



Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar 2020

**Vorschläge der Umwelt- und
Naturschutzverbände für eine
nachhaltige Regionalentwicklung**

Mai 2011

Die Umweltverbände regen an, dass der „Einheitliche Regionalplan Rhein-Neckar 2020“ zu einem Leitinstrument für eine nachhaltige Regionalentwicklung weiterentwickelt wird. Die kommende Dekade sollte für eine Neuorientierung des Städtebaus, des Verkehrswesen, der Energieversorgung sowie des Natur- und Landschaftsschutzes in der Region in Richtung Nachhaltigkeit genutzt werden. Daher muss sich eine zukunftsfähige Regionalplanung an folgenden Kriterien orientieren

- **Biotopvernetzung und Artenschutz:**

Für die Erhaltung der Biodiversität in der Region müssen ausreichend große Vorrangflächen für Natur- und Umweltschutz geschaffen werden, die bei der Aufstellung des Regionalplans mindestens gleichberechtigt mit anderen Nutzungsansprüchen berücksichtigt werden. Nur dann können die Naturschätze der Region erhalten werden und weiterhin eine hohe Lebensqualität für die Bürger erreicht werden.

- **Innenentwicklung:**

Die Bevölkerung in der Region nimmt ab und wird älter. Das bedeutet: Immer weniger Bürger¹ müssen die hohen Kosten für den Erhalt des Straßen- und Bahnnetzes, von Ver- und Entsorgungsleitungen, sozialen Einrichtungen, Schulen usw. tragen. Ein Weg aus der finanziellen Misere ist die Konzentration der Stadt- und Dorfentwicklung auf städtebaulich gut integrierte Flächen, also die sogenannten Innenentwicklung. Diese konzentrierte Stadtentwicklung fördert die „Stadt der kurzen Wege“ und ist damit auch ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrsvermeidung.

- **Klimaverträgliche Energieversorgung:**

Bis zum Jahre 2020 müssen die CO₂-Emissionen um mindestens 40 % und bis 2050 um 90 % vermindert werden (jeweils gegenüber 1990). Erfolgreicher Klimaschutz erfordert energische Anstrengungen hinsichtlich der Sanierung des Gebäudebestandes, im Neubau das sog. „Passivhaus „ als Regelbauweise, die vorrangige Nutzung erneuerbarer Energien sowie den Ausbau der hoch effizienten dezentralen Kraft-Wärme-Kopplung.

- **Klimaverträgliche Mobilität:**

Bei der Verkehrserschließung steht der sog. „Umweltverbund“ im Vordergrund, also Busse und Bahnen, Radfahren und zu-Fuß gehen. Ziel ist eine Minimierung der negativen Umweltwirkungen, insbesondere des Lärms und des CO₂-Ausstoßes. Konkret bedeutet dies eine aktive Lenkung in Richtung Verkehrsvermeidung, Verlagerung auf umweltverträglichere Verkehrsträger und Optimierung im Sinne der besseren Kapazitätsauslastung sowie eine stärkere Verzahnung von Siedlungsentwicklung mit der Anbindung an ÖPNV und nicht motorisierten Verkehr verbunden mit der Förderung von Maßnahmen zum umweltgerechten Mobilitätsverhalten. Die umweltfreundlichen Verkehrsmittel müssen dem Autoverkehr gegenüber gleichberechtigt behandelt werden. Diese Grundsätze gelten auch für den Lkw-Verkehr.

¹ Gemeint sind Bürgerinnen und Bürger. Der besseren Lesbarkeit wegen wird im Text die gebräuchliche maskuline Form verwendet.

- **Lebensqualität:**

Grünflächen sind für die Lebensqualität in den Städten von großer und wachsender Bedeutung. Dies gilt nicht nur in Bezug auf die Naherholung oder ästhetische Aspekte, sondern immer stärker auch für die klimatische Ausgleichsfunktion. Wir leben im Zeitalter des Klimawandels, der durch eine Zunahme heißer Sommer geprägt ist. Grünflächen und Frischluftbahnen mildern den sommerlichen Hitzestau und müssen nicht nur erhalten, sondern auch z.B. im Zuge der Umnutzung von Militärflächen vergrößert werden.

Der Arbeitsentwurf des Verbandes Metropolregion Rhein-Neckar vom 28.1.2010 ist in vielen Punkten ein deutlicher Fortschritt gegenüber der bisher in der Region betriebenen Entwicklung. Die Vorschläge der Umweltverbände zielen auf eine konsequente Ausrichtung der Regionalplanung an den Zielen einer nachhaltigen Entwicklung.

1. Naturschutz und Landschaftspflege

Biotop-Vernetzung und Wanderkorridore

Das bestehende Netzwerk an Schutzgebieten reicht nicht aus, um die Artenvielfalt auf Dauer zu erhalten. Der sog. „Regionalpark“ dient in erster Linie der Erholung und wird den Anforderungen des Naturschutzes bislang nicht gerecht. Zerschneidung und siedlungsbedingte Einflüsse verhindern den Austausch von Teil-Populationen und führen somit auf lange Sicht zum Erlöschen von Populationen. Daher ist es zwingend notwendig, zusammenhängende Landschaftsräume als Wanderkorridore auszuweisen, die den ungehinderten Austausch zwischen Teil-Populationen ermöglichen und der Ausbreitung von wandernden Tierarten dienen. Ein eng geknüpftes Biotop-Verbundsystem ist auch unabdingbar, um die Folgen des Klimawandels abzumildern. Nur so können für gefährdete Tier- und Pflanzenarten Ausweichlebensräume angeboten werden, in die sie abwandern können. Zentrale Ziele der Regionalplanung sind die Herstellung von durchgängigen Wanderkorridoren in Ost-West und Süd-Nord-Richtung für regional und lokal wandernde Arten (z.B. Wildkatze), die Vernetzung der bestehenden Schutzgebiete in einem Verbundsystem (auch unter Berücksichtigung bislang nicht unter Schutz stehender Lebensräume) sowie die Umsetzung von §21 Bundesnaturschutzgesetz (Biotop-Verbund auf 10 % der Fläche). Ehemals militärisch genutzte Flächen sollten in den Biotopverbund einbezogen werden.

Insbesondere großen Wander-Barrieren - wie zum Beispiel der zunehmenden Versiegelung der Hangbereiche entlang der Bergstraße - muss intensiv entgegen gewirkt werden. Durch Grünbrücken sollte die Zerschneidungswirkung der großen Autobahnen und Schienenwege abgemildert werden. Ein weiterer Ausbau des Straßenverkehrsnetzes ist kontraproduktiv und wird daher abgelehnt. Besonderes Augenmerk sollte auf wandernde Säugetier-Arten mit hohen Raumansprüchen gelegt werden wie Luchs, Wildkatze und Biber. Auch der Feldhamster benötigt Wanderkorridore zwischen den einzelnen Populationen, um einer genetischen Verarmung entgegen zu wirken. Querbauwerke im Neckar und in den anderen Fließgewässern müssen durchlässig für Fische und sonstige Wasserlebewesen gestaltet werden. Zudem hat gerade die Metropolregion eine große Verantwortung für die Vernetzung der trocken-heißen Sandlebensräume, die sich in Nord-Süd-

Richtung durch die gesamte Region ziehen und eine Vielzahl bedrohter Tier- und Pflanzenarten beherbergen.

Besondere Bedeutung der Flussauen

Die großen Flüsse Rhein und Neckar sind namensgebend für die Region. Dies allein unterstreicht bereits die besondere Bedeutung, die allen Fließgewässern der Region und ihren Auen zukommt. Flussauen sind natürliche Überschwemmungsräume, sie zeichnen sich durch eine besondere Artenvielfalt aus und sind aufgrund ihrer linearen Struktur in besonderem Maße als Wanderkorridore für Tierarten geeignet: Hier muss der Naturschutz Vorrang genießen. Zentrale Ziele der Regionalplanung sind die Sicherung der Überflutungsräume vor Bebauung, die Sicherung der natürlichen Auedynamik, die Renaturierung naturfern ausgebauter Gewässer sowie die Durchgängigkeit der Flüsse auf ihrer gesamten Länge.

Für den Hochwasserschutz sollten die noch vorhandenen Möglichkeiten zur Rückverlegung von Deichen vorrangig genutzt werden. Damit kann nicht nur der benötigte Stauraum geschaffen werden, zudem werden die Biotop- und Erholungsqualität der Auen verbessert. In diesem Sinne kann z.B. das Sandtorfer Bruch in Mannheim zu einem naturnahen Rückhalteraum für Hochwasser entwickelt werden.

2. Siedlungsentwicklung

Die ausufernde Inanspruchnahme von Freiflächen für neue Baugebiete ist eine schwerwiegende Fehlentwicklung in der Region Rhein-Neckar. In den Jahren 2000 bis 2008 betrug der tägliche Flächenverbrauch einen Hektar. Die Grenzen des Siedlungswachstums sind längst überschritten, eine weitere Ausdehnung der Siedlungsfläche ist mit einer nachhaltigen Entwicklung unvereinbar. Die Umweltverbände fordern, auch angesichts des Bevölkerungsrückgangs und des Überangebots an Bauflächen in der Region Rhein-Neckar, den Flächenverbrauch wirksam zu stoppen. Zudem müssen überdimensionierte Gewerbegebiete (z.B. „Birnbach II“ in Landau, Logistikcenter „Pfennig“ in Heddesheim) zurückgenommen werden. Die Potenziale im Bestand sind ausreichend, um eine qualifizierte Entwicklung der Gemeinden zu ermöglichen.

Die Umweltverbände begrüßen die mit Ziel 1.4.1.2 des Arbeitsentwurfes vorgesehene Verringerung der Flächeninanspruchnahme. Allerdings ist das Ziel nur unscharf formuliert. Die Umweltverbände schlagen folgende Formulierung vor: „Eine weitere Netto-Inanspruchnahme von Freiflächen ist mit einer nachhaltigen Entwicklung unvereinbar. Die städtebauliche Entwicklung konzentriert sich auf den Bestand und brach gefallene Siedlungsflächen“.

Die städtebaulichen Entwicklungskräfte müssen auf die Innenentwicklung und eine sinnvolle Militärkonversion gelenkt werden. Allein in Mannheim werden im kommenden Jahrzehnt durch den

Abzug der US-Army etwa 180 Hektar für Gewerbe- und Wohnflächen frei². Weitere Bauflächenpotentiale entstehen in Heidelberg und Schwetzingen. Die freiwerdenden Flächen der Bundeswehr im Neckar-Odenwald-Kreis sollten dem Naturschutz zugeführt werden.

Die Mobilisierung von Flächenreserven im Siedlungsbestand ist auf den ersten Blick schwieriger, als das Bauen „auf der grünen Wiese“. Wirtschaftlich gesehen ist sie aber in der Regel vorteilhaft: Innenentwicklung mindert die Erschließungskosten sowie die dauerhaften Unterhaltskosten sehr stark, wirkt der Verödung der Innenstädte entgegen und verhindert den Wertverlust der gewachsenen Siedlungen. Eine kompakte Siedlungsentwicklung ist für alle ein Gewinn: Bürger, Kommunen, Umwelt profitieren.

Auch landwirtschaftliche Gebäude sollten im landschaftlichen Außenbereich nicht neu angesiedelt werden. Ein Negativbeispiel sind die bis zu 200 Meter langen Hallenneubauten von Gemüsebetrieben in Ruchheim bei Ludwigshafen.

Bei der Uferbebauung von Flüssen muss ein mindestens 20 Meter breiter Grünstreifen zum Gewässer hin freigehalten werden. Ein Negativbeispiel ist das Erlusgelände in Speyer, wo lediglich eine vier Meter breite Betonpromenade zum Rhein hin geplant war, die erst nach massiven Protesten überarbeitet wurde.

3. Verkehrswesen

Die Umweltverbände sehen mit großer Sorge, dass der im Arbeitsentwurf des Regionalplans verfolgte Straßenausbau massive Umweltverschlechterungen bewirkt. Die Region steht vor der grundlegenden Herausforderung, eine nachhaltige Umstrukturierung von Mobilität, Verkehr und Verkehrsinfrastruktur zu erreichen. Statt mit immer mehr Straßen immer mehr Autoverkehr zu erzeugen, müssen die knappen öffentlichen Mittel für die Gestaltung eines zukunftsfähigen Mobilitätssystems verwendet werden. Im Maßstab des Regionalplanes bedeutet dies:

- Bessere Verzahnung des hoch verdichteten Kernraums bzw. der verdichteten Randzone mit dem Verkehr aus dem ländlich geprägten Raum: Errichtung von „Mobilitätspunkten“ am Stadt-/Ortsrand (Umsteigepunkte zu Bus (Sprinterbus!) mit Mitfahrparkplätzen sowie bewachten oder gesicherten Fahrradstellplätzen) – möglichst ohne weitere Inanspruchnahme unversiegelter Flächen.
- Der in Grundsatz 3.1.1.4 geforderte Vorrang des regionalen Schienenverkehrs vor dem Straßenverkehr wird begrüßt und sollte zum verbindlichen Ziel der Regionalplanung erhoben werden. Dringender Ausbaubedarf beim Schienennetz ergibt sich u.a. aus dem „Rhein-Neckar-Takt 2020“ des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar wie z.B. Ausbau der Strecke Wörth-

² Vgl. Positionspapier des Umweltforum Mannheimer Agenda 21: Der Abzug der US-Army aus Mannheim als Chance für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung, September 2010: www.umweltforum-mannheim.de (Infothek).

Landau-Neustadt, Ausbau des Knoten Mannheim-Hauptbahnhof, mehrgleisiger Ausbau der Strecke Mannheim-Friedrichsfeld-Heidelberg sowie S-Bahn längs der Bergstraße.

- Erhalt und Ausbau des Schienenverkehrs (S-Bahn) mit guter Vertaktung auch in die ländlichen Räume; Einsatz von Ruftaxen oder Kleinbussen zur Ergänzung und besseren Vertaktung des bestehenden Streckennetzes sowie als Ergänzung im Verzahnungsbereich zwischen Verdichtungsraum und ländlichem Raum sowie bessere Bewerbung des Angebotes.
- Die Elektrifizierung des Hauptschienennetzes muss bei den nächsten Ausschreibungen von Nahverkehrsleistungen umgesetzt werden. Die elektrifizierten ÖPNV-Strecken sollen dann mit CO₂-neutralem Ökostrom fahren können.
- Das System der großräumigen bzw. regionalen Entwicklungsachsen muss hinsichtlich der ÖPNV-Anbindung modifiziert werden: Bildung eines ÖPNV-Netzes durch Stärkung der Ost-West-Achse. Beispiele: Sinsheim-Wiesloch/Walldorf-Hockenheim-Speyer, Mauer-Schatthausen-Wiesloch/Walldorf.
- Für die Trassenführung der ICE-Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim sollte die Variante „Mannheim-direkt“ (auch Mark- bzw. C-Varianten genannt) im Regionalplan ausgewiesen werden.
- Förderung innovativer Umschlagterminals und –techniken zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene.
- Grundsätzlich sollten das Straßennetz nicht weiter ausgebaut und Fehlplanungen wie z.B. die Odenwald-Transversale oder die Bienwald-Autobahn gestoppt werden. Falls vereinzelt ein Ausbau des Straßennetzes erforderlich sein sollte, dann nur gekoppelt mit Straßenrückbau an anderer Stelle. Dabei darf es zu keiner Parallelförderung zum Schienennetz kommen.
- Die von interessierter Seite geforderte Rheinquerung bei Altrip ist mit einer nachhaltigen Regionalentwicklung unvereinbar. Die Umweltverbände begrüßen, dass diese Rheinquerung nicht in den Arbeitsentwurf des Regionalplanes aufgenommen wurde.
- Die Rhein-Binnenschifffahrt sollte gestärkt und umweltfreundlicher gestaltet werden. Der Ausbau des Neckars als Binnenwasserstraße für 135 m Schiffe sollte aufgrund der Unwägbarkeiten im Wasserhaushalt, der unsinnigen Parallelförderung zum Schienengüterverkehr sowie des fehlenden Bedarfes aber nicht weiter verfolgt werden.
- Ein Regionalflughafen für die Region ist angesichts der vorhandenen Kapazitäten (Flughäfen in Baden-Baden, Frankfurt, Hahn) nicht erforderlich.
- Der regionale und überregionale Radverkehr muss auch im Regionalplan berücksichtigt werden. Durch die bereits heute erkennbare deutliche Zunahme von elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelects), die zum Teil 40 km/h schnell sind, wird das Fahrrad für Berufspendler über Strecken von 10 bis 20 km interessant. Zur Förderung dieser umweltfreundlichen Fortbewegung ist es erforderlich, auch schnelle regionale Radverbindungsstrassen auszuweisen.

4. Energieversorgung

Die Umweltverbände begrüßen die allgemeine Zielsetzung des Arbeitsentwurfes des Regionalplanes, wonach die erneuerbaren Energien ausgebaut, der Verbrauch konventioneller Energieträger (u.a. Kohle, Uran) verringert werden soll (Grundsatz 3.2.1.1) und Gaskraftwerke „aufgrund der geringeren CO₂-Emissionen Kohlekraftwerken vorgezogen werden“ sollen (Grundsatz 3.2.3.2). Diese Grundsätze sind allerdings unverbindlich und stehen im krassen Widerspruch zu dem Bau des neuen Kohlekraftwerkes „Block 9“ in Mannheim. Die Umweltverbände regen an, dass im Regionalplan verbindliche Ziele zur Entwicklung der regionalen Energiewirtschaft aufgenommen werden:

- Minderung der regionalen CO₂-Emissionen bis 2020 (gegenüber 1990) um mindestens 40 %, und bis 2050 um 90 %.
- Sofortiger Ausstieg aus der Atomkraft.
- Ausbau der erneuerbaren Energieträger sowie Erschließung der Potentiale von Energieeinsparung und Energieeffizienz. Bis zum Jahre 2020 wird der Anteil der erneuerbaren Energieträger am Endenergieverbrauch der Region Rhein-Neckar auf mindestens 25 % und bis 2030 auf mindestens 40 % gesteigert. Ab dem Jahre 2030 wird der Stromverbrauch zu 100 % aus erneuerbaren Energien gedeckt.
- Bei der Ausweisung von Vorranggebieten für Windkraftanlagen bestehen in der Region unter Berücksichtigung des Naturschutzes und der Siedlungsstruktur noch Flächenpotenziale. Bislang wurde die Nutzung der Windenergie in der Region Rhein-Neckar stark vernachlässigt.
- Erschließung der Potentiale der Tiefengeothermie unter Berücksichtigung der wasserwirtschaftlichen Belange sowie der geotektonischen Gegebenheiten.
- Im Rahmen eines bundesweit wirksamen Klimaschutzkonzeptes ist mit einem schrittweisen Ausstieg aus der Verbrennung von Steinkohle bis zum Jahre 2035 zu rechnen (vgl. Stellungnahme des Sachverständigenrates für Umweltfragen zur Stromversorgung vom Mai 2010). Dieser Wandel in der Energieversorgung betrifft auch das Großkraftwerk Mannheim und sollte durch eine entsprechende Konversionsplanung langfristig vorbereitet und begleitet werden.
- Bei der Errichtung neuer Hochspannungsleitungen sollten vorhandene Infrastrukturbänder (Autobahnen, Eisenbahntrassen) genutzt werden. Landschaftlich sensible Bereiche werden durch Erdkabel geschont.

5. Abfallwirtschaft

Die Abfallvermeidung sowie die Gewinnung von Wertstoffen aus Abfällen werden angesichts der Verknappung von Energie und Rohstoffen immer wichtiger. Handlungsbedarf besteht insbesondere hinsichtlich der phosphathaltigen Rückstände aus der Klärschlammverbrennung sowie aus der großtechnischen Holzverbrennung. Phosphate sind eine nicht erneuerbare Ressource, die knapp wird und für die Landwirtschaft unentbehrlich ist. In den Verbrennungsrückständen sind Phosphate in größerer Konzentration erhalten, so dass eine Rückgewinnung in Zukunft von Belang wird. Der Verband Region Rhein-Neckar sollte, ggf. auch in Kooperation mit den Nachbarregionen, ein Konzept für das Phosphor-Recycling erarbeiten. Entsprechendes gilt auch für die Rückgewinnung von seltenen Metallen (u.a. Seltene Erden) aus dem Elektronikschrott.

Der Transport der Abfälle zu den zentralen Entsorgungsanlagen sollte vorrangig über die Schiene erfolgen (Positivbeispiel: Mülltransport des Landkreises Karlsruhe zur Müllverbrennungsanlage Mannheim).

Impressum: V.i.s.d.P: Richard Landenberger, BUND Rhein-Neckar-Odenwald
Redaktion: Oliver Decken, Umweltforum Mannheimer Agenda 21 e.V.

Kontakt: **BUND Rhein-Neckar-Odenwald**
Matthias Weyland
Hauptstr.42
69117 Heidelberg
Tel. 06221-164841
bund.rhein-neckar-odenwald@bund.net

NABU Rhein-Neckar-Odenwald
Christiane Köhler
Im Rathaus
Sinsheimer Straße 19
69226 Nussloch
Tel. 06224-901117
nabu_rno@onlinehome.de

Umweltforum Mannheimer Agenda 21 e.V.
Oliver Decken
Käfertaler Straße 162
68167 Mannheim
0621-331774
info@umweltforum-mannheim.de