

Weinheim, den 28.11.2019  
61-Ma  
☎ - 319

**Anträge der Fraktionen zum Klimaschutz**  
**Prüfung der Punkte Amt 61**

**I. Anträge der GAL**

1. Einführung einer generellen Solardachpflicht für Neubauten

Maßnahme des Landes

- Das Umweltministerium prüft die Einführung einer Photovoltaik-Pflicht bei neuen Gebäuden. Eine Zeitschiene oder Details zu den Regelungen sind unseres Wissens bislang nicht veröffentlicht worden.

Bestehende Kommunale Solardachpflichten

- *Tübingen*: Durch das sogenannte Zwischenerwerbsmodell kommt Tübingen in den Besitz zu bebauender Grundstücke. Bei der Weiterveräußerung dieser städtischen Grundstücke an Bauherren werden diese seit 2018 verpflichtet, PV-Anlagen zu montieren. Dies gilt für Wohn- und Gewerbegebiete.
- *Waiblingen*: Hat bereits seit 2006 eine Solardachpflicht wie Tübingen. Auch hier ausschließlich im Rahmen des Weiterverkaufs von städtischen Grundstücken.
- *Konstanz*: Verpflichtet seit neuestem ebenfalls die Käufer städtischer Grundstücke zur Errichtung von Solaranlagen. Außerdem wird privaten Eigentümern eine Beratung finanziert.

Bau- und planungsrechtliche Möglichkeiten, eine Solardachpflicht zu begründen

- Tübingen und Waiblingen haben die Möglichkeiten entsprechender planungsrechtlicher Festsetzungen erwogen und aufgrund der rechtlichen Unsicherheiten bzw. Unmöglichkeiten verworfen. Grundsätzlich gilt: Das Planungsrecht ermächtigt zu Regelungen die Bodennutzung betreffend, nicht aber zum allgemeinen Klimaschutz. Klimarelevante Festsetzungen sind nur zulässig, wenn konkrete städtebauliche Gründe dies rechtfertigen, dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit hinreichend Rechnung getragen wird und sie über die fachgesetzlichen Anforderungen nicht hinausgehen. Gerade wegen des letztgenannten Punktes sind wirksame Festsetzungen in der Regel nicht möglich.
- Auf Grundlage der Landesbauordnung BW können Vorschriften zur Durchführung baugestalterischer Absichten gemacht werden. Außerdem ermächtigt die LBO explizit zu Regelungen bezüglich der Stellplätze, Umgang mit Bodenaushub und Regenwasser sowie Kinderspielplätzen. Eine Ermächtigung zu klimaschützenden Vorschriften ist nicht enthalten.

Eine Solardachpflicht kann, wie in Tübingen, Waiblingen und Konstanz, nur im Zuge der Weiterveräußerung städtischer Grundstücke umgesetzt werden. Um eine möglichst breite Umsetzung zu erreichen, müsste wie in anderen Gemeinden ein allgemeines Zwischenerwerbsmodell etabliert werden. Kurzfristige Effekte sind daher allenfalls in Teilbereichen realisierbar. Dies sollte im Rahmen des EEA vertiefend geprüft werden, auch hinsichtlich des administrativen Aufwands.

## 2. Umrüstung der Busflotte auf Hybrid- oder E-Mobilität

Die Möglichkeiten des Einsatzes alternativer Antriebstechnologien wurden im Vorfeld der Vergabe des Linienbündels Weinheim zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 geprüft. Eine Realisierbarkeit war insbesondere aus folgenden Gründen nicht gegeben:

- fehlende Infrastruktur und bei den Ausschreibungsteilnehmern in der Regel nach wie vor noch fehlendes Know-how für Wartung/Instandhaltung,
- Streckenprofile im Linienbündel sind ungeeignet für durchgängig emissionsfreien Betrieb in Siedlungsgebieten nach aktuellem Stand der Technik,
- lange Lieferzeiten.

Als Perspektive wurde bereits der Einsatz alternativer Antriebstechnologien für den nächsten Vergabezeitraum (ab Ende 2028) in Aussicht gestellt – unter der Annahme, dass der bis dahin erreichte technische Fortschritt und eine gewisse Etablierung der neuen Technologien den Einsatz von E-Bussen auch außerhalb von Großstadtverkehren erlaubt und sinnvoll erscheinen lässt.

Die BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH hat für die Erbringung der gesamten Verkehrsleistung ohne Schulverkehr (Linie 635) im Jahr 2018 ausnahmslos Neufahrzeuge angeschafft, welche die aktuell gültigen Umweltstandards erfüllen. Diese Fahrzeugflotte kann über die gesamte Vertragslaufzeit von 10 Jahren ohne Ersatzinvestition eingesetzt werden. Ein vorzeitiger Ersatz von Fahrzeugen etwa durch Hybridbusse müsste von der Stadt Weinheim finanziert werden und ist daher weder unter allein wirtschaftlichen Gesichtspunkten ratsam noch nachhaltig.

Da sich die Rahmenbedingungen seit 2017/18 noch nicht grundlegend verändert haben, besteht ferner nach Einschätzung der Verwaltung kurz- bis mittelfristig noch nicht die Möglichkeit, die mit der Umstellung auf moderne Antriebstechnologien verbundenen Ziele (mindestens im Siedlungsbereich lokal emissionsfreier Betrieb, insgesamt geringerer Ressourceneinsatz) im Linienbündel Weinheim erreichen zu können.

## 3. Entwicklung eines Mobilitätskonzepts

Die Erstellung eines Mobilitätskonzepts in der Nachfolge des bislang geltenden Verkehrsentwicklungsplans wird von der Verwaltung begrüßt. Die Erstellung sollte sich an die Zukunftswerkstatt anschließen, in der Mobilität als Baustein des städtebaulichen Rahmenplans in Bezug zu den anderen Bausteinen eine wichtige Rolle einnimmt. Der detaillierte Maßnahmenkatalog des Mobilitätskonzepts ist im Einzelnen auch auf seinen

Beitrag zur Erfüllung von Klimaschutzzielen hin dezidiert zu betrachten (entsprechende Bewertung der Maßnahmen).

#### 4. Errichtung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen am Hauptbahnhof und in der Innenstadt

Sichere Radabstellanlagen zu errichten, wo ein (potentieller) Bedarf besteht, trägt zur Förderung des Radverkehrs bei. Im Zuge der vermehrten Nutzung von E-Bikes sind besonders gesicherte Abstellmöglichkeiten erforderlich.

Im Zuge der Haushaltsberatung 2019 wurde ein Betrag zur Verfügung gestellt und die Verwaltung hat sich eingehend mit dem Thema befasst. Die entsprechende Beschlussvorlage ist seit September fertig gestellt, konnte aufgrund der Fülle der Tagesordnungen der Gemeinderatssitzung bis jetzt noch nicht beraten werden. Darin werden konkrete Vorschläge für schnell umsetzbare Standorte in der Innenstadt gemacht und der zusammen mit der DB möglich erscheinende Weg, eine weitere Verbesserung am Hauptbahnhof zu erreichen. Denn die Deutsche Bahn (DB) und das Bundesumweltamt haben die sogenannte „Bike-and-Ride-Offensive“ ins Leben gerufen. Diese hat zum Ziel, die Städte darin zu unterstützen weitere Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen (auf Flächen der DB und auf Kosten der Kommunen) herzustellen.

Da in Weinheim bereits alle städtischen Flächen, die für Fahrradabstellanlagen in Frage kommen, auch mit solchen belegt sind, trat im April diesen Jahres die Stadtverwaltung an die Deutsche Bahn heran, um ihr Interesse zu bekunden. Daraufhin fanden verschiedene Gespräche statt und es wurden bereits mögliche Standorte eruiert. Als sinnvolle Ergänzung zu den bereits vorhandenen Anlagen wird eine Sammelschließanlage angesehen, um v.a. den Nutzern von E-Bikes eine sichere Abstellmöglichkeit zu bieten. Aber auch Standorte für einfache Fahrradständer mit Überdachung und Beleuchtung werden gesucht.

Zurzeit befinden sich die möglichen Flächen in der Flächenprüfung der Deutschen Bahn, diese kann einige Monate Zeit in Anspruch nehmen. Die Errichtung einer Sammelschließanlage ist – vorbehaltlich der Zustimmung des Gemeinderats zur oben erwähnten Beschlussvorlage – bereits vorab für die Landesförderung angemeldet.

#### 5. Markierung Fahrradspuren ZOB

Der Bereich des ZOB befindet sich in einer Tempo-30-Zone, die Markierung von Fahrradspuren ist daher nicht möglich und erforderlich. Zwischenzeitlich konnte der Verwaltung die Idee hinter der Maßnahme erläutert werden. Bestimmte Radverkehrsführungen scheiden aus rechtlichen und Sicherheitsgründen aus. Die Verwaltung wird in dem Spektrum der verbleibenden Möglichkeiten prüfen, inwieweit hier Verbesserungen in der Kennzeichnung erforderlich sind, um die Situation für Fahrradfahrer mglw. verbessern zu können. Dies wurde auch bereits zugesagt. Der Beitrag dieser Maßnahme zum Klimaschutz ist allerdings aus Sicht der Verwaltung als äußerst marginal zu bewerten.

## 6. Verbesserung der Schulradwege, insbesondere im Bereich des künftigen Schulzentrums West

Zur Verbesserung der Schulradwege sind aussagekräftige Schulradwegepläne sinnvoll, die die Schulen in Baden-Württemberg auf Grund einer landesrechtlichen Regelung zu erstellen haben. Zu diesem Thema wurde, gemäß des Antrags zur Haushaltsberatung 2019, zunächst Kontakt mit den weiterführenden Schulen aufgenommen, um den Sachstand bei diesem Thema abzufragen. Hier bestehen aktuell bei den Weinheimer Schulen noch Defizite. Um dies zu beheben, soll mit externer Unterstützung an die Schulen heran getreten werden, damit diese unterstützt werden, ihrer Aufgabe besser nachkommen zu können. Um das Arbeitspensum in einem überschaubaren Rahmen zu halten, soll mit einer der großen weiterführenden Weinheimer Schulen als Pilotschule eine solche Unterstützung erprobt werden, um zu sehen welche Möglichkeiten der Unterstützung es gibt. Die Gespräche mit Schule und externem Dienstleister sind für Dezember vorgesehen.

Unabhängig davon hat die Stadtverwaltung in den letzten Jahren, aber auch ganz aktuell bereits Maßnahmen zur Verbesserung der Schulradwege umgesetzt bzw. geplant. So wurde in den Sommerferien der Geh- und Radweg von der Zeppelinbrücke bis zum Multring erneuert. Im Bereich B3/Zeppelinbrücke wurde der Geh- und Radweg verbreitert. Derzeit in Planung ist die Verbreiterung des Geh- und Radwegs von der Westtangente bis zur Olbrichtstraße mit Maßnahmen zur Verbesserung der Querung Olbrichtstraße. Außerdem ist die Stadtverwaltung an das Straßenbauamt Heidelberg herangetreten, um auf eine Verbreiterung der Verkehrsinsel über die B3 auf Höhe Prankelstraße nachdrücklich hinzuwirken. Um weitere Maßnahmen priorisieren und planen zu können, bedarf es einer strukturellen Bearbeitung des Themas im Rahmen der Schulradwegepläne.

Hinsichtlich der Schulradwege für das neue Schulzentrum West, wurde bei der Neuplanung der unmittelbaren Zufahrt das Thema Radverkehr berücksichtigt. Allerdings handelt es sich bei der Schulform um eine Grund- und Förderschule, bei der der Anteil an Schülern, die mit dem Fahrrad zur Schule kommen, eher gering ist. Mehr Potential hinsichtlich der Klimaschutzziele wird hier bei den weiterführenden Schulen gesehen.

## 7. Unterstützung und Förderung der Radschnellwege Weinheim–Mannheim und Heidelberg–Darmstadt

Dazu wurde für die Achse Weinheim-Mannheim das weitere Vorgehen in der entsprechenden Beschlussvorlage dargelegt. Im nächsten Schritt soll die Mitwirkungserklärung der beteiligten Kommunen Viernheim, Mannheim und Weinheim unterzeichnet werden und der Verband Region Rhein-Neckar um die Übernahme der Projektkoordination gebeten werden. Dazu findet im Dezember ein nächstes Gespräch statt. Außerdem befindet sich das Thema der Förderung durch Land und Bund in Klärung.

Bei der Achse Heidelberg-Darmstadt versucht die Stadt Weinheim über die Metropolregion den Kreis zu einer Ansprache der betroffenen Gemeinden zu bewegen, damit daraus eine gemeinsame inhaltliche Befassung erfolgen kann.

Das Thema befindet sich demnach in Bearbeitung.

## 8. Werbekonzept zur besseren Bekanntmachung des städtischen Buslinienangebots

Bei Einführung des neuen Linienkonzeptes 2014 wurde dieses durch die Webu umfassend beworben. Ziel sollte eine stete Bewerbung der Möglichkeiten und Vorzüge des Buslinienangebots in Weinheim sein.

- Entwicklung eines Werbekonzepts mit externer Unterstützung, kurzfristig umsetzbar in 2020, ca. 10.000 Euro
- Maßnahmenumsetzung (z.B. Plakatwerbung etc.) danach je nach Umfang ab ca. 10.000 Euro pro Jahr

Unabhängig von der Entwicklung eines Werbekonzepts mögliche und sinnvolle Maßnahme:

Erstellen eines Flyers bzw. einer kleinen Broschüre (ohne Fahrpläne)

- dauerhafte Auslage im Bürgerbüro und öffentlichen Einrichtungen sowie bei Einzelhändlern und Firmen
- jährliche Beilage in WN / Weinheimer Woche vor Fahrplanwechsel

Umsetzung in Eigenleistung in Abstimmung mit VRN; externe Unterstützung bei Bedarf kurzfristig realisierbar (1. Quartal 2020)

Kosten: voraussichtlich mit Budget ÖPNV für Werbung und Öffentlichkeitsarbeit (2.500 Euro) realisierbar

## 9. Kostenlose Nutzung des städtischen Busverkehrs an Samstagen (zunächst im Dezember 2019)

Die kostenlose Nutzung des städtischen Busverkehrs an den Adventssamstagen ist gegen einen Ausgleich der Mindereinnahmen durch die Stadt in Höhe von pauschal 2.000 Euro möglich. Die Maßnahme wird realisiert.

Die Möglichkeit einer dauerhaften kostenlosen Nutzung an Samstagen nach dem Vorbild einzelner Mittel- und Großstädte außerhalb des VRN-Gebiets gegen einen entsprechenden Einnahmenausgleich durch die Stadt wäre mit dem VRN und dem Rhein-Neckar-Kreis (Aufgabenträger) zu erörtern, falls dies gewünscht ist.

## 10. Taktverdichtung rnv-Linie 5 abends und an Sonntagen (20-Minuten- statt 30-Minuten-Takt)

Der Prüfauftrag bezieht sich auf folgende Zeitfenster, in denen bislang ein 30-Minuten-Takt angeboten wird:

Abends (werktags):

- Richtung Viernheim – MA: 20:15 – 00:15
- Richtung Leutershausen – HD: 19:11 – 23:43

Sonntags:

- Richtung Viernheim – MA: 08:15 – 00:15
- Richtung Leutershausen – HD: 07:43 – 23:43

Die betriebliche Umsetzbarkeit und Fahrzeugverfügbarkeit ist durch die rnv zu prüfen. In diesem Zusammenhang ist auch zu klären, ob sprungfixe Kosten entstehen oder ob eine derartige Zubestellung zunächst zum reduzierten Ausgleichssatz beauftragt werden kann.

Grundlegend muss die Bereitschaft der weiteren Kommunen bzw. zuständigen Aufgabenträger im Linienverlauf in Richtung Mannheim und Heidelberg zur Umsetzung der Maßnahme und Übernahme der Finanzierungsanteile geklärt werden. In Abstimmung mit dem Rhein-Neckar-Kreis sollte dies im Rahmen des OEG-Beirats erfolgen (nächste Sitzung im Frühjahr 2020). Die rnv könnte vorab um Prüfung der Umsetzbarkeit und Ermittlung der Kosten gebeten werden.

#### 11. Zusätzliche Haltestelle der rnv-Linie 5 am neuen Schulzentrum West / REH

Die grundlegenden Rahmenbedingungen für die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle wurden bereits schon einmal geprüft.

Der Abstand zwischen den bestehenden Haltestellen "Blumenstraße", "Stahlbad" und "Händelstraße" beträgt jeweils etwa 800 Meter. Der Nahverkehrsplan Rhein-Neckar-Kreis 2017 legt als Standard für den fußläufigen Einzugsbereich einer Stadtbahn bzw. Überlandstraßenbahn eine Entfernung von 400 bis 600 Meter fest. Dieser Standard wird mit den vorhandenen Haltestellen bereits erreicht. Ein weiterer Haltepunkt etwa 450 Meter von der Haltestelle "Blumenstraße" und etwa 350 Meter von der Haltestelle "Stahlbad" entfernt würde im Abschnitt zwischen "Blumenstraße" und "Stahlbad" dem Erschließungsstandard des Stadtbusverkehrs entsprechen. Der Einzugsbereich eines Haltepunktes in diesem Bereich ist aufgrund der fehlenden (Wohn-)Bebauung südlich des neuen Schulzentrums limitiert und deutlich kleiner als der Einzugsbereich der Haltestellen "Blumenstraße" und "Stahlbad".

Mit der Verlegung der Buslinie 633 von der Ahornstraße in die Breslauer Straße wurde Ende 2014 eine Bushaltestelle "Rolf-Engelbrecht-Haus" eingerichtet. Ein direkter Anschluss an den ÖPNV ist daher bereits gegeben.

Für das neue Schulzentrum West mit Grund- und Förderschule mit einem räumlich eng begrenzten Einzugsbereich hat ein direkter Anschluss nicht nur an eine Bushaltestelle, sondern zusätzlich noch an einen Haltepunkt des Schienenverkehrs – anders als im Falle einer weiterführenden Schule oder gar eines Berufsschulzentrums – keinen entscheidenden Stellenwert.

Aus betrieblicher Sicht und damit aus der Sicht der rnv ist die Einrichtung eines weiteren Haltepunktes kritisch zu sehen, da sich die Fahrzeiten verlängern, was letztlich den bereits realisierten umfassenden Maßnahmen zur Beschleunigung des Verkehrs auf der OEG-Schiene zuwiderläuft.

Für den Bau fallen hohe Investitionskosten von schätzungsweise über 1.000.000 Euro an, zuzüglich hoher Kosten für einen voraussichtlich nötigen Schienenersatzverkehr. Eine Förderung ist voraussichtlich nicht möglich.

Aufgrund der erforderlichen Planungs- und Genehmigungsläufe für einen neuen Haltepunkt des Schienenverkehrs ist eine kurzfristige Umsetzung nicht möglich.



## 12. Erarbeitung eines Förderprogramms für die Begrünung von Gebäuden und Flachdächern

Einige Gemeinden haben bereits Förderprogramme, z.B.:

### Stuttgart

- Förderung von Hof- Dach- und Fassadenbegrünung
- Voraussetzungen: Versiegelungsgrad von 51 % oder mehr
- Gefördert werden: Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen in Höfen, auf Dächern und an Fassaden, Planungen, Abbrucharbeiten, vorbereitende Arbeiten, Boden- und Begrünungsarbeiten, Dach- und Fassadenbegrünungen, Ausstattungsgegenstände
- Förderumfang: 50% der Fertigstellungskosten, max. 10.000 €

### Mannheim

- Förderung von Dach- und Fassadenbegrünung sowie Entsiegelungsmaßnahmen.
- Voraussetzungen: Dachbegrünung ab 15 m<sup>2</sup>. Fassadenbegrünung ab 200 € förderfähige Kosten. Vorrangig Förderung in den Quadraten
- Gefördert werden: Maßnahmen, die zusätzlich zu einer Dachabdichtung für die Dachbegrünung erforderlich werden. Maßnahmen, die eine dauerhafte flächige Begrünung von Gebäuden bewirken.
- Förderumfang: Dachbegrünung: max. 20 €/m<sup>2</sup>, max. 4.000 €; Fassadenbegrünung: max. 3.000 €;

### Ludwigsburg

- Förderung von Dach- und Fassadenbegrünung sowie Entsiegelungsmaßnahmen. Außerdem Beschaffung von Zisternen, Maßnahmen zum Naturschutz, Erhaltung/Wiederherstellung von Trockenmauern und Nutzung von Erdwärme.
- Voraussetzungen: Dachbegrünung führt zu einer zusammenhängenden substratgebundenen Grünfläche, Fassadenbegrünung nur mit Bodenanschluss, Entsiegelung wenn mind. 10 m<sup>2</sup> große wasserdurchlässige Flächen entstehen, etc.
- Gefördert werden: Dachbegrünung, Fassadenbegrünung inkl. Rankgerüste, Entsiegelungsmaßnahmen
- Förderumfang: Dachbegrünung: 50% der Fertigstellungskosten, max. 18 €/m<sup>2</sup>, max. 1.500 €; Fassadenbegrünung: 50% der Fertigstellungskosten, max. 1.000 €; Entsiegelung: 50% der Fertigstellungskosten, max. 18 €/m<sup>2</sup>, max. 1.500 €;

### Walldorf

- Förderung von extensiver Dachbegrünung
- Gefördert werden: Mehrkosten der Dachbegrünung ggü. konventionellen Dachaufbau
- Förderumfang: 15 €/m<sup>2</sup>, maximal 25% der anrechenbaren Kosten, maximal 2.500 €

In Abhängigkeit von den verfügbaren Haushaltsmitteln kann ein Programm zur Förderung von Dachbegrünung (und ggf. weiterer Maßnahmen wie Fassadenbegrünung und

Entsiegelung) aufgelegt werden. Dabei kann sich an bestehenden Förderprogrammen orientiert werden. Insbesondere sollten nur Begrünungen gefördert werden, die einen Bodenanschluss haben bzw. auf den Dächern substratgebunden sind (keine Kübelbepflanzungen). Sinnvoll ist weiterhin eine Deckelung der Fördersummen. Grundsätzlich ist die kurzfristige Einrichtung eines Förderprogramms möglich, wenn die erforderlichen Haushaltsmittel und personellen Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden.

### 13. Förderung der Agro-Photovoltaik für Weinheimer Landwirtschaftsbetriebe

Agrophotovoltaik (APV) beschreibt die Errichtung von Photovoltaikmodulen auf landwirtschaftlichen Nutzflächen dergestalt, dass unter den auf großen Ständern montierten PV-Anlagen, weiterhin eine landwirtschaftliche Nutzung erfolgen kann. Die lichte Höhe der PV-Anlagen beträgt gut 5 Meter, bei entsprechender Schrägstellung liegt die bauliche Höhe zum Teil nochmals deutlich darüber.

Soweit erkennbar wird Agrophotovoltaik bislang in Form von Pilot- und Forschungsprojekten betrieben. Beispiele für kommunale Förderprogramme wurden keine gefunden.

Die bisherigen Forschungsergebnisse, z.B. des Fraunhofer-Instituts für solare Energiesysteme lassen darauf schließen, dass es für Agrophotovoltaik (APV) durchaus wirtschaftlich sinnvolle Anwendungsfälle geben kann. Dabei wird vor allem auf den wirtschaftlichen Vorteil der doppelten Nutzung der Fläche durch landwirtschaftliche und energetische Bewirtschaftung abgestellt. Trotz der Lichtreduzierung durch Verschattungen bewirken diese auch eine geringere Verdunstung der Flächen, was gerade in Hitzeperioden positiv für die angebauten Pflanzen sein kann. Eine Kombination mit einer Regenwasserfassung und –nutzung ist grundsätzlich denkbar

Nachteile sind insbesondere die erheblichen Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion der ursprünglich einmal freien Landschaft aufgrund von Größe und Höhe der baulichen Anlagen. Klimatisch problematisch ist, dass bislang offene Flächen, die klimaausgleichend wirken konnten, mit Anlagen versehen werden, die eine klimatische Ausgleichsfunktion des Bodens stark mindern. Für die landwirtschaftliche Nutzung bestehen Einschränkungen durch Stützen, Fundamente und die Höhenbeschränkung.

Planungsrechtlich handelt es sich bei APV-Anlagen um bauliche Anlagen, die im Außenbereich regelmäßig nicht zulässig sind. Es müsste daher zunächst die baurechtliche Grundlage für eine Zulassung solcher Anlagen geschaffen werden. Dazu ist es sinnvoll, zunächst auf Ebene des Flächennutzungsplans geeignete Flächen ausfindig zu machen, für die dann per Bebauungsplan die notwendigen Baurechte geschaffen werden. Großer Bedeutung wird dabei der Bewertung des Landschaftsbilds zukommen und der Bewältigung der Eingriffs-Ausgleichs-Problematik, da von einem erheblichen Ausgleichsumfang auszugehen ist.

Unabhängig von der Grundsatzfrage, ob so stark in Erscheinung tretende bauliche Anlagen mit allen ihren teils schwierigen Auswirkungen im Außenbereich wünschenswert sind oder nicht, lassen aktuelle Studien darauf schließen, dass APV-Anlagen wirtschaftlich betrieben werden können. Es ist daher fraglich, ob eine Förderung sinnvoll/erforderlich ist. Kurzfristig ist aufgrund der langen planungsrechtlichen Vorläufe in keinem Fall mit einer Umsetzung zu rechnen.



## II. Anträge der SPD

### 1. Förderung von blühenden Gärten, Buschwerk und Hecken statt Schottergärten

Förderung → Amt 67

Verbot?

§ 9 Abs. 1 LBO BW schreibt vor: *"Die nicht überbauten Flächen der bebauten Grundstücke müssen Grünflächen sein, soweit diese Flächen nicht für eine andere zulässige Verwendung benötigt werden."* Schottergärten sind daher grundsätzlich nicht zulässig und zwar überall, völlig unabhängig davon, ob es einen Bebauungsplan gibt oder nicht.

Eines expliziten Verbots von Schottergärten durch entsprechende Festsetzungen in Bebauungsplänen bedarf es demnach nicht. Eine solche Festsetzung wäre nach Ansicht der Verwaltung sogar in höchstem Maße kontraproduktiv, da der Eindruck entstehen könnte, nur in den entsprechenden neuen Bebauungsplangebieten sei das Anlegen von Schottergärten verboten und für alle anderen Bebauungspläne und die 34er-Gebiete bestehe ein Freibrief.

Über die allgemeine Pflicht zur Herstellung von Grünflächen hinaus werden in den Bebauungsplänen, in Abhängigkeit vom jeweiligen Einzelfall, zusätzliche qualitative Anforderungen aufgenommen, z.B. im Hinblick auf Baumpflanzungen im Vorgartenbereich (B-Plan Allmendäcker) oder auf Parkplatzflächen (B-Plan Ehemaliger Güterbahnhof).

### 2. Weinheim pflanzt klimagerechte Bäume, Hecken und Sträucher

Allgemein → 67

In Bebauungsplänen wird grundsätzlich die Pflanzung von standortgerechten und heimischen Bäumen festgesetzt. Die Anforderung der Standortgerechtigkeit beinhaltet auch, dass eine der am Standort gegebenen Klima- und Bewässerungssituation angepasste Baumauswahl stattfindet. Die in den Bebauungsplänen enthaltenen Pflanzlisten sind keine verbindlichen Vorgaben, sodass bei Bedarf auch andere, besser geeignete Baumarten ausgewählt werden können. Grundlage der bei Bedarf individuell angepassten Pflanzlisten ist ein Muster, das zuletzt Mitte 2019 in Zusammenarbeit mit einem Landschaftsplanungsbüro und in Abstimmung mit Amt 67 erstellt wurde.

Die Strategien der Region Stuttgart „Klima – Stadt – Wandel“ für die Klimaanpassung enthalten keine konkreten Erkenntnisse für die Auswahl klimagerechter Bäume, Hecken und Sträucher. Die Studie baut auf Begutachtungen und Analysen auf und benennt eher übergeordnet Handlungsfelder und Maßnahmenbereich.

Über die individuellen Anforderungen und Eigenschaften von Bäumen und Sträuchern gibt es aber eine Vielzahl von Leitfäden und Veröffentlichungen, sodass ausreichende Erkenntnisse für eine weiterhin klimagerechte Auswahl von Bäumen, Hecken und Sträuchern gegeben ist und in die Weinheimer Pflanzliste auch eingeflossen sind.

### 3. Aufenthaltsqualität in unserer Stadt, durch intelligente Platzierung von Schattenoasen, dem Klima anpassen in unserer Stadt

Bestand → 67

Neubaugelbiete:

Die Verwaltung teilt die Einschätzung, dass Neubaugelbiete auch über beschattete Rückzugsbereiche verfügen sollen. Aus diesem Grund erhalten die Bebauungspläne der letzten Jahre in der Regel immer konkrete Festsetzungen zur Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern. Bei größeren Baugelbieten werden bewusst Grünflächen vorgehalten, die als „Schatten-Oase“ gestaltet werden können, z.B. der Anger im Baugelbiet „Allmendäcker“, die Grün- und Versickerungsflächen im Baugelbiet „Lützelsachsen-Ebene“ oder der geplante Park auf dem ehemaligen GRN-Areal.

### III. **Anträge der CDU**

#### 1. Entbürokratisierung – Prüfung und Beseitigung von Verboten der Nutzung von Solarthermie und Photovoltaik in Gestaltungssatzungen und Bebauungsplänen

Die Prüfung kann im Rahmen des EEA zugesagt werden. Ausdrückliche Verbote für Solarthermie- und Photovoltaikmodule auf Dächern gibt es unseres Wissens (und natürlich vorbehaltlich der genauen Überprüfung) in Bebauungsplänen nicht. Lediglich die Erhaltungs- und Gestaltungssatzung enthält auch außerhalb des Geltungsbereichs der denkmalschutzrechtlichen Gesamtanlagensatzung ausdrückliche Ausschlüsse. Hier hat die Verwaltung im Vollzug in den letzten Jahren einen gut funktionierenden Weg gefunden, um im Zuge von Befreiungen eine Zulassung solcher Anlagen mit einem vertretbaren Inerscheinungtreten zu verknüpfen. Zudem wird die Satzung aktuell auf Überarbeitungsbedarf hin überprüft und der genannte Punkt ist Teil dieser Überprüfung. Erschwernisse oder Einschränkungen können sich indirekt aus der verpflichtenden Festsetzung von Gründächern in Bebauungsplänen ergeben. Diese haben neben einer wichtigen klimatologischen Wirkung (wirken Aufheizung entgegen) auch Vorteile bei der in Weinheim oft kritischen Entwässerungsproblematik sowie bei der Eingriffs-Ausgleichsregelung. Deshalb werden sie weiter bedeutsam sein und sollten aufgrund des umfassenden Eingriffs in das Abwägungsgerüst auch nicht im Nachhinein aus Bebauungsplänen entfernt werden. Technisch gesehen muss eine Dachbegrünung nicht zwingend einer gleichzeitigen Solarthermie- und Photovoltaiknutzung entgegenstehen, weil Kombinationen möglich sind.

#### 2. Übernahme der Mehrkosten für einen Betrieb der Linie 5 im Weinheimer Stadtgebiet ausschließlich mit Ökostrom

Die RNV bezieht bereits seit 2014 zu 100 Prozent zertifizierten Ökostrom. Alle elektrisch betriebenen Fahrzeuge sowie sämtliche Haltestellen, Werkstätten und Verwaltungsgebäude der rnv werden daher mit zertifiziert klimaneutralem Ökostrom betrieben.

#### IV. Anträge der FDP

##### 1. Verzicht auf eine übermäßige Nachverdichtung, Erhalt von dezentralen Grünflächen auf privaten Grundstücken

Ohne Frage kommt den Freiflächen auf Baugrundstücken eine gewisse städtebauliche und stadtoökologische Wirkung zu, sodass eine vollständige Überbauung von Grundstücken im Regelfall vermieden werden sollte. Allerdings ist Nachverdichtung nicht per se klimaschädlich. Ganz im Gegenteil ist ihr vordergründiger Hauptnutzen die Außenentwicklung zu reduzieren oder zumindest in Teilen zu vermeiden. Dies ist klimatisch wie ökologisch ein extrem wichtiger und wirkungsvoller Beitrag zum Klima- und Umweltschutz – und das nicht zuletzt auch deshalb, weil bereits vorhandene Infrastrukturanlagen effizienter genutzt werden können.

Findet Nachverdichtung in größeren Zusammenhängen statt, wie etwa bei der Umnutzung größerer Grundstücksbereiche oder ganzer Areale, besteht in der Regel ein sog. Planerfordernis, sodass ein Bebauungsplan erstellt werden muss. Die Frage der Verträglichkeit unterschiedlicher baulicher Dichten ist in jedem Bebauungsplanverfahren eine der zentralen Abwägungsfragen. Klimatisch bedeutsame Flächen oder Schneisen können und werden in Planverfahren ermittelt und bei der Planung berücksichtigt. Im sehr kleinteiligen Bereich, also z.B. bei einem einzelnen kleineren Grundstück inmitten eines Baugebietes, bestehen klimatisch bedeutende Wirksamkeiten über die unmittelbarste Nachbarschaft hinaus nur in sehr seltenen Fällen. Dies ist einer der großen Vorteile bei der Nachverdichtung im Innenbereich im Vergleich zu vielen Entwicklungen im Außenbereich.

##### 2. Erhalt von Frisch- und Kaltluft-Schneisen, Vermeidung von Riegelbebauung

Es ist üblich bei der Bauleitplanung die klimatischen Aspekte zu beleuchten. In Planverfahren wie z.B. dem ehemaligen Güterbahnhof oder der Hinteren Murt, bei denen sich aufgrund der Lage die Frage nach den klimatischen Aspekten in besonderer Weise stellt, wurden gesonderte Begutachtungen vorgenommen. So lassen sich Schlussfolgerungen zu möglichen Schneisenfreihaltungen oder Gebäudestellungen ermitteln und in den Planungsprozess einbringen. Diese Fokussierung des Themas wird die Verwaltung fortsetzen.

##### 3. Ausbau eines zusammenhängenden, besser ausgeschilderten städtischen Radwegenetzes zusätzlich zu den bereits beschlossenen Radschnellwegen

Die Verwaltung ist beständig damit befasst, das Radwegenetz und die Möglichkeiten sowie die Sicherheit für Radfahrer im Stadtgebiet zu verbessern. Hierzu wurde auch ein regelmäßiger Austausch mit dem ADFC installiert. Zahlreiche Maßnahmen wurden bereits umgesetzt oder befinden sich in Umsetzung. Weitere Impulse erwartet die Verwaltung aus der Unterstützung der Schulradwegeplanung an Weinheimer Schulen sowie aus der auf die Zukunftswerkstatt sehr wahrscheinlich folgende Erarbeitung eines neuen Mobilitätskonzepts. Mit dem Radnetz des Landes und des Kreises hat sich insbesondere das Thema der Beschilderung von Radwegeverbindungen in der letzten Zeit im Weinheimer Stadtgebiet sehr dynamisch entwickelt. Die Verwaltung beobachtet diese Veränderungen und möchte nach Abschluss dieser Netzausweisungen schauen, inwiefern noch ein weiterer Beschilderungsbedarf besteht. Auch dies wird sinnvollerweise im Kontext der Erstellung eines Mobilitätskonzepts erfolgen.