

**E-01 Energiepolitik (ehemals E-01, E-02, E-05 und E-06)**

AntragsstellerIn: Christine Denz

UnterstützerInnen: Simone Heitz (KV Neckar-Odenwald), Hans-Detlef Ott (KV Neckar-Odenwald)

1 **Alle Sektoren müssen einbezogen werden**

2 Bündnis 90/Die Grünen in der Metropolregion Rhein-Neckar wollen einen schnelleren  
3 Umstieg auf die Erneuerbaren Energien einschl. Energieeffizienz und –einsparung. Das  
4 Regionale Energiekonzept richtet sich jedoch nur an private, öffentliche Haushalte und  
5 das Gewerbe - die Industrie ist ausgeschlossen. Es muss das zuvörderste Bestreben der  
6 Grünen Landtagsfraktionen der Grünen der Metropolregion sein, dass es keine  
7 steuerliche Begünstigung der großen Industrieunternehmen hinsichtlich der  
8 Erneuerbaren Energien Umlagen gibt. Ein Beispiel: Alleine die BASF in Ludwigshafen hat  
9 einen mit Dänemark vergleichbaren Energiebedarf. Die Industrie muss in die Ziele  
10 einbezogen werden, damit insgesamt ein höheres als das zunächst genannte Ergebnis  
11 erreicht wird.

12

13 **Nicht vor den Folgen der Mobilität die Waffen strecken!**

14 Vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) ist gar keine Rede. Für den ÖPNV  
15 (Öffentlichen Personennahverkehr) ist lediglich ein Mobilitätsmanagement geplant,  
16 obwohl der Verkehr zu mehr als 20% der klimawirksamen Emissionen beiträgt. Der  
17 Gesamtverkehr muss also ebenso in die Ziele einbezogen werden.

18

19 **Den grünen kommunalen Faden für die ‚Energiewende von unten‘ in der**  
20 **Metropolregion professionell stabilisieren und verstetigen**

21 Die Metropol-Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen ruft einen AK Energie für  
22 Kommunalas/Kommunalos ins Leben, um dessen Mitglieder bei der Umsetzung des  
23 jeweiligen kommunalen Energiekonzeptes in praktischen und auch grundlegenden  
24 Fragen zu unterstützen. Der AK sollte vierteljährlich tagen und professionell geleitet und  
25 begleitet werden. Die Finanzierungsfrage ist noch zu klären. Hier sollte auch das in  
26 Arbeit befindliche Integrierte Klimaschutzkonzept der Landesregierung einen  
27 finanziellen Beitrag leisten, weil die Kommunen DIE zentrale Rolle spielen.

28

29 **Windkraftanlagen sollen möglichst gebündelt und auch**  
30 **gemeindeübergreifend gebaut werden**

31 Die Windkraft ist die „Königin der Erneuerbaren“, sowohl was die Flächeneffizienz  
32 betrifft als auch die geringsten Kosten pro installierte kWh. Die Vorgaben der  
33 Landesregierung (1.000 WKA bis 2020) tragen wir mit. Aber die Windkraft ist in der  
34 Bevölkerung umstritten; viele Bürgerinitiativen „Gegen-Wind“ haben sich gegründet,  
35 und es besteht die Gefahr, dass die Akzeptanz der Energiewende dadurch unter die  
36 Räder gerät. Bündelung von Windkraftzonen – wo sie möglich sind - wäre ein Schritt  
37 zum Ernst-Nehmen und zum Kompromiss. Sie könnten entsprechend dem  
38 Windenergie-Erlass auch gemeindeübergreifend errichtet werden.

### **E-03 Energiepolitik**

AntragsstellerIn: Christine Denz

UnterstützerInnen: Simone Heitz (KV Neckar-Odenwald), Hans-Detlef Ott (KV Neckar-Odenwald)

- 1 **Der Verband VRRN muss mehr Geld zur Verfügung stellen!**
- 2 Mehr Geld für den regionalen Klimaschutz:
  - 3 1. Die regionale Energiewende erfordert beim VRRN in den nächsten Jahren mehr
  - 4 finanzielle Mittel.
  - 5 2. Wir fordern die Verbandsmitglieder auf, dafür eine höhere Verbandsumlage zur
  - 6 Verfügung zu stellen und beim Verband mitzuarbeiten.

## **E-04 Energiepolitik**

AntragsstellerIn: Christine Denz

UnterstützerInnen: Simone Heitz (KV Neckar-Odenwald), Hans-Detlef Ott (KV Neckar-Odenwald)

### **1 Professionell den Prozess für die ‚Energiewende von unten‘ anstoßen und 2 vermitteln**

3 Den Kommunen und Landkreisen und gleichfalls den BürgerInnen kommt bei der  
4 Realisierung der Energiewende eine Schlüsselrolle zu, hier findet nämlich originär die  
5 „Energiewende von unten“ statt. Zunächst müssen die Kommunen überzeugt werden;  
6 denn es gibt bisher noch keine Verpflichtung. Sie sollen dazu jeweils eigene  
7 Energiekonzepte erstellen, Energieagenturen sollen auf- und ausgebaut werden und  
8 zudem qualifizierte Energiebeauftragte innerhalb der Verwaltung (analog zu den  
9 Umweltbeauftragten) etablieren. Diese Prozesse können langwierig und schwierig  
10 werden; sie erfordern viel Beratung (auch zur Finanzierung), Moderation und ebenso  
11 Kontrolle.

12 Die Grüne Metropolfraktion fordert die Verwaltung des VRRN auf, ein Konzept  
13 vorzulegen, wie der skizzierte Prozess zwischen dem VRRN und den Landkreisen, dem  
14 Land bzw. den Kommunen professionell organisiert, moderiert, begleitet und  
15 kontrolliert werden kann.

3. Metropolkonferenz der Grünen Rhein-Neckar  
11. November 2012, Eppelheim, Rudolf-Wild-Halle

### **E-07 Energiepolitik**

AntragsstellerIn: Christine Denz

UnterstützerInnen: Simone Heitz (KV Neckar-Odenwald), Hans-Detlef Ott (KV Neckar-Odenwald)

- 1 **Die MdL der Metropolregion Rhein-Neckar Anträge mögen die Anträge**
- 2 **Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 6 auch an die Landesregierungen richten und sie in**
- 3 **die entsprechenden Vorlagen und Beratungen einbringen. Wir danken**
- 4 **ihnen dafür!**

## **E-09 Energiepolitik**

AntragsstellerIn: Wolfgang Raufelder (KV Mannheim), Hans-Ulrich Sckerl (KV Neckar-Bergstraße)

### **1 Klimaschutz und Energiewirtschaft**

2 Die Regionalkonferenz von Bündnis 90/Die Grünen in der Metropolregion Rhein-  
3 Neckar möge beschließen: Mit der Umsetzung der Energiewende stehen wir in den  
4 kommenden Jahren vor der Herausforderung, den Ausbau der Erneuerbaren Energien  
5 voranzutreiben und den Verbrauch konventioneller Energieträger und Gaskraftwerke zu  
6 verringern. Hierfür müssen verbindliche und konkrete Zielsetzungen vereinbart werden.  
7 Diese sollten in einer ausgearbeiteten Klimaschutzkonzeption münden, um nachhaltige  
8 Entwicklung in der Metropolregion zu verankern.

9 Im Bereich der Windenergie sehen wir erhebliche Ausbaupotentiale. Um bis zum Jahr  
10 2020 zehn Prozent unseres Strombedarfs aus regionaler Windenergie zu decken, dürfen  
11 künftig keine Ausschlussgebiete mehr für die Windenergienutzung ausgewiesen  
12 werden.

13 Weitere Ausbaupotentiale für die Erneuerbaren Energien sehen wir in den Bereichen  
14 Wasserkraft, Biomasse, Geothermie, Photovoltaik und Solarthermie. In den kommenden  
15 Jahren sind neben der Energieversorgung zunehmend auch Energieeinsparung und  
16 Energieeffizienz von zentraler Bedeutung.

17

### **18 Begründung:**

19 Seit einigen Jahren richtet sich der Fokus bei der Bekämpfung des Klimawandels  
20 verstärkt auf kommunale und lokale Ebene. Die bescheidenen Ergebnisse internationaler  
21 Klimaverhandlungen verdeutlichen den Stellenwert der Kommunen bei der Bekämpfung  
22 des Klimawandels. Demnach stellt sich für die Kommunen nicht die Frage, ob sie sich  
23 für den Klimaschutz engagieren wollen, sondern vielmehr in welchen Bereichen die

24 Kommunen aktiv werden können. Eine ausgearbeitete Klimaschutzkonzeption für die  
25 Metropolregion Rhein-Neckar bietet einen wichtigen Ansatzpunkt.

26 Im Bereich der Energieversorgung müssen wir den Wandel von fossiler  
27 Energiegewinnung und Kernenergie hin zu einer Stromproduktion durch Erneuerbare  
28 Energien in die Wege leiten. Diesen Wandel können wir nur gemeinsam mit den  
29 Energieunternehmen, Stadtwerken sowie den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort  
30 umsetzen.

31 Diverse Studien und Untersuchungen haben gezeigt, dass gerade in Baden-  
32 Württemberg erhebliche Ausbaupotentiale für die Windenergienutzung bestehen. Mit  
33 der Änderung des baden-württembergischen Landesplanungsgesetzes wurden die  
34 Weichen gestellt, um die Windenergie voranzutreiben.

**E-10 Energiepolitik**

AntragsstellerIn: Wolfgang Raufelder (KV Mannheim)

- 1 Die Regionalkonferenz von Bündnis 90/Die Grünen in der Metropolregion Rhein-
- 2 Neckar möge beschließen, den Antrag E-03 „Der Verband VRRN muss mehr Geld zur
- 3 Verfügung stellen!“, den Antrag E-04 „Professionell dem Prozess für die 'Energiewende
- 4 von unten' anstoßen und vermitteln“ den Antrag E-05 „Den grünen kommunalen
- 5 Faden für die Energiewende von unten' in der Metropolregion professionell stabilisieren
- 6 und verstetigen“ sowie den Antrag E-06 „Windkraftanlagen sollen möglichst in
- 7 Konzentrationszonen und auch gemeindeübergreifend gebaut werden“ als separate
- 8 Anträge der Fraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN im Verband Region Rhein Neckar in die
- 9 Verbandsversammlung des VRRN einzubringen.

## **R-01 Regionalplan**

AntragsstellerIn: Wolfgang Raufelder (KV Mannheim), Hans-Ulrich Sckerl (KV Neckar-Bergstraße)

### **1 Luftreinhaltung**

2 Die Regionalkonferenz von Bündnis 90/Die Grünen in der Metropolregion Rhein-  
3 Neckar möge beschließen: Die Schadstoff- und Feinstaubbelastung hat in den  
4 vergangenen Jahren in deutschen Großstädten stetig zugenommen. Auch die  
5 Metropolregion Rhein-Neckar ist davon betroffen. Die Grenzwertüberschreitungen sind  
6 jedoch oftmals nicht lokal, sondern regional und überregional bedingt. Für die  
7 Metropolregion Rhein-Neckar sollte deshalb ein gemeinsamer Luftreinhalteplan nach  
8 Bundesimmissionsschutzgesetz erstellt sowie ein entsprechender Maßnahmenkatalog  
9 erarbeitet werden.

10

### **11 Begründung:**

12 Die bereits vorhandenen Luftreinhaltepläne der Städte Heidelberg, Mannheim,  
13 Ludwigshafen, Speyer und Worms sind erste und wichtige Ansatzpunkte zur  
14 Erarbeitung eines gemeinsamen Luftreinhalteplans für die gesamte Metropolregion  
15 Rhein-Neckar. In einem entsprechenden Maßnahmenkatalog sollten Einzelmaßnahmen  
16 aufgelistet werden, die einen effektiven Beitrag zur Absenkung der  
17 Luftschadstoffbelastung leisten. Mögliche Maßnahmen zielen auf die Errichtung von  
18 Umweltzonen, Fahrverbote für Kraftfahrzeuge bestimmter Schadstoffklassen,  
19 Verbesserung des Verkehrsflusses durch verkehrslenkende- und verkehrssteuernde  
20 Maßnahmen sowie die Vermeidung von Staubemissionen bei Bautätigkeiten.

## R-02 Regionalplan

AntragsstellerIn: Wolfgang Raufelder (KV Mannheim), Hans-Ulrich Sckerl (KV Neckar-Bergstraße)

### 1 Ökologie

2 Die Regionalkonferenz von Bündnis 90/Die Grünen in der Metropolregion Rhein-  
3 Neckar möge beschließen: In Ballungsräumen wie der Metropolregion Rhein-Neckar  
4 haben gefährdete Tier- und Pflanzenarten nur geringe Rückzugsmöglichkeiten. Die  
5 Stärkung und der Ausbau regionaler Grünzüge ist uns daher ein wichtiges Anliegen. Die  
6 bestehenden Biotopnetze müssen stärker miteinander vernetzt werden. Eine durchgängige  
7 Verbindung aller wichtigen Biotopnetze sowie die Herstellung von Wanderkorridoren für  
8 lokal und regional wandernde Arten muss zentraler Bestandteil der Landschaftsplanung  
9 sein. Diese Korridore und Verbindungen müssen durch die Ausweisungen von  
10 Grünzügen gesichert werden.

11 Die Flussauen an Rhein und Neckar bieten zahlreichen seltenen Tier- und Pflanzenarten  
12 einen Lebensraum. Diesen gilt es zu erhalten. Des Weiteren sollten weitere  
13 Auenbereiche wiederhergestellt werden.

14

### 15 Begründung:

16 Im Hinblick auf die Folgen des Klimawandels müssen gefährdeten Tier- und  
17 Pflanzenarten entsprechende Ausweichhabitate geboten werden. Unzerschnittene  
18 Freiräume sind jedoch nicht nur für störungsempfindliche Tierarten von zentraler  
19 Bedeutung, sondern bieten auch der Bevölkerung entsprechende Erholungsräume.

20 In der gesamten Metropolregion Rhein-Neckar gibt es nur wenige Verbindungsachsen  
21 für wandernde Tierarten. Die betrifft unter anderem die Rheinebene zwischen  
22 Schwetzingen und Mannheim sowie zwischen Heidelberg und Weinheim. Vor allem die  
23 Bestände der europäisch geschützten Arten wie den Feldhamster, die Wildkatze, den

24 Luchs und den Biber dürfen nicht weiter dezimiert werden. Die Schaffung und  
25 Sicherung der Wildtierkorridore ist deshalb auch im Hinblick auf die Infrastruktur- und  
26 Verkehrsplanung von zentraler Bedeutung.

27 Die beiden großen Flüsse Rhein und Neckar prägen das Landschaftsbild der  
28 Metropolregion. Dem Schutz der Flüsse und ihrer Auen kommt deshalb eine zentrale  
29 Bedeutung zu. Als natürliche Retentionsflächen spielen die Flussauen beim  
30 Hochwasserschutz eine wichtige Rolle. Zudem sind sie für ihre Artenvielfalt und  
31 Naherholungsräume bekannt.

### **R-03 Regionalplan**

AntragsstellerIn: Wolfgang Raufelder (KV Mannheim), Hans-Ulrich Sckerl (KV Neckar-Bergstraße)

#### 1 **Siedlungsentwicklung**

2 Die Regionalkonferenz von Bündnis 90/Die Grünen in der Metropolregion Rhein-  
3 Neckar möge beschließen: Die demografische Entwicklung wird mittel- bis langfristig  
4 auch in der Metropolregion Rhein-Neckar zu Veränderungen führen. Gerade vor dem  
5 Hintergrund des Bevölkerungsrückgangs fordern wir keine weitere Netto-  
6 Inanspruchnahme von Freiflächen. Die städtische Entwicklung sollte sich vielmehr auf  
7 den Bestand und brach gefallene Siedlungsflächen konzentrieren. Die Ausweisung  
8 neuer Wohn- und Gewerbegebiete halten wir daher nicht für zielführend.

9

#### 10 Begründung:

11 Auch die Metropolregion Rhein-Neckar hat in den kommenden Jahren mit den  
12 Auswirkungen der demografischen Entwicklung zu kämpfen. Neuste Studien zeigen,  
13 dass auch in den Ballungsgebieten mittel- bis langfristig mit einem  
14 Bevölkerungsrückgang zu rechnen ist. Diese Entwicklung muss sich auch in der  
15 Raumordnungspolitik widerspiegeln. Aus diesem Grund ist es aus unserer Sicht  
16 unabdingbar, die weitere Inanspruchnahme von Freiflächen in der Metropolregion  
17 Rhein-Neckar zu stoppen. Dies gilt sowohl für Wohn- als auch für Gewerbeflächen.

## **V-01 Verkehrspolitik**

AntragsstellerIn: Wolfgang Raufelder (KV Mannheim)

UnterstützerInnen: Hermino Katzenstein (Neckargemünd), Michael Wustmann (Heidelberg), Simone Heitz (KV Neckar-Odenwald), Dieter Netter (LV Ludwigshafen), Claus Stegmaier (KV Odenwald-Kraichgau), Matthias Pitz (KV Mannheim), Andreas Köstler (KV Mannheim)

### **1 Kooperation der Binnenhäfen Ludwigshafen und Mannheim und Ausbau 2 der Trimodalität der Häfen**

3 Die Regionalkonferenz von B'90 GRÜNEN in der Metropolregion Rhein-Neckar möge  
4 beschließen: Wir Grünen in der Metropolregion Rhein-Neckar streben an, dass die  
5 Binnenhäfen Ludwigshafen und Mannheim als eine administrative Einheit  
6 zusammengelegt werden. Zudem soll die Trimodalität der Häfen ausgebaut und vertieft  
7 werden.

#### **8 Begründung:**

9 Durch die Zusammenlegung der Binnenhäfen Ludwigshafen und Mannheim entstände  
10 eine der größten Binnenhäfen Europas, wodurch es zu erheblichen  
11 Kapazitätssteigerungen und einer Steigerung der Wirtschaftlichkeit des Hafensbetriebes  
12 käme. Gleichzeitig bestünde die Möglichkeit, dass es höhere Subventionen durch die EU  
13 geben könnte.

14 Mit einer Verbesserung und Ausbau der Trimodalität - d.h. der Bündelung der  
15 Transportketten der Schiene, Straße und Wasser - kann der Transport von Waren auf  
16 der Straße verringert werden. Somit wird auch der Schadstoffausstoß der  
17 transportierten Waren verringert.

## V-02 Verkehrspolitik

AntragsstellerIn: Wolfgang Raufelder (KV Mannheim)

UnterstützerInnen: Hermino Katzenstein (Neckargemünd), Michael Wustmann (Heidelberg), Christoph Rothfuß (Heidelberg), Simone Heitz (KV Neckar-Odenwald), Dieter Netter (LV Ludwigshafen), Claus Stegmaier (KV Odenwald-Kraichgau), Matthias Pitz (KV Mannheim)

### 1 **Keine weitere öffentliche Förderung der Flughäfen Speyer und Mannheim**

2 Die Regionalkonferenz von B'90 GRÜNEN in der Metropolregion Rhein-Neckar möge  
3 beschließen: Wir Grünen in der Metropolregion Rhein-Neckar streben an, dass es keine  
4 weitere öffentliche Förderung der Flughäfen Speyer und Mannheim gibt.

5 Wir lehnen jeglichen weiteren Ausbau der Flugplätze sowie den Ausbau von  
6 Instrumentenanflugssystemen ab.

### 7 **Begründung:**

8 Die Flughäfen Speyer und Mannheim sind beide defizitäre Einrichtungen, die mit  
9 hohem Einsatz öffentlicher Mittel subventioniert werden müssen. Es gibt in  
10 unmittelbarer Nähe zur Metropolregion verschiedene Flughäfen, wie etwa  
11 Frankfurt/Main, Stuttgart oder Frankfurt-Egelsbach, so dass die Weiterförderung dieser  
12 Flughäfen eine defizitäre Förderung doppelter Strukturen durch die öffentlichen  
13 Haushalte bedeutet.

14 Des Weiteren sind beide Flughäfen nicht geeignet, um aus- oder umgebaut zu werden.  
15 Der Flughafen Mannheim besitzt eine zu kurze und nicht-ausbaufähige Landebahn, um  
16 ein breiteres Flugangebot zu ermöglichen. Beim Flugplatz Speyer liegt in der  
17 Verlängerung der Landebahn der Speyerer Dom. Die Domtürme ragen in die  
18 Landeanflugbahn ca. 18 m hinein. Des Weiteren liegen in unmittelbarer Umgebung das  
19 Speyerer Schwimmbad, das Technik-Museum mit zahlreichen Besuchern, die  
20 Chemiefirma Haltermann, das Tanklager TanQuit mit 56 Tanks sowie das

- 21 Kernkraftwerk Philippsburg. Dies sind gravierende Sicherheitsrelevante Gründe, die
- 22 einen weiteren Ausbau entgegenstehen.

### **V-03 Verkehrspolitik**

AntragsstellerIn: Hermino Katzenstein (Neckargemünd)

UnterstützerInnen: Michael Wustmann (Heidelberg), Simone Heitz (KV Neckar-Odenwald), Dieter Netter (LV Ludwigshafen), Claus Stegmaier (KV Odenwald-Kraichgau), Christoph Rothfuß (KV Heidelberg), Wolfgang Raufelder (KV Mannheim)

#### **1 Konsequente Förderung des Fahrrads als Teil der umweltfreundlichen 2 Mobilitätskette**

3 Die Regionalkonferenz von B'90 GRÜNEN in der Metropolregion Rhein-Neckar möge  
4 beschließen: Wir Grünen in der Metropolregion Rhein-Neckar streben an, dass der  
5 Anteil des Fahrrads am Modal-Split deutlich erhöht wird. Dazu müssen an allen  
6 Knotenpunkten des ÖPNV Fahrradboxen oder überdachte Abstellanlagen errichtet  
7 werden, die Schließfächer und Lademöglichkeiten für Pedelec-Akkus beinhalten. Wir  
8 setzen uns dafür ein, dass ein Schnellradweg zwischen Heidelberg und Mannheim mit  
9 der Option der Verlängerung nach Ludwigshafen sowie ein zweiter entlang der  
10 Bergstraße gebaut wird. Innerhalb der Städte sollten die Einbahnstraßen in der Regel für  
11 RadfahrerInnen geöffnet und der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden, von  
12 den großen Kommunen erwarten wir die Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes. Wir  
13 unterstützen die Bemühungen der Stadt Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim ein  
14 gemeinsames, zwischen allen drei Städten kompatibles Fahrradverleihsystem  
15 baldmöglichst einzuführen.

#### **16 Begründung:**

17 Das Fahrrad ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel und innerhalb von Städten dem  
18 Auto und dem ÖPNV auf Kurzstrecken meist überlegen. Doch sein Potential ist bei  
19 weitem noch nicht ausgeschöpft! In vielen Kommunen wird das Fahrrad bei der  
20 Verkehrsplanung noch stiefmütterlich behandelt und seine Nutzerinnen und Nutzer  
21 werden unnötig auf Sonderwege gedrängt, anstatt diese mit dem Ausbau von  
22 Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen in beide Fahrtrichtungen, ihrer

23 ökologischen Bedeutung entsprechend zu unterstützen. Es ist erwiesen, dass die  
24 Führung mittels Radstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn innerstädtisch  
25 deutlich sicherer ist, als auf Hochbordradwegen.

26 Im ländlichen Raum ist das Fahrrad eine ideale Ergänzung der Mobilitätskette. Mit  
27 Pedelecs erhöht sich die im Allgemeinen noch gefahrene Strecke von ca. drei auf sechs  
28 oder gar zehn Kilometer. Dadurch verdoppelt bzw. verzehnfacht sich der Einzugsbereich  
29 von Haltestellen des ÖPNV. Um die Menschen dazu zu bringen, das Fahrrad oder  
30 Pedelec zu nutzen, müssen an den Haltestellen Abstellanlagen vorhanden sein. Im  
31 Idealfall in Form von Fahrradboxen oder gar Fahrradparkhäusern. Sonstige  
32 Abstellanlagen müssen mit überdacht sein und mit Schließfächer, in denen Utensilien  
33 untergebracht werden können und der Akku des Pedelecs aufgeladen werden kann,  
34 ergänzt werden.

35 Für viele AlltagsfahrerInnen sind Distanzen von 15 km oder mehr nichts  
36 ungewöhnliches, von Freizeitradlern ganz zu schweigen. Schnellradwege, die analog zu  
37 Autobahnen eine nahezu Kreuzungsfreie Verbindung mit Auf- und Abfahrten bieten,  
38 haben sich in den Niederlanden bereits durchgesetzt und werden auch im Ruhrgebiet  
39 geplant. Für die Metropolregion ist die Strecke Heidelberg – Mannheim dafür  
40 prädestiniert, insbesondere, da es derzeit für schnelle AlltagsradfahrerInnen keine gute  
41 durchgehende Verbindung gibt, während diese für den motorisierten Individualverkehr  
42 und den ÖPSV existieren.

**V-04 Verkehrspolitik**

AntragsstellerIn: Kreisverband Südliche Weinstraße Bündnis 90/GRÜNE

1 **Verzicht auf den weiteren Ausbau der Bundesstraße B 10 zwischen**  
2 **Landau in der Pfalz und Hinterweidenthal sowie Optimierung der**  
3 **Schienenstrecke zwischen Landau und Pirmasens.**

4 Die Regionalkonferenz von B'90 GRÜNEN in der Metropolregion Rhein-Neckar möge  
5 beschließen: Wir Grünen in der Metropolregion Rhein-Neckar fordern, dass auf den  
6 weiteren vierspurigen Ausbau der Bundesstraße 10 zwischen der Anschlussstelle A65  
7 bei Landau und Hinterweidenthal, mitten durch das Biosphärenreservat  
8 Pfälzerwald/Nordvogesen, verzichtet wird. Zur Entlastung dieser heute schon  
9 verkehrstechnisch hochbelasteten Region fordern wir ergänzend die sofortige Sperrung  
10 der Strecke für den LKW-Transitverkehr.

11 Wir setzen uns dafür ein, dass die Schienenstrecke zwischen Landau und Pirmasens  
12 (Queichtalbahn) und weiter bis nach Saarbrücken ertüchtigt und kurzfristig eine  
13 schnelle Regionalexpress-Linie eingerichtet wird. Mittelfristig sind die Elektrifizierung  
14 und die Reinstallation des zweiten Gleises der Queichtalbahn anzustreben.

15 Die Regionalstrecke im linksrheinischen Teilraum der Metropolregion Rhein-Neckar mit  
16 der Verbindung Winden-Wörth soll kurzfristig zweigleisig zwischen Winden und Wörth  
17 ausgebaut werden. Bisher wird diese Maßnahme nur als Perspektive im einheitlichen  
18 Regionalplan der Metropolregion aufgezeigt. Zusammen mit einer kurzfristigen  
19 Elektrifizierung der Strecke Karlsruhe-Neustadt könnte dieser räumliche Bereich dann  
20 endlich in das Stadtbahnprojekt Karlsruhe integriert werden.

21

22 **Begründung:**

23 Der weitere Ausbau der B10 zwischen Landau und Hinterweidenthal mit  
24 prognostizierten 50.000 Kfz/24h zu einer vierspurigen Bundesstraße im  
25 Autobahnformat, führt zu einer nicht akzeptablen Belastung des Queichtals und zieht  
26 nicht hinnehmbare Beeinträchtigungen für die betroffenen Anwohner, Umwelt und  
27 Ökologie nach sich. Durch Lärm und Schadstoffe wird die Lebensqualität im Queichtal  
28 zerstört, das grenzüberschreitende Biosphärenreservat Pfälzerwald/Nordvogesen wird  
29 entlang seiner Mittelachse durch die B10-Autobahntrasse regelrecht zerschnitten,  
30 wertvollste FFH-, und Vogelschutzgebiete werden hierdurch massiv in Mitleidenschaft  
31 gezogen und ihrer Funktion beraubt.

32 Zur Entlastung der bereits heute hoch belasteten Strecke wäre eine dauerhafte Sperrung  
33 für den LKW-Transitverkehr das Mittel der Wahl, welches sich im Rahmen der  
34 zurückliegenden Tunnelanierungen bei Annweiler wiederholt bewährte und zu einer  
35 deutlichen Verbesserung der Verkehrssituation auf der B10 führte.

36 Zur Realisierung eines nachhaltigen Verkehrskonzeptes im Queichtal, gerade auch in  
37 einer solch bedeutenden und einmaligen Landschaft wie dem Biosphärenreservat  
38 Pfälzerwald/Nordvogesen, drängt sich die Optimierung und Verbesserung der  
39 vorhandenen Schienenstrecke zur Nutzung brachliegender Potentiale gerade zu auf. Die  
40 kurzfristige Einrichtung einer Regionalexpress-Linie Landau – Pirmasens – Saarbrücken  
41 wäre hierzu ein erster, kurzfristig und mit einfachen Mitteln zu realisierender Schritt. Die  
42 mittelfristige Elektrifizierung und die Reinstallation des im Rahmen von  
43 Reparationsleistungen nach dem zweiten Weltkrieg demontierten zweiten Gleises  
44 könnten folgen.

45 Für den Kreis Südliche Weinstraße und auch die gesamte südliche Pfalz steht die B10  
46 beispielhaft für eine maßlos überbordende, völlig übertriebene und hauptsächlich auf  
47 den Straßenverkehr ausgerichtete Verkehrsplanung. Durch weitere Projekte wie die  
48 zweite Rheinrücke bei Wörth (A65/B10), die Bienwaldautobahn (A65/B9), die  
49 Hornbachspange (A65/B272), die Weinstraßenautobahn (B38) mit den Ortsumgehungen  
50 Impflingen, Ingenheim, Oberotterbach u. Schweigen, der Umgehungen Klingenstein  
51 (B48), sowie den Umgehungen an der L509 Bellheim, Knittelsheim u. Ottersheim,  
52 würde die Südpfalz von einer einzigartigen Kulturlandschaft in eine  
53 Verkehrsdrehscheibe für den europäischen Transitverkehr umgewandelt und dem  
54 Straßenwahn geopfert.

## V-05 Verkehrspolitik

AntragsstellerIn: Jochen Ruoff

UnterstützerInnen: Kreisverband Bergstraße

### 1 **Vorfahrt für ICE und S-Bahn durch neue Kapazitäten für den Güterverkehr**

2 - Doppelte Schienenanbindung an den Frankfurter Flughafen

3 - Entlastung der Straße und Reduzierung des Bahnlärms entlang der bestehenden  
4 Bahntrassen

5 - Mehr Kapazitäten für die S-Bahn

6

#### 7 1. Ausgangssituation:

8

9 Die Region ringt seit über 10 Jahren mit der DB AG und dem Bund um eine ICE-  
10 Neubaustrasse. Nach vielen Planungs- und Abstimmungsgesprächen kam der Bund im  
11 November 2010 zu dem Ergebnis, dass eine reine ICE-Trasse nicht den gewünschten  
12 Entlastungseffekt für den Schienenkorridor zwischen Köln und Basel und im engeren  
13 Bereich zwischen Rhein-Main / Rhein-Neckar schaffen würde. Der prognostizierte  
14 steigende Güterverkehr (CODE 24) zwischen Rotterdam und Genua kann durch eine  
15 ICE-Neubaustrasse nicht kompensiert werden. Mischverkehr auf einer ICE-Trasse würde  
16 wiederum dem schnellen Personenfernverkehr entgegenstehen.

17

18 Vor diesem Hintergrund wurden die Planungen gestoppt und vom  
19 Bundesverkehrsministerium ein Gutachten zur Optimierung dieses Schienen-korridors  
20 ausgeschrieben und Anfang 2012 in Auftrag gegeben. Das Gutachten soll im Sommer

21 2013 kurz vor der Bundestagswahl vorliegen. Mit der neuen Legislaturperiode des  
22 Bundestages soll auf dieser Grundlage bis 2015 der Bundesverkehrswegeplan  
23 fortgeschrieben werden, der die Finanzierungsprioritäten für die Verkehrsinfrastruktur in  
24 Deutschland festlegt.

25

26 Aus dieser Zeitachse ergibt sich die Notwendigkeit, dass sich die Metropolregion Rhein-  
27 Neckar mit der Thematik der Neubautrasse befasst, zu einer einmütigen Position  
28 bekennt, diese zeitnah und proaktiv beim Bundesverkehrsministerium im Hinblick auf  
29 eine Einflussnahme auf die derzeit tätigen Gutachter vertritt.

30

31 2. Lösung :

32 **Bau einer reinen Güterverkehrsstrasse in dem zu untersuchenden Korridor Region**  
33 **Rhein-Main / Rhein-Neckar.**

34

35 Eine reine Güterverkehrsstrasse könnte („Zug an Zug“) Güterzüge in optimierter  
36 Auslastung einer Bahntrasse durch die Region führen. Die dafür zu bauende  
37 Neubautrasse könnte im Hinblick auf die Trassenführung berücksichtigen, dass  
38 Lärmemissionen soweit wie möglich von bestehenden Siedlungsräumen ferngehalten  
39 bleiben. Gleichzeitig würden Güterzüge auf den bestehenden Nord-Süd-Verbindungen  
40 (linksrheinisch Mainz-Ludwigshafen und rechtsrheinisch Frankfurt Flughafen-Mannheim  
41 (Riedbahn) und Frankfurt-Heidelberg (Rhein-Neckar-Bahn),

42 - fast - vollständig auf die Güterverkehrsneubautrasse verlagert werden können. Damit  
43 würden auf diesen drei wichtigen Nord-Süd-Verbindungen durch die Metropolregion  
44 Rhein-Neckar die notwendigen Kapazitäten für den Personenfern- (ICE) und -  
45 nahverkehr (S-Bahn) geschaffen und derzeit bestehende Lärmemissionen deutlich  
46 reduziert werden können.

47

48 Neben der Güterverkehrsneubautrasse sind zwei weitere bauliche Ergänzungen  
49 notwendig:

50 a) Eine Verbindungsspanne der Main-Neckar-Bahn von Darmstadt direkt nach  
51 Frankfurt/Flughafen, um damit die Main-Neckar-Bahn von Walldorf über  
52 Heidelberg, Weinheim-Bensheim über Darmstadt neben der Riedbahn ebenfalls  
53 direkt mit dem Frankfurter Flughafen zu verbinden

54 und

55 b) Streckenoptimierungen an einzelnen Abschnitten der Riedbahn, um auf der  
56 Strecke zwischen Frankfurt/Flughafen und Mannheim ein höheres Tempo für  
57 Fernverkehrszüge erreichen zu können und damit die ICE-Führung über den  
58 Mannheimer Hauptbahnhof in seiner Attraktivität weiter zu erhöhen.

59 Mit diesen baulichen Maßnahmen, die alle im Hinblick auf Kostenaufwand und  
60 bisherige Planungsziele für Bund, als auch für die DB AG realistisch erscheinen, ergeben  
61 sich damit zusammengefasst folgende Vorteile:

62

63 Fast vollständige Entlastung der bestehenden Bahnverbindungen von  
64 Güterverkehr und damit erhebliche Reduzierung der Lärmemissionen für viele  
65 Siedlungsräume.

66 Die Entflechtung des Mischverkehrs (Güter- und Personenverkehr) schafft die  
67 Voraussetzung für einen gut vertakteten S-Bahn-Verkehr auf diesen Schienenstrecken.

68 Beide Gleisäste auf der rechtsrheinischen Seite hätten sowohl von  
69 Walldorf/Heidelberg über Bergstraße/Darmstadt, als auch von Mannheim über die  
70 Riedbahn eine direkte Anbindung zum Frankfurter Flughafen und damit für über 70%  
71 der Bevölkerung der Metropolregion Rhein-Neckar eine Anschlusszeit zwischen 30 und  
72 40 Minuten zum größten Flughafen Kontinentaleuropas. Damit wäre auch die  
73 Fragestellung eines Regionalflughafens erledigt und für die Metropolregion Rhein-  
74 Neckar sachgerecht gelöst.

75 Die Frage eines „Bypasses“ für ICE-Züge stellt sich damit nicht mehr: die ICE's  
76 werden über die bestehenden Schienenstrecken (Riedbahn von Frankfurt/Flughafen  
77 nach Mannheim Hauptbahnhof bzw. über die Main-Neckar-Bahn von Darmstadt  
78 Hauptbahnhof über Bensheim/Weinheim nach Heidelberg Hauptbahnhof geführt.

79            Durch die volle Kapazität einer reinen Güterverkehrsstrecke würde zusätzlich das  
80    Straßennetz (insbesondere die Autobahnen) in der Metropolregion Rhein-Neckar  
81    erheblich entlastet.

**V-06 Verkehrspolitik –**

**Verwiesen an die Verbandsfraktion sowie die Landtagsfraktionen.**

AntragsstellerIn: Manfred Alban Pfeifer (KV Rhein-Pfalz)

UnterstützerInnen: Ortsverband Bündnis 90/Die Grünen Bobenheim-Roxheim

1 **Schutz von BahnhofsanwohnerInnen vor akustischer Belästigung -**

2 **Konkret: Abstellen periodischer Warnansagen**

3 Die Regionalkonferenz von B'90 GRÜNEN in der Metropolregion Rhein-Neckar möge  
4 beschließen: Warnansagen, die nicht in direkten Zusammenhang mit einem ein- oder  
5 durchfahrenden Zug erfolgen, sind abzustellen.

6

7 **Begründung:**

8 Am Bahnhof Bobenheim (sowie an einigen anderen Bahnhöfen in Deutschland und  
9 möglicherweise auch in der Metropolregion) erfolgen auf Veranlassung des  
10 Eisenbahnbundesamtes Warnansagen in periodischer Folge trotz Protest von  
11 Anwohnern. Seit November 2011 ertönt am Bahnhof Bobenheim pro Stunde achtmal  
12 (im wechsenden Abstand von fünf und zehn Minuten) folgende Bandansage: „Achtung  
13 Zugbetreib. Halten Sie Abstand von der Bahnsteigkante und betreten Sie den  
14 gekennzeichneten Bereich erst nach Halt des Zuges.“ Die Ansagen stehen nicht in  
15 Zusammenhang mit einem durch- oder einfahrenden Zug. Manchmal erfolgt die  
16 Ansage sarkastischer Weise wenige Sekunden nach Durchfahrt eines Zuges, während  
17 danach zehn Minuten keine Ansage erfolgt, aber weitere Züge durchfahren. Der  
18 Gewinn an Sicherheit durch die Ansagen ist daher fraglich. Anwohner hingegen werden  
19 zusätzlich zu der gravierenden Lärmbelästigung durch die Züge durch diese Ansagen

20 belästigt. Hinweise auf die Gefahren des Zugbetriebs können durch bessere  
21 Beschilderung, die niemanden stört, mindestens ebenso gut erfolgen.

22 In Abwägung mit dem fraglichen Gewinn an Sicherheit für Reisende und der  
23 Belästigung von Anwohnern am Bahnhof spricht sich der Ortsverband Bobenheim-  
24 Roxheim dafür aus, dass die Warnansagen abgestellt werden.

## V-08 Verkehrspolitik

AntragsstellerIn: Wolfgang Raufelder (KV Mannheim), Hans-Ulrich Sckerl (KV Neckar-Bergstraße)

### 1 **Öffentlicher Personennahverkehr**

2 Die Regionalkonferenz von Bündnis 90/Die Grünen in der Metropolregion Rhein-  
3 Neckar möge beschließen: Der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs muss in  
4 der Metropolregion Rhein-Neckar weiter vorangetrieben werden. Ein Wechsel zwischen  
5 den unterschiedlichen Verkehrsträgern sollte möglichst problemlos ermöglicht werden.  
6 Die Förderung von Mobilitätszentren ist in diesem Zusammenhang eine wichtige  
7 Aufgabe, um für die Einzelne/den Einzelnen geeignete Mobilitätsangebote aufzuzeigen.

8

### 9 **Begründung:**

10 Vor dem Hintergrund der Endlichkeit fossiler Brennstoffe und des Klimawandels ist ein  
11 Umdenken im Bereich der verkehrlichen Infrastruktur und der individuellen Mobilität  
12 erforderlich. In Deutschland fallen alleine auf den Verkehr rund 18 Prozent der CO<sub>2</sub>-  
13 Emissionen. Durch den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs lassen sich hier  
14 klimaschädliche Emissionen einsparen. Zudem kann so die Lärm- und  
15 Schadstoffbelastung vor Ort merklich reduziert werden.

16 Dem Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsträger kommt hierbei eine zentrale  
17 Bedeutung zu. Mobilitätszentren bieten die Möglichkeit, zur Bereitstellung von E-Bikes,  
18 Car-Sharing-Angeboten, Bussen, Bahnen, Taxen sowie Fahrradabstellanlagen.

## **S-01 Sozialpolitik**

AntragsstellerIn: Wilfried Weisbrod

UnterstützerInnen: Kerstin Schulze (KV Ludwigshafen), Charlotte Schneidewind-Hartnagel (KV Odenwald-Kraichgau), Oliver Bittern (KV Rhein-Pfalz), Gabriele Thirion-Brenneisen (KV Mannheim), Vanessa Cann (KV Mannheim), Fiona Hackenbracht (KV Mannheim), Dunya Ballout (KV Ludwigshafen), Hans-Uwe Daumann (KV Ludwigshafen), Melis Sekmen (KV Mannheim), Matthias Weber (KV Mannheim), Armin Grau (KV Rhein-Pfalz), Henriette Katzenstein (KV Heidelberg), Nuran Tayanc (KV Mannheim), Ibrahim Yetkin (KV Ludwigshafen), Daniel Kanzleiter (KV Heidelberg), Toni Krüger (KV Rhein-Pfalz)

### **1 Einführung eines Sozialtickets**

2 Die Metropolkonferenz von Bündnis 90 / Die Grünen möge beschließen: Die  
3 MandatsträgerInnen in den Kommunalparlamenten der Mitgliedskörperschaften des  
4 VRN werden beauftragt, über die VertreterInnen der Mitgliedskörperschaften im VRN  
5 einen Antrag mit dem Ziel einzubringen, ein Sozialticket einzuführen, das von  
6 Menschen erworben werden kann, die Anspruch auf Leistungen nach SGB II, SGB XII  
7 oder AsylbLG haben. Das Sozialticket soll in verschiedenen Varianten (z.B. als  
8 Einzelticket, Mehrfachticket oder Monatsticket) und ohne Abo-Bindung verfügbar sein,  
9 sich äußerlich nicht von anderen Fahrscheinen unterscheiden und für den gesamten  
10 Verbandsbereich des VRN sowie des KVV gelten. Der Preis für das Sozialticket soll sich  
11 an dem festgelegten Betrag nach SGB II für die Inanspruchnahme von Verkehrsmitteln  
12 orientieren, derzeit ca. 20 Euro. Der Betrag nach SGB II sollte mittelfristig erhöht  
13 werden. Als ersten Schritt beauftragt die Metropolkonferenz die grünen  
14 Mandatsträgerinnen in den Stadt- und Landkreisen des VRN-Verbandsgebiets ein  
15 Sozialticket nach Mannheimer Vorbild zu beantragen und entsprechende  
16 Haushaltsmittel zur Verfügung zu stellen.

### **17 Begründung**

18 Teilhabe als grundlegendes Ziel grüner Politik bedeutet auch Teilhabe an Mobilität. Das  
19 Sozialticket soll einen Beitrag leisten, es Menschen aus sozial benachteiligten Schichten  
20 zu ermöglichen, am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben.

## **S-02 Sozialpolitik**

AntragsstellerIn: Gabriele Thirion-Brenneisen

UnterstützerInnen: Kerstin Schulze (KV Ludwigshafen), Charlotte Schneidewind-Hartnagel (KV Odenwald-Kraichgau), Oliver Bittern (KV Rhein-Pfalz), Vanessa Cann (KV Mannheim), Fiona Hackenbracht (KV Mannheim), Dunya Ballout (KV Ludwigshafen), Hans-Uwe Daumann (KV Ludwigshafen), Wilfried Weisbrod (KV Odenwald-Kraichgau), Melis Sekmen (KV Mannheim), Matthias Weber (KV Mannheim), Armin Grau (KV Rhein-Pfalz), Henriette Katzenstein (KV Heidelberg), Nuran Tayanc (KV Mannheim), Ibrahim Yetkin (KV Ludwigshafen), Daniel Kanzleiter (KV Heidelberg), Toni Krüger (KV Rhein-Pfalz)

### **1 Erstellung eines Armuts- und Reichtumsbericht für die Metropolregion**

2 Die Metropolkonferenz von Bündnis 90 / Die Grünen möge beschließen: Alle  
3 Mandatsträgerinnen und Mandatsträger in kommunalen Gremien sowie der  
4 Verbandsversammlung werden aufgefordert, an einem von der Versammlung der  
5 Kreisverbände der Metropolregion noch zu bestimmenden Stichtag einen Antrag zur  
6 Erstellung eines regionalen Armuts- und Reichtumsberichts zu stellen.

7 Der zu fordernde Bericht soll:

- 8 - darlegen, welche Definition von Armut und Armutsgefährdung zugrunde liegt  
9 sowie welche Methoden zu deren Quantifizierung angewandt werden
- 10 - systematisch sozialpolitisch relevante Daten, in Anlehnung an den Armutsbericht  
11 der Bundesregierung, erfassen und hierdurch zugleich der Öffentlichkeit  
12 verfügbar machen
- 13 - die Lebenswirklichkeit der Menschen widerspiegeln und Phänomene und  
14 Entwicklungen über Stadtgrenzen hinaus erfassen und Wanderungsbewegungen  
15 jeglicher Art aufzeigen
- 16 - regionale Handlungsempfehlungen aufstellen
- 17 - positive Beispiele bereits ergriffener Maßnahmen herausstreichen

- 18 - besondere soziale Brennpunkte herausarbeiten
- 19 - die Vergleichbarkeit bereits bestehender Maßnahmen erleichtern
- 20 - eine Gender-Bewertung enthalten

21

22 **Begründung:**

23 Eine kommunale und regionale Armuts- und Reichtumsberichterstattung ist der  
24 Schlüssel zu einer effektiven Sozialpolitik, die Probleme stadtübergreifend und somit der  
25 Lebenserfahrung vieler Menschen in der Metropolregion entsprechend erfasst und zur  
26 Lösung der Probleme beiträgt.

27 Durch Erstellen von belastbarem Datenmaterial zur bestehenden Sozialstruktur in der  
28 Metropolregion insgesamt und in ihren kommunalen Gliederungen wird eine fundierte  
29 Problemanalyse ermöglicht, die als Grundlage für eine zukunftsweisende Sozialpolitik  
30 dienen kann. Es können Handlungsempfehlungen mit zielgruppenspezifischer  
31 Ausrichtung zur Armutsbekämpfung und -bewältigung entworfen und umgesetzt  
32 werden.

33 Darüber hinaus fördert ein regionaler Armuts- und Reichtumsbericht die politische  
34 Debatte, stellt Transparenz über die Grundlage politischer Entscheidungen her und  
35 leistet einen Beitrag zur Sensibilisierung für sozialpolitische Probleme und  
36 Fragestellungen.

37 Zugleich wird die Vergleichbarkeit bereits bestehender Maßnahmen erleichtert und die  
38 Kommunen bei der sozialpolitischen Planung unterstützt. Durch das Herausstreichen  
39 positiver Beispiele können zudem weitere Handlungsempfehlungen gegeben werden.

40 Teilhabe und soziale Gerechtigkeit sind grundlegende Ziele grüner Politik. Ein regionaler  
41 Armuts- und Reichtumsbericht schafft die Basis dafür, die Zielrichtung in der Region  
42 erfassen zu können.

43 Das koordinierte Einbringen von Anträgen auf Erstellung eines regionalen Armuts- und  
44 Reichtumsbericht übt Druck auf die Metropolregion und die Kommunen aus, regional  
45 besser zusammenzuarbeiten und stadtübergreifende Probleme gemeinsam anzugehen.  
46 Zugleich stellt das eine Möglichkeit dar, das soziale Profil der Partei in der

47 Metropolregion zu schärfen und Ziele einer eigenständigen grünen Sozialpolitik zu  
48 definieren.

### **S-03 Sozialpolitik**

AntragsstellerIn: Toni Krüger

UnterstützerInnen: Kerstin Schulze (KV Ludwigshafen), Charlotte Schneidewind-Hartnagel (KV Odenwald-Kraichgau), Oliver Bittern (KV Rhein-Pfalz), Gabriele Thirion-Brenneisen (KV Mannheim), Vanessa Cann (KV Mannheim), Fiona Hackenbracht (KV Mannheim), Dunya Ballout (KV Ludwigshafen), Hans-Uwe Daumann (KV Ludwigshafen), Wilfried Weisbrod (KV Odenwald-Kraichgau), Melis Sekmen (KV Mannheim), Matthias Weber (KV Mannheim), Armin Grau (KV Rhein-Pfalz), Henriette Katzenstein (KV Heidelberg), Nuran Tayanc (KV Mannheim), Ibrahim Yetkin (KV Ludwigshafen), Daniel Kanzleiter (KV Heidelberg)

#### **1 Verbesserung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf durch 2 länderübergreifende Kinderbetreuung**

3 Die Metropolkonferenz von Bündnis 90 / Die Grünen möge beschließen:

4 Um eine länderübergreifende Kinderbetreuung in der Metropolregion Rhein Neckar  
5 sicherzustellen, setzen sich die Grünen MandatsträgerInnen der Metropolregion ein für:

6 - eine Erhebung des Bedarfs an länderübergreifender Kinderbetreuung in den  
7 einzelnen Kommunen der Metropolregion. (Ermittlung des Umfangs und der  
8 Ströme)

9 - die Einbeziehung der länderübergreifenden Kinderbetreuung in einen  
10 Staatsvertrag, mit folgender Regelung:

11 ○ Deckung des Bedarfs an länderübergreifender Betreuung auf Basis des  
12 Rechtsanspruchs

13 ○ Kostenübernahme durch das „Herkunftsland“ nach dem Prinzip, „das  
14 Geld folgt dem Kind“ und den Regelungen des „Herkunftslandes“. Dabei  
15 sollen folgende Kriterien einfließen:

16       ▪ Investitionskosten

17       ▪ Laufende Kosten

18                                   ▪ Kosten der ErzieherInnenausbildung

19

20 Begründung:

21 Für Eltern die in einem benachbarten Bundesland arbeiten und einen langen  
22 Anfahrtsweg haben, ist es aufgrund der Differenz zwischen Arbeitszeit und Ende der  
23 Betreuungszeit häufig schwierig die Betreuung ihrer Kinder zu regeln. Zur besseren  
24 Vereinbarkeit von Familie und Beruf, benötigen sie deshalb einen möglichst  
25 arbeitsplatznahen Betreuungsplatz für ihre Kinder.

26 Gerade jetzt, wo die Kommunen bemüht sind, den Rechtsanspruch für Einjährige der  
27 2013 greift, umzusetzen, ist die Chance auf einen länderübergreifenden  
28 Betreuungsplatz verschwindend gering.

29 Deshalb ist es wichtig, dass in bei den Planungen der Rechtsanspruchsplätze in den  
30 Kommunen der Metropolregion der Aspekt der länderübergreifenden Kinderbetreuung  
31 verpflichtend einfließt.

### **K-01 Konversion von militärischen Flächen in der Metropolregion**

AntragsstellerIn: Franziska Brantner (KV Heidelberg), Hans-Ulrich Sckerl (KV Neckar-Bergstraße), Wolfgang Raufelder (KV Mannheim)

UnterstützerInnen: Gerhard Schick (KV Mannheim), Manfred Kern (KV Hardt), Fraktion B'90 / Die GRÜNEN im Gemeinderat Mannheim, Kreisverband Mannheim, Florian Kollmann (KV Heidelberg)

#### **1 Konversion von militärischen Flächen in der Metropolregion**

2 Die US-Truppen werden spätestens bis zum Jahr 2015 die Rhein-Neckar-Region  
3 verlassen. Durch den Abzug der US-Truppen und der Schließung von  
4 Bundeswehrstandorten werden große Konversionsflächen frei. Besonders betroffen sind  
5 Mannheim, Heidelberg, Schwetzingen, Speyer und der Neckar-Odenwald-Kreis. Aber  
6 auch die umliegenden Gemeinde und Städte sind von den Auswirkungen der  
7 Konversion direkt betroffen, sei es nur durch eine Verlagerung der Wohnmärkte in der  
8 Region. Dies stellt die Metropolregion vor große Herausforderungen und bietet  
9 gleichzeitig hervorragende Entwicklungsperspektiven, die es gemeinsam in der Region  
10 zu nutzen gilt.

11

12 Die Möglichkeiten der Nachfolgenutzung reichen dabei von Wohn- und  
13 Verwaltungsgebäuden, Industrie- und Forschungseinrichtungen, Freiraum für Kultur,  
14 über Energieparks bis hin zu Biotopen, Grünanlagen und Naherholungsgebieten.

15

16 Bei einem Konversionsprozess dieser Größenordnung ist eine Vernetzung der Planungen  
17 innerhalb der Metropolregion für eine optimale Entwicklung der frei werdenden  
18 militärischen Flächen unabdingbar. Kurzfristiges Kirchturmdenken wird nur dazu führen,  
19 dass eine Stadt gegen die andere ausgespielt wird und das Umland verliert.

20 Ebenso wichtig ist es, die BürgerInnen von Anfang an bei Planungen und Diskussionen  
21 einzubeziehen, denn die besten Ideen entstehen gemeinsam. Daher benötigen wir  
22 Beteiligungskonzepte, die es den BürgerInnen ermöglichen, den Entwicklungsprozess  
23 über Jahre hinweg zu begleiten.

24

25 Beim Thema Konversion geht es auch darum, die Wechselwirkungen mit anderen  
26 Bereichen zu beachten. Wir wollen auch, dass die Landesregierung in ihrem  
27 Operationellen Programm für die Vergabe der EU-Mittel der Jahre 2014-2020 die  
28 Konversion als eines ihrer Schwerpunktthemen setzt.

29 Auf Bundesebene setzen wir uns für eine Erhöhung der Mittel für Städte- und  
30 Wohnbau ein, um den Konversionsgemeinden hier entsprechende Unterstützung zu  
31 bieten.

32 Im Verband Region Rhein-Neckar soll das Thema Konversion stärker verankert werden  
33 – dieses soll auch bei der Festschreibung des einheitlichen Regionalplans  
34 Berücksichtigung finden.

35

36 Unabdingbare Voraussetzung für das Gelingen der Konversionsprozesse vor Ort ist,  
37 dass die betroffenen Kommunen und Kreise über maximale Handlungs- und  
38 Gestaltungsspielräume verfügen. Ambitionierte Ziele in Bezug auf ökologische s Bauen,  
39 auf innovative Verkehrskonzepte für die zu entwickelnden Quartiere oder auch  
40 hinsichtlich alternativer Wohnformen können nur dann erreicht werden, wenn es  
41 gelingt zu vermeiden, dass am Ende vor allem Investoren entscheiden, was auf den  
42 Flächen geschehen soll. Planungsrecht und städtebauliche Verträge können wirksame  
43 Mittel sein, kommunale Gestaltungsmöglichkeiten wahrzunehmen. Kommunen und  
44 Kreise müssen darüber hinaus in die Lage versetzt werden, dort, wo sie es für richtig  
45 und wichtig halten, selbst Eigentümer der militärischen Liegenschaften auf ihrer  
46 Gemarkung zu werden.

47

48 Eine Schlüsselrolle für die Vermarktung der militärischen Liegenschaften kommt der  
49 Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) zu. Diese übernimmt die Flächen direkt  
50 von den Amerikanern und veräußert diese im Auftrag des Bundes weiter. Mit Beschluss  
51 des Haushaltsausschusses des Bundestags vom 21. März 2012 haben die Kommunen  
52 ein Erstzugriffsrecht auf die zu veräußernden Flächen. Dieses Vorkaufsrecht der  
53 Kommunen ist jedoch nur gegeben, wenn der Grundstückserwerb der Erfüllung einer  
54 öffentlichen Aufgabe dient. Zudem erfolgt die Veräußerung der Flächen an interessierte  
55 Kommunen zum Gutachterpreis. Damit haben Kommunen kaum Chancen, ehemals  
56 militärisch genutzte Flächen zu erwerben. Sowohl auf Bundes- als auch auf  
57 Landesebene fordern wir deshalb eine Öffnungsklausel im BImA-Gesetz, damit auch  
58 strukturpolitische Gesichtspunkte berücksichtigt werden können.

59

60 **Folgende Handlungsbereiche werden wir bei einer inhaltlichen Ausgestaltung des**  
61 **Konversionsprozesses schwerpunktmäßig bearbeiten:**

62

### 63 **Wohnen/ Leben/ Stadtplanung**

64 Wir wollen bestehenden Wohnraum in möglichstem großem Umfang erhalten, um  
65 insbesondere für Familien bezahlbare Wohnungen zur Verfügung zu stellen. Dies  
66 schließt nicht aus, dass auch Wohngebäude in höheren Preissegmenten hinzugebaut  
67 oder in anderen Arealen gebaut werden, wo die räumliche Situation dies zulässt. Dies  
68 sollte jedoch nicht die höchste Priorität bei der Entwicklung der Flächen sein.

69 Weiterhin streben wir den Erhalt sowie die sinnvolle Nutzung von denkmalgeschützten  
70 oder schützenswerten Gebäuden an.

71 Besonderes Augenmerk richten wir auf die Unterstützung innovativer Wohnformen,  
72 Projekten des solidarischen Zusammenlebens, auf genossenschaftliches Wohnen und  
73 die Förderung von Baugruppen unter Einbeziehung der Bedürfnisse von Menschen mit  
74 Einschränkungen aufgrund von Krankheit, geistigen und körperlichen Behinderungen  
75 und Alter. Eigenverantwortliches, gemeinschaftliches Bauen im neuen Quartier ist die  
76 beste Form der Bürgerbeteiligung!

77 Zu einer qualitätsvollen Entwicklung gehört darüber hinaus die Bereitstellung einer  
78 sozialen Infrastruktur, wie Kitas, Schulen und Kinderräume. Durch  
79 Einkaufsmöglichkeiten vor Ort, die Einrichtung von Treffpunkten im öffentlichen Raum,  
80 Freiraum für Kultur oder Planung und Förderung gemeinschaftlicher Projekte zur  
81 Verbesserung des sozialen Zusammengehörigkeitsgefühls in der Stadtteilen  
82 (Identifikation) kann die Stadt der kurzen Wege realisiert werden.

83 Weiterhin sollen ausreichend unbebaute Areale zur Verbesserung des urbanen  
84 Mikroklimas und zur Naherholung in den Wohngebieten sowie ausreichend Platz für  
85 Grünzüge und Frischluftschneisen berücksichtigt werden.

86 Mögliche Konsequenzen der neuen Wohnflächen auf die umliegenden Stadtteile,  
87 Gemeinden oder Städte sollten von Anfang an unter Einbezug der Betroffenen  
88 gemeinsam diskutiert werden, um Beteiligungsprozesse zu ermöglichen und ggf. ihre  
89 Planungen zu ändern. Beispielhaft hierfür wäre die verbindliche Spielleitplanung.

90

91

## 92 **Umwelt/ Energie**

93 Wir erwarten, dass die Anforderungen aus Klimawandel und Energiewende bei der  
94 Entwicklung der Konversionsflächen eine entscheidende Rolle spielen. Von zentraler  
95 Bedeutung ist hierfür die Sanierung im Bestand, deren Finanzierung jedoch zu einer  
96 Herkulesaufgabe wird. Aber gerade dort, wo auch neu gebaut wird, dürfen keine  
97 Abstriche gemacht werden: möglichst flächendeckend sollte bei Bauprojekten auf den  
98 Konversionsflächen der Passivhausstandard eingehalten werden. Aber auch eine  
99 nennenswerte Anzahl an Plusenergiehäusern stünde der Metropolregion gut zu Gesicht!

100 Darüber hinaus schlagen wir vor, dass auf Freiflächen, die aufgrund von  
101 Kontaminationen von weiterer landwirtschaftlicher oder Wohnnutzung ausgeschlossen  
102 sind, die Errichtung von Photovoltaik-Anlagen geprüft wird. Auch die Dachflächen der  
103 bestehenden Gebäude sollten auf entsprechende Potentiale hin untersucht werden. Bei  
104 der Umsetzung von Photovoltaik-Projekten könnten insbesondere regionale  
105 Energiegenossenschaften zum Zug kommen.

106 Gerade bei den außerhalb der Bebauung liegenden Flächen ist zu prüfen, inwieweit  
107 Renaturierungen, Entsiegelungen und ggf. die Ausweitung bestehender Landschafts-  
108 und Naturschutzgebiete infrage kommen. Eventuell bieten sich einzelne Flächenteile  
109 auch zur Schaffung neuer Schutzgebiete an.

110 Bei der Beseitigung von baulichen Anlagen oder beim Rückbau von Gebäuden sollte  
111 geprüft werden, inwieweit die Rückgewinnung von Rohstoffen („urban mining“)  
112 möglich ist.

113

114

## 115 **Verkehr**

116 Wir fordern eine frühzeitig und möglichst umfassende Verkehrsnetzplanung, die auf die  
117 künftige Nutzung der neuen Quartiere zugeschnitten ist und insbesondere die  
118 Vernetzung benachbarter Stadtteile untereinander berücksichtigt. Mobilität in neu zu  
119 entwickelnden Stadtquartieren darf heute nicht mehr auf das Auto zugeschnitten  
120 werden – vielmehr muss eine möglichst emissionsarme Form der Mobilität den Vorrang  
121 erhalten: Straßenbahnanbindung, wo diese verkehrlich und wirtschaftlich Sinn macht,  
122 der Einsatz von Elektrobussen, gut ausgebaute Rad- und Fußwege und insbesondere die  
123 Überbrückung größerer Distanzen mit Fahrradschnellwegen sind dafür geeignete Mittel  
124 und sollten auf den Konversionsflächen zum Einsatz kommen. Anzustreben sind auch  
125 die Entwicklung von autofreien Quartieren sowie Planung und Umsetzung von  
126 Kinderwegenetzen.

127

128

## 129 **Gewerbe/ Industrie**

130 Die Ansiedlung von Unternehmen, die mit sogenannter „Grünen Technologien“  
131 arbeiten und produzieren, ist zu bevorzugen. Denkbar ist hier beispielsweise der Aufbau  
132 eines „Energieparks“, in dem Firmen und Forschungseinrichtungen an der Entwicklung  
133 von Speichertechnologien arbeiten. Kooperationen von Unternehmen mit bereits in der  
134 Region ansässigen Forschungseinrichtungen und Firmen können zu Synergien führen

135 und bieten klare Standortvorteile. Potentielle Investoren sind sorgfältig auf  
136 Nachhaltigkeit, Umweltfreundlichkeit sowie Emissionen zu prüfen. AnwohnerInnen  
137 sowie Umweltverbände müssen in die Planungen einbezogen werden.

138 Grundsätzlich wollen wir eine flächensparende Inanspruchnahme für gewerbliche oder  
139 industrielle Bauflächen.

140

141 Neben diesen Schwerpunkten wird es eine Vielzahl weiterer wichtiger Themen geben,  
142 die bei der Entwicklung der Konversionsflächen zu bearbeiten sind. Ob Wohnen,  
143 Umwelt, oder Verkehr, ob Kultur, Gewerbe oder Bildung: Wir GRÜNE in der  
144 Metropolregion bekennen uns zu der Verantwortung, den Konversionsprozess in seiner  
145 Gänze und Vielfältigkeit zu einem Erfolg für die betroffenen Kommunen, aber auch für  
146 das Umland zu machen. Maximale Handlungsspielräume für die Kommunen, der nötige  
147 Gestaltungswille auf Verwaltungsseite sowie eine integrale Planung, die die  
148 verschiedenen Aspekte des Prozesses von vornherein zusammen denkt, sind die  
149 Voraussetzungen für diesen Erfolg. Wir werden diese auf allen politischen Ebenen  
150 einfordern und insbesondere dort, wo wir politisch Verantwortung tragen, konsequent  
151 vertreten.