aufwiesen.

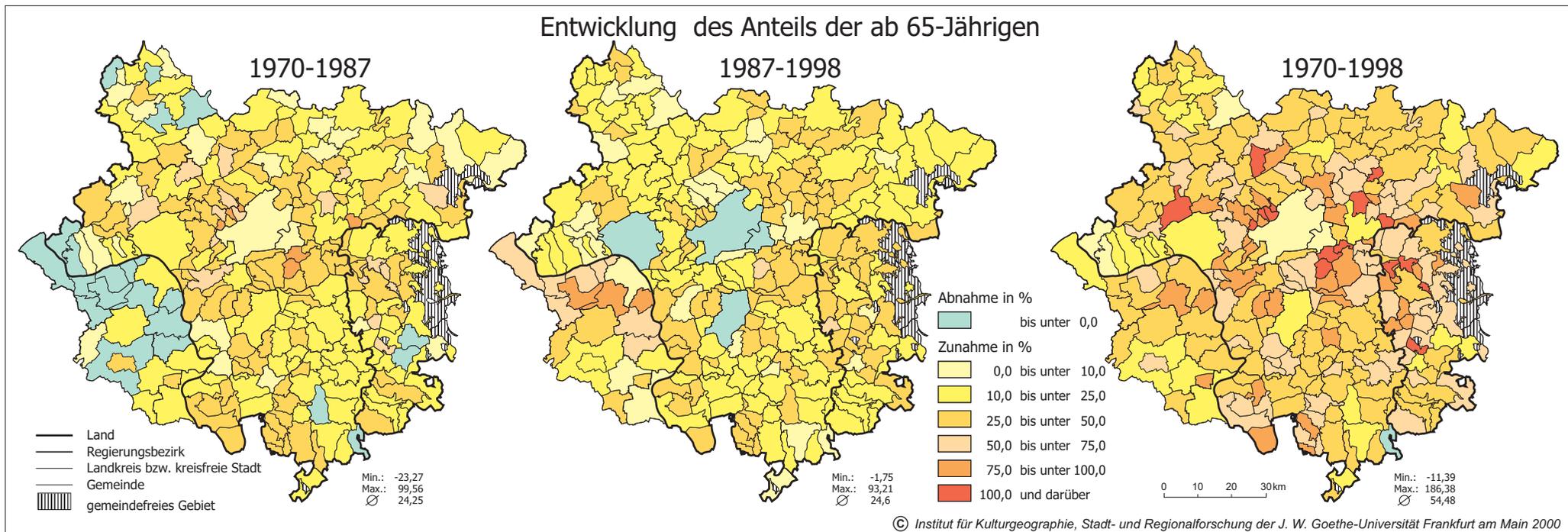
# Entwicklung der Altersstruktur 1970 - 1998

## Entwicklung des Anteils der unter 15-Jährigen



## Entwicklung des Anteils der 15- bis unter 65-Jährigen





### 1. Entwicklung des Anteils der unter 15-Jährigen

Für die hier dargestellten Zeiträume 1970-1987, 1987-1998 und 1970-1998 ist Folgendes festzustellen: Für den Zeitraum 1970-1987 ist fast flächendeckend und zum Teil, besonders in den Randzonen, ein sehr starker Rückgang (bis zu unter 50%) festzustellen. Das hängt u.a. mit der sinkenden Geburtenrate zusammen. Für 1987-1998 ergibt sich räumlich differenziert ein leichter "Aufwärtstrend". Für 1970-1998 folgt eine "Mischung" von den beiden vorhergehenden Darstellungen: fast flächenhaft sinkende Tendenz des Anteils der unter 15-Jährigen.

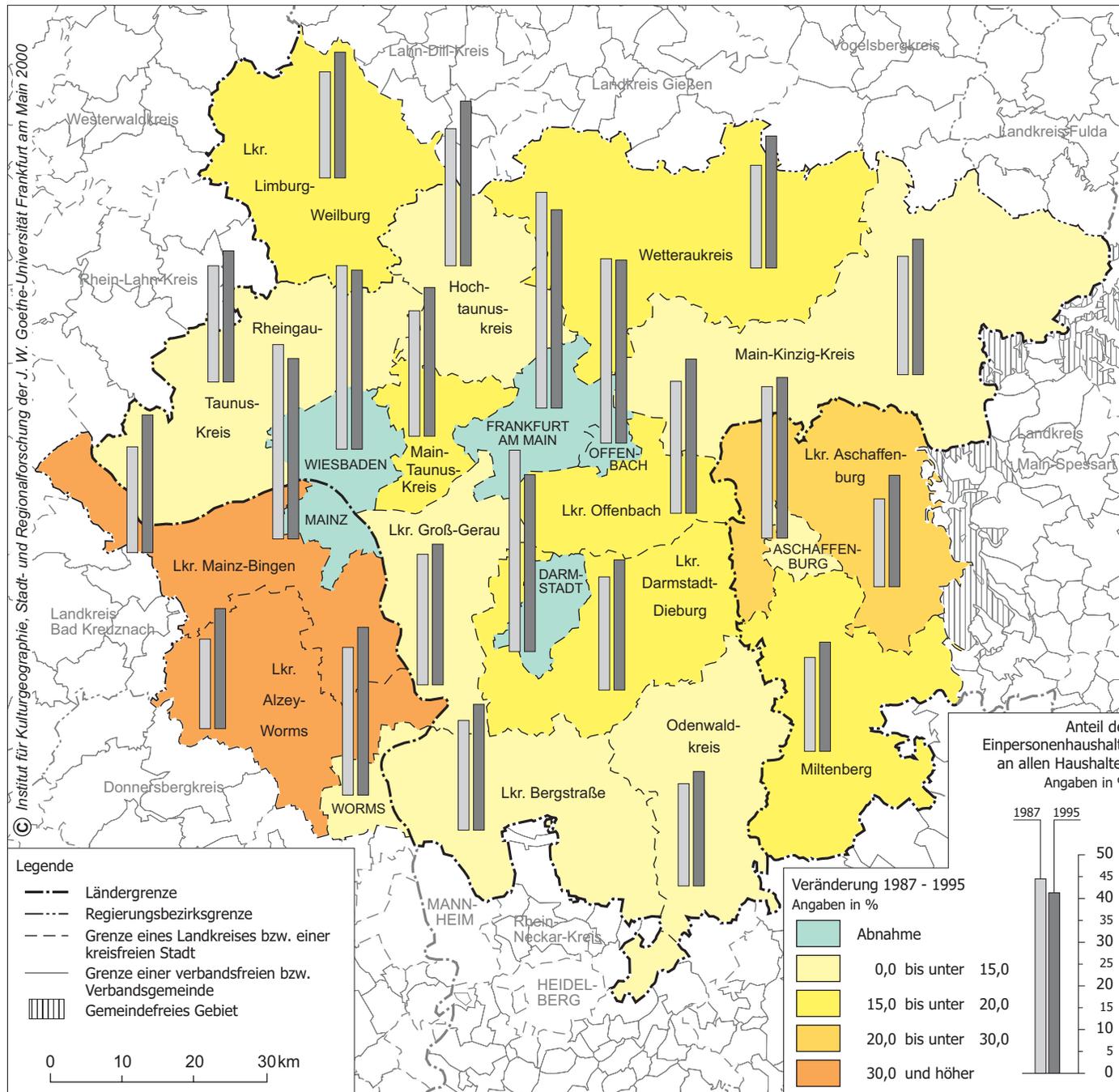
### 2. Entwicklung des Anteils der 15- bis unter 65-Jährigen

1970-1987 sinkt insgesamt der Anteil dieser Altersgruppe, insbesondere in den Städten und Randzonen, während die Umlandgemeinden der Städte geringere Abnahmen verzeichnen. 1987-1998 ergibt insgesamt eine positive Bilanz. Die Langzeitbeobachtung 1970-1998 zeichnet eine negative Bilanz für die Städte und Gemeinden in der Randzone, während die Umlandgemeinden zum Teil eine positive Bilanz aufweisen. Dies hängt wohl u.a. mit der Zuwanderung in diese Gemeinden zusammen.

### 3. Entwicklung des Anteils der ab 65-Jährigen

Der Alterungsprozess stellt sich für den Zeitraum 1970-1987 räumlich noch differenzierter dar. Insgesamt ist eine Zunahme anzumerken, nur in den Randgebieten (Landkreise Mainz-Bingen, Alzey-Worms, Limburg-Weilburg) ist eine Abnahme zu konstatieren. Für 1987-1998 setzt sich dieser positive Trend fort, nur die Großstädte Frankfurt am Main, Offenbach, Wiesbaden, Darmstadt weisen eine Abnahme auf. Für den Zeitraum 1970-1998 wird die Zunahme-Tendenz der Altersgruppe der über 65-Jährigen noch einmal deutlich, wobei die Wohnort-Präferenzen dieser Altersgruppe hervorstechen: Orte mit bevorzugter Wohnlage (z.B. Taunusrandgebiet) und/oder mit Kur-Funktion.

## Anteil der Einpersonenhaushalte an allen Haushalten 1987 - 1995



Der Anteil der Einpersonenhaushalte (auch "Singlehaushalte" genannt) an der Gesamtzahl der Haushalte ist in den letzten Jahrzehnten ständig gestiegen. Waren es 1960 rund 20 %, liegt der Wert im Bundesdurchschnitt heute bei rund 35 %. Hohe Anteile gibt es vor allem in den Städten. Die Entwicklung hat aber mittlerweile auch das "flache Land" (ländlicher und suburbaner Raum) erreicht, wie die Karte deutlich zeigt. Unter den Städten sind es vor allem die Großstädte und/oder Universitätsstädte, die hohe Anteile von Einpersonenhaushalten aufweisen. Bedingt durch die Altersstruktur sowie das Bildungs- und Arbeitsplatzangebot kommt es im Rahmen einer unterschiedlichen Lebensstil-Präferenz zur einer selektiven Zuwanderung in die Städte. Gründe des Anstiegs sind: Die Alterung der Gesellschaft (in Verbindung früherer Mortalität bei Männern als bei Frauen), vorzeitiger Auszug aus dem Elternhaus, gesunkene Stabilität der Paarbeziehungen, Anwachsen partnerlos Bleibender (vor allem Männer), Zunahme an Paaren mit getrennten Haushalten. Einmal sind es die jungen Erwachsenen (Ledige, Auszubildende/ Studenten) und zum anderen die älteren Menschen (Verwitwete, höherer Anteil von Frauen aufgrund der Lebenserwartung), die den Kern der Einpersonenhaushalte bilden. Zum anderen gibt es in den Großstädten die relativ hohe Quote von Geschiedenen.

In der Gruppe der Einpersonenhaushalte sind auch die Ausländer stark vertreten. Insgesamt führt diese Entwicklung zu einem relativ hohen Aufwand und starker Nachfrage nach spezifischen Wohnungen, Versorgung und der Notwendigkeit haushaltsexternen Infrastrukturbedarfs.

Wenden wir uns jetzt der Region Rhein-Main in ihrer räumlichen Differenzierung zu, so fällt der relativ hohe Anteil an Einpersonenhaushalten in Großstädten bzw. Städten auf. An der Spitze liegen die Großstädte Frankfurt am Main (45 %), Mainz (41 %), Offenbach (42 %), Darmstadt (41 %). Bei den Landkreisen ergibt sich eine Gruppierung mit Werten über 30 %: Offenbach und Hochtaunus (35 %), Main-Taunus (34 %), Groß-Gerau (32 %), Mainz-Bingen (32 %), Rheingau-Taunus (30 %), während alle anderen Kreise unter 30 % liegen (Schlusslicht: Miltenberg). Betrachtet man die prozentuale Entwicklung 1987-1995, so fällt auf, dass alle Großstädte leichte Abnahmen verzeichnen (Beispiele: Darmstadt -12 %, Frankfurt am Main -8 %, Mainz -7 %, Wiesbaden -2 %, Offenbach -1 %), während die kreisfreien Städte und Landkreise Zuwächse aufweisen (Beispiele: Landkreise Alzey-Worms +34 %, Mainz-Bingen +30 %, Aschaffenburg +27 %). Es zeigt sich, dass die Städte und Kreise im suburbanen/ländlichen Raum in einer gewissen Zeitverzögerung den Trend dieser Entwicklung nachvollziehen, während bei den Städten ein leichter Rückgang bzw. eine Stagnation festzustellen ist, bedingt durch Erscheinungen wie Reurbanisierung und entsprechender Haushaltsstrukturveränderung.

# Natürliche und räumliche Bevölkerungsbewegung 1980 und 1998

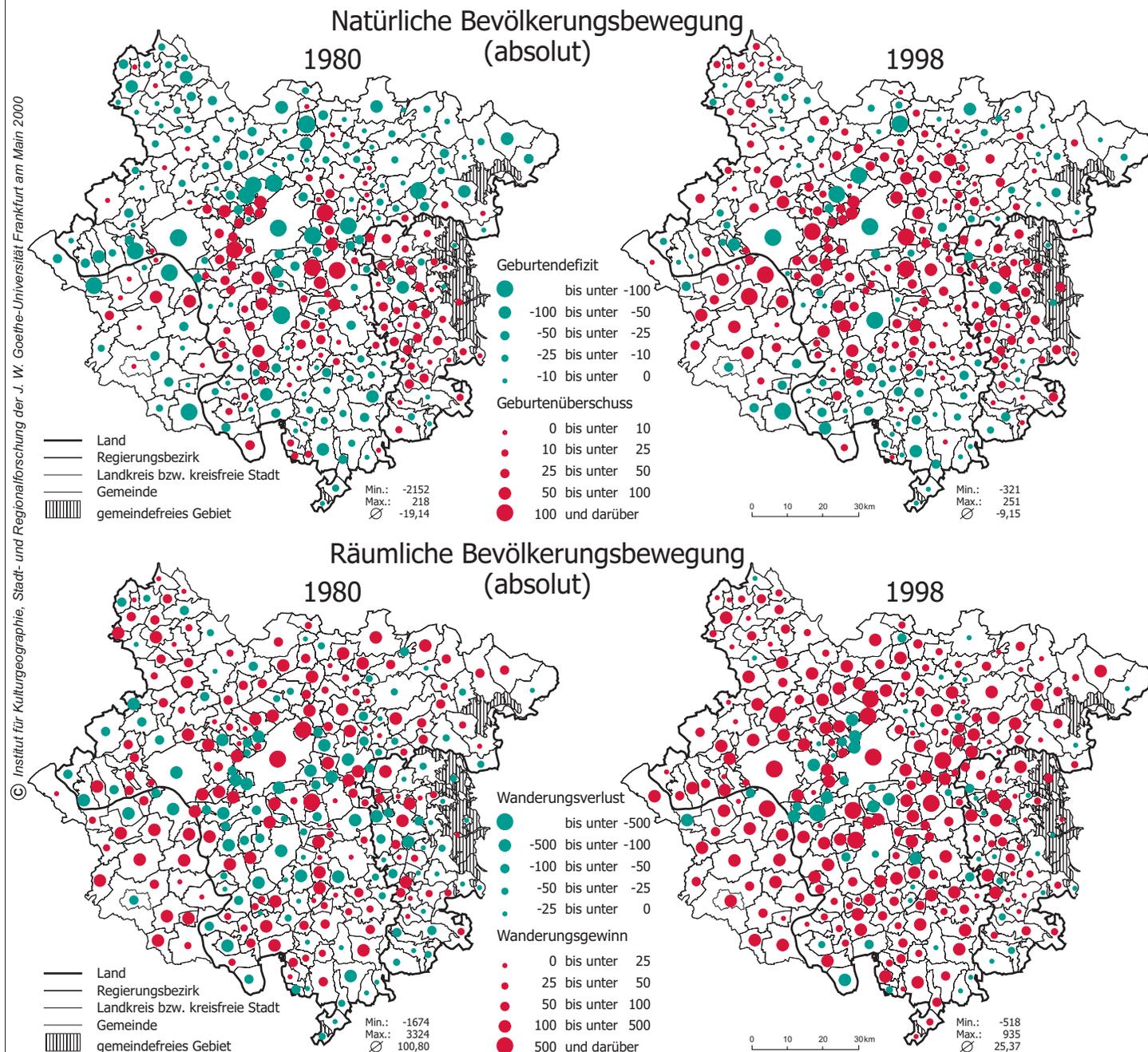
Die natürliche Bevölkerungsbewegung und die räumliche Bevölkerungsbewegung bilden die demographischen Grundvariablen, die bedingt durch meist sozioökonomische und kulturelle Faktoren den Bevölkerungsprozess in raum-zeitlicher Differenzierung bestimmen.

## Natürliche Bevölkerungsbewegung

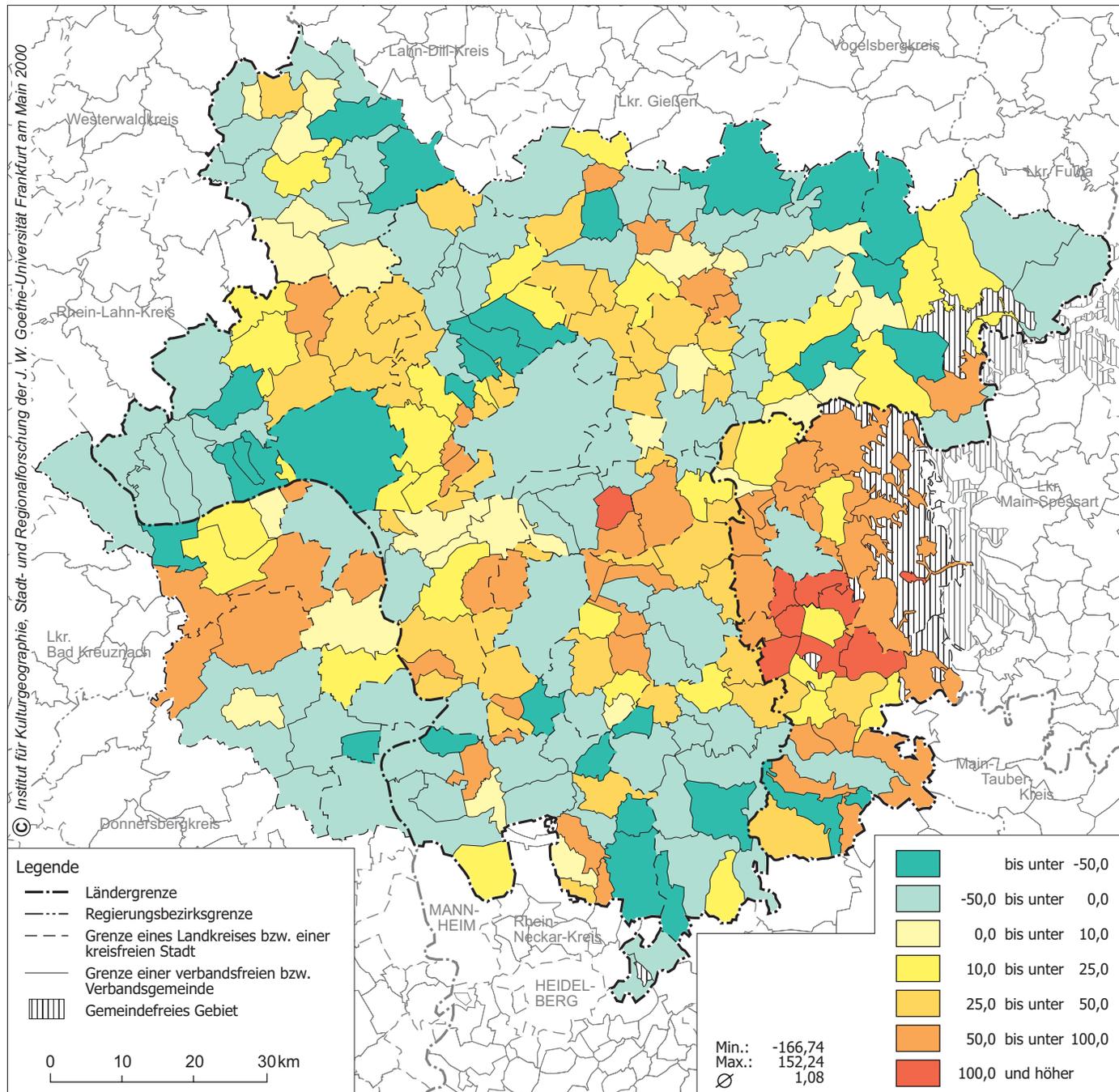
Die natürliche Bevölkerungsbewegung setzt sich aus den Geburten- und Sterbeziffern zusammen, d.h. die Differenz ergibt Geburtenüberschuss oder Geburtendefizit. Vergleicht man die beiden Jahrgänge 1980 und 1998 miteinander, so ergibt sich zumindest für 1980 ein recht differenziertes Bild. Bei einer Bilanz, bei der das Geburtendefizit dominiert, fällt dieses besonders bei den Großstädten und Städten auf. Geburtenüberschuss erkennt man insbesondere bei den Gemeinden am Rande des Verdichtungsraumes Rhein-Main und in den Landkreisen Aschaffenburg und Miltenberg. 1998 gruppiert sich das Bild eindeutiger, wobei insgesamt bei einer ausgeglichenen Bilanz von einem Geburtenüberschuss ausgegangen werden kann mit Ausnahme der Großstädte und Städte sowie der Landkreise Odenwald und Bergstraße. Vergleicht man die natürliche Bevölkerungsbewegung 1980 und 1998 für den gesamten Raum, so ergibt sich für 1980 ein Geburtendefizit von 5.247 Personen und für 1998 ein Geburtenüberschuss von 349 Personen.

## Räumliche Bevölkerungsbewegung

Die räumliche Bevölkerungsbewegung setzt sich aus der Zu- und Abwanderung zusammen, d.h. nach Differenz Wanderungsgewinn oder Wanderungsverlust. 1980 zeigt sich ein recht heterogenes Bild, wobei flächenhaft gesehen von einem Wanderungsgewinn ausgegangen werden kann mit Ausnahme des mittleren und südlichen Teils der Region. 1998 verstärkt sich der Trend des Wanderungsgewinns mit Ausnahme einiger weniger Gemeinden im näheren Umland von Frankfurt am Main. Vergleicht man die räumliche Bevölkerungsbewegung 1980 und 1998 absolut für den gesamten Raum, so ergibt sich für 1980 ein Wanderungsgewinn von 6.896 Personen und für 1998 ein Wanderungsgewinn von 27.399 Personen, d.h. fast vierfach so hoch.



# Natürlicher Bevölkerungssaldo je 1 000 Einwohner 1980 - 1998



Die vorliegende Karte stellt die natürliche Bevölkerungsentwicklung anhand des natürlichen Bevölkerungssaldos für den Zeitraum 1980 bis 1998 dar.

Der natürliche Bevölkerungssaldo wird definiert als Geborene minus Gestorbene je 1.000 Einwohner für den Zeitabschnitt 1980 - 1998. Der natürliche Saldo, d.h. die Differenz aus Geburten und Sterbefällen, ist in der Bundesrepublik Deutschland im Durchschnitt negativ. Er liegt insgesamt bei rd. -17, in den alten Ländern bei rd. -9, in den neuen bei rd. -44. Hessen weist ebenfalls einen negativen Saldo mit -19 auf, während die Rhein-Main-Region insgesamt bei rd. + 1,1 liegt. Kleineräumig betrachtet weist die Rhein-Main-Region ein sehr divergierendes Bild auf. Deutliche Geburtendefizite sind vor allem in den kreisfreien Städten auszumachen. Hier liegt der natürliche Bevölkerungssaldo bei Wiesbaden mit rd. -54, bei Frankfurt am Main -48. Als Gründe dafür sind eine geringe Fruchtbarkeit und eine "überalterte" Bevölkerungsstruktur zu nennen.

Negative natürliche Bevölkerungssaldi sind auch in den meisten - mit gewissen Schwerpunktausnahmen - Landkreisen anzutreffen, z.B. Hochtaunuskreis (rd. -38), Wetteraukreis (rd. -23), Odenwaldkreis (rd. -20). Die Gründe sind wohl u.a. in der Altersstruktur und im Wanderungsgeschehen dieser Räume zu sehen, d.h. es handelt sich um Gebiete mit einem hohen Anteil älterer Menschen (z.B. Hochtaunuskreis) oder um tendenzielle Abwanderungsgebiete jüngerer Personen (z.B. lokal differenziert Odenwaldkreis). Von den hier 15 dargestellten Landkreisen weisen 7 positive natürliche Bevölkerungssaldi auf. An der Spitze liegen die Landkreise Aschaffenburg (rd. +59), Miltenberg (rd. +58), Main-Taunus (rd. +24), Offenbach (rd. +21). Die Gründe hierfür sind vielgestaltig. Sie liegen unter anderem in der Altersstruktur und im Wanderungsgeschehen. Zum Beispiel weist die ausländische Bevölkerung eine höhere Geburtenhäufigkeit auf, zum anderen liegt die Zahl der Gestorbenen aufgrund der jungen Altersstruktur der Ausländer relativ niedrig. Typisch für diese Situation sind auch Landkreise am "Rande" der Region, wie die Landkreise Miltenberg und Aschaffenburg, die als Zuwanderungsgebiete jüngerer Bevölkerungsschichten gelten.

## Wanderungssaldo je 1000 Einwohner 1980 - 1998

Die hier vorgelegte Karte stellt die räumliche Bevölkerungsentwicklung anhand des Wanderungssaldos für den Zeitraum 1980 bis 1998 dar.

Hier wird der Gesamtwanderungssaldo je 1.000 Einwohner zugrundegelegt, d.h. die Differenz von Zu- und Fortzügen wird auf je 1.000 Einwohner berechnet.

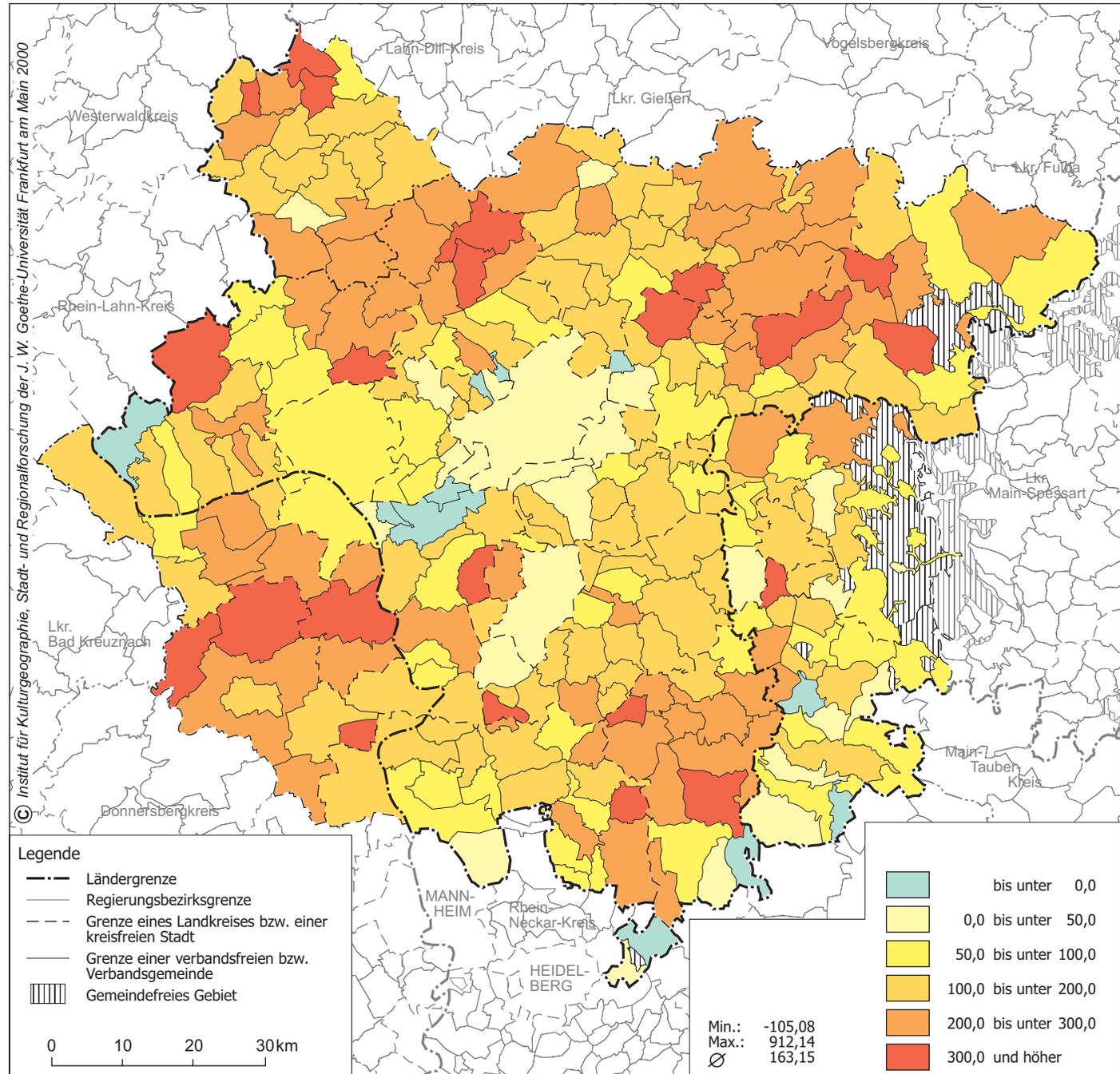
Ist sie positiv, spricht man von "Zuwanderungsüberschuss" oder "Wanderungsgewinn". Ist sie negativ, werden die Bezeichnungen "Abwanderungsüberschuß" oder "Wanderungsverlust" verwendet.

Die Zuverlässigkeit der Wanderungssaldi ist kritisch zu betrachten, da die Unterlassung bei den An- und Abmeldungen die Aussagekraft beeinträchtigen kann. Die Gründe für das Wanderungsgeschehen sind mannigfaltig. Sie reichen vom Arbeitsplatzangebot über die Infrastruktur bis hin zur Wohnzufriedenheit.

Betrachtet man die Rhein-Main-Region insgesamt, so ist weitestgehend ein positiver Wanderungssaldo feststellbar.

Von den 272 kreisfreien Städten und Gemeinden des Rhein-Main-Gebietes weisen nur 9 Gemeinden einen negativen Wanderungssaldo auf. Bezeichnenderweise sind es u.a. Gemeinden, die im Umfeld des Flughafens Frankfurt Main liegen (Bischofsheim, Raunheim, Rüsselsheim).

Einen geringen, aber positiven Wanderungssaldo (0-100) weisen die Großstädte wie Frankfurt am Main, Offenbach, Darmstadt und die direkt angrenzenden Gemeinden auf. Hier halten sich die Zu- und Fortzüge fast die Waage. Hohe Wanderungsgewinne (bis über 300 und höher) weisen die Gemeinden in den umliegenden bzw. peripheren Landkreisen auf. Hier sind vor allem die Landkreise Mainz-Bingen (rd. +193), Alzey-Worms (rd. +255), Odenwald (rd. +221), Wetterau (rd. +190), Limburg-Weilburg (rd. +185), Rheingau-Taunus (rd. +170) zu nennen.





# Überblick und Administrative Gliederungen

Gebiet und Fläche

Bevölkerung

**Bildung und Soziales**

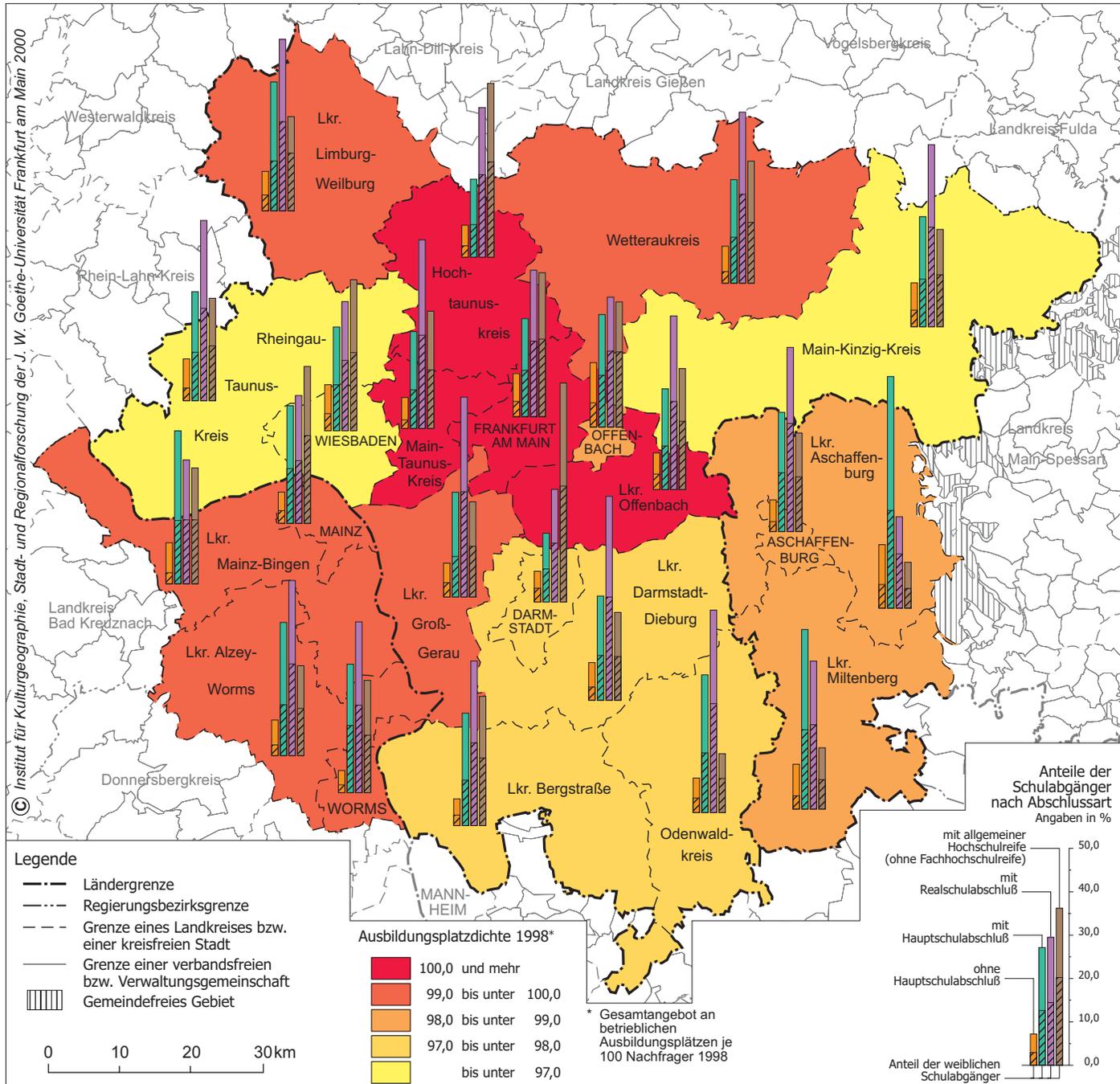
Bauen und Wohnen

Wirtschaft

Geld, Finanzen, Steuern

Technische Infrastruktur und Verkehr

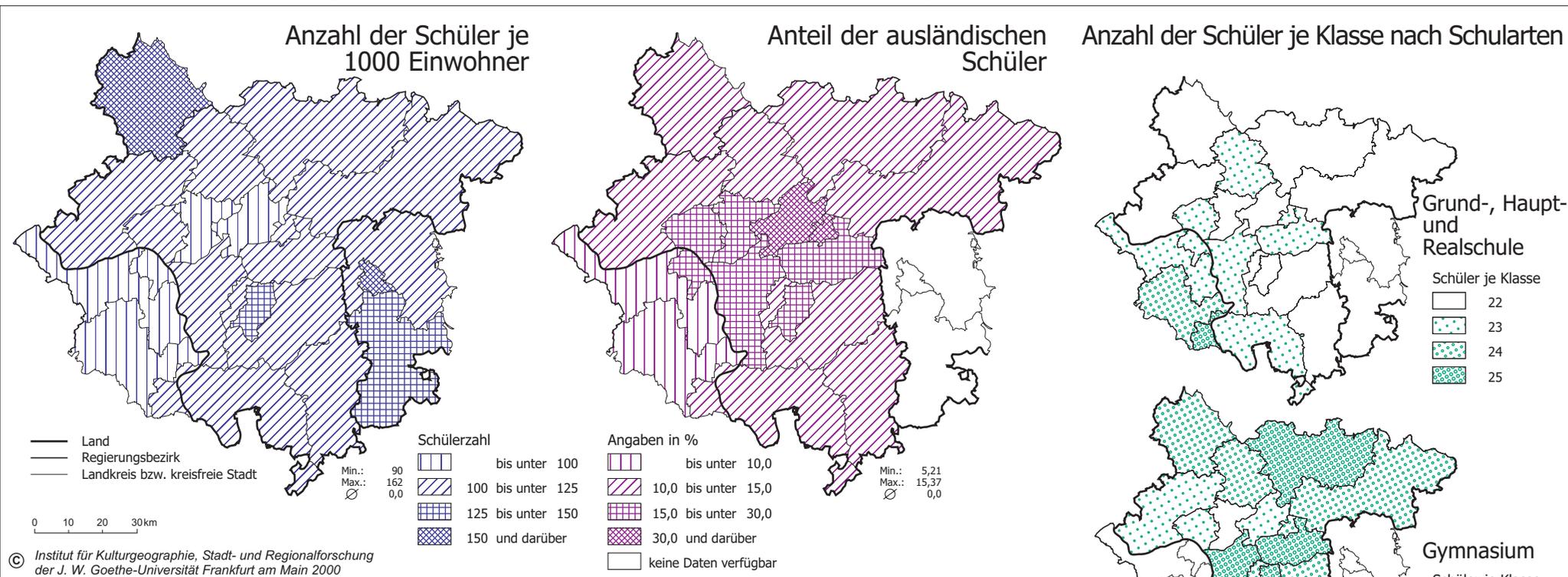
# Schulabgänger nach Abschlussart 1997 und Ausbildungsplatz-Dichte 1998



Die Karte zeigt die Schulabgänger je Landkreis oder kreisfreie Stadt differenziert nach Schulabschlüssen und Geschlecht. Dabei fällt auf, dass es sehr deutliche Unterschiede hinsichtlich der Häufigkeit der Abschlüsse gibt; ein deutliches Stadt-Umland-Gefälle lässt sich an Hand der Anteile der Schulabgänger ausmachen. So ist vor allem in den Kernstädten der Region und in umliegenden Landkreisen der Anteil der Abiturienten überdurchschnittlich hoch: Er erreicht in Darmstadt mit 50,5 % sein absolutes Maximum, gefolgt vom Hochtaunuskreis (40,1 %) sowie Mainz (36,2 %), Wiesbaden (34,8 %) und Frankfurt am Main (33,2 %). Im Umland dagegen ist die Zahl der Abiturienten niedriger, während hier größere Anteile an Real- und Hauptschulabgängern festgestellt werden können. Die höchsten Anteile an Hauptschulabgängern gibt es in den bayerischen Landkreisen Aschaffenburg (41,4 %) und Miltenberg (53,7 %), vielleicht als Folge der strafferen Organisation des bayerischen Schulsystems. Die meisten Realschulabgänger gibt es dagegen im Landkreis Darmstadt-Dieburg (47,0 %), gefolgt vom Odenwaldkreis (46,7 %). Erschreckend hoch ist in vielen Landkreisen der Anteil derjenigen, die die Schule ohne jeden Abschluss verlassen: Besonders negativ fallen hier der Landkreis Aschaffenburg und die Stadt Offenbach auf, in denen jeweils Anteile von 15 % der Schulabgänger keinen Abschluss gemacht haben. Den niedrigsten Anteil der Abgänger ohne Abschluss verzeichnet die Stadt Worms mit 5,1 %.

Die Lehrstellensituation in der Region Rhein-Main zeigt sich auf der Karte entspannt: Zwar gibt es nicht in allen Landkreisen genügend Ausbildungsplätze für die Bewerber, aber der Anteil der fehlenden Lehrstellen liegt mit 4,0 % im Main-Kinzig-Kreis am höchsten. Im Gegenzug gibt es im Kernbereich der Region – in Frankfurt am Main sowie den Landkreisen Hochtaunus, Main-Taunus und Offenbach – deutliche Überhänge: Hier kommen auf je 100 Bewerber zwischen 102 (Offenbach) und 106 (übrige Kreise) offene Stellen. Das fehlende Angebot in anderen Landkreisen wird dadurch in etwa kompensiert. Eine "Krise" auf dem Ausbildungsmarkt lässt sich aufgrund der vorliegenden Zahlen nicht feststellen; lokale Missverhältnisse können als Ergebnis fehlender Mobilität der Auszubildenden gewertet werden.

# Schülerzahlen der allgemeinbildenden Schulen für das Schuljahr 1999/2000



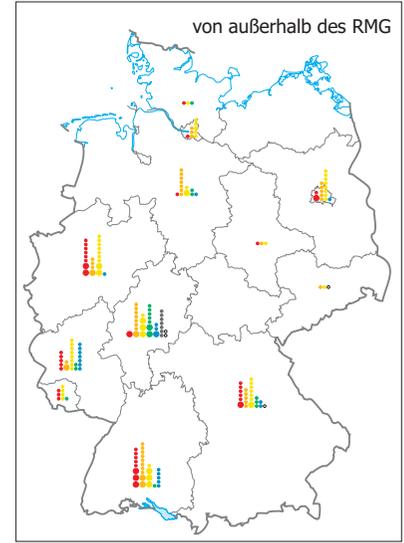
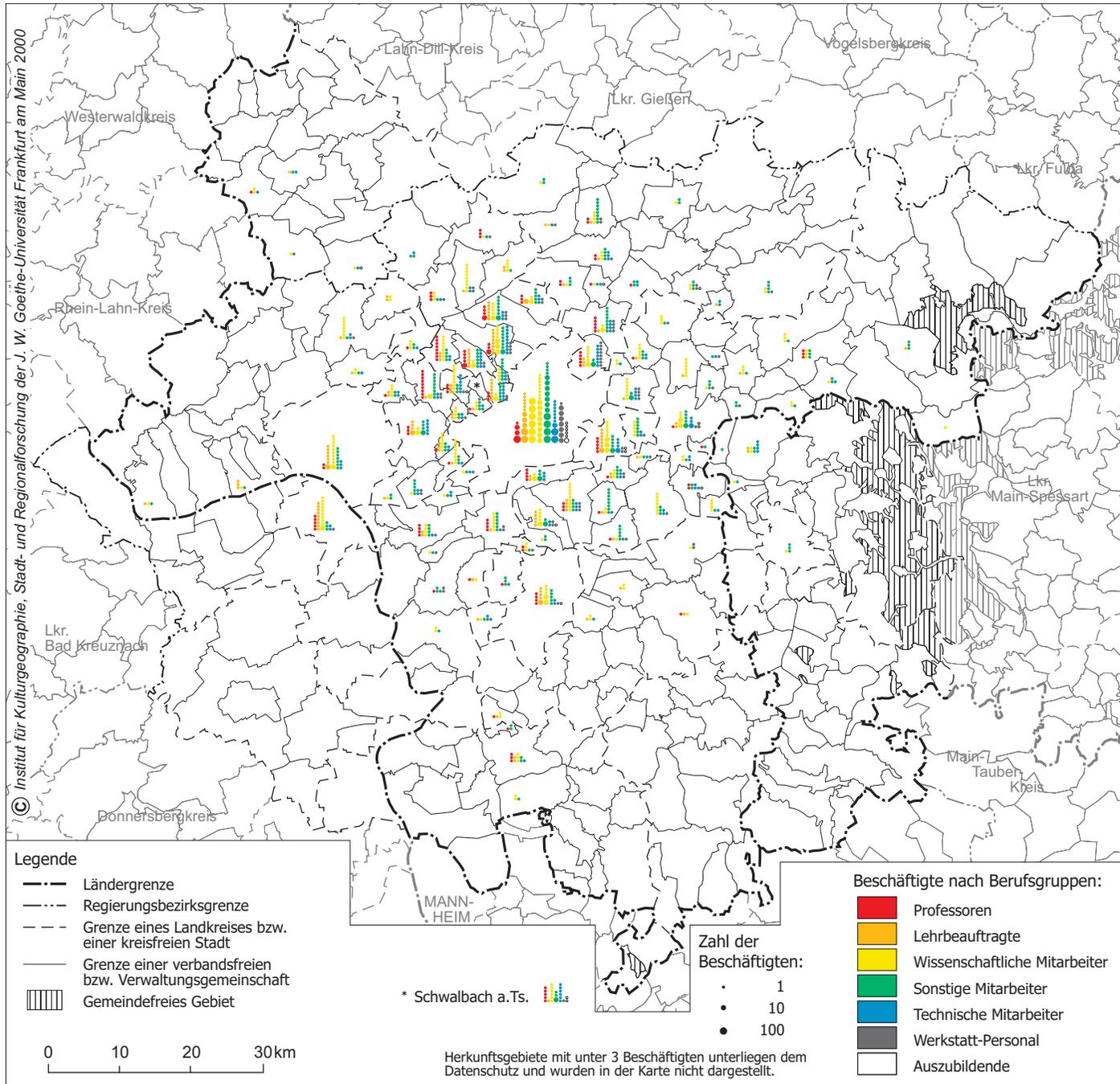
Während sich bei vielen in diesem Atlas besprochenen Phänomenen ein Kern-Rand-Gefälle zeigt, ist es bei den Schülerzahlen des Schuljahres 1999/2000 anders: Wie die erste Teilkarte zeigt, ist der Anteil der Schüler je 1.000 Einwohner gerade in den Kernstädten der Region, also in Frankfurt am Main, Hanau, Mainz, Offenbach und Wiesbaden am geringsten. Insbesondere bei Frankfurt am Main fällt auf, dass die Zahl der Schüler im direkten Umland im Vergleich zur Kernstadt erhöht ist: Dies könnte ein Hinweis auf die Suburbanisierung sein, bei der angenommen wird, dass vor allem jüngere Familien mit Kindern aus der Kernstadt in das Umland ziehen, meist in das "eigene Häuschen".

Dafür zeigt der Anteil der ausländischen Schüler das gewohnte Bild: Hier ist der Anteil in den Kernstädten besonders hoch (in Frankfurt am Main wird das Maximum mit knapp 15,4 % ausländischer Schüler erreicht) und nimmt zum Rand des Rhein-Main-Gebiets hin ab. So gibt die Karte noch einmal wieder, wie sich die ausländische Bevölkerung auf die Region verteilt, denn sie entspricht von ihrem Bild her weitestgehend der Karte, die den Anteil der ausländischen Bevölkerung an der Bevölkerung insgesamt darstellt.

Die Zahl der Schüler je Klasse zeigt, dass vor allem in den hessischen Kreisen Wetterau, Offenbach, Groß-Gerau und der Stadt Darmstadt Bedarf an weiteren Gymnasiallehrern besteht: Hier werden Klassenstärken von 29 Schülern im Durchschnitt angegeben. Auch die übrigen hessischen Landkreise – mit Ausnahme des Main-Taunus-Kreises – haben noch beachtliche Klassenstärken, die zwischen 27 und 28 Schülern im Schnitt liegen. Weit aus kleiner sind die Klassen an Grund-, Haupt- und Realschulen: Hier liegt die Stadt Worms mit Klassenstärken von 25 Schülern an der Spitze. Ihr folgt der Landkreis Alzey-Worms, in dem noch immer durchschnittlich 24 Schüler in einer Klasse sitzen.

Bei der Klassenstärke in den Sonderschulen ergibt sich ein West-Ost-Gefälle: Besonders im Rheingau-Taunus-Kreis, im Landkreis Alzey-Worms, im Kreis Groß Gerau und der Stadt Wiesbaden werden hier Klassenstärken von über 12 Schülern erreicht. In den östlicheren Landkreisen, sowie im Landkreis Mainz-Bingen und der Stadt Mainz sind die Klassen kleiner.

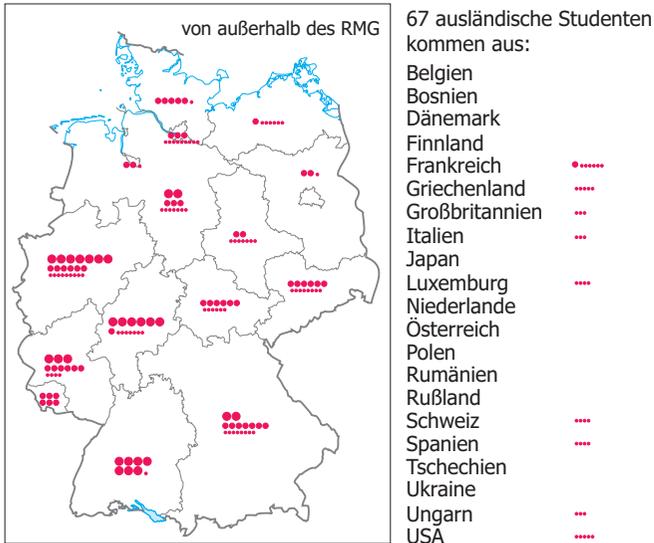
# Beschäftigten-Einzugsbereich im Sommersemester 2000 der Universität Frankfurt am Main



Der Einzugsbereich der Beschäftigten der Johann Wolfgang Goethe-Universität (Kerngebiet, ohne Uni-Klinik) in Frankfurt am Main ist noch um ein Vielfaches größer als die Region Rhein-Main selbst. Dennoch lebt ein Großteil der an der Frankfurter Universität Beschäftigten auch im näheren Umfeld von Frankfurt am Main. Auch die Stadt selbst scheint bei allen Beschäftigungsgruppen ein beliebter Wohnort zu sein. Besonders auffällig ist eine Ballung von Beschäftigten am Taunusrand. In den dortigen Wohnlagen leben auch im Vergleich zum östlichen Rhein-Main-Gebiet mehr Professoren, Wissenschaftliche Mitarbeiter, ebenso wie sonstige, technische Mitarbeiter und Werkstattpersonal, verteilen sich dagegen eher gleichmäßig auf die Region.

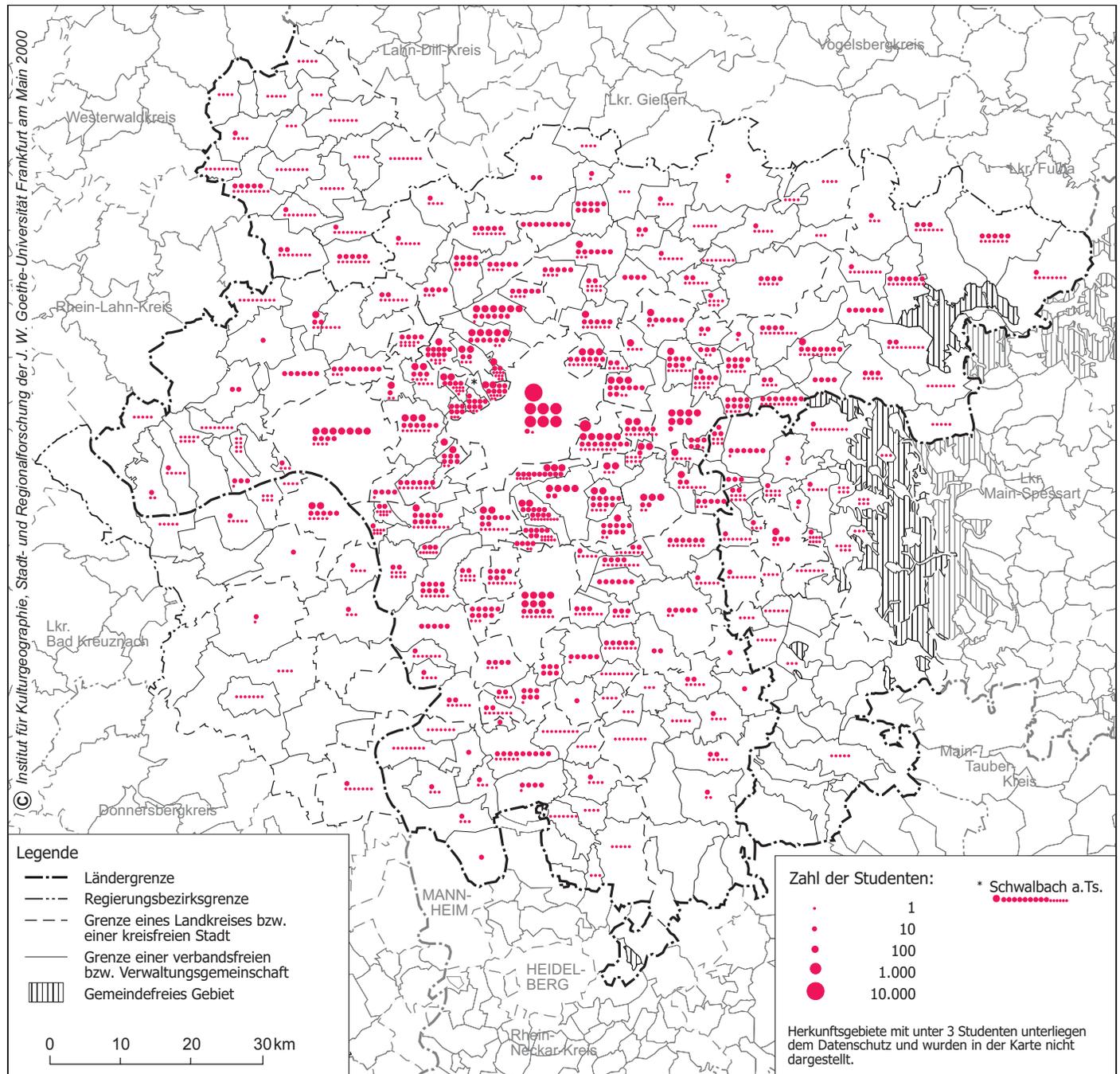
Im Kerngebiet der Universität am Campus in Frankfurt-Bockenheim waren im Herbst 1999 ca. 4.600 Personen beschäftigt, in den Universitätskliniken weitere 5.600. In einer Untersuchung haben BATHELT/SCHAMP (in Druck) nachgewiesen, wie groß das wirtschaftliche Potential der Universität ist: Alleine durch die an das Personal gezahlten Gehälter werden in der Region alleine rund 1.000 weitere Arbeitsplätze geschaffen und Konsumausgaben in Höhe von ca. 23 Mio. DM (entsprechend 90 % der insgesamt gezahlten Netto-Gehälter) pro Monat getätigt. Die Universität ist also über ihre eigentliche Funktion hinaus auch ein wichtiger wirtschaftlicher Faktor der Region.

# Studenten-Einzugsbereich im Wintersemester 1999/2000 der Universität Frankfurt am Main

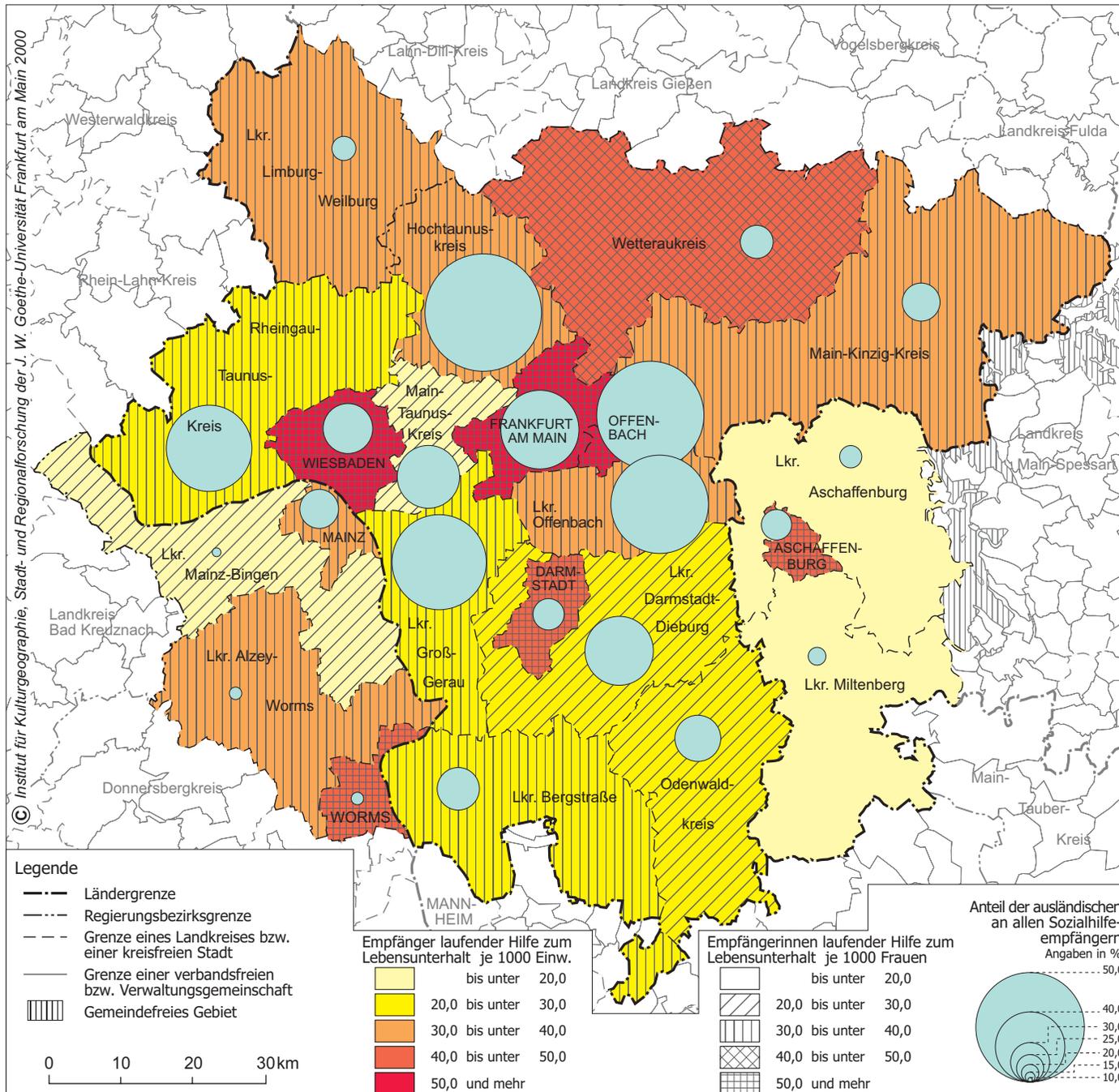


Das Bild der Wohnorte der Studierenden unterscheidet sich von den Wohnorten der Beschäftigten an der Universität in Frankfurt am Main recht deutlich: Zwar ist auch bei den Studierenden Frankfurt am Main der mit Abstand beliebteste Wohnort, aber die Zahl der Studierenden, die nicht in Frankfurt am Main wohnen, ist beachtlich: Und im Vergleich zu den Beschäftigten ergeben sich bei den Studierenden keine charakteristischen Ballungen in bestimmten Teilräumen der Region Rhein-Main. Insgesamt bestätigt die Karte den Ruf der Johann Wolfgang Goethe-Universität, eine "Pendler-Universität" zu sein, denn es wird überdeutlich, dass eine große Zahl an Studierenden tagtäglich aus dem Umland nach Frankfurt am Main pendelt, um dort an Seminaren oder Vorlesungen teilzunehmen. Die Neigung, an die Universität zu pendeln, nimmt verständlicherweise mit der Entfernung ab. Insbesondere aus den umliegenden Mittelgebirgen pendeln daher nur noch wenige Studierende nach Frankfurt am Main. Für diese kommt entweder ein anderer Hochschulstandort oder ein Umzug in Betracht.

Aus der bereits erwähnten Untersuchung von BATHOLT und SCHAMP (im Druck) lässt sich auch entnehmen, wie groß die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen der Studierenden in der Region Rhein-Main sind: So geben die 36.000 Studierenden der Universität pro Monat insgesamt 52,1 Mio. DM aus. Ein Viertel dieser Ausgaben entfällt alleine auf die von den Studierenden gezahlten Mieten. Durch die Struktur ihrer Ausgaben sichern oder schaffen die Studierenden insgesamt rund 2.500 Arbeitsplätze in der Region, also mehr als doppelt so viele wie die Beschäftigten der Universität.



# Sozialhilfeempfänger 1997



Die Verteilung der Sozialhilfeempfänger in der Region ist der der Wohngeldempfänger sehr ähnlich. Auch die Bezieher von "Hilfe zum Lebensunterhalt" (HLU) bzw. von "Hilfe in besonderen Lebenslagen" – wie Sozialhilfe offiziell bezeichnet wird – wohnen vor allem in den bayerischen, hessischen und rheinland-pfälzischen Kernstädten der Region. Besonders niedrig ist ihr Anteil dagegen im hessischen Main-Taunus-Kreis und in den rheinland-pfälzischen und bayerischen Landkreisen der Region. In den Städten ist aber nicht nur die absolute Zahl der Sozialhilfeempfänger höher als in den umgebenden Landkreisen: Auch die Zahl der Frauen an den Beziehern der "HLU" liegt deutlich höher. Dies liegt daran, dass sich Frauen, die Sozialhilfe beziehen, vor allem aus zwei Gruppen in den Kernstädten konzentrieren: Dies sind zum einen ältere Frauen, in deren Altersgruppe es bedingt durch die hohe Zahl der männlichen Gefallenen während des Zweiten Weltkrieges einen Frauenüberschuss gibt. Bedingt durch die Situation in der Nachkriegszeit bzw. dadurch, dass diese Frauen oft nicht berufstätig waren, sondern als Hausfrauen arbeiteten, erhalten sie häufig nur eine geringe Rente, die die Zuzahlung weiterer Leistungen rechtfertigt. Zum anderen handelt es sich oft um junge alleinerziehende Frauen, die keiner geregelten Arbeit nachgehen können, da dies mit der Erziehung der Kinder nur schwer möglich ist – auch heute noch sind Arbeitszeitregeln in diesen Fällen oft zu starr.

Des Weiteren lässt sich entlang des Mains eine hohe Konzentration ausländischer Bezieher der Sozialhilfe feststellen.

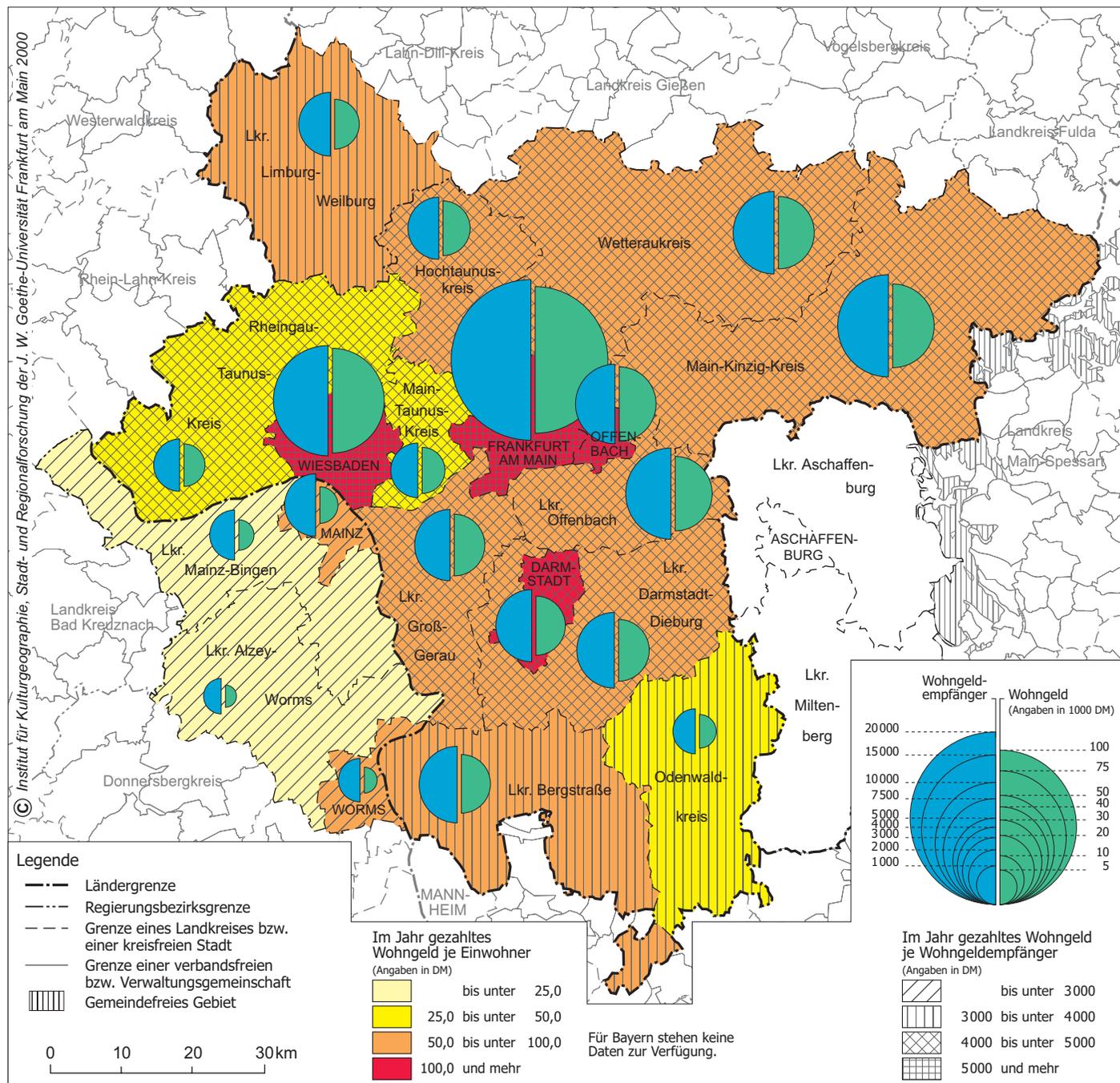
Die Kartendarstellung der Verteilung der Sozialhilfeempfänger in der Region zeichnet damit ein Bild nach, das von vielen Theoretikern heute entworfen wird: Demnach konzentrieren sich in den Städten die "neuen Armen". Das Phänomen der "neuen Armut" ist seit den ausgehenden 70er Jahren in der Folge steigender Arbeitslosenzahlen entstanden. Immer weniger Arbeitsplätze – vor allem in der Industrie – standen und stehen immer mehr Bewerbern gegenüber (vor allem Frauen, die auf den Arbeitsmarkt drängen, aber auch Migranten aus dem Ausland). Gleichzeitig ändert sich auch die Struktur der Arbeitsmärkte: So stehen weniger hochqualifizierten Tätigkeiten mehr niedrig qualifizierte und auch entlohnte Tätigkeiten gegenüber. Das Ergebnis sind sinkende Einkommen der Bevölkerung und damit auch ein steigender Anteil an hilfsbedürftigen Personen (vgl. KRONAUER 1998).

# Wohngeldempfänger 1998

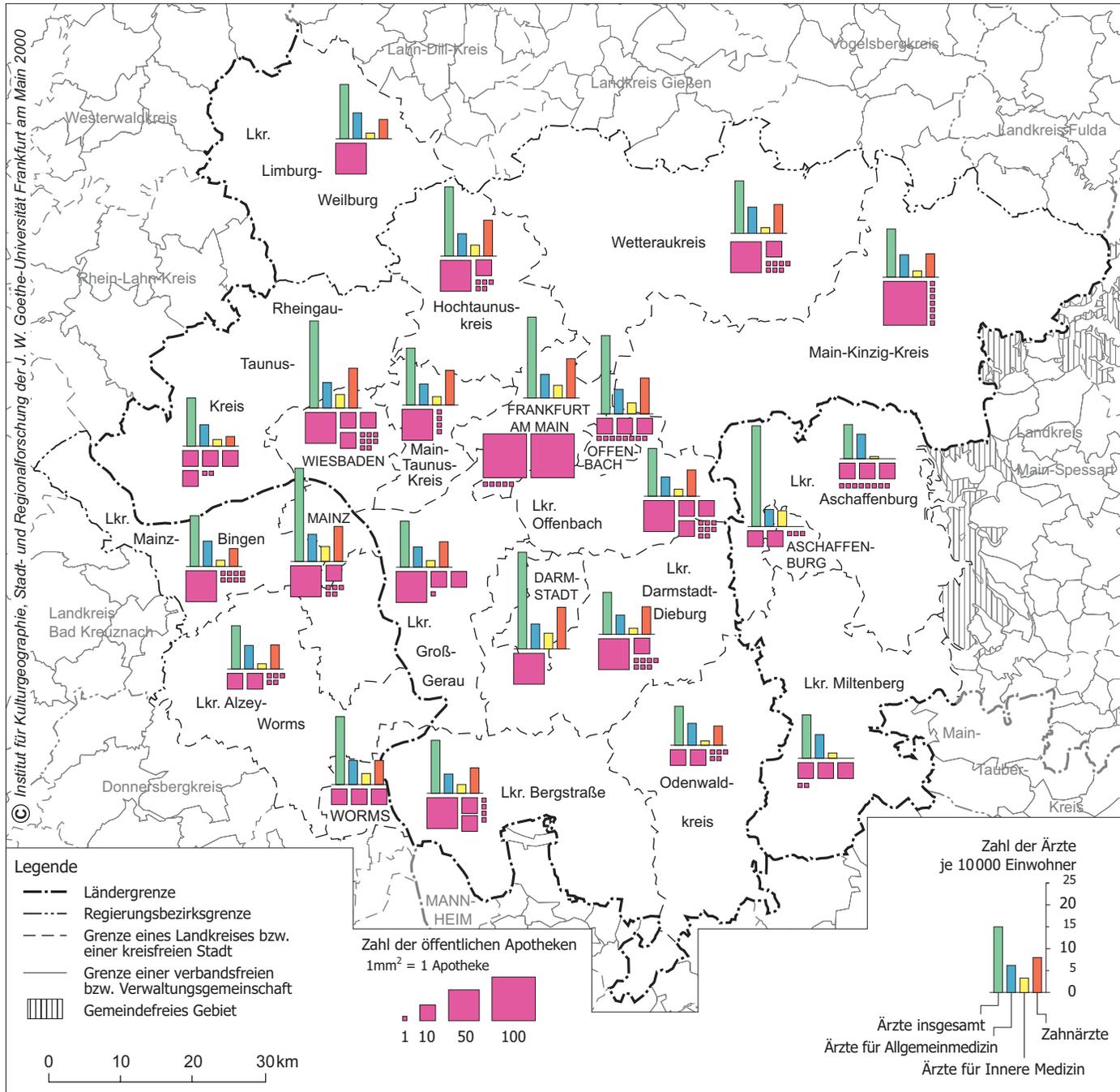
Als Wohngeld wird eine staatliche Leistung bezeichnet, mit deren Hilfe Personen, vor allem aber Familien, die geringe Einkommen beziehen, in Abhängigkeit von deren Lebensumständen (Haushaltsgröße sowie Mietkosten) einen Zuschuss zu ihrer Miete beantragen können. Sozialhilfeempfänger erhalten mit der Sozialhilfe ein "pauschalisiertes Wohngeld". Ziel der Zahlung von Wohngeld ist die "Sicherung angemessenen und familiengerechten Wohnens auf Dauer" (BMVBW 2000, 67).

In der Verteilung der Wohngeldempfänger zeigt sich ein deutliches Gefälle zwischen den Kernstädten der Region Rhein-Main und dem Umland. Besonders in Frankfurt am Main, Offenbach, Wiesbaden und dem Main-Kinzig-Kreis liegen sowohl die Zahl der Wohngeldempfänger, als auch die Summe des gezahlten Wohngeldes insgesamt deutlich über den Zahlen der anderen Kreise aus der Region. Unter den Genannten befinden sich auch die Spitzenreiter in der Summe des je Einwohner gezahlten Wohngeldes: Dies sind Darmstadt, Frankfurt am Main und Wiesbaden – in diesen drei Städten werden je Einwohner pro Jahr mehr als DM 100 für Wohngeldzahlungen aufgewendet. Ebenfalls allein an der Spitze liegen Frankfurt am Main und Wiesbaden, wenn es darum geht, wie hoch das je Wohngeldempfänger gezahlte Wohngeld je Jahr ist. In diesen beiden Städten werden pro Jahr und Wohngeldempfänger mehr als DM 5.000 aufgewendet. Besonders deutlich wird der Gegensatz, wenn man bei Wiesbaden auf das andere Rheinufer blickt: In den rheinland-pfälzischen Landkreisen Mainz-Bingen und Alzey-Worms werden pro Einwohner weniger als DM 25 pro Jahr für Wohngeld ausgegeben. Das sind pro Wohngeldempfänger und Jahr weniger als DM 3.000.

Der Grund für die erhöhten Zahlungen an Wohngeld in den Kernstädten der Region liegt darin, dass die Städte im Zeitalter der Globalisierung mehr und mehr finanzstarke Bevölkerungsgruppen an das Umland verlieren. In den Städten zurück bleiben die "neuen Armen" (KRONAUER 1998), zu denen unter anderem verschiedene Gruppen wie Alleinerziehende, Arbeitslose und vielfach auch Ausländer zu zählen sind. Es handelt sich dabei um sozial isolierte Gruppen, die von den Wertschöpfungsprozessen der globalisierten Weltwirtschaft ganz ausgeschlossen oder auf einfache Tätigkeiten (v. a. einfache Dienstleistungen) abgedrängt wurden. In den Kernstädten der Globalisierung, den "global cities", zu denen auch Frankfurt am Main zählt, polarisiert sich daher die Bevölkerung. Auf der einen Seite stehen die Verlierer der Globalisierung, auf der anderen die Gewinner in Gestalt der hochbezahlten Manager und Angestellten transnationaler Unternehmen (HÄUSSER-MANN/ ROOST 1998, 87).



\* In Hessen ist die Zahl der Zahnärzte je 100000 Einwohner für das Jahr 2000 angegeben, für Bayern sind für 1998 keine Daten vorhanden.

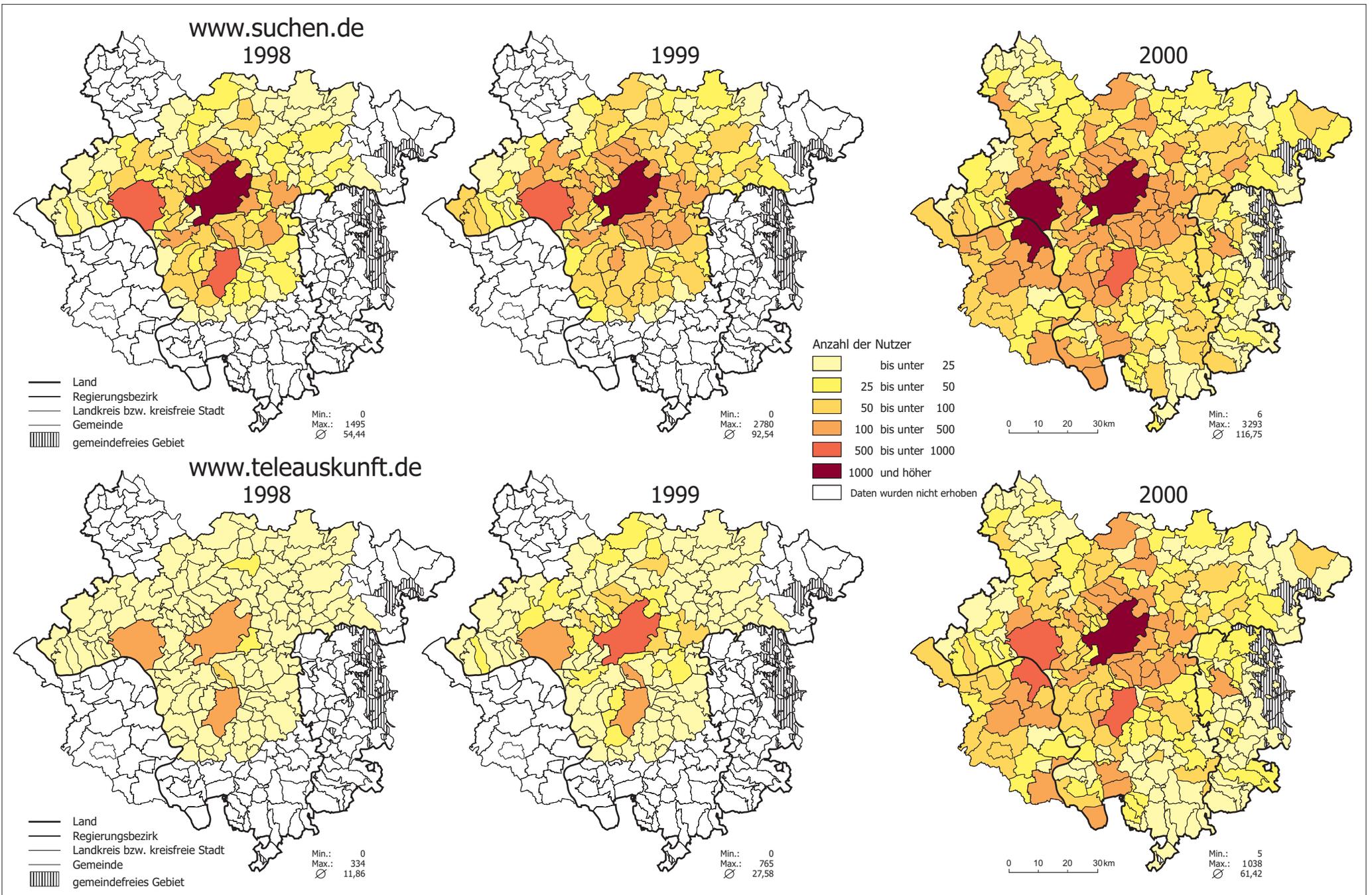


Die Karte mit der Darstellung der medizinischen Versorgung in der Region Rhein-Main kann als Beispiel dafür dienen, wie man den Bedeutungsüberschuss (die "Zentralität") der Großstädte und damit der Oberzentren in der Region dokumentieren kann.

In der Betrachtung fällt zunächst auf, dass die Zahl der Apotheken in den Städten deutlich über der in den umliegenden Kreisen liegt. Hier findet zunächst die größere Bevölkerungsdichte in den Städten ihren Ausdruck. Betrachtet man jedoch die Zahl der Ärzte im Vergleich zwischen Stadt und Land, so schwankt die Zahl der Ärzte insgesamt zwischen ca. 15 und 25 Ärzten je 10.000 Einwohner. In den Städten liegt die Zahl jeweils etwas höher als in den Kreisen, was ebenfalls auf die größere Bevölkerungszahl in den Städten zurückzuführen ist. Bezieht man in den Vergleich jedoch die Zahl der Ärzte für Innere Medizin bzw. die Zahl der Fachärzte insgesamt (diese ergibt sich aus der Differenz zwischen der Zahl der Ärzte insgesamt abzüglich der Zahl der Ärzte für Allgemeinmedizin) mit ein, dann zeigt sich, dass diese in den Städten deutlich höher liegt: So stellen die Fachärzte beispielsweise in Frankfurt am Main mehr als die Hälfte der Ärzte insgesamt; noch größer ist der Anteil in Aschaffenburg, wo immerhin drei Viertel der Ärzte Fachärzte sind. Umgekehrt ist der Anteil der Allgemeinmediziner im Landkreis Aschaffenburg sehr hoch und erreicht fast 90% der Zahl der Ärzte insgesamt – gerade am Beispiel der Stadt und des Landkreises Aschaffenburg zeigt sich, dass die Stadt Aschaffenburg als zentraler Ort offensichtlich Funktionen inne hat, deren Einzugsbereich über die eigenen Stadtgrenzen hinaus in das Umland reicht. Ähnliches lässt sich auch im Vergleich des Landkreises Alzey-Worms mit den angrenzenden Städten Mainz und Worms feststellen.

Bei der Zahl der Zahnärzte je 10.000 Einwohner ergibt sich im Gegensatz zur Zahl der Ärzte kein signifikanter Unterschied zwischen Stadt und Land.

# Zahl der registrierten Internet-Benutzer 1998 - 2000





# Überblick und Administrative Gliederungen

Gebiet und Fläche

Bevölkerung

Bildung und Soziales

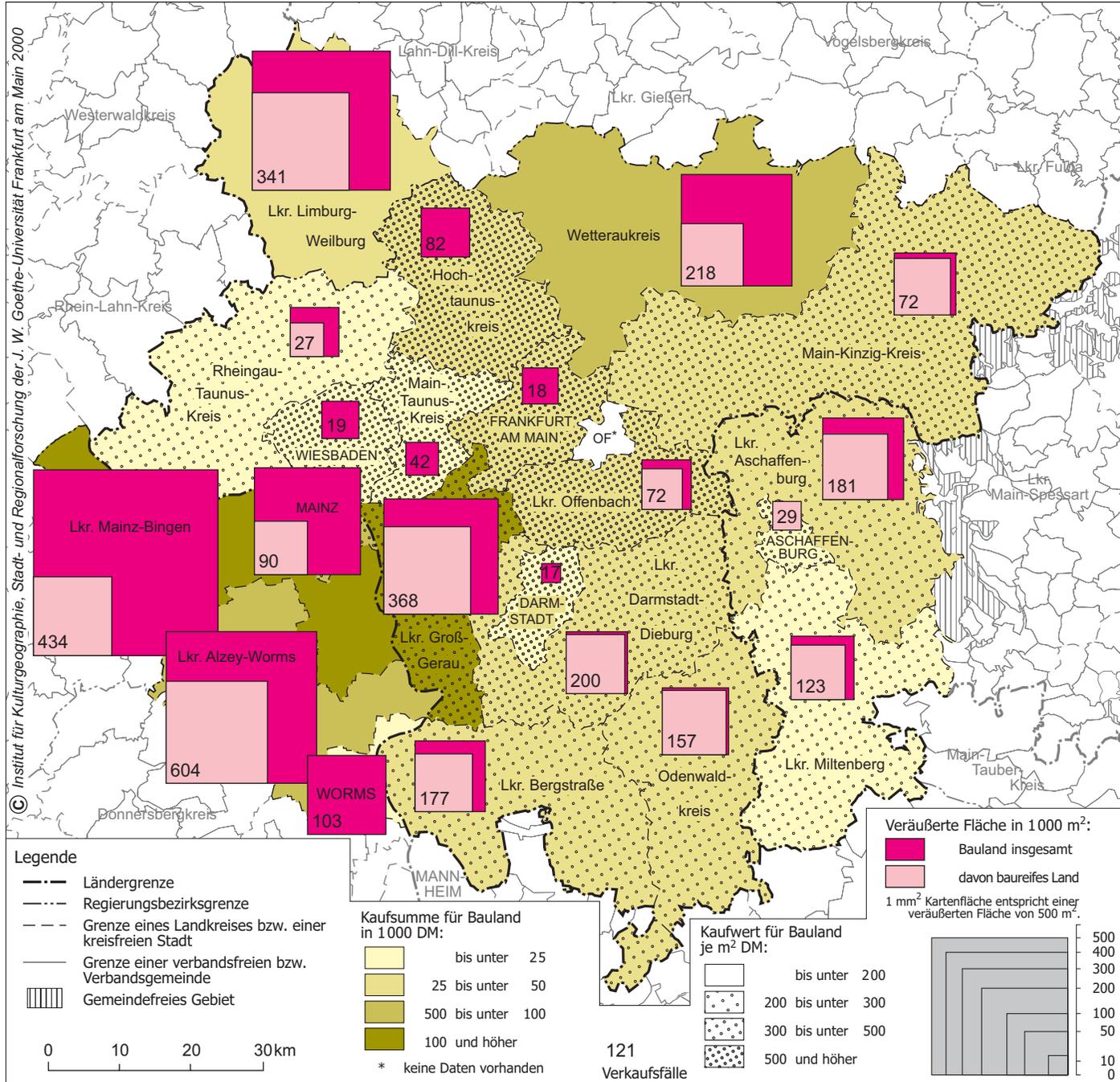
**Bauen und Wohnen**

Wirtschaft

Geld, Finanzen, Steuern

Technische Infrastruktur und Verkehr

# Veräußerung von Bauland und Baulandpreise (durchschnittl. Kaufwert) 1998



Bei der Betrachtung der Karte muss voraus geschickt werden, dass von Seiten der amtlichen Statistik bei den Städten Frankfurt am Main, Wiesbaden, Worms und den Kreisen Hochtaunus und Main-Taunus keine Angaben zu "Baureifem Land" und bei Offenbach weder zu "Bauland" noch zu "Baureifem Land" gemacht wurden.

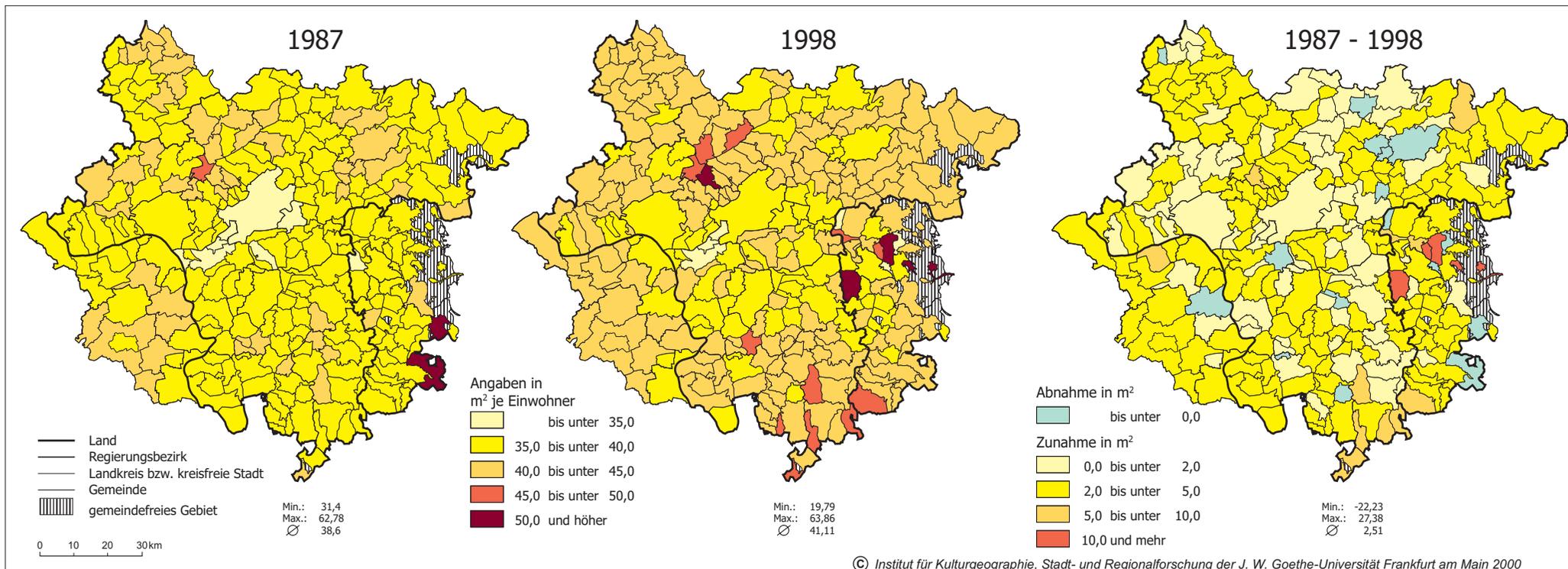
Soweit möglich werden in der Beschreibung Daten des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (Aktuelle Daten zur Entwicklung der Städte, Kreise und Gemeinden. Ausgabe 1999; Baulandpreise/Baureifes Land; Stand 1996/1997) verwendet.

Beginnen wir mit dem Bauland, so liegen die Großstädte mit Frankfurt am Main mit dem Kaufpreis an der Spitze (rd. 918 DM/m²), während das billigste Bauland in den Landkreisen Limburg/Weilburg (rd. 69 DM/m²), Alzey-Worms (108 DM/m²) und Mainz-Bingen (157 DM/m²) zu erwerben ist. Die meisten Verkaufsfälle (604) erzielte der Landkreis Alzey-Worms, die größte Kaufsumme der Landkreis Mainz-Bingen (rd. 145 Mio. DM).

In Korrespondenz zum Bauland steht - jedoch mit regionaler Unterschiedlichkeit - das baureife Land (nach ausreichender Erschließung). Wie beim Bauland bildet auch beim baureifen Land die Stadt Frankfurt am Main den Spitzenreiter mit rd. 1.400 DM/m², während bei den Landkreisen Limburg-Weilburg mit rund 101 DM/m² und Alzey-Worms mit rund 192 DM/m² das billigste "Angebot" aufwiesen.

Was die Kaufsumme anbetrifft, so sticht der Landkreis Groß-Gerau mit rund 100 Mio. DM hervor. Insgesamt bestehen zwischen den Kernstädten und ihrem Umland gravierende Disparitäten.

# Wohnflächenstandard 1987 - 1998



Der Wohnflächenstandard, d.h. die Wohnfläche je Einwohner, gehört nicht zu den Daten der amtlichen Statistik. Sie wird aus der gesamten Wohnfläche in Wohn- und Nichtwohngebäuden sowie der Bevölkerungszahl ermittelt. Zu beachten ist, dass nur Personen mit Hauptwohnsitz erfaßt werden, d.h. dass Personen, die eine Wohnung als Zweitwohnsitz nutzen, nur über die Wohnfläche in die Berechnung eingehen. Dies führt bei der Berechnung von Orten (z.B. touristisch geprägte), die einen hohen Anteil von Zweitwohnsitzen aufweisen, zu nicht relevanten großen Wohnflächen. Der Wohnungsbedarf - ermittelt über die Wohnfläche pro Kopf - ist in den letzten Jahren erheblich angewachsen. So stieg die Wohnfläche pro Kopf in Westdeutschland von 23,8 m<sup>2</sup> 1968 auf 35,5 m<sup>2</sup> 1987. 1997 betrug die Größe in der Bundesrepublik Deutschland (nach der Wiedervereinigung) 37,9 m<sup>2</sup> je Einwohner. Die Region Rhein-Main lag 1987 mit 38,6 m<sup>2</sup>/Einwohner und 1998 mit 41,1 m<sup>2</sup>/Einwohner über diesen Werten.

Die Wohnfläche im Rhein-Main-Gebiet stieg 1987 - 1998 um rund 17 % (die Bevölkerung dagegen nur um 6 %). Zwei Gründe, die auch für das Rhein-Main-Gebiet zutreffen, können zu einem Anstieg der Wohnfläche pro Kopf führen:

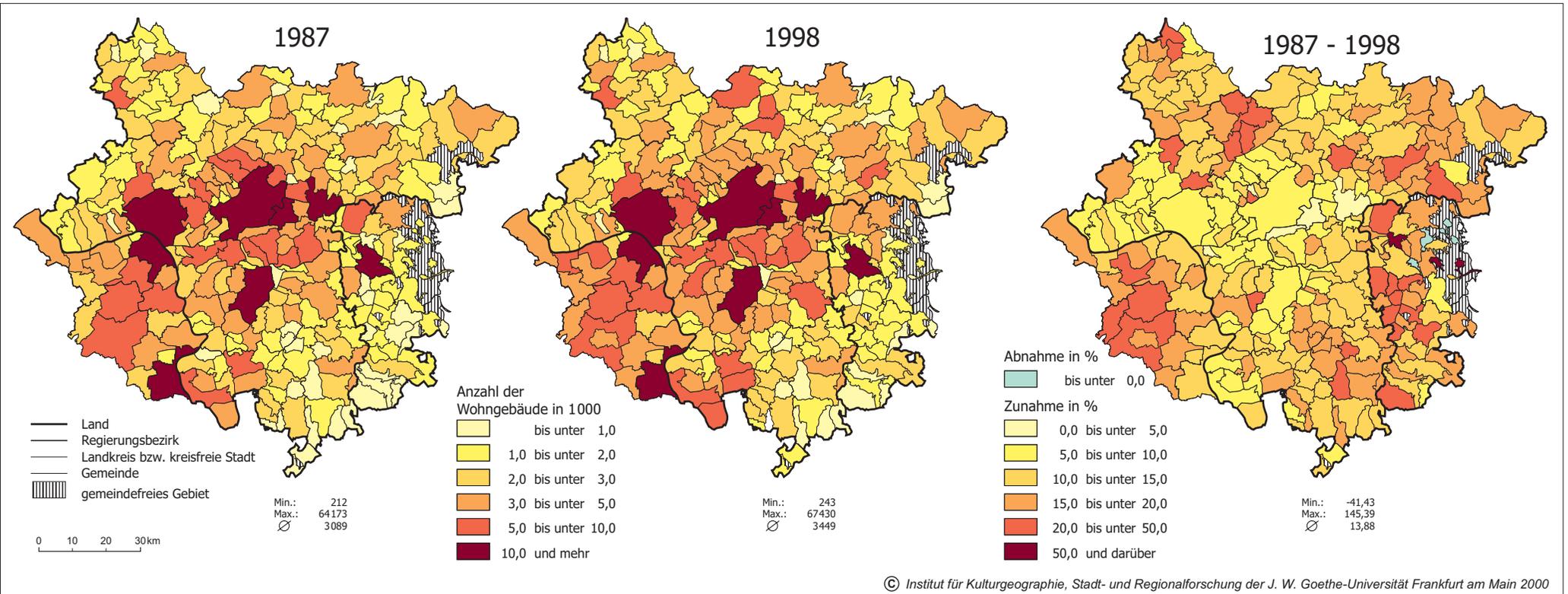
- der Haushalt bezieht eine größere Wohnung,
- die Anzahl der Haushaltsmitglieder nimmt ab bis zur Größe der Einpersonenhaushalte.

Betrachtet man nun die räumliche Differenzierung in der Rhein-Main-Region, so fällt 1987 auf, dass die über dem Durchschnitt liegenden Werte in den Landkreisen am Rande des Verdichtungsgebietes Rhein-Main liegen (Landkreise Alzey-Worms, Rheingau-Taunus, Limburg-Weilburg, Wetterau, Main-Kinzig, Miltenberg, Odenwald). Hier liegen die Werte über 40 m<sup>2</sup> je Einwohner.

1998 ist dieses Bild flächenhaft noch stärker ausgeprägt, wobei Spitzenwerte über 50 m<sup>2</sup> je Einwohner (Kronberg 50,6 m<sup>2</sup>; Groß-Ostheim 62,6 m<sup>2</sup>; Hösbach 63,86 m<sup>2</sup>) erreicht werden.

In der Zeitreihe 1987-1998 läßt sich bis auf wenige Ausnahmen eine flächenhaft deckende Zunahme der Wohnflächengröße in m<sup>2</sup> ausmachen. Sie liegt im Durchschnitt bei 2,51 m<sup>2</sup>. Spitzenwerte sind u.a. in den äußersten Randbereichen (Landkreise Miltenberg, Aschaffenburg, Odenwald) auszumachen.

## Bestand und Entwicklung der Wohngebäude 1987 - 1998



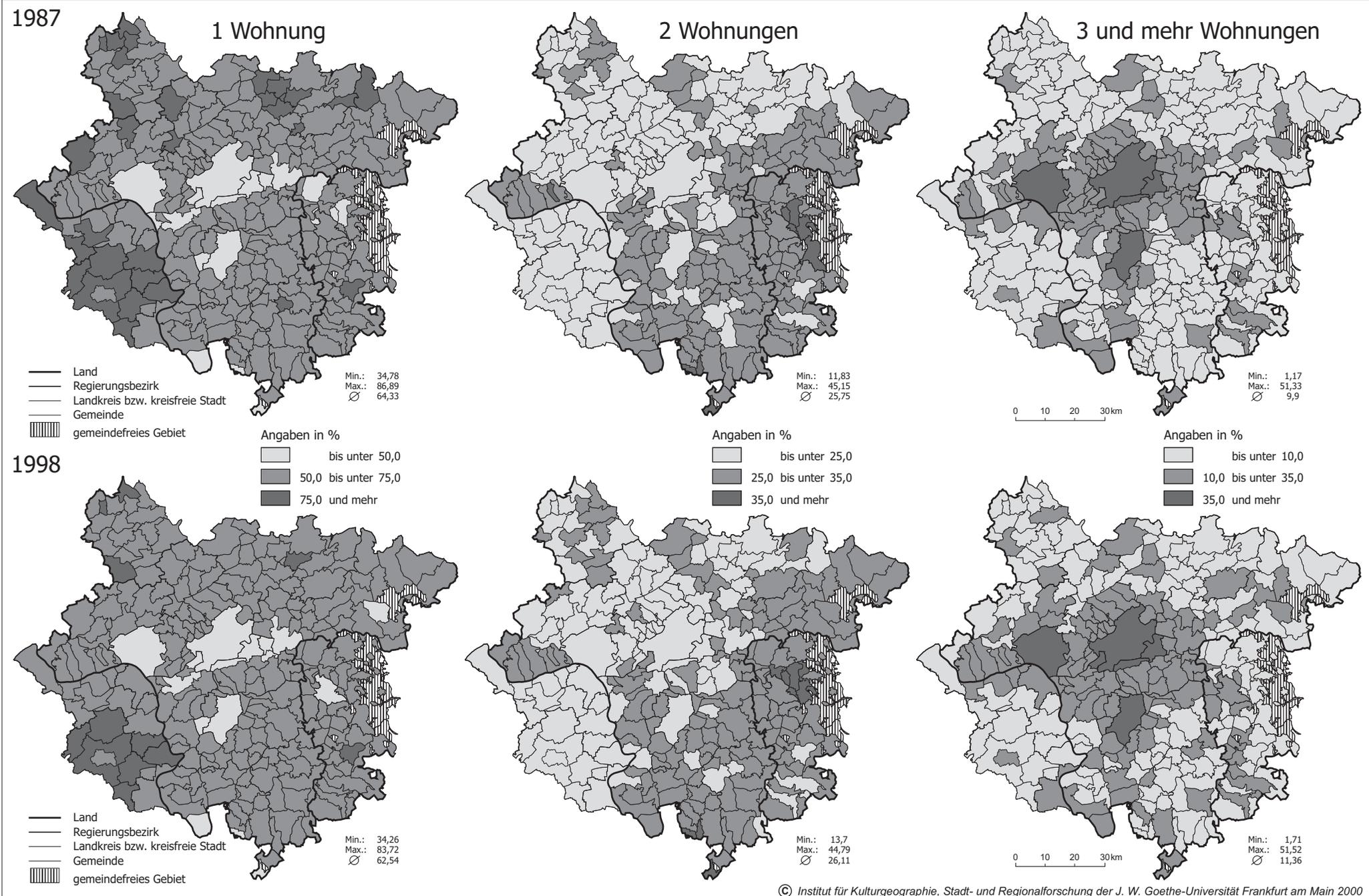
### Zur Definition "Wohngebäude":

Wohngebäude sind Gebäude, die mindestens zur Hälfte - gemessen an der Gesamtnutzfläche - Wohnzwecken dienen. Dazu gehören auch Ferien-, Sommer- und Wochenendhäuser. Vergleicht man den Wohngebäudebestand (in absoluten Zahlen) 1987 mit 1998, so fallen naturgemäß die Großstädte und Städte heraus. 1998 wird deutlich, dass aufgrund der Suburbanisierung die Zahl der Wohngebäude in den Gemeinden um die Städte, aber auch darüber hinaus im weiteren Umfeld, erheblich zugenommen hat, insbesondere aufgrund der günstigen Baulandpreise in den Landkreisen Mainz-Bingen und Alzey-Worms.

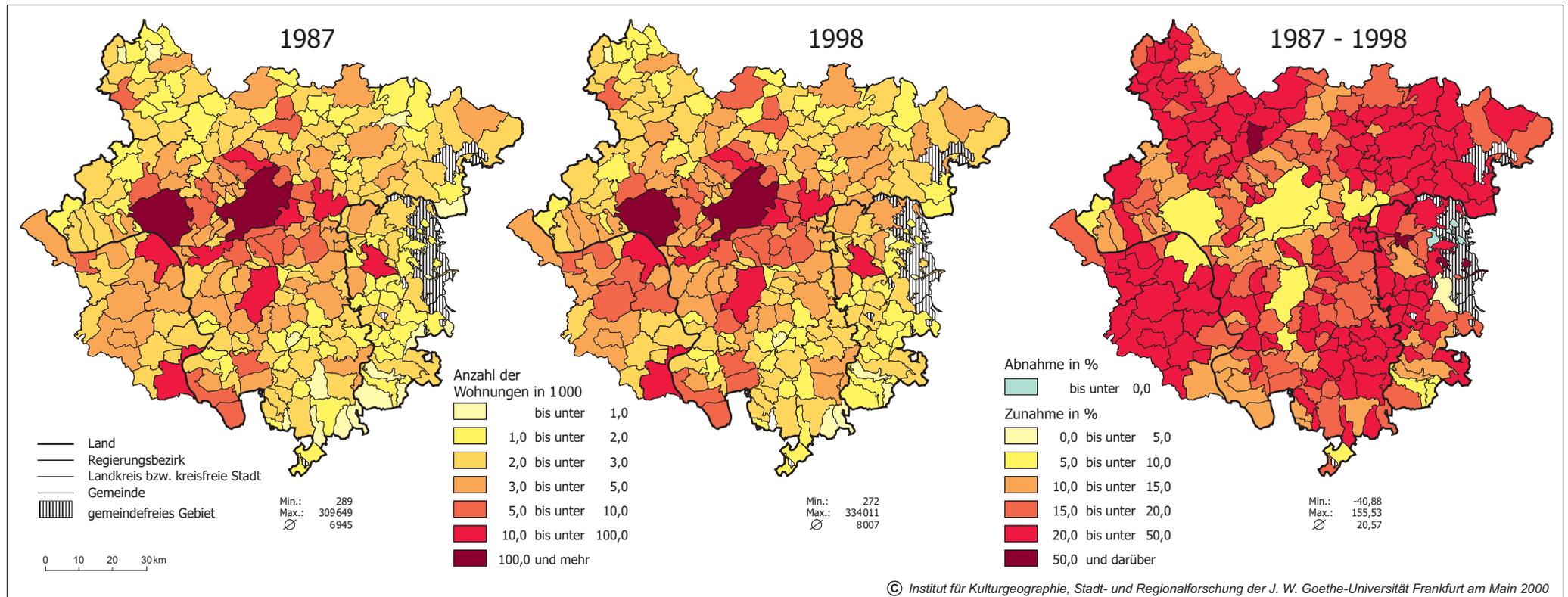
Dies drückt sich auch in der Zeitreihenbetrachtung 1987-1998 aus, wobei insbesondere die "Randbereiche" auffallen. Kommunen im Ordnungsraum sowie speziell im ländlichen Raum weisen große Zuwachsraten auf (bis über 50 %). Das starke Wachstum ist z.B. in Neu-Anspach und Usingen auf die in den 70er Jahren eingeleiteten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen zurückzuführen, die heute weitgehend abgeschlossen sind.

Insbesondere junge Familien ziehen aufgrund der hohen Grundstückspreise bzw. Wohnungspreise in abseits gelegene Teilräume (insbesondere Landkreise Mainz-Bingen, Alzey-Worms, Limburg-Weilburg, Wetterau, Main-Kinzig, Aschaffenburg) und nehmen lange Anfahrtswege (Erhöhung der Pendlerströme) zur Arbeit in Kauf. Bis auf wenige Gemeinden im Landkreis Aschaffenburg hat die Zahl an Wohngebäuden flächenhaft in der Region Rhein-Main zugenommen. Absolut liegt der Wert bei rund 180.000 Wohngebäuden. Insgesamt nahm der Wohngebäudebestand deutlich stärker zu als die Bevölkerung.

# Anteil der Wohngebäude mit 1, 2, 3 und mehr Wohnungen 1987 und 1998



# Bestand und Entwicklung der Wohnungen 1987 - 1998



Vergleicht man die absolute Zahl der Wohnungen für 1987 und 1998, so findet man nur geringe Unterschiede. Die Dominanz an Wohnungen liegt naturgemäß bei den Großstädten und Städten.

Betrachtet man die Entwicklung 1987-1998, so fallen die Großstädte und Städte mit einer relativ geringen Zunahme auf, während das gesamte "Restgebiet" eine starke Zunahme aufweist. Im Durchschnitt hat das gesamte Rhein-Main-Gebiet um rund 21 % an Wohnungen zugenommen (absolut rd. 350.000 Wohnungen).

Die stärkste Bautätigkeit fand nicht im Ballungsraum statt, in dem die größte Wohnungsnot herrschte, sondern in den eher ländlich strukturierten Gebieten.

Spitzenreiter sind die Landkreise Alzey-Worms (31,4 %), Mainz-Bingen (26,8 %), Odenwald (25,5 %), Main-Kinzig (25,0 %) und Limburg-Weilburg (25,0 %).

Auf der vorhergehenden Seite ist der Anteil der Wohngebäude mit 1, 2, 3 und mehr Wohnungen für die Jahre 1987 und 1998 dargestellt.

Der Anteil der Wohngebäude mit 1 Wohnung (= Einfamilienhaus) ist flächendeckend relativ hoch mit einem geringen Besatz in den Großstädten und Städten und einem höheren in den ländlichen Randgebieten (besonders in den Landkreisen Alzey-Worms und Mainz-Bingen).

Bei den Gebäuden mit 2 Wohnungen (= Zweifamilienhaus) liegt statistisch betrachtet der Schwerpunkt in der westlichen und südlichen Hälfte der Region.

Gebäude mit 3 und mehr Wohnungen (= Mehrfamilienhaus) finden sich vor allem in den Großstädten, aber auch im näheren und weiteren Umland.

Die Struktur des Wohngebäudebestands hat sich im Zeitraum 1987 - 1998 nur wenig verändert. Die Werte liegen bei Gebäuden mit 1 Wohnung bei ca. 59 %, bei Gebäuden mit 2 Wohnungen bei ca. 23 % und bei Gebäuden mit 3 und mehr Wohnungen bei 18 %.

In der Entwicklung besehen kommen die Einfamilienhäuser auf ein Plus von 9,6 %, die Zweifamilienhäuser auf ein Plus von 18,8 % und die Mehrfamilienhäuser auf eine Steigerung um 16,6 %.

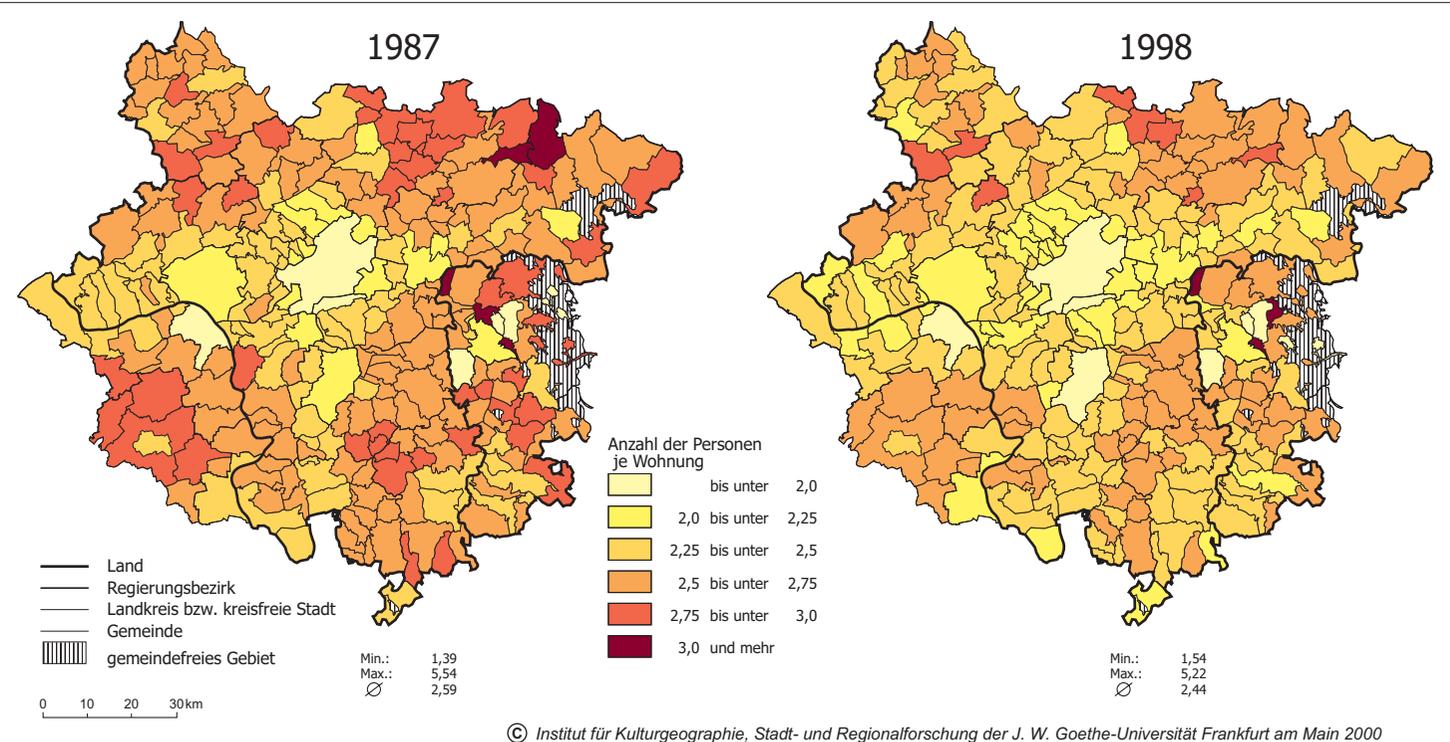
## Personen je Wohnung 1987 und 1998

Vergleicht man die Wohndichte, d.h. die Personen je Wohnung für die Jahre 1987 und 1998, so erkennt man 1987 noch eine relativ niedrige Wohnflächenversorgung, besonders in den ländlich peripheren Regionen (Landkreise Mainz-Bingen, Alzey-Worms, Odenwald, Miltenberg, Aschaffenburg, Main-Kinzig, Wetterau, Limburg-Weilburg), während die Großstädte und Städte eine "günstigere" Pro-Kopf-Versorgung aufweisen.

Aufgrund einer quantitativ verbesserten Wohnungsver-sorgung, aber auch veränderter Haushaltsstrukturen, ergibt sich für 1998 ein "ausgeglicheneres" Kartenbild. Das Land-Stadt-Gefälle der durchschnittlichen Wohnungsbelegung ist erheblich abgebaut. 1998 lag der Wert "Personen je Wohnung" für die gesamte Region bei 2,31, 1987 bei 2,46.

Im Vergleich dazu liegt der Wert für die gesamte Bundesrepublik Deutschland bei 2,21 Personen je Wohnung. Dies hängt damit zusammen, dass in den neuen Bundesländern die Pro-Kopf zur Verfügung stehende Wohnfläche seit 1990 doppelt so stark angestiegen ist wie in den alten Bundesländern. Trotz aller Nivellierung ergibt sich für die Region Rhein-Main noch ein Unterschied zwischen Stadt und Land. Spitzenreiter bei den Städten sind Darmstadt mit 1,89, Frankfurt am Main und Mainz mit 1,96 Personen je Wohnung. Diesem Wert kommen am nächsten die hochverdichteten bzw. verdichteten Landkreise wie Main-Taunus (2,21 Personen je Wohnung) und Hochtaunus (2,17 Personen je Wohnung). Die Gründe dafür liegen u.a. in der Haushaltsstruktur (Einpersonenhaushalte) und der Wohnpräferenz verbunden mit einem gehobenen Wohnflächenstandard.

Die größte Zahl an Personen je Wohnung weisen die peripher gelegenen Landkreise wie Miltenberg mit 2,50 und Aschaffenburg mit 2,51 auf, aber auch noch Gemeinden in den übrigen "Randkreisen", die Werte über 2,5 Personen je Wohnung aufweisen.





# Überblick und Administrative Gliederungen

Gebiet und Fläche

Bevölkerung

Bildung und Soziales

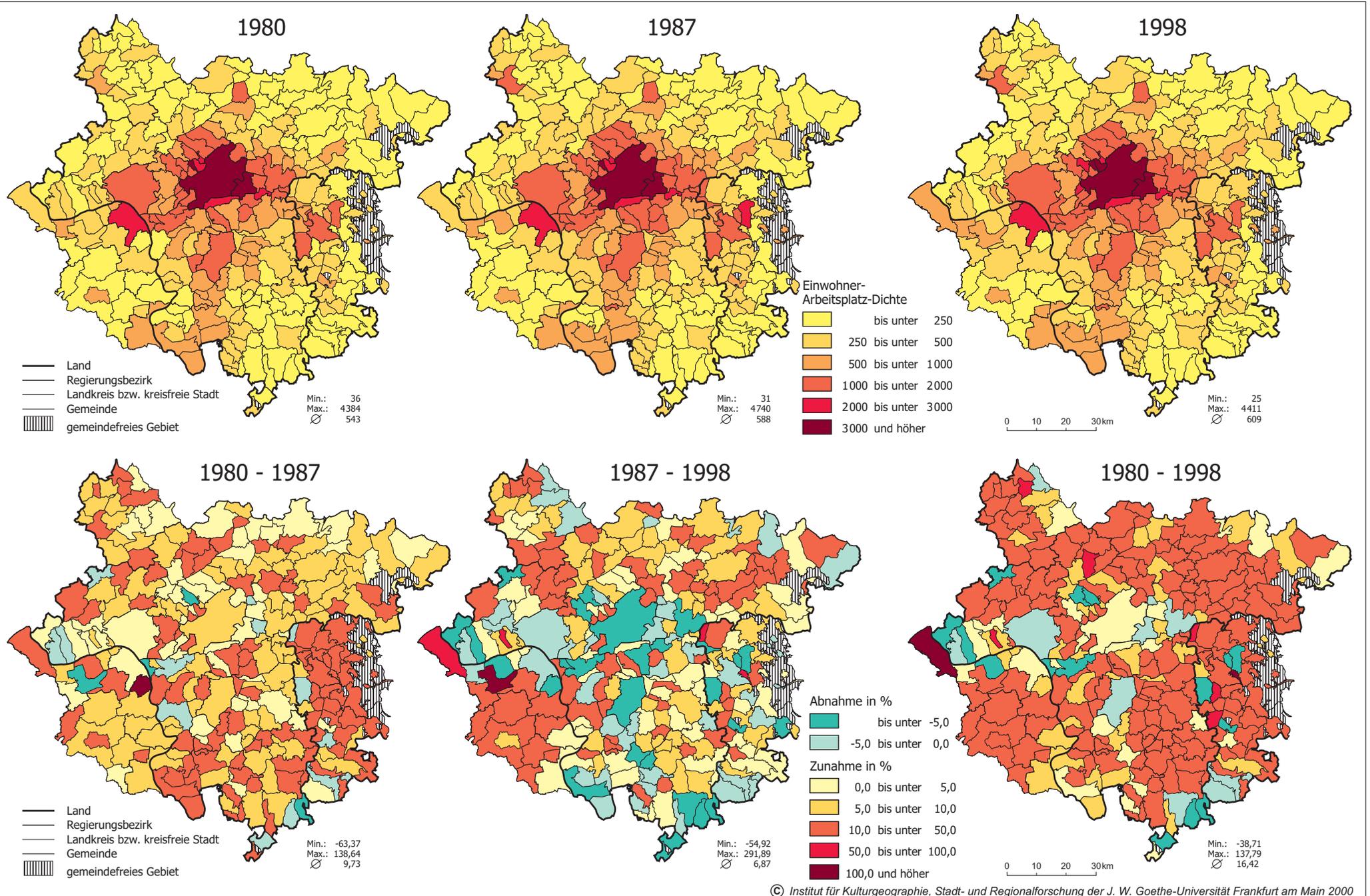
Bauen und Wohnen

**Wirtschaft**

Geld, Finanzen, Steuern

Technische Infrastruktur und Verkehr

## Einwohner-Arbeitsplatz-Dichte 1980 - 1998



Mit der Darstellung von Einwohner-Arbeitsplatz-Dichte, Beschäftigtendichte und dem Anteil der Beschäftigten an den Wirtschaftssektoren lassen sich Aussagen über die arbeitsstrukturelle Situation eines Raumes gewinnen.

Die Intensität der Verdichtung kann am besten durch die Einwohner-Arbeitsplatz-Dichte angegeben werden. Sie wird - als Indikator für die maximale Raumbeanspruchung im Tagesverlauf - als Summe aus Einwohnern und Beschäftigten, bezogen auf den km<sup>2</sup> Fläche dargestellt. Die Aufteilung der Beschäftigten nach Wirtschaftsbe- reichen gibt Aufschluss über die ökonomische Struktur eines Raumes.

Die Karten (S. 66, 68, 69) zeigen für das Rhein-Main-Gebiet die Situation der Arbeitsplätze und Beschäftigung für die Zeitspanne der letzten 20 Jahre des 20. Jahrhunderts. Bei der Einwohner-Arbeitsplatz-Dichte als Maß der Verdichtung des Rhein-Main-Raumes zeigt sich in dem betrachteten Zeitraum scheinbar keine Veränderung. Die Kernstädte Frankfurt am Main, Wiesbaden, Mainz, Hanau und Darmstadt weisen die höchsten Einwohner-Arbeitsplatz-Dichten auf und werden von einem Band, besonders nördlich des Mains, von Siedlungen begleitet, die in diesem Zeitraum ebenfalls zur Kernzone der Einwohner-Arbeitsplatz-Dichte aufgeschlo- sen haben. Gleichzeitig fällt auf, dass auch der unterfränkische Raum um Aschaffenburg und die Achse Frankfurt am Main - Darmstadt - Bensheim - Viernheim eine Zone relativ hoher Dichte darstellt. Hier zeigt sich deutlich einmal die Anbindung des unterfränkischen Raumes an das Rhein-Main-Gebiet und andererseits die zunehmende Verflechtung des Rhein-Main-Raumes mit dem Rhein-Neckar-Raum.

Vergleicht man die regionalen Veränderungen der Einwohner-Arbeitsplatz-Dichte zwischen 1980 und 1998, wird ein als "wirtschaftliche Suburbanisierung" bezeichnetes Phänomen sehr deutlich. Während besonders zwischen 1987 und 1998 die verdichteten Kernzonen des Raumes hinsichtlich ihrer Arbeitsplätze - aber auch ihrer Einwohner - ausdünnen, beobachten wir eine Zunahme in den vorgelagerten suburbanen Zonen, die sich ringförmig vom Taunus über die Wetterau, den Spessart und Odenwald bis nach Rheinhessen hinein erstrecken. Veränderungen in den Arbeitsge- wohnheiten, Tätigkeiten hin zu tertiärwirtschaftlichen Berufen, verbesserte Möglichkeiten der individuellen Verkehrsteilnahme und Raumüberwindung, nicht zuletzt die Zunahme elektronischer Datenübertragung tragen zur Dispersion von Arbeitsstandorten in die Fläche auf Kosten der Kernzonen bei. Da der Rhein-Main-Raum nur noch am Rande, etwa im Buntsandstein-Odenwald, im Spessart oder im Vogelsberg Gebiete aufzuweisen hat, die im Vergleich zum Kernraum des Rhein-Main-Gebiets noch ländlicher geprägt sind, bleiben die Abnahmen von Arbeitsplätzen und Ein- wohnern lediglich auf diese Gebiete beschränkt.

Die Karte der Beschäftigtendichte 1998 verdeutlicht den Verlauf der konjunkturellen Schwankungen während der vergangenen 20 Jahre. Während die Beschäftigten zwischen 1980 und 1987 bezogen

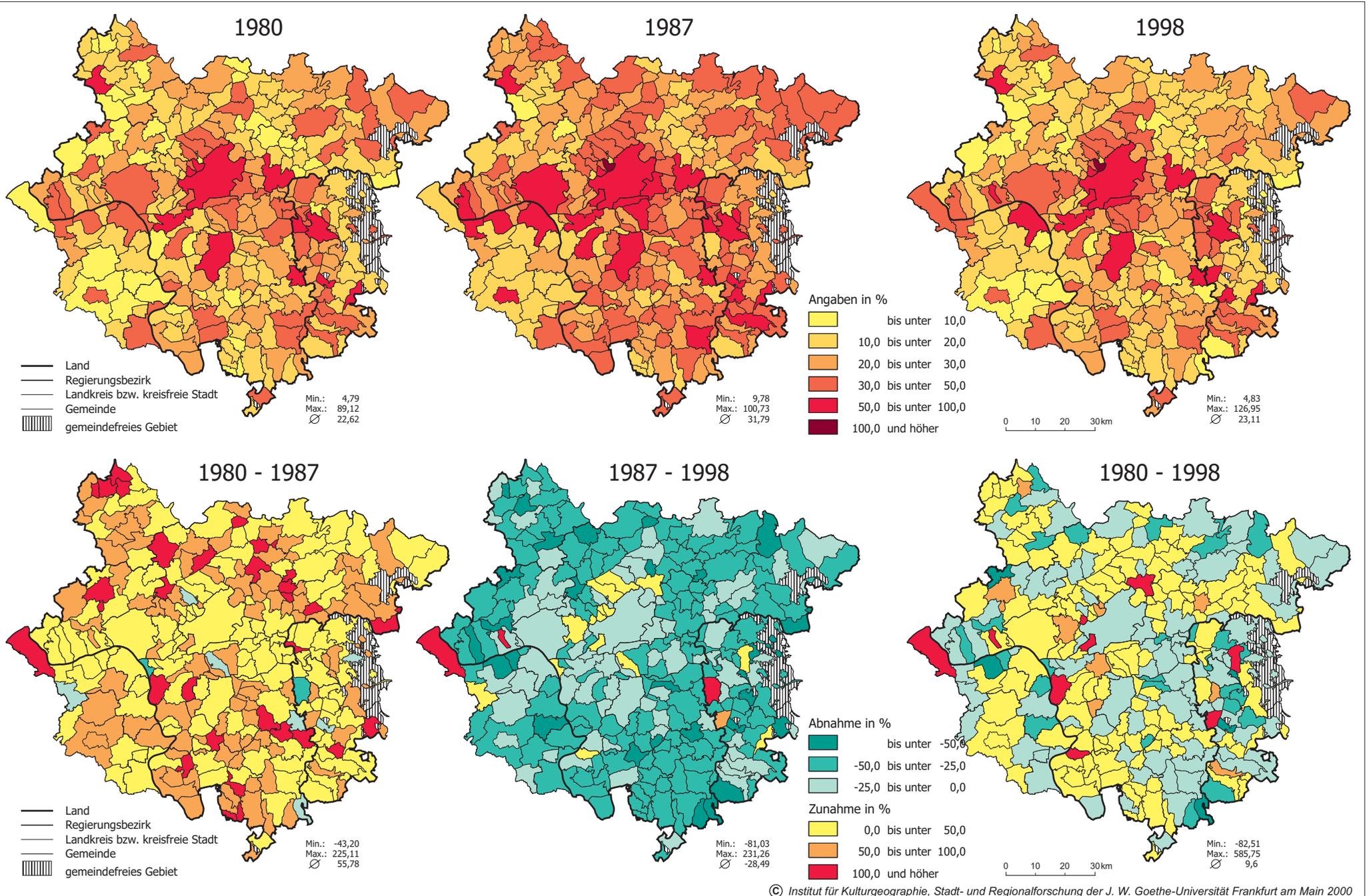
auf die Einwohner, besonders in den unmittelbaren Randbereichen der Kernstädte des Rhein-Main-Gebiets zunahmen und daneben in diesem Zeitraum auch Zunahmen an Beschäftigten in den Randbereichen (Wetterau, Spessart, Odenwald) zu beobachten sind, macht sich spätestens seit dem Ende der 80er Jahre die Konjunkturabschwächung auch im Rhein-Main-Gebiet bemerkbar, die besonders zwischen 1987 und 1998 zu Beschäftigtenverlusten in den peripheren Zonen des Raumes führt. Im längerfristigen zeitlichen Vergleich zwischen 1980 und 1998 zeigt sich andererseits, dass trotz Beschäftigungsrückgangs die suburbanen Zonen des Raumes, besonders am Taunusrand, aber auch in Südhessen, insgesamt einen positiven Trend aufweisen. Dies gilt in besonderem Maße auch für Rheinhessen im südwestlichen Hinterland von Mainz, in das auf Grund günstiger Kostenfaktoren für die Arbeits- stättenansiedlung mehr und mehr nichtagrare Beschäftigung integriert wird. Das hat natürlich gerade in diesen Räumen einen erheblichen Einfluß auf die dort ansonsten noch vorgefundene intakte Agrarlandschaft, die dadurch auch physiognomisch ihr Bild verändert.

Auch wenn statistische Unterlagen z.Zt. nur über sozialversiche- rungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren zu erhalten sind, außerdem bei einer so kleinräumigen Darstellung der Daten- schutz die Aussagekraft mindert (In Rheinland-Pfalz spiegelt die Summe der Anteile aus den Wirtschaftssektoren im Durchschnitt nur 65-70% der Beschäftigten wider.) und bedauerlicherweise für den als Rhein-Main-Gebiet funktional definierten Raum nicht für alle Zeitpunkte in allen Teilbereichen Daten ermittelt werden konnten (Bayern stellte für 1980 keine Daten zur Verfügung), kann aus der Karte "Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an den Wirtschaftssektoren 1980 und 1998" für den Beobachtungs- zeitraum festgestellt werden, dass sich das Rhein-Main-Gebiet von einer gewerblich-industriellen (Sekundärer Wirtschaftssektor) zu einer stark dienstleistungsorientierten (Tertiärer Wirtschaftssektor) Region entwickelt hat. Waren z. B. 1980 in den Kernstädten des Rhein-Main-Gebiets mindestens noch 30 % der Beschäftigten im tertiären Sektor beschäftigt, sind es 1998 häufig weit über 60 oder 70 %. Dabei umfassen die tertiären Beschäftigungsstrukturen nicht nur einfache, sondern in vielen Fällen auch gehobene Berufe der Dienstleistungsbranche, besonders im Bereich Banken, Versiche- rungen, oder der Informationstechnologie (IT)-Distribution, wie unsere detaillierten Untersuchungen (s. Literaturverzeichnis) ergeben haben. Ein weiteres interessantes Phänomen für den Vergleichszeitraum stellt die "Suburbanisierung" sowohl der Sekundär- als auch der Tertiärbeschäftigung dar. Während 1980 noch recht hohe sekundäre Beschäftigungsanteile besonders in den Kernstädten und ihrer unmittelbaren Umgebung zu beobachten sind, fällt 1998 auf, dass die "tertiäre Suburbanisierung" im Bereich der Beschäftigung auch ins weitere Umland der Kernstädte des Rhein-Main-Gebiets ausgreift, vor allem in den Taunus, in die südwestliche Wetterau und in das Gebiet südlich des Flughafens Frankfurt Main. Die Beschäftigung im sekundären Wirtschaftssek- tor wird z. B. in die Randzonen der Wetterau, des Buntsandstein-

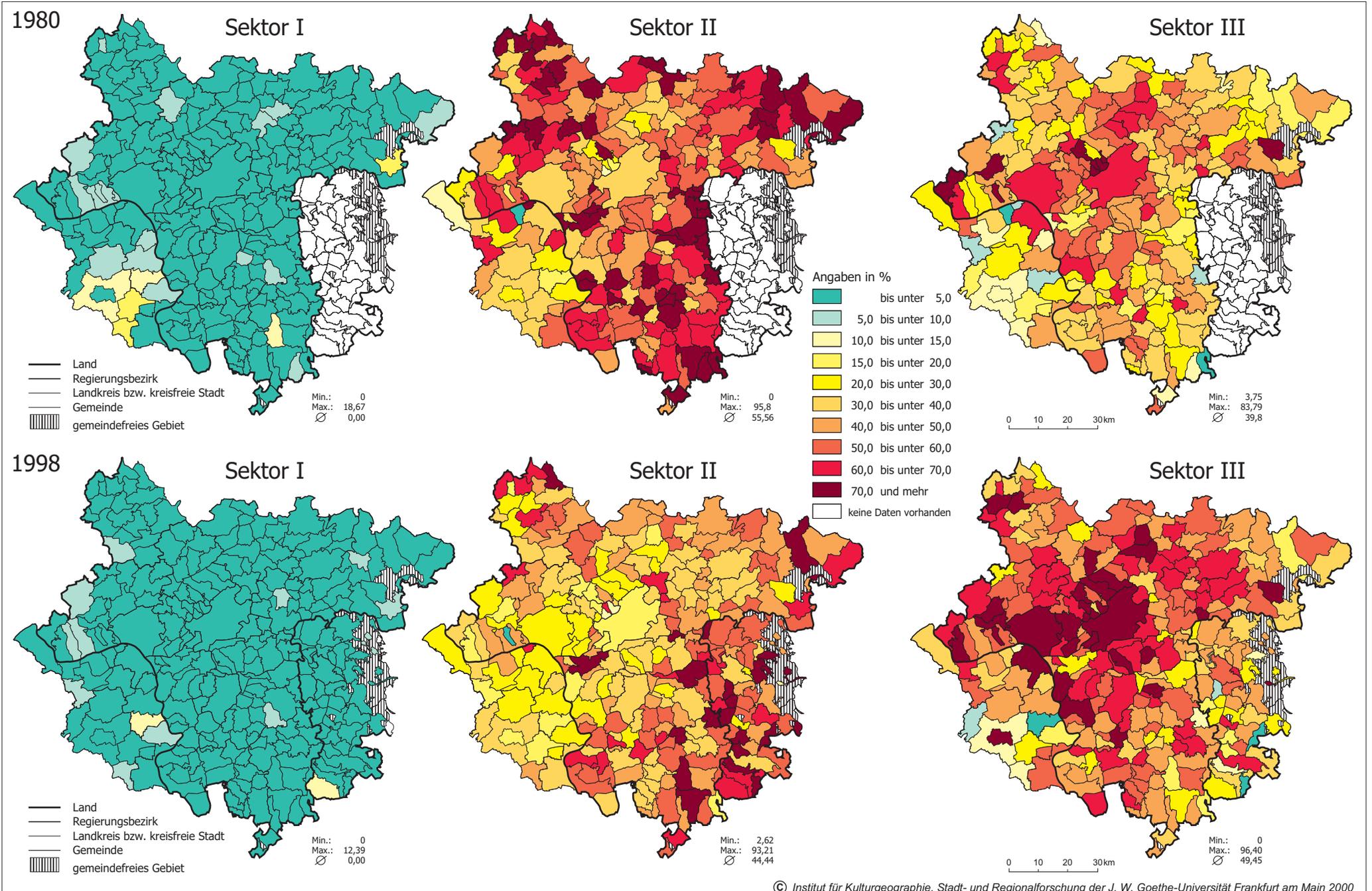
odenwaldes oder des Spessart "peripherisiert". Daraus erwachsen ganz erhebliche Konsequenzen für den Verkehr, aber auch für die ökonomische Stabilität der jeweils sektoral sich entmischenden Zonen.

Die Beschäftigung im primären Wirtschaftssektor (Land- u. Forst- wirtschaft, Fischerei) spielt zu beiden betrachteten Zeitpunkten nur noch eine untergeordnete Rolle. Allerdings muß darauf hinge- wiesen werden, dass die Inhaber landwirtschaftlicher Betriebe und die mithelfenden Familienmitglieder in der verwandten Statistik nicht erscheinen, so dass im Rhein-Main-Gebiet trotz der geringen Zahl von Beschäftigten in diesem Sektor die offenen Flächen im wesentlichen landwirtschaftlich genutzt sind und kaum Sozialbrache zu finden ist.

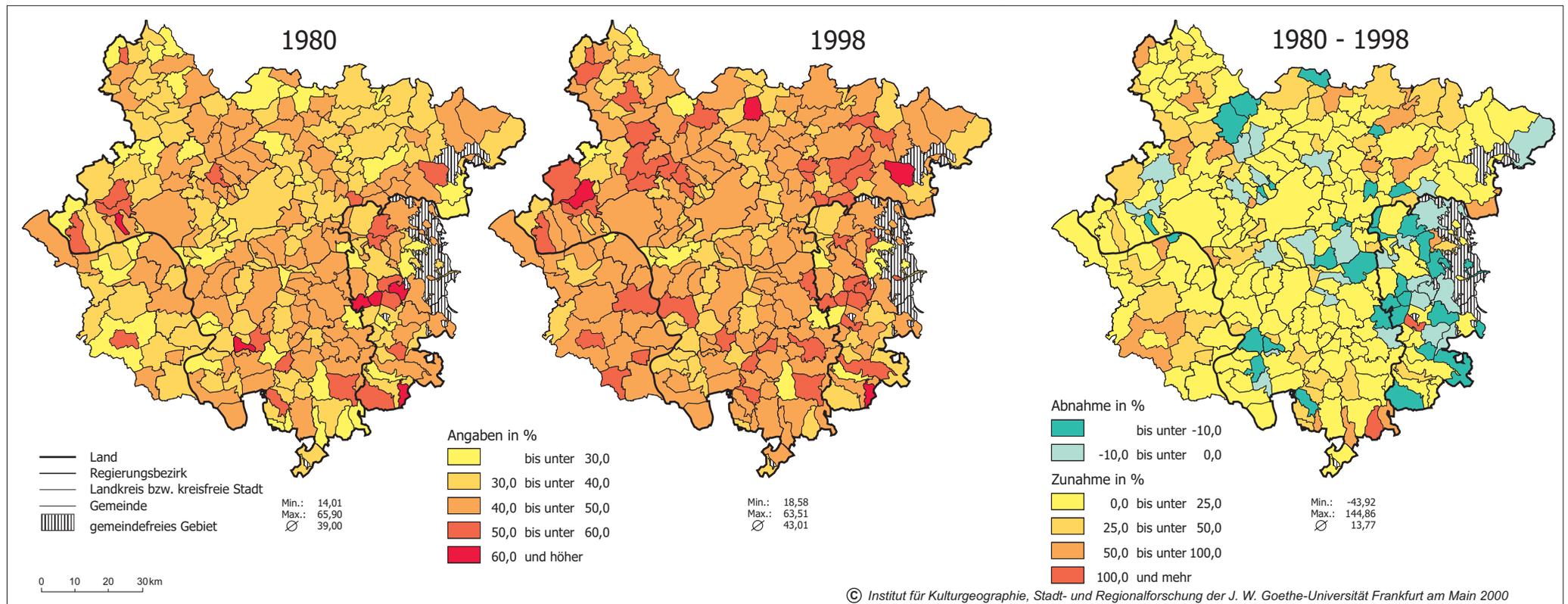
## Beschäftigtendichte 1980 - 1998



# Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an den Wirtschaftssectoren 1980 und 1998



## Frauenanteil an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 1980 - 1998

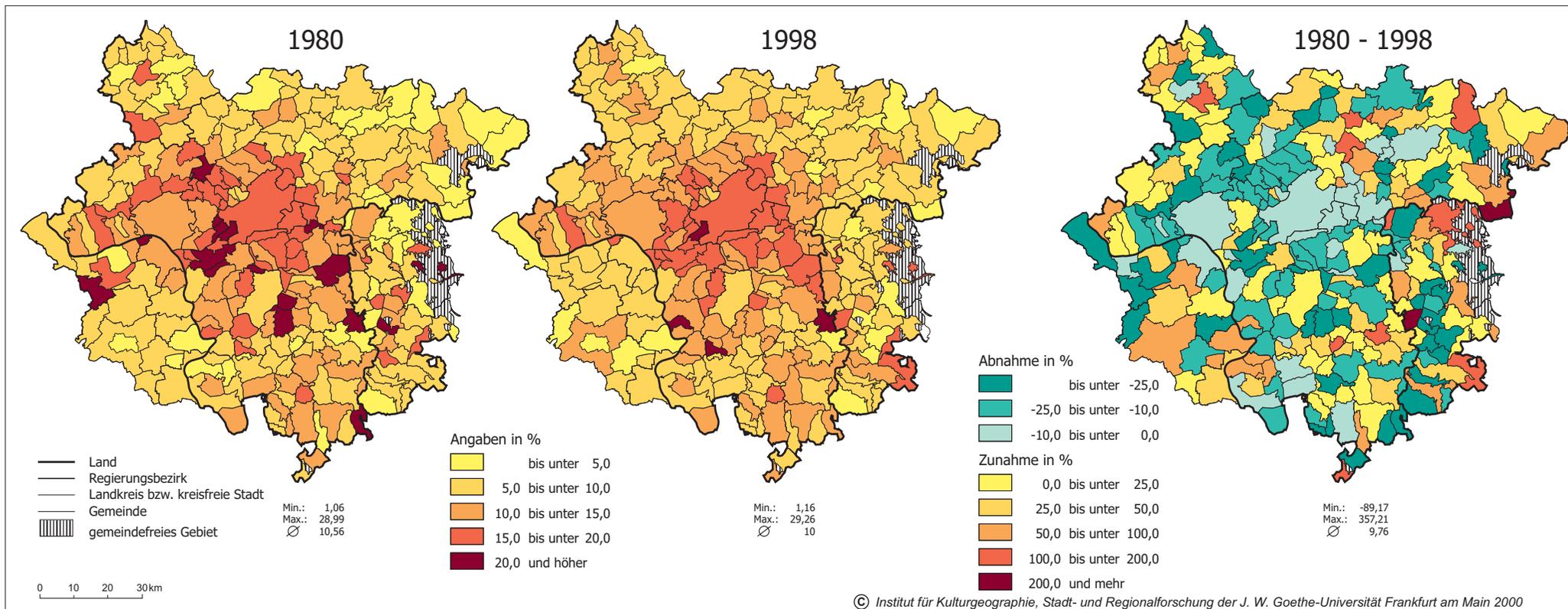


Die Darstellung des Frauenanteils an den steuerpflichtig Beschäftigten für die Jahre 1980 und 1998 sowie die Veränderungen zwischen diesen beiden Jahren zeigt einerseits, dass im Vergleich der beiden Jahre der Beschäftigungsgrad der Frauen in steuerpflichtigen Berufen im Rhein-Main-Gebiet von knapp 40 % auf 43 % an allen Beschäftigten zugenommen hat. Es ist aber auch zu beobachten, dass es im Vergleich der beiden Jahre Gebiete im Untersuchungsraum gibt, in denen die Beschäftigung in den beiden Jahren etwa gleich geblieben ist. Dabei handelt es sich interessanterweise um sog. suburbane Gebiete, besonders im Hinterland von Offenbach oder im Odenwald.

Überhaupt hat der Frauenanteil an der Beschäftigung im Umland der Kernstädte zu den Vergleichszeitpunkten stärker zugenommen als in diesen selbst. Sicher ist die Ursache dafür die sog. "Wohnsuburbanisierung", mit der vor allem der Weg-zug junger Familien aus den Kernstädten gemeint ist, die dazu führt, dass die Frauen beim Älterwerden der Kinder versuchen, gerade in diesen suburbanen Zonen wieder in den früheren Beruf zurückzukehren oder eine eigene Beschäftigung zu finden. Hierbei handelt es sich häufig um einfachere Tätigkeiten, die ausgeübt werden. Dies ist nicht zuletzt daran abzulesen, dass auf Grund der konjunkturellen Schwankungen zwischen 1980 und 1990 besonders die beschäftigten Frauen in den peripheren Regionen (z. B. Hinterland von Offenbach, Odenwald) ihre Beschäftigung verloren, weil nicht zuletzt in diesen peripheren Gebieten nur nachgeordnete Arbeitsplätze, die häufig von Frauen angenommen wurden, vorhanden waren, die entweder wegrationalisiert wurden oder in Gebiete oder Länder mit niedrigerem Lohnniveau verlegt wurden.

Im Vergleich zur Beschäftigung von Frauen in der gesamten Bundesrepublik Deutschland liegt der Beschäftigungsanteil, zumindest bei den sozialversicherungspflichtig beschäftigten Frauen im Rhein-Main-Gebiet 1998 um über 10 % höher. Dies ist sicher nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass in dieser Region, die stark auf den Dienstleistungssektor ausgerichtet ist, hier mehr Arbeitsplätze für weibliche Beschäftigte zur Verfügung stehen als in anderen Teilen Deutschlands.

# Ausländeranteil an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 1980 - 1998



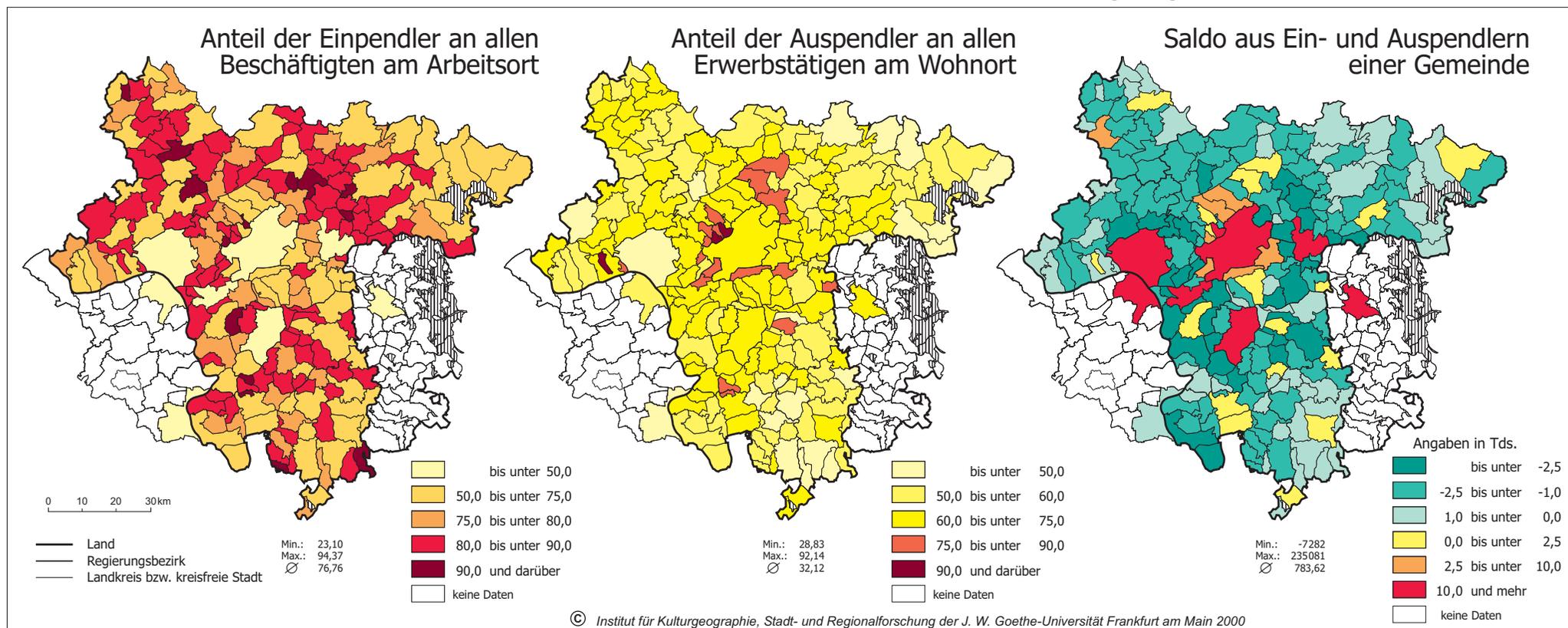
In der Bundesrepublik Deutschland gehört das Rhein-Main-Gebiet neben dem Raum Stuttgart und dem Rhein-Ruhr-Raum zu den Regionen, für die zuerst ausländische Arbeitnehmer angeworben wurden.

In der Karte ist für das Jahr 1980 klar zu erkennen, dass die höchsten Anteile ausländischer Arbeitnehmer in den Standorten von Industrieunternehmen zu finden sind (z. B. Rüsselsheim). Hier erreichen ihre Anteile an allen Beschäftigten teilweise bis zu 30 %. Im Jahr 1998 ist ihr Anteil im gesamten Rhein-Main-Gebiet einerseits leicht rückläufig, gleichzeitig aber ist ein fast flächendeckender Anteil von ausländischen Arbeitskräften von mindestens 5 – 10 %, im Durchschnitt des Gesamttraumes von etwa 10 % zu beobachten. Das hängt sicher damit zusammen, dass aus den "Gastarbeitern", die auf Zeit in den 60er Jahren angeworben wurden, inzwischen in vielen Fällen ausländische Mitbürger geworden sind, die in zweiter und dritter Generation in diesem Raum leben und arbeiten. In bestimmten Bereichen der Wirtschaft sind diese ausländischen Mitbürger auch bereit, Arbeiten zu übernehmen, die an Deutsche nicht so gut zu vermitteln sind. Daher ist auch nur schwer nachzuvollziehen, dass

die Zahl der ausländischen Arbeitskräfte im Rhein-Main-Gebiet 1998 im Vergleich zu 1980 stärker zurückgegangen ist als die der deutschen Beschäftigten. Besonders davon betroffen sind die Umlandregionen der Kernstädte des Raumes. Das lässt darauf schließen, dass die Entlassungen hauptsächlich im sekundärwirtschaftlichen Bereich stattfanden. Ursachen dafür sind u. a., wie bei der Beschäftigung von Frauen, die Rationalisierung in den Unternehmen oder die Verlagerung entsprechender Fertigungen ins Ausland.

Im bundesrepublikanischen Vergleich ist der Anteil ausländischer Beschäftigter im Rhein-Main-Gebiet allerdings noch überdurchschnittlich hoch. Im Durchschnitt beträgt der Anteil ausländischer Beschäftigter in Deutschland Ende der 90er Jahre etwa 7 % aller Beschäftigter.

## Pendlerbewegungen 1998 nach Gemeinden



In insgesamt 12 Teilkarten sind auf dieser Doppelseite die Pendlerverflechtungen in der Region Rhein-Main dargestellt. In der ersten Teilkarte (diese Seite links) wird deutlich, dass die Kernstädte der Region, obwohl sie absolut gesehen die meisten Erwerbstätigen auf sich vereinen können, stets nur einen Einpendleranteil von weniger als 50 % erreichen. Dies zeigt, dass ein Teil der Erwerbstätigen aus diesen Städten auch am Wohnort Arbeit gefunden hat. Besonders interessant ist die Betrachtung der zweiten Teilkarte: Gut zu sehen sind hier Gemeinden mit einem hohen Anteil an Auspendlern: Zum einen gruppieren sich solche Gemeinden ringförmig um Frankfurt am Main, zum anderen sind neben Frankfurt am Main auch andere Kernstädte Städte mit einem Auspendleranteil von über 60 %. Während der Auspendleranteil der Umlandgemeinden als Zeichen für die Wohnsuburbanisierung gilt, kann der Auspendleranteil der Kernstädte ein Hinweis auf die fortschreitende Gewerbesuburbanisierung sein.

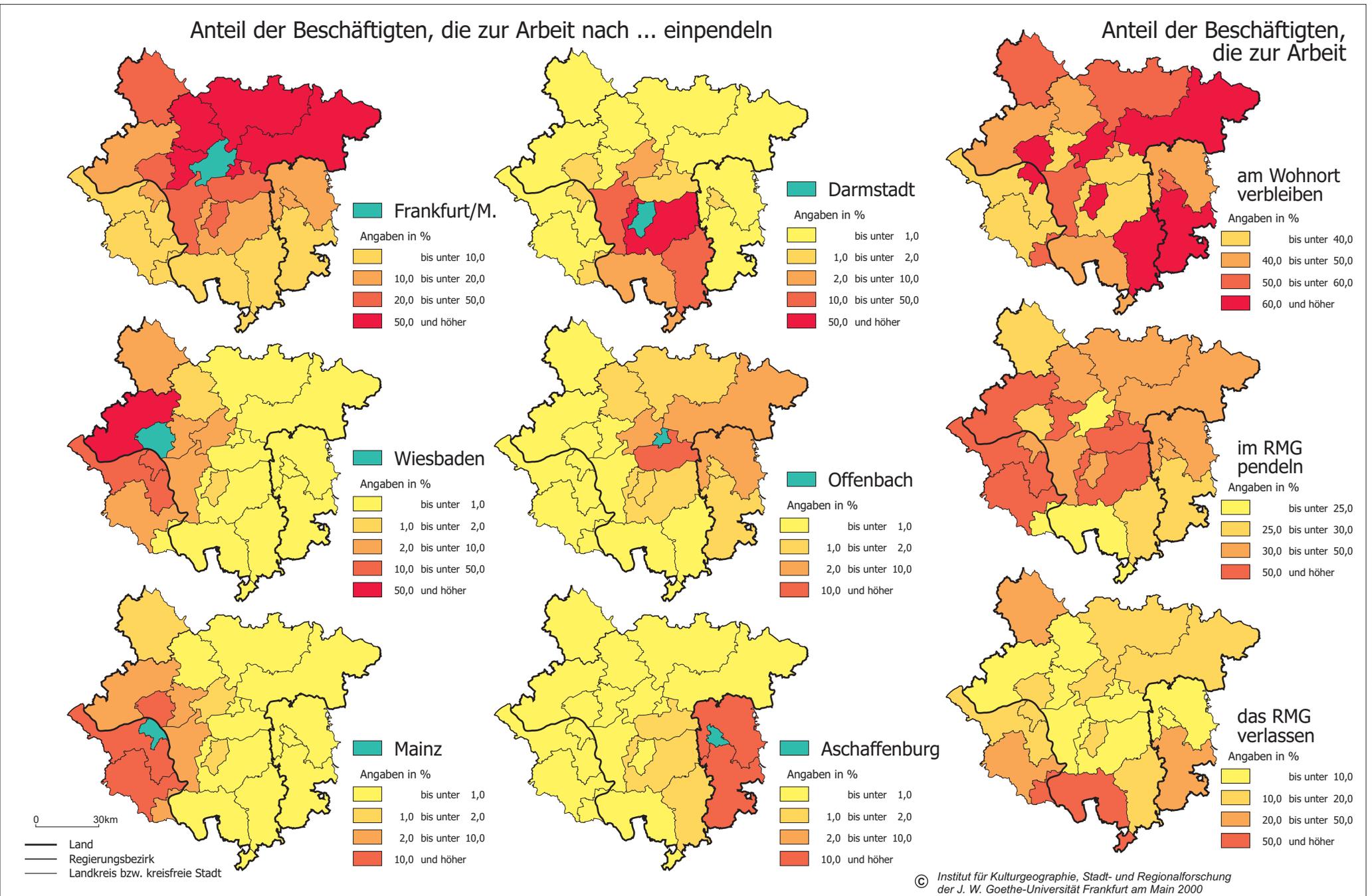
Dass die Kernstädte trotz eines relativ geringen Anteils an Einpendlern absolut gesehen dennoch Zentren der Pendlerbewegungen sind,

zeigt die dritte Teilkarte, in der der Saldo aus Ein- und Auspendlern dargestellt ist. Besonders deutlich treten hier Frankfurt am Main, Hanau, Mainz, Offenbach, Wiesbaden und Rüsselsheim als Städte mit einem absoluten "Überschuss" an Einpendlern hervor. Während die Ursache für die hohe Zahl an Einpendlern in den Großstädten der Region in einer jeweils hohen Konzentration an Unternehmen zu suchen ist, ist die positive Pendlerbilanz von Rüsselsheim nur auf einen einzigen Arbeitgeber zurückzuführen: das Opel-Werk.

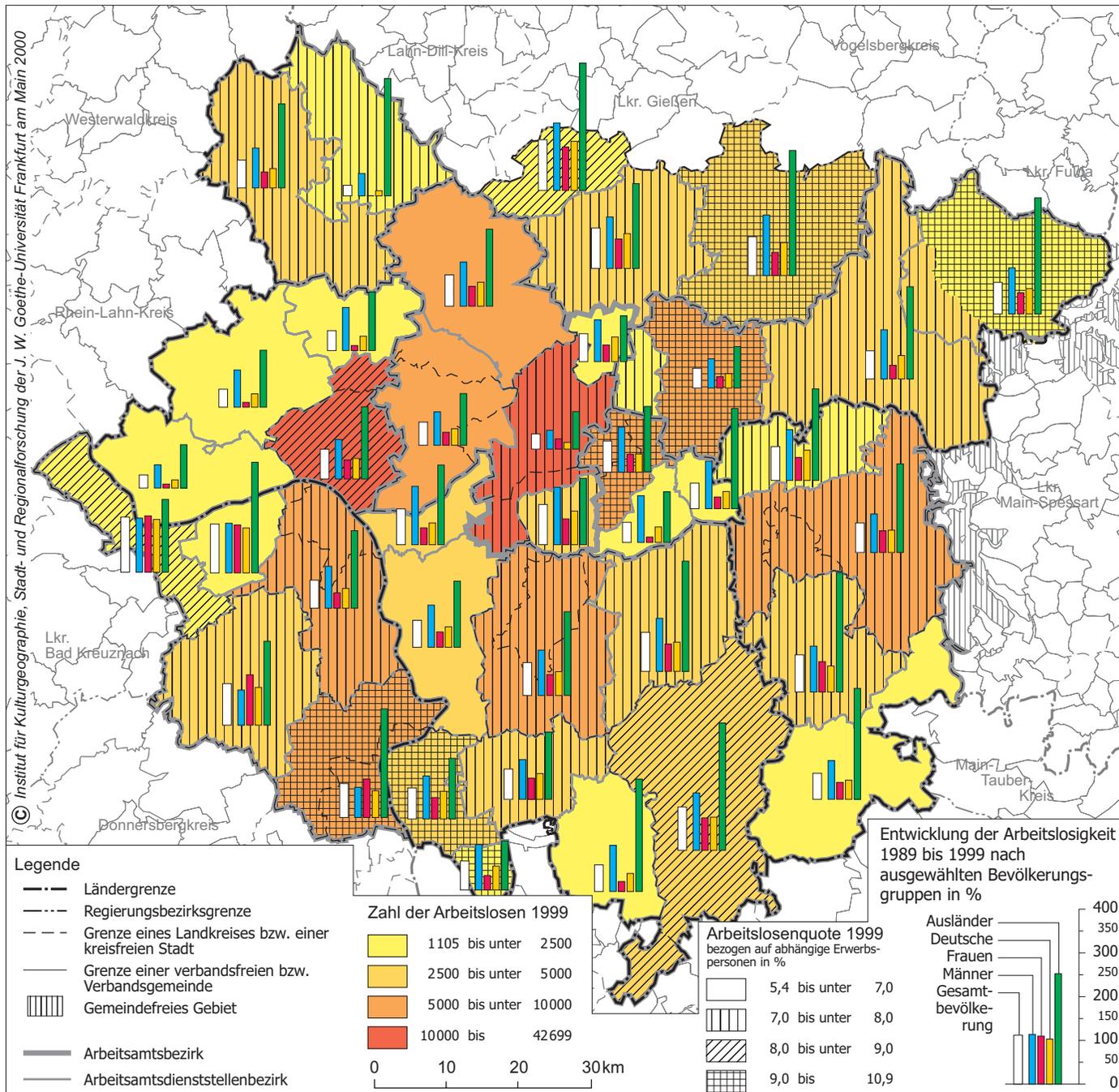
Auf der folgenden Seite zeigen sechs Einzelkarten jeweils die Herkunft der Einpendler in die Kernstädte der Region: Deutlich zu sehen ist, dass die Zahl der Einpendler aus den direkt an die Kernstadt angrenzenden Kreisen stets am größten ist. Des weiteren zeigen die Karten, dass die Pendlereinzugsbereiche der Städte große Unterschiede aufweisen und sich nur relativ wenig überlappen. Die unterschiedlichen Einzugsbereiche unterstreichen die Polyzentralität der Region und sind ein eindrucksvoller Beleg für die zunehmende Wohnsuburbanisierung in der Region.

Die letzten drei Teilkarten (rechte Seite, rechte Spalte) zeigen schließlich die Anteile der Beschäftigten, die zur Arbeit am Wohnort verbleiben, in der Region pendeln bzw. aus der Region in andere Kreise pendeln. Besonders interessant ist die dritte Karte, die als eine Synthese der beiden anderen Karten betrachtet werden muss: Diese zeigt, dass auf Grund der intensiven Pendlerverflechtungen in der Region bzw. des geringen Anteils an Beschäftigten, die in anderen Regionen arbeiten, tatsächlich von einer "Region Rhein-Main" gesprochen werden kann: Deutlich dokumentiert ist die an den Rändern nachlassende Anziehung der Kernstädte der Region. Im Kreis Limburg-Weilburg und im Kreis Miltenberg lassen sich ansatzweise Beziehungen in Nachbarregionen nachweisen. In der Stadt Worms, dem Kreis Alzey-Worms und dem Kreis Bergstraße zeigt sich deutlich die Orientierung in Richtung der Region Rhein-Neckar – hier lässt die Anziehungskraft der Kernstädte des Rhein-Main-Gebietes so stark nach, dass eher in einen anderen Raum gependelt wird, der räumlich näher liegt.

# Pendlerbewegungen 1998 nach Kreisen



# Entwicklung der Arbeitslosigkeit 1989 - 1999



Die Karte zeigt nach Arbeitsamtsdienststellenbezirken in den Flächenfarben die absolute Zahl der Arbeitslosen im Jahr 1999, mit den schwarzen Rastern die jeweilige Quote für die Bezirke und mit den Säulendiagrammen die Entwicklung der Arbeitslosenzahlen von 1989 bis 1999, bezogen auf die jeweilige Bevölkerungsgruppe.

Die absolute Zahl der Arbeitslosen ist in den größten Städten Frankfurt am Main und Wiesbaden am höchsten, allerdings nicht die Quote der Arbeitslosen, bezogen auf abhängige Erwerbspersonen. Hier liegen Gebiete im Nordosten von Frankfurt am Main, besonders in der Wetterau, dem Vogelsberg und im Kinzigtal an der Spitze. Die Arbeitsamtsbezirke im Hochtaunus- und Main-Taunus-Kreis weisen, zusammen mit dem Bereich des Kreises Groß-Gerau, die geringsten Arbeitslosenquoten auf.

Die Differenzierung der Arbeitslosen nach Deutschen und Ausländern, Männern und Frauen ergibt für die Rhein-Main-Region nur insoweit ein "einheitliches" Bild, als in allen Bezirken die Arbeitslosigkeit bei den ausländischen Arbeitnehmern zwischen 1989 und 1999 am stärksten zugenommen hat. Besonders in den peripheren Zonen des Rhein-Main-Gebiets ist die Zunahme von ausländischen arbeitslosen Arbeitnehmern bis zum 4fachen des Standes von 1989 besonders auffallend. Der Rückgang der Auftragslage in den vor allem gewerblichen Betrieben, in denen Ausländer beschäftigt sind, und eine hohe Arbeitslosigkeit unter ausländischen Jugendlichen ist dafür verantwortlich.

In fast allen Bezirken ist dagegen die Zunahme der Arbeitslosigkeit bei Männern und Frauen fast gleich hoch, die These der höheren oder schnelleren Zunahme der Arbeitslosigkeit bei Frauen kann damit im Rhein-Main-Gebiet nicht gestützt werden.

Insgesamt weist die Arbeitslosigkeit im Rhein-Main-Gebiet, betrachtet man sie in kleinräumiger Differenzierung, starke Schwankungen auf. In den peripheren Zonen des Raumes zeigt sich eine höhere Quote als in den Kernräumen, die hauptsächlich durch die höhere Zunahme an arbeitslosen ausländischen Erwerbspersonen zustande kommt.

Im Vergleich zum gesamten Bundesgebiet gehört die Rhein-Main-Region zu den Gebieten mit verhältnismäßig geringer Arbeitslosenquote.

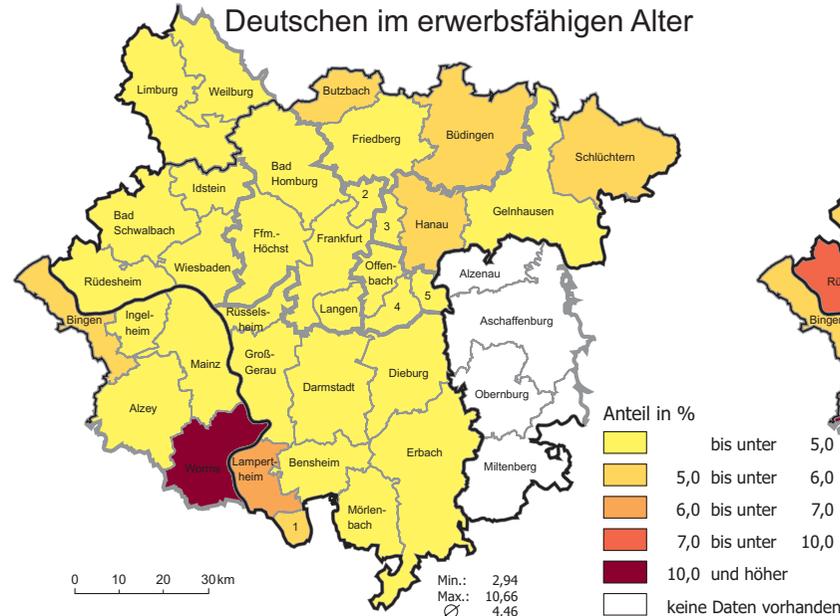
# Arbeitslosigkeit nach Geschlecht und Staatszugehörigkeit 1999

Die Arbeitslosigkeit in den Arbeitsamtsdienststellenbezirken erfasst Männer und Frauen, Deutsche und Ausländer unterschiedlich. Während mit Ausnahme der Bezirke Worms und Lampertheim fast im gesamten Rhein-Main-Gebiet Ende der 90er Jahre die deutschen Arbeitslosen nur noch unter 6 % (in weiten Teilen des Raumes unter 5 %) ausmachten, lag der Anteil der arbeitslosen Ausländer zu dieser Zeit zumindest im hessischen Teil des Rhein-Main-Gebiets bei mindestens 7 % - Ausnahmen bilden mit niedrigeren Quoten lediglich Teile der Kernzone um Frankfurt am Main und Höchst. Teilweise, z. B. in Rheinhessen, liegt der Anteil bei über 10 % aller Ausländer im erwerbsfähigen Alter. Auffallend ist die geringe Ausländerarbeitslosigkeit in Unterfranken und im Bezirk Worms, in dem die Arbeitslosigkeit der Deutschen zu diesem Zeitpunkt am höchsten ist.

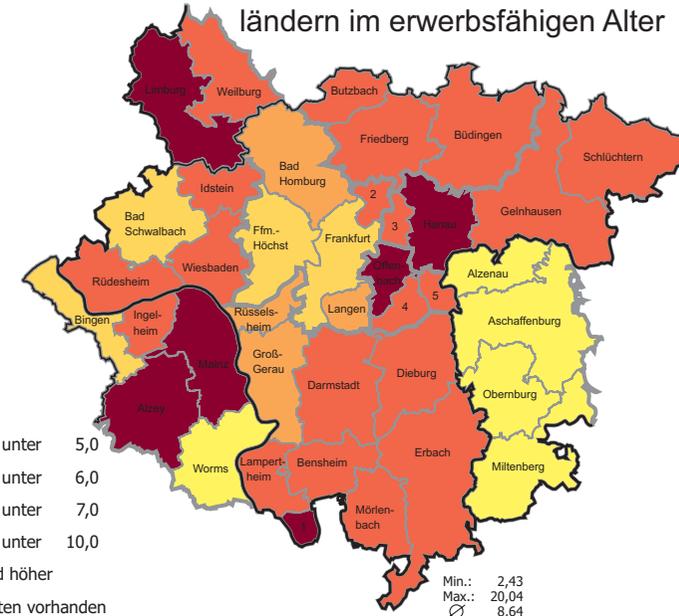
Bei einem im allgemeinen höheren Grad der Erwerbstätigkeit bei männlichen Erwerbspersonen macht sich bei ihnen auch die Arbeitslosigkeit etwas stärker bemerkbar als bei Frauen. Besonders die peripheren Regionen des Rhein-Main-Gebiets, die stark durch sekundärwirtschaftliche Arbeitsplätze geprägt sind, weisen eine höhere Arbeitslosigkeit der Männer auf als die Kernzone mit Frankfurt am Main und Gebieten Richtung Taunus. Das mag darin seine Ursache haben, dass hier verstärkt Unternehmen des Dienstleistungsbereichs angesiedelt sind, in denen zum Erhebungszeitpunkt eher Bedarf als Überschuss an Arbeitskräften herrschte.

Ähnlich verhält es sich im Bezug auf den Anteil arbeitsloser Frauen an den Frauen im erwerbsfähigen Alter. Der Grad ihrer Erwerbstätigkeit liegt im Rhein-Main-Gebiet um etwa 6 – 8 % niedriger als die ihrer männlichen Kollegen. Der Anteil der arbeitslosen Frauen ist regional ähnlich wie die der Männer verteilt. Höher als in der Kernzone ist der Anteil in den peripheren Teilen der Region. Auch hier ist demnach erneut eine "Benachteiligung" der peripheren Gebiete eines Verdichtungsraumes zu beobachten.

Anteil der arbeitslosen Deutschen an den Deutschen im erwerbsfähigen Alter



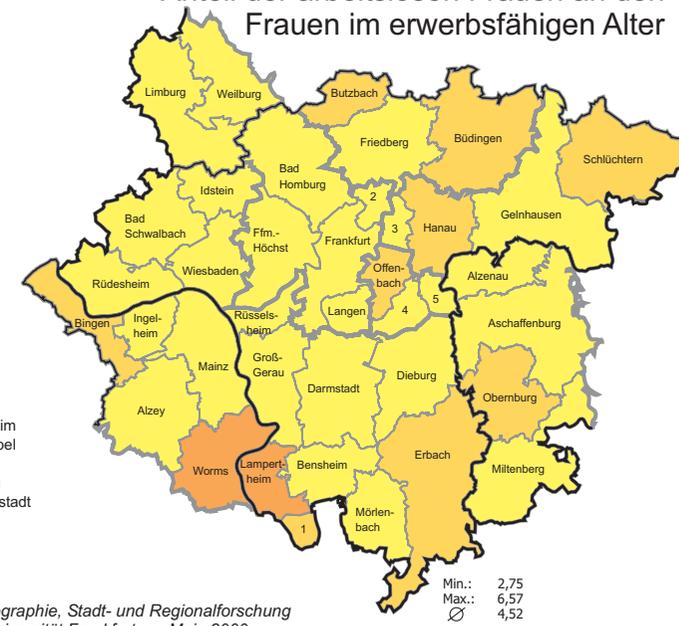
Anteil der arbeitslosen Ausländer an den Ausländern im erwerbsfähigen Alter



Anteil der arbeitslosen Männer an den Männern im erwerbsfähigen Alter



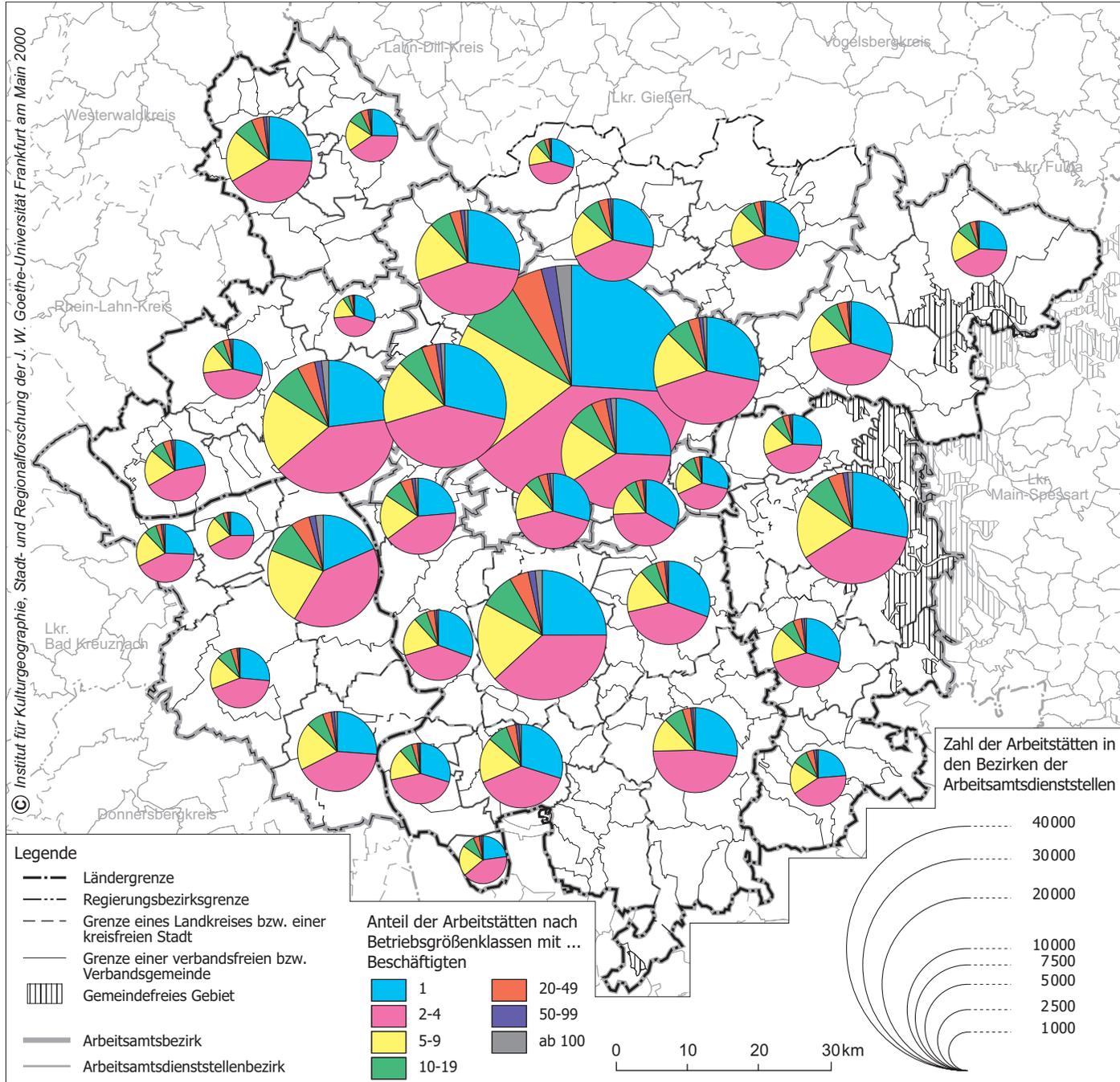
Anteil der arbeitslosen Frauen an den Frauen im erwerbsfähigen Alter



— Land  
— Regierungsbezirk  
— Landkreis bzw. kreisfreie Stadt  
— Arbeitsamtsbezirk  
— Arbeitsamtsdienststellenbezirk

1 Viernheim  
2 Bad Vilbel  
3 Maintal  
5 Rodgau  
6 Seligenstadt

# Arbeitsstätten nach Betriebsgrößenklassen 1987



Die Betriebsgrößenstruktur der Arbeitsstätten im Rhein-Main-Gebiet ist mit Hilfe der Arbeitsamtsstatistik zwar letztmalig für das Jahr 1987 ermittelbar, wurde aber trotzdem in diesen Atlas aufgenommen, da in den vergangenen Jahren wohl keine systematischen Veränderungen stattgefunden haben und ihre Darstellung etwas über die Vielfalt der in diesem Raum ansässigen Unternehmen aussagt.

Es fällt zunächst auf - und ist insoweit für den Betrachter nicht überraschend -, dass die größten Städte Frankfurt am Main, Wiesbaden, Darmstadt oder Mainz auch die Standorte der meisten Arbeitsstätten sind. Am Taunusrand, im Hinterland von Offenbach, aber auch im Raum Aschaffenburg können wir eine weitere Konzentration von Arbeitsstätten beobachten.

Die sektorale Aufteilung der Arbeitsstätten nach der Zahl der Beschäftigten zeigt, dass in fast allen Standorten die "1-Mann/1-Frau"-Arbeitsstätte (blauer Sektor) dominiert und dass so gut wie in allen Arbeitsstättenstandorten weit über 30 %, häufig sogar 40 – 45 % der Arbeitsstätten nicht mehr als maximal 4 Beschäftigte haben (blauer und roter Sektor).

Die Arbeitsstätten mit mehr als 100 Beschäftigten (grauer Sektor), sind im Vergleich zu allen Arbeitsstätten nach Standorten nur sehr gering vertreten, "optisch" wahrnehmbar, d. h. etwa mit einem Anteil von knapp 10 % aller Arbeitsstätten, sind sie nur am Standort Frankfurt am Main. Nur hier, in Mainz oder Darmstadt finden wir etwas verstärkt Unternehmen mit einer Belegschaft von mehr als 100 Mitarbeitern. Das Rhein-Main-Gebiet ist also, betrachtet man die Zahl der Arbeitsstätten nach der Zahl ihrer Beschäftigten, ein Gebiet, in dem neben wenigen Großunternehmen eine Vielzahl kleinerer Arbeitsstätten existiert.

Nicht zuletzt eine hohe Zahl kleinerer und mittlerer Unternehmen macht die Dynamik und Innovationsbereitschaft eines Raumes aus. Es ist also sinnvoll und notwendig darauf zu achten, dass diese vielfältige Struktur erhalten bleibt und nicht zugunsten weniger großer und größter Unternehmen aufgegeben wird, wenn auch die Zahl der Beschäftigten pro Unternehmen in einem reziproken Verhältnis zur Zahl der Arbeitsstätten in der jeweiligen Größenklasse stehen mag. In wirtschaftlicher Hinsicht macht sich natürlich zunächst das Schicksal eines Großunternehmens auf Grund der größeren Zahl an Beschäftigten im allgemeinen Bewusstsein stärker bemerkbar als etwa das Schicksal vieler kleiner und kleinster Unternehmen. Sie aber sind es, die ebenso für wirtschaftliche Dynamik eines Raumes stehen wie die großen Arbeitsstätten, so dass eine auf wirtschaftliche Entwicklung ausgerichtete Politik gerade auf sie ein wachsames Auge haben sollte.

## Beschäftigte nach Betriebsgrößenklassen 1987

Die Darstellung der Beschäftigten nach Standorten, ermittelt mit Hilfe der Arbeitsamtsstatistik nach Arbeitsamtsdienststellenbezirken, liegt letztmalig ebenfalls nur für das Jahr 1987 vor, kann aber auch als Indikator für die Struktur der Arbeitsstätten im Rhein-Main-Gebiet herangezogen werden.

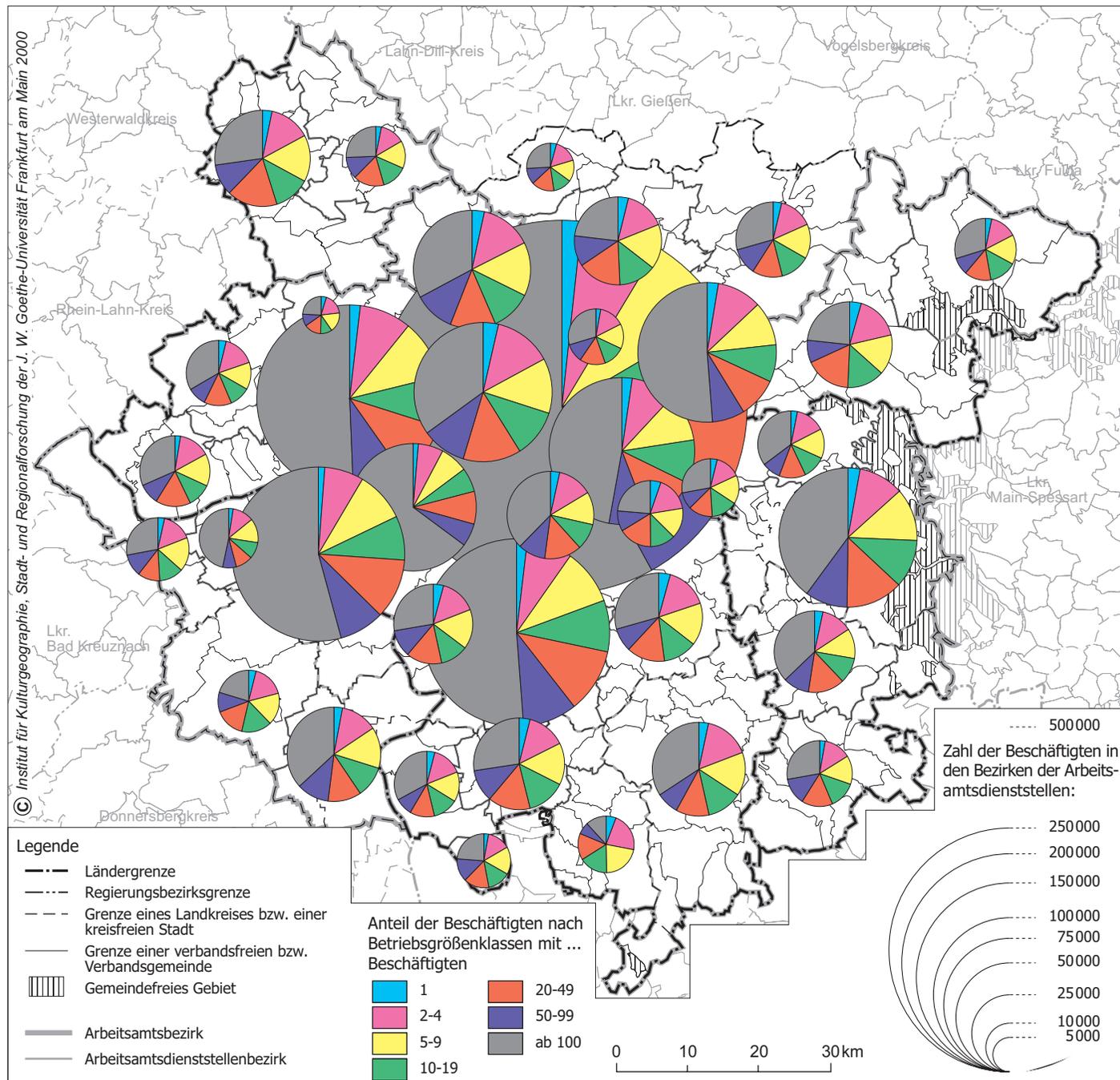
In der Karte "Arbeitsstätten nach Betriebsgrößenklassen 1987" wird sehr deutlich, dass zwar die Arbeitsstätten mit mehr als 100 Beschäftigten im Rhein-Main-Gebiet zahlenmäßig im Vergleich zu allen Arbeitsstätten eine geringe Rolle spielen, dass sie aber hinsichtlich der Zahl der Beschäftigten nach wie vor dominieren.

In Frankfurt am Main sind z. B. in diesen wenigen Unternehmen mehr als 75 % aller Beschäftigten tätig, in Darmstadt, Wiesbaden und Mainz sind es etwa 50 % oder etwas mehr. In den kleineren Standorten am Taunusrand, in Südhessen, im Odenwald, auch im Raum Aschaffenburg, gehen diese Anteile auf unter 50 %, in vielen Fällen auf etwa 30 bis 45 % zurück, d.h. hier finden wir eine größere Palette kleiner Unternehmen, deren Schwerpunkt hinsichtlich der Beschäftigten in einer mittleren Größenordnung von etwa 5 – 50 Beschäftigten liegt (Sektoren gelb, grün und orange).

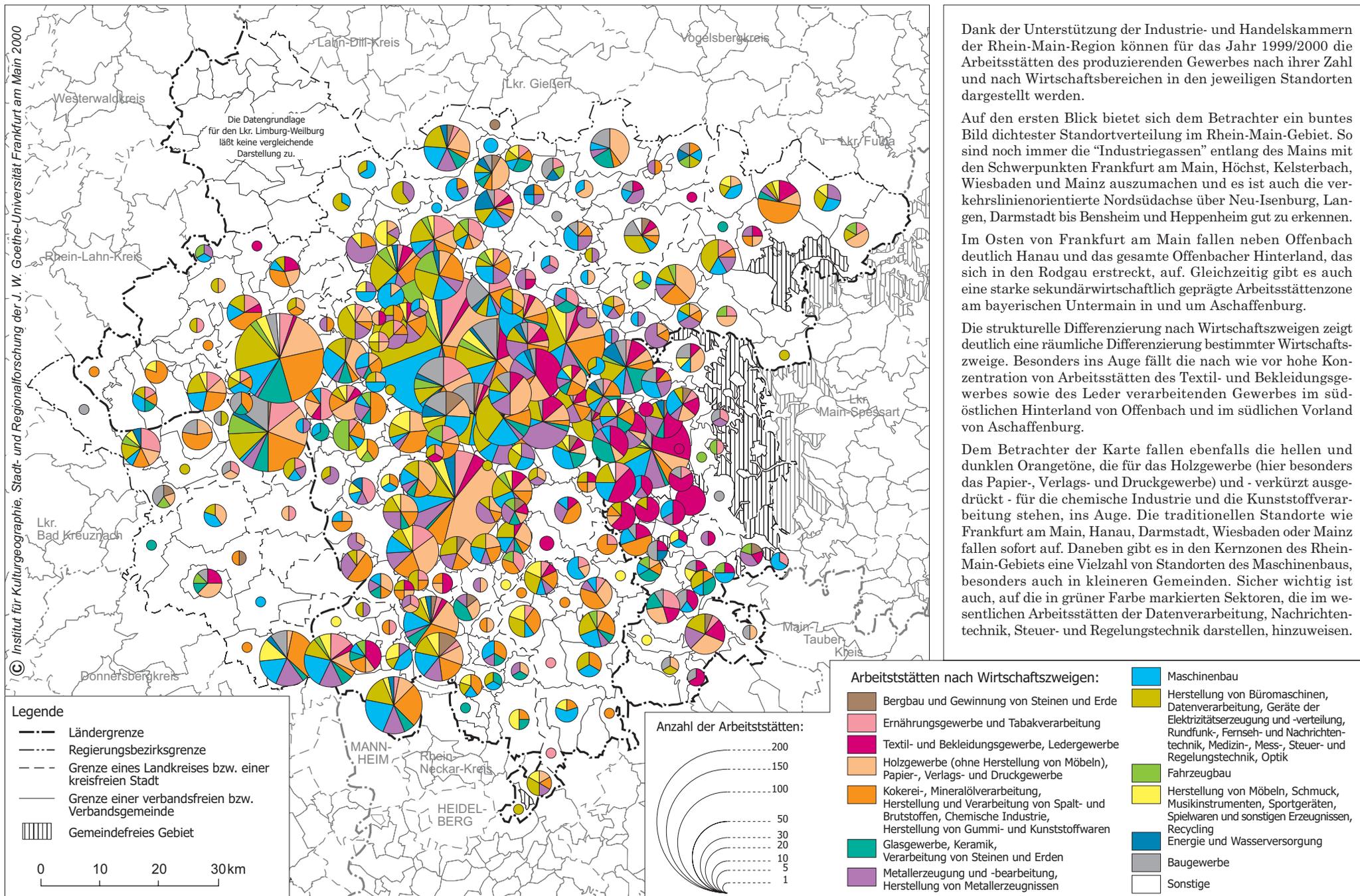
Diese abstrakte "kartographische" Aussage prägt in erheblichem Umfang die Siedlungsstruktur in diesen suburbanen Zonen, finden wir doch dort in hohem Maße die zum großen Teil in den vergangenen 30 Jahren angelegten und besiedelten Gewerbegebiete, in die, häufig aus den großen Kernstädten des Rhein-Main-Gebietes, handwerkliche Unternehmen auf Grund günstiger Ansiedlungsbedingungen und des eigenen Wunsches nach Ausdehnung der Arbeitsstättenfläche abgewandert sind.

Zu diesen Arbeitsstättenstandorten mittlerer Beschäftigtenzahl zählen auch die Standorte mit sogenannten Verteilfunktionen ("Distributionsstandorte"). Dies können Verteilzentren für den Nachschub von Waren für den Einzelhandel ebenso sein wie die großen Märkte für Lebensmittel, Heimwerker- und Gartenbedarf, Möbel und Unterhaltungselektronik. Durch diese Standorte auf der "grünen Wiese" vor den Toren der Städte löst sich die traditionelle Siedlungsstruktur auf in ein Mosaik aus Standorten, die mit Individualverkehrsmitteln leicht zu erreichen sind. So wird nicht nur die Landschaft zersiedelt, sondern auch die Verödung der Innenstädte beschleunigt und Urbanität verloren.

Soll dieser Prozess zumindest verlangsamt werden, können nur gemeinsam von den Kernstädten und dem Umland entwickelte, flächenschonende und -restriktive Konzepte hier eine Besserung schaffen, die das Ausufernd solcher Standorte in Zukunft besser räumlich ordnet.



# Arbeitsstätten des Produzierenden Gewerbes nach Wirtschaftszweigen 1999/2000



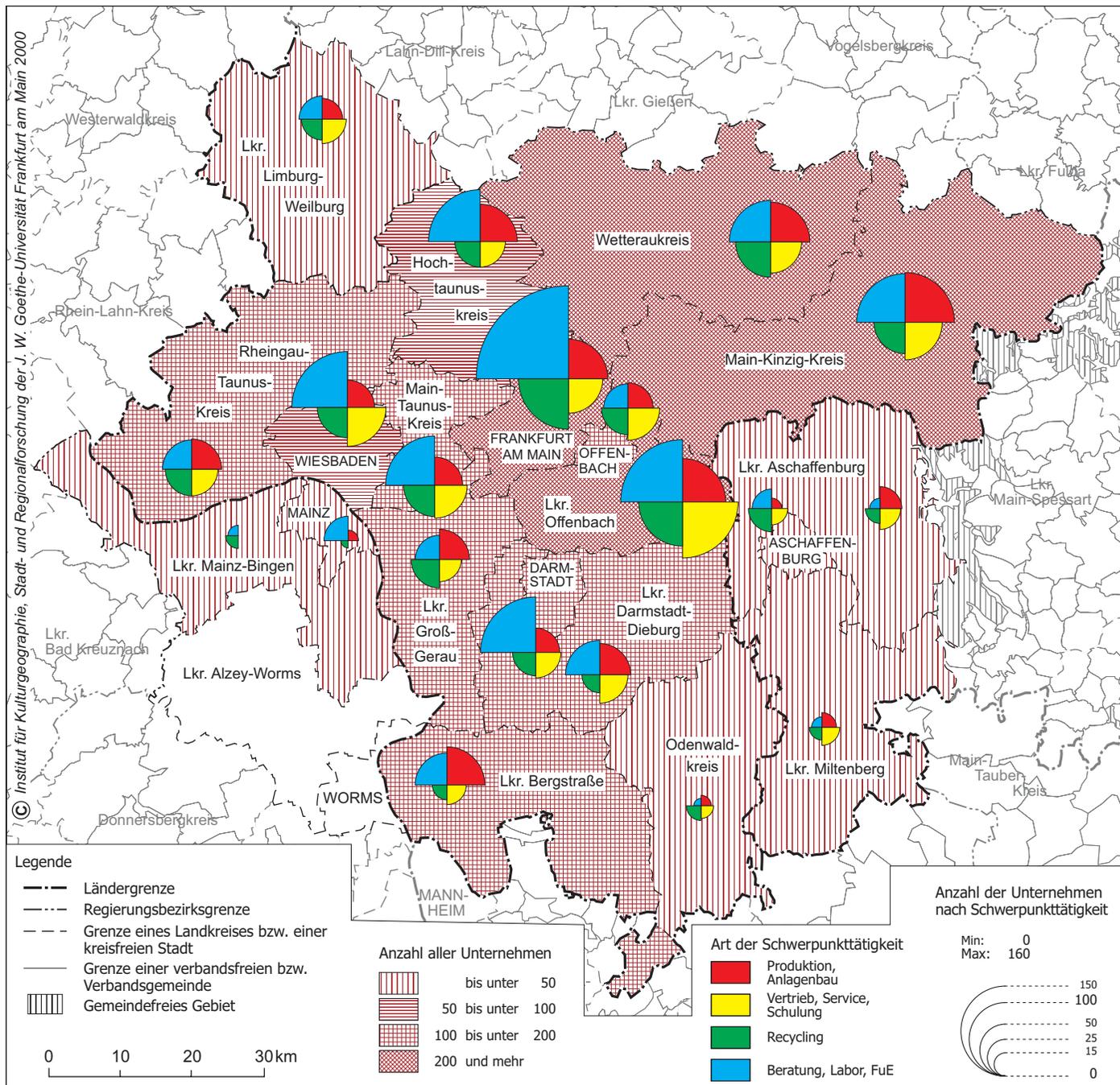
# Unternehmen der Umweltwirtschaft in der Region Frankfurt/Rhein-Main 1997

Auf Grund einer Erhebung des Vereins Wirtschaftsförderung Region Frankfurt/Rhein-Main können für das Jahr 1997 erstmals für das Rhein-Main-Gebiet Unternehmen der Umweltwirtschaft zumindest nach Kreisen in ihrer Standortverteilung dargestellt werden. Die Karte zeigt in der Flächendarstellung die Anzahl der Betriebe, in den sektoralen Darstellungen die Zahl der Betriebe nach dem Schwerpunkt der Unternehmens-tätigkeit.

In der Region Rhein-Main sind nach dieser Untersuchung 1.514 Umweltunternehmen tätig, darunter mehr als 200 High-Tech-Betriebe mit einem hohen Mitteleinsatz für Forschung und Entwicklung. In der gesamten Region liegen die Tätigkeitsbereiche der Unternehmen im Dienstleistungsbereich, 42 % der Firmen sind mit Beratung bzw. Forschung und Entwicklung befasst, 19 % sind im Vertrieb und Service bzw. in der Schulung tätig. Bei 21 % der Unternehmen liegt der Schwerpunkt in der Produktion von Anlagen, bei 17 % der Unternehmen in der Entsorgung. Die wichtigsten regionalen Produktbereiche sind Umweltmanagement, Recycling, Abwasserentsorgung/ Wasser-versorgung, Mess- und Regeltechnik sowie Luftreinhaltung und Klimaschutz.

Mit 258 Unternehmen stellt Frankfurt am Main den Hauptstandort der Betriebe der Umweltwirtschaft. Die zweitwichtigsten Standorte mit 201 Betrieben finden sich im Kreis Offenbach, gefolgt von 134 Unternehmen im Main-Kinzig-Kreis, während jeweils zwischen 90 und 117 Unternehmen ihren Standort in den Städten Darmstadt, Wiesbaden, im Wetteraukreis, dem Hochtaunus- und Main-Taunus-Kreis haben.

Die Darstellung macht deutlich, dass sich die Unternehmen der Umweltwirtschaft zu einem bedeutenden und innovativen Wirtschaftszweig im Rhein-Main-Gebiet entwickelt haben und dass die Beratungs-, Service-, Entwicklungs- und Forschungsaktivitäten in den Unternehmen den Schwerpunkt im Rhein-Main-Gebiet bilden. Innerhalb des Raumes beobachten wir hinsichtlich des tertiärwirtschaftlichen Charakters der Tätigkeiten ein nicht zu übersehendes West-Ostgefälle. Die Zahl der Unternehmen, die im Bereich Beratung, Vertrieb, Forschung tätig sind, konzentrieren sich viel stärker im westlichen Teil des Rhein-Main-Gebietes oder in Frankfurt am Main selbst, im östlichen Rhein-Main-Gebiet sind viel häufiger Unternehmen zu finden, die sich der Produktion in dieser Technologie widmen. Der Flughafen Frankfurt Main trägt sicher auch dazu bei, dass die eher tertiärwirtschaftlich ausgerichteten Unternehmen ihre Standorte im westlichen Teil des Rhein-Main-Gebiets wählen.





# Überblick und Administrative Gliederungen

Gebiet und Fläche

Bevölkerung

Bildung und Soziales

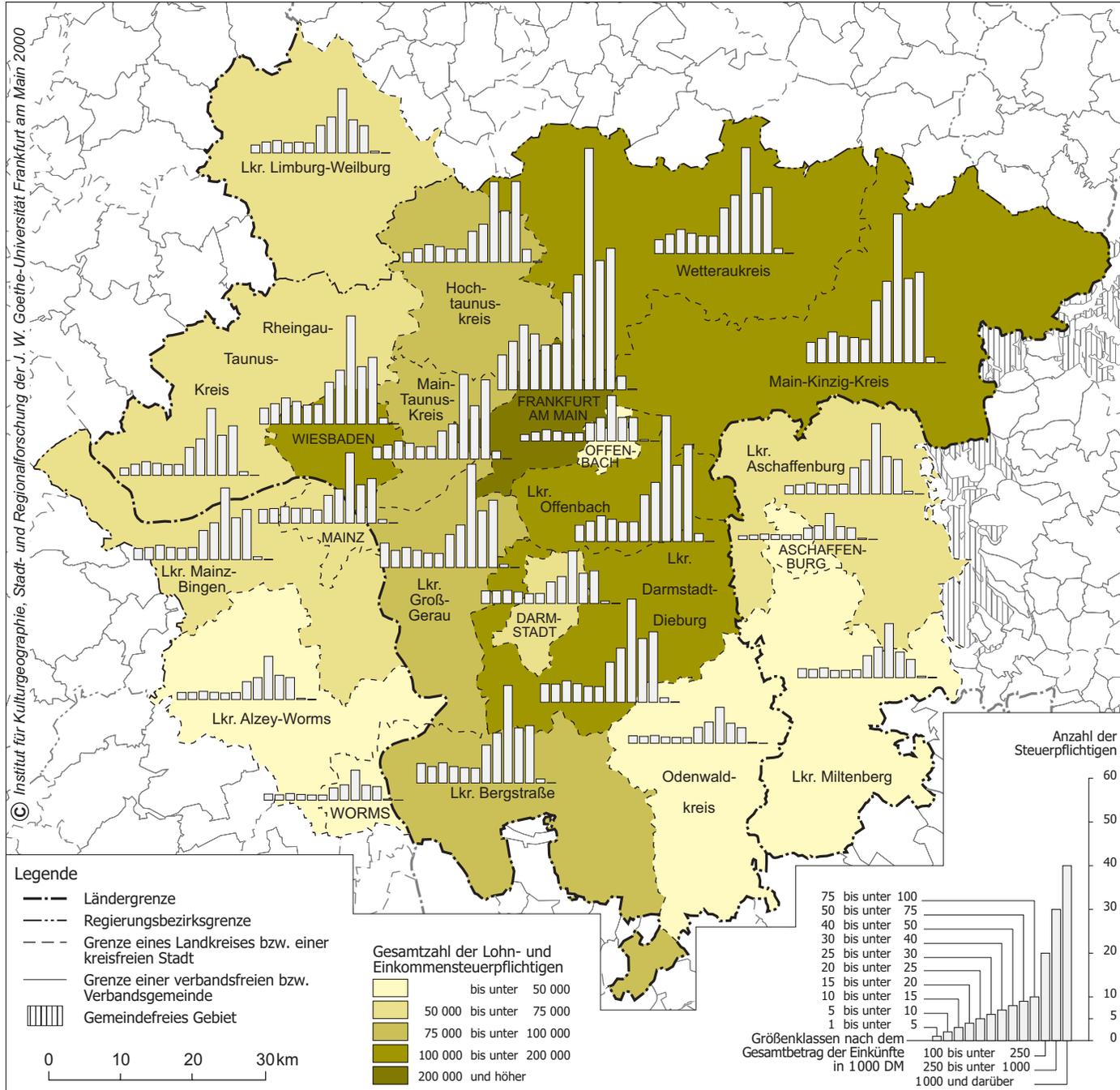
Bauen und Wohnen

Wirtschaft

**Geld, Finanzen, Steuern**

Technische Infrastruktur und Verkehr

# Lohn- und Einkommensteuerpflichtige absolut nach Größenklassen 1995



Die Karte der Lohn- und Einkommensteuerpflichtigen zeigt in der Flächensignatur die absolute Zahl der Steuerpflichtigen auf Kreisbasis, in den Diagrammen die Anzahl der Steuerpflichtigen nach Größenklassen der zu versteuernden Einkünfte.

Interessant ist, dass neben Frankfurt am Main und Wiesbaden die höchste Zahl der Einkommensteuerpflichtigen in den östlichen (Wetteraukreis, Main-Kinzig-Kreis) und südöstlichen Kreisen (Lkr. Offenbach, Lkr. Darmstadt-Dieburg) des Rhein-Main-Gebiets erreicht wird, während im westlichen Rhein-Main-Gebiet die Gesamtzahl der Steuerpflichtigen geringer ist.

Die Betrachtung der Größenklassen der Einkünfte der Steuerpflichtigen zeigt zunächst, dass zumindest in den Kernzonen der Region Rhein-Main die mittleren und höheren Einkommensgruppen dem Staat zu Steuereinnahmen verhelfen, damit das Rhein-Main-Gebiet auch in diesem Indikator als Raum höherwertiger Beschäftigungen mit entsprechendem Einkommen ausgewiesen ist. Interessant ist besonders der "Fall" Frankfurt am Main. Dort treten zu den relativ zahlreichen Beziehern höherer und hoher Einkommen wesentlich mehr Bezieher niedrigerer Einkommen. In den vorgelagerten Kreisen besonders am Taunusrand, auch in Wiesbaden dominieren dagegen deutlich die Bezieher höherer und hoher zu versteuernder Einkommen. Diese Diskrepanz erweist sich als ein weiterer Indikator für die sog. "Speckgürteltheorie": die Zone hohen Wohlergehens im unmittelbaren Umfeld der Kernstädte in Verdichtungsregionen.

In den peripheren Zonen des Rhein-Main-Gebiets, besonders in Rheinhessen, im Odenwald und am bayerischen Untermain leben nicht nur wesentlich weniger Steuerpflichtige als in den hochverdichteten Kernzonen der Region, sondern sie tragen durch ihre Einkommensstruktur auch weniger zum Steueraufkommen bei, so dass wir auch in diesem Indikator ein typisches "Kern-Rand-Gefälle" für die Region beobachten können.

# Lohn- und Einkommensteuereinnahmen absolut nach Größenklassen 1995

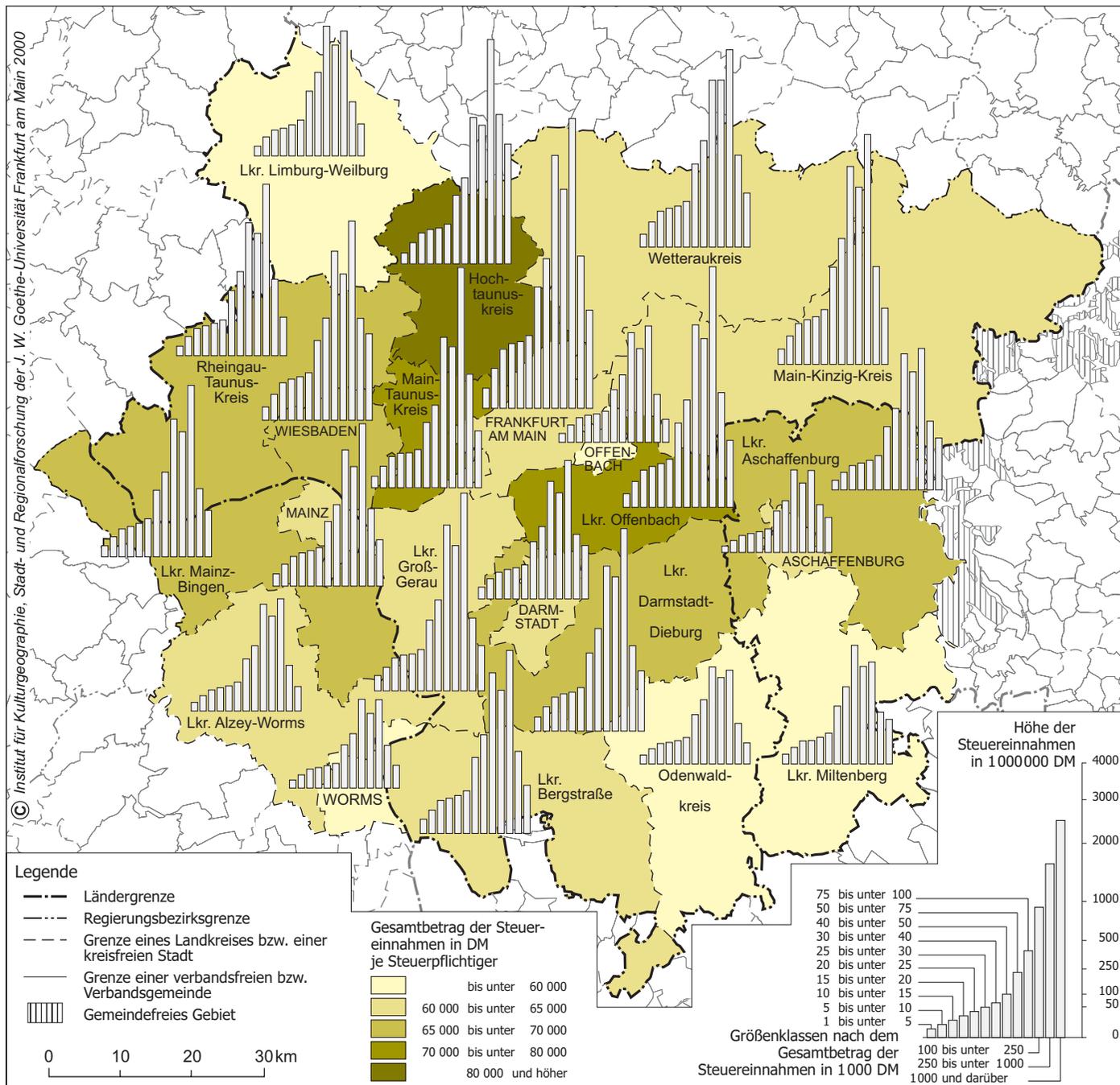
Die Darstellung der Steuereinnahmen aus Lohn- und Einkommensteuer, in der Flächensignatur als gesamte Steuereinnahmen auf Kreisbasis dargestellt, in den Diagrammen gegliedert nach Größenklassen der Steuereinnahmen zeigt deutlich die "reichen" und die "weniger reichen" Zonen des Rhein-Main-Raums.

Der Hochtaunuskreis fällt besonders als "Oase" höchster Steuereinnahmen, resultierend aus den Größenklassen hoher und höchster Steuereinnahmen pro Steuerpflichtigen ins Auge, während Frankfurt und die anderen Kernstädte des Rhein-Main-Gebiets in den Steuergesamteinnahmen deutlich dahinter zurückbleiben.

Nicht erstaunlich ist, dass natürlich die mittleren und höheren Einkommen wesentlich mehr, trotz geringerer Zahl von Steuerpflichtigen, zum Gesamtsteueraufkommen beitragen, so dass alle Diagramme eine deutlich höhere Säulenlänge im Bereich höherer zu versteuernder Einkommen haben.

Die "Feinanalyse" der Diagramme im Vergleich mit den Gesamteinnahmen pro Kreis und im Vergleich mit der Karte auf der gegenüberliegenden Seite macht aber deutlich, dass z.B. in den Regionen mit vielen Steuerpflichtigen (Wetteraukreis, Main-Kinzig-Kreis) die Steuereinnahmen, auf den Steuerpflichtigen bezogen, wesentlich geringer sind als in der "Beletage" des Taunusrandes. Das gleiche gilt für die peripheren Zonen des Rhein-Main-Gebiets (z. B. Odenwaldkreis, Lkr. Miltenberg, Lkr. Limburg-Weilburg), in denen die "Pro-Kopf"-Steuereinnahmen ebenfalls wesentlich geringer sind als in den Kernzonen.

Der Vergleich mit dem Anteil der Beschäftigten im tertiären Wirtschaftssektor in der Karte "Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an den Wirtschaftsektoren 1980 und 1998" lässt deutlich erkennen, dass die Regel gilt: je höher der Anteil an Beschäftigten im tertiären Wirtschaftssektor, um so höher die Wahrscheinlichkeit höherer Steuereinnahmen pro Steuerpflichtigen.





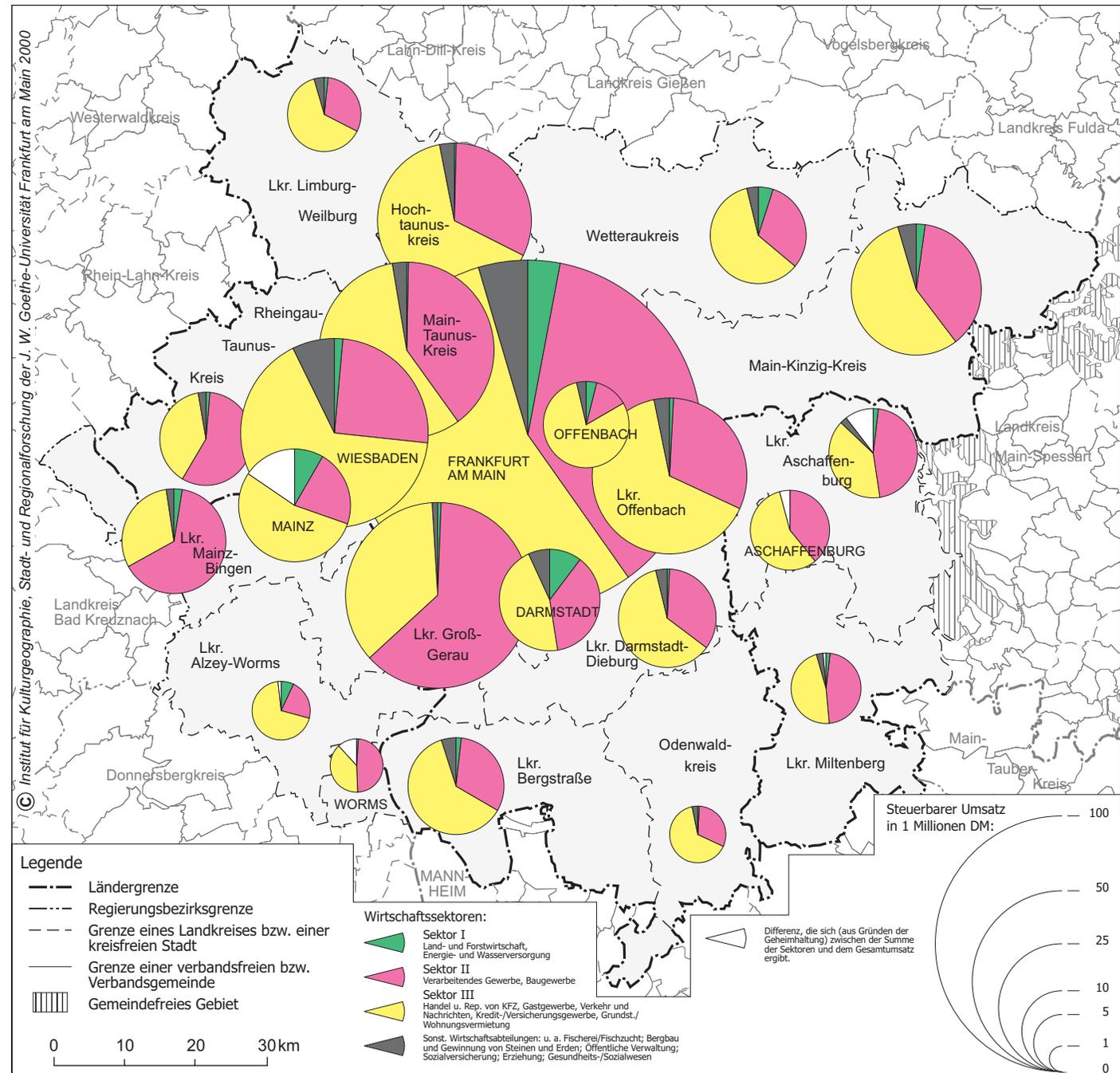
# Steuerbarer Umsatz nach Wirtschaftssectoren 1997

Die Umsatzstärke nach Wirtschaftssectoren sowie kreisfreien Städten und Kreisen zeigt für das Rhein-Main-Gebiet ein auch aus anderen Darstellungen vertrautes Bild. Die höchsten zu versteuernden Umsätze werden mit weitem Abstand in Frankfurt am Main erzielt, gefolgt von der Stadt Wiesbaden, den Kreisen Groß-Gerau, Offenbach, Main-Taunus und Hochtaunus, während die übrigen Teilräume der Region hinsichtlich ihres Steueraufkommens zurückbleiben.

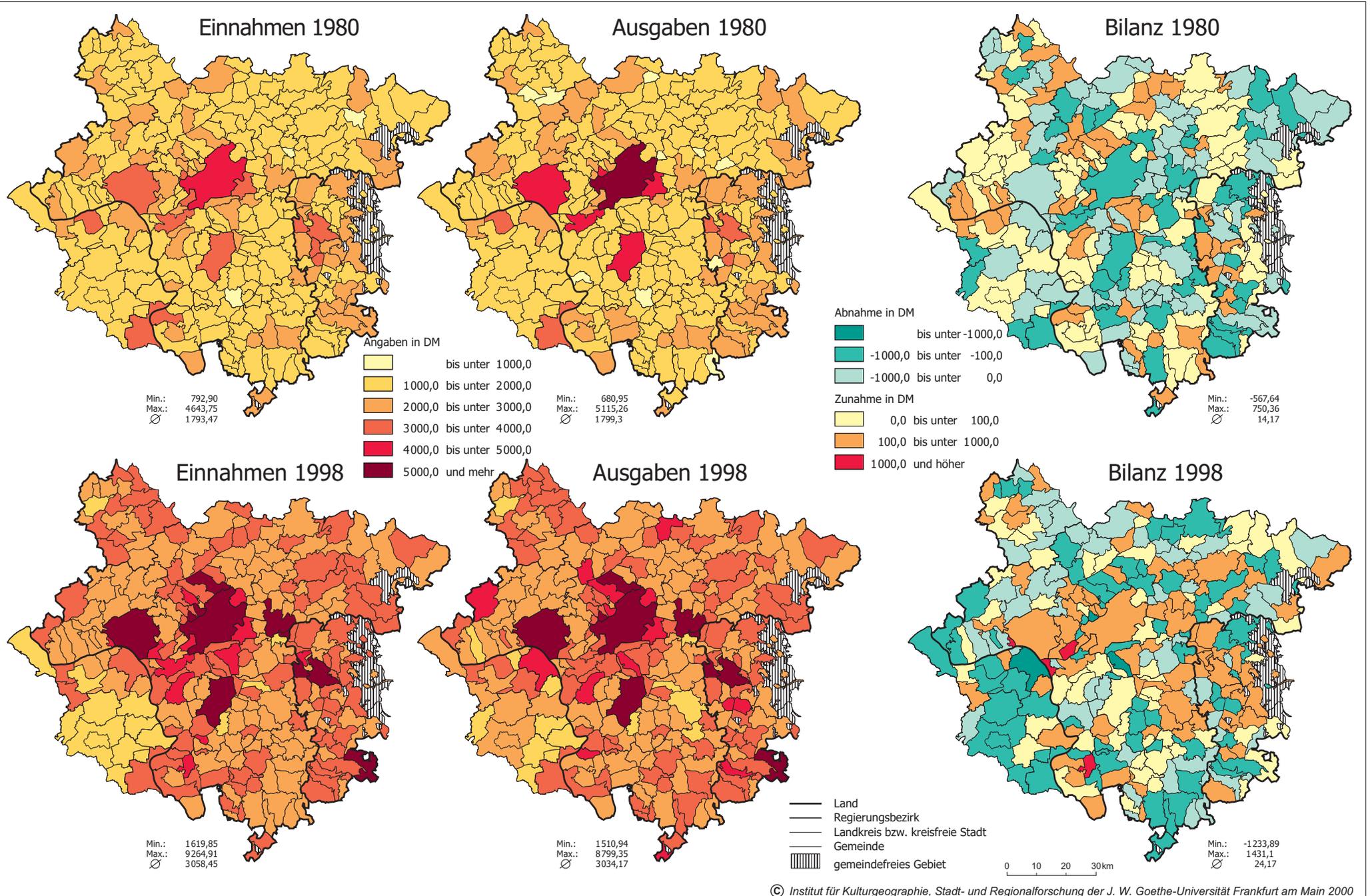
Während in Frankfurt am Main, Wiesbaden und den Kreisen am Taunusrand mehr als die Hälfte, teilweise sogar zwei Drittel der zu versteuernden Umsätze aus dem tertiären Wirtschaftssektor stammen, fällt der Kreis Groß-Gerau noch deutlich mit einem etwa sechzigprozentigen Anteil aus dem sekundären Wirtschaftssektor auf.

Am Beispiel der Stadt Frankfurt am Main zeigt sich im Vergleich der Karten auf den Seiten 84 und 88 deutlich, dass zwar hier der sekundäre Wirtschaftssektor noch in beachtenswertem Maß zum Steueraufkommen beiträgt, dass aber die Wertschöpfung in wesentlich höherem Maße aus dem tertiären Wirtschaftssektor resultiert.

Für das Rhein-Main-Gebiet ist beim Vergleich dieser Karten bemerkenswert, dass hohe Umsätze, aus denen Steuern abzuführen sind, nicht unbedingt zu einer vergleichbar hohen Bruttowertschöpfung führen.



# Einnahmen und Ausgaben der kommunalen Haushalte je 1000 Einwohner 1980 und 1998



# Entwicklung des Vermögens- und Verwaltungshaushaltes der Gemeinden 1980 - 1998

Die den Vermögens- und Verwaltungshaushalt ausweisenden Haushaltspläne von Städten und Gemeinden sagen etwas über die Leistungsfähigkeit der Kommune aus und geben Auskunft über die Höhe der Einnahmen und Ausgaben. Die kommunalen Gebietskörperschaften sind bestrebt, zumindest eine ausgeglichene Bilanz ihrer Haushalte zu erreichen.

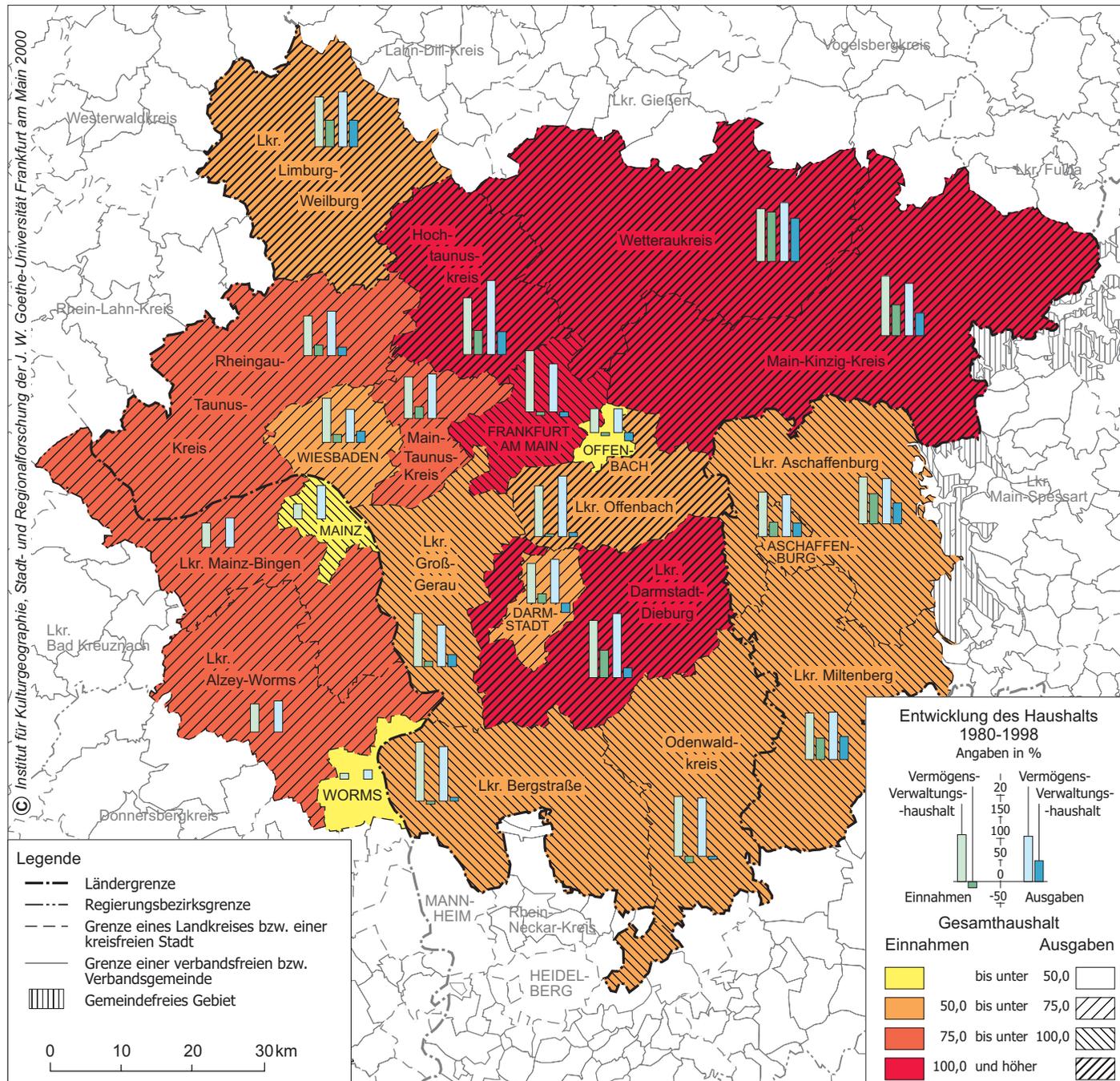
Die Karten zeigen für die beiden Vergleichsjahre 1980 und 1998 nach Gemeinden die jeweiligen Einnahmen und Ausgaben der beiden Haushalte (Der Vermögenshaushalt beinhaltet alle finanziellen Vorgänge, die auf die Bildung oder Umverteilung von Vermögen gerichtet sind, der Verwaltungshaushalt umfasst denjenigen Teil der kommunalen Finanzen, der die vermögensunwirksamen Posten enthält, z.B. auf der Einnahmenseite alle laufenden Einnahmen wie Steuern, Zuweisungen, Gebühren, auf der Ausgabe-seite alle laufenden Ausgaben wie Personalausgaben, sachliche Verwaltungs- und Betriebskosten, Zinsen).

Die Darstellung der Einnahmen und Ausgaben zeigt für die Vergleichsjahre, dass in allen Städten und Gemeinden des Rhein-Main-Gebiets zwar die Einnahmen gestiegen sind, sich gleichzeitig aber auch die Ausgaben wesentlich erhöht haben. Die Ursachen dafür sind weniger Ausgaben zur Vermögensbildung: Häufig haben die Kommunen nur durch Verkauf von Teilen ihres Vermögens die Balance zwischen Einnahmen und Ausgaben im Haushalt einigermaßen ausgeglichen gestalten können. Die meisten Kommunen beklagen, dass sie auf Grund ständig steigender Kosten im Verwaltungshaushalt (vor allem Personalkosten) keine Zuführungen zum Vermögenshaushalt leisten können.

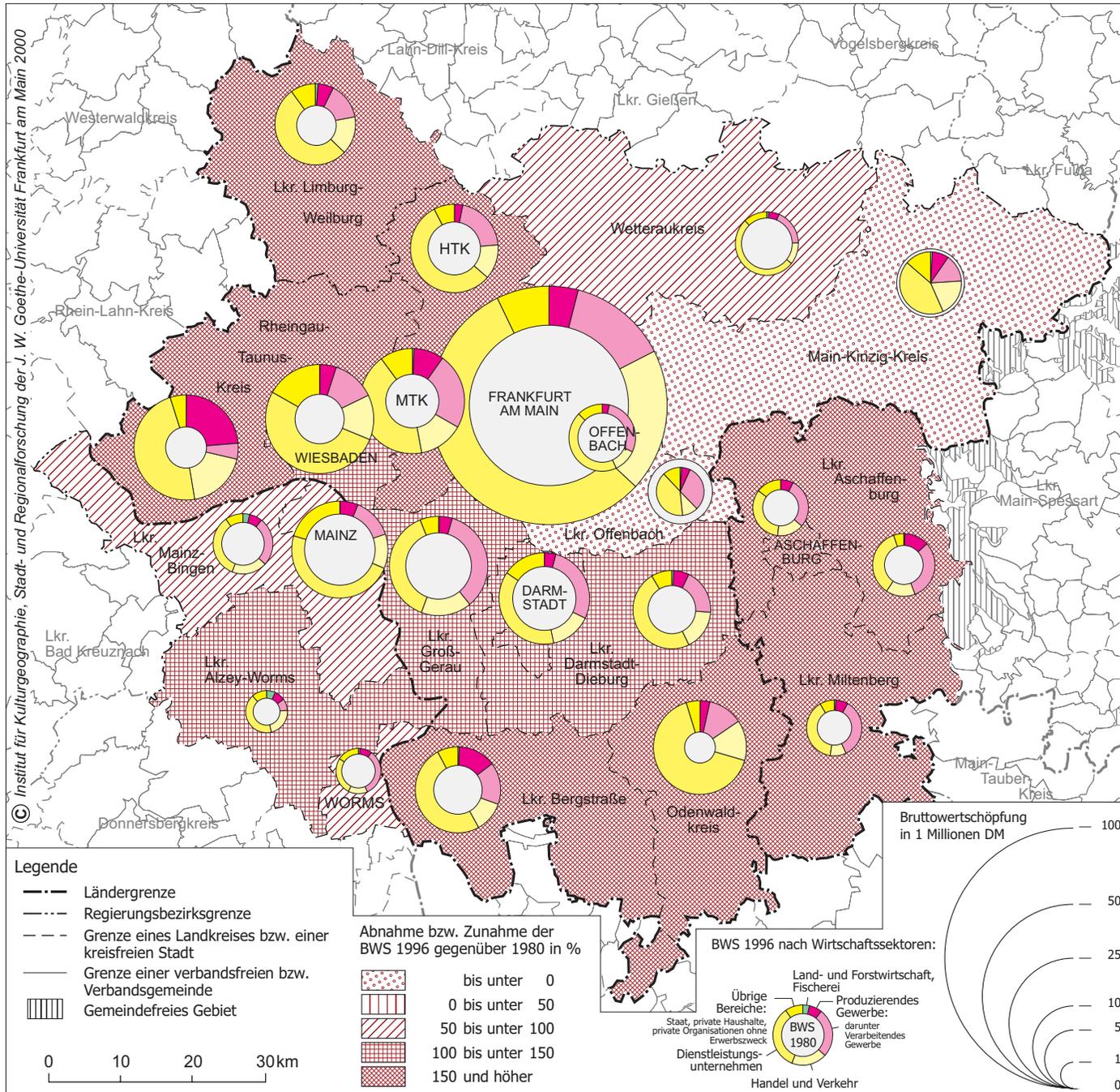
Die Gegenüberstellung (Bilanz) von Einnahmen und Ausgaben im Vermögens- und Verwaltungshaushalt zeigt aber auch im Vergleich der beiden Jahre, dass mehr und mehr Kommunen des Rhein-Main-Gebiets versuchen, zu einer positiven jährlichen Haushaltsbilanz zu kommen. Dazu gehören vor allem die großen Städte Frankfurt am Main, Wiesbaden und Darmstadt, lediglich Mainz macht hier eine Ausnahme.

Am auffallendsten ist, dass gerade diejenigen Kommunen, die 1980 noch eine positive Bilanz aufwiesen, im Jahr 1998 einen Ausgabenüberschuss haben. Es handelt sich vorwiegend um Kommunen in den Randbereichen der Region Rhein-Main, damit typische Zonen, in denen durch die nach außen fortschreitende Suburbanisierung gerade in den vergangenen beiden Jahrzehnten Investitionen für die zugezogenen Bevölkerung getätigt werden mussten.

Die ausgeglichene Haushaltsbilanz etwa in den großen Städten bei gleichzeitig hohen Einnahmen und Ausgaben läßt allerdings nicht den Schluss zu, dass die kommunalen Aufgaben zum besten geregelt seien, vielmehr ist bekannt, dass das Ziel der Haushaltskonsolidierung nur durch konsequente Sparmaßnahmen erreichbar ist und dass deshalb an vielen Stellen, besonders im kulturellen und sozialen Bereich bisherige Leistungen gekürzt oder ganz gestrichen werden.



# Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftssectoren 1996



Die Darstellung der Bruttowertschöpfung (BWS) nach Wirtschaftssectoren und Kreisen ist ein guter Indikator für die Wirtschaftskraft der "Dienstleistungsregion Rhein-Main". Mehr als das Zehnfache an Bruttowertschöpfung im Vergleich zu den übrigen Kernstädten der Region und 26,1 % der Wertschöpfung des Landes Hessen werden in Frankfurt am Main erwirtschaftet. Dabei entfallen mehr als 70 % dieses Wertes auf die Bereiche Handel und Verkehr und die spezifischen Dienstleistungsbereiche wie Banken, Versicherungen oder Beratungstätigkeiten.

Die als "übrige Bereiche" ausgewiesenen Anteile in der Darstellung der Wirtschaftssectoren umfassen im Wesentlichen sog. Organisationen ohne Erwerbscharakter wie staatliche Einrichtungen, private Haushalte oder private Organisationen. Sie tragen in Darmstadt und Mainz, auch Wiesbaden, zu einem größeren Teil zur BWS bei als in den übrigen Städten des Rhein-Main-Gebiets. Diese Städte gewinnen als Landeshauptstädte oder Universitätsstädte einen beachtlichen Anteil der Wertschöpfung aus diesen Bereichen.

Die Breite der Ringe um die grauen Innenflächen der Kreise verdeutlicht, dass in diesen Gebieten zwischen 1980 und 1996 jeweils eine Zunahme der Bruttowertschöpfung zu beobachten ist, die in Frankfurt zwar scheinbar nicht so hoch ausfällt, da der "Darstellungsring" schmaler ist als z.B. besonders im Odenwaldkreis, auf Grund des quantitativen Volumens der schon 1980 erwirtschafteten Wertschöpfung hier aber eine nochmalige wesentliche absolute Steigerung darstellt.

Die Landkreise Groß-Gerau, Aschaffenburg, Miltenberg, Limburg-Weilburg, also die Gebiete am Rande des Verdichtungsraums Rhein-Main, entwickeln sich in ihrer BWS deutlich von sekundärwirtschaftlichen zu tertiärwirtschaftlichen Zonen.

Der Main-Kinzig-Kreis und der Landkreis Offenbach fallen durch eine negative Entwicklung im Betrachtungszeitraum auf. Die Gründe sind sicher nicht zuletzt darin zu suchen, daß hier u. a. "nur" die ausgelagerten Werkbänke oder "Lagerplätze" von Unternehmen in höherem Maße als in anderen Bereichen der Region zu finden sind - die Unternehmenssitze selbst befinden sich etwa in Frankfurt am Main oder in anderen deutschen oder ausländischen Regionen.

Im Odenwaldkreis wird in der Zunahme der BWS der Einfluss des Rhein-Neckar-Raumes deutlich.

## Bruttowertschöpfung in DM je Einwohner 1980 - 1996

Die Entwicklung der Bruttowertschöpfung (BWS) nach Kreisen für die Periode von 1980 bis 1996 zeigt sehr eindrucksvoll die Zonierung der Wertschöpfungsverbesserungen für das Rhein-Main-Gebiet in diesem Zeitraum.

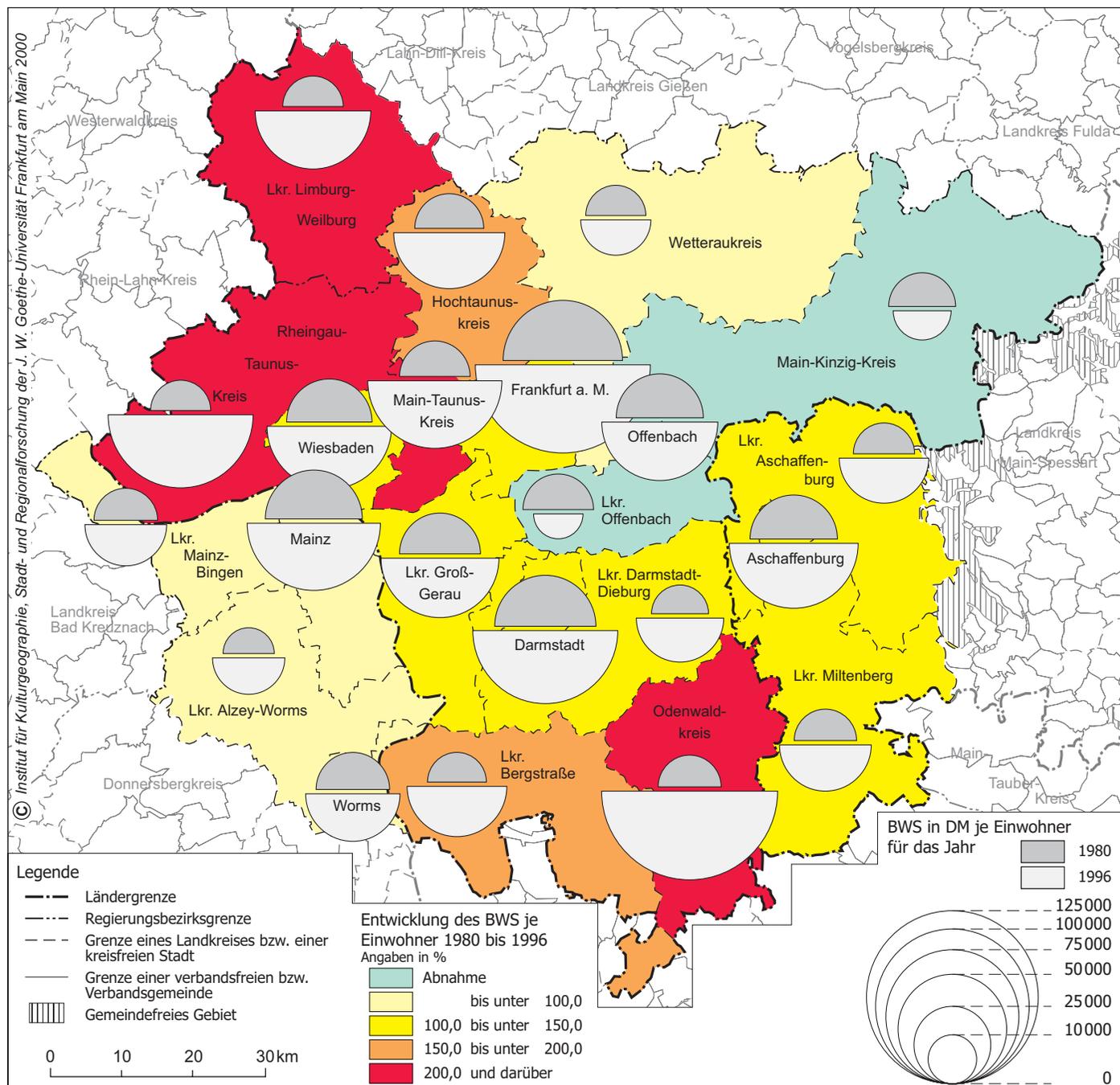
Besonders ins Auge fällt, dass die peripheren Regionen, die im Volumen der Wertschöpfung 1980 noch weit hinter den städtischen Größenordnungen von Frankfurt am Main, Darmstadt, Mainz oder Wiesbaden zurücklagen, in diesem Zeitraum sehr stark aufgeholt haben. Dies gilt insbesondere für den Odenwaldkreis, für den Rheingau-Taunus-Kreis, den Main-Taunus-Kreis und für den Kreis Limburg-Weilburg.

Eine Reihe von Ursachen sind für diese Entwicklung verantwortlich. Wir beobachten spätestens seit den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts neben der sogenannten Wohnsuburbanisierung (verstärkter Wegzug von Menschen aus den Kernstädten in den suburbanen Raum) eine sekundärwirtschaftliche und vor allem auch eine tertiärwirtschaftliche Suburbanisierung. Davon haben die Kreise am Taunusrand, im Rheingau, im Hinterland von Wiesbaden und auch in Südhessen profitiert.

In der politischen Diskussion spricht man in den letzten Jahren häufig von dem "Speckgürtel", der sich in Verdichtungsräumen um die Kernstädte lege. Damit ist gemeint, dass die Kernstädte einen beträchtlichen Teil ihrer Bevölkerung und Unternehmen an das Umland verlieren, die zum Steueraufkommen der Städte dann nicht mehr beitragen, während diese hohe Lasten im sozialen Bereich tragen müssen und eine Reihe von Leistungen vorhalten, z.B. auf dem kulturellen Sektor, die von Bewohnern aus dem "Speckgürtel" nachgefragt werden, diese sich aber nicht an den Kosten beteiligen. So entsteht dieses Wertschöpfungsgefälle zwischen Kernstädten und den umliegenden Gebieten, die suburbanen Zonen setzten "Speck" auf Kosten der Kernstädte an.

Die Darstellung zeigt deutlich, dass, bezogen auf die jeweilige Einwohnerzahl, die BWS in den Umlandzonen stärker zugenommen hat als in den Kernstädten und daher die "Speckgürtelthese" sicher nicht völlig aus der Luft gegriffen ist.

Die Darstellung zeigt aber auch, dass die Suburbanisierung als Prozess der räumlichen Ausdehnung von Verdichtungsräumen aufzufassen ist und besonders die bisher peripheren Zonen dieser Räume einem starken Wandel unterworfen sind. Dafür ist die Zunahme der BWS, betrachtet man sie in Zusammenhang mit der Zuordnung zu Wirtschaftsbereichen, ein guter Indikator. Man kann daran sehr gut den Wandel von agrarwirtschaftlichen Strukturen über sekundärwirtschaftliche zu tertiärwirtschaftlichen Strukturen bis in die Randzone der Verdichtungsräume ablesen. Das Rhein-Main-Gebiet ist dafür ein anschauliches Beispiel.





# Überblick und Administrative Gliederungen

Gebiet und Fläche

Bevölkerung

Bildung und Soziales

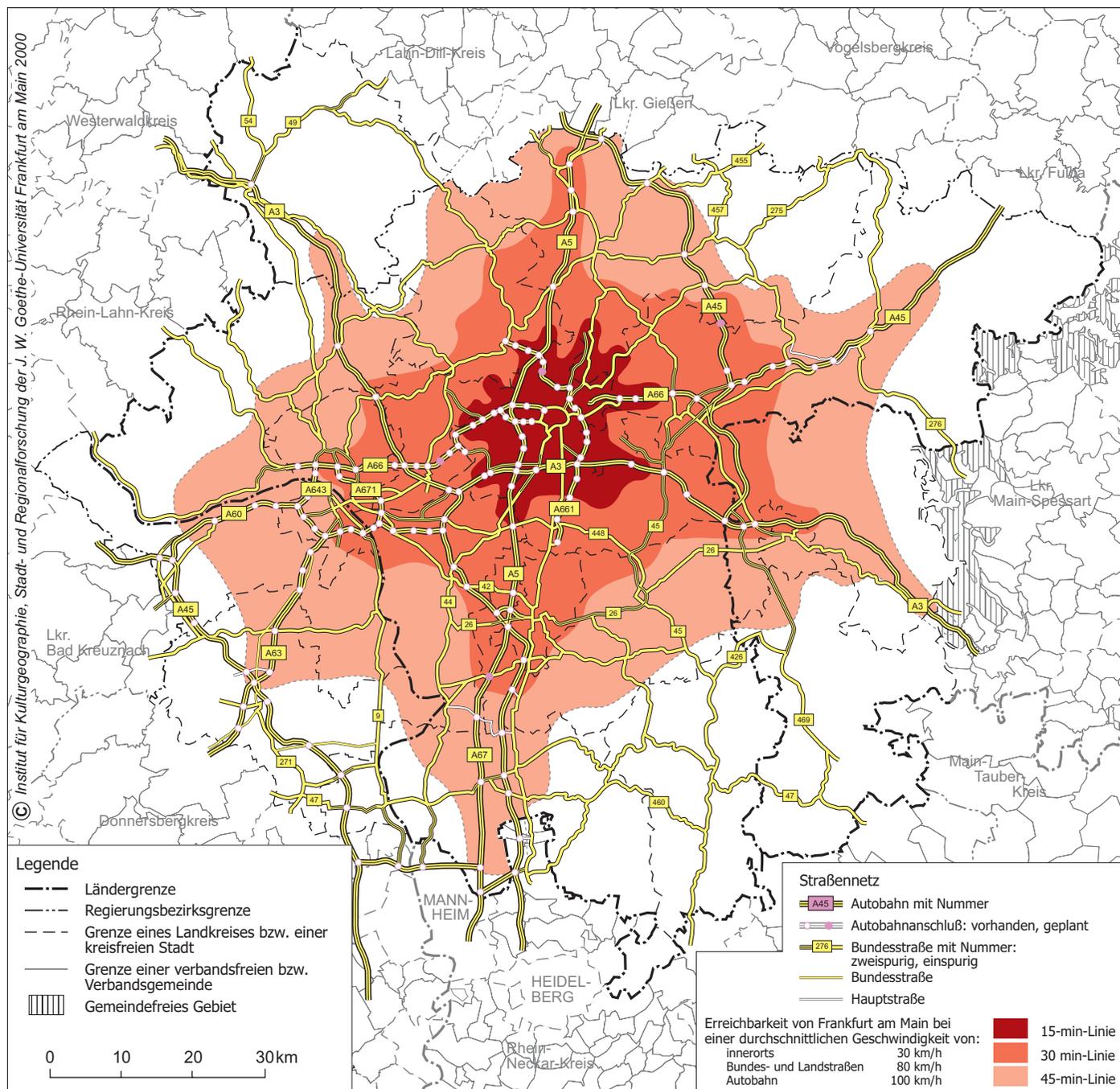
Bauen und Wohnen

Wirtschaft

Geld, Finanzen, Steuern

**Technische Infrastruktur und Verkehr**

# Theoretische Erreichbarkeit der Stadt Frankfurt am Main im Straßenverkehr



Die Karte zur theoretischen Erreichbarkeit der Frankfurter Innenstadt gibt an, innerhalb welcher Zeitspanne es möglich ist, von einem bestimmten Punkt der Region aus in die Frankfurter City zu gelangen. Da in der Karte weder Staus noch Ampeln mitberücksichtigt sind, ergibt sich lediglich die theoretische Erreichbarkeit der Frankfurter Innenstadt. Der tatsächliche Einzugsbereich der Stadt ist räumlich und zeitlich gesehen größer, da von den Berufstätigen und auch von den Besuchern längere Anfahrtswege als in der Karte verzeichnet sind, in Kauf genommen werden.

Im Vergleich zur theoretischen Erreichbarkeit Frankfurts mit der Bahn fällt auf, dass mit dem Auto nur ein etwas kleinerer Bereich innerhalb der 45-Minuten-Isotime zu erreichen ist. Dies liegt daran, dass zwar insbesondere die West-Ost- und die Nord-Süd-Verbindungen mit Bahn und Strasse sehr gut ausgebaut sind, die Geschwindigkeiten, die von der Bahn mit den Hochgeschwindigkeitszügen durchschnittlich gefahren werden können, jedoch deutlich höher liegen als die der Pkw. Dafür fallen die im Streckennetz der Bahn deutlich sichtbaren Einschränkungen in den Mittelgebirgsregionen im Straßennetz nicht auf. Dafür ist deutlich zu erkennen, dass die Zeit, in der die Kernstadt zu erreichen ist, kürzer ist, je näher der Ausgangspunkt an einer Autobahn liegt.

Das Autobahnnetz zeigt eindrucksvoll, dass der Region Rhein-Main, deren wichtigster Standortvorteil bereits im Mittelalter die zentrale Lage in Deutschland und die hervorragende Erreichbarkeit war, auch heute noch eine wichtige Funktion als Drehscheibe des Straßenverkehrs zukommt.

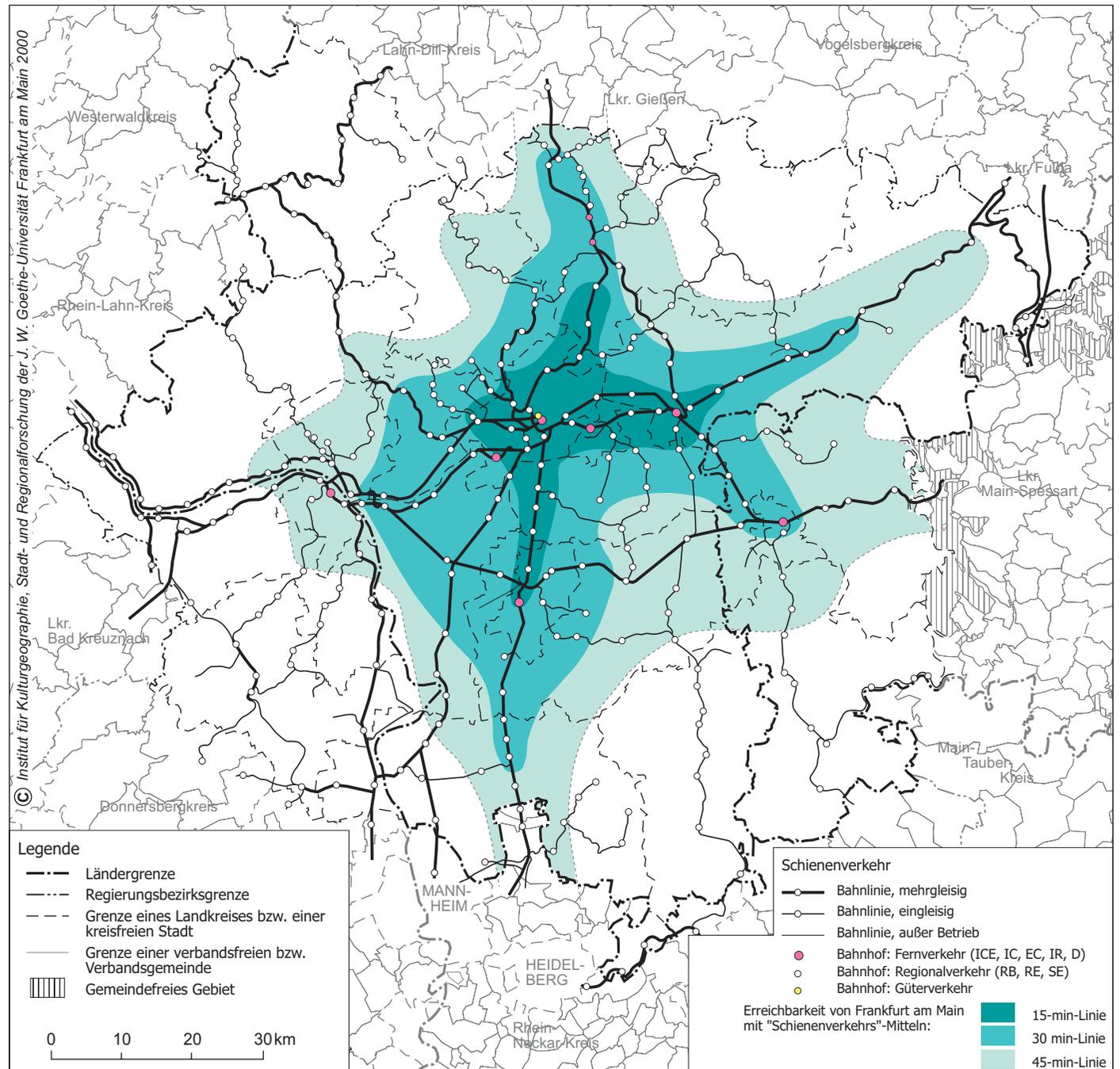
Dies wird auch noch einmal deutlich, wenn man die Karten, die die Verkehrsmengen auf den Straßen der Region Rhein-Main darstellen, mit der theoretischen Erreichbarkeit vergleicht. Im Vergleich wird auch deutlich, warum der Bereich innerhalb der 15-Minuten-Isotime sehr klein ausfällt: Dieser Bereich ist der mit der höchsten Verkehrsdichte innerhalb des Rhein-Main-Gebietes.

# Theoretische Erreichbarkeit der Stadt Frankfurt am Main im Bahnverkehr

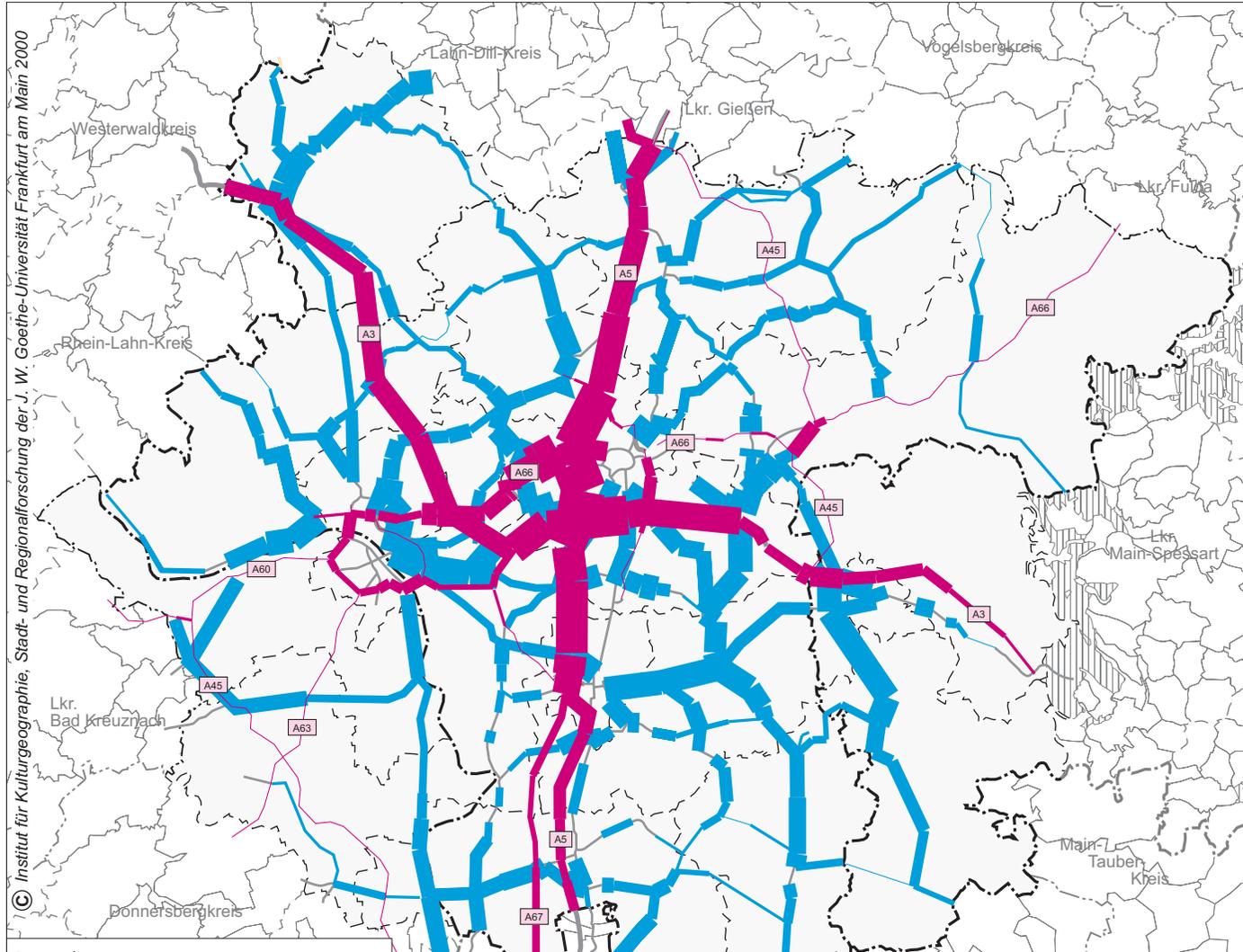
Dargestellt ist der Einzugsbereich der Stadt Frankfurt am Main als einer der Kernstädte der Region Rhein-Main mit der Bahn. Grundlage ist jeweils die schnellste Verbindung auf einer Strecke. Deutlich zu sehen ist, dass es entlang der Hauptstrecken einfacher ist, schnell nach Frankfurt am Main zu kommen, als auf Nebenstrecken oder gar nicht versorgten Gebieten. Vor allem auf der Nord-Süd-Verbindung von Friedberg nach Frankfurt am Main bzw. der Süd-Nord-Route von Darmstadt nach Frankfurt am Main zeigen sich die Vorteile schneller Verbindungen: Auf diesen zum Teil dreigleisig ausgebauten Strecken verkehren schnelle S-Bahnen, die für eine gute Verbindung sorgen. Dasselbe gilt auch auf den Strecken zwischen Frankfurt am Main und Hanau. Auffallend ist, dass die Verbindung in den Westen deutlich langsamer ist als die in den Osten der Region. Dies liegt an der hohen Siedlungsdichte, insbesondere des Bereiches zwischen Mainz/Wiesbaden und Frankfurt am Main, der mit vielen Städten und Dörfern durchsetzt ist. In diesem sind viele Haltestellen der Züge nötig, so dass sich die Fahrzeit deutlich verlängert.

Vor allem entlang der ICE-Strecke in Richtung Fulda zeigt sich entlang des Kinzig-Tales ein anderer Effekt: Durch die kurze Fahrzeit nach Fulda (ca. eine Stunde) ist auch die Region Fulda in den unmittelbaren Einzugsbereich der Kernstadt geraten. Die Immobilienpreise in dieser landschaftlich reizvollen Wohngegend haben seit Eröffnung der ICE-Strecke deutlich angezogen.

Die Karte zeichnet ebenfalls die natürlichen Gegebenheiten nach: So sind die Isotimen (Linien gleicher Zeit, in diesem Fall gleicher Fahrzeit) im Nordwesten, im Nordosten, Süden und im Südwesten deutlich "eingedellt": Im Nordwesten von Frankfurt am Main liegt der Taunuskamm, der als eine natürliche Barriere wirkt, und über den es keine direkte Bahnverbindung gibt. Die Situation im Nordosten ist vergleichbar: Hier dünnt sich das Liniennetz aus, je weiter man aus der flachen Wetterau in den Vogelsberg kommt. Bis in die 80er Jahre hinein gab es im Vogelsberg weitere Bahnlinien, die mangels Rentabilität aber zwischenzeitlich geschlossen wurden. Ebenfalls dünner ist das Streckennetz der Bahn im Odenwald (Süden, gut zu sehen ist das Band aus insgesamt drei der parallel verlaufenden Bahnlinien, die die Region Rhein-Main mit der Region Rhein-Neckar und weiter mit Baden-Württemberg entlang des Oberrheingraben verbinden), sowie in der Pfalz (Südwesten). Aber auch im näheren Stadumland der Kernstadt gibt es offensichtliche Lücken im Streckennetz: So ist beispielsweise der Rodgau nur mit langen Fahrzeiten zu erreichen. Gleiches gilt für die südliche Wetterau nordöstlich von Frankfurt am Main. In der Wetterau soll die Versorgungslücke durch den Ausbau der "Niddertalbahn" geschlossen werden, südlich von Frankfurt am Main befinden sich derzeit mehrere S-Bahn-Linien in Bau, die bis ca. 2006 den Betrieb aufnehmen sollen.



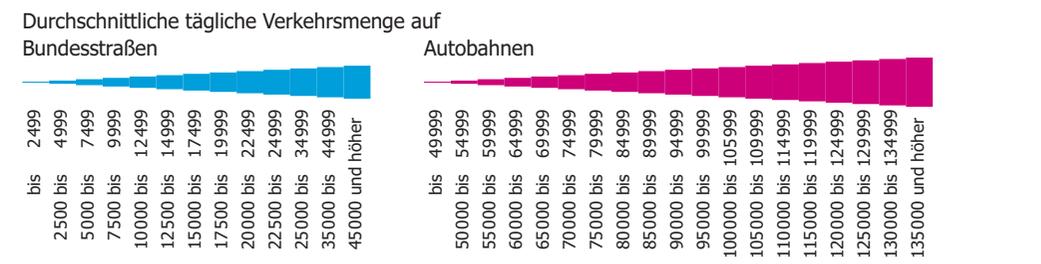
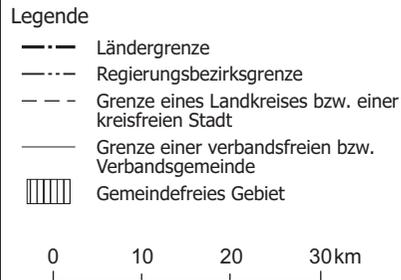
# Durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen auf ausgewählten Autobahnen und Bundesstraßen 1995



Die in Abständen von fünf Jahren durchgeführten Zählungen der Verkehrsbelastungen auf Bundesstraßen und Autobahnen geben ein gutes Bild der Belastungen auf den Straßen in der Region. Als besonders hoch belastet müssen die A3 und die A5 gelten, die das Rhein-Main-Gebiet in Nordwest-Südost- bzw. Nord-Südrichtung durchlaufen. Diese Achsen können als das "Rückgrat" des Straßennetzes der Region bezeichnet werden. Andere Autobahnen und vor allem die Bundesstraßen erfüllen in den meisten Fällen nur eine Zubringerfunktion – dies wird zum Beispiel bei der aus dem Fuldaer Raum kommenden A66 deutlich, deren Verkehrsmenge zunächst bei Hanau in die B43a und dann auf die A3 mündet. Erstaunlich ist auch, dass die Autobahnen außerhalb des unmittelbaren Einzugsbereiches von Frankfurt am Main nur wenig frequentiert werden: Die A45 zum Beispiel scheint zwischen dem Seligenstädter Dreieck und dem Gambacher Kreuz keine Alternative zur Strecke über das Frankfurter Kreuz zu sein – trotz erheblich geringerer Verkehrsmengen und den damit verbundenen Annehmlichkeiten (fließender Verkehr).

Aus der Karte kann auch der Schluss gezogen werden, dass die Verkehrsmengen zunehmen, je mehr man sich den Kernstädten der Region nähert. Ursache dafür sind die Pendlerverflechtungen zwischen den Städten und dem Umland – die Karte dokumentiert also noch einmal die Stärke der Verflechtungen in der Region.

Im Südosten der Region zeigt sich, dass in den Gegenden, in denen es keine Möglichkeiten gibt, auf Autobahnen auszuweichen, ein stärkeres Verkehrsaufkommen auf den Bundesstraßen anfällt – diese übernehmen hier offensichtlich die Funktion, sowohl benachbarte Orte miteinander zu verbinden, als auch überörtliche Verbindungsfunktionen wahrzunehmen.

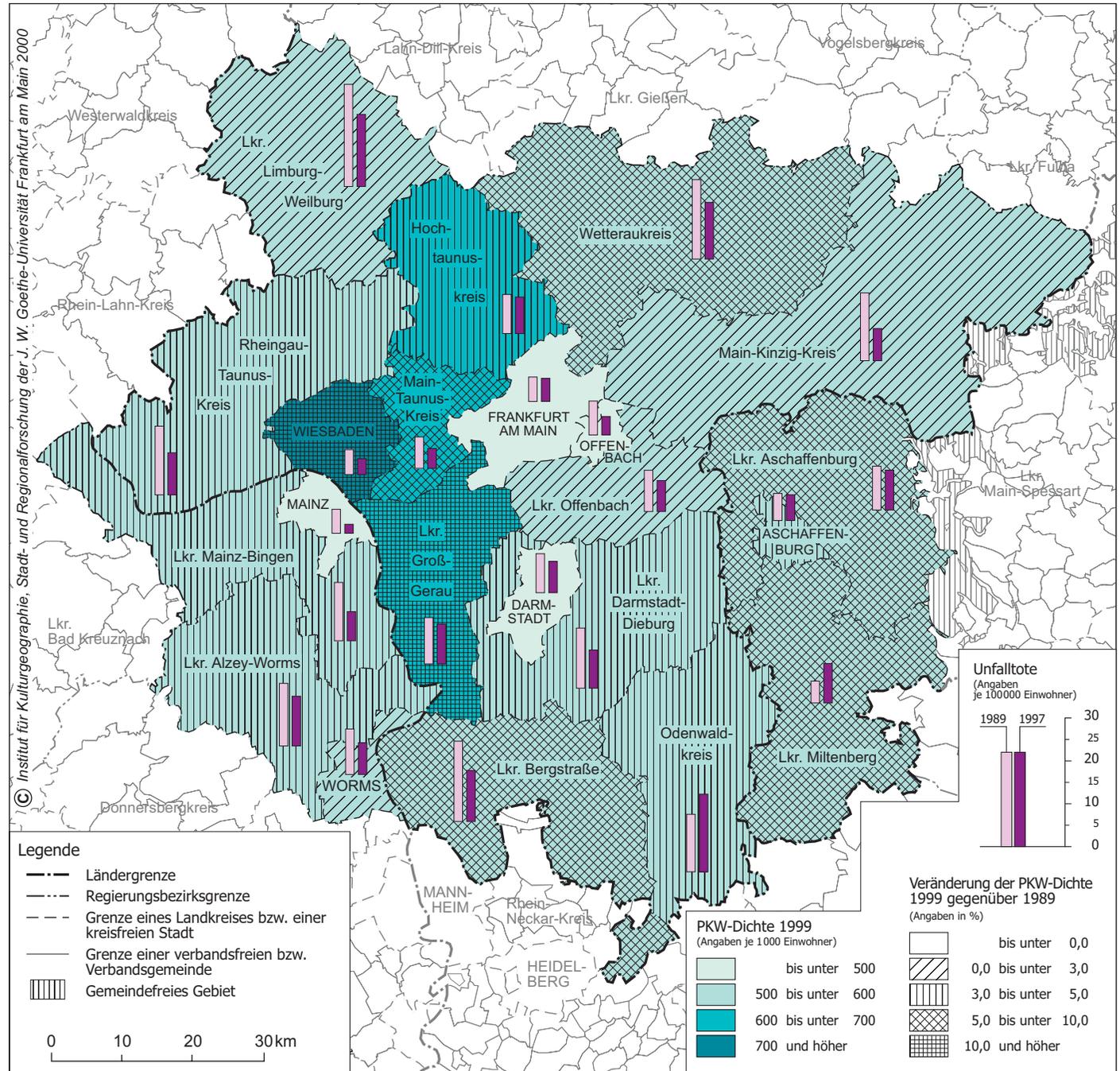


# Fahrzeugdichte und Unfalltote

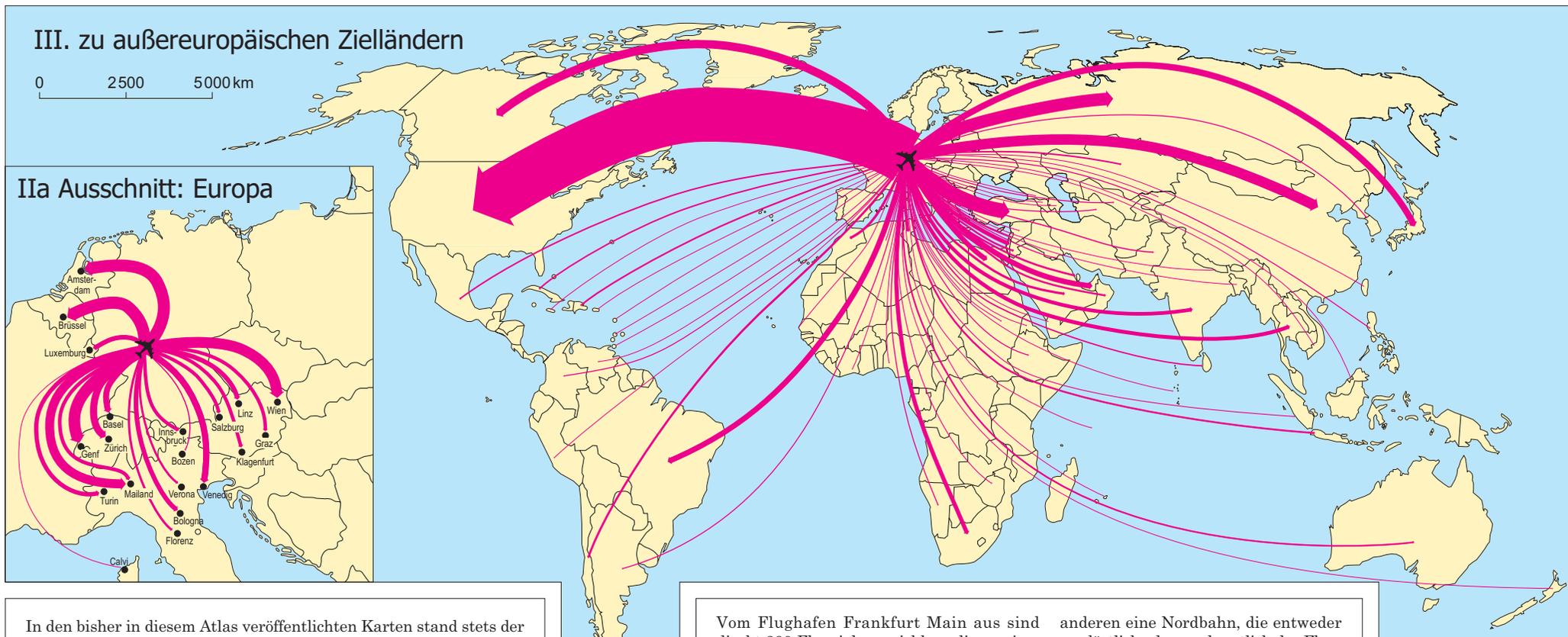
Die Karte bringt Erstaunliches zutage: Unerwarteterweise ist die Fahrzeugdichte je 1000 Ew. in Wiesbaden am höchsten – Wiesbaden ist damit die einzige Stadt innerhalb der Region Rhein-Main, in der mehr als jeder Zweite über einen Pkw verfügt. In den anderen Kernstädten der Region – also in Darmstadt, Frankfurt am Main, Mainz und Offenbach (Hanau ist als Teil des Main-Kinzig-Kreises nicht extra ausgewiesen) – ist die Fahrzeugdichte niedriger. Anscheinend sind hier andere Verkehrsträger (Straßenbahn, Bus, S- und U-Bahnen) oder Verkehrsmittel (Fahrrad, "per pedes") attraktiver. Eventuell macht sich hier auch die in den meisten Städten prekäre Parkplatzsituation bemerkbar. Zudem stehen in allen genannten Städten auch Fahrzeuge aus sogenannten "Car-Sharing-Vereinen" zur Verfügung, die den Erwerb und den Unterhalt eines eigenen Fahrzeuges unnötig machen.

Für die gesamte Region lässt sich zudem nachweisen, dass sich die Zahl der Kraftfahrzeuge seit 1989 in allen Landkreisen und in der Stadt Wiesbaden stark erhöht hat. Dies ist sicherlich Ergebnis einer entsprechend guten wirtschaftlichen Situation der Unternehmen (Firmenwagen) und der Einwohner der Region. Am stärksten ist der Anstieg zum einen in besonders wohlhabenden Bereichen in den Städten und Kreisen am Rand des Taunus, sowie im Kreis Gross-Gerau. Ferner lässt sich ein deutlicher Anstieg in den Landkreisen am "Rand" der Region (Wetterau, Aschaffenburg, Miltenberg, Bergstrasse) feststellen. Dieser hängt wahrscheinlich mit der Lage dieser Landkreise und ihrer zunehmenden Verflechtung mit dem Kernraum der Region zusammen: Einerseits hat sich die Zahl der Arbeitspendler aus diesen Kreisen in die Kernbereiche des Rhein-Main-Gebietes erhöht, andererseits dürfte die steigende Zahl an Fahrzeugen auch eine Reaktion auf ein unzureichendes Angebot im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs sein.

Während des Vergleichszeitraumes hat sich die Zahl der Unfalltoten – trotz des sehr deutlichen Anstiegs der Zahl der Fahrzeuge – nur in zwei Landkreisen erhöht (Miltenberg und Odenwald). In allen anderen Teilgebieten der Region lässt sich ein Rückgang der Unfalltoten feststellen, eine Entwicklung, die sicherlich auch auf die steigende passive Sicherheit der Fahrzeuge zurückzuführen ist.







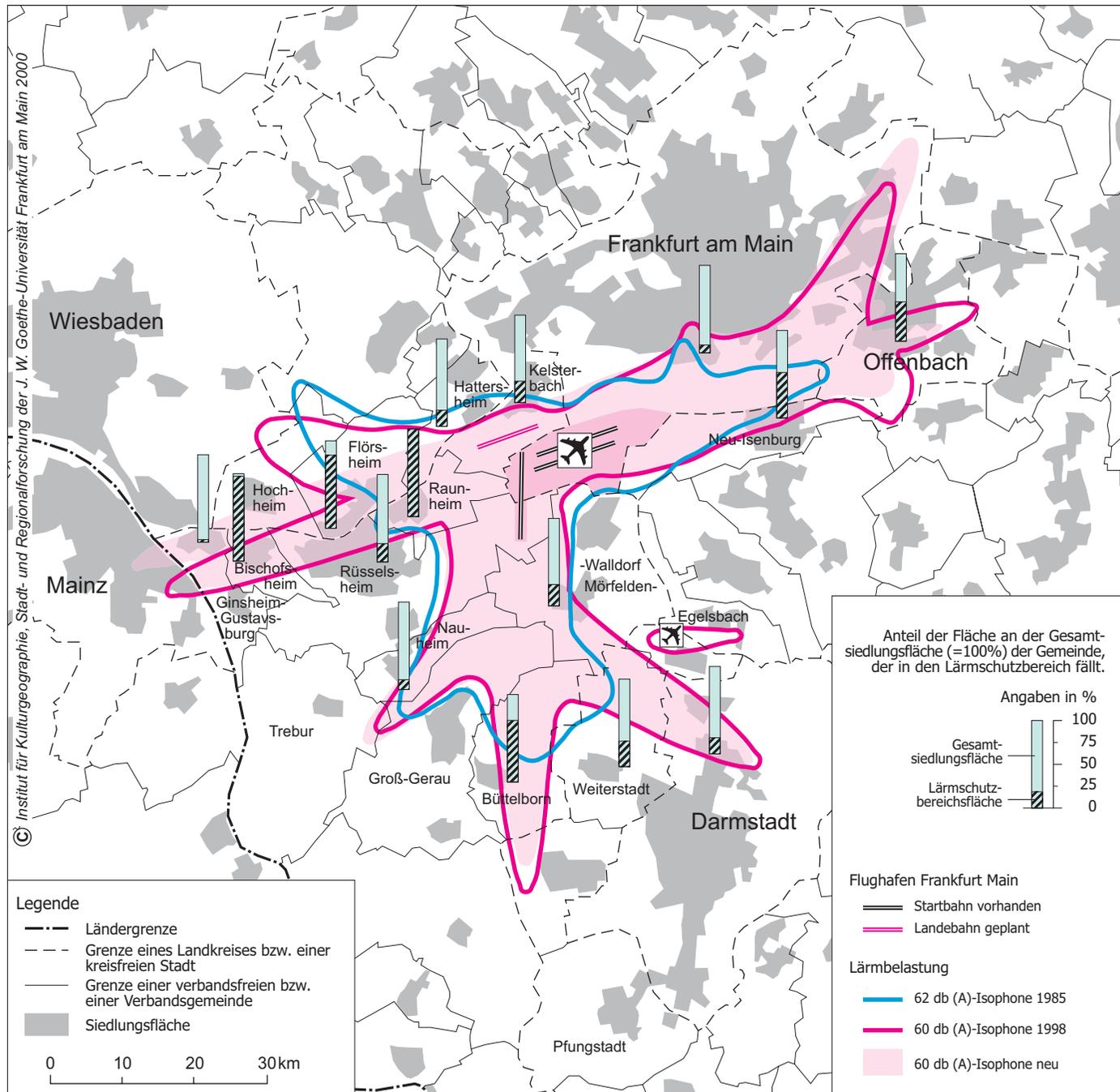
In den bisher in diesem Atlas veröffentlichten Karten stand stets der Flughafen Frankfurt Main mit seiner regionalwirtschaftlichen Komponente bzw. den regionalen Auswirkungen im Vordergrund. An anderen Stellen wurde in verschiedenen Darstellungen die Wirtschaftskraft der Region dargestellt. Mit Sicherheit ein wichtiger Standortfaktor, der sich auch positiv auf eine Vielzahl anderer Unternehmen der Region auswirkt, ist der Flughafen Frankfurt Main in seiner Funktion als "Internationales Drehkreuz": Die Karten auf dieser Doppelseite zeigen auf der Grundlage einer Flugplanauswertung (25.-28.07.2000) die Zahl der wöchentlichen Flüge zu Zielen in Deutschland, Europa und der ganzen Welt. Insgesamt wurden 1999 auf "FRA" – so lautet das Buchstabenkürzel des Frankfurter Flughafens – 493.093 Flugbewegungen abgewickelt. Das entspricht einer durchschnittlichen Tagesleistung von 1.023 Flugbewegungen. Dabei wurden 45.869.959 Passagiere abgefertigt und 1.428.127 Tonnen Luftfracht umgeschlagen. Der Flughafen Frankfurt Main ist damit vom Passagieraufkommen der zweitwichtigste Flughafen in Europa und liegt in der Frachtabwicklung unangefochten auf Rang 1. Mit dem vorhandenen Bahnsystem ist der Flughafen damit an einer Kapazitätsgrenze angekommen, da weitere Flüge nur noch in beschränktem Umfang realisierbar sind.

Vom Flughafen Frankfurt Main aus sind direkt 290 Flugziele erreichbar, die von insgesamt 110 Fluggesellschaften, die am Flughafen vertreten sind, angefliegen werden. Für den Sommer 2000 gibt der Flugplan pro Woche ca. 8.500 Flüge an. Die meisten Direktflüge werden dabei innerhalb Europas und in die USA angeboten. Etwa 60% aller Flüge wurden von Lufthansa, ca. 65% der Flüge von der Star Alliance (inkl. Lufthansa) angeboten. Dies zeigt, dass der Flughafen Frankfurt Main für die Lufthansa die sog. "Hub-Funktion" innehat. Dies zeigt sich auch am hohen Anteil der Umsteiger an den Passagieren insgesamt. Dieser lag 1999 bei 49% und zeigt auch, dass Frankfurt am Main offenbar eine der wichtigsten Funktionen eines Hubs erfüllt und kurze Umsteigezeiten garantiert.

Derzeit können auf dem Flughafen Frankfurt Main höchstens 76 Flugbewegungen in der Stunde abgewickelt werden; die Nachfrage liegt derzeit bei bis zu 100 Flugbewegungen in der Stunde. Der Flughafen hat daher bereits 1998 begonnen, über Möglichkeiten der Erweiterung des Flughafens zu diskutieren. Am Ende eines sog. "Mediationsverfahrens" sind verschiedene Ausbauvarianten in die engere Auswahl gekommen. Dies sind zum einen eine Südbahn, zum

anderen eine Nordbahn, die entweder nordöstlich oder nordwestlich des Flughafens gebaut werden könnte. Mit einer solchen Erweiterung wäre es möglich, die Zahl der Flugbewegungen bis auf 660.000 pro Jahr zu steigern, eine Zahl, die aus Prognosen zur möglichen Entwicklung des Luftverkehrs innerhalb der kommenden zehn Jahre stammt. Der Ausbau des Flughafens ist – vor allem in Hinblick auf die trotz leiserer und sauberer Maschinen und damit niedrigeren Lärm- und Schadstoffbelastungen als vor etwa 20 Jahren – in der Region nach wie vor umstritten: Auf der einen Seite stehen wirtschaftliche Interessen im Vordergrund, bei denen es nicht nur um die direkt am Flughafen angesiedelten 62.000 Arbeitsplätze geht, sondern auch um die weiterhin vom Flughafen abhängigen Arbeitsplätze in der Region. Ihre Zahl wird etwa drei Mal so hoch geschätzt wie die Zahl der am Flughafen Beschäftigten. Dem regionalen Wirtschaftsfaktor Flughafen stehen dabei die Menschen der Region gegenüber, für die der Ausbau des Flughafens eine – weitere – Beeinträchtigung der Lebensqualität darstellen würde. Es wird daher unter anderem diskutiert, eine Erweiterung des Flughafens nur dann zu genehmigen, wenn damit ein Nachtflugverbot verbunden sei, um die Belastung der Bevölkerung zumindest in den Nachtstunden zu minimieren.

## Belastung durch Flugverkehr



Nach dem in der Region heftig umstrittenen Bau der Startbahn West in den achtziger Jahren stößt der Flughafen Frankfurt/Main bereits 20 Jahre später wieder an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Der beabsichtigte weitere Ausbau lässt Ökonomie und Ökologie erneut in Widerspruch zueinander treten: 355 ha Fläche mit einer wichtigen Erholungsfunktion, davon ca. 313 ha Wald, würden zum Bau einer neuen Landebahn Nordwest benötigt. Zum größten Teil handelt es sich um Bannwald, dessen Rodung laut Hess. Forstgesetz wegen seiner unersetzlichen Bedeutung für das Gemeinwohl verboten ist. Ca. 8 Mio. Kubikmeter Trinkwasser gingen verloren. Die Ausbauabsichten provozieren zunehmend die Frage, wie ein Weltflughafen im Zentrum einer dicht besiedelten Region mit der Lebensqualität ihrer Einwohner in Übereinstimmung zu bringen ist.

Die blau abgetragene 62 dB (A)-Isophone stellt die Lärmbelastung im Jahr 1985, bei ca. 225.000 Flugbewegungen, dar. Seitdem haben die Flugbewegungen auf dem Flughafen Frankfurt/Main erheblich zugenommen: 1994 landeten und starteten beinahe 350.000, im Jahr 1999 exakt 439.093 Flugzeuge. Dank der allgemeinen Umrüstung der Luftflotten auf leisere Flugzeugtypen und der Belastung besonders lauter Flugzeuge mit deutlich erhöhten Landegeühren durch die FAG stiegen die Lärmemissionen durch den Flughafen in den neunziger Jahren dennoch nicht an. Erst seit 1997 werden wieder steigende Lärmpegel gemessen. Die Möglichkeiten zu Lärminderungen "an der Quelle" gelten damit als weitgehend ausgereizt. Bei Realisierung einer zusätzlichen Landebahn Nordwest werden vom Betreiber 660.000 Flugbewegungen angestrebt. 362.000 Menschen in der Region würden dann einem Fluglärm von mehr als 60 dB (A) ausgesetzt, 142.000 mehr als 1998 (siehe rote Isophone).

Die erwähnte 60 dB (A)-Isophone spielt eine bedeutende Rolle für die künftige Siedlungsentwicklung im Kernraum der Region Rhein-Main. Innerhalb dieser Linie ist die Ausweisung neuer Baugebiete nicht zulässig. Selbst bei einer vergleichsweise geringen Steigerung der Flugbewegungen auf 460.000 unter Beibehaltung des aktuellen Lande- und Startbahnsystems wären bereits 450 ha regionalplanerisch abgestimmte Siedlungszuwachsfächen betroffen. In einigen Kommunen (Flörsheim, Bischofsheim) wären sämtliche, in der Großstadt Darmstadt immer noch 81 % der vorgesehenen Baugebiete betroffen (Angaben des RP Darmstadt).

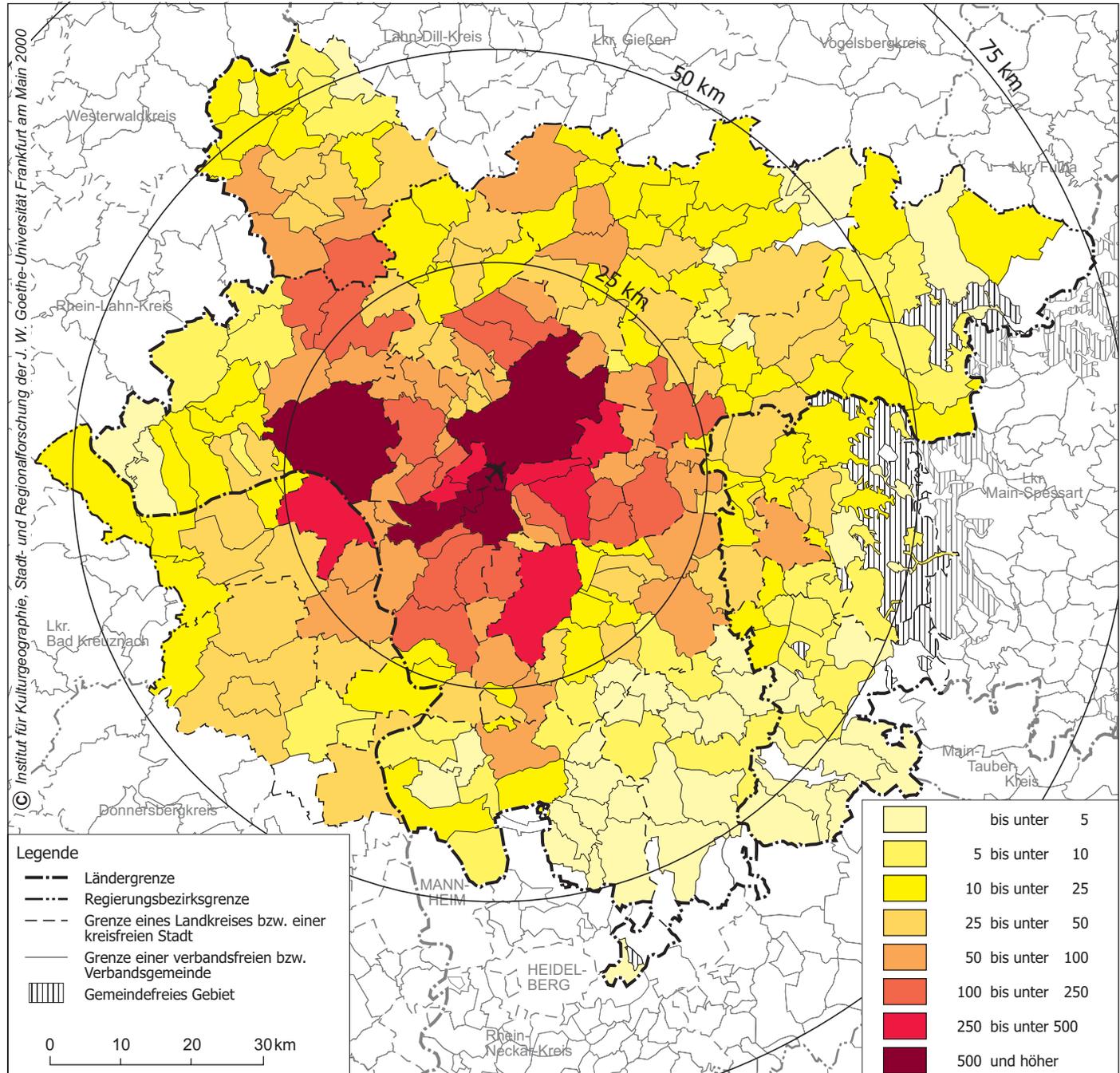
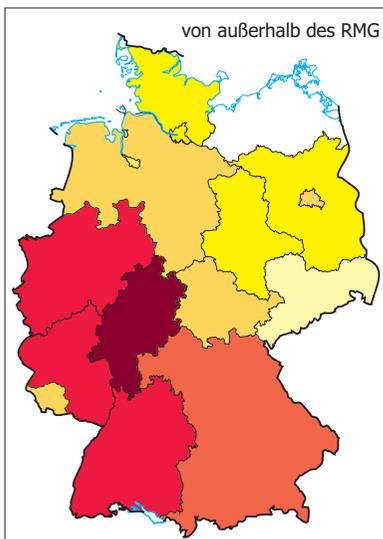
Eine zunehmende Rolle spielt auch der kleinere Flugzeuge bedienende Verkehrslandeplatz Egelsbach im Süden des Flughafens. Mit einer um 410 auf dann 1.400 Meter verlängerten Piste wird hier bis zum Jahr 2008 eine Steigerung von aktuell ca. 73.000 auf 86.000 Flugbewegungen prognostiziert. Wegen dieser erheblichen Entlastungsfunktion für den nahegelegenen Flughafen Frankfurt/Main wird der Verkehrslandeplatz oft als dessen "vierte Bahn" bezeichnet.

## Einzugsbereich der Flughafenbeschäftigten 2000

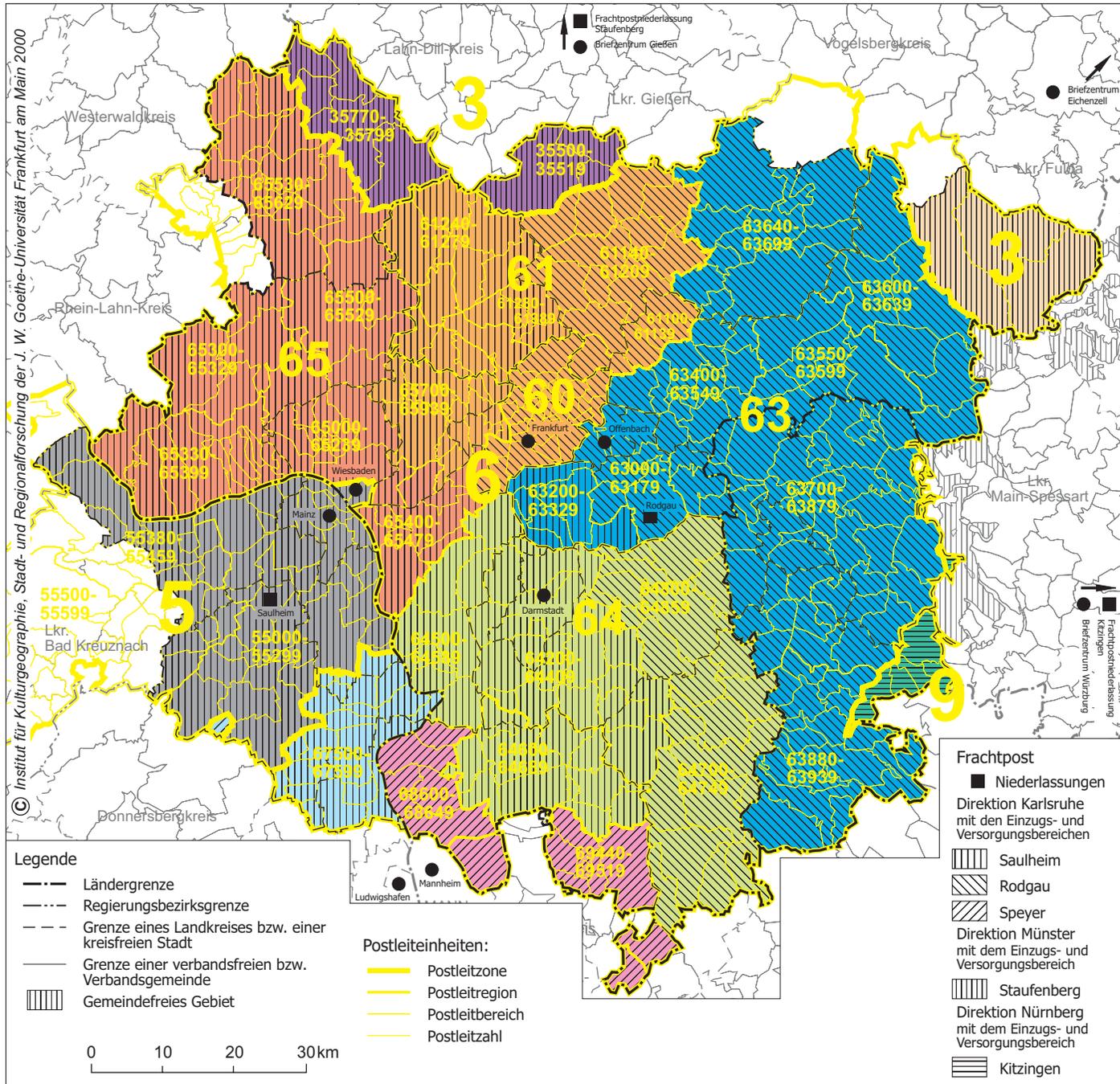
Der Flughafen Frankfurt Main ist mit knapp 62.000 Beschäftigten die größte Arbeitsstätte in der Bundesrepublik Deutschland. Das Personal am Frankfurter Flughafen, das sich aus den Beschäftigten der Betreibergesellschaft FAG und einer Vielzahl anderer am und um den Flughafen ansässigen Unternehmen zusammensetzt, fertigte 1999 knapp 46 Mio. Passagiere (davon 51 % als Passagiere, die in Frankfurt am Main zusteigen) und etwa 1,5 Mio. Tonnen Luftfracht ab. Im europäischen Vergleich liegt der Frankfurter Flughafen im Bereich der Luftfracht auf Rang 1, in der Passagier-Luftfahrt werden nur in London-Heathrow mehr Passagiere abgefertigt.

Die Karte zeigt deutlich, dass der Flughafen – gerade in Anbetracht seiner internationalen Bedeutung – stark in der Region Rhein-Main wirkt: Innerhalb der Region gibt es praktisch keine Gemeinde, aus der nicht mindestens ein Beschäftigter am Flughafen arbeitet – aus dem Rhein-Main-Gebiet kommen damit etwa 97 % aller Flughafenbeschäftigten. Auch der Einzugsbereich der in Frankfurt am Main zusteigenden Passagiere ist stark regional geprägt: Aus einem Umkreis von 75 km um den Flughafen kommen 62,2 % aller zusteigenden Passagiere. Etwas genauer differenziert kommen aus dem näheren Flughafen-Umland (bis 25 km Entfernung) 35,9 %, aus dem weiteren Umland (26-50 km Entfernung) 19,9 % und aus dem weitesten Umland (51-75 km) weitere 6,4 % (in der Karte als konzentrische Ringe markiert). Der darüber hinausgehende Einzugsbereich liefert die restlichen 37,8 % der zusteigenden Passagiere. Am hohen Anteil der zusteigenden Passagiere aus dem einen Bereich mit Anfahrtswegen von mehr als 75 km wird deutlich, dass ein Flughafen für einen reibungslosen Betrieb auch auf eine hervorragende Verkehrs-

anbindung angewiesen ist: Diese ist am Frankfurter Flughafen durch die unmittelbare Nähe zu den Autobahnen und dem 1999 eröffneten Anschluss an das ICE-Netz der Deutschen Bahn gegeben.



# Die Einzugs- und Versorgungsbereiche der Niederlassungen Frachtpost Die Briefzentren der Deutschen Post mit ihren Einzugsbereichen



Betrachtet man die Grenzen der Postleitbezirke, der Frachtpost- und Briefpostversorgungsgebiete, so fällt zu aller erst auf, dass die Deutsche Post AG (bzw. noch die Deutsche Bundespost - Postdienst, die 1993 die neuen Postleitnummern einführte) stets unterschiedliche Abgrenzungen verwendet: Frachtpostbezirke und Briefpostbezirke orientieren sich an den durch die Postleitnummern vorgegebenen Grenzen. Diese zerschneiden bestehende administrative Grenzen. So ist beispielsweise Frankfurt im Westen dem Postleitbezirk 65000, im Osten aber dem Bezirk 60000 zuzuordnen. Für beide Teile sind unterschiedliche Briefverteilzentren bzw. Frachtpostzentren zuständig. Ähnlich zerschnitten ist auch der östliche Landkreis Aschaffenburg (Postleitzone 90000, Rest des Kreises: 63000), der östliche Main-Kinzig-Kreis (36000), der nördliche Wetteraukreis (35000) und der Landkreis Alzey-Worms, der zwischen den Postleitnummern 55000 und 67000 aufgeteilt worden ist. Grund dafür ist die dem Zuschnitt der Postleitnummern zugrunde gelegte Abgrenzung: Diese wurde im Rahmen der Umstellung auf einheitliche 5-stellige Postleitnummern in der gesamten Bundesrepublik 1992 erarbeitet. Grundlage waren Schätzungen, die versuchten, das zu erwartende tägliche Brief- bzw. Frachtaufkommen möglichst gleichmäßig zu verteilen. So wurden Standorte für insgesamt 83 Briefzentren in Deutschland ermittelt. Entscheidend für die Abgrenzung der Postleitregionen war aber mehr die Wirtschaftskraft der Regionen bzw. die Tatsache, wie stark die Unternehmen die Post beanspruchen. Die Bevölkerungsdichte war nur ein nachgeordnetes Kriterium (DEUTSCHE POST 1999).

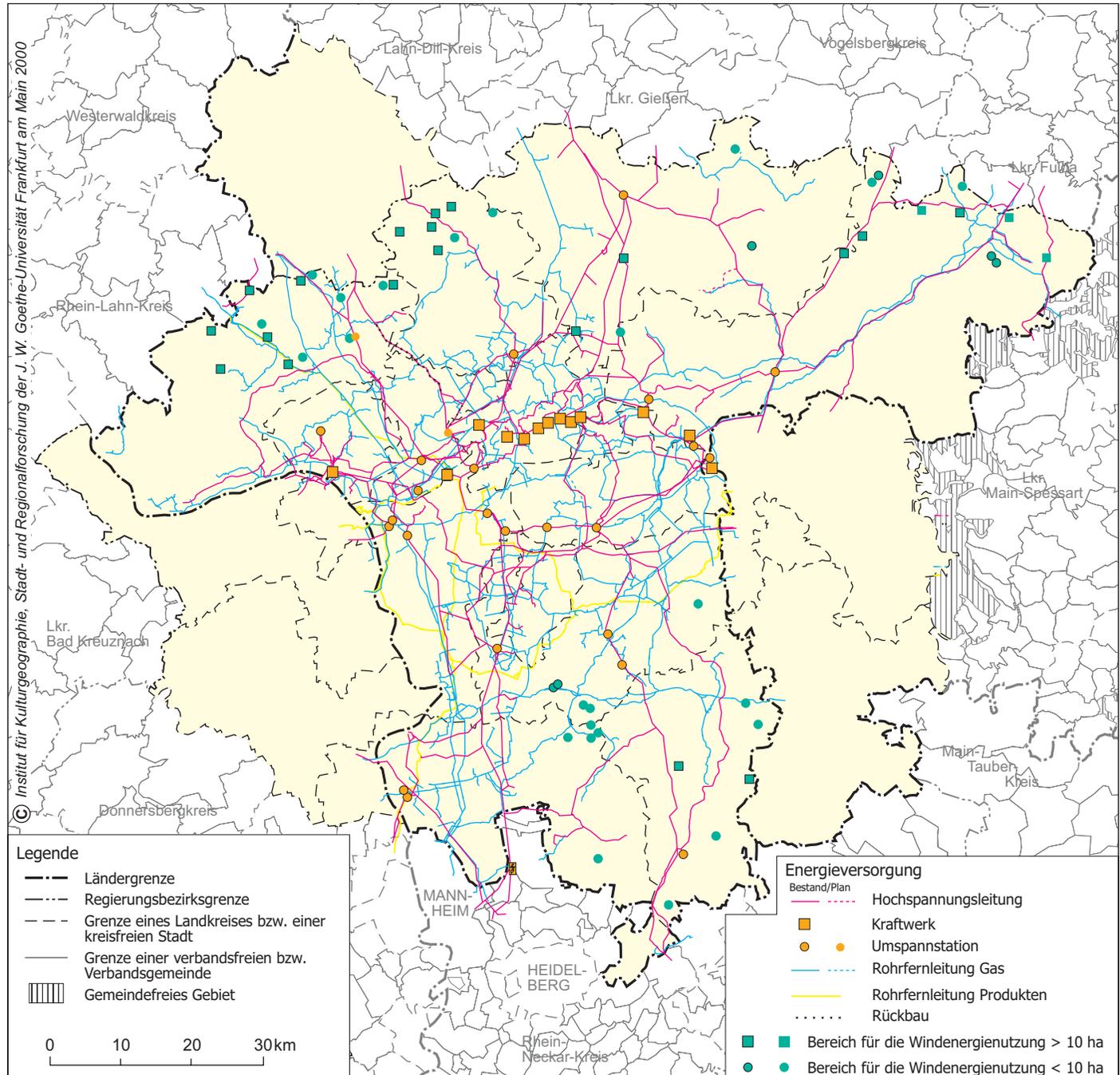
Mit der Umsetzung des Konzeptes "Brief 2000", das neben der Errichtung der Briefzentren auch eine beschleunigte Zustellung der Sendungen beinhaltet, veränderte die Post auch das ihrer Zustellung zugrunde liegende Beförderungskonzept: Da früher ein großer Teil der Post mit der Bahn versandt wurde, wurden die Briefverteilzentren alle in verkehrsgünstiger Lage an den Stadträndern oder im Stadtumland errichtet. Das hauptsächliche Beförderungsmittel der Post ist nunmehr der Lkw. Für die Städte bedeutet dies, dass bislang von der Post bzw. deren Bahntransport genutzte Flächen frei werden, und als neue Immobilienobjekte entwickelt werden können.

# Energiewirtschaft in der Planungsregion Südhesen 2000

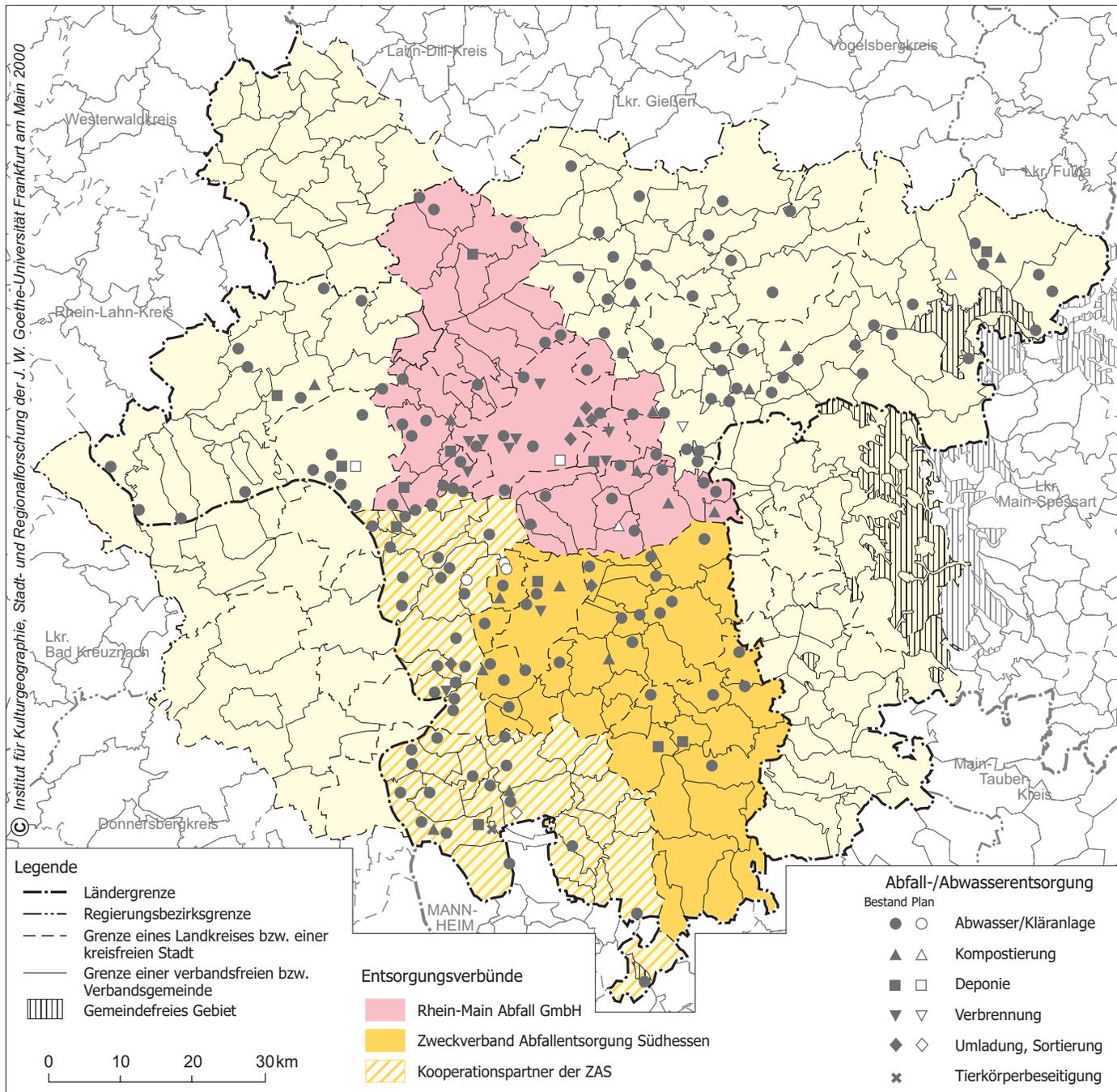
Die Region Rhein-Main verfügt, wie der Blick auf Südhesen zeigt, über eine eng verflochtene energiewirtschaftliche Infrastruktur, die in das 380- und 220-kV-Höchstspannungsnetz der Stromverbundwirtschaft eingebunden ist. Die Stromversorgung gilt daher selbst bei Ausfall eines Großkraftwerkes als gesichert. Die größten Kraftwerke in Südhesen sind derzeit noch das Atomkraftwerk Biblis mit zwei Kraftwerksblöcken und das Kohle- bzw. Gaskraftwerk Staudinger bei Hanau. Insbesondere entlang der Mainschiene kommen weitere kleinere Kraftwerke hinzu. Erwünschtes "Abfallprodukt" ist die Stromerzeugung in den Müllverbrennungsanlagen in der Frankfurter Nordweststadt und in Offenbach. Die in der Karte verzeichneten Umspannwerke sorgen für den Übergang vom überregionalen Höchstspannungs- auf das regionale Hochspannungsnetz. Die bestehenden Freileitungen verbrauchen große Flächen und stellen einen erheblichen Eingriff in das Landschaftsbild der Region dar: Bei einer 380-kV-Leitung beträgt die Trassenbreite bis zu 100 m. Viele Nutzungen sind hier nur noch eingeschränkt möglich. Vor allem aus Kostengründen wird die technisch mögliche Erdverkabelung außerhalb der Innenstädte nach wie vor selten durchgeführt. Aktuell sind nur wenige neue Leitungen, wie zwischen Büdingen und Altenstadt im Wetteraukreis, geplant. Im Einzelfall, z.B. bei Kelkheim, kommt es zum Rückbau von Trassen.

Die Gasversorgung in der Region wird durch den europäischen Erdgasverbund sichergestellt. Zum größten Teil stammt das bei uns verbrauchte Gas aus der ehemaligen Sowjetunion und den Niederlanden. Allerdings sind nicht alle Gemeinden an das Erdgasversorgungsnetz angeschlossen. Lücken im Versorgungsnetz bestehen vor allem in den ländlichen Gebieten des Odenwald- und des Wetteraukreises. Der Anschluss bislang unversorgter Gemeinden soll weiter vorangetrieben werden. Die in der Karte verzeichneten Produktenleitungen sind weitere Pipelinetrassen, im wesentlichen für Mineralöl.

Ziel der Regionalplanung ist es, durch die Ausschöpfung von Sparpotentialen und den Einsatz erneuerbarer Energien die im Energiebereich entstehenden Umweltbeeinträchtigungen zu minimieren. So ist bei der Ausweisung neuer Baugebiete u.a. zu prüfen, ob Fernwärme, regenerative Energien oder Erdgas als Heizungsart verwandt werden können. Erstmals wurden mit der Fortschreibung des Regionalplans Südhesen im Jahr 2000 "Bereiche für die Windenergienutzung" ausgewiesen. Eine Konzentration möglicher Anlagen in diesen wegen ihrer vergleichsweise hohen Windschwindigkeiten gut dafür geeigneten Gebieten soll Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes minimieren.



# Abfallwirtschaft in der Planungsregion Südhesen 2000



Bis in die siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts hinein verlief die Abfallentsorgung in der Region Rhein-Main weitgehend ungeordnet: Beinahe jede Gemeinde hatte ihre eigene, modernen Umwelthanforderungen regelmäßig nicht entsprechende Müllkippe. Dann wurden (in Hessen erstmalig mit Inkrafttreten des Abfallgesetzes vom 21.12.1971) den Landkreisen und kreisfreien Städten Aufgaben der Abfallwirtschaft zugewiesen. Darunter fällt auch der Betrieb von Abfallbeseitigungsanlagen. Heute organisieren sie die Abfallverwertung und -beseitigung des Hausmülls nach Maßgabe des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes (KrW-/AbfG) von 1994. Gewerbemüll wird oft von den Erzeugern selbst verwertet oder beseitigt. Die kreisangehörigen Städte und Gemeinden nehmen lediglich das Einsammeln der Abfälle vor. Ziele einer nachhaltigen Abfallwirtschaft sind die Vermeidung von Abfällen, die Verwertung wiederverwertbarer und die umweltschonende Beseitigung aller nichtverwertbaren Stoffe.

In der Region existieren zwei bedeutende Kooperationen zur Abfallbeseitigung: Die "Rhein-Main-Abfall GmbH (RMA)" koordiniert in Nachfolge des Umlandverbandes Frankfurt die Müllpolitik für die Kreise Offenbach, Maintaunus und Hochtaunus sowie die Städte Frankfurt am Main, Offenbach und Maintal. Zweck der Gesellschaft ist u.a. die Abfallmengenplanung und die Berechnung der Entsorgungsentgelte, nicht jedoch das operative Geschäft. Hierzu schließt die RMA Verträge mit den Entsorgungsunternehmen der beteiligten Gebietskörperschaften – wie der FES in Frankfurt, oder der RMD in Main- und Hochtaunus – ab, welche Abfallentsorgungseinrichtungen betreiben. Die Stadt Darmstadt und die Landkreise Darmstadt-Dieburg und Odenwald haben sich zum "Zweckverband Abfallentsorgung Südhesen (ZAS)" zusammengefunden. Die Landkreise Groß-Gerau und Bergstraße haben Kooperationsverträge mit der ZAS abgeschlossen.

Die Rahmenbedingungen für die Müllentsorgung haben sich in den vergangenen zehn Jahren drastisch verändert: War zu Beginn der neunziger Jahre noch von einem "Müllnotstand" aufgrund zu geringer Entsorgungskapazitäten die Rede, wird heute in der Region um die Auslastung existierender Anlagen gerungen. Gründe für die gesunkenen Müllmengen finden sich u.a. im geringeren Materialeinsatz der Verpackungsindustrie und der Industrieproduktion, höherem Umweltbewusstsein der Verbraucher, vor allem aber in der gestiegenen Wiederverwertung insbesondere von Gewerbemüll. Diese "Verwertung" kann in der Nutzung von Bauschutt beim Straßenbau, der Kompostierung von Bioabfall oder auch der Verbrennung in Industrieanlagen bestehen und ist für die Verursacher meist kostengünstiger, ökologisch aber oft bedenklicher als die Beseitigung. Die Errichtung weiterer Verbrennungsanlagen, wie in Hanau geplant, ist in Folge des gesunkenen Müllaufkommens stark umstritten.

**Anhang**

**Quellen:**

- Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes.  
 Statistiken der Landesämter: Bayern, Hessen, Rheinland-Pfalz.  
 Statistische Ämter diverser Städte und Landkreise.  
 Laufende Raumbewertung der Bundesanstalt für Landeskunde und Raumordnung/Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. Bonn.  
 Arbeitsämter (Arbeitslose).  
 Arbeitsstätten des Produzierenden Gewerbes der IHK's.  
 Deutscher Städtetag.  
 Flughafen Frankfurt/Main (FAG).  
[www.flughafen-frankfurt.de/de/travel\\_planner/flight\\_schedules/depatures](http://www.flughafen-frankfurt.de/de/travel_planner/flight_schedules/depatures)  
 Internet:  
 Eigene Recherche nach ROHRBACH, Chr. 1999: Regionale Identität im Global Village - Chance oder Handicap für die Regionalentwicklung? = Materialien 26. Frankfurt am Main.  
[www.teleauskunft.de](http://www.teleauskunft.de) (8/2000)  
[www.suchen.de](http://www.suchen.de) (8/2000)  
 J.W. Goethe-Universität Studentensekretariat 2000: Wohnorte der Studierenden (Semesterschriften) Sommersemester 2000. Frankfurt am Main.  
 J.W. Goethe-Universität Personalabteilung 2000: Wohnorte der Universitätsbediensteten nach Statusgruppen Sommersemester 2000. Frankfurt am Main.  
 Umlandverband Frankfurt.  
 Verkehrsbelastung:  
 Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren. München.- Auszüge aus dem Verkehrsmengenatlas Bayern 1995, Aschaffenburg.  
 Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Wiesbaden.- Verkehrsmengenkarte 1995, Land Hessen; - Zählstellenkarte 1995, Land Hessen.  
 Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz, Koblenz. - Verkehrsstärken Bundesfern- und Landesstraßen 1995, Rheinland-Pfalz; - Verkehrssträrken Kreisstraßen 1995, Rheinland-Pfalz.  
 Wirtschaftsförderung Region Frankfurt Rhein-Main e.V.

**Literatur:**

- AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.) 1991: Entwicklungsaspekte Rhein-Main-Raum. Ergebnisse der Arbeitsgruppe in der Landesarbeitsgemeinschaft Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland. = Arbeitsmaterial der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, H. 181. Hannover.  
 BATHELT, H. u. E. W. SCHAMP (Hrsg.) (im Druck): Die Universität in ihrer Region – Regionaleffekte der Johann Wolfgang Goethe – Universität Frankfurt am Main. (Arbeitstitel). = Frankfurter wirtschafts- und sozialgeographische Schriften, H. 71. Frankfurt am Main.  
 BAUERREIS, R., BAYER, H. u. W. BIEN 1997: Familien-Atlas II: Lebenslagen und Regionen in Deutschland. Opladen.  
 BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR LANDESENTWICKLUNG UND UMWELTFRAGEN (Hrsg.) 1994: Landesentwicklungsprogramm Bayern. München.  
 BEHRMANN, W. u. O. MAULL (Hrsg.) 1929: Rhein – Mainischer Atlas für Wirtschaft, Verwaltung und Unterricht. Frankfurt am Main.  
 BENZING, A. u.a. 1978: Verwaltungsgeographie. Grundlagen, Aufgaben und Wirkungen der Verwaltung im Raum. Köln, Berlin, Bonn, München.  
 BÖRDLEIN, R. 1992: Das Rhein-Main-Gebiet als Standort hochrangiger Dienstleistungen. Stand und Perspektiven des Internationalisierungsprozesses einer Region. = Rhein-Mainische Forschungen, H. 110. Frankfurt am Main.  
 BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG 1999: Perspektiven der heutigen Raum- und Siedlungsentwicklung. = Informationen zur Raumentwicklung, H. 11/2. Bonn.  
 BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (Hrsg.) 2000: Raumordnungsbericht 2000. Bonn.  
 BUNDESFORSCHUNGSANSTALT FÜR LANDESKUNDE UND RAUMORDNUNG 1993: Die Entwicklungsphasen der Städte im Spiegel der Volkszählungen. = Materialien zur Raumentwicklung, H. 56.  
 BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN 2000: Wohngeld- und Mietenbericht 1999. Berlin.  
 DEUTSCHE POST 1999: Brief 2000 - für den besten Dienst am Kunden. Das neue Briefkonzept der Deutschen Post ist Realität. = PresseInfo April 1999. Bonn.  
 FISCHER, H. 1989: Rheinland-Pfalz und Saarland. Eine geographische Landeskunde. = Wissenschaftliche Länderkunden, Bd. 8/IV. Darmstadt.  
 FLUGHAFEN FRANKFURT MAIN AG 1998: FRA 2000 Plus. Frankfurt am Main.  
 FLUGHAFEN FRANKFURT MAIN AG: Geschäftsbericht 1999. Frankfurt am Main.  
 FRANZ, E.G. 1989: Gerichtsorganisation in Baden-Württemberg, Bayern und Hessen im 19. und 20. Jahrhundert. = Beiträge der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bd. 100. Hannover.  
 FREUND, B. 1989: Landwirtschaft in Ballungsgebieten. Mit Beispielen aus dem Rhein-Main-Gebiet. In: Geographische Rundschau, 41, H. 3, S. 142-148. Braunschweig.  
 FREUND, B. 1991: Das Rhein-Main-Gebiet. Ein grenzübergreifender Wirtschaftsraum. In: Geographische Rundschau, 43, H. 5, S. 272-284. Braunschweig.  
 FREUND, B. 1993: Die Entwicklung von Wirtschaft und Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet. Stadt Mainz (Hrsg.). = Rhein-Main. Die Region, S. 7-37. Mainz.

- FREUND, B. 1995: Die Suburbanisierung von Betrieben im Rhein-Main-Gebiet. In: Meyer, G. (Hrsg.): Das Rhein-Main-Gebiet. Aktuelle Strukturen und Entwicklungsprobleme. = Mainzer Kontaktstudium Geographie Bd. 1, S. 45-54. Mainz.
- FUCHS, F. 1981: Böden und ihre Verbreitung im Rhein-Main-Gebiet. In: Frankfurter Beiträge zur Didaktik der Geographie, Bd. 4, S. 253-271. Frankfurt am Main.
- HÄUSSERMANN, H. (Hrsg.) 1998: Großstadt. Soziologische Grundbegriffe. S. 79-90. Opladen.
- HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR- UND LANDESENTWICKLUNG (Hrsg.) 1995: Regionaler Raumordnungsplan Mittelhessen 1995. Darmstadt.
- HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR- UND LANDESENTWICKLUNG (Hrsg.) 1995: Regionaler Raumordnungsplan Südhessen 1995. Darmstadt.
- HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR- UND LANDESENTWICKLUNG (Hrsg.) 2000a: Landesentwicklungsplan Hessen. Anhörungsentwurf 1997. Wiesbaden.
- HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR- UND LANDESENTWICKLUNG (Hrsg.) 2000b: Landesentwicklungsplan Hessen. Anhörungsentwurf 2000. Wiesbaden.
- KLAUSING, O. 1998: Die Naturräume Hessens mit einer Karte der naturräumlichen Gliederung 1: 200 000. = Schriftenreihe der Hessischen Landesanstalt für Umwelt, Heft Nr. 67.
- KOSCHATZKY, K. u.a. 1992: High-Tech-Unternehmen in der Region Rhein Main. Grundlagenstudie im Auftrag des Umlandverbandes Frankfurt und der Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH. Karlsruhe.
- KRONAUER, M. 1998: Armut, Ausgrenzung, Unterklasse. In: Häussermann, H. (Hrsg.): Großstadt. Soziologische Grundbegriffe. S. 13-27. Opladen.
- KRÜGER-RÖTH, D. 1997: Gute Chance für eine Weiterentwicklung. Umweltwirtschaft in der Region Frankfurt/Rhein-Main. In: Wirtschaftsregion Frankfurt/Rhein-Main. Mitteilungen der IHK Frankfurt am Main, Nr. 12, S. 30-31.
- LANDESARBEITSAMT HESSEN (Hrsg.) 1999: Pendler-Atlas 1998. = ABT aktuell v. 21.9.1999.
- LIEDTKE, H. 1994: Namen und Abgrenzungen von Landschaften in der Bundesrepublik Deutschland. = Forschungen zur deutschen Landeskunde, Bd. 239. Trier.
- MEDIATIONSGRUPPE FLUGHAFEN FRANKFURT MAIN 2000: Mediationsbericht.
- MEYER, G. (Hrsg.) 1995: Das Rhein-Main-Gebiet. Aktuelle Strukturen und Entwicklungsprobleme. = Mainzer Kontaktstudium Geographie, Bd. 1. Mainz.
- OECKEL, A. (Hrsg.) 1999: Taschenbuch des öffentlichen Leben Deutschland 1999/2000. Bonn.
- ÖKO-INSTITUT (Hrsg.) 1996: Hessen 2010. Auswirkungen der Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung auf die Umweltsituation. Gutachten im Auftrag des HMLWFN. Darmstadt.
- PLETSCH, A. 1989: Hessen. = Wissenschaftliche Landeskunden, Bd. 8/III. Darmstadt.
- RAUTHENSTRAUCH, L. 1988: Region Rhein-Main. Frankfurt und sein Umland. Planung, Politik, Perspektiven im Bereich des Umlandverbandes Frankfurt. (Umlandverband Frankfurt (Hrsg.)). Frankfurt am Main.
- RAUTHENSTRAUCH, L. 1993: Die Region und ihr Verkehr. Anforderungen an das Verwaltungshandeln am Beispiel Rhein-Main. = Informationen zur Raumentwicklung, H. 5/6, S. 307-315.
- REGIERUNGSPRÄSIDIUM DARMSTADT (Abt. Regionalforschung) 1992: Raumordnungsgutachten 1992. Darmstadt.
- REGIERUNGSPRÄSIDIUM DARMSTADT (Hrsg.) 1996: Forstlicher Rahmenplan Südhessen. Anhörungsexemplar 1996. Darmstadt.
- REGIERUNGSPRÄSIDIUM DARMSTADT (Hrsg.) 1997: Raumordnungsgutachten 1997. Planungsregion Südhessen. Darmstadt.
- REGIERUNGSPRÄSIDIUM DARMSTADT (Hrsg.) 1998: Landschaftsrahmenplan Südhessen. Entwurf 1998. Darmstadt.
- REGIERUNGSPRÄSIDIUM DARMSTADT (Hrsg.) 1999a: Windkraftnutzung in Hessen. Materialien zur Fachtagung am 24.09.1999. Darmstadt.
- REGIERUNGSPRÄSIDIUM DARMSTADT 1999b: Regionalplan Südhessen. (Entwurf) Darmstadt.
- REGIERUNG VON UNTERFRANKEN (Hrsg.) 1999: Unterfranken in Zahlen. Tabellen - Karten - Graphiken. Ausgabe 1999. Würzburg.
- RUPPERT, K. 1987: Bayern. Eine Landeskunde aus sozialgeographischer Sicht. Wissenschaftliche Länderkunden, Bd. 8/II. Darmstadt.
- SHELLER, J. P. 1998: Rhein-Main – Eine Region auf dem Weg zur politischen Existenz. = Materialien 25. Frankfurt am Main.
- SCHMID, A. 1998a: Arbeitsmarktprognose Rhein/Main 1998. IWAK-Unternehmensbefragung Herbst 1997. (Institut für Wirtschaft, Arbeit und Kultur in Zusammenarbeit mit der J.W. Goethe-Universität Frankfurt am Main). = IWAK-Report 1/1998.
- SCHMID, A. 1998b: Arbeitsmarktprognose Rhein/Main 1998/1999. IWAK-Unternehmensbefragung 1997. Trotz anhaltender Arbeitslosigkeit teilweise immer noch Probleme bei der Stellenbesetzung - Ursachenanalyse - (Institut für Wirtschaft, Arbeit und Kultur in Zusammenarbeit mit der J.W. Goethe-Universität Frankfurt am Main). = IWAK-Report 2/1998.
- SCHMID, A. 1998c: Arbeitsmarktprognose Rhein/Main 1998/1999. IWAK-Unternehmensbefragung 1997. Beschäftigtenanalyse für den Bereich des Handwerks. (Institut für Wirtschaft, Arbeit und Kultur in Zusammenarbeit mit der J.W. Goethe-Universität Frankfurt am Main). = IWAK-Report 6/1998.
- SCHMID, A. 1998d: Arbeitsmarktprognose Rhein/Main 1999. IWAK-Unternehmensbefragung Herbst 1998. (Institut für Wirtschaft, Arbeit und Kultur in Zusammenarbeit mit der J.W. Goethe-Universität Frankfurt am Main). = IWAK-Report 7/1998.
- SCHMID, A. 1999a: Arbeitsmarktprognose Rhein/Main 1999. IWAK-Unternehmensbefragung 1998. Qualifikationsdefizite und Qualifikationsprobleme in der Region Rhein/Main. (Institut für Wirtschaft, Arbeit und Kultur in Zusammenarbeit mit der J.W. Goethe-Universität Frankfurt am Main). = IWAK-Report 2/1999.
- SCHMID, A. 1999b: Arbeitsmarktprognose Rhein/Main 1999. IWAK-Unternehmensbefragung 1998. (Institut für Wirtschaft, Arbeit und Kultur in Zusammenarbeit mit der J.W. Goethe-Universität Frankfurt am Main) = IWAK-Report 3/1999.
- SCHMID, A. 1999c: Arbeitsmarktprognose Rhein/Main 1999. IWAK-Unternehmensbefragung 1998. Beschäftigtenanalyse für das Handwerk. (Institut für Wirtschaft, Arbeit und Kultur in Zusammenarbeit mit der J.W. Goethe-Universität Frankfurt am Main). = IWAK-Report 5/1999.
- SCHMID, A. u. K. WOLF 1995: Rhein-Main 2000. Perspektiven einer regionalen Raumordnung und Strukturpolitik. Institut für Wirtschaft, Arbeit und Kultur (Hrsg.). Frankfurt am Main.
- SCHMID, A. u.a. 1996: Arbeitsmarkt und Qualifikation in der Region Rhein/Main. - Abschlußbericht - Frankfurt am Main.
- SEMMELE, A. 1981: Gestein, Relief und Fragen ihrer Nutzung im Rhein-Main-Gebiet. In: Frankfurter Beiträge zur Didaktik der Geographie, Bd. 4, S. 195-208. Frankfurt.
- STAATSKANZLEI RHEINLAND-PFALZ (Hrsg.) 1995: Landesentwicklungsprogramm III. Mainz.

- STADT MAINZ (Hrsg.) 1993: Rhein-Main: Die Region. Vorträge zu Wirtschaft, Verkehr, Umwelt und Bevölkerung; Dokumentation des Symposiums der Rhein-Main-Region am 24. Juni 1992 im Frankfurter Hof in Mainz (Stadt Mainz, Amt für Stadtentwicklung und Statistik (Hrsg.)). Mainz.
- UMLANDVERBAND FRANKFURT – RHEIN MAIN AGENTUR (Hrsg.) 1991: Ansichten zur Region. Rhein-Main auf dem Weg zum Europa der Regionen. = Ansichten zur Region, Bd. 1. Frankfurt am Main.
- UMLANDVERBAND FRANKFURT (UVF) (Hrsg.) 1990: Rhein-Main. Die menschliche Region. Frankfurt am Main.
- UMLANDVERBAND FRANKFURT AM MAIN (Hrsg.) 1993: Image-Studie Rhein-Main. = Ansichten zur Region, Bd. 3. Frankfurt am Main.
- UMLANDVERBAND FRANKFURT (Hrsg.) 1999: Lärmschutzbericht für die Region Rhein-Main. Frankfurt am Main.
- WOLF, K. 1981: Der tertiäre Wirtschaftssektor im Rhein-Main-Gebiet. Standorte und aktionsräumliches Potential. In: Frankfurter Beiträge zur Didaktik der Geographie, Bd. 4, S. 157-172. Frankfurt.
- WOLF, K. 1990a: Dokumentation der Wohnstandorte der Professoren, wissenschaftlichen Mitarbeiter und sonstigen Mitarbeiter der J.W. Goethe-Universität Frankfurt am Main im Jahre 1989. In: Rhein-Mainische Forschungen, H. 107, S. 125-130. Frankfurt am Main.
- WOLF, K. 1990b: Entwicklungstendenzen der Wirtschaft in der Rhein-Main-Region. In: Rhein-Mainische Forschungen, H. 107, S. 25-58. Frankfurt am Main.
- WOLF, K. 1994: Der Flughafen Frankfurt am Main - Luft-Drehkreuz in Europa. Bestandsaufnahme und Dokumentation zu einem der größten Flughäfen der Welt. In: Zeitschrift für den Erdkundeunterricht, 46. Jg., 12/1994, S. 461-467.
- WOLF, K. 1995: Frankfurt am Main und das Rhein-Main-Gebiet im Europa der Regionen. In: Meyer, G. (Hrsg.): Das Rhein-Main-Gebiet. Aktuelle Strukturen und Entwicklungsprobleme. = Mainzer Kontaktstudium Geographie, Bd. 1, S. 9-28. Mainz.
- WOLF, K. 1996a: Siedlungsentwicklung der Region Rhein-Main. In: A. Schmid/K. Wolf: Rhein-Main 2000. Perspektiven einer regionalen Raumordnung- und Strukturpolitik, S. 32-49. Zwingenberg an der Bergstraße.
- WOLF, K. 1996b: The Rhine-Main region as a first-class service and transport centre. In: The Rhine Valley. Urban, harbour and industrial development and environmental problems. = Beiträge zur regionalen Geographie, 41, S. 178-188. Leipzig.
- WOLF, K. u. F. SCHYMIK (Hrsg.) 1990: Frankfurt und das Rhein-Main-Gebiet. Geographische Beiträge aus Anlass des 75-jährigen Bestehens der J.W. Goethe-Universität Frankfurt am Main (1914-1989). = Rhein-Mainische Forschungen, H. 107. Frankfurt am Main.
- WOLF, K. u. R. BÖRDLEIN 1991: Aspekte der Internationalisierung hochrangiger Dienstleistungen in ihren Wirkungen auf die Entwicklung des Rhein-Main-Gebietes. In: Entwicklungsaspekte Rhein-Main Raum. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, Arbeitsmaterial, H. 181, S. 25-26. Hannover.
- WOLF, K. u. R. BÖRDLEIN 1996: Frankfurt am Main (Routes of field trips and descriptions of locations). In: The Rhine Valley. Urban harbour and industrial development and environmental problems. = Beiträge zur regionalen Geographie, 41, S. 262-268. Leipzig.
- ZAPF, K. 1999: Haushaltsstrukturen und Wohnverhältnisse. In: Flagge, J. (Hrsg.): Geschichte des Wohnens, Bd. 5: 1945 bis heute. - Ausbau, Neubau, Umbau -, S. 563-614. Stuttgart.

# Rhein-Mainische Forschungen

- 1927 Heft 1. AENNE SCHMÜCKER: Die Frankfurter Heimatlandschaft. 52 Seiten. Vergriffen.
- 1929 Heft 2. JOACHIM H. SCHULTZE: Die Berufsstruktur der rhein-mainischen Bevölkerung. 12 Seiten mit 2 Karten. Vergriffen.
- 1929 Heft 3. CARL WEIDMANN: Zur Geologie des Vorpessarts. 72 Seiten mit 10 Figuren, 12 Abbildungen und 2 geologischen Karten. Vergriffen.
- 1929 BEHRMANN, Walter und Otto MAULL (Hrsg.): Rhein-Mainischer Atlas für Wirtschaft, Verwaltung Und Unterricht. 30 Karten und Text. (Außerhalb der Reihe erschienen.) Vergriffen.
- 1930 Heft 4. HANS PABST: Die ökologische Landschaft am Mittelrhein vom Elsaß bis zur Mosel im Mittelalter. 68 Seiten mit 4 Karten. Vergriffen.
- 1931 Heft 5. LISELOTTE KAYSER-BOELITZ: Das Land an der unteren Nahe. 121 Seiten mit 11 Karten. Vergriffen.
- 1932 Heft 6. GUSTAV W. WOLF: Die Stadt Hanau am Main, geographisch betrachtet. 88 Seiten mit 9 Karten. Vergriffen.
- 1933 Heft 7. EDUARD SCHÄFER: Die Kulturlandschaft des westlichen Maintaunus. 137 Seiten mit 4 Karten. Vergriffen.
- 1934 Heft 8. HELMUT KERN: Die Beziehungen zwischen Niederschlag und Abfluß im Maingebiet. 65 Seiten mit 9 Karten und Abbildungen. Vergriffen.
- 1934 Heft 9. SIEGFRIED LEHMANN: Die Siedlungen der Landschaft Rheingau. 102 Seiten mit 1 Kartenband. Vergriffen.
- 1934 Heft 10. WILLI BROSIUS: Die Lebensmittelversorgungsgebiete der Stadt Frankfurt am Main. 103 Seiten mit 6 Karten. Vergriffen.
- 1934 Heft 11. JAKOB BÖHLER: Morphologie der südlichen Eifel. 53 Seiten mit 1 Karte und 2 Abbildungen. Vergriffen.
- 1934 Heft 12. HARALD BÜTTNER: Die landwirtschaftlichen Betriebsformen im Ried, an der Bergstraße und im vorderen Odenwald in ihrer geographischen Bedingtheit. 94 Seiten mit 21 Abbildungen. Vergriffen.
- 1935 Heft 13. OSKAR KRUMME: Frost und Schnee in ihrer Wirkung auf den Boden im Hochtaunus. 73 Seiten mit 1 Karte und 27 Abbildungen. Vergriffen.
- 1935 Heft 14. ALFRED HÜSER: Der Main als Verkehrsträger im Rhein-Mainischen Wirtschaftsgebiet. 119 Seiten mit 1 Karte und 16 Abbildungen. Vergriffen.
- 1936 Heft 15. GERDA BERNHARD: Die beiden Ingelheim und ihr Umgebung. Eine Studie über das Meßtischblatt Oberingelheim. 110 Seiten mit 15 Abbildungen. Vergriffen.
- 1936 Heft 16. JOSEF KÄRTNER: Der Wandel der politischen Landkarte des Rhein-Main-Gebietes. 33 Seiten mit 10 Figuren. Vergriffen.
- 1937 Heft 17. RUDOLF VÖLKEL: Die Ortsgemarkungskarte als Grundlage kultur-landschaftlicher Forschungen. 216 Seiten mit 23 Figuren und 4 Karten. Vergriffen.
- 1938 Heft 18. WOLFGANG HARTKE: Das Arbeits- und Wohnortsgebiet im Rhein-Mainischen Lebensraum. 34 Seiten mit 3 Abbildungen und 14 Karten. Vergriffen.
- 1938 Heft 19. ERICH OTREMBIA: Das Problem der Ackernahrung, untersucht an Beispielen aus dem nördlichen Rhein-Main-Gebiet. 116 Seiten mit 2 Figuren und 1 Karte. Vergriffen.
- 1939 Heft 20. LUDWIG MOELLER: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Vogelsberg. 79 Seiten mit 1 Karte. Vergriffen.
- 1939 Heft 21. HERBERT VON PEINEN: Die Kulturlandschaft des Wiesbadener Landes in ihrer siedlungsgeschichtlichen Entwicklung bis zum Ende des Mittelalters. 112 Seiten mit 8 Figuren und 1 Karte. Vergriffen.
- 1939 Heft 22: HUGO TRUPP: Das Bauernhaus im westlichen Taunus. 48 Seiten, 16 Tafeln und 3 Karten. Vergriffen.
- 1940 Heft 23. ANTON DOMMERMUTH: Die landwirtschaftlichen Betriebsformen im Westerwald und im Limburger Becken in ihrer geographischen Bedingtheit. 69 Seiten, 6 Karten. Vergriffen.
- 1940 Heft 24. HERMANN KLEMT: Die Stadt Hanau und ihr Umland in ihren wechselseitigen Beziehungen. 80 Seiten mit 12 Karten und 14 Tabellen. Vergriffen.
- 1941 Heft 25. LISSI OSTER: Die Kulturlandschaft der westlichen Dreieich und des nördlichen hessischen Riedes. 116 Seiten mit 10 Figuren und 1 Karte. Vergriffen.
- 1941 Heft 26. FRITZ BECKER: Der Gartenbau der Stadt Frankfurt a.M. 74 Seiten mit 16 Kärtchen und einer großen vielfarbigen Karte. Vergriffen.
- 1949 Heft 27. KARL NAHRGANG: Die Frankfurter Altstadt. Eine historisch-geographische Studie. 88 Seiten mit 60 Abbildungen und 10 Tafeln. Vergriffen.
- 1950 Heft 28. WOLFGANG WALTER: Dünenstudien im Schwanheimer Wald bei Frankfurt. Über den Einfluß elektrische Raumladungen bei Flugsanden und ihre Bedeutung für die Dünenbildung. 16 Seiten mit 3 Abbildungen und 2 Tabellen. Vergriffen.
- 1950 Heft 29. GERHARD BOTT: Die Städte in der Wetterau und im Kinzigtal. 88 Seiten mit 15 Abbildungen und 2 Tafeln. Vergriffen.
- 1951 Heft 30. WOLFGANG KULS: Wirtschaftsflächen und Feldsysteme im westlichen Hintertaunus. 85 Seiten mit 13 Karten und 2 Tabellen. Vergriffen.
- 1951 Heft 31. WOLFGANG WALTER: Neue morphologisch-physikalische Erkenntnisse über Flugsand und Dünen. 34 Seiten mit 18 Abbildungen, 2 Tafeln und 1 Karte. Vergriffen.
- 1952 Heft 32. WOLFGANG HARTKE: Die Zeitung als Funktion sozial-geographischer Verhältnisse im Rhein-Main-Gebiet. 32 Seiten mit 5 Abbildungen. Vergriffen.
- 1952 Heft 33. OTTO SCHMITT: Grundlagen und Verbreitung der Bodenzerstörung im Rhein-Main-Gebiet mit einer Untersuchung der Bodenzerstörung durch Starkregen im Vorpessart (Untersuchungen über Bodenzerstörung im Rhein-Main-Gebiet I). 130 Seiten mit 66 Abbildungen, 6 Figuren und 1 Tafel. Vergriffen.
- 1952 Heft 34. KARL RUPPERT. Die Leistung des Menschen zur Erhaltung der Kulturböden im Weinbaugebiet des südlichen Rheinheßes. (Untersuchungen über Bodenzerstörung im Rhein-Main-Gebiet II). 44 Seiten mit 7 Abbildungen und 3 Tafeln. Vergriffen.
- 1952 Heft 35. KURT KINKEL: Das Mümlingtal. Gewerbeleben, Siedlungsstruktur und Gestalt. 108 Seiten mit 11 Abbildungen. Vergriffen.
- 1952 Heft 36. WILHELM GEGENWART: Die ergiebigen Stark- und Dauerregen im Rhein-Main-Gebiet und die Gefährdung der landwirtschaftlichen Nutzflächen durch die Bodenzerstörung. 52 Seiten mit 17 Karten und 2 Abbildungen. Vergriffen.
- 1952 Heft 37. URSEL KRÖCKER: Die sozialgeographische Entwicklung der fünf Feldbergdörfer im Taunus in den letzten 150 Jahren. 83 Seiten, 11 Abbildungen. Vergriffen.
- 1952 Heft 38. ROBERT GEIBEL: Soziale Struktur und Einheitsbewußtsein als Grundlage geographischer Gliederung. (Dargestellt am Beispiel des "Ländchens" zwischen Frankfurt und Wiesbaden). 80 Seiten mit 21 Abbildungen. Vergriffen.
- 1952 Heft 39. WOLFGANG KUHN: Hecken, Terrassen und Bodenzerstörung im hohen Vogelsberg. 56. Seiten mit 29 Abbildungen. Vergriffen.
- 1953 Heft 40. HERBERT JÄKEL: Ackerbürger und Ausmärker in Alsfeld (Oberheßes). Sozialgeographische Studie über die Entwicklung der Gemarkung einer Ackerbürgerstadt. 87 Seiten mit 12 Abbildungen. DM 4,50.
- 1954 Heft 41. WERNER ZIMMER: Darmstadt, Grenzen und Möglichkeiten einer Stadt. 107 Seiten mit 18 Abbildungen. Vergriffen.
- 1954 Heft 42. ARMIN GERSTENHAUER: Der nördliche Spessart. Ein Beitrag zur Frage kulturlandschaftlicher Gliederung. 75 Seiten mit 12 Karten und 6 Abbildungen. DM 4,50.
- 1956 Heft 43. JOSEF KALTENHÄUSER: Taunusrandstädte im Frankfurter Raum. 339 Seiten mit 57 Figuren, 6 Tabellen und 4 Karten. Vergriffen.
- 1956 Heft 44. KARL WEIGAND: Rüsselheim und die Funktion der Stadt im Rhein-Main-Gebiet. 200 Seiten mit 12 Bildern und 21 Abbildungen, davon 6 Faltkarten. Geh. DM 9,50. Gebunden DM 12,00.
- 1958 Heft 45. HERBERT BÜSCHENFELD: Höchst - die Stadt der Farbwerke. 137 Seiten mit 15 Bildern und 38 Abbildungen. DM 9,50.
- 1959 Heft 46. EUGEN ERNST: Die Obstbaulandschaft des Vordertaunus und der südwestlichen Wetterau. 176 Seiten mit 29 Abbildungen und 43 Tabellen. DM 9,50.
- 1959 Heft 47. LUDWIG REUSCH: Sinngrund und Schondralland. 148 Seiten mit 21 Abbildungen. DM 7,50.
- 1959 Heft 48. WERNER FRICKE: Sozialfaktoren in der Agrarlandschaft des Limburger Beckens. 158 Seiten mit 12 Abbildungen und 16 Karten. Vergriffen.
- 1960 Heft 49. JOHANNES OBST: Kulturlandveränderungen im oberen Vogelsberg. Ackerschwind - Grünflächen - Auffichten. 108 Seiten mit 30 Abbildungen. Vergriffen.
- 1961 Heft 50. WOLFGANG KULS (Hrsg.): Geographische Schriften aus dem Rhein-Mainischen Raum. 140 Seiten. Vergriffen.
- 1962 Heft 51. WALTER SPERLING: Der nördliche vordere Odenwald, die Entwicklung seiner Agrarlandschaft unter dem Einfluß ökonomisch-sozialer Gegebenheiten. 210 Seiten mit 56 Abbildungen. Vergriffen
- 1962 Heft 52. ELLEN SCHNEIDER: Die Stadt Offenbach am Main im Frankfurter Raum. Ein Beitrag zum Problem benachbarter Städte. 140 Seiten mit 17 Abbildungen. Vergriffen.
- 1963 Heft 53. WILHELM MATZAT: Flurgeographische Studien im Bauland und Hinteren Odenwald. 146 Seiten mit 9 Abbildungen und 9 Karten. DM 10,50.
- 1963 Heft 54. WERNER FRICKE (Hrsg.): Beiträge zur Siedlungsgeographie und zur rhein-mainischen Landeskunde. 158 Seiten mit 37 Abbildungen. Vergriffen.
- 1964 Heft 55. KLAUS WOLF: Die Konzentration von Versorgungsfunktionen in Frankfurt am Main. 159 Seiten mit 16 Abbildungen und 22 Tabellen. DM 7,50.
- 1965 Heft 57. GÜNTER NAGEL: Beiträge zur Morphologie des Ronneburger Hügellandes. 74 Seiten mit 22 Abbildungen, 4 Bildern und 2 Karten. DM 4,50.
- 1966 Heft 58. JOACHIM KRAUSE: Die Kreisstädte am Rande des rhein-mainischen Verstärterungsgebietes. Gelnhausen, Büdingen, Friedberg, Usingen, Bad Schwalbach, Groß-Gerau und Dieburg. 282 Seiten mit 24 Abbildungen. Vergriffen.
- 1967 Heft 59. GÜNTER NAGEL: Der Rosenanbau in der Wetterau. 63 Seiten mit 12 Abbildungen und 1 Karte. DM 4,50.
- 1967 Heft 60. BRIGITTE SCHWENZER: Beiträge zur Morphologie des nordwestlichen Vorpessarts. 116 Seiten mit 30 Abbildungen, 24 Bildern und 2 Karten. DM 6,50.
- 1967 Heft 61. WOLFGANG ANDRES: Morphologische Untersuchungen im Limburger Becken und der Idsteiner Senke. 88 Seiten mit 23 Abbildungen, 15 Bildern, 2 Tabellen und 1 Karte. DM 5,50.
- 1967 Heft 62. KARL-HEINZ FILIPP: Studien zur Entwicklung der Flurformen im Kreis Kirchheimbolanden. 116 Seiten mit 10 Abbildungen und 7 Karten. DM 6,50.
- 1968 Heft 63. PETER KRAUSE: Vergleichende Studien zur Flurformenforschung im nordwestlichen Vogelsberg. 151 Seiten mit 25 Abbildungen und 14 Karten. DM 7,00.
- 1968 Heft 64. EKKERHARD MEFFERT: Die Innovation ausgewählter Sonderkulturen im rhein-mainischen Raum in ihrer Beziehung zur Agrar- und Sozialstruktur. 247 Seiten mit 72 Abbildungen, 25 Tabellen und 28 Karten. Vergriffen.
- 1968 Heft 65. HEINZ-DIETER MAY: Junge Industrialisierungstendenzen im Untermaingebiet unter besonderer Berücksichtigung der Betriebsverlagerungen aus Frankfurt am Main. 157 Seiten mit 20 Abbildungen und 22 Tabellen. Vergriffen.
- 1969 Heft 66. GÜNTER GLEBE: Das hessische Werrakalibergbaugebiet. Kultur-geographische Wandlungen an der hessisch-thüringischen Landesgrenze seit 1900. 184 Seiten mit 35 Abbildungen, 8 Karten und 47 Tabellen. Vergriffen.
- 1969 Heft 67. KLAUS WOLF: Stadtteil-Geschäftsstraßen. Ihre geographische Einordnung, dargestellt am Beispiel der Stadt Frankfurt am Main. 152 Seiten mit 25 Figuren und 26 Tabellen. Vergriffen.
- 1969 Heft 68. GERD WENZENS: Morphologie des Sontraer Beckens. 99 Seiten mit 20 Abbildungen, 6 Tabellen und 2 Karten. DM 5,50.
- 1969 Heft 69. HARTMUT GRIES: Winzer und Ackerbauern am oberen Mittelrhein. Ein agrargeographischer Beitrag zur Landeskunde der Mittel-Rheinlande. 323 Seiten mit 36 Abbildungen, 88 Tabellen. DM 13,00.

- 1970 Heft 70. GÜNTER NIEMZ: Gravenbruch - eine Wohnstadt im Rhein-Main-Verstädterungsgebiet. 59 Seiten mit 10 Abbildungen, 8 Tabellen und 7 Bildern. DM 4,50.
- 1971 Heft 71. WERNER FRICKE, ROSWITHA HANTSCHHEL und GREGOR JACOBS: Untersuchungen zur Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung im Rhein-Main-Gebiet. 270 Seiten mit 36 Abbildungen, 15 Karten und 71 Tabellen. DM 13,80.
- 1971 Heft 72. KLAUS WOLF: Geschäftszentren. Nutzung und Intensität als Maß städtischer Größenordnung. Ein empirisch-methodischer Vergleich von 15 Städten der Bundesrepublik Deutschland. 250 Seiten mit 164 Abbildungen und 15 Tabellen. Vergriffen.
- 1971 Heft 73. MANFRED SCHRAMM: Das Industriegebiet Frankfurt am Main-Ost. Entwicklung und Strukturanalyse. 253 Seiten mit 33 Abbildungen, 62 Tabellen und 12 Bildern. DM 12,80.
- 1971 Heft 74. ERHARD BIBUS: Zur Morphologie des südöstlichen Taunus und seines Randgebietes. 279 Seiten mit 6 Bildern. DM 13,80. Vergriffen.
- 1972 Heft 75. DAS FREIZEITVERHALTEN DER BEWOHNER VON FRANKFURT-NORDWESTSTADT. Dokumentation einer studentischen Projektgruppe. 66 Seiten, Anhang. Vergriffen.
- 1974 Heft 76. OLAF SCHWARZ: Hydrogeographische Studien zum Abflußverhalten von Mittelgebirgsflüssen am Beispiel von Bieber und Salz (Hessen). 128 Seiten mit 16 Abbildungen, 5 Tabellen und 9 Karten. DM 9,80.
- 1974 Heft 77. FRIEDRICH ARNDT: Die elektronische Datenverarbeitung in ihrem Wert für die sozialgeographische Strukturanalyse. Dargestellt am Beispiel von Großauheim, einer Kleinstadt am Rande des rhein-mainischen Verstädtierungsgebietes. 193 Seiten (Anhang) mit 68 Abbildungen und 74 Tabellen. DM 34,00.
- 1974 Heft 78. ARNO SEMMEL (Hrsg.): Das Eiszeitalter im Rhein-Main-Gebiet. Bericht über den Forschungsstand und Exkursionsführer anlässlich der 17. wissenschaftlichen Tagung der Deutschen Quartärvereinigung in Hofheim am Taunus am 20.9. bis 24.9.1974. 215 Seiten mit 21 Abbildungen und 5 Tabellen. Vergriffen.
- 1975 Heft 79. KARL-HEINZ SCHREIBER: Wanderungsursachen und idealtypische Verhaltensmuster mobiler Bevölkerungsgruppen. Untersucht in ausgewählten Gemeinden der kernstadtnahen Zone des Rhein-Main-Gebietes. 214 Seiten (Anhang) mit 13 Abbildungen und 74 Tabellen. DM 18,00.
- 1975 Heft 80. W. FRICKE und K. WOLF unter Mitwirkung von E. THARUN (Hrsg.): Neue Wege in der geographischen Erforschung städtischer und ländlicher Siedlungen. Festschrift für ANNELIESE KRENZLIN zu ihrem 70. Geburtstag. 280 Seiten. DM 24,00.
- 1975 Heft 81. ELKE THARUN: Die Planungsregion Untermain. Gemeindetypisierung und innere Gliederung einer Verstädtierungsregion. 210 Seiten mit 3 Abbildungen, 16 Farbkarten, 21 Tabellen und 2 Korrelations-Matrizen. Vergriffen.
- 1976 Heft 82. KURT DIES (Hrsg.): Die Wetterau und ihre Randgebiete. Ausgewählte Abschnitte zur Geomorphologie, Paläoökologie und Archäologie. Forschungsstand und Exkursionsführer anlässlich der 18. wissenschaftlichen Tagung der HUGO-OBERMAIER-GESELLSCHAFT in Bad Homburg vom 21.4.76 bis 24.4.76. 256 Seiten. Vergriffen.
- 1976 Heft 83. MANFRED M. FISCHER: Eine theoretische und methodische Analyse mathematischer Stadtentwicklungsmodelle vom Lowry-Typ. Ein methodischer Beitrag zur Regionalforschung. 326 Seiten, 34 Tafeln, 12 Figuren und 4 Karten. DM 24,00.
- 1977 Heft 84. ULRICH MAMMEY: Richtung und Distanz als gruppenspezifische Parameter räumlicher Mobilität. Wanderungsbewegungen im nordwestlichen Umland von Frankfurt/M. und ihre graphische Analyse. 156 Seiten, 18 Karten, 137 Abbildungen und 4 Tabellen. DM 18,00.
- 1977 Heft 85. JÜRGEN GIESSÜBEL: Nutzungsbedingte Änderungen im Naturraum - dargestellt an Beispielen aus dem Rhein-Main-Gebiet und Nordhessen. 210 Seiten, 26 Abbildungen, 12 Tabellen und 16 Bilder. DM 20,00.
- 1977 Heft 86. ROLF WERNER: Geomorphologische Kartierung 1:25 000 - erläutert am Beispiel des Blattes 5816 Königstein im Taunus. 164 Seiten, 18 Abbildungen und 1 Karte als Beilage. Vergriffen.
- 1978 Heft 87. PETER GÖBEL: Vorschläge zur inhaltlichen und graphischen Gestaltung geomorphologischer Karten - erläutert am Beispiel der geomorphologischen Karte 1:25 000 Friedewald. 149 Seiten, 7 Tabellen und 1 Karte als Beilage. Vergriffen.
- 1978 Heft 88. INGRID GIESSÜBEL-WEISS: Die Erfassung und Darstellung des naturräumlichen Standortgefüges und seiner Nutzungseignung aufgrund vorhandener Kartierungen. 168 Seiten, 19 Tabellen, 6 Abbildungen sowie 1 Tabelle und 2 Karten als Beilage. DM 18,00.
- 1979 Heft 89. HANS-JOACHIM OTTO: Die Trennung von Wohn- und Arbeitsstätte als empirisches Problem und ihre Auswirkungen im raumordnungspolitischen Bereich - Eine empirisch-analytische Untersuchung der Pendlerbeziehungen im Land Hessen. 345 Seiten, 75 Tabellen und 8 Abbildungen. DM 26,00.
- 1979 Heft 90. PETER DE RIZ: Mobilität und Integrationsverhalten ausländischer Arbeitnehmer. Ein Beitrag zur Systemanalyse kleinräumiger Interaktionsprozesse und ihrer Determinanten - dargestellt am Beispiel der Stadt Mühlheim/M. 198 Seiten, 26 Tabellen, 19 Abbildungen und 4 Karten. DM 20,00.
- 1980 Heft 91. GÜNTER SEIDENSCHWANN: Zur pleistozänen Entwicklung des Main-Kinzig-Kahl-Gebietes. 197 Seiten, 18 Abbildungen, 2 Tabellen und 1 Karte als Beilage. DM 20,00.
- 1980 Heft 92. FRANZ SCHYMIK: Bevölkerungsgeographische Forschungsperspektiven und raumbezogene Informationsverarbeitung - Grundlagen kleinräumiger Struktur- und Prozeßanalysen-. 156 Seiten mit 14 Abbildungen. DM 18,00.
- 1981 Heft 93. KLAUS RUDI DIETZ: Zur Reliefentwicklung im Main-Tauber-Bereich. 241 Seiten, 11 Tabellen, 9 Abbildungen und 2 Karten als Beilage. DM 28,00.
- 1981 Heft 94. KURT GATHOF: Vergleich räumlich-sozialer Strukturen des Wohnens. Eine Untersuchung des Verhaltens von Bewohnern kleiner Städte im Einzugsbereich von Ballungsgebieten. Dargestellt am Beispiel von Wegberg (Ballungsraum Mönchengladbach) und Dietzenbach (Rhein-Main-Gebiet). 338 Seiten, 28 Tabellen, 14 Abbildungen und 14 thematische Karten. DM 26,00. ISBN 1-923184-00-X.
- 1981 Heft 95. PETER JURCZEK: Sozialräumliche Wandlungsprozesse in Verdichtungsräumen. Dargestellt am Beispiel "Wohnen" in Frankfurt am Main-Bergen-Enkheim. 188 Seiten, 38 Tabellen und 18 Abbildungen. Vergriffen.
- 1982 Heft 96. ELKE HAUSBERG: Der Kreis Groß-Gerau in seiner Eignung für die Freiraum-Erholung. Ansätze zur Ermittlung geeigneter Flächen. 280 Seiten, 70 Tabellen, 49 Abbildungen und 1 Karte als Beilage. DM 26,00. ISBN 3-923184-02-6.
- 1983 Heft 97. PETER ROTH: Suburbanisierung im Wohnbereich der Gemeinde Riedstadt, Groß-Gerau. Eine Analyse der allgemeinen Wandlungsprozesse und der Veränderung im Wohnbereich durch den Prozeß des sozialen Wandels. 312 Seiten, 69 Tabellen und 28 Abbildungen. DM 24,00. ISBN 3-923184-03-4.
- 1983 Heft 98. KLAUS WOLF, FRANZ SCHYMIK und PETER JURCZEK (Hrsg.): Der Verdichtungsraum in Regionalforschung und zukünftiger Raumordnung. Beispiel Rhein-Main-Gebiet. Referate einer Tagung am 14. Mai 1982, veranstaltet von der Gesellschaft für regionalwissenschaftliche Forschung Rhein-Main (REGIO-RHEIN-MAIN) e.V. 191 Seiten. DM 22,00. ISBN 3-923184-04-2.
- 1984 Heft 99. FRANZ SCHYMIK (Hrsg.): Beiträge zur Geographie des Rhein-Main-Gebiets. 221 Seiten. DM 24,00. ISBN 3-923184-05-0.
- 1985 Heft 100. BODO FREUND: Strukturwandel der Landwirtschaft unter städtischen Einflüssen. Dargestellt am hessischen Rhein-Main-Gebiet. 402 Seiten, 57 Tabellen, 24 Karten und 17 Abbildungen. DM 30,00. ISBN 3-923184-06-9.
- 1985 Heft 101. KLAUS WOLF, FRANZ SCHYMIK und PETER JURCZEK (Hrsg.): Öffentlichkeitsbezogene Institutionen und Raumentwicklung - Einwirkungsmöglichkeiten und Realisierung im Verdichtungsraum. Referate einer Tagung am 11. Mai 1984, veranstaltet von der Gesellschaft für regionalwissenschaftliche Forschung Rhein-Main (REGIO-RHEIN-MAIN) e.V. 128 Seiten. DM 16,00. ISBN 3-923184-07-7.
- 1985 Heft 102. ASTRID WIEMANN: Eine erholungsart- und aktivitätsspezifische Freiraumbewertung Südhessens. Beispiel für eine EDV-gestützte Landschaftsbewertung mittels mathematisch-logischer Nutzwertanalyse. 417 Seiten (mit Anhang), 41 Tabellen, 91 Abbildungen und 1 Karte. DM 32,00. ISBN 3-923184-08-5.
- 1986 Heft 103. KLAUS WOLF, FRANZ SCHYMIK und THOMAS BERGE (Hrsg.): Stadtentwicklung im Wandel technologischer und sozio-ökonomischer Rahmenbedingungen. Referate einer Tagung am 6. Juni 1986, veranstaltet von der Gesellschaft für regionalwissenschaftliche Forschung Rhein-Main (REGIO-RHEIN-MAIN) e.V. 126 Seiten. DM 16,00. ISBN 3-923184-09-3.
- 1987 Heft 104. WOLFGANG SCHWANZER: Suburbanisierung im Main-Kinzig-Kreis. Ein Beitrag zum Problem des Sozialraumwandels. 270 Seiten (mit Anhang), 35 Tabellen, 44 Abbildungen und 14 Tabellen im Anhang. DM 25,00. ISBN 3-923184-10-7.
- 1988 Heft 105. HEINRICH THIEMEYER: Bodenerosion und holozäne Dellenentwicklung in hessischen Lößgebieten. 174 Seiten, 5 Tabellen und 45 Abbildungen. DM 19,00. ISBN 3-923184-11-5.
- 1989 Heft 106. CLAUDIA MARIA SCHOLZ: City-Galerie Aschaffenburg - Einkaufszentrum Sankt Augustin. Ein Vergleich zweier integrierter Einkaufszentren. 334 Seiten, 59 Tabellen, 46 Abbildungen und 8 Karten. DM 28,00. ISBN 3-923184-12-3.
- 1990 Heft 107. KLAUS WOLF und FRANZ SCHYMIK (Hrsg.): Frankfurt und das Rhein-Main-Gebiet. Beiträge aus Anlaß des 75-jährigen Bestehens der J.W. Goethe-Universität Frankfurt am Main (1914-1989). 424 Seiten. DM 36,00. ISBN 3-923184-13-1.
- 1991 Heft 108. THOMAS BERGE: Gewerbeerosion in den Agglomerationskernen. Entwicklungstendenzen und Revitalisierungsmöglichkeiten durch die Ansiedlung von Bürobetrieben. Das Beispiel Frankfurt am Main. 324 Seiten, 19 Tabellen, 10 Übersichten, 12 Abbildungen und 6 Karten. DM 28,00. ISBN 3-923184-14-X.
- 1992 Heft 109. KLAUS WOLF, ELKE THARUN und FRANZ SCHYMIK (Hrsg.): Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)-Methodik, Erfahrungen und Anforderungen (Referate einer Tagung am 25. November 1988) und Probleme der Wohnungsversorgung - Das Beispiel Rhein-Main-Gebiet (Referate einer Tagung am 16. und 17. November 1989). 184 Seiten. DM 16,00. ISBN 3-923184-15-8.
- 1993 Heft 110. RUTH BÖRDLEIN: Das Rhein-Main-Gebiet als Standort hochrangiger Dienstleistungen. Stand und Perspektiven des Internationalisierungsprozesses einer Region. 292 Seiten, 33 Tabellen, 29 Abbildungen, 9 Übersichten und Anhang. DM 28,00. ISBN 3-923184-14-6.
- 1993 Heft 111. ALFRED E. BAUER: Tourismus und Regionalplanung. Die Bedeutung von Heilbädern für den ländlichen Raum, dargestellt am Beispiel des Heilbades Bad Soden-Salmünster. 263 Seiten, 44 Tabellen, 40 Abbildungen, 3 Karten und Anhang. DM 30,00. ISBN 3-923184-17-4.
- 1994 Heft 112. KLAUS WOLF, ELKE THARUN und FRANZ SCHYMIK (Hrsg.): Neue Verkehrskonzepte aus regionaler Sicht (Referate einer Tagung am 26. November 1993). 101 Seiten. DM 12,00. ISBN 3-923184-18-2.
- 1994 Heft 113. SUSANNE SCHÄFLEIN: Freizeit als Faktor der Stadtentwicklungspolitik und -planung. Stadtmarketing für mehr Lebensqualität? VI und 297 Seiten, 8 Tabellen, 28 Abbildungen und Anhang. DM 32,00. ISBN 3-923184-19-0.
- 1995 Heft 114. KLAUS WOLF: Harheim. Vom Dorf zum Frankfurter Ortsteil. Eine Strukturskizze für die Jahre 1950-1987. 117 Seiten, 30 Abbildungen, 25 Tabellen und 9 Abbildungen als Beilage. DM 20,00. ISBN 3-923184-20-4.
- 1998 Heft 115. ELKE THARUN (Hrsg.): Integration von Siedlung und Verkehr. Beiträge zur Diskussion. 272 Seiten. DM 28,00. ISBN 3-923 184-21-2.
- 1999 Heft 116. KLAUS WOLF und ELKE THARUN (Hrsg.): Auf dem Weg zu einer neuen regionalen Organisation? (Vorträge eines Symposiums am 20. November 1998). 117 Seiten. DM 16,00. ISBN 3-923184-22-0.
- 1999 Heft 117. REICHHARDT, EVA: Die Jugendkriminalitätsanalyse als Teil primär-präventiver Maßnahmen. Dargestellt am Beispiel ausgewählter Stadtteile von Frankfurt am Main. 242 Seiten, 27 Abbildungen, 2 Karten und 9 Tabellen. DM 30,00. ISBN 3-923184-23-9.
- 2000 Heft 118. KLAUS WOLF und ELKE THARUN (Hrsg.): "Rhein-Main" im Europa der Regionen. (Vorträge eines Symposiums am 17. November 1999). (im Druck)
- 2001 Heft 119: KLAUS WOLF und FRANZ SCHYMIK (Hrsg.): 75 Jahre Rhein-Mainische Forschung. Dokumentation zum Jubiläum. (im Druck)
- 2000 Heft 120: RHEIN-MAINISCHE FORSCHUNG (Hrsg.): Regionalatlas Rhein-Main. Natur - Gesellschaft - Wirtschaft. 106 Seiten. DM 59,00. ISBN 3-923184-26-3.

