

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

An die Mitglieder
des Planungsausschusses
des Verbandes Region Rhein-Neckar

nachrichtlich an:

die stellvertretenden Mitglieder,
die übrigen Mitglieder der Verbandsversammlung und
die Obersten Raumordnungs- und Landesplanungsbehörden
- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg
- Hess. Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen | Abt. 1
- Ministerium des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz | Abt. 7
- Regierungspräsidium Darmstadt
- Regierungspräsidium Karlsruhe
- Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd

Verband Region Rhein-Neckar
Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Verbandsdirektor

Postanschrift:
Postfach 10 26 36
68026 Mannheim

Hausanschrift:
M1, 4-5
68161 Mannheim

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

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

Zeichen	Ihre Nachricht	Unser Zeichen	Bearbeiter	Telefon-Durchwahl	Datum
		023 03	Herr Thome	-206	17.09.2021

61. Sitzung des Planungsausschusses des Verbandes Region Rhein-Neckar

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Einvernehmen mit dem Vorsitzenden des Planungsausschusses des Verbandes Region Rhein-Neckar, Herrn Bürgermeister Christian Specht, lade ich Sie hiermit ein zur 61. Sitzung des Planungsausschusses am

**Freitag, 01.10.2021, 14:00 Uhr in
Mannheim, Stadthaus N1, Ratssaal**

Es ist folgende Tagesordnung vorgesehen:

Öffentlicher Teil

1. Windkraftanlagen im rheinland-pfälzischen Teil der Metropolregion Rhein-Neckar
hier: Antrag der CDU-Fraktion vom 18. Juni 2021

Vorlage PLA 61 / 21 / 01

2. Novellierung des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg / Beirat für Klimaschutz Rheinland-Pfalz
hier: Positionierung der AG Regionalverbände Baden-Württemberg sowie Entsendung eines Vertreters in den Beirat für Klimaschutz Rheinland-Pfalz

Mündlicher Bericht

3. Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 14. Juli 2021 „Vorstellung des Mobilitätspaktes Rhein Neckar“
hier: Sachstandsbericht

Vorlage PLA 61 / 21 / 02

4. Workshop-Reihe „Regionale Verkehrswende Rhein Neckar“
hier: Vorstellung der Ergebnisse und Beschluss zum weiteren Vorgehen

Vorlage PLA 61 / 21 / 03

5. Sperrung des Fahrlachtunnels, Mannheim
hier: Sachstandsbericht, Stadtverwaltung Mannheim

Mündlicher Bericht

6. Verkehrsmodell Rhein-Neckar
hier: Sachstandsbericht

Mündlicher Bericht

7. Erste Änderung des Einheitlichen Regionalplans Rhein Neckar
hier: Zwischenbericht zur Offenlage und Zeitplanung

Mündlicher Bericht

8. Neubau- / Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim Karlsruhe
hier: Geplantes Vorgehen zur regionalen Abstimmung / Vergabe einer gutachterlichen Begleitung

Vorlage PLA 61 / 21 / 04

9. Verschiedenes

Mit freundlichen Grüßen



Ralph Schlusche

Anlagen

Mannheim, den 17.09.2021
Aktenzeichen: 023 03
Fg

61. Sitzung des Planungsausschusses des Verbandes Region Rhein-Neckar am 01. Oktober 2021 in Sinsheim

Vorlage PLA 6 1 / 2 1 / 0 1

Tagesordnungspunkt 1: Windkraftanlagen im rheinland-pfälzischen Teil der Metropolregion Rhein-Neckar
Hier: Antrag der CDU-Fraktion vom 18. Juni 2021

I. Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss nimmt die Ausführungen der Verbandsverwaltung zum Ausbaustand und zu den Ausbaupotenzialen der Wind- und Solarenergie im rheinland-pfälzischen Teil der Metropolregion Rhein-Neckar und in der Region insgesamt zur Kenntnis.

II. Sachverhalt

1. Antrag

In der letzten Sitzung des Planungsausschusses am 18.06.2021 hat die CDU-Fraktion einen Antrag zur Windenergienutzung im rheinland-pfälzischen Teilraum der Region Rhein-Neckar gestellt (s. Anlage). Darin enthalten ist ein Prüfauftrag an die Verbandsverwaltung, die Potenziale für die Errichtung weiterer Windenergieanlagen auf der Grundlage der aktuell rechtsgültigen Pläne aufzuzeigen.

Zudem wurde die Verbandsverwaltung um Auskunft zu den Fragen gebeten, welche potenziell geeigneten Standorte für Windenergieanlagen im Bereich des Biosphärenreservats Pfälzerwald in Frage kommen, welche Auswirkungen ein von 1100 m auf 900 m reduzierter Mindestabstand zur Wohnbebauung und ein Verzicht auf das Konzentrationsgebot von Windenergieanlagen hat.

Nach Diskussion einigte man sich darauf, dass die Verbandsverwaltung den Prüfauftrag auf Basis der den aktuell geltenden Rechtsgrundlagen und abarbeitet und den aktuellen Stand des Ausbaus und der Potenziale der Wind- und Solarenergienutzung darstellt. Darüber hinaus gehende Fragestellungen können noch nicht beantwortet werden, da die künftigen Rahmenbedingungen für Bau und Planung von Windkraftanlagen noch nicht bekannt sind.

2. Antwort der Verbandsverwaltung

Die in dem CDU-Antrag aufgeworfenen Fragestellungen sind grundsätzlich relevant in Bezug auf den Ausbau der erneuerbaren Energien in der Region Rhein-Neckar insgesamt und soll deshalb nicht nur für den rheinland-pfälzischen Teilraum, sondern auf die Gesamtregion beantwortet werden.

Zudem wird neben dem Ausbaustand und den Potenzialen der Windenergie auch der aktuelle Stand zur Nutzung der Solarenergie dargestellt, da die Photovoltaik nicht zuletzt im Regionalen Energiekonzept Rhein-Neckar ein wesentliches Potenzial zur Erzeugung von erneuerbarer Energie beigemessen wird.

2.1. Ausbau Windenergie

In der Region Rhein-Neckar sind derzeit 147 Windenergieanlagen mit einer installierten Leistung von 357 MW errichtet. Diese Anlagen verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Stadt- und Landkreise der Region Rhein-Neckar:

Windenergieanlagen	Bestand		Planung	
	Anlagen	Leistung (MW)	Anlagen	Leistung (MW)
Baden-Württembergischer Teilraum				
Stadtkreis Heidelberg	0	0	0	0
Stadtkreis Mannheim	0	0	0	0
Neckar-Odenwald-Kreis	40	95	9	31
Rhein-Neckar-Kreis	0	0	0	0
Hessischer Teilraum				
Kreis Bergstraße	15	48	0	0
Rheinland-Pfälzischer Teilraum				
Stadtkreis Frankenthal	0	0	0	0
Stadtkreis Landau	0	0	0	0
Stadtkreis Ludwigshafen	0	0	0	0
Stadtkreis Neustadt/W.	0	0	0	0
Stadtkreis Speyer	0	0	0	0
Stadtkreis Worms	11	27	0	0
Landkreis Bad Dürkheim	15	31	0	0
Landkreis Germersheim	31	77	3	18
Landkreis Südliche Weinstraße	16	39	0	0
Rhein-Pfalz-Kreis	19	40	0	0
Gesamt VRRN	147	357	12	49

Aus der Tabelle wird ersichtlich, dass vorrangig der Neckar-Odenwald-Kreis und der Landkreis Germersheim Standorte der Windenergienutzung in der Region Rhein-Neckar sind. Auch die derzeit im Genehmigungsprozess befindlichen Anlagen liegen ausschließlich im Neckar-Odenwald-Kreis und im Landkreis Germersheim.

2.2 Potenziale Windenergie

Im nunmehr rechtskräftigen Teilregionalplan Windenergie sind 23 Vorranggebiete mit einer Fläche von 2271 ha festgelegt. In diesen Vorranggebieten für die regionalbedeutsame Windenergienutzung sind derzeit 117 Windenergieanlagen errichtet¹. In der folgenden Tabelle ist das Zubaupotenzial für die Errichtung weiterer Anlagen in den Vorranggebieten dargestellt. Bei der Beurteilung des Zubaupotenzials handelt es sich um eine fachliche Einschätzung der

¹ 30 Windenergieanlagen sind auf Flächen errichtet, die im Teilregionalplan Windenergie nicht als Vorranggebiete festgelegt sind. Gründe hierfür sind z.B. zu geringe Abstände zu Siedlungsgebieten, ein Unterschreiten der im Teilregionalplan zugrunde gelegten Mindest-Windgeschwindigkeit oder die Lage in Schutzgebieten, die im Teilregionalplan pauschal als weiches Tabukriterium eingestuft wurden.

Verbandsverwaltung, bei der aktuell marktübliche Windenergieanlagen mit einer Gesamthöhe von über 200 zugrunde gelegt wurden, die entsprechende Abstände zueinander benötigen und damit auch einen höheren Flächenbedarf aufweisen als alte Anlagen mit vergleichsweise geringen Gesamthöhen.

Vorranggebiete für die regionalbedeutende Windenergienutzung	Fläche (ha)	Errichtete Anlagen ²	Zubaupotenzial
Baden-Württembergischer Teilraum			
Buchen / Großer Wald Buchen	158	5	5
Walldürn / Waldäcker	57	0	3
Walldürn / Tannenäcker	56	0	3
Walldürn / Bodenwald	28	0	2
Hardheim / Hohes Bild, Angelterbusch	21	5	0
Hardheim / Meisenbrunn	96	6	0
Ravenstein / Großer Wald	51	4	0
Ravenstein / Galgen, Bürzel	22	4	0
Epfenbach, Spechbach / Dreimärker	26	0	3
Hessischer Teilraum			
Fürth, Grasellenbach / Kahlenberg	51	5	0
Wald-Michelbach / Stillfüssel	296	5	5
Rheinland-Pfälzischer Teilraum			
Kindenheim / Kahlenberg	100	8	0
Haßloch, Meckenheim / Schleidhof, Lüßen	105	2	4
Dirmstein, Großniedesheim, Heuchelheim, Kleinniedesheim / Stahlberg	108	14	0
Schwegenheim / Bürdelsberg	82	7	0
Freisbach, Lustadt / Niederberg	47	0	3
Hazenbühl / Am gedrehten Eichelbaum	74	5	0
Freckenfeld / Salzberg	111	6	0
Bellheim, Herxheim, Herxheimweyher, Knittelsheim, Rülzheim / Gollenberg	326	15	1
Lambsheim / Im Mörsch	21	3	0
Römerberg / Alte Ziegelei	47	3	0
Offenbach / Silberberg	205	9	0
Worms / Wonnegau	183	11	0
Gesamt VRRN	2271	117	29

Als Ergebnis zeigt sich, dass von den insgesamt 23 Vorranggebieten im Teilregionalplan Windenergie 14 bereits vollständig bebaut sind. In 5 Vorranggebieten sind derzeit noch keine Anlagen errichtet, davon liegen 4 im baden-württembergischen und 1 im rheinland-pfälzischen Teilraum. Weitere 4 Vorranggebiete verfügen neben Bestandsanlagen noch über Kapazitäten für die Errichtung weiterer Anlagen.

Insgesamt lässt sich ein Zubaupotenzial von ca. 29 Anlagen abschätzen, von denen 16 auf den baden-württembergischen Teilraum, 5 auf den hessischen Teilraum und 8 auf den rheinland-pfälzischen Teilraum entfallen.

Zusätzlich zu den Vorranggebieten für die regionalbedeutende Windenergienutzung im Teilregionalplan Windenergie sind auf kommunaler Ebene weitere Flächen für die Windenergienutzung festgelegt. Folgende rechtsverbindlich festgelegte Konzentrationszonen / Sonderbauflächen für die Windenergienutzung auf Flächennutzungsplanebene sind dem Verband Region Rhein-Neckar bekannt:

² Bei den errichteten Anlagen sind auch die Anlagen berücksichtigt, die in direkter räumlicher Nähe zu dem Vorranggebiet stehen.

Kommunale Konzentrationszonen / Sonderbauflächen für die Windenergienutzung	Fläche (ha)	Errichtete Anlagen	Zubaupotenzial
Baden-Württembergischer Teilraum			
Billigheim / Rödern, Hohe Buch, Salzrain	32	0	4
Buchen / Eulsberg	10	2	0
Buchen / Welscheberg	77	4 ³	0
Mudau / Sohläcker	23	3	0
Osterburken / Metzgerbusch	12	0	2
Rosenberg / Hirschlanden, Badäcker	22	4	0
Schefflenz / Auerbacher Höhe, Steinberg, Flürle	44	0	4
Seckach / Spitzenwald, Heimat	15	2	0
Walldürn / Altheimer Höhe	27 ⁴	5	0
Hessischer Teilraum			
-	-	-	-
Rheinland-Pfälzischer Teilraum			
Bobenheim-Roxheim / Trappenschuss	21	0	0 ⁵
Böhl-Iggelheim, Dannstadt-Schauernheim / Hintere Anwänder	40	2	0 ⁶
Fußgönheim / Im Hellgärtel	13	0	0 ⁷
Hettenleidelheim / Bitternell	23	2	0
Limburgerhof, Neuhofen / Kohlhof	29	0	0 ⁸
Minfeld / Galgenberg	39	5	0
Mutterstadt / Schlittweg	16	0	0 ⁹
Gesamt VRRN	443	29	10

Die Übersicht zeigt, dass zusätzlich zu den regionalplanerischen Vorranggebieten weitere 16 Konzentrationszonen / Sonderbauflächen für die Windenergienutzung mit einer Fläche von 443 ha auf der Ebene der Flächennutzungsplanung festgelegt sind. Auf diesen Flächen sind 29 Windenergieanlagen errichtet. Das Zubaupotenzial beläuft sich auf etwa 10 weitere Windenergieanlagen, bei Berücksichtigung der geplanten Erweiterung Walldürn / Altheimer Höhe auf 16 Anlagen. Das Potenzial liegt ausschließlich im baden-württembergischen Teilraum der Region. Im hessischen und rheinland-pfälzischen Teilraum bestehen nach fachlicher Einschätzung der Verbandsverwaltung keine Zubaupotenziale in den auf FNP-Ebene festgelegten Flächen für die Windenergienutzung.

Im Ergebnis zeigt sich, dass die Zubaupotenziale für Windenergieanlagen in den rechtsverbindlich festgesetzten Regional- und Flächennutzungsplänen mit insgesamt etwa 39 Anlagen für die Gesamtregion vergleichsweise gering sind. Davon entfallen 26 Anlagen auf den baden-württembergischen Teilraum, 5 Anlagen auf den hessischen Teilraum und 8 Anlagen auf den rheinland-pfälzischen Teilraum.

³ Anlagen genehmigt. Errichtung voraussichtlich in 2022.

⁴ Erweiterung auf 213 ha in der Planung. Dadurch könnten etwa 6 weitere Anlagen errichtet werden.

⁵ Die Fläche ist aus Gründen des Vogelschutzes und wegen der Abstände zur Wohnbebauung voraussichtlich nicht umsetzbar. Zudem hat in 15 Jahren kein Investor Interesse gezeigt.

⁶ Wegen schlechter Windverhältnisse scheint ein weiterer Anlagenzubau nicht realistisch. Seit 15 Jahren kein Interesse von Investorenseite.

⁷ Die Fläche ist aufgrund der Größe und der Abstandserfordernisse voraussichtlich nicht umsetzbar. Seit 15 Jahren kein Interesse von Investorenseite.

⁸ Die Fläche ist aufgrund des Zuschnitts, der sehr kleinteiligen Besitzstruktur und der Abstandserfordernisse voraussichtlich nicht umsetzbar. Seit 15 Jahren kein Interesse von Investorenseite.

⁹ Die Fläche ist aufgrund der Größe und der Abstandserfordernisse voraussichtlich nicht umsetzbar. Seit 15 Jahren kein Interesse von Investorenseite.

2.3 Weitere Fragen zur Windenergie

Zu den weiteren Fragen des CDU-Antrags nimmt die Verbandsverwaltung wie folgt Stellung:

- Nach dem Koalitionsvertrag Rheinland-Pfalz sollen Windenergieanlagen in den Kern- und Pflegezonen des Biosphärenreservats Pfälzerwald ausgeschlossen werden. Ggf. in Frage kommen sollen Bereiche entlang von Autobahnen und Bahntrassen sowie vorbelastete Konversionsflächen in den Entwicklungszonen des Biosphärenreservats. Bevor Flächen für die Windenergienutzung im Biosphärenreservat seitens der Landesregierung ermöglicht werden, soll ein intensiver Abstimmungsprozess mit den betroffenen Kommunen, der Verwaltung des Biosphärenreservats und dem MAB-Komitee stattfinden, um durch entsprechende Planungen nicht den Status des Biosphärenreservats zu gefährden.
Konkret in der Diskussion stehen derzeit Flächen entlang der A6 und der „Langerkopf“ als militärische Konversionsfläche. Während der Langerkopf eine zentrale Lage im Biosphärenreservat einnimmt (allerdings nicht im Bereich des Verbands Region Rhein-Neckar), weist der Bereich entlang der A6 eine randliche Lage innerhalb des Biosphärenreservats auf. Aus regionalplanerischer Sicht wäre der Windenergienutzung in eindeutig abgegrenzten und abschließend festgelegten Randbereichen des Biosphärenreservats eindeutig der Vorzug zu geben vor Flächen inmitten des Biosphärenreservats.
- Im Teilregionalplan Windenergie wurde mit dem Ziel eines Regionsweit einheitlichen Vorgehens, ein Abstand von 1000 m zwischen den Vorranggebieten für die regionalbedeutsame Windenergienutzung und den geschlossenen Wohnsiedlungen angesetzt. Eine Verringerung des Mindestabstands auf 900 m bietet auf den rheinland-pfälzischen Teilraum bezogen bei zehn der insgesamt zwölf Vorranggebiete ein zusätzliches Flächenpotenzial in einer Größenordnung von etwa 100 ha. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Abgrenzung der Vorranggebiete nicht nur auf den Abständen zu Wohnsiedlungen beruht, sondern zahlreiche weitere Tabukriterien zu beachten sind. Legt man das zusätzliche Flächenpotenzial von etwa 100 ha zugrunde und berücksichtigt die Abstandserfordernisse zu bereits errichteten Windenergieanlagen, ergibt sich ein weiteres Zubaupotenzial von etwa 5 bis 7 Windenergieanlagen.
- Im Teilregionalplan Windenergie sind nur Vorranggebiete mit einer Mindestflächengröße von 20 ha enthalten, die im Idealfall die Errichtung von drei Windenergieanlagen ermöglichen. Hintergrund der Mindestflächengröße ist die Absicht, dass Windenergieanlagen an geeigneten Standorten gebündelt werden sollen. Der Verband Region Rhein-Neckar spricht sich weiterhin für dieses Bündelungsprinzip aus, zumal die Errichtung von Einzelanlagen zu einer weiteren Überformung der Landschaft ohne nennenswerten Zugewinn an installierter Leistung führt.

2.4 Ausbau PV-Freiflächenanlagen

In der Begründung des CDU-Antrags wird auf die Photovoltaik als weitere Möglichkeit der regenerativen Stromerzeugung und auf den Beschluss des Planungsausschusses vom 19.03.2021 zur Erarbeitung eines Leitfadens zur Beurteilung von Freiflächen-Solaranlage verwiesen.

In Bezug auf den Ausbaustand der Photovoltaik liegen dem Verband Region Rhein-Neckar keine Daten zu Dachanlagen vor. Bei den Freiflächenanlagen ergibt sich nach unserem Kenntnisstand folgendes Bild:

PV-Freiflächenanlagen	Bestand		Planung ¹⁰	
	Anlagen	Leistung (MW)	Anlagen	Leistung (MW)
Baden-Württembergischer Teilraum				
Stadtkreis Heidelberg	3	5,9	0	0,0
Stadtkreis Mannheim	1	1,0	0	0,0
Neckar-Odenwald-Kreis	8	18,6	9	71,1
Rhein-Neckar-Kreis	8	19,5	2	1,5
Hessischer Teilraum				
Kreis Bergstraße	4	8,1	3	8,0
Rheinland-Pfälzischer Teilraum				
Stadtkreis Frankenthal	0	0,0	0	0,0
Stadtkreis Landau	2	3,7	0	0,0
Stadtkreis Ludwigshafen	0	0,0	0	0,0
Stadtkreis Neustadt/W.	1	2,1	0	0,0
Stadtkreis Speyer	1	0,5	0	0,0
Stadtkreis Worms	0	0,0	1	3,0
Landkreis Bad Dürkheim	6	10,9	3	3,7
Landkreis Germersheim	3	4,5	3	2,2
Landkreis Südliche Weinstraße	0	0,0	2	3,4
Rhein-Pfalz-Kreis	4	4,9	1	0,7
Gesamt VRRN	41	79,7	23	89,6

Die Daten zeigen, dass derzeit im Wesentlichen der Rhein-Neckar-Kreis, der Neckar-Odenwald-Kreis und der Landkreis Bad Dürkheim zur Stromerzeugung aus PV-Freiflächenanlagen beitragen. Betrachtet man die aktuellen Anlagenplanungen, so sind diese fast ausschließlich im Neckar-Odenwald-Kreis konzentriert. Dies ist im Wesentlichen darin begründet, dass große Teile des Kreises nach der Einstufung der Landesanstalt für Landwirtschaft, Ernährung und ländlichen Raum (LEL) als „benachteiligten Gebiete“ gelten und damit entsprechend den Regelungen der baden-württembergischen Freiflächenöffnungsverordnung anders als andere Flächen in der Region in die Vergütungsordnung nach EEG fallen.

2.5 Potenziale PV-Freiflächenanlagen

Es gibt derzeit auf Ebene des Verbandes Region Rhein-Neckar keine flächenhafte Planung zur Steuerung von PV-Freiflächenanlagen durch Positivausweisungen von Vorrang- bzw. Vorbehaltsflächen. Die geplante Erarbeitung eines regionalen Leitfadens zur Ausweisung von kommunalen Sonderbauflächen PV-Anlagen kann derzeit nicht zielorientiert weiter verfolgt werden, da die rechtlichen Vorgaben für die Regionalplanung einschließlich ggf. nutzbarer Instrumente seitens der Landespolitik noch nicht abschließend geklärt sind.

Der weitere Zubau von PV-Freiflächenanlagen hängt somit derzeit im Wesentlichen von folgenden Rahmenbedingungen ab:

- Kommunale Bereitschaft zur Aufstellung von Bebauungsplänen und Änderung von Flächennutzungsplänen,
- Größe der Flächenkulisse, die in die Vergütungsordnung nach EEG fällt,
- Wertigkeit der betroffenen in aller Regel landwirtschaftlich genutzten Flächen,
- Bereitschaft der Grundbesitzer zur Flächenverpachtung.

Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass der weitere Zubau aus den o.g. Gründen der baden-württembergischen Freiflächenöffnungsverordnung im Wesentlichen im Neckar-Odenwald-Kreis stattfinden wird. Weitere, allerdings engumgrenzte Flächenpotenziale bieten sich in den nicht bewaldeten Odenwaldlage der Rhein-Neckar-Kreises und des Kreises

¹⁰ Bei der Planung sind ausschließlich Anlagen berücksichtigt, für die ein Bebauungsplanverfahren eingeleitet wurde.

Bergstraße. Im rheinland-pfälzischen Teilraum der Region Rhein-Neckar sind die Zubaupotenziale dagegen sehr eingeschränkt, da nach der rheinland-pfälzischen Freiflächenöffnungsverordnung nur sehr wenige und sehr kleinumgrenzte Grünlandflächen in benachteiligten Gebieten in der Region liegen. Insofern bleibt der Ausbau hier voraussichtlich vor allem auf kleinere Anlagen entlang von Autobahnen und Schienenwegen sowie auf Konversionsflächen beschränkt.

2.6 Regionalplanerische Gesamt-Bewertung

In den einzelnen Bundesländern gibt es unterschiedliche Vorgaben für den Ausbau der Wind- und Solarenergie, die derzeit noch in den Gesetzgebungsverfahren bzw. in der politischen Abstimmung sind (vgl. TOP 2):

- Baden-Württemberg: In den Regionalplänen sollen Gebiete in einer Größenordnung von mindestens zwei Prozent der jeweiligen Regionsfläche für die Nutzung von Windenergie *und* Photovoltaik auf Freiflächen festgelegt werden (§ 4b des Entwurfs des Gesetzes zur Änderung des Klimaschutzgesetzes, Stand 13.07.2021)
- Hessen: In den Regionalplänen sind Vorranggebiete zur Nutzung der Windenergie mit Ausschluss des übrigen Planungsraums in einer Größenordnung von 2 % der Fläche der Planungsregion festzulegen (Grundsatz 5.3.2.2.2 der Dritten Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 vom 21.06.2018)
- Rheinland-Pfalz: Zwei Prozent der Fläche des Landes Rheinland-Pfalz sollen für die Windenergienutzung bereitgestellt werden. Die Regionen des Landes leisten hierzu entsprechend ihren natürlichen Voraussetzungen einen anteiligen Beitrag (Grundsatz 163 der 3 Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms IV vom 19.12.2019)

Diese flächenmäßigen Zielvorgaben der Länder werden in der Region Rhein-Neckar derzeit nicht erreicht.

Flächenfestlegungen Windenergie und PV-Freiflächenanlagen	Windenergie		PV-Freiflächenanlagen	
	Fläche ha	Flächenanteil %	Fläche (geplant) ha	Flächenanteil (geplant) %
Baden-Württembergischer Teilraum				
Regionalplanerische Flächen	516	0,21	0	0,00
Kommunale Flächen	262	0,11	93 (95)	0,04 (0,04)
Hessischer Teilraum				
Regionalplanerische Flächen	347	0,48	0	0,00
Kommunale Flächen	0	0,00	11 (14)	0,02 (0,02)
Rheinland-Pfälzischer Teilraum				
Regionalplanerische Flächen	1408	0,57	0	0,00
Kommunale Flächen	181	0,07	43 (23)	0,02 (0,01)
Gesamt VRRN	2614	0,46	147 (132)	0,03 (0,02)

Bei der Windenergie liegt der entweder als Vorranggebiet auf regionalplanerischer Ebene oder als Konzentrationszone auf der Ebene der Flächennutzungsplanung festgelegte Flächenanteil bei 0,46 % der gesamten Fläche des Verbands Region Rhein-Neckar. Bei PV-Freiflächenanlagen sind 0,03 % der Fläche festgelegt, weitere 0,02 % befinden sich in Genehmigungsverfahren.

Allerdings bestehen rechnerisch weitere Potenziale für Flächenfestlegungen zur Windenergienutzung in der Region Rhein-Neckar. So verblieben nach Berücksichtigung der beim Teilregionalplan Windenergie zugrunde gelegten sog. harten und weichen Tabukriterien ca. 5% der Regionsflächen als Weißflächen ohne regionalplanerische Vorgaben zur Windenergienutzung. Diese Weißflächen stehen grundsätzlich für weitere kommunale Flächenfestlegungen zur Nutzung der Windenergie oder im Rahmen der Privilegierung zur Verfügung.

Diese möglichen Flächenpotentiale können jedoch nur in sehr geringem Umfang durch die (randliche) Vergrößerung bestehender Vorranggebiete erschlossen werden. Vielmehr ist eine zusätzliche Festlegung von weiteren Vorranggebieten auf regionalplanerischer Ebene oder Konzentrationszonen auf der Ebene der Flächennutzungsplanebene erforderlich, wenn die o.g. Flächenziele der Länder erreicht werden sollen. Dies trifft für alle drei Teilräume der Region Rhein-Neckar gleichermaßen zu, insbesondere jedoch für den rheinland-pfälzischen Teilraum.

III. Finanzierung

Die Erstellung der Bestandsanalyse zum Ausbau der Wind- und Solarenergienutzung gehört zu den Kernaufgaben des Verbands Region Rhein-Neckar und ist damit in den vorhandenen Budgets der Regionalplanung abgedeckt.

gez. Ralph Schlusche

Anlage: Antrag der CDU-Fraktion im Verband Region Rhein-Neckar: „Windkraftanlagen im rheinland-pfälzischen Teil der Metropolregion“



CDU-Fraktion im VRRN • Rathaus E5 • 68159 Mannheim

Verband Region Rhein-Neckar
Herrn Verbandsdirektor
Ralph Schlusche
M 1, 4-5
68161 Mannheim



Antrag zur Sitzung des Planungsausschusses am 18. Juni 2021 zu TOP 1

Windkraftanlagen im rheinland-pfälzischen Teil der Metropolregion

Der Planungsausschuss möge den Prüfauftrag beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, Standorte und Umfang sämtlicher noch vorhandener Errichtungsmöglichkeiten für Windkraftanlagen im rheinland-pfälzischen Teil des Verbandsgebietes auf der Grundlage der aktuellen Rechtslage aufzuzeigen.

Ferner wird die Verwaltung gebeten, die Auswirkungen auf den oben darzulegenden aktuellen Stand festzustellen:

- Welche potentiell zusätzlichen Flächen im Bereich des Naturparks Pfälzerwald für Windkraftanlagen könnten zur Verfügung stehen.
- Welche Auswirkungen hat ein geänderter Mindestabstand in Rheinland-Pfalz für Windkraftanlagen zur Wohnbebauung von 1100 auf 900 Meter.
- Welche Auswirkungen ergeben sich bei einem Verzicht auf das Konzentrationsgebot, das auch die Errichtung solitär stehender Windkraftanlagen ermöglicht.

Begründung:

Die Regelungen für die Errichtung von Windkraftanlagen im rheinland-pfälzischen Teil der Metropolregion sehen nach dem Einheitlichen Regionalplan, Teilplan Windkraft, Vorranggebiete, Ausschlussgebiete und unbeplante Bereiche vor.

Nach den Vorgaben des rheinland-pfälzischen Landesentwicklungsprogrammes (LEP) IV wurde im Teilplan Windkraft der Naturpark Pfälzerwald einschließlich der nichtbewaldeten Randbereiche als Ausschlussgebiet geregelt. Ferner gibt es in den Festsetzungen einen Korridor entlang des Haardtrandes, der aus Gründen des Landschaftsschutzes und des Landschaftsbildes von Windkraftanlagen freigehalten werden soll.

Die seit 18. Mai amtierende neue Landesregierung plant zur Verstärkung des Klimaschutzes Öffnungen für die Errichtung von Windkraftanlagen im Pfälzerwald. Diese sollen somit im Bereich des Naturparks errichtet werden können. Die Bereiche der Entwicklungszone (ca. 88% der Fläche), Kern und Pflegezonen des Waldgebietes bleiben weiterhin ausgeschlossen.

Nach den bisherigen Verlautbarungen sind für Windkraftanlagen Bereiche vorgesehen, die bereits durch Straßenverläufe oder Konversionsflächen vorbelastet sind oder wegen erheblicher Schädigungen des Waldes als „Kalamitätsflächen“ anzusehen sind.

Ferner soll das „Konzentrationsgebot“ entfallen, d.h. die Errichtung von Windkraftanlagen soll nicht nur im Rahmen von Windparks, sondern auch als einzelne, solitär errichtete Anlagen möglich sein.

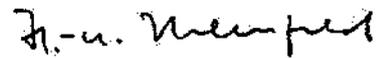
Auch eine Verkürzung des Mindestabstandes zur Wohnbebauung von 1.100 auf 900 Meter wurde angekündigt. Bereits durch Erlass des Innenministeriums vom 25.05.2021 wurden die Landesplanungsbehörden angewiesen, die Abstandsmessung von Windenergieanlagen nicht mehr von der Rotorspitze aus, sondern ab Mastfußmitte vorzunehmen.

Den beabsichtigten Öffnungen/Ausweitungen für die Errichtung von Windkraftanlagen stehen gegenwärtig die Regelungen im rheinland-pfälzischen Landesentwicklungsplans (LEP IV), sowie im Einheitlichen Regionalplan, Teilplan Windkraft des VRRN, entgegen.

Der Status des Pfälzerwaldes und des angeschlossenen französischen Teils Nordvogesen als „Biosphärenreservat“ ist an den Ausschluss von Windkraftanlagen geknüpft. Deshalb steht den geplanten Öffnungen auch die Landesverordnung über das Biosphärenreservat Pfälzerwald entgegen.

Die CDU-Fraktion im Verband RRN sieht die Gefahr, dass durch künftige Eingriffe zur Errichtung von Windkraftanlagen der in dieser Form einzigartige unberührte Naturraum Pfälzerwald erheblich beeinträchtigt, möglicherweise sogar zerstört wird.

Um die Maßnahmen vor dem Hintergrund der Anforderungen des Klimaschutzes einschätzen zu können, bitten wir um die beantragten Informationen. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Verwaltung zur Erfassung der Potentialflächen für Photovoltaik – als weitere Möglichkeit zur regenerativen Stromerzeugung – vom Planungsausschuss bereits zur Erstellung eines Photovoltaikkatasters beauftragt wurde.



Hans-Ulrich Ihlenfeld
CDU-Fraktionsvorsitzender

Mannheim, den 17.09.2021
Aktenzeichen: 023 03
LD/Ln/Sz

61. Sitzung des Planungsausschusses des Verbandes Region Rhein-Neckar am 1. Oktober 2021 in Mannheim

Vorlage PLA 61/21/02

Tagesordnungspunkt 3: Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 14. Juli 2021
„Vorstellung des Mobilitätspaktes Rhein Neckar“
hier: Sachstandsbericht

I. Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss nimmt die Ausführungen der Verbandsverwaltung zum Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur Kenntnis.

II. Sachverhalt

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen beantragt eine Vorstellung des Mobilitätspaktes Rhein-Neckar im Planungsausschuss und - soweit erforderlich - eine Diskussion und Beschlussfassung zu den geplanten bzw. beabsichtigten Maßnahmen in Rahmen des Paktes.

1. Vorstellung des Mobilitätspaktes Rhein Neckar

Eine funktionierende Mobilität und gute Erreichbarkeiten insbesondere der rheinquerenden Verkehre sind essenzielle Grundlagen im Verdichtungsraum zwischen den Oberzentren Mannheim und Ludwigshafen und in der Metropolregion insgesamt. Aufgrund der Hochstraßenproblematik und des damit verbundenen Abrisses und Neubaus der Hochstraße Süd und des Umbaus der Hochstraße Nord zu einer Stadtstraße sind die rheinquerenden Verkehre seit geraumer Zeit einer Belastungsprobe ausgesetzt. Der Verband Region Rhein-Neckar hat sich im Jahr 2019 deshalb mit den regionalen Partnern darüber verständigt, gemeinsam einen Mobilitätspakt Rhein-Neckar zu initiieren mit dem Ziel, sich in Bezug auf die verkehrlichen Herausforderungen im Kernraum der Region noch enger abzustimmen. Mit Beschluss vom 18. Oktober 2019 hat der Planungsausschuss die Initiierung des Mobilitätspaktes Rhein-Neckar ausdrücklich begrüßt und unterstützt.

Die Verbandsverwaltung hat daraufhin gemeinsam mit den Verkehrsministerien der drei Bundesländer Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Hessen, den Oberzentren Ludwigshafen und Mannheim, den Industrie- und Handelskammern Pfalz und Rhein-Neckar, dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar, dem Verein Zukunft Metropolregion Rhein-Neckar e.V. und der BASF eine gemeinsame Erklärung mit den Aufgabenstellungen und Zielen, sowie eine mit den Partnern abgestimmte Organisationsstruktur erarbeitet (s. Anlage). Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Zusammenarbeit im Mobilitätspakt Rhein-Neckar war, dass

der raum-, fach- und institutionsübergreifend entwickelte Katalog an Maßnahmen und Aufgaben nicht in die jeweiligen Zuständigkeiten der Partner als Träger von Baulasten eingreift und eine mögliche Umsetzung jeweils unter entsprechendem Gremiums- und Finanzierungsvorbehalt steht.

In der konstituierenden Sitzung des Arbeitskreises Koordination am 10. Juni 2021 mit Vertretern der Partner des Paktes auf Dezernenten- bzw. Geschäftsführerebene, den Vorsitzenden der vier Arbeitsfelder und den Vertretern der drei Länder wurden die bis dato durchgeführten Vorarbeiten zum Abschluss des Mobilitätspakts abgestimmt. Ziel dieses Treffens war darüber hinaus die organisatorische und inhaltliche Vorbereitung des offiziellen Kick-Off-Termins zum Mobilitätspakt, der am 9. Juli 2021 stattfand. Dieser Kick-Off-Termin mit den hochrangigen politischen Vertretern der regionalen Partner und den Staatssekretären der Verkehrsministerien der drei Länder diente als offizieller Startschuss des Mobilitätspakts auch vor dem Hintergrund, dass der ursprüngliche geplante offizielle Unterzeichnungstermin aufgrund der Corona-Pandemie mehrfach verschoben bzw. abgesagt werden musste.

Es war ursprünglich vorgesehen, die Unterzeichnung des Mobilitätspaktes gemeinsam mit den Verkehrsministern der drei Länder als Präsenztermin in Ludwigshafen zum Jahresende 2020 stattfinden zu lassen. Darüber wurde der Planungsausschuss in seiner Sitzung am 25. September 2020 entsprechend informiert. Nachdem im Herbst die zweite Welle der Corona-Pandemie zu erneuten Einschränkungen geführt hat, war es trotz wiederholter Bemühungen nicht möglich, die Unterzeichnung als Präsenztermin noch im Jahr 2020 durchzuführen. Da auch für 2021 noch nicht abzusehen war, wann ein solcher Termin wieder möglich wäre, hat sich die Verbandsverwaltung dafür entschieden, den Mobilitätspakt im Umlaufverfahren unterzeichnen zu lassen und eine digitale Kick-off-Veranstaltung mit entsprechender Öffentlichkeitswirksamkeit zu organisieren.

Die konkreten Maßnahmen und Projekte des Mobilitätspaktes werden in den vier Arbeitsfeldern „ÖPNV“, „Verkehrsmanagement“, „Pendler- und Güterverkehre“, sowie „regionale Mobilitätsaufgaben“ bearbeitet. Jedes dieser Arbeitsfelder wird von den jeweils zuständigen Organisationen federführend geleitet. Der VRRN verantwortet in diesem Zusammenhang das Arbeitsfeld „regionale Mobilitätsaufgaben“. Zu jedem Arbeitsfeld wurde ein Steckbrief mit Zielen und den geplanten kurz-, mittel-, und langfristigen Maßnahmen vorgelegt. Auf Basis dieser Steckbriefe hat die Verbandsverwaltung zudem einen 10-Punkte-Plan mit zehn kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen aus allen Arbeitsfeldern erstellt, um die Wirkung des Mobilitätspaktes bereits nach kurzer Zeit veranschaulichen zu können. Steckbriefe und 10-Punkte-Plan werden regelmäßig aktualisiert und an aktuelle Entwicklungen angepasst.

2. Beschlusslage

Für die laufenden Aktivitäten innerhalb des in Verantwortung des VRRN befindlichen Arbeitsfeldes „regionale Mobilitätsaufgaben“ wurden die dafür notwendigen Beschlüsse bereits gefasst. Über den Sachstand zu den verschiedenen Themenfeldern wurde in den PLA-Sitzungen regelmäßig informiert und - soweit erforderlich - Beschlüsse zum weiteren Vorgehen eingeholt. Dies geschieht auch in der heutigen Sitzung.

- Seit der Beschlussfassung in der Sitzung vom 18. Oktober 2019 wurde der Planungsausschuss am 20.11.2019, 25.09.2020, 18.11.2020, 19.03.2021 und zuletzt am 18.06.2021 mündlich über den aktuellen Sachstand und das weitere geplante Vorgehen zum Thema Mobilitätspakt Rhein-Neckar informiert.

- In der Sitzung vom 07.12.2018 hat die Verbandsversammlung den Grundsatzbeschluss für die Erarbeitung eines Verkehrsmodells zunächst für den Kernraum der Region gefasst. Daraufhin hat die Verbandsverwaltung unter gutachterlicher Begleitung und unter Einbindung regionaler Partner das Leistungsverzeichnis für das künftige Modell erstellt. In der Sitzung der Verbandsversammlung vom 11.12.2019 wurde daraufhin der Beschluss für die Vergabe der ersten Stufe des Verkehrsmodells für den Kernraum der Metropolregion gefasst. Der aktuelle Sachstand zu diesem Vorhaben wird dem Planungsausschuss unter TOP 6 vorgestellt.
- Der Planungsausschuss hat in seiner Sitzung am 28.09.2018 beschlossen, das IFEU-Institut in Heidelberg mit einer „Analyse der Ausgangssituation für Klimaschutzaktivitäten im Verkehr für die Metropolregion Rhein-Neckar“ zu beauftragen. In seiner Sitzung vom 25.09.2020 wurde der Planungsausschuss über die Ergebnisse dieser Studie informiert. Zudem hat er in dieser Sitzung den Beschluss gefasst, aufbauend auf der vorliegenden Studie die Workshopreihe „regionale Verkehrswende“ durchzuführen. Der Planungsausschuss wird in Tagesordnungspunkt 4 über die Ergebnisse dieser Workshopreihe informiert und um Zustimmung zum weiteren Vorgehen gebeten.
- Aus den Sitzungen des Arbeitskreises Baustellenkoordination und über die Machbarkeitsstudien zu den untersuchten Radschnellverbindungen in der Region wurde der Planungsausschuss ebenfalls regelmäßig unterrichtet.

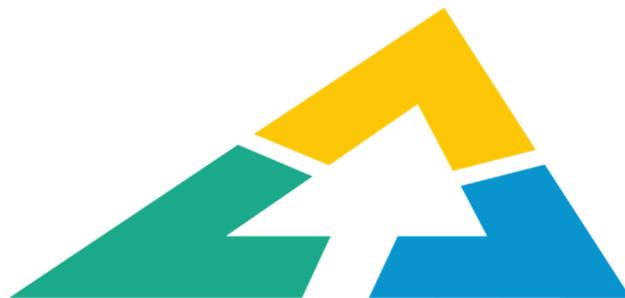
III. Finanzierung

Für Organisations- und Koordinationsaufgaben im Zusammenhang mit dem Mobilitätspakt Rhein-Neckar sind im Haushalt des Jahres 2020 Finanzmittel in Höhe von 10.000€ eingeplant.

Für die erste Stufe des Verkehrsmodells Rhein-Neckar und die Workshopreihe regionale Verkehrswende wurden in der Vergangenheit jeweils entsprechende Haushaltsmittel bereitgestellt. Für weitere Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des VRRN wird die Verbandsverwaltung entsprechend Vorschläge im Rahmen der Haushaltsberatungen 2022 vorlegen.

gez. Ralph Schlusche

Anlagen: Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 14.07.2021
 Mobilitätspakt Rhein-Neckar
 Gemeinsame Erklärung
 Organisationsstruktur
 Steckbriefe der Arbeitsfelder
 10-Punkte-Plan



Mobilitätspakt für die Metropolregion Rhein-Neckar

(Stand 18.01.2021)

Gemeinsame Erklärung der Vertreter von

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Verband Region Rhein-Neckar

Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Stadt Ludwigshafen

Stadt Mannheim

IHK Rhein-Neckar

IHK Pfalz

BASF SE

Zukunft Metropolregion Rhein-Neckar e.V.

I. Präambel

Das gemeinsame Ziel der Partner des Mobilitätspaktes ist die ganzheitliche Lösung der Verkehrsprobleme im Kernraum der Metropolregion Rhein-Neckar. Mit Blick auf die großen Herausforderungen bei der Instandhaltung und Weiterentwicklung der Infrastruktur der Region Rhein-Neckar, insbesondere vor dem Hintergrund der zugespitzten Situation im Hochstraßensystem in Ludwigshafen, haben sich die Unterzeichner verständigt, gemeinsam den Mobilitätspakt Rhein-Neckar zu schließen.

Alle Unterzeichner sind sich einig, gemeinsam eine ländergrenzüberschreitende Abstimmung im Themenfeld Mobilität auf den Ebenen der Länder, der Region, der Kommunen sowie der Wirtschaft voranzubringen und im engen Schulterschluss im Rahmen ihrer Zuständigkeiten konkrete Maßnahmen im Sinne einer übergreifenden, regionalen und nachhaltigen Strategie umzusetzen. Die bereits bestehende, enge Zusammenarbeit der Akteure in der Region, wird durch die grenzüberschreitende Einbindung der Verkehrsministerien der drei Bundesländer weiter optimiert. Im Auftrag der Länder und im Einklang mit den Aufgaben, die ihm der Staatsvertrag Rhein-Neckar zugewiesen hat, übernimmt der Verband Region Rhein-Neckar die Koordination des „Mobilitätspaktes Rhein-Neckar“.

Der Mobilitätspakt bildet den organisatorischen Rahmen eines ganzheitlichen Konzepts für die Mobilitätsanforderungen der Region. Dabei werden kurz-, mittel- und langfristige Perspektiven für die Verkehrsanforderungen entwickelt. Die konkrete Entscheidung über die Umsetzung von Maßnahmen verbleibt dabei in der jeweiligen Trägerschaft bei den Städten, den Ländern, dem Bund, der Wirtschaft und den Trägern des ÖPNV. Der Mobilitätspakt ermöglicht eine ganzheitliche Betrachtung der Mobilitätsanforderungen über alle Verkehrsarten hinweg. Auf diese Weise können kommunale, regionale und überregionale Wirkungen verschiedener Maßnahmen auf ihr Zusammenspiel optimiert werden. Räumlich konzentriert sich der Pakt im Wesentlichen auf den Raum innerhalb des Autobahnringes aus A 6 und A 61.

Die Umsetzung von Maßnahmen und Projekten im Mobilitätspakt steht insgesamt unter Gremien-, Haushalts- und Fördervorbehalt.

Probleme und Herausforderungen

Die Hauptverkehrsachsen des ÖPNV und des MIV im Kernraum der Metropolregion Rhein-Neckar weisen bereits heute in den Hauptverkehrszeiten eine hohe Auslastung auf und insbesondere die rheinquerenden Verbindungen können in diesen Zeiten keine zusätzlichen Verkehre mehr aufnehmen. Durch den Ersatzneubau der Hochstraße Süd werden im Kernraum zusätzliche Staus auftreten, welche negative Auswirkungen auf die Erreichbarkeiten, aber auch auf Anwohner und Umwelt haben.

Im kommenden Jahrzehnt wird es für Unternehmen durch Bau- und Sanierungsmaßnahmen an den Hochstraßen in Ludwigshafen zusätzliche Einschränkungen bei der

Erreichbarkeit und dem Transport von Waren und Gütern geben. Auch Pendler werden stark betroffen sein. Für den straßengebundenen Güterverkehr gibt es bereits heute vielerorts Durchfahrtsbeschränkungen und kurzfristig sind weitere Beschränkungen zu erwarten. Eine Umleitung des Straßenverkehrs während der anstehenden Bau- und Sanierungsmaßnahmen an den Hochstraßen auf alternative Straßen ist aufgrund des bestehenden Verkehrsaufkommens und des zur Verfügung stehenden Straßennetzes nur in Einzelfällen möglich.

Das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr ist aktuell schon ein wesentliches Element zur Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen, aber in den Hauptverkehrszeiten ebenfalls an der Grenze der Belastbarkeit. Insbesondere bei Stadt-Umland-Verkehren bestehen Angebotsdefizite.

Im Zeitraum ab 2030 ist zudem von einer notwendigen grundlegenden Sanierung oder einem Ersatzneubau aller drei Rheinbrücken (Theodor-Heuss-Brücke A6, Kurt-Schumacher-Brücke B44, Konrad-Adenauer-Brücke B37) sowie der alten Stahlfachwerkseisenbahnbrücke im Kernraum der Metropolregion auszugehen.

Nicht zuletzt hat auch die Corona-Pandemie einen teils erheblichen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in der Region genommen. Sowohl die zurückgelegten Wege als auch die dafür genutzten Verkehrsträger unterliegen einer neuen Dynamik, die es genau zu beobachten gilt. Daher ist es auch in diesem Zusammenhang von hohem Interesse, diese Dynamik mit abgestimmten und koordinierten Aktivitäten zu analysieren und hin zu einer nachhaltigen Mobilität zu gestalten.

Ziele

Ziel ist es, im Rahmen dieses Mobilitätspaktes Maßnahmen aller Verkehrsträger unter dem Leitbild einer nachhaltigen Mobilität zu entwickeln. Dazu gehören insbesondere folgende Punkte:

- Entwicklung eines umfassenden Konzeptes für die Mobilitätsanforderungen in der Region über alle Verkehrsarten hinweg.
- Dauerhafte Gewährleistung der Erreichbarkeiten und des Verkehrsflusses insbesondere im Hinblick auf prognostiziertes Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum.
- Nachhaltige Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.
- Eine dauerhafte Betrachtung der Veränderungen des Mobilitätsverhaltens durch die Corona-Pandemie.
- Eine Optimierung und Anpassung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur ist erforderlich. Um Erreichbarkeitsdefizite auszugleichen sind auch zusätzliche Kapazitäten zu prüfen.
- Verbesserung der Angebote im ÖPNV zur Reduzierung und damit Verlagerung des MIV als wesentliches Element einer zukunftsfähigen Mobilität. Hierzu soll

auch die Entwicklung moderner, multimodaler und intermodaler Mobilitätskonzepte beitragen.

- Optimierung der Mitarbeitermobilität durch betriebliches und behördliches Mobilitätsmanagement.
- Entwicklung von innovativen Logistik- und Lieferkonzepten zur Entlastung der Bürgerinnen und Bürger im Kernraum der Region von Lärm und Schadstoffen.
- Die Reduzierung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung in den Städten sowie die Erreichung von Klimaschutzziele sind bei den zu entwickelnden verkehrlichen Maßnahmen grundsätzlich zu berücksichtigen.
- Einbeziehung alternativer und nachhaltiger Antriebstechnologien (z.B. Wasserstoff).
- Entwicklung und gemeinsame Abstimmung kurz-, mittel- und langfristiger Perspektiven und Lösungen für die unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen.
- Sicherstellung des Zusammenspiels der regionalen und überregionalen Maßnahmen.

Organisationsstruktur des Mobilitätspaktes

Da an diesem Pakt unter anderem drei Bundesländer, die Einwohner und Unternehmen aus einer Region und zwei Großstädten mit ganz unterschiedlichen Aufgabenstellungen und auch Betroffenheiten beteiligt sind, ist eine Organisationsform zu wählen, die dies aufgreift und allen Belangen gerecht wird.

Bei der Gesamtkoordination ist daher zwischen der regionalen und der kommunalen Dimension zu unterscheiden. Im Rahmen der kommunalen Zuständigkeit hat die Stadt Ludwigshafen eine interne Struktur zur Information und Entscheidungsfindung zur Hochstraßenproblematik erarbeitet. Diese wird eng mit dem regionalen Mobilitätspakt verzahnt. Auf regionaler Ebene ist zur Erreichung der Ziele des Mobilitätspaktes eine Organisationsstruktur mit einem zentralen Steuerkreis und mehreren, angegliederten Arbeitsfeldern vorgesehen, deren Projekte in Arbeitskreisen bearbeitet werden. Der Steuerkreis mit hochrangigen Vertretern der Partner hat dabei die Aufgabe, die Leitlinien und Zielsetzungen abzustimmen, eine Unterstützung bei der Lösung von Problemen durch die Politik zu erreichen (z.B. Grundsatzfragen, Finanzierungsthematik, gemeinsame Forderungen gegenüber dem Bund) und eine gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit zu ermöglichen.

Auf Arbeitsebene wird zudem in regelmäßigen Abständen ein Arbeitskreis „Koordination“ stattfinden, bei der sich insbesondere die Vorsitzenden der Arbeitsfelder gegenseitig informieren und abstimmen, um den ganzheitlichen Ansatz durchgängig zu gewährleisten. Daneben wird die Koordination durch wechselseitiges Einbeziehen der Vorsitzenden in Arbeitsfelder mit thematischer Überlappung sichergestellt. Der Arbeitskreis „Koordination“ trifft sich nach Bedarf, mindestens jedoch quartalsweise.

Die verschiedenen Arbeitsfelder und die zugeordneten Arbeitskreise werden im folgenden Kapitel erläutert. Dieser Aufbau ist nach Bedarf erweiterungsfähig. Die gesamte Organisationsstruktur ist in Anlage 1 dargestellt.

Arbeitsfelder

In den meisten Arbeitsfeldern kann auf bereits bestehende Strukturen und/oder Initiativen im Zusammenhang mit der Hochstraßenproblematik aufgebaut werden. Die dort erarbeiteten Maßnahmenideen sind zu berücksichtigen.

- **Arbeitsfeld ÖPNV**

Federführung: Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Die Handlungsmöglichkeiten des Arbeitsfeldes ÖPNV liegen im Bereich S-Bahn, Straßenbahn, Busverkehre, aber auch von Park+Ride-Anlagen. Unter Federführung des VRN wurde bereits im Zusammenhang mit der Hochstraßenproblematik eine Arbeitsgruppe eingerichtet, in der Maßnahmenvorschläge entwickelt und diskutiert wurden und deren Umsetzung sowohl kurz-, als auch mittel- und langfristig geprüft werden sollen. Im Rahmen der kurzfristigen Lösungen sind bereits mehrere Maßnahmen umgesetzt worden.

- **Arbeitsfeld Verkehrsmanagement**

Federführung: Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft Rheinland-Pfalz

Gegenstand dieses Arbeitsfeldes ist die Implementierung einer großräumigen Verkehrslenkung. Dazu soll ein grenzüberschreitender Verkehrsmanagementplan ausgearbeitet und die Errichtung der dafür notwendigen Infrastruktur für Telematik an den Autobahnen und Bundesstraßen umgesetzt werden. Eine Abstimmung mit der Ebene der kommunalen Verkehrslenkung erfolgt ebenfalls in diesem Arbeitsfeld. Die seit 1. Januar 2021 neu gegründete Autobahn GmbH wird in das Themenfeld eingebunden werden und Mitglied in diesem Arbeitskreis sein.

- **Arbeitsfeld Pendler- und Güterverkehr**

Federführung: IHK Rhein-Neckar / IHK Pfalz

Unter Leitung der Industrie- und Handelskammern Rhein-Neckar und Pfalz werden gemeinsam mit der Wirtschaft Maßnahmen im betrieblichen Mobilitätsmanagement erarbeitet. Des Weiteren dient das Arbeitsfeld als Ansprechpartner und Bindeglied zu den Arbeitgebern in der Region, die sich ebenfalls in diesem Bereich des Mobilitätspaktes beteiligen möchten. Schwerpunkt sind zudem Konzepte sowie Maßnahmen für innovative und nachhaltige Güter- und Logistikverkehre.

- **Arbeitsfeld Regionale Mobilitätsaufgaben**

Federführung: Verband Region Rhein-Neckar

Im Rahmen des vom Verband Region Rhein-Neckar geführten Arbeitsfeldes wird ein Verkehrsmodell Rhein-Neckar als Dienstleistung für die Region aufgestellt. Die Erarbeitung von Konzepten zur Analyse der Erreichbarkeiten im Kernraum der Region sowie zu künftigen Infrastrukturbedarfen sind ein weiteres Betätigungsfeld. Bereits aktive Arbeitskreise wie das regionale Baustellenmanagement oder die laufenden Machbarkeitsstudien zu Radschnellwegen sind ergänzende Aktivitäten. Ein Konzept zur Vermeidung von CO₂ und zur Erreichung der „Verkehrswende“ befindet sich in der Aufstellung und wird zusammen mit der kommunalen Ebene in der gesamten Region erarbeitet.

II. Evaluation

Die unterzeichnenden Parteien verpflichten sich dazu, sich regelmäßig auszutauschen. Der Steuerkreis tagt einmal jährlich. Die Umsetzung der Maßnahmen wird kontinuierlich ausgewertet. Es findet eine Zwischenbilanz statt, um bei Bedarf nachzusteuern. Hierzu finden zweimal jährlich Treffen auf Arbeitsebene statt. Bei Bedarf treffen sich die unterzeichnenden Partner für eine Bilanz des Prozesses.

für das Land Rheinland-Pfalz

Mainz, den 17. 2. 2021

Volker Wissing

Dr. Volker Wissing

Verkehrsminister



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM FÜR
WIRTSCHAFT, VERKEHR,
LANDWIRTSCHAFT
UND WEINBAU

für das Land Baden-Württemberg

Stuttgart, den 10. 3. 2021

Winfried Hermann

Winfried Hermann

Verkehrsminister



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

für das Land Hessen

Wiesbaden, den 23.03 2021



Tarek Al-Wazir

Verkehrsminister

HESSEN



Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen

für den Verband Region Rhein-Neckar

Mannheim, den 27.01.2021



Stefan Dallinger

Verbandsvorsitzender



*Metropolregion
Rhein-Neckar*

Der Verband

für den Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Mannheim, den 29.04.2021



Erster Bürgermeister Christian Specht

Vorsitzender des Verwaltungsrats



für die Stadt Ludwigshafen

Ludwigshafen, den 16.04.2021



Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck



für die Stadt Mannheim

Mannheim, den 21.04.2021



Oberbürgermeister Dr. Peter Kurz

STADT MANNHEIM²

für die IHK Rhein-Neckar

Mannheim, den 29. April 2021



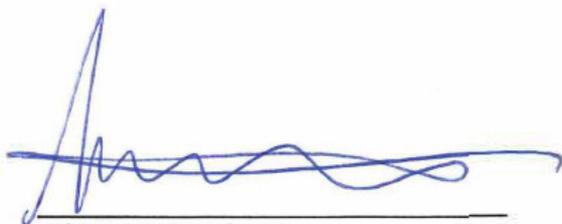
Manfred Schnabel

Präsident

 IHK Rhein-Neckar

für die IHK Pfalz

Ludwigshafen, den 19.04.2021



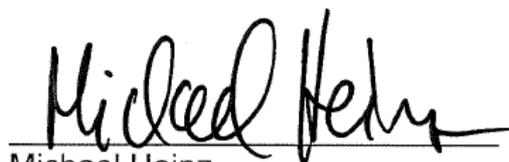
Albrecht Hornbach

Präsident



für die BASF SE

Ludwigshafen, den 12.04.2021



Michael Heinz

Mitglied des Vorstands



für den Verein Zukunft Metropolregion Rhein-Neckar e.V.

Mannheim, den 12.04.2021

A handwritten signature in blue ink, reading "Tilman Krauch".

Dr. Tilman Krauch

Vorstandsvorsitzender

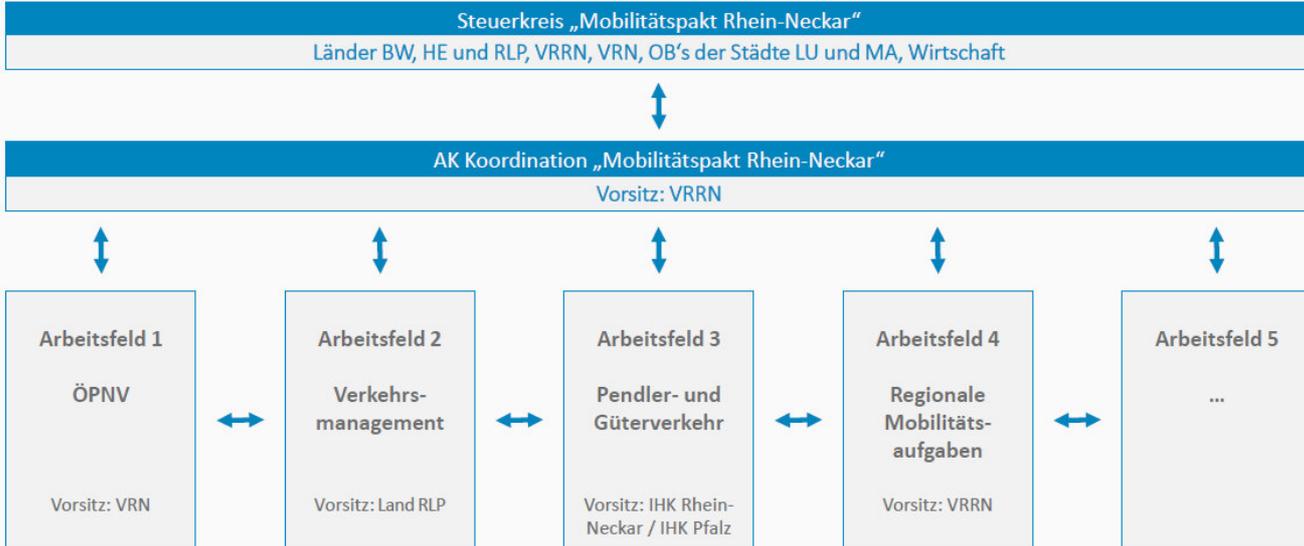


*Metropolregion
Rhein-Neckar*

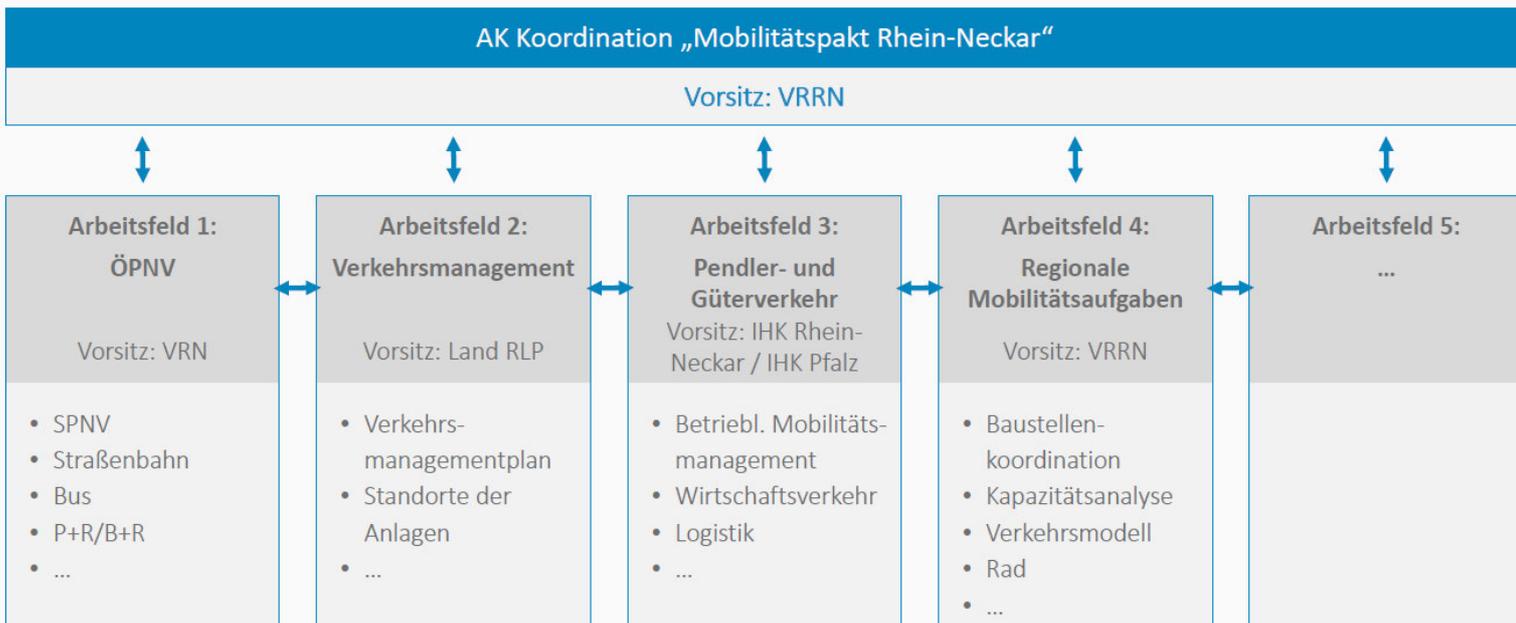
Anlage 1: Organisationsstruktur „Mobilitätspakt Rhein-Neckar“

Anlage 2: 10-Punkte-Plan

Organisationsstruktur „Mobilitätspakt Rhein-Neckar“



Organisationsstruktur „Mobilitätspakt Rhein-Neckar“



Arbeitsfeld 1		ÖPNV
Federführende Institution	Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN GmbH)	
Vorsitz	Volkhard Malik	
Ansprechpartner	Christian Wühl	
Teilnehmerkreis	Stadt Mannheim Stadt Ludwigshafen weitere ÖPNV-Aufgabenträger (RNK, RPK, ...)? Rhein-Neckar-Verkehr GmbH DB Regio AG Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV) Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) weitere?	
Stand	Juni 2021	
Ziele		
<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivitätssteigerung des SPNV/ÖPNV durch Optimierung der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrsangebotes • Verlagerung von Fahrten des MIV auf den SPNV/ÖPNV • Reduzierung von Luftschadstoffen und Lärmbelastigungen 		
Arbeitsprogramm		
1. Aktuelle Themen und Arbeitsschwerpunkte		
<ul style="list-style-type: none"> • Regelmäßige Überprüfung und Anpassung (Optimierung Fahrplanangebot und Kapazitäten) des bestehenden SPNV-/ÖPNV-Angebotes im Rahmen des Teilnetz- bzw. Linienbündelmanagement durch SPNV-/ÖPNV-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und VRN GmbH im Rahmen der bestehenden Verkehrsverträge. • Untersuchung neuer Angebote durch SPNV-/ÖPNV-Aufgabenträger, Verkehrs-(Infrastruktur-)unternehmen und VRN GmbH (z.B. Erweiterung Straßenbahnnetz, Seilbahn) • Verbesserung der Verknüpfungsfunktion insbesondere P+R- sowie B+R-Angebote und Förderung der Multimodalität durch (neue) ergänzende Mobilitätsangebote insbesondere Sharing-Systeme • Prüfung des Einsatzes neuer Antriebstechnologien im Busverkehr 		
2. Maßnahmen und Projekte (kurz- & mittelfristig)		Zielhorizont
Überprüfung und Optimierung Betrieb		
<ul style="list-style-type: none"> • Betriebsaufnahmen Bus-Linienbündel Schwetzingen-Hockenheim Derzeit Durchführung des Wettbewerbsverfahrens durch den VRN in Abstimmung mit den ÖPNV-Aufgabenträgern und den betroffenen Kommunen. Die Inbetriebnahme ist im Dezember 2021 vorgesehen. • Einsatz neuer Stadtbahnfahrzeuge Lieferung und Abnahme der neuen Stadtbahn-Generation RNT 2020 durch RNV 	2021 2022 – 2024	
Untersuchung neuer Angebote		
<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung Stadtbahnnetz Neue Verbindungen im <u>Umland Ludwigshafen</u> (Straßenbahnverlängerungen Pfingstweide und Mutterstadt) werden derzeit im Auftrag der RNV im Hinblick auf die technische/betriebliche Machbarkeit und die Wirtschaftlichkeit geprüft. Umsetzungsplanung und Klärung der Finanzierung für <u>Konversionsnetz Mannheim</u> erfolgt durch die RNV. • Seilbahn Ludwigshafen-Mannheim Prüfung der Machbarkeit einer Seilbahn als ergänzendes rheinüberschreitendes Mobilitätsangebot. 	2022 2025 2021/2022	
Verbesserung der Verknüpfungsfunktion		
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der B+R-Angebote Aufbau eines verbundweit einheitlichen Schließsystems für B+R-Boxen inklusive Neubau/Erweiterung von Anlagen. Derzeit erfolgt die Vorbereitung einer Ausschreibung für das Gesamtsystem an ersten Standorten durch den VRN gemeinsam mit der Stadt Mannheim. 	2020 – 2022	

<p>Einführung alternativer Antriebsformen im Busverkehr (Stadt- und Regionalbus)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes</u> für regionalen Busverkehr auf Basis Brennstoffzelle-/Wasserstofftechnologie inklusive zielgerichtete Steuerung des <u>Aufbaus einer Tankstelleninfrastruktur</u> in der Region als Grundlage für zukünftige Busausschreibungen durch den VRN. • Aufbau eines Busbetriebshofs zum Einsatz von E-Bussen mit Brennstoffzellen-Range-Extender durch die RNV. 	<p>2022 – 2025</p> <p>2024</p>
<p>Tarifreform im VRN</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vereinfachung des bestehenden Wabentarifs • Einführung eines Bestpreis-Prinzips im Bereich der digitalen Vertriebswege • Einführung flexibler Tarifangebote im Zeitkartenbereich 	<p>2022</p>
<p>Intensivierung der Job-Ticket-Akquise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des nutzerorientierten Job-Ticket-Modells, bei dem der Arbeitgeber lediglich für diejenigen Mitarbeiter einen Grundbeitrag entrichtet, die das Job-Ticket erwerben, mittels geeigneter Kommunikationsmaßnahmen • Direkte Kontaktaufnahme zu den Firmen im Rhein-Neckar-Raum, Bewerbung des Job-Ticket-Modells über konventionelle Werbekanäle sowie mittels elektronischer Medien 	<p>2021</p>

Arbeitsfeld 2		Verkehrsmanagement	
Federführende Institution	MWVLW Rheinland-Pfalz		
Vorsitz	Reiner Dölger		
Ansprechpartner	Reiner Dölger, Helga Rottenau		
Teilnehmerkreis (abhängig von den Projekten und künftig auch erweiterbar)	MWVLW Rheinland-Pfalz VM BW Autobahngesellschaft des Bundes LBM Rheinland-Pfalz Stadt Mannheim Stadt Ludwigshafen VRRN Weitere/Temporäre Teilnehmer: IHK, VRN		
Stand	Juni 2021		
Ziele			
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Verkehrsflusses im Straßennetz und Verminderung von Reisezeitverlusten • Vermeidung von Unfällen • Erhöhung der Zuverlässigkeit des Verkehrssystems 			
Arbeitsprogramm			
1. Aktuelle Themen und Arbeitsschwerpunkte			
<ul style="list-style-type: none"> • Analyse der Verkehrs- und Störungssituation sowie der Engpässe im überörtlichen Straßennetz • Analyse der Verkehrsmanagement-Einrichtungen, deren Potenziale und Steuerungsform • Analyse der Wechselwirkungen zwischen Netzbereichen • Abstimmung des Verkehrsmanagements in intermodaler Hinsicht und mit anderen Aufgabenfeldern des Mobilitätspaktes • Analyse innovativer Ansätze für das Verkehrsmanagement 			
2. Maßnahmen und Projekte (kurz- & mittelfristig)			Zielhorizont
• Erarbeitung eines zuständigkeitsübergreifenden Verkehrsmanagementplans			Q1 2022
• Koordination der Implementierung des Verkehrsmanagementplans bei den Partnern			Q4 2022
• Begleitung und Laufende Evaluation im Betrieb			Kontinuierlich
• Pilotbericht innovatives Verkehrsmanagement			Q2 2022

Beschreibung

Der Verkehrsmanagementplan setzt auf dem Verfahren des Baulastträger übergreifenden, strategiestützten Verkehrsmanagements auf. Alle Netzbetreiber (Autobahn, Länder, Kommunen) definieren gemeinsam vorhersehbare und unvorhersehbare Einsatzfälle als Auslöser für die Managementmaßnahmen. Diese Einsatzfälle können Unfälle, Witterungsereignisse, Spitzen im Verkehrsaufkommen (z.B. bei Veranstaltungen) oder Baustellen sein. Treten diese Situationen ein, werden vorabgestimmte Maßnahmenpakete (z.B. Schaltung von Lenkungsstafeln Informationstafeln, Programmen bei LSA oder Meldungen im Rundfunk oder Internet) ausgelöst und in einem ebenfalls abgestimmten Muster: So müssen Partner, auf deren Netz Verkehr verlagert wird zustimmen und können auch jederzeit die Rücknahme der Maßnahmen verlangen.

Bedingung für dieses Verkehrsmanagement ist die Existenz dauernd besetzter Zentralen, die in der Lage sind, das Verkehrsgeschehen zu überwachen und zu messen. Dazu werden wiederum Sensoren in Form von Kameras, Schleifen oder kontinuierlicher Floating-Car-Daten benötigt. Die Zentralen entscheiden dann manuell (open loop Verfahren) oder automatisch nach vorgegebenen Grenzwerten (closed loop Verfahren), oder in einer Kombination von beiden, aber immer mit einer „menschlichen“ Kontrollebene. Bei schwerwiegenden Szenarien ist die Polizei ebenfalls eingebunden. Die Maßnahmenelemente sind nicht auf den Straßenverkehr beschränkt, sondern können auch den ÖV umfassen/betreffen. Zu beachten ist allerdings, dass die kurzfristige Bereitstellung oder Verstärkung von Fahrten im ÖV häufig nicht möglich ist.

Der Verkehrsmanagementplan wird einer ständigen Weiterentwicklung und Revision unterworfen, z.B. im Halbjährigen Turnus. Es können neue Einsatzfälle, Szenarien, Strategien und Maßnahmen definiert, sowie Beschlüsse zu Hardware und Datenbeschaffung gefasst werden. Die Baustellenkoordination ist dabei eng einzubinden.

Neben diesem klassischen Ansatz des VM soll auch geprüft werden, ob innovative Ansätze, z.B. auf Basis kooperativer Systeme (Kreuzungsassistent, virtuelle VBA, dynamische LSA Steuerung) Beiträge leisten können und welche Voraussetzungen dazu zu schaffen sind. Diese können dann mittelfristige Beiträge zu einem besseren Verkehrsfluss bringen.

Arbeitsfeld 3		Pendler- und Güterverkehr	
Federführende Institution	IHK Rhein-Neckar, IHK Pfalz		
Vorsitz	Artin Adjemian, Nicole Rabold		
Ansprechpartner	Regina Ellenbracht, Burkhard Kapp		
Teilnehmerkreis	Unternehmen in der Metropolregion, sonstige Arbeitgeber, VRN GmbH, VRRN		
Stand	Juni 2021		
Ziele			
<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeiten von Maßnahmen und Lösungsansätzen im betrieblichen Mobilitätsmanagement und Unterstützung bei der Optimierung des Güterverkehrs und der Logistik • Integration und Vernetzung von Unternehmen der Region, die sich in diesem Arbeitsfeld des Mobilitätspaktes beteiligen möchten. • Förderung des wechselseitigen Informationsflusses zwischen den Mitgliedern des Arbeitsfelds Pendler- und Güterverkehr und den Institutionen des Mobilitätspaktes, um bestmögliche Mobilitätsergebnisse zu erzielen. 			
Arbeitsprogramm			
1. Aktuelle Themen und Arbeitsschwerpunkte			
<ul style="list-style-type: none"> • Pendlerverkehr: <ul style="list-style-type: none"> ○ Anpassung und Optimierung der Pendlerbewegungen an konkrete Verkehrsbelastungen/-erfordernisse vor Ort. ○ Sensibilisierung und Information zu den Möglichkeiten und Vorzügen eines breiten Mobilitätsmix für Arbeitgeber und Mitarbeiter. ○ Informationen über praktische Möglichkeiten zum Erreichen der Klimaschutzziele und den damit zusammenhängenden Chancen für einzelne Arbeitgeber. ○ Informationen über fiskalische Anreize, z. B. Förderprogramme, zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens. • Güterverkehr: <ul style="list-style-type: none"> ○ Anpassung und Optimierung der Warentransporte und Logistikströme an konkrete Verkehrsbelastungen/-erfordernisse vor Ort. ○ Informationen über Optimierung des Fuhrparkmanagements (ökologisch, finanziell, innovativ). 			
2. Maßnahmen und Projekte (kurz- & mittelfristig)			Zielhorizont
<ul style="list-style-type: none"> • Angebot aktueller und grundlegender Informationen rund um das betriebliche Mobilitätsmanagement über den IHK-Internetauftritt. 			kontinuierlich
<ul style="list-style-type: none"> • Austausch und Informationen zu Best-Practice-Beispielen über diverse Informationskanäle, wie Veranstaltungen, Firmenbesuche, Online-Formate in den Hauptbereichen der Mobilität: Fuhrpark/Logistik, Dienstreisen, Pkw-Verkehr, ÖPNV und Radverkehr. 			kontinuierlich
<ul style="list-style-type: none"> • Initiieren und Unterstützen von Kooperationen zwischen Arbeitgebern, um oben genannte Ziele zu erreichen 			ab 2021

Arbeitsfeld 4		Regionale Mobilitätsaufgaben	
Federführende Institution		Verband Region Rhein-Neckar	
Vorsitz		Ralph Schlusche	
Ansprechpartner		Thomas Satzinger Lutz Lindner	
Teilnehmerkreis (abhängig von den Projekten und künftig auch erweiterbar)		Stadt Mannheim Stadt Ludwigshafen IHK Rhein-Neckar IHK Pfalz VRN GmbH	
Stand		Juni 2021	
Ziele			
<ul style="list-style-type: none"> • Etablierung eines regionalen Netzwerkes zur Umsetzung konkreter Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehr • Koordination und Abstimmung eines Sanierungsplans für die regionalbedeutsame Infrastruktur • Beobachtung und Analyse der durch die Corona-Pandemie verursachten Veränderungen des Verkehrsgeschehens und des Mobilitätsverhaltens • Vergabe und Umsetzung eines Verkehrsmodells zunächst für den Kernraum der Region zur Bewertung künftiger Infrastrukturvorhaben 			
Arbeitsprogramm			
1. Aktuelle Themen und Arbeitsschwerpunkte			
<ul style="list-style-type: none"> • Durchführung einer Workshopreihe „Regionale Verkehrswende“ unter Einbindung der Kommunen, Kreise und Interessenvertreter der Region. Fokus hierbei insbesondere auf die Mittelstädte, die im Rahmen der Bilanzierung der Treibhausgasemissionen aller Binnenverkehre als Hauptverursacher identifiziert wurden. • Beteiligung an der Schwerpunkterhebung der MiD ebenfalls in Kooperation mit dem VRN. • Leitung des AK Baustellenkoordination, in dem die verschiedenen Baulastträger der Region sich länderübergreifend mit den regionalbedeutsamen Infrastrukturvorhaben abstimmen. • Bewertung von künftigen Infrastrukturvorhaben insbesondere auf regionaler Ebene durch ein Verkehrsmodell für den Kernraum der MRN. Das Modell wird als integriertes Verkehrsmodell erarbeitet, in dem neben dem IV auch der ÖV, sowie weitere Mobilitätsformen wie Radverkehr oder auch CarSharing integriert werden. In einer zweiten Stufe wird dieses Modell auf die gesamte Region ausgeweitet werden. Das Modell soll zum Jahreswechsel 2021/2022 vorliegen. • Durchführung von Machbarkeitsstudien zu Radschnellverbindungen entlang der wichtigsten Pendlerachsen in der Region. Die Planungen für Teile dieser Verbindungen sind bereits aufgenommen worden. 			
2. Maßnahmen und Projekte (kurz- & mittelfristig)			Zielhorizont
<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung konkreter Maßnahmenvorschläge im Bereich Verkehr / Klimaschutz unter Einbindung der regionalen Partner. Fokus auf den Bereichen mit dem größten Reduktionspotential von Treibhausgasemissionen. Die Beteiligung der Region erfolgt in Form von thematischen Workshops. 			Q1 – Q2 2021
<ul style="list-style-type: none"> • Implementierung des Verkehrsmodells Rhein-Neckar bis Ende 2021. Modellrechnungen und Beurteilungen von Planungen und Maßnahmen auf regionaler und kommunaler Ebene. 			2021/2022
<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung eines mit allen Baulastträgern abgestimmten Sanierungsplans der wichtigsten Großbaustellen in der Region. 			kontinuierlich

Mobilitätspakt Rhein-Neckar

10-Punkte-Plan zur kurzfristigen Optimierung der Mobilität

1. Stärkung des nutzerorientierten Job-Ticket-Modells	VRN
2. Prüfung der Erweiterung des Stadtbahnnetzes im Umland Ludwigshafen	VRN
3. Machbarkeitsstudie für eine urbane Seilbahn als ergänzendes rheinüberschreitendes Mobilitätsangebot	VRN
4. Umsetzungskonzept für regionalen Busverkehr auf Basis Brennstoffzelle-/Wasserstofftechnologie und Aufbau Tankstelleninfrastruktur	VRN
5. Aufbau eines verbundweit einheitlichen Schließsystems für B+R-Boxen inklusive Neubau/Erweiterung von Anlagen	VRN
6. Optimierung des Sanierungsplans für die wichtigsten regionalbedeutsamen Großbaustellen im Bereich Infrastruktur	VRRN, Bau- lastträger
7. Bilanzierung des CO ₂ -Reduktionspotentials von Maßnahmen für die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr in der Metropolregion	VRRN
8. Aufbau des integrierten Verkehrsmodells Rhein-Neckar zum Jahreswechsel 2021/2022	VRRN
9. Optimierung der betrieblichen Mobilität und der Logistikverkehre	IHK
10. Erarbeitung eines zuständigkeitsübergreifenden Verkehrsmanagementplans	Land RLP

Diese 10 konkreten Maßnahmen und Projekte sind Inhalt der Steckbriefe der einzelnen Arbeitsfelder und sollen im Rahmen des Mobilitätspakts Rhein-Neckar innerhalb eines Jahres nach Unterzeichnung umgesetzt werden.



**FRAKTION BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
VERBAND REGION RHEIN-NECKAR
METROPOLREGION**

KARLSTR. 22 69190 WALLDORF
TELEFON 06227-3099922 / 0151-61309471

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Karlstr. 22 D-69190 Walldorf

Verband Region Rhein-Neckar

Herrn Verbandsvorsitzenden

Stefan Dallinger

M 1, 4-5

68161 Mannheim

Walldorf, 14. Juli 2021

Antrag Vorstellung des Mobilitätspakt Rhein-Neckar

Sehr geehrter Herr Dallinger,

in einer Pressekonferenz am 09.07.2021 wurde der Mobilitätspakt Rhein-Neckar der Öffentlichkeit vorgestellt. Das politische Gremium, die Verbandsversammlung, war in den Prozess der Entstehung des Paktes nicht eingebunden.

Weder der 10 Punkte-Plan, die Organisationsstruktur noch die Gemeinsame Erklärung der Vertreter der am Pakt beteiligten Organisationen waren uns vorher bekannt. Die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen hat deshalb beschlossen, folgenden Antrag zu stellen:

In einer der nächsten Sitzungen, Planungsausschuss oder Verbandsversammlung des VRRN, wird der Mobilitätspakt Rhein-Neckar vorgestellt und über die geplanten oder beabsichtigten Maßnahmen diskutiert und, wenn notwendig, Beschlüsse dazu gefasst.

Mit freundlichen Grüßen

Mannheim, den 17.09.2021
Aktenzeichen: 023 03
LD/Sz

61. Sitzung des Planungsausschusses des Verbandes Region Rhein-Neckar am 1. Oktober 2021 in Mannheim

Vorlage PLA 61/21/03

Tagesordnungspunkt 4: Workshop-Reihe „Regionale Verkehrswende Rhein-Neckar“
hier: Vorstellung der Ergebnisse und Beschluss zum weiteren
Vorgehen

I. Beschlussvorschlag

1. Der Planungsausschuss nimmt die Ergebnisse der Workshop-Reihe „Regionale Verkehrswende Rhein-Neckar“ zur Kenntnis.
2. Er stimmt der dargestellten weiteren Vorgehensweise zu und beauftragt die Verbandsverwaltung in Abstimmung mit dem Kooperationspartner Verkehrsverbund Rhein-Neckar ein dauerhaftes Netzwerk zur Gestaltung der „Regionale Verkehrswende Rhein-Neckar“ einzurichten.

II. Sachverhalt

1. Hintergrund

Aufbauend auf den Ergebnissen der Studie „Analyse der Ausgangssituation für Klimaschutzaktivitäten im Verkehr für die Metropolregion Rhein-Neckar“ des ifeu-Instituts in Heidelberg, beauftragte der Planungsausschuss im September letzten Jahres die Verbandsverwaltung, eine Workshop-Reihe „Regionale Verkehrswende Rhein-Neckar“ durchzuführen. Zielgruppe und Akteure im Workshop sollten auf der Grundlage der gemeinsam entwickelten Themenfelder Vertreterinnen und Vertreter von mittelgroßen Kommunen der Metropolregion Rhein-Neckar sowie Interessensvertreter:innen von Wirtschafts- und Mobilitätsverbänden und Klimaschutzmanager:innen sein. Die Schwerpunktsetzung auf die Mittelstädte erfolgte u.a. aufgrund der im Vorfeld erarbeiteten Analyse, die zum Ergebniss hatte, dass wesentliche Teile der THG-Emissionen durch Verkehre in den Mittelstädten, hier insbesondere in den verdichteten Bereichen der Region, entsteht. Auf die seinerzeitige Vorlage 57/20/01 des Planungsausschusses wird verwiesen.

Für die Vor- und Nachbereitung sowie die Moderation der Workshops war die ifok GmbH zuständig, die auch für die Erstellung eines Feinkonzeptes, die Durchführung von Befragungen sowie die Protokollierung und Dokumentation der Ergebnisse verantwortlich war. Die Kosten hierfür beliefen sich auf 30.000 € netto, die vom Verband getragen wurden. Die fachlich-inhaltliche Begleitung im Rahmen der Workshops erfolgte durch das ifeu-Institut. Im Fokus stand die fachliche Bewertung und Ausgestaltung der gemeinsam mit den Akteuren entwickelten Maßnahmenvorschläge hinsichtlich ihrer Wirksamkeit zur Emissionsminderung. Die Kosten für das ifeu-Institut beliefen sich auf ca. 20.000 € netto und wurden vom VRN übernommen.

Zwischen März und Juli 2021 führten ifok und ifeu im Auftrag von VRRN und VRN eine vorbereitende Umfrage und drei Workshops durch. Teilnehmende waren jeweils ca. 30 Vertreterinnen und Vertreter der o.g. Zielgruppen, die verschiedenen Handlungsoptionen insbesondere auf Ebene der Mittelstädte und in deren Umfeld vor dem Hintergrund einer „Regionale Verkehrswende Rhein-Neckar“ erarbeiteten und diskutierten.

Aufgrund der Pandemielage mussten leider alle drei Workshops im Online-Format durchgeführt werden. Die interaktive Einbindung und durchgängige Beteiligung und Motivierung der Workshop-Partner war insofern eine zusätzliche Herausforderung. Trotz teilweise wechselnder Diskussions- und Ansprechpartner konnten eine Reihe von Erkenntnissen und Optionen erarbeitet werden, die für die weiteren Handlungsmöglichkeiten des Verbandes Region Rhein-Neckar gemeinsam mit Verkehrsverbund Rhein-Neckar eine wertvolle Grundlage bilden.

2. Ergebnisse

2.1 Umfrageergebnisse

In der einführenden Online-Umfrage zeigte sich, dass die meisten Kommunen vor allem bereits in den Feldern Radverkehr und ÖPNV aktiv sind. Diesen wie auch den Handlungsfeldern verkehrliche Vernetzung sowie (betriebliches) Mobilitätsmanagement wiesen die Teilnehmenden prioritäre Bedeutung für Klimaschutzmaßnahmen zu.

Erfolgsfaktoren für Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr sind

- die frühe Einbeziehung der Bevölkerung,
- der politische Wille bzw. die Vorbildfunktion der Verwaltung sowie
- ein funktionierendes Mehrebenensystem Kommune-Kreis-Land-Bund.

Als Hemmnisse gelten u. a.

- finanzielle Beschränkungen und Maßnahmenakzeptanz,
- fehlende Personalkapazitäten sowie
- Flächenkonkurrenzen (z.B. Parkplätze für Einzelhandel und Anrainer vs. Ausbau von Radwegen).

2.2. Ergebnisse aus den Workshops

In den Workshops wurde ausgehend von den Umfrageergebnissen die Identifizierung wichtiger Maßnahmen sowie von wesentlichen Umsetzungsvoraussetzungen und -hemmnissen vertieft. Weiterhin wurden best-practice-Beispiele aus verschiedenen Kommunen vorgestellt, so z. B. das Mobilitätsmanagement in Neustadt, das Mobilitätskonzept Radverkehr im Rhein-Neckar-Kreis oder vernetzte Mobilitätsprojekte des VRN.

Exemplarisch wurden drei Maßnahmen mit erfolgsversprechenden THG-Einsparpotenzialen mit besonderem Fokus auf Mittelstädte in der Metropolregion herausgearbeitet:

- Regionalen MIV zwischen Mittelstädten und Oberzentren verlagern, z.B. durch gezielte Stärkung der ÖPNV-Achsen oder Ausbau von regionalen Radverkehrsverbindungen
- Lokalen MIV in und um Mittelstädte verlagern, z.B. durch Stärkung des lokalen ÖPNV-Angebots, intermodale Vernetzung (Sharing-, on-Demand-Angebote) für Außenlagen & Nachbargemeinden sowie MIV-Maßnahmen (Parkraummanagement, Tempo 30)
- MIV-Berufsverkehr reduzieren, z.B. durch Schaffung von regionalen Co-Workingspaces oder Ausweitung/Nutzung von Homeoffice-Angeboten

Der Schwerpunkt des abschließenden dritten Workshops lag auf dem zukünftigen Aufbau und den Aufgaben eines regionalen Netzwerks zum regelmäßigen Informationsaustausch und dem Vorantreiben gemeinsamer regionaler Aktivitäten der Kommunen für Klimaschutz im Verkehr. Ein Schwerpunkt für ein solches Netzwerk soll - neben direktem regelmäßigem Fragen- und Wissenstransfer - der Austausch zu Fördermöglichkeiten und -programmen sein.

Viele Teilnehmende sprachen sich in diesem Zusammenhang für eine Mischung aus physischen und virtuellen Treffen mit möglichst vielen interaktiven Elementen aus. Die Online-Formate sollten kurz, anlass- und themenbezogen sowie niedrigschwellig sein, um die Treffen in den Arbeitsalltag gut integrieren zu können. Auch sollten hier externe Experten mit einbezogen werden können.

2.3 Handlungsempfehlungen

Die gemeinsamen Erkenntnisse aus der durchgeführten Workshopreihe münden in folgende wesentliche Handlungsempfehlungen, die im Rahmen der Koordinations- und Moderationsfunktion des Verbandes Region Rhein-Neckar zielorientiert gemeinsam mit dem VRN umgesetzt werden können:

- Bereitstellung einer MRN-Informations-, Kommunikations- und Beratungsplattform zu Themen der nachhaltigen Verkehrsentwicklung und Initiierung gemeindeübergreifender Projektideen, insbesondere mit Blick auf mögliche Förderprogramme für MRN-Kommunen
- Erstellung eines Zukunftsbildes für eine „Modellregion Nachhaltige Mobilität“ aus der Perspektive der Mittelstädte, in Abstimmung mit den Projekten und Aktivitäten der Oberzentren, um regionale Synergien zu schaffen

3. Weiteres Vorgehen

Der Verstetigung des vorgeschlagenen Netzwerks und die weitere vertiefende Arbeit an den gemeinsam identifizierten Handlungsempfehlungen erfordert konkrete Angebote durch die bisherigen Initiativ-Partner VRRN und VRN. Es wird deshalb vorgeschlagen zweimal jährlich (ggf. zusätzlich nach Bedarf) Netzwerktreffen der Partner zu verschiedenen Schwerpunktthemen mit dem Ziel durchzuführen, die „Regionale Verkehrswende Rhein-Neckar“ weiterzuentwickeln. Ein erstes Schwerpunktthema könnte die Entwicklung eines Zukunftsbildes für die Region als „Modellregion Nachhaltige Mobilität“ aus der Perspektive der Mittelstädte sein. Im Rahmen der geplanten Netzwerktreffen soll darüber hinaus seitens des VRN regelmäßig über neue Planungen zu bestehenden und/oder neuen Mobilitätsangeboten informiert werden, da im Rahmen der Workshopreihe deutlich wurde, dass die entsprechenden Informationen nicht immer zügig auf die Arbeitsebene in den Kommunen gelangen. Die geplanten Aktivitäten werden vor diesem Hintergrund auch in den Mobilitätspakt Rhein-Neckar eingebunden werden.

Die Verwaltung wird dem Planungsausschuss regelmäßig über die Ergebnisse der Netzwerktreffen berichten und weitere Schwerpunktthemen ggf. abstimmen.

III. Finanzierung

Die Verbandsverwaltung wird für die Haushaltsberatungen 2022 unter der Haushaltsstelle „Regionale Mobilitätsaufgaben“ einen Vorschlag vorlegen, um die beschriebene Netzwerkarbeit fachliche und organisatorisch zu unterstützen. Auch der VRN beabsichtigt sich weiterhin personell und finanziell zu engagieren.

gez. Ralph Schlusche

61. Sitzung des Planungsausschusses des Verbandes Region Rhein-Neckar am 1. Oktober 2021 in Mannheim

Vorlage PLA 61 / 21 / 04

Tagesordnungspunkt 8: Neubau-/Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim-Karlsruhe
hier: Geplantes Vorgehen zur regionalen Abstimmung /
Vergabe einer gutachterlichen Begleitung

I. Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis. Er beauftragt die Verbandsverwaltung den weiteren Planungs- und Beteiligungsprozess zu begleiten. Hierzu soll - nach Bedarf - auf externe gutachterliche Unterstützung zurückgegriffen werden, um eine Bewertung vorgeschlagener Trassenvarianten der DB-Netz AG bzw. ergänzende Vorschläge in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen zu erarbeiten.

II. Sachverhalt

Die Verbandsverwaltung hat in den letzten beiden Sitzungen des Planungsausschuss zum Sachstand des Projektes NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe sowie dem nunmehr darin enthaltenen „Knoten Mannheim“ berichtet. Zusammenfassend nochmals die wichtigsten Punkte:

Das Projekt NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe war ursprünglich als Neubau einer Güterverkehrsstrecke von Graben-Neudorf/Molzau bis Karlsruhe im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Mittlerweile ist der Projektzuschnitt als „Neu-/Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe“ von Mannheim/Waldhof (Anknüpfungspunkt an die NBS Frankfurt-Mannheim) bis Karlsruhe (Anknüpfungspunkt an die ABS/NBS Karlsruhe - Basel) definiert. Der sog „Knoten Mannheim“ wurde somit integraler Teil der NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe. Projektleiter bei der DB Netz AG ist Herr Dr. Geweke.

Die Planungen zur Vorbereitung eines Raumordnungsverfahrens einschließlich der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung sind im November 2020 gestartet. Der Suchraum für Trassenalternativen für die NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe umfasst in Ost-West-Ausdehnung den gesamten Rheingraben zwischen Pfälzerwald und Odenwald/ Schwarzwald zwischen Mannheim und Karlsruhe. Allerdings deutet aus derzeitiger Sicht der Verbandsverwaltung einiges darauf hin, dass der Schwerpunkt möglicher Trassenvarianten im rechtsrheinischen Teilraum der Region Rhein-Neckar liegen wird.

Die genannte frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung findet im Rahmen eines Dialogforums und von Workshops, organisiert durch DB-Netz AG, statt. Da der Teilnehmerkreis bei den Forumssitzungen sehr groß ist, ist eine intensive Diskussion der Belange der betroffenen Kommunen nicht immer möglich. Der Verband wird deshalb im Vorfeld des nächsten Dialogforums (08.10.2021) in einem ersten Schritt den rechtsrheinischen Kommunen südlich Mannheim sowie den Städten Heidelberg und Mannheim in einer Informationsveranstaltung gemeinsam mit der DB-Netz AG am 04.10. nochmals den aktuellen Sachstand erläutern und die Möglichkeit der Vertiefung geben.

Im Rahmen der vergangenen Sitzungen des Dialogforums Mannheim - Karlsruhe wurden die ersten Ergebnisse der Raumwiderstandsanalyse sowie das weitere Vorgehen bei der Abgrenzung von Grobkorridoren zu Trassenfindung vorgestellt. Die Grobkorridore im gesamten Suchraum wurden ebenfalls bereits präsentiert. Im anstehenden Dialogforum am 08.10.21 sollen zur weiteren Eingrenzung des Suchraumes und der Grobkorridore nun mögliche Linienkorridore seitens der Bahn vorgestellt werden. Während bei der Raumwiderstandsanalyse und der Ermittlung der Grobkorridore ausschließlich umweltfachliche und raumordnerische Kriterien berücksichtigt wurden, werden bei der Konstruktion von Linienkorridoren nun auch technische Parameter wie Kurvenradius und Längsneigung angewendet.

Dies ist der Einstieg in eine wichtige Planungsphase mit der konkretisierten Sichtbarkeit möglicher Betroffenheiten der jeweiligen kommunalen Gebietskörperschaft. Die Verbandsverwaltung schlägt deshalb vor, die vorgelegten Linienkorridor-Entwürfe der DB-Netz AG mit Unterstützung einer externen gutachterlichen Begleitung einer Bewertung zu unterziehen und falls nötig eigene Vorschläge zu machen.

Der Verband Region Rhein-Neckar hatte bereits für die Trassenfindung im Rahmen der Knotenstudie Mannheim des Bundes und für die NBS Frankfurt-Mannheim das Büro Obermeyer, Karlsruhe beauftragt, um die Planungsparameter der Bahn unabhängig zu prüfen und die funktionalen Forderungen der Region (z.B. Tunnellösungen) hinsichtlich ihrer grundsätzlichen technischen Machbarkeit darzustellen. In einer ähnlichen Vorgehensweise soll nun auch der Planungsprozess zum Projekt NBS/ABS Karlsruhe-Mannheim gutachterlich begleitet werden.

Der im Süden angrenzende Regionalverband Mittlerer Oberrhein hat für die Beratung seiner Kommunen ein vergleichbares Vorgehen vorgesehen und einen Gutachter beauftragt. Ein entsprechend koordiniertes Vorgehen der beiden Regionalplanungsträger bietet den Vorteil, trotz getrennter Planungszuständigkeit, die zu entwickelnde Streckenführung zwischen Mannheim und Karlsruhe insgesamt im Blick zu halten.

Das Projekt NBS/ABS Karlsruhe-Mannheim ist grundsätzlich raumordnungsverfahrenspflichtig. Für das Vorhaben wird ein entsprechendes Verfahren vom Regierungspräsidium Karlsruhe für die baden-württembergische Seite durchgeführt werden. Für ein mögliches Raumordnungsverfahren auf rheinland-pfälzischer Seite ist die SGD Süd in Neustadt zuständig. Die Antragskonferenzen zum Raumordnungsverfahren sind zwischenzeitlich auf den 29. bzw. 30. November 2021 terminiert. In diesen Antragskonferenzen zum Raumordnungsverfahren wird es ausschließlich um Fragen des Untersuchungsumfanges und der Untersuchungsmethodik (Scopingverfahren) gehen, - ausdrücklich nicht um Trassenkorridore oder mögliche Linienführungen. Der VRRN wird bei den Antragskonferenzen vertreten sein. Sofern sich für den rheinland-pfälzischen Teil abzeichnet, dass Trassenvarianten in einem Raumordnungsverfahren konkret zu prüfen sind, wird der VRRN auch hier eine übergemeindliche Abstimmung und Positionierung, ggf. mit gutachterlicher Unterstützung, initiieren.

IV. Finanzierung

Die Kosten für eine gutachterliche Begleitung der Planungen zur Neubau-/Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim-Karlsruhe für den baden-württembergischen Teilraum werden auf ca. 20.000 Euro (netto) geschätzt und können über vorhandene Haushaltstitel im Verkehrsbereich abgedeckt werden.

Für eine möglicherweise notwendige externe Trassenbewertung im rheinland-pfälzischen Teilraum der Metropolregion Rhein-Neckar werden entsprechende Beratungskosten voraussichtlich deutlich höher liegen. Hier wird die Verbandsverwaltung falls nötig einen Finanzierungsvorschlag in die Haushaltsberatungen für 2022 einbringen.

gez. Ralph Schlusche