

Antwort von Dr. Peter Kurz auf die
Umweltprüfsteine des Umweltforums
zur Wahl des Oberbürgermeisters der Stadt Mannheim

Klimaschutz und Energiewirtschaft

1. **Mit welchen Maßnahmen wollen Sie den Klimaschutz in Mannheim voranbringen?**

Bei allen Maßnahmen muss das Prinzip der Nachhaltigkeit Leitlinie sein. Es ist ein Masterplan Energieeffizienz zu erarbeiten und umzusetzen und das entsprechende Gebäudesanierungsprogramm zur Wärmedämmung aufzustocken. Bereits jetzt hat mein Bürgermeisterkollege Lothar Quast das Institut IFEU beauftragt, geeignete Maßnahmen und deren Kosten- / Nutzenrelation zu ermitteln. Die Ergebnisse sollen voraussichtlich im Juli vorgestellt werden. Auf dieser Grundlage kann mit der Umsetzung 2008 begonnen werden.

2. **Wie stehen Sie zur Einrichtung einer Energieagentur in Mannheim?**

Energieagenturen sind kompetente Berater für alle Projekte der Energieeinsparung. Ein solches Zentrum kann sicher einen wichtigen Impuls setzen, wenn die Beteiligten unterschiedlicher Handlungsfelder vernetzt werden (EnergieEffizienzAgentur, Umweltforum, Landesgewerbeamt, Kreishandwerkerschaft u. v.a.m.). Ich gehe davon aus, dass das genannte Gutachten auch den ökologischen Nutzen einer solchen Einrichtung konkret für Mannheim bewertet.

3. **Setzen Sie sich dafür ein, dass bei der MVV ein Klimaschutzprogramm zur Erschließung der Energiesparkapazitäten sowie der Erneuerbaren Energieträger eingerichtet wird?**

Ja. Die MVV Umwelt GmbH ist bereits erfolgreich tätig bei der effizienten und regenerativen Energieerzeugung. Dieses Geschäftsfeld gilt es weiterhin zu stärken und auszubauen. Im Zuge ihres Engagements beim Energiecontracting (unter anderem mit der Stadt Mannheim und deren Gesellschaften) leistet die MVV Energie AG einen wichtigen Beitrag zur Erschließung von Energiesparkapazitäten. Dieser ist sowohl quantitativ wie qualitativ weiter auszubauen.

4. **Wie stehen Sie zu dem geplanten Kohlekraftwerk in Neckarau?**

Für mich ist Ausgangspunkt, dass in Deutschland Kohlekraftwerke durch Neubauten ersetzt werden. Dabei ist Mannheim durch die Kraft-Wärmekopplung und den hohen Wirkungsgrad ein geeigneter Standort. Zudem ist zu berücksichtigen, dass glücklicherweise mit Biblis A (2007), Neckarwestheim 1 (2008), Biblis B (2009) in nächster Zeit in unserer Region Atomkraftwerksblöcke abgeschaltet werden können. Der Entscheidung der Mehrheit der GKM-Eigner für einen Ersatzbau würde in Mannheim den Standort GKM mit ca. 600 Arbeitsplätzen und ca. 50 Ausbildungsplätzen sichern sowie erhebliche Einnahmen der Stadt Mannheim.

5. **Wie stehen Sie zu einer Re-Kommunalisierung der MVV?**

Ich bin für die Bildung einer MVV Stadtwerke Mannheim AG oder GmbH, an der die Stadt Mannheim dauerhaft die Mehrheit halten kann. Eine Re-Kommunalisierung des börsennotierten Konzerns MVV halte ich faktisch für nicht durchführbar. Die Stadt Mannheim darf rechtlich Ihre Interessen nicht auf Kosten anderer Aktionäre durchsetzen.

Mobilität und Verkehr

1. **Setzen Sie sich für die zügige Realisierung der Stadtbahnlinie in die Gartenstadt sowie der Stadtbahnlinie von Feudenheim über Ladenburg nach Schriesheim ein?**

Nach derzeitiger Kenntnis über die künftige Förderung des ÖPNV durch den Bund / das Land Baden-Württemberg wird dies auf absehbare Zeit nicht realisierbar sein. Die Linie über Ladenburg nach Schriesheim kann ggf. als Kooperationsprojekt der Metropolregion Rhein-Neckar vorangetrieben werden.

2. **Werden Sie sich dafür einsetzen, dass die Taktverschlechterungen der RNV im Freizeitverkehr, insbesondere 30 Minutentakt am Sonntagnachmittag auf immer mehr Stadtbahnlinien, rückgängig gemacht werden?**

Ja. Dabei wird es aber darauf ankommen, dass evtl. über Gutachten nachgewiesen werden kann, dass dies auch unternehmerisch erfolgreich sein kann. Ansonsten wird die Stadt Mannheim mit der Forderung nach zusätzlicher Finanzierung solcher Bedarfe konfrontiert, was im Regelfall kaum von der Stadt Mannheim bewältigt werden kann.

3. **Werden Sie auf die RNV einwirken, die überhand nehmende Fensterwerbung auf Bahnen und Bussen, die eine massive Belästigung der Fahrgäste darstellt, abzuschaffen?**

Ich bin auf jeden Fall für eine Begrenzung auf absolute Ausnahmefälle. Das Thema wurde bereits in meinen Bürgergesprächen angesprochen. Diese Art der Werbung ist

für die Fahrgäste nicht adäquat.

4. Mit welchen Maßnahmen wollen Sie den Radverkehr in Mannheim fördern?

Neben dem Ausbau des Radwegenetzes und der Schließung von bestehenden Lücken im Radwegenetz geht es vor allem um eine entsprechende Beschilderung und die Reduzierung von Hemmnissen sowie öffentliche Aktionen für das Fahrrad. Im Zuge der Erstellung des Doppelhaushalts 2008 / 2009 wird es nach meiner Absicht eine Erhöhung der Ansätze insbesondere für den Erhalt und den Ausbau von Radwegen geben.

5. In welchen Stadtteilen priorisieren Sie Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung?

Maßnahmen der Verkehrsberuhigung gehören zu den Feldern, die in Zukunft vor Ort, in den Stadtteilen selbst zu entscheiden und priorisieren sind. Überdurchschnittliche Bedarfe sehe ich bei der Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt und den innenstadtnahen Stadtteilen.

Natur- und Landschaftsschutz

1. Setzen Sie sich für die zügige Ausweisung der Landschaftsschutzgebiete Aufeld, Krähenflügel und Oberfeld ein?

Ja, wobei die Ausweisung des Aufelds als Landschaftsschutzgebiet ja schon in der Bearbeitung ist. Die anderen sollten zügig folgen.

2. Welche Mittelausstattung halten Sie für eine zeitnahe Umsetzung der Pflegepläne in den Schutzgebieten sowie der Biotopvernetzung für angemessen?

Diese Frage kann ich ehrlicherweise nicht beantworten. Eine genaue Zielplanung und eine darauf basierende Kosten- und Nutzenrechnung kenne ich nicht. Dies ist festzulegen. Eine gegriffene Angabe von „X-Tausend“ EUR scheint mir aus meiner bisherigen Erfahrung nicht sinnvoll.

Stadtentwicklung

1. Mannheim ist zu 55 % bebaut – Wie stehen Sie zum Flächenverbrauch in Mannheim?

Wir haben beim Flächenverbrauch innerhalb der Gemarkung Mannheim eine Grenze erreicht. Dies wird auch deutlich in unseren sehr bescheidenen Anmeldungen beim aktuellen Flächennutzungsplan. Künftig sind nennenswerte Entwicklungsprojekte im wesentlichen nur noch durch Konversion von ehemaligen Gewerbe-, Verkehrs- oder Militärf Flächen möglich.

2. Mit welchen Maßnahmen wollen Sie die städtebauliche Innenentwicklung fördern?

Zunächst ist entscheidend für Areale, in denen eine neue Innenentwicklung möglich ist, eine Zielvorstellung zu entwickeln. Oftmals entstehen Blockaden, weil eine gemeinsame Zukunfts- und Veränderungsplanung nicht vorhanden ist. Solche Flächen können auf dieser Basis auch gezielter angeboten werden. Die Begleitung möglicher Investoren für die mit einer Umnutzung einhergehenden genehmigungsrechtlichen, technischen und wirtschaftlichen Fragestellungen ist darüber hinaus entscheidend. Auch öffentliche Investitionen müssen gezielter als Impulsgeber eingesetzt werden. Negativbeispiel ist für mich die Erweiterung der Berufsakademie, die keinerlei Impulswirkung für die Innenentwicklung bringt.

3. Wie stehen Sie zu folgenden vom Umweltforum als umweltschädlich eingeschätzten Bauplänen:

- LKW-Zentrum auf der ehemaligen Rheinaukaserne?

Das Projekt wird im Augenblick nicht weiter verfolgt. Hinweise auf ein „Wiederaufgreifen“ gibt es nicht. Ich stehe den damaligen Planungen auch skeptisch gegenüber.

- Ausbau des Sport- und Messeparkes im Grünzug „Bösfeld“?

Der Sport- und Messepark ist mit dem Modell Räumliche Ordnung und dem Freiraumsicherungskonzept der Stadt Mannheim vereinbar. Aufgrund der finanziellen Dimensionen steht dieses Thema derzeit nicht auf der Tagesordnung.

4. Wie stehen Sie zur geplanten Rheinbrücke bei Altrip und zu dem damit verbundenen Rhein-Neckar-Schnellweg durch die Feudenheimer Au?

Ein Rhein-Neckar-Schnellweg durch die Feudenheimer Au ist für mich nicht akzeptabel. An der Verhinderung dieses Projekts in den 80er Jahren war ich mit beteiligt. Die Brücke nach Altrip hat ebenfalls erhebliche ökologische Probleme. Politisch und rechtlich gibt es derzeit im übrigen keine Voraussetzungen zur Verfolgung dieses Projekts.

5. Wie stehen Sie zu dem ICE-Bypass und zu einem neuen Hauptbahnhof auf der grünen Wiese bei Seckenheim?

Weder für die wirtschaftliche Entwicklung unserer Stadt und der Region noch ökologisch (Flächenverbrauch, neue Verkehre) ist der Bypass zu akzeptieren. Entsprechend ist ein neuer Bahnhof bei Friedrichsfeld abzulehnen. Eine Verlagerung des Hauptbahnhofs ist aus verschiedensten Gründen undenkbar.