

An die Mitglieder
des Planungsausschusses
des Verbandes Region Rhein-Neckar

Der Verbandsdirektor

nachrichtlich an:

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

Postanschrift:
Postfach 10 26 36
68026 Mannheim

Hausanschrift:
M 1, 4-5
68161 Mannheim

Tel. (0621) 1 07 08 - 0

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

Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter	Telefon-Durchwahl	Datum
	023 03	Frau Faust	-209	13.02.2025

74. 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 Dr. Ralf Göck, lade ich Sie hiermit ein zur 74. Sitzung des Planungsausschusses am

**Mittwoch, den 26.02.2025, 15:00 Uhr,
in 68623 Lampertheim, Römerstraße 102,
Stadthaus, Sitzungssaal**

Es ist folgende Tagesordnung vorgesehen:

Ö f f e n t l i c h

- 1 Fortschreibung Teilregionalplan Windenergie
hier: Sachstand Abwägungsprozess und weiteres Vorgehen
Vorlage: VO-PLA/2025/042
- 2 Neuaufstellung Teilregionalplan Freiflächen-Photovoltaik
hier: Sachstand der verwaltungsinternen Prüfung und weiteres Vorgehen
Vorlage: VO-PLA/2025/043
- 3 Novellierung des Landesklimaschutzgesetzes Rheinland-Pfalz
hier: Beschluss einer Stellungnahme zum Gesetzesentwurf
Vorlage: VO-PLA/2025/044
- 4 Sachstand Verkehr und Mobilität

- 4.1 Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim
hier: Sachstand der parlamentarischen Befassung
Vorlage: VO-PLA/2025/047
- 4.2 Neu- und Ausbaustrecke Mannheim - Karlsruhe
hier: aktueller Sachstand
Vorlage: VO-PLA/2025/048
- 4.3 Mobilitätspakte in der Region, insbesondere baulicher Zustand der Rheinbrücken
zwischen Mannheim und Ludwigshafen
hier: aktueller Sachstand
Vorlage: VO-PLA/2025/049
- 4.4 Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 01.12.2024
Vorlage: VO-PLA/2025/050
- 5 Raumkonzept Oberrhein
hier: Aktueller Sachstand und weiteres Vorgehen
Vorlage: VO-PLA/2025/045
- 6 Antrag der Fraktion der AFD zu „Auswirkungen von Gasnetz-Stilllegungen auf die
Energieversorgung in der Metropolregion Rhein-Neckar“
Vorlage: VO-PLA/2025/046
- 7 Verschiedenes/Mitteilungen

Auf Anfrage wird Ihnen neben der Niederschrift der 73. Sitzung des Planungsausschusses auch der Tagesordnungspunkt 2 von der letzten Präsentation beigefügt.

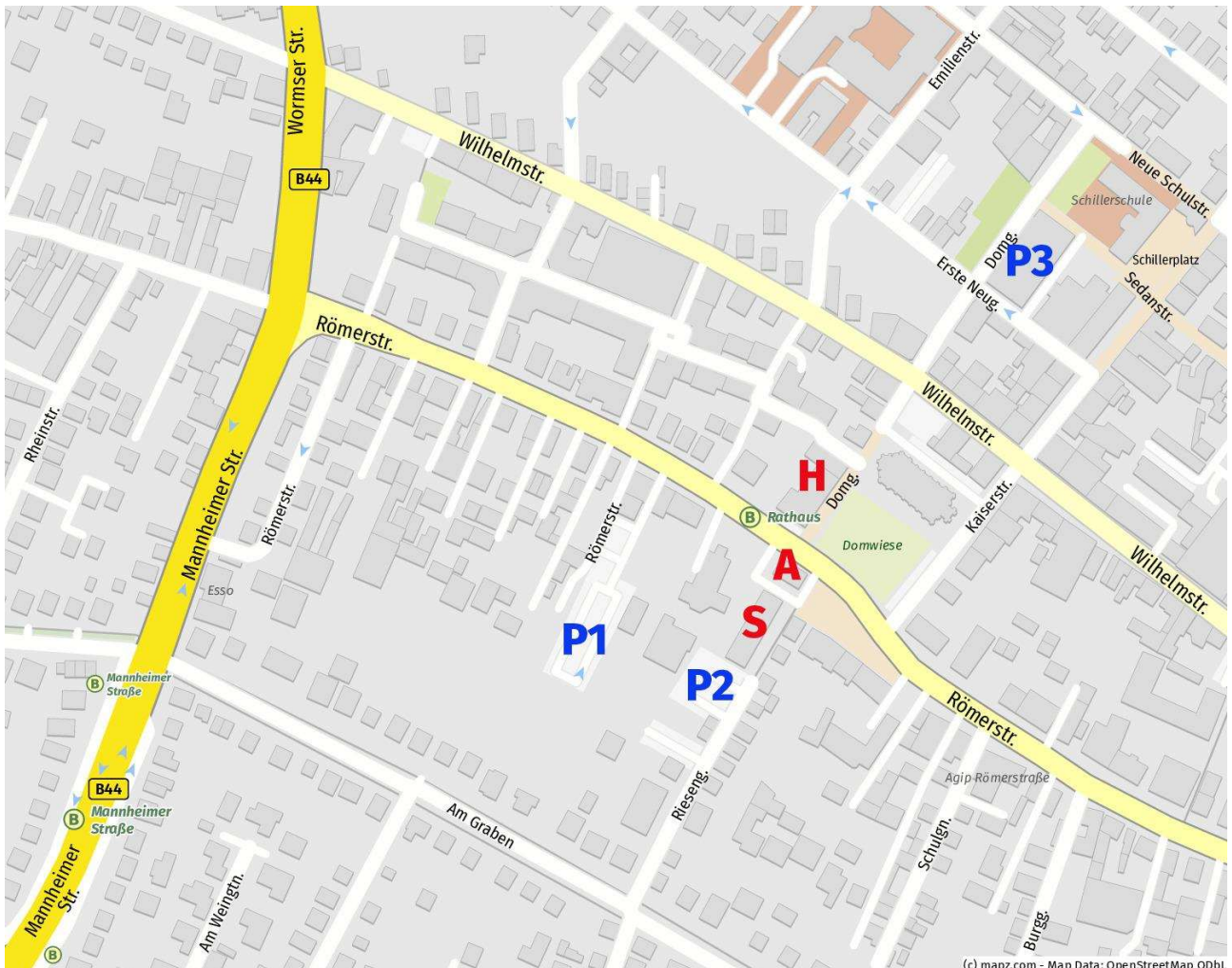
Mit freundlichen Grüßen



Ralph Schlusche

Anlage/n:
Sitzungsunterlagen

Anfahrt & Parkmöglichkeiten



© [mapz.com](https://www.mapz.com/) – Map Data: OpenStreetMap ODbL.

H Haus am Römer

A Altes Rathaus

S Stadthaus

P1 Anfahrt über B44 auf Römerstraße, dann ist der Parkplatz ausgeschildert auf der rechten Seite. Das Parken ist hier kostenlos (Google Maps: <https://goo.gl/maps/MbAR33cR9cim9nts6>).

P2 Anfahrt über B44 auf Am Graben, dann links in die Riesengasse. Die Parkplätze sind dann direkt neben dem Stadthaus auf der linken Seite. Das Parken ist hier kostenlos (Google Maps: <https://goo.gl/maps/N2dq96RsxA5XuJDq5>).

P3 Anfahrt über B44 auf Wilhelmstraße, dann die dritte Möglichkeit links in die Domgasse. Dort befindet sich ein kostenpflichtiges Parkhaus auf der rechten Seite (<https://goo.gl/maps/YsFm3h3kwrt2JgmK7>).

Mannheim, den 10.02.2025
Az.: 023 03

N i e d e r s c h r i f t über die öffentliche 73. Sitzung des Planungsausschusses am 22.11.2024 in 67487 Maikammer, Marktstraße 8, Haus Rassiga (Bürgerhaus).

Anwesende: siehe Anwesenheitsliste

Sitzungsbeginn: 14:00 Uhr

Urkundspersonen: Martin Diblik und Christian Burkardt

Der Vorsitzende Dr. Ralf Göck begrüßt die Mitglieder und insbesondere die neuen Mitglieder des Planungsausschusses und alle Gäste. Dann eröffnet er die Sitzung.

Frau Verbandsbürgermeisterin Flach begrüßt alle Anwesenden in Maikammer. Sie stellt die Gemeinde Maikammer vor mit ihren beiden besonderen Wirtschaftszweigen, dem Weinbau und dem Tourismus.

Seit dem Jahre 2019 sei die Gemeinde Modellkommune mit ihrer SDG- Nachhaltigkeitsstrategie.

Ebenso stolz sei man auch auf ein gut ausgebautes Wanderwegenetz unterhalb des Kalmit. Und auf das Kalmit-Freibad.

Frau Flach lädt die Anwesenden zu einem der zahlreichen Feste ein, die das Jahr über in Maikammer gefeiert werden.

Herr Dr. Göck bedankt sich bei Frau Flach für die Bereitstellung des Sitzungsraumes und die Gastfreundschaft in Maikammer.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung.

Tagesordnungspunkt 1: Modellvorhaben der Raumordnung Nachhaltige Siedlungs- und Freiraumentwicklung
hier: Austausch mit den Modellkommunen zum flächensparenden Bauen mit den Bürgermeistern Ralf Gänshirt, Stefan Schmutz und Thorsten Walther

Der Vorsitzende Herr Dr. Göck begrüßt die Bürgermeister der Modellkommunen im Ausschuss, die am Modellvorhabens der Raumordnung zur flächensparenden Siedlungsentwicklung teilnehmen und unterstreicht die Bedeutung des Themas anhand des Beispiels der Grünen Mitte in Brühl.

Frau Schelkmann führt in das Thema sowie die Bausteine Beirat für flächensparendes Bauen und Siedlungsdichtekonzept ein und stellt dann die anwesenden Bürgermeister und ihre jeweils eingebrachten Baugebiete für die Podiumsdiskussion vor. Teilnehmer der Podiumsdiskussion sind die Bürgermeister der Modellkommunen Ralf Gänshirt aus Hirschberg an der Bergstraße, Stefan Schmutz aus Ilvesheim und Thorsten Walther aus Ilvesheim.

Herr Gänshirt umreißt die Herausforderungen in Hirschberg, die sich aus dem hochpreisigen Wohnungsmarkt einerseits und der demografischen Entwicklung andererseits bewegen. Möglicherweise resultiert daraus die Notwendigkeit der Schließung von Kindergartengruppen. Um dem entgegenzuwirken hat sich die Kommune zuletzt vor allem im Rahmen der Innenentwicklung betätigt und Potentiale ermittelt. Um handlungsfähig zu bleiben, werden weitere Möglichkeiten wie Außenentwicklung mit verdichteten Bauen betrachtet, wozu die die Gemeinde die Fläche Rennäcker einbringt.

Herr Walther bestätigt, dass in Ilvesheim ähnliche Herausforderungen vorhanden sind und insbesondere die Notwendigkeit der Bereitstellung bezahlbaren Wohnraums besteht. Aufgrund früher Entwicklungen stehen nur noch geringe Restflächen für eine Entwicklung zur Verfügung. Diese sind geprägt von Herausforderungen, wie die angrenzende Leitungstrassen im Gebiet Sichelkrümme. Im Gemeinderat besteht zwar das Ziel die Versiegelung nicht weiter zu erhöhen, dennoch konnte ein einstimmiges Ergebnis für die Erweiterung um 0,6 ha erreicht werden.

Herr Schmutz erläutert, dass in Ladenburg andere Vorzeichen vorliegen, da in den letzten Jahren vier Baugebiete erschlossen wurden und daraus resultierend ein Einwohnerzuwachs von 10% zu verzeichnen ist. Entsprechend besteht die Herausforderung dort im Neubau von Infrastrukturen wie Kindergärten. Aufgrund einer Konzernentscheidung zu einem Wegzug stand die Stadt vor der Entscheidung die Konversion der brachfallenden Fläche dem Markt zu überlassen oder über die Ausübung des Vorkaufsrechts die Steuerung der Entwicklung der innerstädtischen Fläche selbst zu übernehmen. Die Gemeinderäte haben sich für diesen Weg entschieden, weswegen die Teilnahme am MORO ein Gewinn für die Stadt ist.

Herr Gänshirt betont die gute Zusammenarbeit, die durch die neutrale Außensicht bei allen Experten des Beirats bei den teilnehmenden Gemeinderäten zu einer engagierten Mitarbeit für eine zukünftige Entwicklung Hirschbergs beigetragen hat. Man freut sich bereits auf die Weiterarbeit in der kommenden zweiten Beiratssitzung.

Auch Herr Walther stimmt zu, dass die Perspektiverweiterung durch die externe Expertise wichtig war, die in dem herausfordernden Grundstück eine Chance für die Gemeinde gesehen haben. Er stellt zudem die Besonderheit des gemeinsamen Arbeitsprozesses von Besichtigung des Gebietes und der anschließenden gemeinsamen Arbeit im Werkstattprozess heraus. Mit Unterstützung der Feuerwehr konnte sogar die Höhe und die Aussicht eines möglichen Hochpunktes simuliert werden.

Herr Schmutz äußert seine Freude über die Teilnahme am MORO, wobei durch den Prozess der Gemeinde der Beginn des Verfahrens erleichtert wurde, da man nun nicht mehr vor einem weißen Blatt stehe, sondern bereits unterschiedliche Ideen und Konzepte habe, mit denen man Weiterarbeiten könne. Außerdem hat der Gemeinderat durch die Weitergabe des Wissens von den Experten profitiert.

Frau Schelkmann fasst zusammen, dass die Ergebnisse der Beiratsarbeit durch die Expertise und ihre praktischen Ansätze zu einer Versachlichung der Diskussion und mit ihren Ideen für gelungene Testentwürfe beigetragen konnten und dass diese zu Akzeptanz gefunden haben, obwohl alle Entwürfe vergleichsweise verdichtete Bauweisen umfassten.

Herr Ihlenfeld merkt an, dass auf rechtsrheinischer Seite über die Innenentwicklung eine stärkere Verdichtung erreicht werden soll, die Aktivierung aufgrund von Flächen in Privateigentum aber herausfordernd ist.

Herr Gänshirt erwidert, dass die Umsetzung von Innenentwicklung leider wenig planbar ist. Umgesetzt werden Möglichkeiten über die Überarbeitung von Bebauungsplänen im Innenbereich, die Ausnutzung der Möglichkeiten des Bauens in zweiter Reihe bei tiefen Grundstücken sowie Potentiale im Dachausbau. Ein Leerstandskataster wurde erstellt, Ziel ist dabei mindestens 3% der Potentiale zu heben. Das Baurecht bietet zwar unterschiedliche Ansätze, diese basieren jedoch umfassend auf der freiwilligen Mitwirkung der Besitzer.

Herr Walther ergänzt, dass in Ilvesheim die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum auf Restflächen ermöglicht werden soll. Wichtig ist für die Preisgestaltung sowie die Umsetzung dabei, dass die Flächen im Eigentum der Gemeinde sind.

Herr Schmutz sieht die Grundstückskosten mit einem Bodenpreis von 1.150€ pro m² als ein großes Hindernis, dass insbesondere alte Grundstücke nicht mehr marktgängig werden lässt.

Herr Gänshirt ergänzt, dass dies insbesondere ein Hindernis für ältere Menschen ist, die sich verkleinern wollen und dazu auch bereit wären ihr Haus aufzugeben. Es muss ermöglicht werden, dass bezahlbare Alternativen bestehen und somit der Markt insgesamt wieder beweglicher wird.

Frau Schelkmann führt aus, dass es ein Ziel des MORO sei mit qualifizierten Entwürfen die Akzeptanz für qualitativ hochwertiges verdichtetes Bauen zu fördern.

Herr Dr. Göck weist auf die Problematik hin, dass insbesondere im direkten Umfeld von vorgesehenen Entwicklungen der Widerstand gegen eine Bebauung am höchsten ist, selbst wenn das Umfeld perspektivisch von dieser profitiert.

Herr Weisbrod merkt an, dass die Versorgung mit ausreichend und bezahlbarem Wohnraum ein elementares Thema ist und an Bedeutung gewinnen wird. Für die Fortschreibung des LEP wird nicht mehr mit einer Null-Fläche bzw. der Einführung Flächenkreislaufwirtschaft gerechnet. In den Gemeinden der MRN wird unterschiedlich mit der Problematik umgegangen, einerseits werden Kleinstgrundstücke mit 120m² Fläche verkauft, andererseits aber weiterhin Baugrundstücke mit bis 1.200m²-Fläche angeboten.

Frau Schelkmann kündigt an, dass der Prozess weiterhin im Planungsausschuss kommuniziert und begleitet werden wird.

Beschluss:

Der Planungsausschuss nimmt den Zwischenbericht zum Projektstand des Modellvorhabens der Raumordnung „Regionale Siedlungs- und Freiraumentwicklung“ (MORO-Fläche) zur Kenntnis.

Tagesordnungspunkt 2: Fortschreibung Teilregionalplan Windenergie und Neuaufstellung Teilregionalplan Freiflächen-Photovoltaik
hier: Sachstand und weiteres Vorgehen

Frau Schelkmann erläutert die Sachlage:

- Zunächst erklärt Frau Schelkmann den neuen Mitgliedern des Planungsausschusses grundsätzlich, welche rechtlichen und planerischen Vorgaben die Planverfahren begründen. Ferner legt sie den anberaumten Zeitplan dar.

- Frau Schelkmann stellt klar, dass, gemessen an dem ermittelten Suchraum für potenzielle Vorranggebiete für die Windenergienutzung relativ gesehen eine gerechte räumliche Verteilung zu erkennen sei.
 - Frau Schelkmann erinnert noch einmal, dass es bezogen auf die Freiflächen-PV lediglich in Baden-Württemberg ein vorgegebenes Flächenziel von 0,2 % der Fläche regionsweit gebe. Insgesamt handelt es sich bei der Aufstellung des Teilregionalplans Freiflächen-Photovoltaik aufgrund der Festlegung von ausschließlich Vorbehaltsgebieten um eine Angebotsplanung.
 - Im Rahmen der Eigenplanung von Vorbehaltsgebieten für Freiflächen-Photovoltaikanlagen habe man sich an den im Sinne des § 35 Abs. 1 BauGB privilegierten Standorten orientiert. Hierbei handelt es sich hauptsächlich um Flächen entlang von Autobahnen und mindestens zweigleisigen Schienentrassen.
 - Im Zuge der Offenlagen gingen zum PV-Verfahren ca. 240 Stellungnahmen, überwiegend von Träger öffentlicher Belange ein. Zum Wind-Verfahren waren es ca. 4.000 Stellungnahmen. Ca. 260 davon wurden von Trägern öffentlicher Belange vorgebracht.
 - Nach aktuellem Stand geht der Verband von einer erneuten Offenlage beider Pläne aus. Wann genau diese Offenlage stattfinden wird, könne jedoch erst im Frühjahr 2025 seriös abgeschätzt werden.
 - Würde allen Anregungen, Bedenken und Wünschen in den Stellungnahmen zum Entwurf der Fortschreibung des Teilregionalplans Windenergie gefolgt, so würden so viele geplante Vorranggebiete entfallen, dass lediglich knapp unter 1 % der Regionsfläche für die Ausweisung von Vorranggebieten für die regionalbedeutsame Windenergienutzung übrigbliebe. Im baden-württembergischen Teil der Region würden fast sämtliche Flächen entfallen.
 - Weiter führt Frau Schelkmann aus, dass nach aktuellem Stand eine Angleichung der Mindestabstände zur Wohnbebauung auf 900m regionsweit im Hinblick auf die Flächenbeitragswert vermutlich realisierbar wäre.
 - Frau Schelkmann präsentiert weitere abwägungsrelevante Fragestellungen.
- Abschließend erläutert Frau Schelkmann noch die Umzingelungssystematik. Der Verband orientiert sich hier an einer bundesweit anerkannten Methode, die auch Baden-Württemberg weit Anwendung findet.:

Freie Wähler Fraktion:

Herr Zellner zählt die aus der Sicht seiner Fraktion wichtigen Punkte auf:

- Der Fraktion der Freien Wähler ist es ein Anliegen, dass die Verbandsverwaltung zügig die Abwägungsvorschläge zu den eingegangenen Stellungnahmen erarbeitet.
- Der „worst case“ sei ein Ausbleiben von Satzungsbeschlüssen bis Ende September 2025 mit einhergehendem Entfallen des Planungsvorbehaltes
- Die Arbeit der Verwaltung wird begrüßt
- Die vorgestellten abwägungsrelevanten Fragestellungen werden ebenfalls begrüßt, sollten jedoch klarer definiert werden
- Bezüglich der Umzingelung wird die vorgestellte Systematik begrüßt.
- Bezüglich der Netzanbindung sei es wichtig, dass im Falle der notwendigen Neuerrichtung von Netzen diese möglichst nicht in Waldflächen, sondern eher in unbewaldeten Flächen vorgenommen werden sollten.

- Bezüglich der Qualität von Gutachten bestünden Bedenken; es werden belastbare Gutachten gefordert. Diese müssten geprüft werden.
- Der Verfahrensstand solle lediglich bei bereits bestehender Genehmigung eines Windparks berücksichtigt werden.
- Die Hanglagen im Wald sollen bezüglich Topographie nicht als Vorranggebiete ausgewiesen werden.
- Weitere Flächenmeldungen der Kommunen seien eingegangen, diese solle die Verwaltung prüfen und die konfliktfreien Flächen in einer Liste mit Hektargrößen transparent darlegen; das 1,8 % Flächenziel im baden-württembergischen Teilraum soll mit restriktionsfreien Flächen geschafft werden.
- Es soll geprüft werden, ob Vorranggebiete für Windenergie auf festgelegten Rohstoffabbaugebieten wie dem Kiesabbau in Heidelberg möglich gemacht werden können.
- Alle bestehenden und genehmigten Anlagen sollen in das Planverfahren über Vorranggebiete „aufgefangen“ werden.

Herr Schlusche erläutert, dass die Rechtsfolge bei Nichterreichen des Flächenbeitragswerts noch nicht Ende September 2025 eintrete. Hier gelten die bundesweiten Fristen, also der 31.12.2027 bzw. der 31.12.2032. Erst wenn diese verstreichen würden ohne, dass die jeweilige Flächenbeitragswerte erreicht werden, entfalle der Planungsvorbehalt.

Frau Schelkmann berichtet im Hinblick auf die von Herrn Zellner angesprochene Qualität der Gutachten, dass die dem Verband vorgelegten Gutachten durch die jeweils zuständigen Fachbehörden wie u.a. dem Regierungspräsidium Karlsruhe auf Plausibilität geprüft werden. Dies habe die Höhere Naturschutzbehörde (HNB) zugesichert. In Rheinland-Pfalz habe man eine entsprechende Anfrage analog gestellt.

Frau Schelkmann bestätigt, dass im Rahmen der Offenlage eine Vielzahl an neuen Flächen, bzw. neue Flächenabgrenzungen gemeldet wurden. Diese werden derzeit geprüft. Ferner würden derzeit umfangreiche bilaterale Gespräche mit den Kommunen geführt. Bezüglich der Bestandsanlagen müsse bedacht werden, dass nicht alle dieser Anlagen aus heutiger Sicht an sinnvollen Standorten errichtet wurden. Vor allem bezüglich dieser Bestandsanlagen müsse die Möglichkeit des „Auffangens“ über Vorranggebiete für die regionalbedeutsame Windenergienutzung genau geprüft werden.

AfD-Fraktion:

Herr Eckert fragt an, wieso militärische Belange und Belange der Flugsicherheit erst jetzt berücksichtigt würden und ob diese der Verbandsverwaltung vorher noch nicht bekannt gewesen seien?

Frau Schelkmann antwortet, dass die militärischen Belange der Verbandsverwaltung erst im Rahmen der 1. Offenlage durch die Bundeswehr mitgeteilt worden seien. Dies sei im Rahmen eines Ampelsystems, bezogen auf die ausgewiesenen Vorranggebiete erfolgt. Derzeit werde der Dialog mit der Bundeswehr gesucht. In Bezug auf die zivile Luftfahrt sei der Umgang bezüglich der Instrumentenanflugverfahren des Flugplatzes Mannheim und des Flugplatzes Speyer noch in Klärung. Eine pauschale Beurteilung dieses Konfliktes erscheint jedoch aus jetziger Sicht schwierig. Man gehe von einer Einzelfallbetrachtung aus.

CDU-Fraktion:

Frau Pfahl zitiert aus dem Umweltbericht. Dort heiße es auf Seite 43: „Die verbleibenden großen zusammenhängenden Landschaftsräume sind von besonderer Bedeutung für die landschaftsgebundene stille Erholung.“ Frau Pfahl schlägt vor, ein zusätzliches Kriterium in den Kriterienkatalog aufzunehmen, anhand dessen zusammenhängende Landschaftsräume mit

klimafreundlicher Erholungsfunktion im Zuge der Windenergieplanung geschont werden sollen.

Herr Werner bittet, den Planungswillen der Gemeinden bei den abwägungsrelevanten Fragestellungen ebenfalls zu berücksichtigen.

Frau Schelkmann verweist auf die Unterrichtung und die Offenlage. Im Zuge des planerischen Gegenstromprinzips würde der kommunale Planungswille selbstverständlich berücksichtigt. Maßgeblich sei am Ende eine sachgerechte Abwägung und eine regionsweit einheitliche Abwägungsmethodik. Der Wunsch, die Landschaftsräume mit klimafreundlichen Erholungsräumen als Kriterium in den Kriterienkatalog aufzunehmen, werde geprüft. Grundsätzlich gilt: Angesichts des Zeitplans kann der Kriterienkatalog zum jetzigen Zeitpunkt des Planverfahrens lediglich verschärft, nicht jedoch weiter geöffnet werden. Dies würde zwangsläufig eine 3. Offenlage bedeuten.

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Herr Weisbrod erläutert den Standpunkt der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, nämlich dass eine Verschärfung des Kriterienkatalogs nicht vorgenommen werden sollte. Der Zeitplan sei leider nicht so zügig wie geplant. Es wird bestätigt, dass die Frist zum 31.12.2027 die Frist für die Rechtsfolge sei. Das Verstreichen der Frist am 30.09.25 ohne Erreichen des Flächenbeitragswerts führe nicht zur Superprivilegierung. Die Planung könne also ruhiger angegangen werden als gedacht. Gespannt erwarte man von Seiten der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen die Genehmigung der ersten Windenergieanlage im Rhein-Neckar-Kreis.

Beschluss (bei vier Gegenstimmen):

Der Planungsausschuss nimmt den Bericht zum Sachstand der beiden laufenden Verfahren zur Kenntnis.

Der Planungsausschuss beauftragt die Verwaltung, für die nächste Sitzung des Planungsausschusses im Februar 2025 auf Basis der eingegangenen Stellungnahmen der 1. Offenlage eine vorläufige Gebietskulisse vorzulegen und auf dieser Grundlage offene Einzelfälle zu beraten.

Tagesordnungspunkt 3: Zukunftsraum Rhein-Neckar 2040
hier: Erste Überlegungen zur Gesamtfortschreibung des Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar

Frau Schelkmann führt aus, dass die Regionalplanung grundsätzlich ein zeitintensiver Prozess sei, der einen umfassenden Dialog mit den Kommunen erfordere. Flächenkonkurrenzen seien der Regionalplanung immanent und angesichts vielfältiger transformatorischer Herausforderungen, sei eine Gesamtfortschreibung angezeigt. Zudem sei Zielhorizont des Einheitlichen Regionalplans aus dem Jahr 2014 so gut wie erreicht und vor dem Hintergrund der Neuaufstellungsprozesse der Landesraumordnungspläne in Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz stünden zeitnah auch Anpassungspflichten an. Darauf müsse man vorbereitet sein.

Derzeit bereite man Analysen vor und beginne mit ersten Vorüberlegungen, die bei erfolgreicher Bewerbung durch interessante Fördertöpfe unterstützt werden können.

Herr Schlusche erwähnt, dass es bei dem RegioStrat-Programm immerhin um 450.000 € bei 90 % Förderung gehe. Eine ähnliche Chance gebe es auch im Rahmen des Förderansatzes des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg. Hier gäbe es Möglichkeiten, das Verkehrsmodell in eine regionsweite Umsetzung zu bringen. Hier gehe es um eine Summe von

100.000 €, die man im Rahmen einer Kooperation mit dem Land allein für das Verkehrsmodell einwerben wolle. Auch dieser Förderansatz stehe im Kontext zu Vorarbeiten zur Fortschreibung des Einheitlichen Regionalplans.

Herr Baaß lobt das Format, das man im Rahmen des TOP 1 gewählt habe, als sehr gelungen und erwähnt, dass die Kollegen Bürgermeister sehr plausibel und nachvollziehbar berichtet haben. Ein Problem sei, dass der Regionalplan zunächst von konkreten kommunalen Problemstellungen weit entfernt sei. Aber dieses Format habe gezeigt, wie die Region stärker unterstützt werden kann, z.B. durch positive Beispiele von Bürgermeistern im Zuge der Vorbereitung des Regionalplans.

Beschluss:

Der Planungsausschuss nimmt den Bericht zu ersten Überlegungen zur Gesamtfortschreibung des Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar zur Kenntnis und stimmt dem weiteren Vorgehen zu. Hierzu sollen auch Möglichkeiten geprüft werden, um Fördermittel seitens des Bundes und der Länder einzuwerben.

Tagesordnungspunkt 4: Standortsuche für ein Endlager für hochradioaktive Abfälle der Bundesgesellschaft für Endlagerung (BGE) im Bereich der Metropolregion Rhein-Neckar
hier: Aktueller Verfahrensstand und Ausblick

Frau Schelkmann fasst den Inhalt der Vorlage zusammen und betont, dass sich der Suchraum in der Region nach dem aktuellen Bericht verringert habe. Man werde auch weiterhin in diesem Gremium über die Entwicklung der Standortsuche berichten.

Beschluss:

Der Planungsausschuss nimmt die Informationen zur Standortsuche für ein Endlager für hochradioaktive Abfälle zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung das Verfahren auch weiterhin zu begleiten sowie über neue Sachstände zu informieren.

Tagesordnungspunkt 5: Verschiedenes / Mitteilungen

Her Schlusche berichtet, dass sich Planung der Deutschen Bahn für die Ausbaustrecke Mannheim – Karlsruhe verzögern werden. Dies liege daran, dass derzeit die Verkehrsprognose 2040, die man den Planungen zu Grunde legen müsse, noch ausstehe. Diese werde wohl erst im Jahre 2025 vorliegen.

Für die Planung der Neubaustrecke Mannheim – Frankfurt erwarte man ebenfalls Verzögerungen auf Grund der Bundestagswahl, die im Februar stattfinden werde. Das Bundesverkehrsministerium habe aber das Positionspapier der MRN dankend entgegengenommen.

Sitzungsende: 15:40 Uhr


.....
Vorsitzender


.....
Schriftführer

.....
Martin Diblik

.....
Christian Burkardt

Anlage/n
TOP 2 Präsentation der 73. Sitzung des Planungsausschusses am 22.11.2024

Planungsausschuss

Verband Region Rhein-Neckar

73. Sitzung des Planungsausschusses

Maikammer | 22.11.2024

TOP 2

Fortschreibung Teilregionalplan Windenergie und Neuaufstellung Teilregionalplan Freiflächen- photovoltaik hier: Sachstand und weiteres Vorgehen

Vorlage: VO-PLA/2024/039

Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss nimmt den Bericht zum Sachstand der beiden laufenden Verfahren **zur Kenntnis**.

Der Planungsausschuss **beauftragt die Verwaltung**, für die nächste Sitzung des Planungsausschusses im Februar 2025 auf Basis der eingegangenen Stellungnahmen der 1. Offenlage **eine vorläufige Gebietskulisse vorzulegen und auf dieser Grundlage offene Einzelfälle zu beraten**.

Teilregionalpläne Wind und Freiflächen-Photovoltaik

Schaffung der räumlichen Voraussetzungen zum Ausbau der Erneuerbaren Energien

Fortschreibung des Teilregionalplans Windenergie

- Umsetzung der Flächenbeitragswerte der Länder aus dem Windenergiebedarfsgesetz (WindBG) (2% der Bundesfläche bis 2032).
- Ausweisung von Vorranggebieten für die regionalbedeutsame Windenergienutzung

Aufstellung des Teilregionalplans Freiflächen-Photovoltaik

- Keine flächenhaften bundesgesetzlichen Zielvorgaben; unterschiedlich auf Landesebene
- Ausweisung von Vorbehaltsgebieten für regionalbedeutsame Freiflächen-Photovoltaikanlagen



Stand: Bearbeitung der Stellungnahmen aus der Offenlage

Abgeschlossene Verfahrensschritte

Stand November 2024



Datum	Thema
20.07.2022	Aufstellungsbeschluss der Teilregionalpläne
27.09.2022 – 14.11.2022	Unterrichtung TöB
24.03.2023	Beschluss des Kriterienkatalogs im Planungsausschuss
31.05.2023 – 11.07.2023	Scoping
29.09.2023	Beschluss Suchraumkulisse und Anpassung Kriterienkatalog
Herbst 2023	Verwaltungsinterne Informationsveranstaltungen
15.12.2023	Offenlagebeschluss durch die Verbandsversammlung
05.03. – 29.04.2024	Zeitraum der Offenlage

Anstehende Verfahrensschritte

Grobe Übersicht

Datum

Thema

bis Ende 2024

Erfassung und Exzerpierung der rund 4.000 eingegangenen Stellungnahmen, begleitend kommunale Gespräche

bis Ende Februar 2025

Abwägungsvorschlag der Verbandsverwaltung zu den Stellungnahmen, parallel kommunale Gespräche & vorläufiges Abwägungsergebnis mit Entwurf einer Flächenkulisse als Grundlage für die Erarbeitung der technischen Synopse im PLA am 26. Februar 2025

Mai 2025

Beschluss Synopse 1. Offenlage durch den Planungsausschuss (geplant)

2025

2. Offenlage und Satzungsbeschluss (geplant)

der weitere Zeitplan kann erst nach Abschluss der Abwägung seriös bestimmt werden

Vorstellung der Flächenkulisse Wind

Suchraum



Differenzierung des Suchraums

Raumbezug	Anteil des erweiterten Suchraums der Gesamtfläche	Anteil des Kernsuchraums der Gesamtfläche (restriktionsfrei)
Metropolregion Rhein-Neckar (MRN)	6,5 %	2,5 %
Baden-Württembergischer Teil der MRN	9,9 %	2,54 %
Rheinland-Pfälzischer Teil der MRN	4,8 %	3,1 %
Hessischer Teil der MRN	1,6 %	0,1 %

→ Identifizierung von Potenzialflächen innerhalb der Suchräume für die künftigen Vorranggebiete

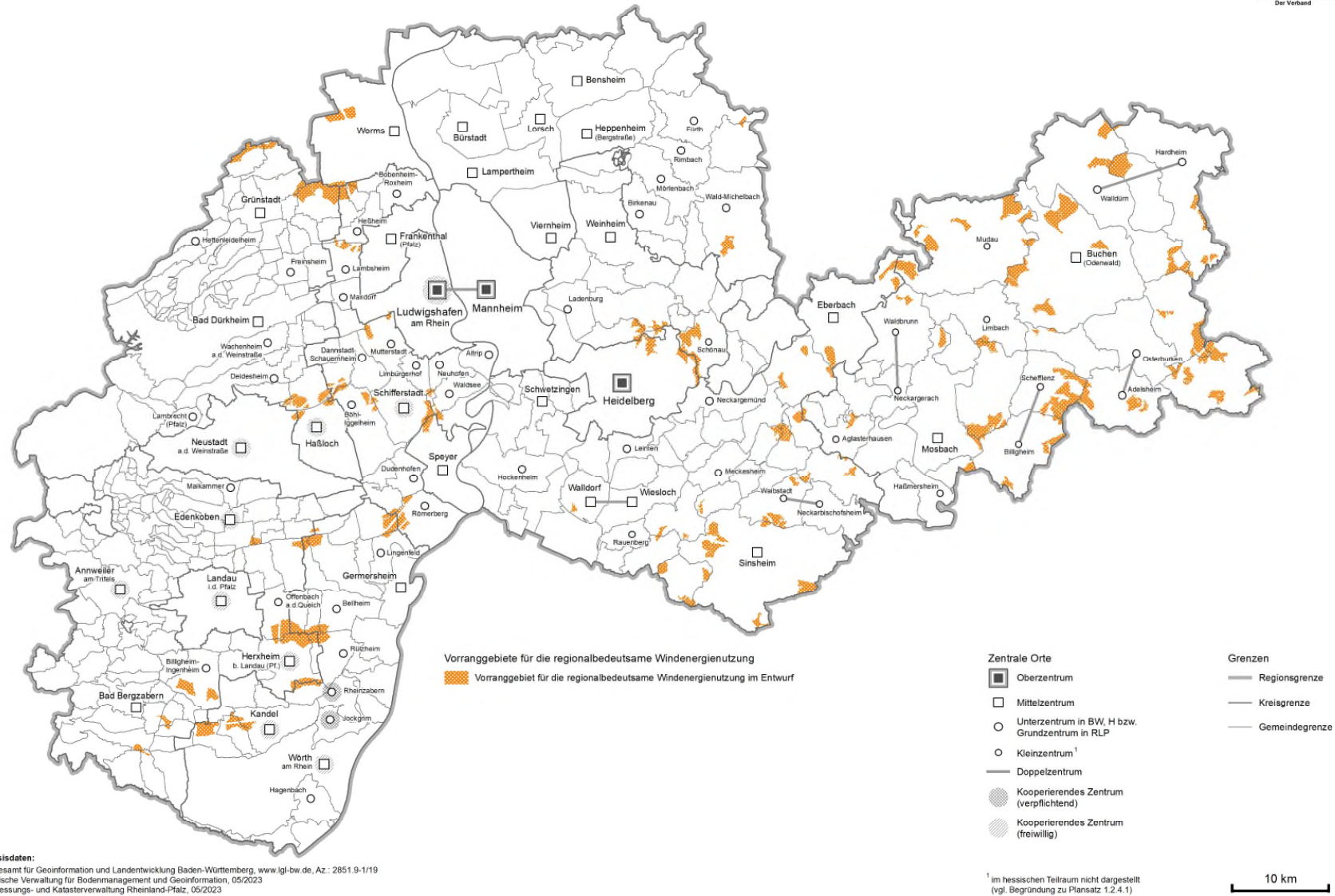
Vorranggebiete gemäß Offenlage

Fortschreibung Teilregionalplan Windenergie

Vorranggebiete für die regionalbedeutsame Windenergienutzung | 1. Offenlage

Raumbezug	Anteil der Vorranggebiete an der Gesamtfläche
Metropolregion Rhein-Neckar (MRN)	3,1 %
Baden-Württembergischer Teilraum	4,6 %
Rheinland-Pfälzischer Teilraum	2,4 %
Hessischer Teilraum (Kreis Bergstraße)	0,3 %

EINHEITLICHER REGIONALPLAN RHEIN-NECKAR – FORTSCHREIBUNG DES TEILREGIONALPLANS WINDENERGIE
 Vorranggebiete für die regionalbedeutsame Windenergienutzung (Entwurf, Stand: Januar 2024)



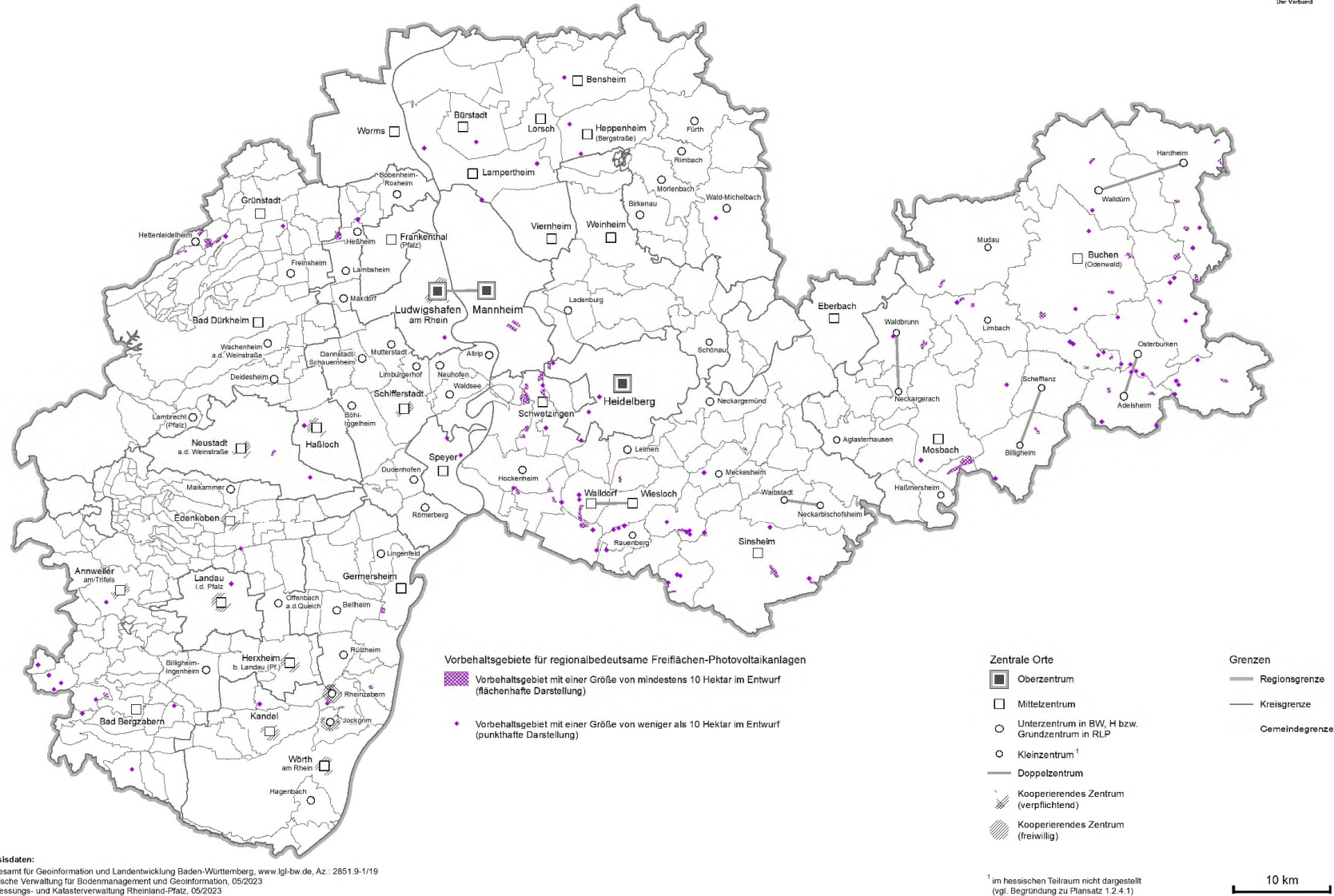
Vorbehaltsgebiete gemäß Offenlage

Aufstellung Teilregionalplan Freiflächen-Photovoltaik

Vorbehaltsgebiete für regionalbedeutsame Freiflächen-Photovoltaikanlagen

Raumbezug	Anteil der Vorbehaltsgebiete an der Gesamtfläche
Metropolregion Rhein-Neckar (MRN)	0,29 %
Baden-Württembergischer Teilraum	0,53 %
Rheinland-Pfälzischer Teilraum	0,12 %
Hessischer Teilraum (Kreis Bergstraße)	0,05 %

EINHEITLICHER REGIONALPLAN RHEIN-NECKAR – AUFSTELLUNG DES TEILREGIONALPLANS FREIFLÄCHEN PHOTOVOLTAIK
 Vorbehaltsgebiete für regionalbedeutsame Freiflächen-Photovoltaikanlagen (Entwurf, Stand: Januar 2024)



Übersicht der eingegangenen Stellungnahmen

Windenergie:

- Ca. 4000 Stellungnahmen insgesamt.
- Davon rund 260 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange sowie einzelnen Projektentwicklern.
- In Einzelfällen eine Vielzahl an Stellungnahmen von Privatpersonen mittels beigefügten Unterschriftenlisten bzw. einige Personen haben auch mehrere Stellungnahmen abgegeben.

Freiflächen-Photovoltaik

- Ca. 240 Stellungnahmen insgesamt; der überwiegende Teil der Stellungnahmen ist den Trägern öffentlicher Belange zuzuordnen.

Erste Erkenntnisse über Konfliktlagen

Windenergie:

- Die Relevanz der besonderen Herausforderungen zu Fragestellungen des **Siedlungsabstandes**, des Umgangs mit **Natura-2000 Gebieten** sowie der Berücksichtigung von **Bestandsanlagen** hat sich bestätigt.
- **Militärische Belange** (Tiefflugkorridore, **Munitionsdepots**) → hierzu wurden und werden erste Abstimmungsgespräche mit betroffenen Gemeinden geführt; Gespräche mit der Bundeswehr sind geplant.
- Im Einzelfall stellen sich auch der **Landesdenkmalschutz** sowie die **Luftverkehrssicherheit** als erhebliche Konfliktlagen heraus.

Freiflächen-Photovoltaik:

- Bestätigung, dass das Thema **Landwirtschaft** und der zunehmende Verbrauch von hochwertigen Ackerflächen ein zunehmend zentraler Bestandteil zukünftiger Diskussionen sein wird.

Erste Erkenntnisse über Konflikträgen

Windenergie - Mögliche Szenarien

- Vss. Reduzierung des Flächenbeitragswertes im Gesamttraum um ca. **0,7 %** alleine aufgrund **rechtlicher und tatsächlicher Hindernisse**
 - Möglicherweise Reduzierung des Flächenbeitragswertes im Gesamttraum um ca. **0,2 %** aufgrund eines **900 m Siedlungsabstandes** im Baden-Württembergischen Teilraum (mögliche Reduzierung um **0,5 % im baden-württembergischen Teilraum**) → Umsetzbarkeit wird aktuell noch geprüft
- Kombination beider Szenarien: Mögliche Reduzierung des Flächenbeitragswertes der Gesamtregion um **0,84 %**

Würden **alle negativen Einwendungen ohne Abwägung** zu einer Herausnahme von Flächen führen, verblieben **weniger als 1 %** an Vorranggebiete für Windenergie im Gesamttraum – Ein Großteil davon im rheinland-pfälzischen Teilraum

Weitere abwägungsrelevante Fragestellungen

...welche unter Beachtung des Flächenziels und Zeitplans im weiteren Abwägungsprozess ggf. Anpassungen am Kriterienkatalog nach sich ziehen können...

Windenergie

- Gefahr einer **Überlastung**
- **Netzanbindung** – bereits gesichert oder Netzanknüpfungspunkt in unmittelbarer Nähe bekannt?
- bereits **vorliegende Gutachten** (z.B. Artenschutz, Windhöffigkeit)
- **Verfahrensstand** auf Genehmigungsebene
- Lässt die **Topographie** eine möglichst boden- und flächenschonende Erschließung zu?
- **Alternativenbetrachtung** im Untersuchungsraum

Freiflächen-Photovoltaik

- **Raumstrukturelle Einbindung** → angestrebt wird eine Bündelung
- **Netzanbindung** – bereits gesichert oder Netzanknüpfungspunkt in unmittelbarer Nähe bekannt?
- bereits **vorliegende Gutachten** (z.B. Artenschutz)
- Lage in einem Bereich der **bauplanungsrechtlichen Privilegierung**?
- **Verfahrensstand** auf Ebene der Bauleitplanung
- **Alternativenbetrachtung** im Untersuchungsraum

Abwägungsrelevante Fragestellungen

Prüfen auf Umzingelung und Überlastung

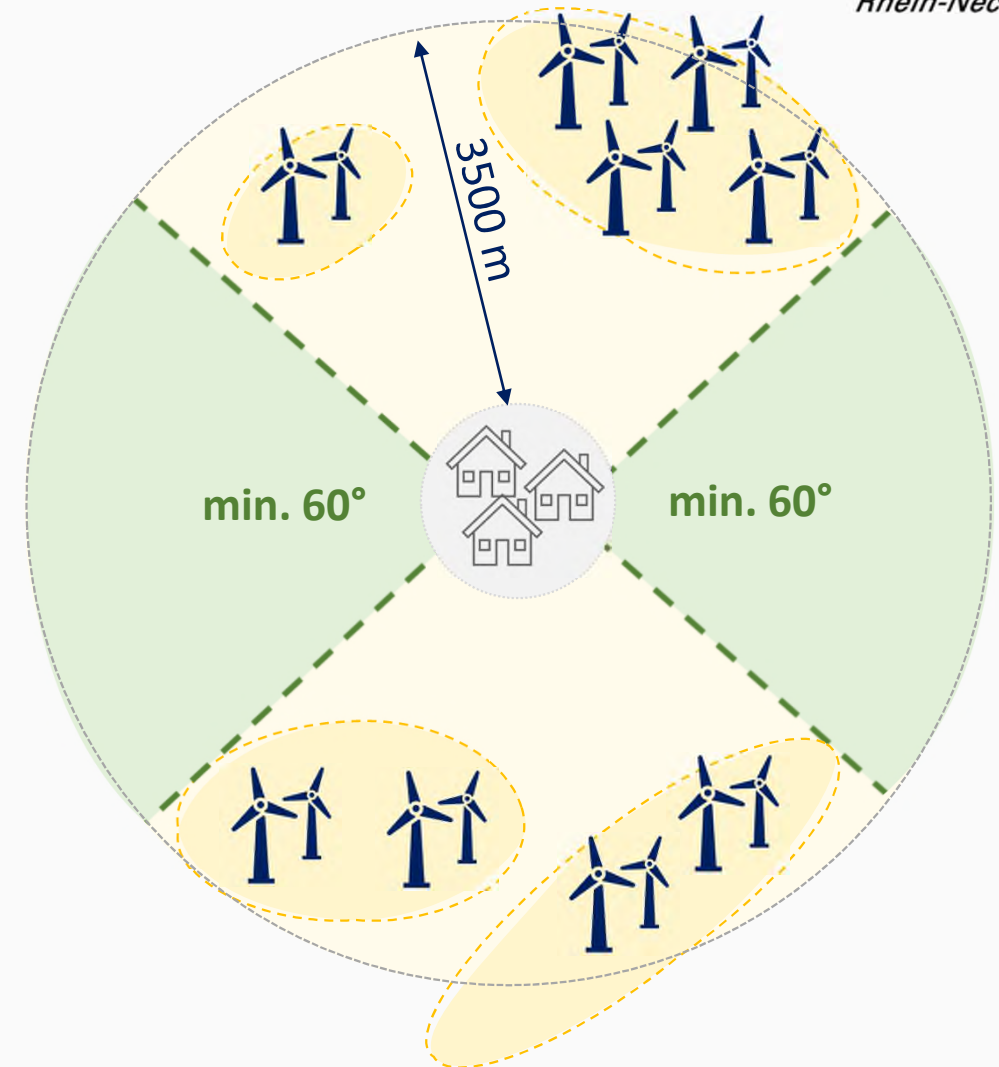
Methodik orientiert sich am „Gutachten zur „Umfassung von Ortschaften durch Windenergieanlagen“ (2021) vom Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern

- Ausgangspunkt der Prüfung ist der Ortsrand
- Untersuchungsradius: 3500 m

Es dürfen maximal 2 x 120° mit Vorranggebieten belegt sein, wenn diese durch einen freizuhaltenden Korridor von min 60° voneinander getrennt sind

oder

Es dürfen in einer Blickrichtung maximal 180° mit VRG belegt sein, wenn die restlichen Sichtbereiche nicht von Vorranggebieten belegt sind





Metropolregion Rhein-Neckar

Der Verband

Vorlage PLA

Vorlage: VO-PLA/2025/042

Aktenzeichen: 023 03

Verfasser: Herr Jonas Engel, Herr Till Fügener

Datum	Gremium	Zuständigkeit	Öffentlichkeitsstatus
26.02.2025	Planungsausschuss	Entscheidung	öffentlich

TOP 1: Fortschreibung Teilregionalplan Windenergie hier: Sachstand Abwägungsprozess und weiteres Vorgehen

I. Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss nimmt den Sachstand der verwaltungsinternen Prüfung der Vorranggebiete für die regionalbedeutsame Windenergienutzung zur Kenntnis und beauftragt die Verbandsverwaltung eine Synopse mit Abwägungsvorschlägen für die zweite Offenlage der Fortschreibung des Teilregionalplans Windenergie vorzubereiten.

II. Sachverhalt

Im Zuge der 73. Sitzung des Planungsausschusses am 22.11.2024 in Maikammer wurde die Verbandsverwaltung beauftragt, eine vorläufige Gebietskulisse der geplanten Vorranggebiete für die regionalbedeutsame Windenergienutzung vorzulegen. Vor dem Hintergrund umfangreicher Flächenneumeldungen und Hinweisen in Bezug auf Flächenneuabgrenzungen sowie aufgrund noch ausstehender, bzw. zu plausibilisierender Gutachten, kann zum derzeitigen Stand weder eine abschließende Flächenkulisse vorgestellt noch können konkrete Einzelfälle zielorientiert zur Diskussion gestellt werden.

Vor dem o.g. Hintergrund liegt der Schwerpunkt der Vorlage auf einem Überblick mit Einschätzungen der Verbandsverwaltung und dem weiteren Zeitplan. Dieser steht in direktem Zusammenhang zu dem Ergebnis der verwaltungsinternen Prüfung der Flächenkulisse der ersten Offenlage (siehe hierzu Tabelle 1 und Karte 1 in der Anlage) und der Sichtung der eingegangenen Flächenneumeldungen, bzw. Hinweisen auf Flächenneuabgrenzungen, bzw. Flächentausch.

Im Rahmen der verwaltungsinternen Prüfung der Flächenkulisse der ersten Offenlage wurden zusätzlich zum bestehenden Kriterienkatalog weitere Aspekte berücksichtigt. Diese sind unter der Bezeichnung „abwägungsrelevante Fragestellungen“ bereits auf der 73. Sitzung des Planungsausschusses vorgestellt worden. Im Sinne einer einheitlichen Planung fand eine Angleichung des Abstands zu Wohnbauflächen in Bestand und Planung statt. Dieser beträgt im baden-württembergischen Teilraum der Metropolregion nun, analog zum rheinland-pfälzischen Teilraum, i.d.R. 900 Meter. Zur Vermeidung einer potenziellen Umzingelung einzelner Siedlungskörper wurde die Methodik des „Gutachtens zur Umfassung von Ortschaften durch Windenergieanlagen“ des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern aus dem Jahr 2021 angewandt.

Eine Übersicht der im Rahmen der ersten Offenlage eingegangenen weiteren Flächenmeldungen, bzw. Hinweise in Bezug auf Flächenneuabgrenzungen oder Flächentausch sind der Übersichtskarte (siehe hierzu Karte 2 in der Anlage) zu entnehmen.

Bei der verwaltungsinternen Prüfung der eingegangenen Flächenneumeldungen bzw. Flächenneuabgrenzungen ist die Verbandsverwaltung bestrebt, die bereits bestehenden und genehmigten Windenergieanlagen möglichst vollständig über Vorranggebiete aufzufangen.

Insgesamt bestätigt sich, dass eine zweite Offenlage erforderlich ist. Diese erfordert vor dem Hintergrund des Zeitplans im weiteren Verfahren jedoch einen klar abgesteckten Rahmen. Dieser wird im Folgenden kurz umrissen.

1. Vorbereitung Abwägungsvorschlag zweite Offenlage

Hier muss unterschieden werden zwischen den Flächen, die Bestandteil der ersten Offenlage waren und den neuen Flächen, die im Rahmen der Offenlage gemeldet wurden, bzw. es Hinweise auf Neuabgrenzungen oder einen möglichen Flächentausch gibt.

Flächen aus der ersten Offenlage

Die im Rahmen der ersten Offenlage eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und in Form eines Ampelsystems einer ersten verwaltungsinternen Bewertung unterzogen (siehe hierzu Tabelle 1 und Karte 1 in der Anlage). Die Farben können sich auf Flächenanteile oder ganze Flächen beziehen.

Grün bedeutet, dass die Fläche konfliktfrei ist und in die zweite Offenlage übernommen werden kann. Sofern es Konflikte gab, sind diese weitestgehend gelöst. Erforderliche Gutachten liegen vor und sind als plausibel befunden. Im Einzelfall können noch Anpassungen der Kulisse auf Grund neuer Erkenntnisse z.B. zu Vorkommen von Sonderstatusarten aus dem Fachbeitrag Artenschutz möglich sein.

Nach derzeitigem Stand können in Baden-Württemberg 2,0 %, in Hessen 0,3 %¹ und in Rheinland-Pfalz 1,7 % der Entwurfsflächen aus der ersten Offenlage dieser Kategorie zugeordnet werden.

Gelb bedeutet, dass die Sachverhaltsermittlung noch nicht abgeschlossen ist. D.h., hier stehen noch Gutachten aus, bzw. müssen Gutachten noch plausibilisiert werden, oder sind noch Sachverhalte durch die Verbandsverwaltung zu klären (z.B. militärische Belange oder die zivile Luftfahrt betreffende Belange).

Nach derzeitigem Stand können in Baden-Württemberg 0,5 % und in Rheinland-Pfalz 0,7 % der Entwurfsflächen aus der ersten Offenlage dieser Kategorie zugeordnet werden.

- Bzgl. der erforderlichen Gutachten weist die Verbandsverwaltung darauf hin, dass diese weder von ihr selbst beauftragt noch finanziert werden. Dies obliegt denjenigen, die die Flächen gemeldet haben, bzw. entwickeln. In der Regel übernehmen die Projektierer diese Aufgabe.

Rot bedeutet, dass diese Gebiete bzw. Flächenanteile nach Auswertung der Offenlage zur Weiterführung in die zweite Offenlage als nicht geeignet bewertet sind. Hier stehen sachliche Gründen einer Weiterverfolgung entgegen. Betroffen sind hier zum Teil auch Gebietsverkleinerungen aufgrund der Vergrößerung des Mindestabstandes zur Wohnbebauung in Baden-Württemberg sowie Tauschflächen.

Nach derzeitigem Stand können in Baden-Württemberg 2,0 % und in Rheinland-Pfalz 0,04 % der Entwurfsflächen aus der ersten Offenlage dieser Kategorie zugeordnet werden.

¹ In Hessen wird es eine nachrichtliche Übernahme der Gebiete geben, die verbindlich im Regionalplan Südhessen gesichert und bereits als Flächenbeitragswert der Stufe 1 (31.12.2027) festgestellt sind.

Neue Flächenmeldungen, neue Flächenabgrenzungen, bzw. Flächentauschflächen im Rahmen der Offenlage

Insgesamt gingen in der ersten Offenlage ca. 12.210 ha an neu gemeldeten Flächen ein.

Die Verbandsverwaltung befindet sich diesbezüglich noch in der verwaltungsinternen Prüfung und hat hierzu weitere bilaterale Gespräche geführt, bzw. wird diese noch führen müssen. Eine Übersicht über die Flächenneumeldungen findet sich in der Anlage (Karte 2). Viele der gemeldeten Flächenneuabgrenzungen, bzw. neuen Flächen berühren auch Flächen aus der ersten Offenlage. Insoweit gilt es hier Querbezüge auch zeitlich einzuplanen.

2. Besondere Sachverhalte / beispielhaft

Im Zuge des laufenden Abwägungsprozesses ergab sich ein verstärkter Abstimmungsbedarf zu spezifischen Sachverhalten, die noch nicht abschließend geklärt sind. Dies betrifft unter anderem Themen der militärischen und zivilen Luftfahrt (u.a. Instrumentenanflugverfahren City Airport Mannheim in Bezug auf HD/RNK-VRG01-W).

Wie bereits im Rahmen der 73. Sitzung des Planungsausschusses dargelegt, wurden einige der geplanten Vorranggebiete für die regionalbedeutsame Windenergie im Rahmen der Offenlage vom Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr über ein Ampelsystem mit rot (Ausschluss) belegt. Im baden-württembergischen Teilraum der Metropolregion bezieht sich dies auf zwei größere militärische Flugkorridore, die als Ausschlussgebiete für die Windenergienutzung definiert wurden. Mit den betroffenen Kommunen wurden diesbezüglich bereits Gespräche geführt und eine Anfrage zu einem weiteren Austausch mit der Bundeswehr wurde auf den Weg gebracht.

Im rheinland-pfälzischen Teilraum der Metropolregion erhielt ein schmaler Korridor beidseitig der Autobahn A 61 die Definition eines Ausschlussgebiets für die Windenergienutzung. Hier besteht insoweit Klärungsbedarf aufgrund divergierender Aussagen von Seiten des Bundesamtes im Zusammenhang mit dem Regionalplanfortschreibungsverfahren zur Windenergie der Nachbarregion Rheinhessen-Nahe in Rheinland-Pfalz.

3. Zu prüfende Sachverhalte aus der 73. Sitzung des Planungsausschusses

Auf der 73. Sitzung des Planungsausschusses erging von Seiten der CDU-Fraktion der Auftrag an die Verbandsverwaltung, zu prüfen, ob ein Kriterium neu in den Kriterienkatalog aufgenommen werden könnte, anhand dessen „zusammenhängende Landschaftsräume mit klimafreundlicher Erholungsfunktion“ von der Ausweisung von Vorranggebieten für die regionalbedeutsame Windenergienutzung ausgenommen werden können.

Ferner wurde die Verwaltung von der Fraktion der Freien Wähler beauftragt zu prüfen, ob Vorranggebiete für die regionalbedeutsame Windenergienutzung auf festgelegten Rohstoffabbaugebieten wie dem Kiesabbau in Heidelberg möglich gemacht werden können. Dem wurde in der Zwischenzeit nachgegangen.

Berücksichtigung zusammenhängender Landschaftsräume mit klimafreundlicher Erholungsfunktion

In der schutzgutbezogenen Betrachtung des Umweltberichts wird neben den Kriterien „Erholungswald“ und „Klimaschutzwald“ auch das Kriterium „Unzerschnittene verkehrsarme Räume größer 100 km²“ geprüft. Soweit sich Betroffenheiten mit den geplanten Vorranggebieten für die regionalbedeutsame Windenergienutzung ergeben, wird dies in den jeweiligen Gebietssteckbriefen bei den betreffenden Schutzgütern vermerkt. Insoweit ist dieser Belang bereits inhaltlich geprüft.

Eine Ergänzung des in der Begründung zu Plansatz 3.2.4.4 enthaltenen Kriterienkatalogs ist aus Sicht der Verbandsverwaltung nicht angezeigt.

Vorranggebiete für die regionalbedeutsame Windenergienutzung auf festgelegten Rohstoffabbaugebieten

Nach dem Kriterienkatalog zur Fortschreibung des Teilregionalplans Windenergie ist die Errichtung von Windenergieanlagen in Vorranggebieten für den Rohstoffabbau sowie bereits genehmigten Rohstoffabbaugebieten nicht zulässig. Ausnahmen hiervon sind im Einzelfall möglich, wenn es sich um bereits vollständig abgebaute Flächen handelt, keine Rekultivierungs- bzw. Renaturierungsaufgaben entgegenstehen und dies seitens der geologischen Landesämter bestätigt ist. Eine dahingehende Prüfung ist – soweit dies auf Grundlage der vorhandenen Datenlage möglich war – im Rahmen der Erstellung der Suchraumkulissen erfolgt, mit dem Ergebnis, dass bisher gesicherte und nun erschöpfte Rohstoffvorkommen, die für eine Windenergienutzung in Frage kommen, entweder nicht vorhanden sind oder keine Kenntnis darüber besteht.

Auf Gemarkung der Stadt Heidelberg befinden sich zwei Vorranggebiete für den Rohstoffabbau: Das Vorranggebiet für den Rohstoffabbau HD-VRG01 Heidelberg, Grenzhof und das Vorranggebiet für den Rohstoffabbau HD/RNK-VRG01-W.

HD-VRG01 Heidelberg, Grenzhof: Auf dieser Fläche erfolgt derzeit kein Kiesabbau, die Wiederaufnahme der Abbautätigkeiten ist mit Blick auf das noch nicht erschöpfte Rohstoffvorkommen jedoch nicht ausgeschlossen.

HD/RNK-VRG01 Heidelberg/Oftersheim, Neurott: Auf dieser Fläche fand bisher noch kein Kiesabbau statt. Somit ist das Rohstoffvorkommen noch vollständig vorhanden, so dass auch in diesem Fall ein möglicher Kiesabbau nicht ausgeschlossen werden kann.

Die beiden Vorranggebiete sind Bestandteil der Vorratsflächen, die zur Deckung des seitens des Landes Baden-Württemberg nachzuweisenden Rohstoffbedarfs in der Regionalplanung festgelegt werden müssen.

4. Zeitplan bis zum Beschluss der 2. Offenlage

Vor dem Hintergrund der unter II 1.-3. dargelegten Sachverhalte empfiehlt die Verbandsverwaltung folgende Zeitplanung:

Die im Zuge der Offenlage zunächst auf Herbst 2024, später auf Ende 2024 und zuletzt mit Schreiben der Verbandsverwaltung vom 10. Januar 2025 auf Ende Januar 2025 datierte Frist für die Einreichung von erforderlichen Gutachten (u.a. zur FFH-Verträglichkeit oder zum Artenschutz) gemäß Kriterienkatalog, **wird für beide Flächenkategorien (d.h. die Gebiete, die Bestandteil der Offenlage waren, aber auch die neu gemeldeten Gebiete) Anfang Mai festgelegt.** Vor dem Hintergrund der hohen Zahl an Flächenneumeldungen, Hinweisen zum Flächentausch und zu Flächenneuabgrenzungen, kann mit einer sachgerechten Prüfung der Flächenkulisse und der erforderlichen Strategischen Umweltprüfung (SUP) erst begonnen werden, wenn die Flächenkulisse feststeht. Hierzu müssen erforderliche Gutachten vorab einer Plausibilitätsprüfung unterzogen werden.

Im Planungsausschuss am 5. September soll die Synopse vorgelegt und die zweite Offenlage vorberaten werden. Der Versand der Synopse muss spätestens am 22. August 2025 und der vollständigen Planunterlagen spätestens am 12. September erfolgen. Nur dann kann die Verbandsversammlung am 26. September 2025 die zweite Offenlage beschließen. Ein Satzungsbeschluss ist dann frühestens im Dezember 2025, bzw. im Frühjahr 2026 realisierbar.

Mit diesem Zeitplan werden die landesgesetzlichen Vorgaben aus Baden-Württemberg

(Satzungsbeschluss bis Ende September 2025) knapp überschritten, aber aus Sicht der Verbandsverwaltung noch in vertretbarem Maß ausgeweitet. Dies ermöglicht im Ergebnis eine vor Ort akzeptierte Steuerung.

Ein weiterer Verzug wird im Hinblick auf die Umsetzung der laufenden Planungen (Planungssicherheit) und vor dem Hintergrund etwaiger Gesetzesänderungen kritisch bewertet.

III. Sonstiges

Unter Bezugnahme auf den unter II.4 dargelegten Zeitplan wird auf einen Bundes-Gesetzentwurf für mehr Steuerung und Akzeptanz beim Windenergieausbau hingewiesen. Der Gesetzentwurf mit dem Titel „Entwurf eines Gesetzes für mehr Steuerung und Akzeptanz beim Windenergieausbau“ (Drucksache 20/14234) wurde zwischenzeitlich dahingehend modifiziert, dass die Änderung des Windenergieflächenbedarfsgesetzes durch eine Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ersetzt und die Änderungen im Baugesetzbau gestrichen wurden. Der Gesetzentwurf wurde im Ausschuss für Klimaschutz und Energie (25. Ausschuss) am 29. Januar 2025 mehrheitlich angenommen (Drucksache 20/14777).

In § 9 Abs. 1a Satz 1 soll folgender Satz eingefügt werden:

„Das berechtigte Interesse für einen Antrag auf Vorbescheid über die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit nach § 35 des Baugesetzbuchs besteht nicht, wenn der Vorhabenstandort außerhalb von ausgewiesenen Windenergiegebieten oder in Aufstellung befindlichen Windenergiegebieten im Sinne des § 2 Nummer 1 des Windenergieflächenbedarfsgesetzes [...] liegt, es sei denn, es handelt sich um ein Vorhaben im Sinne des § 16b Absatz 1 und 2 dieses Gesetzes.“

Sollte das Gesetz in der vorliegenden Fassung rechtskräftig werden, so hätte dies die Folge, dass die Privilegierung für Windenergieanlagen ohne gültigen Vorbescheid im Außenbereich faktisch ausgesetzt wird. Hierdurch ergibt sich in der Folge ein erhöhter Bedarf, das Planverfahren der Fortschreibung des Teilregionalplans Windenergie zügig zum Abschluss zu bringen, um Planungssicherheit in der Metropolregion Rhein-Neckar zu schaffen.

IV. Finanzierung

Die Fortschreibung des Teilregionalplans Windenergie zum Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar gehört zu den Kernaufgaben des Verbands Region Rhein-Neckar und ist damit in den vorhandenen Budgets der Regionalplanung abgedeckt.

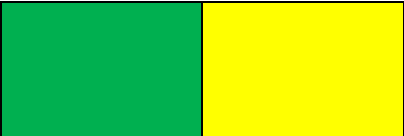


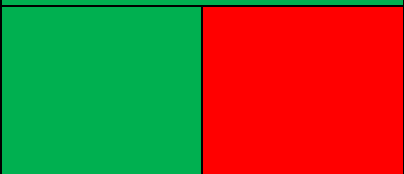
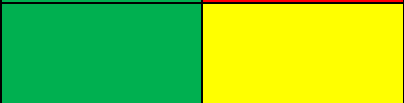
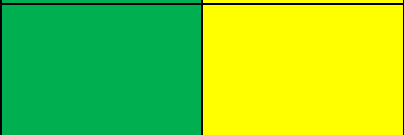



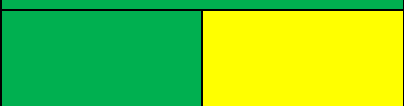
gez.
Ralph Schlusche

Anlage 1





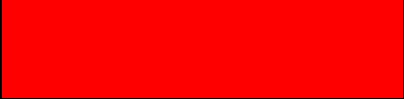
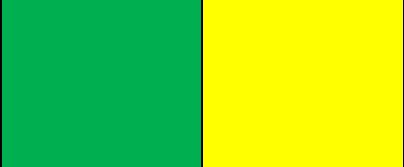
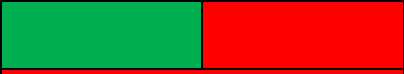


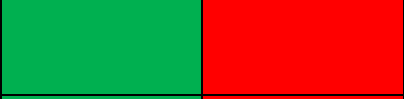


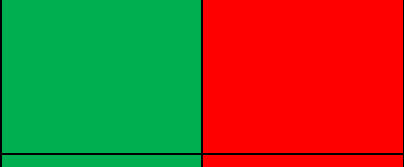
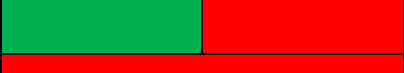




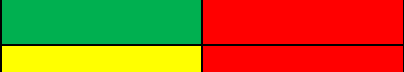

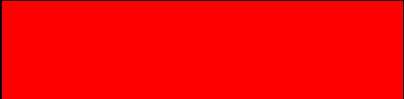
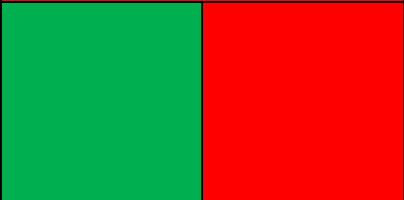
Tabellarische Bewertung zu Karte 1 – Bewertung der Vorranggebiete für die regionalbedeutsame Windenergienutzung, die bereits in der 1. Offenlage enthalten waren

Ausschließlich grün bewertete geplante Vorranggebiete können nach derzeitigem Erkenntnisstand ohne Änderung der Flächenabgrenzung in die 2. Offenlage übernommen werden. Ausschließlich rot bewertete geplante Vorranggebiete können nach derzeitigem Erkenntnisstand nicht in die 2. Offenlage übernommen werden. Rot und grün bewertete geplante Vorranggebiete beinhalten Flächenanteile, die nach derzeitigem Erkenntnisstand nicht in die 2. Offenlage übernommen werden können. Bezüglich der gelb markierten geplanten Vorranggebiete und der gelb markierten Flächenanteile besteht noch ein gewisser Klärungsbedarf. Eine Übernahme in die 2. Offenlage ist erst dann möglich, wenn eine abschließende Klärung erfolgt ist. Diesbezügliche Gutachten können bis spätestens zum 1. Mai 2025 bei der Verbandsverwaltung eingereicht werden.

Anmerkung: Die Anpassung des Siedlungsabstandes von 700 Meter auf 900 Meter im baden-württembergischen Teilraum der Metropolregion führte bei einigen Flächen zu einer partiellen negativen Flächenbewertung. In begründeten Einzelfällen, wie beispielsweise bei verfestigten Planungen, kann von einer Anpassung des Siedlungsabstandes abgesehen werden.

Bezeichnung	Bewertung	Maßgebliche Gründe für die negative Flächenbewertung
DÜW/NW-VRG01-W		Zu geringer Abstand zum Europäischen Vogelschutzgebiet VSG 6616-402
DÜW/RPK/VO-VRG01-W		Militärische Belange
DÜW/RPK-VRG01-W		
DÜW-VRG01-W		Flächentausch eines Teilabschnitts des Vorranggebiets und Anpassung des Siedlungsabstandes
GER/RPK-VRG01-W		Fachbeitrag Artenschutz Rheinland-Pfalz und militärische Belange
GER/SÜW-VRG01-W		Die Plausibilisierung von Gutachten steht noch aus, Fachbeitrag Artenschutz Rheinland-Pfalz
GER/SÜW-VRG02-W		Fachbeitrag Artenschutz Rheinland-Pfalz und militärische Belange
GER/SÜW-VRG03-W		Zu geringer Abstand zum Europäischen Vogelschutzgebiet VSG 6914-401
GER/SÜW-VRG04-W		
GER-VRG01-W		Die Plausibilisierung von Gutachten steht noch aus; zu geringer

			Siedlungsabstand der bestehenden Windenergieanlagen
HD/RNK-VRG01-W			Instrumentenanflugverfahren City Airport Mannheim und zu geringer Abstand zum Europäischen Vogelschutzgebiet VSG 6518-401 (gelb); Anpassung des Siedlungsabstandes (rot)
HD/RNK-VRG02-W			Die Plausibilisierung von Gutachten steht noch aus; § 26 Abs. 3 Satz 5 BNatSchG: Überlagerung von Natura 2000-Gebieten mit Landschaftsschutzgebieten (gelb); Anpassung des Siedlungsabstandes (rot)
KB-VRG01-W	Geringfügige Anpassung der Flächenabgrenzung: Nachrichtliche Übernahme aus dem Regionalplan Südhessen		
KB-VRG02-W	Geringfügige Anpassung der Flächenabgrenzung: Nachrichtliche Übernahme aus dem Regionalplan Südhessen		
LU/RPK-VRG01-W			
NOK/RNK-VRG01-W			Militärische Belange (gelb); Anpassung des Siedlungsabstandes (rot)
NOK/RNK-VRG02-W			Alte Waldbestände im Norden des Vorranggebiets werden herausgenommen; Anpassung des Siedlungsabstandes
NOK/RNK-VRG03-W			Anpassung des Siedlungsabstandes
NOK-VRG01-W			Umzingelungswirkung
NOK-VRG02-W			Datenlieferungen zu Fledermausvorkommen an die Regionalverbände durch das Regierungspräsidium Karlsruhe – Ergänzung zum Fachbeitrag Artenschutz (gelb) und zu geringer Abstand zum Verkehrslandeplatz Walldürn (rot); Anpassung des Siedlungsabstandes (rot)
NOK-VRG03-W			Die Plausibilisierung von Gutachten steht noch aus und zu geringer Abstand

		zum FFH-Gebiet 6421-311 (gelb); Anpassung des Siedlungsabstandes (rot)
NOK-VRG04-W		Anpassung des Siedlungsabstandes
NOK-VRG05-W		
NOK-VRG06-W		Zu geringer Abstand zum FFH-Gebiet 6421-311
NOK-VRG07-W		Zu geringer Abstand zum FFH-Gebiet 6520-341 und militärische Belange
NOK-VRG08-W		Zu geringer Abstand zu den Natura 2000-Gebieten 6421-311, 6520-341 und VSG 6420-450, militärische Belange
NOK-VRG09-W		Anpassung des Siedlungsabstandes
NOK-VRG10-W		Umzingelungswirkung
NOK-VRG11-W		Anpassung des Siedlungsabstandes
NOK-VRG12-W		Militärische Belange; Anpassung des Siedlungsabstandes
NOK-VRG13-W		Anpassung des Siedlungsabstandes
NOK-VRG14-W		Anpassung des Siedlungsabstandes
NOK-VRG15-W		Anpassung der Flächenabgrenzung aufgrund der Hangneigung; Anpassung des Siedlungsabstandes
NOK-VRG16-W		Anpassung des Siedlungsabstandes
NOK-VRG17-W		Militärische Belange
NOK-VRG18-W		Anpassung des Siedlungsabstandes
NOK-VRG19-W		Anpassung des Siedlungsabstandes
NOK-VRG20-W		Militärische Belange
NOK-VRG21-W		Anpassung des Siedlungsabstandes
NOK-VRG22-W		Militärische Belange (gelb); Anpassung des Siedlungsabstandes (rot)
NOK-VRG23-W		Zu geringer Abstand zum FFH-Gebiet 6522-311 und militärische Belange
NOK-VRG24-W		Zu geringer Abstand zum geplanten Luftrettungsstandort bei Merchingen und militärische Belange; Anpassung des Siedlungsabstandes

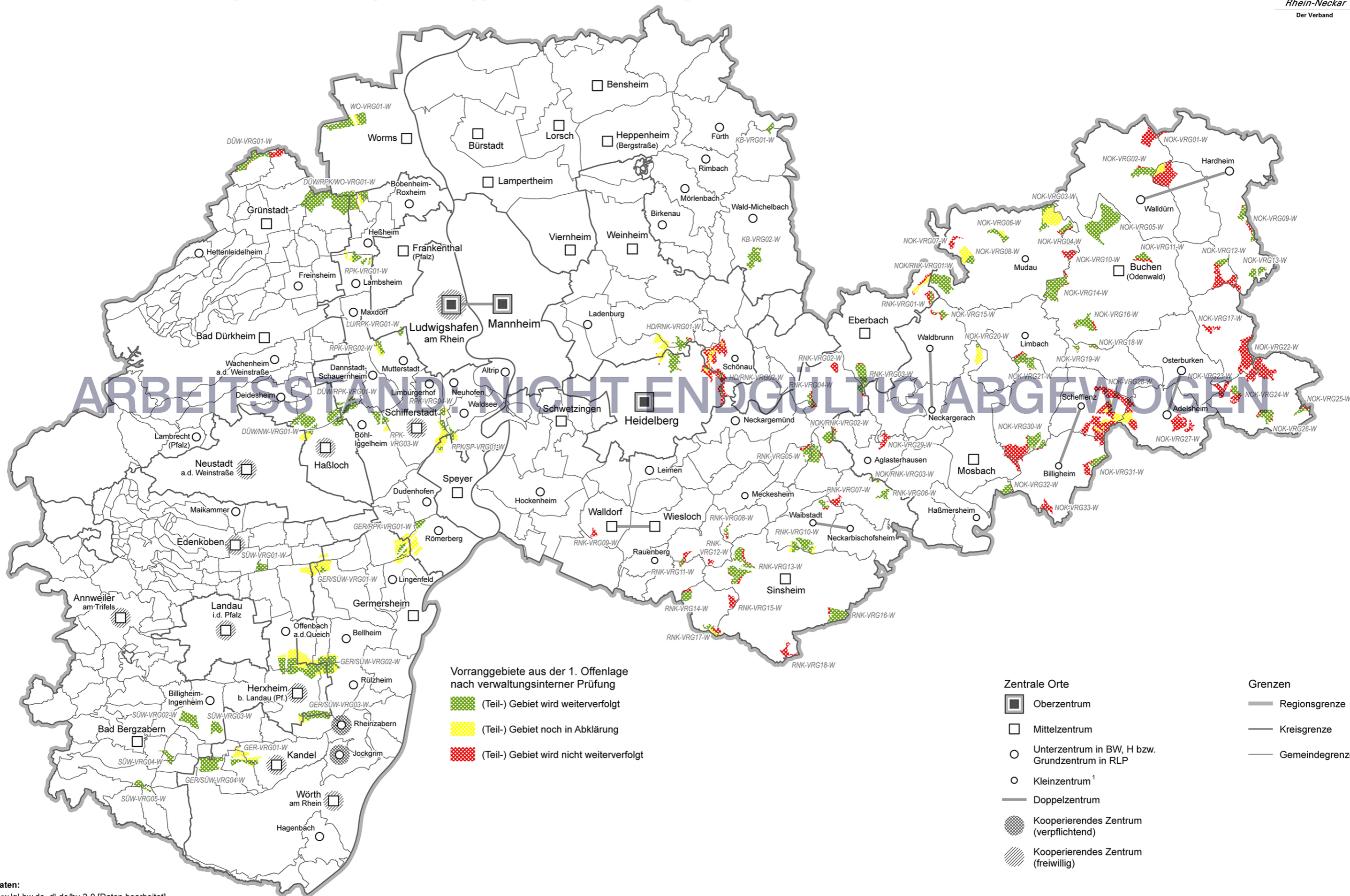
NOK-VRG25-W			Zu geringer Abstand zum Ort Oberndorf der Stadt Krautheim
NOK-VRG26-W			Anpassung des Siedlungsabstandes
NOK-VRG27-W			Flächentausch
NOK-VRG28-W			Die Plausibilisierung von Gutachten steht noch aus, Kernzone des Projektgebiets Rebhuhnschutz-Schefflenztal (gelb); Anpassung des Siedlungsabstandes (rot)
NOK-VRG29-W			Flächentausch
NOK-VRG30-W			Militärische Belange; Anpassung des Siedlungsabstandes
NOK-VRG31-W			Militärische Belange; Anpassung des Siedlungsabstandes
NOK-VRG32-W			Militärische Belange
NOK-VRG33-W			Militärische Belange
RNK-VRG01-W			Anpassung der Flächenabgrenzung aufgrund der Hangneigung
RNK-VRG02-W			Alte Waldbestände; Anpassung des Siedlungsabstandes
RNK-VRG03-W			Anpassung des Siedlungsabstandes
RNK-VRG04-W			Anpassung des Siedlungsabstandes
RNK-VRG05-W			Anpassung des Siedlungsabstandes
RNK-VRG06-W			
RNK-VRG07-W			Planung einer PV-Freiflächenanlage in dem östlichen Teilbereich des Vorranggebiets; Anpassung des Siedlungsabstandes
RNK-VRG08-W			Anpassung des Siedlungsabstandes
RNK-VRG09-W			Konflikt mit dem Luftverkehr
RNK-VRG10-W			Zu geringer Abstand zum FFH-Gebiet 6718-311
RNK-VRG11-W			Anpassung des Siedlungsabstandes
RNK-VRG12-W			Alte Waldbestände und Anpassung des Siedlungsabstandes
RNK-VRG13-W			Anpassung des Siedlungsabstandes
RNK-VRG14-W			Bodenschutzwald
RNK-VRG15-W			FFH-Gebiet
RNK-VRG16-W			Anpassung des

			Siedlungsabstandes
RNK-VRG17-W			FFH-Gebiet 6718-311
RNK-VRG18-W			Umzingelungswirkung
RPK/SP-VRG01-W			Fachbeitrag Artenschutz Rheinland-Pfalz
RPK-VRG01-W			Zu geringer Abstand zum Europäischen Vogelschutzgebiet VSG- 7000-039
RPK-VRG02-W			Militärische Belange
RPK-VRG03-W			Zu geringer Abstand zum Europäischen Vogelschutzgebiet VSG- 7000-039
RPK-VRG04-W			Fachbeitrag Artenschutz Rheinland-Pfalz
SÜW-VRG01-W			
SÜW-VRG02-W			
SÜW-VRG03-W			
SÜW-VRG04-W			
SÜW-VRG05-W			
WO-VRG01-W			Militärische Belange

Anlage 2

Kartendarstellungen

Karte_1_Sachstand der verwaltungsinternen Prüfung der Vorranggebiete
Karte_2_ neu eingegangene Vorschläge für Vorranggebiete



Vorranggebiete aus der 1. Offenlage nach verwaltungsinterner Prüfung

- (Teil-) Gebiet wird weiterverfolgt
- (Teil-) Gebiet noch in Abklärung
- (Teil-) Gebiet wird nicht weiterverfolgt

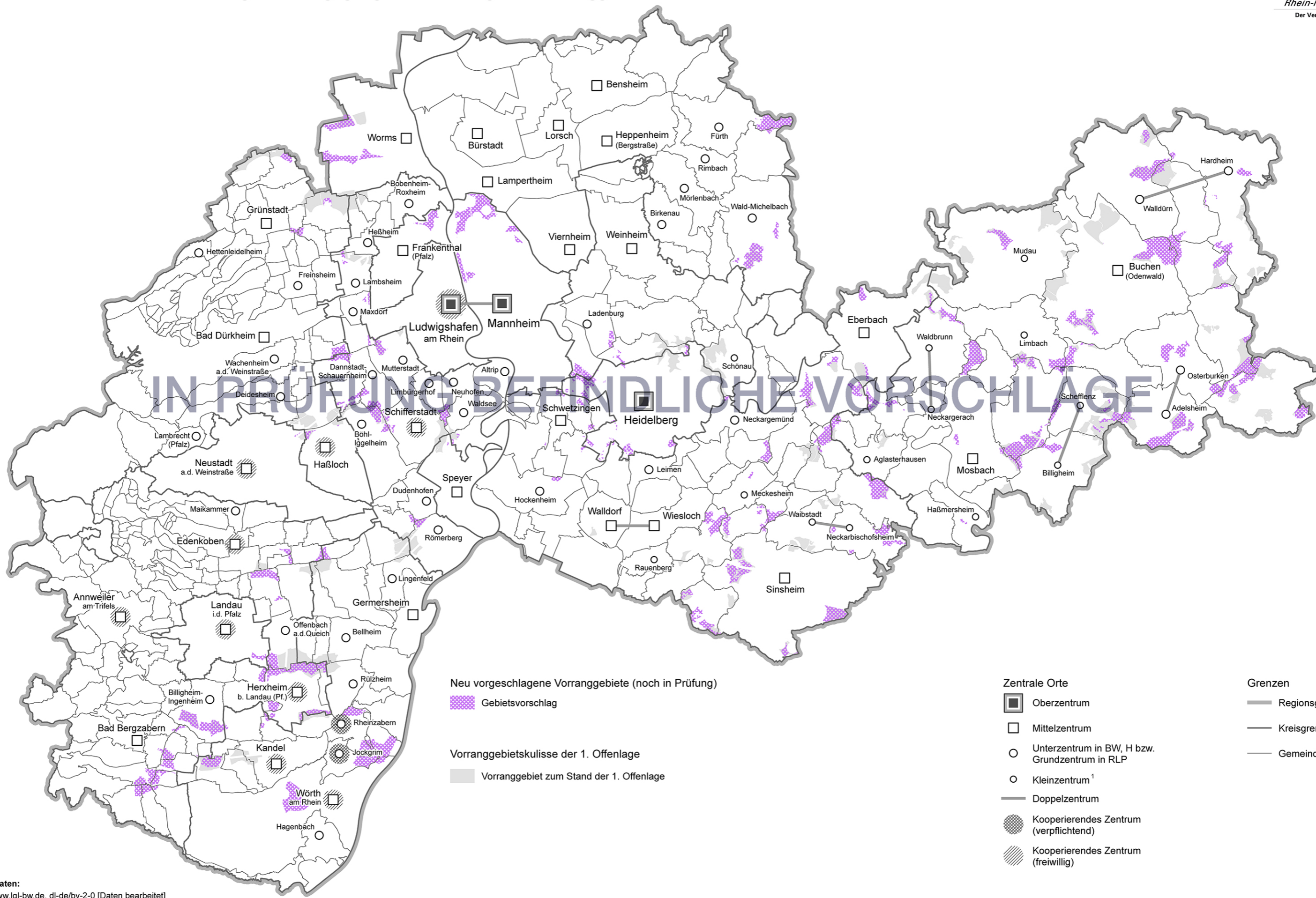
Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Unterzentrum in BW, H bzw. Grundzentrum in RLP
- Kleinzentrum¹
- Doppelzentrum
- Kooperierendes Zentrum (verpflichtend)
- Kooperierendes Zentrum (freiwillig)

Grenzen

- Regionsgrenze
- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze

¹ im hessischen Teilraum nicht dargestellt (vgl. Begründung zu Plansatz 1.2.4.1)



IN PRÜFUNG BEFINDLICHE VORSCHLÄGE

Neu vorgeschlagene Vorranggebiete (noch in Prüfung)
 Gebietsvorschlag

Vorranggebietskulisse der 1. Offenlage
 Vorranggebiet zum Stand der 1. Offenlage

Zentrale Orte

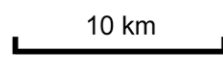
- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Unterzentrum in BW, H bzw. Grundzentrum in RLP
- Kleinzentrum¹
- Doppelzentrum
- Kooperierendes Zentrum (verpflichtend)
- ▨ Kooperierendes Zentrum (freiwillig)

Grenzen

- Regionsgrenze
- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze

Geobasisdaten:
 - © LGL, www.lgl-bw.de, dl-de/by-2-0 [Daten bearbeitet]
 - © Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation [Daten bearbeitet]
 - © GeoBasis-DE / LVermGeoRP 2024, dl-de/by-2-0, www.lvermgeo.rlp.de [Daten bearbeitet]

¹ im hessischen Teilraum nicht dargestellt (vgl. Begründung zu Plansatz 1.2.4.1)



Vorlage PLA

Vorlage: VO-PLA/2025/043

Aktenzeichen: 023 03

Verfasser: Frau Malica Rmichi, Herr Till Fügener

Datum	Gremium	Zuständigkeit	Öffentlichkeitsstatus
26.02.2025	Planungsausschuss	Entscheidung	öffentlich

TOP 2: Neuaufstellung Teilregionalplan Freiflächen-Photovoltaik hier: Sachstand der verwaltungsinternen Prüfung und weiteres Vorgehen

I. Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss nimmt den Sachstand der verwaltungsinternen Prüfung sowie das weitere Vorgehen zur Kenntnis.

Der Planungsausschuss beauftragt die Verbandsverwaltung etwaige Anpassungen am Plankonzept, die sich im Rahmen der ersten Offenlage ergeben haben, zu prüfen und auf dieser Basis sowie der abwägungsrelevanten Fragestellungen für die nächste Sitzung des Planungsausschusses im Mai 2025 eine Gebietskulisse und möglichst auch die Synopse zur 1. Offenlage vorzulegen.

II. Sachverhalt

1. Sachstand der verwaltungsinternen Prüfung

Die im Rahmen der ersten Offenlage eingegangenen Stellungnahmen wurden zwischenzeitlich ausgewertet. Es gibt eine Vielzahl an Flächenneumeldungen, die von der Anzahl her die bisherige Gebietskulisse von 140 Vorbehaltsgebieten übersteigt. Daneben gibt es konkrete Anpassungsvorschläge (insb. von Fachbehörden) bzgl. bestehender Vorbehaltsgebiete aus dem ersten Planentwurf, die in den meisten Fällen eine Flächenreduzierung darstellen.

Die Verbandsverwaltung hat zwischenzeitlich eine Abfrage bei den unteren Baurechts- bzw. Bauaufsichtsbehörden durchgeführt, um einen aktuellen Stand von genehmigten Projekten zu erhalten, die möglicherweise noch im Planentwurf berücksichtigt werden sollen. Diese Flächen müssen zusätzlich abgeprüft werden. An dieser Stelle ist anzumerken, dass parallel zum Teilregionalplanverfahren zahlreiche Bauleitplan- und Bauantragsverfahren für die Errichtung von Freiflächen-Photovoltaikanlagen laufen, zu denen der Verband formelle Stellungnahmen abgibt.

Aufgrund der Vielzahl und Kleinteiligkeit der Flächen ist die gebietsbezogene Prüfung und Überarbeitung sehr zeitaufwendig und erfordert hohen Abstimmungsbedarf.

Zusätzlich zu den gebietsbezogenen Anregungen gibt es viele kritische Anmerkungen zum Plankonzept, insbesondere zum Kriterienkatalog zur Ermittlung der Vorbehaltsgebiete für regionalbedeutsame Freiflächen-Photovoltaikanlagen. Dies betrifft vor allem landwirtschaftliche Belange. Nach erster Einschätzung der Verbandsverwaltung besteht hier Nachbearbeitungsbedarf.

Dies hat möglicherweise auch Auswirkungen auf die Flächenprüfung zur Folge.

Vor diesem Hintergrund kann – auch aufgrund der parallellaufenden intensiven Arbeiten an der Fortschreibung des Teilregionalplan Windenergie – für diese Februarsitzung des Planungsausschusses entgegen dem letzten Auftrag an die Verbandsverwaltung noch keine vorläufige Gebietskulisse des Teilregionalplans Freiflächen-Photovoltaik vorgelegt werden. Die Verbandsverwaltung bittet um Verständnis.

2. Weiteres Vorgehen

Derzeit werden auf Basis der eingegangenen Stellungnahmen verschiedene Überlegungen zur Anpassung des Plankonzeptes bzw. des Kriterienkatalogs zur Ermittlung der Vorbehaltsgebiete geprüft. Dabei wird in Anbetracht des gesetzlich vorgegebenen regionalen Flächenziels von 0,2 % für den baden-württembergischen Teilraum auch die Auswirkung auf die Flächenkulisse bzw. den Flächenbeitragswert sowie die möglichen Kompensationen durch geeignete Flächenneumeldungen geprüft.

Die Verbandsverwaltung wird hierzu am 26. Februar einen mündlichen Bericht liefern.

Für die Sitzung des Planungsausschusses im Mai 2025 soll auf dieser Grundlage eine Gebietskulisse vorgelegt werden. Dabei werden die beim 73. Planungsausschuss vorgestellten planungsrelevanten Fragestellungen weiterhin angewandt. Die Verbandsverwaltung strebt an, auf dieser Grundlage bereits die Synopse zur 1. Offenlage zu erarbeiten und für die Vorberatung in der Sitzung des Planungsausschusses im Mai 2025 als Beschlussvorschlag vorzulegen.

Zeitplan zum Verfahren

Die verwaltungsinterne Prüfung hat ergeben, dass eine zweite Offenlage erforderlich ist. Um diese durchführen zu können, müssen sämtliche Planunterlagen der nächsten Entwurfsfassung der Teilregionalplans Freiflächen-Photovoltaik zum Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar fertiggestellt sein. Die Durchführung der Strategischen Umweltprüfung ist dabei erst dann möglich, wenn die Flächenkulisse für die zweite Offenlage abschließend feststeht.

Sofern in der Sitzung des Planungsausschusses im Mai der angestrebte vorberatende Beschluss zur Synopse der 1. Offenlage erfolgt, kann in der Sitzung der Verbandsversammlung im Juni die Synopse sowie die zweite Offenlage des Planentwurfs beschlossen werden.

Frühestens nach Sichtung der Stellungnahmen aus der zweiten Offenlage lässt sich seriös abschätzen, ob das Teilregionalplanverfahren per Satzungsbeschluss im September 2025 abgeschlossen werden kann, oder ob ggfs. mit einem Satzungsbeschluss im Dezember 2025 zu rechnen ist. Dabei ist zu bedenken, dass der Zeitplan auch im Kontext der Arbeiten an der Fortschreibung des Teilregionalplans Windenergie zu bewerten ist.

III. Finanzierung

Die Aufstellung des Teilregionalplans Freiflächen-Photovoltaik zum Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar gehört zu den Kernaufgaben des Verbands Region Rhein-Neckar und ist damit in den vorhandenen Budgets der Regionalplanung abgedeckt.

gez.
Ralph Schlusche

Vorlage PLA

Vorlage: VO-PLA/2025/044

Aktenzeichen: 023 03

Verfasser: Rmichi, Malica

Datum	Gremium	Zuständigkeit	Öffentlichkeitsstatus
26.02.2025	Planungsausschuss	Entscheidung	öffentlich

TOP 3: Novellierung des Landesklimaschutzgesetzes Rheinland-Pfalz hier: Beschluss einer Stellungnahme zum Gesetzesentwurf

I. Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss nimmt den Bericht der Verbandsverwaltung zum Gesetzesentwurf zur Kenntnis.

Der Planungsausschuss stimmt der unter Gremienvorbehalt abgegebenen Stellungnahme der Verbandsverwaltung zum Gesetzesentwurf zu.

Der Planungsausschuss beauftragt die Verbandsverwaltung, den weiteren Prozess eng zu begleiten.

II. Sachverhalt

1. Zweck des Gesetzes

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und der zunehmend sichtbar werdenden Auswirkungen bedarf das Landesgesetz zur Förderung des Klimaschutzes (Landesklimaschutzgesetz) vom 19. August 2014 einer umfassenden Novellierung, um den veränderten Rahmenbedingungen auf internationaler, europäischer sowie Bundesebene Rechnung tragen zu können.

Die Landesregierung verfolgt das Ziel, dass Rheinland-Pfalz bis 2040 die Treibhausgasneutralität erreicht. Hierzu sollen Sektorziele und Handlungsfelder zur Entwicklung und Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen festgelegt werden. Zudem soll bis 2030 der in Rheinland-Pfalz verbrauchte Strom bilanziell vollständig aus Erneuerbaren Energien stammen.

Das Gesetz soll die notwendigen Rahmenbedingungen dafür schaffen, dass das Land seinen Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele weiterhin leistet und die Ausgestaltung des Transformationsprozesses in Wirtschaft und Gesellschaft unterstützt.

2. Überblick zum Inhalt des Gesetzesentwurfs

Der vollständige Gesetzesentwurf befindet sich in Anlage 1.

Teil 1: Allgemeines

- § 1 Zweck des Gesetzes
- § 2 Begriffsbestimmungen

Teil 2: Ziele und Grundsätze des Klimaschutzes

- § 3 Klimaschutzziele, Sektorziele, Verordnungsermächtigung
- § 4 Klimaschutzziele für die Landesverwaltung
- § 5 Klimaschutzrangfolge
- § 6 Besondere Bedeutung des Sektors Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft

Teil 3: Instrumente zur Erreichung der Klimaschutzziele

- § 7 Klimaschutzstrategie, Verordnungsermächtigung
- § 8 Klimaschutzmaßnahmenregister, Verordnungsermächtigung

Teil 4: Steuerung der Klimaschutz-Zielerreichung

- § 9 Maßnahmensteuerung
- § 10 Informationen zum Umsetzungsstand der Klimaziele und zur Treibhausgasbilanz
- § 11 Überkompensationsverbot, Innovationsklausel, Nicht-Einklagbarkeit

Teil 5: Beirat für Klimaschutz

- § 12 Beirat für Klimaschutz

Teil 6: Pflichten der öffentlichen Hand

- § 13 Vorbildfunktion der öffentlichen Hand
- § 14 CO₂-Schattenpreis, Energieverbrauch, Verordnungsermächtigung
- § 15 Förderung der Akzeptanz der Öffentlichkeit

Teil 7: Zuständigkeiten, Auskunftsanspruch

- § 16 Zuständigkeiten
- § 17 Auskunftsanspruch

Teil 8: Übergangsbestimmungen, Inkrafttreten

- § 18 Übergangsbestimmungen
- § 19 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Anlage 1: Verteilung der angestrebten Minderungsziele im Jahr 2040 auf die Sektoren

Anlage 2: Handlungsfelder und Koordinierende Zuständigkeit

Begründung

3. Die Stellungnahme des Verbands Region Rhein-Neckar

Die vollständige Stellungnahme befindet sich in Anlage 2.

Die Stellungnahme des Verbands Region Rhein-Neckar vom 21. Januar 2024 ging fristgerecht beim federführenden Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität Rheinland-Pfalz ein. Eine Vorberatung mit dem Planungsausschuss des Verbands Region Rhein-Neckar war aufgrund der engen Fristsetzung nicht möglich. Die Stellungnahme erfolgte unter Vorbehalt der Zustimmung des Planungsausschusses.

Der Verband Region Rhein-Neckar begrüßt die umfassende Novellierung als gesetzlichen Rahmen zur Förderung des Klimaschutzes im Land Rheinland-Pfalz. In der Stellungnahme wurde sich vor dem Hintergrund der Aktualität und des konkreten Flächenbezuges auf das Thema Freiflächen-Photovoltaik und die 2%-Regelung beschränkt. Hier ist der Verband planerisch direkt berührt und es besteht aus Sicht der Regionalplanung ein aktueller Regelungsbedarf.

Auszug aus dem Gesetzesentwurf

§ 11 Absatz 4: „Um die wirtschaftliche Entwicklung landwirtschaftlicher Betriebe angemessen zu berücksichtigen, soll der Bau von PV-Freiflächenanlagen nur auf vergleichbar ertragsschwächeren land-wirtschaftlichen Flächen erfolgen. Landesweit ist die Nutzung von Ackerflächen für den Bau von PV-Anlagen im Außenbereich auf 2 Prozent zu begrenzen.“

Begründung: „Absatz 4 regelt, dass der Bau von PV-Freiflächenanlagen, sofern er auf landwirtschaftlichen Flächen stattfindet, dort erfolgen soll, wo Ackerflächen vergleichsweise ertragsschwach sind. Zudem wird geregelt, dass landesweit die Nutzung von Ackerflächen für den Bau von weiteren Freiflächen-Photovoltaikanlagen (Stichtag: 31. Dezember 2020) auf 2 Prozent begrenzt wird, wobei in einzelnen Kommunen auch mehr als 2 Prozent in Anspruch genommen werden können, solange dies mit den Belangen der örtlichen Landwirtschaft vereinbar ist. Der Absatz verstärkt somit die bereits in der vierten Teilfortschreibung des Landesentwicklungsplans IV getroffenen Festlegungen in diesem Bereich.“

Position des Verbands Region Rhein-Neckar (Kurzfassung)

Grundsätzlich begrüßt der Verband die Bestrebungen, wertvolle landwirtschaftliche Nutzflächen vor einer übermäßigen Inanspruchnahme für Freiflächen-Photovoltaikanlagen zu schützen und damit auf die starken Flächennutzungskonkurrenzen und -konflikte zwischen der Landwirtschaft und den Erneuerbaren Energien zu reagieren.

Der Verband geht auf den Kontext der 2-%-Begrenzung mit dem LEP IV RLP, dem FFPVA-Leitfaden des Mdl sowie dem ersten Teilregionalplanentwurf ein und erwähnt, dass die Fragestellung grundsätzlich noch im Rahmen der Raumordnungskommission behandelt werden soll.

Der Verband weist auf Unklarheiten in der Umsetzung und dem Monitoring sowie den damit verbundenen Unsicherheiten für die Planungspraxis hin. Er bittet die gesetzliche Verankerung einer verbindlichen Flächenvorgabe zu überdenken bzw. eine praktikable Umsetzung mitzudenken.

III. Finanzierung

Die Abgabe von Stellungnahmen zu Gesetzesentwürfen, die einen unmittelbaren Einfluss auf die Erfüllung der Aufgaben des Verbands Region Rhein-Neckar haben, gehört zu den Kernaufgaben des Verbands Region Rhein-Neckar und ist damit in den vorhandenen Budgets der Regionalplanung abgedeckt.

Landesgesetz zur Förderung des Klimaschutzes (Landesklimaschutzgesetz – LKSG –)

A. Problem und Regelungsbedürfnis

Der Klimawandel gehört zu den größten Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. Auch in Rheinland-Pfalz werden die Auswirkungen zunehmend sichtbarer. Die mittlere Jahrestemperatur ist seit Beginn der systematischen Aufzeichnungen Ende des 19. Jahrhunderts von 8,1 Grad Celsius auf 9,8 Grad Celsius angestiegen. In der Beobachtung zeigt sich zudem, dass dieser Anstieg in den letzten Jahrzehnten besonders stark ausgefallen ist (Klimaschutzbericht des Landes Rheinland-Pfalz 2022, S. 15). Es mehren sich zudem Extremwetterphänomene wie Starkniederschlagsereignisse, die Ereignisse wie die Flutkatastrophe im Jahr 2021 im Ahrtal wahrscheinlicher machen, lange Dürreperioden, die die Gefahr von Niedrigwasser oder Wald- und Vegetationsbränden erhöhen, oder langanhaltende Hitze, die zu gesundheitlicher Belastung von Menschen und Tieren führt (Klimaschutzbericht 2022, S. 12).

Das Landesgesetz zur Förderung des Klimaschutzes (Landesklimaschutzgesetz) vom 19. August 2014 (GVBl. S. 188), zuletzt geändert durch § 48 des Gesetzes vom 6. Oktober 2015 (GVBl. S. 283), BS 2129-3, trat am 23. August 2014 in Kraft. Es regelt das Ziel der Treibhausgasreduktion bis zum Jahr 2020 um mindestens 40 Prozent sowie bis zum Jahr 2050 um mindestens 90 Prozent im Vergleich zu den Gesamtemissionen im Jahr 1990. Klimaneutralität wird bis zum Jahr 2050 angestrebt. Das Gesetz implementierte das regelmäßig fortzuschreibende Klimaschutzkonzept sowie ein landesspezifisches Monitoring und führte den Beirat für Klimaschutz ein.

Das Gesetz bedarf jetzt einer umfassenden Novellierung, um den veränderten Rahmenbedingungen auf internationaler, europäischer sowie Bundesebene Rechnung tragen zu können. Hierbei handelt es sich insbesondere um das am 12. Dezember 2015 geschlossene und von der Bundesrepublik Deutschland sowie der

Europäischen Union ratifizierte „Übereinkommen von Paris“ sowie das zur Umsetzung dieses Übereinkommens novellierte Bundesklimaschutzgesetz.

B. Lösung

Die Landesregierung verfolgt das Ziel, dass Rheinland-Pfalz bis 2040 die Treibhausgasneutralität erreicht. Hierzu sollen Sektorziele und Handlungsfelder zur Entwicklung und Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen festgelegt werden. Zudem soll bis 2030 der in Rheinland-Pfalz verbrauchte Strom bilanziell vollständig aus Erneuerbaren Energien stammen.

Das Landesklimaschutzgesetz aus dem Jahr 2014 soll zur Verfolgung dieser Ziele durch ein modernes neues Landesklimaschutzgesetz novelliert werden. Das Gesetz soll die Rahmenbedingungen dafür schaffen, dass Rheinland-Pfalz seinen Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele weiterhin leistet. Die Landesregierung wird ihren Handlungsspielraum für den Schutz des Klimas und der Ressourcen einsetzen und dabei einen nachhaltigen Transformationsprozess in Wirtschaft und Gesellschaft unterstützen. Dabei ist der Handlungsspielraum auch für die Umsetzung der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen einzusetzen.

Ziel ist es, damit einen gesetzlichen Rahmen zu schaffen, der den Klimaschutz in Rheinland-Pfalz fördert und die Ausgestaltung des Transformationsprozesses in Wirtschaft und Gesellschaft unterstützt. Rheinland-Pfalz soll als wettbewerbsfähiger Investitionsstandort weiterhin attraktiv bleiben. Gemeinsam mit den in diesem Gesetz etablierten Klimaschutzmaßnahmen soll damit ein Fundament für ein nachhaltiges, lebenswertes und zukunftsfähiges Rheinland-Pfalz geschaffen werden.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Für die Verwaltung, insbesondere die Landesverwaltung, werden Kosten durch den Vollzug des Gesetzes entstehen. Dies betrifft

- die bereits in Umsetzung befindliche Transformation der Landesverwaltung hin zur Treibhausgasneutralität,

- die Zusammenstellung und Auswertung von Informationen und Daten über die Treibhausgasemissionen des Landes als Grundlage zur Prüfung der Zielverfolgung und Nachsteuerung,
- die Aufstellung und Fortschreibung einer Klimaschutzstrategie inklusive Öffentlichkeitsbeteiligung und Einrichtung sowie Pflege des Klimaschutzmaßnahmenregisters bei Wegfall des Klimaschutzkonzeptes,
- den Überprüfungsmechanismus, das Controlling der Klimaschutzmaßnahmen und die Beauftragung von Gutachten zur Datenanalyse und die Ausarbeitung von Maßnahmenvorschlägen,
- die Vorbildwirkung der Öffentlichen Hand, unter anderem durch Einführung eines CO₂-Schattenpreises sowie
- Kosten für die Entwicklung und Implementierung von Klimaschutzmaßnahmen, die Pflege des digitalen Berichtssystems, die jährliche Aktualisierung sowie den zusätzlichen Personalaufwand für die Berichts- und Monitoringpflichten.

Die Kommunen werden durch das Gesetz ebenfalls verpflichtet, da sie Teil der öffentlichen Hand nach der Definition von § 2 Abs. 4 sind. Damit erfüllen sie eine Vorbildfunktion nach § 13 Abs. 1 im Hinblick auf die Verbesserung des Klimaschutzes und helfen gemäß § 13 Abs. 2 die Akzeptanz dafür in der Öffentlichkeit zu steigern. Ihnen wird weiterhin empfohlen, einen CO₂-Schattenpreis nach § 14 Abs. 3 selbstständig einzuführen.

Zu berücksichtigen ist hierbei, dass die Pflicht gemäß § 15 bereits besteht und derzeit in § 10 LKSG geregelt ist. Es handelt sich insoweit nicht um eine neue Aufgabe.

Bezüglich der Höhe der Kosten wird auf den Allgemeinen Teil des Begründungsteils verwiesen. Es wird erwartet, dass die Kosten insbesondere im Bereich der klimaneutralen Landesverwaltung und der Versorgung des Landes mit aus Erneuerbaren Energien erzeugtem Strom langfristig Einsparungen im Vergleich zur Verwendung von der CO₂-Bepreisung unterliegenden fossilen Energieträgern gegenüberstehen.

Nach hiesiger Auffassung führen die weiteren Aufgaben für die Kommunen nicht zu einer wesentlichen Mehrbelastung und ein Ausgleich nach dem Konnexitätsgrundsatz wird nicht gewährt.

Für Privatpersonen und die Wirtschaft entstehen durch den Gesetzesentwurf keine unmittelbaren Kosten.

E. Zuständigkeit

Federführend ist das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität.

Landesgesetz zur Förderung des Klimaschutzes

(Landesklimaschutzgesetz – LKSG –)

Der Landtag Rheinland-Pfalz hat das folgende Gesetz beschlossen:

Teil 1

Allgemeines

§ 1

Zweck des Gesetzes

(1) Zweck dieses Gesetzes ist es, den rheinland-pfälzischen Beitrag zur Begrenzung des Anstiegs der globalen Durchschnittstemperatur auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau festzusetzen. Dadurch trägt Rheinland-Pfalz, in Abhängigkeit von den Rahmenbedingungen auf Bundes- und EU-Ebene und im Rahmen der bestehenden landesrechtlichen Zuständigkeiten zur Erreichung der internationalen, europäischen und nationalen Klimaschutzziele bei.

(2) Das Gesetz formuliert die Klimaschutzziele, die vorrangig durch Vermeidung und Reduzierung der Treibhausgasemissionen wie auch durch die Treibhausgasbindung in Senken bis 2040 zu einer neutralen Treibhausgasbilanz für das Land Rheinland-Pfalz führen sollen, die Umsetzungsstrategien und -instrumente, die Kontroll- und

Steuerungsmechanismen, die Indikatoren, die Einbindung der Gesellschaft und der Wissenschaft sowie die Informationspflicht für das Land Rheinland-Pfalz.

§ 2

Begriffsbestimmungen

(1) Treibhausgase im Sinne dieses Gesetzes sind Kohlenstoffdioxid (CO₂), Methan (CH₄), Distickstoffoxid (N₂O), Schwefelhexafluorid (SF₆), Stickstofftrifluorid (NF₃) sowie teilfluorierte Kohlenwasserstoffe (HFKW) und perfluorierte Kohlenwasserstoffe (PFKW), die in Rheinland-Pfalz entstehen oder freigesetzt werden.

(2) Treibhausgasemission ist die anthropogene Freisetzung von Treibhausgasen in Tonnen Kohlenstoffdioxidäquivalent, wobei eine Tonne Kohlenstoffdioxidäquivalent eine Tonne Kohlenstoffdioxid oder eine Menge eines anderen Treibhausgases ist, die in ihrem Potenzial zur Erwärmung der Atmosphäre einer Tonne Kohlenstoffdioxid entspricht.

(3) Treibhausgasneutralität im Sinne dieses Gesetzes ist das Gleichgewicht zwischen anthropogenen Treibhausgasemissionen und dem Abbau von Treibhausgasen durch Senken im Sinne des Absatzes 10.

(4) Öffentliche Hand im Sinne des Gesetzes sind:

1. das Land, die Gemeinden und Gemeindeverbände sowie jede aufgrund eines Landesgesetzes eingerichtete Körperschaft, Anstalt oder Stiftung des öffentlichen Rechts mit Ausnahme von Religionsgemeinschaften und
2. jede Körperschaft, Anstalt oder Stiftung des Privatrechts, wenn an ihr eine Person gemäß Nummer 1 allein oder mehrere Personen gemäß Nummer 1 zusammen unmittelbar oder mittelbar
 - a) die Mehrheit des gezeichneten Kapitals besitzen,
 - b) über die Mehrheit der mit den Anteilen verbundenen Stimmrechte verfügen oder
 - c) mehr als die Hälfte der Mitglieder des Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsorgans bestellen können.

(5) CO₂-Schattenpreis ist ein rechnerischer Preis für jede über den Lebenszyklus der Maßnahme entstehende Tonne Kohlenstoffdioxidäquivalent.

(6) Liegenschaften des Landes im Sinne dieses Gesetzes sind alle bebauten und unbebauten Grundstücke im Eigentum des Landes Rheinland-Pfalz unabhängig davon, von welcher staatlichen Stelle des Landes sie verwaltet werden. Als Liegenschaften des Landes gelten auch Grundstücke Dritter, die zugunsten des Landes mit einem grundstücksgleichen Recht, insbesondere einem Erbbaurecht, belastet sind, sowie Bauwerke des Landes, die auf fremden Grundstücken liegen oder errichtet werden.

(7) Der gesamte Lebenszyklus im Sinne dieses Gesetzes umfasst die Herstellungs-, die Errichtungs-, Nutzungs- und Entsorgungsphase sowie die Abfallvermeidungs- und Recyclingpotenziale.

(8) Sanierung im Sinne dieses Gesetzes bezeichnet durchgreifende Maßnahmen zum Substanzerhalt oder zur Modernisierung eines Bauwerks. Modernisierungen sind solche im Sinne des § 9 Abs. 2 des Landeswohnraumförderungsgesetzes vom 22. November 2013 (GVBl. S. 472, BS 233-3) in der jeweils geltenden Fassung.

(9) Eine Quelle ist ein Vorgang oder eine Tätigkeit, durch den oder die ein Treibhausgas, ein Aerosol oder eine Vorläufersubstanz eines Treibhausgases in die Atmosphäre freigesetzt wird.

(10) Eine Senke gemäß Artikel 1 Nr. 8 des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen vom 9. Mai 1992 über Klimaänderungen (BGBl. 1993 II S. 1783, 1784) ist ein Vorgang, eine Tätigkeit oder ein Mechanismus, durch den oder die ein Treibhausgas, ein Aerosol oder eine Vorläufersubstanz eines Treibhausgases aus der Atmosphäre entfernt wird. Dies umfasst auch Technologien zur dauerhaften Speicherung von Kohlenstoffdioxid in unterirdischen Gesteinsschichten oder in langlebigen Produkten im Rahmen von Bundesgesetzen.

Teil 2

Ziele und Grundsätze des Klimaschutzes

§ 3

Klimaschutzziele, Sektorziele, Verordnungsermächtigung

(1) Um Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2040 zu erreichen, werden im Vergleich zum Jahr 1990 folgende Zwischenschritte bei der Minderung der Treibhausgasemissionen angestrebt:

1. bis zum Jahr 2030 um mindestens 67 Prozent sowie
2. bis zum Jahr 2035 um mindestens 83 Prozent.

(2) Die Klimaschutzziele des Landes Rheinland-Pfalz basieren auf der Bilanz aus Quellen und Senken der Treibhausgasemissionen.

(3) Der Bruttostromverbrauch in Rheinland-Pfalz soll bis zum Jahr 2030 bilanziell zu 100 Prozent durch Strom aus Erneuerbaren Energien gedeckt werden. Dabei soll der Bruttostromverbrauch bilanziell möglichst durch Strom aus Erneuerbaren Energien in Rheinland-Pfalz gedeckt werden. Gewerbliche, öffentliche und private Verbraucher, die eigene erneuerbare Energieanlagen errichtet oder sich an solchen auch außerhalb der Landesgrenzen direkt beteiligt haben, um damit ihren Stromverbrauch in Rheinland-Pfalz anteilig oder vollständig zu decken, tragen dazu bei.

(4) Zur Erreichung der Klimaschutzziele werden diese durch die angestrebten Minderungsziele für die einzelnen Sektoren (Sektorziele) für das Jahr 2040 laut Anlage 1 ergänzt, um die Treibhausgasneutralität zu erreichen. Maßnahmen der Landesregierung sollen in folgenden Sektoren entwickelt und umgesetzt werden:

1. Energiewirtschaft,
2. Industrie,
3. Verkehr,
4. Gebäude,
5. Landwirtschaft,
6. Abfallwirtschaft und Sonstiges sowie
7. Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft.

Die angestrebten Sektorziele richten sich nach Anlage 1. Um die Steuerung der Klimaschutzmaßnahmen erfolgreich und entsprechend der Ziele nach Absatz 1 sowie Anlage 1 umsetzen zu können, werden innerhalb der Sektoren Handlungsfelder definiert. Für jedes Handlungsfeld ist ein handlungsfeld-koordinierendes Ressort zuständig. Die Handlungsfelder zeigen Maßnahmenbereiche auf, in denen

Klimaschutzmaßnahmen verlaufen. Für die Umsetzung der Maßnahmen ist das maßnahmenführende Ressort zuständig. Die Zuständigkeit für die Handlungsfelder richtet sich nach Anlage 2. Die Zuständigkeit für die Maßnahmen richtet sich nach dem Geschäftsverteilungsplan der Landesregierung und ist mithin auf die landesrechtlichen Zuständigkeiten beschränkt.

(5) Alle maßnahmenführenden Ressorts tragen zur Erreichung der Ziele nach Absatz 1 und 3 sowie Anlage 1 bei. Die handlungsfeld-kordinierenden Ressorts sind verpflichtet, unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen auf Bundes- und EU-Ebene, gemeinsam mit den maßnahmenführenden Ressorts wirksame Klimaschutzmaßnahmen zu prüfen, zu entwickeln und umzusetzen. Insbesondere bei energiebedingten Treibhausgasemissionen ist der wirtschaftliche Umstieg auf Erneuerbare Energien zeitnah zu ermöglichen und zu beschleunigen. Neben der direkten Vermeidung und Verringerung von Treibhausgasemissionen tragen auch die effiziente Bereitstellung, Umwandlung, Speicherung, Nutzung sowie der effiziente Transport erneuerbarer Energie und Energieträgerstoffe wesentlich zur Erreichung der Klimaschutzziele bei und sollen am zukünftigen Bedarf orientiert zeitnah sowie planungssicher durch Klimaschutzmaßnahmen umgesetzt oder in der Umsetzung unterstützt werden. Dadurch soll die Attraktivität für die Ansiedlung nachhaltiger Produktionsverfahren und Unternehmen in Rheinland-Pfalz gesteigert und eine Verlagerung von Treibhausgasemissionen an Standorte außerhalb von Rheinland-Pfalz vermieden werden.

§ 4

Klimaschutzziele für die Landesverwaltung

(1) Das Land setzt sich zum Ziel, bis zum Jahr 2030 die Behörden, Hochschulen und sonstige Landeseinrichtungen ohne eigene Rechtspersönlichkeit, soweit sie der unmittelbaren Organisationsgewalt des Landes unterliegen, bilanziell treibhausgasneutral zu organisieren. Hierzu zählen die direkten und indirekten Emissionen des Energieverbrauches aus dem laufenden Betrieb.

(2) Die obersten Landesbehörden sind entsprechend ihres Zuständigkeitsbereichs für die Zielerreichung verantwortlich. Sie sind verpflichtet, zur Erreichung der Ziele gemäß Absatz 1 Klimaschutzmaßnahmen zu entwickeln und umzusetzen.

§ 5

Klimaschutzrangfolge

Zur Förderung des Klimaschutzes soll folgende Priorisierung in Bezug auf die Reduzierung von Treibhausgasemissionen in absteigender Reihenfolge eingehalten werden:

1. Vermeiden,
2. Verringern und
3. Abbau von nicht zu vermeidenden Treibhausgasen in Senken.

§ 6

Besondere Bedeutung des Sektors Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft

Wälder, humusreiche und zur Humusanreicherung geeignete Böden, Grünland, Moore sowie naturnahe Flächen sollen zur Erreichung der Ziele nach §§ 3 und 4 erhalten, entwickelt und aufgewertet werden, um ihr Potenzial zur Bindung und Speicherung von Kohlenstoff unter Beachtung der Funktionen für die biologische Vielfalt und der heimischen Wirtschaft zu sichern und zu steigern. Dabei finden insbesondere die Ziele nach § 1 Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 8. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2240), Berücksichtigung. Neben dem Erhalt, der Entwicklung und der Aufwertung sollen der Anteil der Waldfläche und eine stoffliche Verwendung des Rohstoffs Holz möglichst gesteigert werden.

Teil 3

Instrumente zur Erreichung der Klimaschutzziele

§ 7

Klimaschutzstrategie, Verordnungsermächtigung

(1) Inhalt der Klimaschutzstrategie des Landes ist die Analyse der Wirkbereiche rheinland-pfälzischer Klimaschutzpolitik im Kontext mit nationalen und internationalen Regelwerken, die Beschreibung und Priorisierung der wesentlichen Maßnahmen zur Zielerreichung, sowie ein an den Klimaschutzziele nach § 3 ausgerichteter

langfristiger Zielpfad. Die Strategie zielt auf die Erreichung der Klimaschutzziele gemäß § 3.

(2) Nach der Beschlussfassung durch die Landesregierung, die spätestens 24 Monate nach Inkrafttreten des Gesetzes erfolgt, ist die Klimaschutzstrategie dem Landtag zuzuleiten. Auf die Übergangsbestimmungen gemäß § 18 Abs. 1 wird verwiesen.

(3) Grundlage für die Klimaschutzstrategie sind die Daten des Statistischen Landesamts nach § 10 Abs. 1 Nr. 1 der jüngsten verfügbaren finalen Treibhausgasbilanz.

(4) Die Klimaschutzstrategie soll alle fünf Jahre fortgeschrieben, von der Landesregierung beschlossen, im Klimaschutzbeirat vorgestellt und veröffentlicht werden. Die Absätze 1 bis 3 gelten entsprechend.

(5) Das für den Klimaschutz zuständige Ministerium wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit den handlungsfeld-koordinierenden Ressorts und der Staatskanzlei nähere Regelungen zu der Klimaschutzstrategie zu treffen.

§ 8

Klimaschutzmaßnahmenregister, Verordnungsermächtigung

(1) Klimaschutzmaßnahmen des Landes, die wesentlich der Erreichung der Ziele nach den §§ 3 und 4 sowie der Klimaschutzstrategie nach § 7 dienen, werden in einem digitalen Berichtssystem geführt. Dabei sind die maßnahmenführenden Ressorts verpflichtet, jede dieser Maßnahmen zu beschreiben und einzutragen sowie jährlich deren Umsetzungsstand zu aktualisieren.

(2) Spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten des Gesetzes wird ein Klimaschutzmaßnahmenregister veröffentlicht, das einen Auszug besonders wirksamer Maßnahmen und deren Umsetzungsstand aus dem digitalen Berichtssystem darstellt. Das Register gliedert sich in sieben Sektoren nach § 3 Abs. 4 Satz 2 und einen sektorübergreifenden Bereich.

(3) Das für den Klimaschutz zuständige Ministerium wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit den handlungsfeld-koordinierenden Ressorts und der Staatskanzlei verbindliche Regelungen zu dem Klimaschutzmaßnahmenregister zu treffen, insbesondere über

1. Kriterien für die Beurteilung der Wirksamkeit zur Aufnahme und Beendigung von Maßnahmen,
2. verpflichtende Angaben, die für jede Maßnahme zu beschreiben und zu aktualisieren sind,
3. weitere Inhalte, die zusätzlich zu den in Absatz 2 genannten Inhalten öffentlich einsehbar sind sowie
4. den Ablauf der jährlichen Aktualisierung des Klimaschutzmaßnahmenregisters.

Teil 4

Steuerung der Klimaschutz-Zielerreichung

§ 9

Maßnahmensteuerung

(1) Die Umsetzung jeder Maßnahme des Klimaschutzmaßnahmenregisters nach § 8 Abs. 2 Satz 1 wird im Rahmen eines Regelprozesses validiert. Der Prozess beinhaltet dabei:

1. eine jährliche Bewertung des Umsetzungsstands der Klimaschutzmaßnahmen gemäß § 10 Abs. 1 Nr. 2 sowie
2. erforderlichenfalls ein Gutachten gemäß § 10 Abs. 1 Nr. 3.

(2) Wird im Rahmen der Begutachtung und Bewertung festgestellt, dass einzelne Maßnahmen nach § 8 Abs. 2 Satz 1 nicht den geplanten Umsetzungsfortschritt und die erwarteten Ergebnisse erbringen, prüfen und initiieren die handlungsfeldkoordinierenden Ressorts unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Gutachtens die Nachsteuerung der betreffenden Maßnahmen. In Abstimmung mit den handlungsfeldkoordinierenden Ressorts entwickeln die maßnahmenführenden Ressorts zukünftige Maßnahmen und optimieren oder depriorisieren bestehende Klimaschutzmaßnahmen.

(3) Die Landesregierung beschließt zweijährlich auf Vorschlag des für den Klimaschutz zuständigen Ministeriums den aktuellen Stand des Klimaschutzmaßnahmenregisters.

§ 10

Informationen zum Umsetzungsstand der Klimaziele und zur Treibhausgasbilanz

(1) Für den Regelprozess, zur Steuerung der Klimaschutzmaßnahmen nach § 9 und zur Überprüfung der Erreichung der Ziele nach § 3 Abs. 1 und Abs. 4 Satz 1 in Verbindung mit Anlage 1 werden, beginnend im Folgejahr des Inkrafttretens des Gesetzes, folgende Informationen bereitgestellt:

1. jährliche Daten und Analysen zur Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Rheinland-Pfalz insgesamt, sektoral sowie im Vergleich zur Treibhausgasemissionsentwicklung des Bundes,
2. eine jährliche Bewertung des für den Klimaschutz zuständigen Ministeriums zum allgemeinen Umsetzungsstand und wesentlichen Entwicklungen der im Klimaschutzmaßnahmenregister aufgeführten Maßnahmen nach § 8 Abs. 2 Satz 1, inklusive optionaler Empfehlungen zur Anpassung, Entwicklung und Beendigung von Klimaschutzmaßnahmen sowie
3. ein nach Bedarf durch das für den Klimaschutz zuständige Ministerium beauftragtes Gutachten zur Bewertung der Entwicklung der Rahmenbedingungen auf Bundes- und EU-Ebene sowie der im Klimaschutzmaßnahmenregister geführten Maßnahmen in Bezug auf die Zielsetzung des Landes gemäß § 3 Abs. 1 sowie Abs. 4 Satz 1 in Verbindung mit Anlage 1 auf Grundlage der Daten und der Analyse nach den Nummern 1 und 2 sowie daraus abgeleitete Empfehlungen zur Anpassung und Entwicklung von Klimaschutzmaßnahmen.

(2) Die Entwicklung der Treibhausgasemissionen, der Umsetzungsstand der Klimaschutzmaßnahmen sowie die Begutachtung und Bewertung der Zielerreichung nach Absatz 1 werden von dem für den Klimaschutz zuständigen Ministerium alle zwei Jahre dem Ministerrat vorgelegt und veröffentlicht.

§ 11

Überkompensationsverbot, Innovationsklausel, Nicht-Einklagbarkeit

(1) Zur Erreichung der rheinland-pfälzischen Klimaschutzziele sind die rechtlichen Rahmenbedingungen und Klimaschutzmaßnahmen auf EU- und Bundesebene von maßgeblicher Relevanz und Wirkung. Sollten auf nationaler Ebene gesetzliche Klimaschutzziele etabliert werden, die über die rheinland-pfälzischen Klimaschutzziele

nach § 3 Absatz 1 hinausgehen, wird die Landesregierung die notwendigen Schritte zur Anpassung der Zielwerte nach § 3 Absatz 1 analog zu den prozentualen Minderungszielen des Bundes einleiten, da die rheinland-pfälzischen Treibhausgasminderungsziele nach § 3 Absatz 1 die des Bundes grundsätzlich nicht unterschreiten sollen. Sollten auf nationaler Ebene die bundesgesetzlichen Klimaschutzziele nachhaltig verfehlt oder gesetzliche Regelungen getroffen werden, die eine spätere Treibhausgasneutralität vorschreiben, kann die Landesregierung die notwendigen Schritte zur Anpassung der Zielwerte nach § 3 Absatz 1 einleiten, um eine Überkompensation auf Landesebene zu vermeiden. Eine Anpassung der Zielwerte wird in einem Gutachten nach § 10 Abs. 1 Nr. 3 bewertet, erfordert eine Fortschreibung der Klimaschutzstrategie nach § 7 und ist in dieser detailliert zu begründen.

(2) Die Überschreitung eines Sektorziels nach Anlage 1 kann durch die Unterschreitung der Klimaschutzziele in anderen Sektoren oder durch eine Speicherung in Senken, im Rahmen von Bundesgesetzen, ausgeglichen werden.

(3) Die Klimaschutzziele sollen unter Berücksichtigung der Innovationsfähigkeit, der Leistungsfähigkeit und der industriepolitischen Chancen der rheinland-pfälzischen Wirtschaft, der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Rheinland-Pfalz, der Versorgungssicherheit, der fiskalischen Rahmenbedingungen des Landes und der Sozialverträglichkeit erreicht werden.

(4) Um die wirtschaftliche Entwicklung landwirtschaftlicher Betriebe angemessen zu berücksichtigen, soll der Bau von PV-Freiflächenanlagen nur auf vergleichbar ertragsschwächeren landwirtschaftlichen Flächen erfolgen. Landesweit ist die Nutzung von Ackerflächen für den Bau von PV-Anlagen im Außenbereich auf 2 Prozent zu begrenzen.

(5) Subjektive Rechte und klagbare Rechtspositionen für oder gegen natürliche oder juristische Personen, Organisationen oder Institutionen auch der Öffentlichen Hand werden durch dieses Gesetz oder aufgrund dieses Gesetzes nicht begründet, da auch zur Erreichung von Landeszielen die rechtlichen Rahmenbedingungen sowie die Klimaschutzmaßnahmen auf EU- und Bundesebene von maßgeblicher Relevanz und hauptsächlicher Wirksamkeit sind. Unionsrechtliche Anforderungen bleiben hiervon unberührt.

Teil 5
Beirat für Klimaschutz
§ 12

Beirat für Klimaschutz

(1) Die für den Klimaschutz zuständige Ministerin oder der für den Klimaschutz zuständige Minister beruft die Mitglieder des beim für den Klimaschutz zuständigen Ministeriums eingerichteten Beirats für die Dauer einer Legislaturperiode.

(2) Der Beirat berät bei der Umsetzung der Klimaschutzziele gemäß § 3 Abs. 1.

(3) Der Beirat besteht aus Vertreterinnen und Vertretern der Fraktionen des Landtags, gesellschaftlicher Vereinigungen und Verbände, der Jugendselbst- und Jugendinteressenvertretungen auf Landesebene, der kommunalen Spitzenverbände, der Selbstverwaltungskörperschaften der Wirtschaft (Kammern, Verbände), den Gewerkschaften, Umweltverbänden, der Wissenschaft sowie der als Körperschaften des öffentlichen Rechts anerkannten Religionsgemeinschaften. Der Beirat besteht zu gleichen Teilen aus Frauen und Männern. Dazu entsendet jede Beiratspartei jeweils eine Vertreterin und einen Vertreter als Mitglied und als Stellvertretung.

(4) Der Vorsitz für den Beirat und die Geschäftsführung liegen bei dem für den Klimaschutz zuständigen Ministerium.

Teil 6
Pflichten der öffentlichen Hand

§ 13
Vorbildfunktion der öffentlichen Hand

(1) Der öffentlichen Hand kommt in ihrem Organisationsbereich im Hinblick auf die Verbesserung des Klimaschutzes unter Berücksichtigung der Klimaschutz-Rangfolge nach § 5 eine allgemeine Vorbildfunktion zu. Die Vorbildfunktion bezieht sich insbesondere auf die Schonung natürlicher Ressourcen, die Nutzung und Bewirtschaftung von Liegenschaften des Landes, die Energieeinsparung, die Erhöhung der Energieeffizienz, die Nutzung Erneuerbarer Energieträger, die Reduktion grauer Energien durch den Einsatz nachwachsender Rohstoffe sowie

Beschaffungen, sofern die Organisation der Aufgabenerledigung nicht abschließend durch Bundesrecht geregelt ist.

(2) Die Gemeinden und Gemeindeverbände, kommunale juristische Personen des öffentlichen Rechts gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 1 sowie die juristischen Personen des Privatrechts, auf die die Kommunen einen bestimmenden Einfluss entsprechend § 2 Abs. 4 Nr. 2 haben, erfüllen die Vorbildfunktion nach Absatz 1 in eigener Verantwortung und nach eigenem Ermessen und stärken damit auch das Bewusstsein der Öffentlichkeit für ein dem Klimaschutz gerecht werdendes Handeln. Das Land wird sie hierbei unter anderem beratend durch die Landesenergieagentur unterstützen.

§ 14

CO₂-Schattenpreis, Energieverbrauch, Verordnungsermächtigung

(1) Zur Optimierung von Investitionen im Lebenszyklus ist im Rahmen der Prüfung der Wirtschaftlichkeit von Baumaßnahmen betreffend aller Vergaben im Anwendungsbereich von § 1 Landesbauordnung (LBauO) vom 24. November 1998 (GVBl. S. 365), zuletzt geändert durch Gesetz vom 07. Dezember 2022 (GVBl. S. 403), BS 213-1, betreffend Liegenschaften des Landes, insbesondere Neubau und Sanierung von Bauwerken im Eigentum des Landes, für die Verursachung von Treibhausgasemissionen ein CO₂-Schattenpreis zu berücksichtigen. Dies gilt nur, wenn das Land selbst über die Bauherreneigenschaft verfügt oder zum Zeitpunkt der Entscheidung des Neubaus eines Bauwerks feststeht, dass dieses in das Eigentum des Landes übergeht. Der Preis für jede Tonne CO₂ beträgt mindestens 237 EUR, wenn nicht das für den Klimaschutz zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem für Bauen zuständigen Ministerium einen höheren Preis im Wege der Verordnung nach Absatz 4 festsetzt.

(2) Der CO₂-Schattenpreis ist erstmalig für Maßnahmen zu veranschlagen, mit deren Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ab dem 30. Juni 2025 begonnen wird. Die Bepreisung der Treibhausgasemissionen nach anderen Bestimmungen bleibt unberührt.

(3) Den Gemeinden und Gemeindeverbänden wird empfohlen, für die Planung von Hochbaumaßnahmen sowie die Beschaffung von Liefer- und Dienstleistungen in eigener Zuständigkeit einen CO₂-Schattenpreis einzuführen.

(4) Das für den Klimaschutz zuständige Ministerium wird im Einvernehmen mit dem für Bauen zuständigen Ministerium ermächtigt, durch Rechtsverordnung nähere Regelungen zu dem CO₂-Schattenpreis gemäß Absatz 1 zu treffen, insbesondere über

1. die Festlegung und Anpassung der Höhe des CO₂-Schattenpreises für die jeweiligen Jahre ab 2025,
2. die Art und Weise der Ermittlung der Kohlenstoffdioxidemissionen,
3. Konkretisierungen der einzelnen Anwendungsbereiche des CO₂-Schattenpreises und sachlich begründete Ausnahmen von dessen Anwendung sowie
4. Bagatellgrenzen, bei denen der CO₂-Schattenpreis nicht angewendet werden muss sowie
5. Ersatzregelungen für die von der Bagatellgrenze betroffenen Maßnahmen.

(5) Ergänzend zur einmaligen Wirtschaftlichkeitsbetrachtung des Lebenszyklus werden die laufenden direkten und indirekten Emissionen des Energieverbrauches der Landesverwaltung bilanziell betrachtet.

(6) Für nicht vermeidbare Treibhausgasemissionen aus dem laufenden Betrieb sind im Konzept für die Klimaneutrale Landesverwaltung geeignete Maßnahmen für die Erreichung der Treibhausgasneutralität innerhalb von Rheinland-Pfalz vorzusehen.

§ 15

Förderung der Akzeptanz der Öffentlichkeit

Das allgemeine Verständnis der Öffentlichkeit für die Ziele des Klimaschutzes soll mit geeigneten Mitteln gefördert werden. Die staatlichen sowie staatlich anerkannten Erziehungs-, Bildungs- und Informationsträger sollen im Rahmen ihrer Möglichkeiten über Ursachen und Bedeutung des Klimawandels sowie über die Aufgaben des Klimaschutzes aufklären und das Bewusstsein der Öffentlichkeit für ein dem Klimaschutz gerecht werdendes Handeln stärken.

Teil 7

Zuständigkeiten, Auskunftsanspruch

§ 16

Zuständigkeiten

(1) Das für den Klimaschutz zuständige Ministerium ist zuständig für

1. die Erarbeitung und Fortschreibung der Klimaschutzstrategie gemäß § 7 Abs. 1 und 4,
2. die Entwicklung sowie Pflege des Klimaschutzmaßnahmenregisters nach § 8 und eine Bewertung des Vorliegens der Aufnahmekriterien bei neuen Maßnahmen,
3. die Durchführung des Regelprozesses gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1; die handlungsfeld-koordinierenden sowie maßnahmenführenden Ressorts sind verpflichtet, mitzuwirken,
4. die Vorlage der Informationen, Bewertung und Begutachtung nach § 10 Abs. 2 an den Ministerrat,
5. die Ausschreibung im Einvernehmen mit den handlungsfeld-koordinierenden Ressorts und der Staatskanzlei sowie für die Beauftragung der Erstellung des Gutachtens nach § 10 Abs. 1 Nr. 3.

(2) Die handlungsfeld-koordinierenden Ressorts sind zuständig,

1. die Prozesse innerhalb der Handlungsfelder im Blick zu behalten,
2. die maßgeblichen Entwicklungen im jeweiligen Handlungsfeld zu identifizieren,
3. gemeinsam mit den maßnahmenführenden Ressorts nach Maßgabe des § 3 Abs. 5 Satz 2 wirksame Klimaschutzmaßnahmen zu prüfen, zu entwickeln und umzusetzen sowie
4. die Nachsteuerung von Maßnahmen gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 zu prüfen und zu initiieren.

(3) Die maßnahmenführenden Ressorts sind zuständig für

1. die Prüfung, Entwicklung und Umsetzung ihrer Maßnahmen nach Maßgabe des § 3 Abs. 5 Satz 2 gemeinsam mit den handlungsfeld-koordinierenden Ressorts und
2. die Entwicklung neuer sowie Optimierung oder Depriorisierung bestehender Maßnahmen gemäß § 9 Abs. 2 Satz 2 in Abstimmung mit den handlungsfeld-koordinierenden Ressorts.

(4) Alle obersten Landesbehörden sind verpflichtet, zur Erreichung der Klimaschutzziele gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 Klimaschutzmaßnahmen zu entwickeln,

diese dem für den Klimaschutz zuständigen Ministerium mitzuteilen und deren Umsetzungsstand gemäß § 8 Abs. 1 einzutragen und zu aktualisieren.

(5) Das Statistische Landesamt ist nach § 10 Abs. 1 zuständig für die Ermittlung der Treibhausgasemissionen und die Aufbereitung der ermittelten Daten nach den Methodenstandards der amtlichen Statistik.

§ 17

Auskunftsanspruch

(1) Alle öffentlichen Stellen im Sinne des § 2 Abs. 1 Landesdatenschutzgesetz vom 8. Mai 2018 (GVBl. S. 93, BS 204-1) gewähren dem für den Klimaschutz zuständigen Ministerium Einsicht in die zur Wahrnehmung der Aufgaben nach diesem Gesetz benötigten Daten und stellen diese zur Verfügung. § 14 Abs. 1 Landestransparenzgesetz vom 27. November 2015, zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. September 2020 (GVBl. S. 461, BS 2010-10), gilt entsprechend. Die Landesregierung stellt sicher, dass der Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen Dritter sowie personenbezogener Daten gewährleistet ist.

(2) Das für den Klimaschutz zuständige Ministerium kann zu klimaschutzbezogenen Themen die öffentliche Hand sowie Sachverständige, insbesondere Vertreter und Vertreterinnen von Organisationen der Wirtschaft und der Umweltverbände, anhören und befragen.

Teil 8

Übergangsbestimmungen, Inkrafttreten

§ 18

Übergangsbestimmungen

(1) Bis zum Beschluss der Klimaschutzstrategie nach § 7 sowie des Klimaschutzmaßnahmenregisters nach § 8 gilt das beschlossene Klimaschutzkonzept gemäß § 6 des Landesklimaschutzgesetzes vom 19. August 2014 (GVBl. S. 188), zuletzt geändert durch § 48 des Gesetzes vom 06. Oktober 2015 (GVBl. S. 283), BS 2129-3, fort.

(2) Ausgangspunkt der Klimaschutzstrategie nach § 7 sowie des Klimaschutzmaßnahmenregisters nach § 8 ist das zuletzt beschlossene Klimaschutzkonzept nach § 6 des Landesklimaschutzgesetzes vom 19. August 2014 mit dem dort enthaltenen Strategieteil sowie den Maßnahmen der Landesregierung.

(3) Der berufene Beirat für Klimaschutz nach § 8 Landesklimaschutzgesetz vom 19. August 2014 bleibt für die vorgesehene Berufungsperiode im Amt.

§ 19

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

(2) Gleichzeitig tritt das Landesgesetz zur Förderung des Klimaschutzes vom 19. August 2014 (GVBl. S. 188), zuletzt geändert durch § 48 des Gesetzes vom 06. Oktober 2015 (GVBl. S. 283), BS 2129-3, außer Kraft.

Anlage 1

(zu § 3 Abs. 4 Satz 1)

Verteilung der angestrebten Minderungsziele im Jahr 2040 auf die Sektoren

Um das Ziel der Treibhausneutralität bis 2040 zu erreichen, müssen Emissionen in allen Sektoren sinken. Maßnahmen der Landesregierung sollen in den folgenden Sektoren entwickelt und umgesetzt werden, wobei sich die Minderungswirkung in 2040 wie folgt auf die Sektoren verteilt:

Sektor	2040¹
Industrie	- 96 Prozent
Gebäude	- 85 Prozent
Verkehr	- 92 Prozent
Energiewirtschaft	- 84 Prozent
Landwirtschaft	- 66 Prozent
Abfall und Sonstiges	- 92 Prozent

Gemäß § 11 Abs. 2 kann die Überschreitung eines Minderungsziels durch die Unterschreitung der Klimaschutzziele in anderen Sektoren oder durch eine zusätzliche Treibhausgasentfernung durch Senken ausgeglichen werden.

¹ Die aufgeführten Minderungsziele stellen die prozentuale Minderung im Vergleich zu den Treibhausgasemissionen des Jahres 1990 dar. Im Jahr 2021 betrug die Minderungsrate 37,4 Prozent (15. Energiebericht, Anhang S. 159).

Anlage 2

(Zu § 3 Abs. 4 Satz 4)

Die Zuständigkeiten sind auf die landesrechtlichen Kompetenzen beschränkt.

Handlungsfelder und Koordinierende Zuständigkeit

Sektor	Handlungsfeld		Koordination	Maßnahmenbereich		CRF ² -Bereich	CRF ² -Bezeichnung
	Nr.	Bezeichnung		Nr.	Bezeichnung		
Energie	1	Energiewende und Energiewirtschaft	Das für die Gewinnung, Erzeugung und Bereitstellung von Energie sowie Grundsatzfragen der Energiewende zuständige Ministerium	1	Erneuerbare Energien, inkl. Wasserstoff-Erzeugung	1.A.1	Verbrennung von Brennstoffen in der EW
				2	Konventionelle Energieerzeugung	1.A.3.e	Pipelinetransport (übriger Transport)
						1.B	Flüchtige Emissionen aus Brennstoffen
	2	Energieinfrastruktur	Das für die Gewinnung, Erzeugung und Bereitstellung von Energie sowie Grundsatzfragen der Energiewende zuständige Ministerium	3	Trassen und Netze, inkl. Wasserstoff-Infrastruktur		Emissionen für Transport und Herstellung von Personen/Material in Sektoren Verkehr/Industrie
Gebäude	3	Wohnen und Bauen (Wohngebäude)	Das für die technischen Angelegenheiten des Hoch- und Städtebaus zuständige Ministerium	4	Bauen Wohngebäude		
	4	Bewirtschaften und Bauen (Nichtwohngebäude)	Das für die technischen Angelegenheiten des Hoch- und Städtebaus zuständige Ministerium	7	Bauen Sonstige Gebäude		
				5	Bauen Gewerbliche Gebäude		
	5	Energieverbrauch in Gebäuden	Das für die Gewinnung, Erzeugung	9	Energieverbrauch in gewerblichen Gebäuden	1.A.4.a	Verbrennung von Brennstoffen in Handel und Behörden (Standard)

Sektor	Handlungsfeld		Koordination	Maßnahmenbereich		CRF ² -Bereich	CRF ² -Bezeichnung
	Nr.	Bezeichnung		Nr.	Bezeichnung		
			und Bereitstellung von Energie sowie Grundsatzfragen der Energiewende zuständige Ministerium				
				10	Energieverbrauch in Wohngebäuden	1.A.4.b	Verbrennung von Brennstoffen in Haushalten
				12	Energieverbrauch in sonstigen Gebäuden	1.A.4.a; 1.A.5	Verbrennung von Brennstoffen in Handel und Behörden (Standard); Militär
	6	Staatsbau	Das für staatlichen Hochbau zuständige Ministerium	6	Bauen Öffentliche Gebäude		
				11	Energieverbrauch in öffentlichen Gebäuden	1.A.4.a	Verbrennung von Brennstoffen in Handel und Behörden (Standard)
Industrie	7	Prozesse in der gewerblichen Wirtschaft	Das für Wirtschaft zuständige Ministerium.	13	Prozesse in Industrie	2.A-G	Industrieprozesse und Produktverwendung
				14	Prozesse in Gewerbe	1.A.2	Verbrennung von Brennstoffen im Verarbeitenden Gewerbe und in der Bauwirtschaft
	8	Standort für innovative Unternehmen	Das für Wirtschaft zuständige Ministerium.	15	Wasserstoffantriebe für Nutzfahrzeuge		
				17	Kohlendioxidabscheidung/-speicherung/-nutzung (CCS/CCSU)	1.C	CO ₂ -Lagerung und Transport
				16	Technologietransfer/Innovation		
Verkehr	9	Verkehr und Verkehrsinfrastruktur	Das für die Verkehrsträger Schiene, Luft, Straße und Wasser zum Transport von Personen und Gütern zuständige Ministerium.	18	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	1.A.3.b	Straßenverkehr (PKW)
				20	Güterverkehr Straße		Straßenverkehr (Güter)
				22	Güterverkehr Schiene	1.A.3.c	Schienerverkehr (Güter)
				23	Rad- und Fußverkehr		
				26	Güterverkehr Schiff	1.A.3.d	inländischer Schiffsverkehr
				27	Personenverkehr Schiff	1.A.3.d	inländischer Schiffsverkehr
				28	Ziviler inländischer Luftverkehr	1.A.3.a	Ziviler inländischer Luftverkehr

Sektor	Handlungsfeld		Koordination	Maßnahmenbereich		CRF ² -Bereich	CRF ² -Bezeichnung
	Nr.	Bezeichnung		Nr.	Bezeichnung		
				29	Güterverkehr Luft	1.A.3.a	
				46	Digitalisierung in der Verkehrsorganisation und -vermeidung		
	10	ÖPNV / SPNV & Multimodale Mobilität	Das für den öffentlichen Personenverkehr zuständige Ministerium.	19	Öffentlicher Verkehr (ohne Taxi)	1.A.3.b	Straßenverkehr (ÖPNV, Fern)
						1.A.3.c	Schienerverkehr (Personen)
				25	Multi- /Intermodalität		
Landwirtschaft	11	Landwirtschaft und Weinbau	Das für Landwirtschaft und Weinbau zuständige Ministerium.	30	Prozesse in der Landwirtschaft	1.A.4.c I; 3	Verbrennung von Brennstoffen in Landwirtschaft; Landwirtschaft
				45	Digitalisierung in der Landwirtschaft		
	12	Fischerei und Forsten	Das für Fischerei und Forsten und zuständige Ministerium.	31	Forstwirtschaft	1.A.4.c II	Verbrennung von Brennstoffen in Forstwirtschaft
				32	Fischerei	1.A.4.c III	Verbrennung von Brennstoffen in der Fischerei
Abfall und Sonstiges	13	Kreislaufwirtschaft	Das für die Abfall- und Kreislaufwirtschaft, Bioökonomie sowie die Abwasserbe- seitigung zuständige Ministerium.	33	Abfallsammlung- und -verwertung	5.A/B/E. 1	Abfalldeponierung; biologische Abfallbehandlung; mechanisch-biologische Abfallbehandlung
				35	Nachwachsende Rohstoffe, Kreislaufwirtschaft		
				34	Wasseraufbereitung und Abwassernutzung	5.D	Abwasserbehandlung kommunal/Industriell
Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft	14	Natürlicher Klimaschutz	Das für die Stärkung, Wiederherstellung und den Schutz natürlicher Ökosysteme zuständige Ministerium	37	Wald	4.A	Wald
				52	Ausbau natürlicher Senken	4.B	Acker (weitere mit der LW in Verbindung stehende Emis., z.B. trocken gelegte Moore)
				52	Ausbau natürlicher Senken	4.C	Grünland (weitere mit der LW in Verbindung stehende Emis., z.B. Grünlandumbruch organ. Böden)

Sektor	Handlungsfeld		Koordination	Maßnahmenbereich		CRF ² -Bereich	CRF ² -Bezeichnung
	Nr.	Bezeichnung		Nr.	Bezeichnung		
				52	Ausbau natürlicher Senken	4.D	Feuchtgebiete
						4.G	Holzprodukte
	15	Landesplanung	Das für die Raumordnung und die Landesplanung zuständige Ministerium	36	Flächenplanung- und Flächenneuanspruchnahme	4 VII	Änderungen zwischen Landnutzungskategorien
				38	Siedlungsentwicklung	4.E	Siedlungen
Übergreifend	16	Ernährung	Das für die Ernährungsberatung sowie die Ernährungsbildung zuständige Ministerium	39	Ernährung		
	17	Hochschulen	Das für das Hochschulwesen zuständige Ministerium	41	Klimabildung an Hochschulen		
	18	Bildung, Schulen und Fachkräftesicherung	Das für das gesamte Schul- und Unterrichtswesen zuständige Ministerium	40	Klimabildung in Schulen und außerschulische Bildung		
				42	Berufliche Aus- und Weiterbildung		
				43	Aus- und Fortbildung, Fachkräfte		
	19	Gesundheit	Das für die Gesundheitspolitik zuständige Ministerium	44	Gesundheitswesen		
	20	Kultur	Das für Kultur zuständige Ministerium	53	Klimabildung in Kultureinrichtungen		

² Das Common Reporting Format (CRF) beschreibt Kategorien zur Berichterstattung von Treibhausgasemissionen gemäß der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen (UNFCCC).

Begründung

A. Allgemeines

Inhalt des Gesetzesentwurfs

Mit den vorgesehenen Änderungen wird der Klimaschutz in Rheinland-Pfalz fortentwickelt.

Ziel ist, bis spätestens 2040 vollständige bilanzielle Treibhausgasneutralität zu erreichen. Zudem werden im Rahmen des Klimaschutzgesetzes Sektorziele für das Jahr 2040 festgelegt.

Zu dem Zweck der Treibhausgasreduzierung und zur Erreichung der Treibhausgasneutralität bis spätestens 2040 wurden im Jahr 2022 unabhängige Studien zur Treibhausgasentwicklung in Rheinland-Pfalz - auch mit Blick auf die Entwicklung im Energiebereich - in Auftrag gegeben.

Rheinland-Pfalz war bereits in der Vergangenheit von den Folgen des Klimawandels unmittelbar betroffen. Insbesondere im Jahr 2021 hat die Hochwasserkatastrophe im Ahrtal massives menschliches Leid und massive Zerstörungen in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen ausgelöst.

Diese Lage erfordert daher gerade auf Länderebene engagierte Klimaschutzmaßnahmen. Rheinland-Pfalz trägt im Rahmen seiner Möglichkeiten dazu bei, die auf nationaler und internationaler Ebene formulierten Ziele zu erfüllen. Die diesbezüglichen Zielsetzungen und Umsetzungsinstrumente sollen mit dem vorliegenden Gesetz implementiert werden.

Inhaltlich werden folgende Neuerungen oder Erweiterungen vorgesehen:

- Treibhausgasneutralität bis spätestens 2040

Rheinland-Pfalz strebt bis spätestens 2040 Treibhausgasneutralität an und steckt sich somit ehrgeizigere Ziele als der Bund im Rahmen des Klimaschutzgesetzes.

Zur Erreichung der Klimaschutzziele soll der Anteil des aus Erneuerbaren Energien möglichst in Rheinland-Pfalz erzeugten Stroms am Bruttostromverbrauch bilanziell bis zum Jahr 2030 auf 100 Prozent gesteigert werden.

- Sektoren und Sektorziele

Es werden sieben Sektoren benannt und Sektorziele für 2040 festgelegt.

- Neue Umsetzungsmaßnahmen

Ausgewählte besonders wirksame Klimaschutzmaßnahme aus dem bisherigen Klimaschutzkonzept werden in ein Klimaschutzmaßnahmenregister überführt, das öffentlich einsehbar ist. Dieses ist durch eine zweijährliche Beschlussfassung durch die Landesregierung flexibler als das Klimaschutzkonzept des Vorgängergesetzes und bietet somit die Möglichkeit einer agileren Reaktion. Es wird flankiert von einem innovativen Steuerungsprozess und einer langfristigen Klimaschutzstrategie.

- CO₂-Schattenpreis

Es wird ein fiktiv einzupreisender CO₂-Schattenpreis für Hochbau- und Sanierungsmaßnahmen betreffend Landesliegenschaften eingeführt. Damit sollen eine Lenkungsfunktion für die öffentliche Hand eingesetzt und die Kosten für klimaschädliche Bau- und Sanierungsmaßnahmen fiktiv dargestellt werden. Letztlich steht dahinter das Ziel, dass der klimaschädliche Einsatz von Mitteln verringert oder gar verhindert wird. Die Einführung eines CO₂-Schattenpreises für Hochbau- und Sanierungsmaßnahmen wird zudem den Kommunen empfohlen.

- Gutachten zur Klimamaßnahmensteuerung

Das für den Klimaschutz zuständige Ministerium wird bei Bedarf ein Gutachten beauftragen, in dem die Entwicklungsfortschritte der Klimaschutzmaßnahmen sowie die Entwicklung der Treibhausgasemissionen im Land begutachtet werden und somit die rheinland-pfälzische Klimapolitik wissenschaftlich beraten

und unterstützt wird. Es wird davon ausgegangen, dass in etwa alle zwei Jahre ein Gutachten notwendig sein wird.

- **Klimaschutzstrategie**

Die Landesregierung beschließt eine Klimaschutzstrategie, die alle fünf Jahre fortgeschrieben werden soll.

- **Klimaschutzmaßnahmenregister**

Neben den Emissionsminderungszielen wird ein Klimaschutzmaßnahmenregister eingeführt, das flexibel handhabbar ist. Die dort eingepflegten Maßnahmen sollen einem Steuerungsprozess unterliegen, der jeweils überprüft, ob die Maßnahme dem zuvor festgelegten Zeitplan entspricht und den gewünschten Effekt zeigt.

- **Klimaschutzrangfolge**

Eine Klimaschutzrangfolge wird eingeführt. Diese legt fest, dass dem Abbau von nicht zu vermeidenden Emissionen durch Senken die Vermeidung und die Verringerung von Treibhausgasemissionen vorgehen.

- **Natürlicher Klimaschutz und Ausbau der natürlichen Kohlenstoffsenken**

Das Klimaschutzgesetz hebt die wichtige Bedeutung des natürlichen Klimaschutzes und den Schutz sowie Ausbau der natürlichen Kohlenstoffsenken in Rheinland-Pfalz hervor. Denn die natürlichen Kohlenstoffsenken wie Wälder und die damit verbundenen Holzprodukte, Grünland und Moore tragen entscheidend zur Erreichung der Treibhausgasneutralität bei. Natürlichem Klimaschutz kommt aber eine weitere wichtige Bedeutung zu: Die Biodiversität unserer Ökosysteme wird durch die Maßnahmen gestärkt und somit deren Resilienz gesteigert.

Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz für die Regelungen des Gesetzes liegt beim Land.

Grundsätzlich liegt die Gesetzgebungskompetenz für die Regelung zur Emission von Treibhausgasen nach Artikel 74 Abs. 1 Nr. 24 des Grundgesetzes (Luftreinhaltung) als Teil der konkurrierenden Gesetzgebung bei den Ländern, Art. 72 Abs. 1 GG, solange und soweit der Bund von seiner Gesetzgebungszuständigkeit nicht durch ein Gesetz Gebrauch gemacht hat.

Der Kompetenztitel hat zum Gegenstand den Schutz von Mensch und Umwelt vor Verunreinigungen der Luft, also Veränderungen in der natürlichen Zusammensetzung der Luft durch Rauch, Ruß, Staub, Gase, Aerosole, Dämpfe oder Geruchsstoffe. Hauptzweck des Gesetzes ist es, den Ausstoß von Treibhausgasen zu verringern und mit geeigneten Instrumenten den Pfad zum Ziel der Treibhausgasneutralität vorzuzeichnen.

Der Bundesgesetzgeber hat auf Bundesebene das Bundesklimaschutzgesetz (KSG) vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. Juli 2024 (BGBl. I Nr. 235) erlassen und dort verbindliche Treibhausgasemissionszielwerte festgelegt. In § 14 Abs. 1 KSG wird den Ländern die Möglichkeit eingeräumt, eigene Klimaschutzgesetze zu erlassen und die Fortgeltung bereits bestehender Landesklimaschutzgesetze anerkannt. Der Bundesgesetzgeber bringt damit zum Ausdruck, dass er von seiner Gesetzgebungskompetenz nicht umfassend Gebrauch gemacht hat. Die Länder dürfen somit Gesetze zur Regelung der Treibhausgasemissionen erlassen, soweit diese dem KSG nicht widersprechen und der Bundesgesetzgeber keine abschließende Regelung trifft.

Der Auftrag an die Bildungsträger in § 15 stützt sich auf die Gesetzgebungskompetenz der Länder im Bildungsbereich (Artikel 70 Abs. 1 GG).

Finanzielle Auswirkungen

Das Gesetz hat finanzielle Auswirkungen. Wie bereits im Rahmen des Vorblatts ausgeführt, verursacht das Gesetz keine unmittelbaren Kosten für Private oder die Wirtschaft. Kosten entstehen jedoch für die Verwaltung.

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein unmittelbarer Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch das vorliegende Gesetz werden der Wirtschaft keine unmittelbaren Pflichten auferlegt. Die Anwendung bundesrechtlicher Regelungen unter anderem im Genehmigungsbereich wird durch das vorliegende Gesetz nicht tangiert. Grundsätzlich entstehen durch die Transformation der Wirtschaft auf klimaneutrale Prozesse Kosten und langfristig potenzieller Nutzen in nicht bezifferbarer Höhe. Diese wurzeln jedoch nicht in dem vorliegenden Entwurf.

E.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Die Transformation der Landesverwaltung hin zur Treibhausgasneutralität wird Kosten in nicht bezifferbarer Höhe verursachen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass diesen Kosten auch massive Einsparungen gegenüberstehen, beispielsweise durch Suffizienz, Dekarbonisierung der Wärmeerzeugung und Stromversorgung sowie Sanierung und Modernisierung.

Die Ermittlung sowie Analyse und Kommentierung der Daten über die jährlichen energie- und prozessbedingten Treibhausgasemissionen durch das Statistische Landesamt verursacht jährliche Kosten in Höhe von insgesamt ca. 185.000 EUR. Der Betrag setzt sich zusammen aus zwei 100 Prozent vollzeitäquivalenten Personalstellen:

Eine Stelle im höheren Dienst (ca. 100.000 EUR) sowie eine Stelle im gehobenen Dienst (ca. 85.000 EUR).

Hinzu kommen gegebenenfalls Sachkosten für die Beschaffung von Daten aus externen Quellen.

Die Einrichtung des Klimaschutzmaßnahmenregisters wird voraussichtlich einmalig Kosten in Höhe von ca. 25.000 EUR verursachen. Zusätzlich werden jährliche Kosten in Höhe von ca. 6.000 EUR zur Bereitstellung der notwendigen Serverleistung zum Betrieb des Klimaschutzmaßnahmenregisters veranschlagt.

Der Aufwand für die Pflege des Klimaschutzmaßnahmenregisters sowie der zusätzliche Aufwand für die Erstellung der Information zum Umsetzungsstand der Maßnahmen durch das für Klimaschutz zuständige Ressort wird insgesamt auf eine

100 Prozent vollzeitäquivalente Sachbearbeitungsstelle in der Entgeltgruppe E 11 TV-L geschätzt. Darin enthalten ist die Entgegennahme neuer Maßnahmenvorschläge, und die Sicherstellung, dass sämtliche Maßnahmen jährlich aktualisiert werden. Außerdem ist darin enthalten, dass die Daten und Informationen für die Bereitstellung vorbereitet und erstellt werden sowie die Einschätzung, ob die Kriterien für eine Aufnahme erfüllt sind. Die jährlichen Kosten dieser Stelle belaufen sich auf ca. 100.000 EUR.

Allen Ressorts entstehen zudem Kosten für die Entwicklung und Implementierung von Klimaschutzmaßnahmen, für die eigenverantwortliche Pflege des digitalen Berichtssystems und die jährliche Aktualisierung desselben sowie zusätzlicher Personalaufwand für die Berichts- und Monitoringpflichten. Dieser Aufwand ist stark abhängig von der jeweiligen Maßnahme und kann derzeit nicht genau beziffert werden. Perspektivisch kann das digitale Berichtswesen den zusätzlichen Aufwand ggf. reduzieren, da es als Datenbank fungiert. Insbesondere Informationen für Kleine und Große Anfragen aus dem Parlamentarischen Raum, aber auch sonstige Anfragen sollen zukünftig aus dieser Datenbank generiert werden können.

Die Fortschreibung der Klimaschutzstrategie nach § 7 alle 5 Jahre wird nach derzeitigen Schätzungen Kosten in Höhe von ca. 500.000 EUR verursachen. Die erstmalige Entwicklung einer Klimaschutzstrategie erfolgt bereits im Rahmen der Fortschreibung des aktuellen Klimaschutzkonzepts nach § 6 Landesklimaschutzgesetz alte Fassung; die so entwickelte Strategie wird als Grundlage der neuen Strategie fungieren und verursacht daher voraussichtlich keine zusätzlichen Kosten.

Die Kosten für die Maßnahmensteuerung nach § 9 werden auf jährlich ca. 10.000 EUR geschätzt.

Die Vergabe zur Erstellung eines bei Bedarf erforderlichen Gutachtens zur wissenschaftlichen Unterstützung der Klimaschutzmaßnahmensteuerung kostet pro Beauftragung jährlich ca. 350.000 EUR.

Die Vorbildwirkung der Öffentlichen Hand, unter anderem die Einführung des CO₂-Schattenpreises, verursacht ebenfalls Kosten. Diese können derzeit nicht beziffert werden.

Wie bereits im Rahmen des Vorblatts ausgeführt, entstehen auch Kosten für die Kommunen. Diese Kosten werden jedoch nach diesseitiger Auffassung die Schwelle der Wesentlichkeit gemäß § 1 Abs. 1 Satz 4 KonnexAG nicht überschreiten.

Sonstige Auswirkungen

Das Prinzip des Gender-Mainstreaming ist bei Entwurf des Gesetzes geprüft worden. Die Gleichstellung von Frau und Mann ist durch das Gesetz nicht berührt. Auch Auswirkungen auf die spezifische Situation von Eltern, Kindern und Familien sind nicht erkennbar. Das Gesetz berücksichtigt Bevölkerungs- und Altersentwicklungen angemessen. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass die negativen Auswirkungen des Klimawandels nachfolgende Generationen besonders beeinträchtigen.

Der Gesetzesentwurf ist darüber hinaus ohne erkennbare Bedeutung für den Mittelstand. Unmittelbare Pflichten, die kleine und mittlere Unternehmen im Besonderen belasten könnten, sieht das Gesetz nicht vor.

B. Zu den einzelnen Bestimmungen

Teil 1: Allgemeines

Teil 1 fasst die Bestimmungen zusammen, die für alle folgenden Regelungen gelten und daher in einem eigenen Teil vorangestellt werden sollen. Das Gesetz bezweckt, den rheinland-pfälzischen Beitrag zur Begrenzung des Anstiegs der Durchschnittstemperatur durch die neu eingeführten Instrumente zur Beobachtung der Entwicklung und Mechanismen zum Gegensteuern im Rahmen seiner Handlungsmöglichkeiten bei Fehlentwicklungen nachhaltig festzusetzen.

Zu § 1

§ 1 Abs. 1 ist die grundlegende Norm zur Absteckung des Rahmens. Rheinland-Pfalz leistet durch das Gesetz seinen Beitrag zur Erreichung der internationalen, europäischen und nationalen Klimaschutzziele. Dem liegt der Gedanke zu Grunde, dass Klimaschutzziele nur erreicht werden können, wenn die konkrete Umsetzung

auch innerhalb der föderalen und letztlich auch kommunalen Strukturen erfolgt. Die Entwicklung in Rheinland-Pfalz ist dennoch stark abhängig von der Entwicklung auf Bundes- und EU-Ebene.

Damit knüpft die Norm an die Vorgängerregelung in § 1 Abs. 1 Landesgesetz zur Förderung des Klimaschutzes vom 19. August 2014 (Landesklimaschutzgesetz) (GVBl. S. 188), zuletzt geändert durch § 48 des Gesetzes vom 6. Oktober 2015 (GVBl. S. 183, 295), BS 2129-3, an. Die internationalen Klimaschutzziele resultieren insbesondere aus dem Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen vom 9. Mai 1992, dem Übereinkommen von Paris vom 12. Dezember 2015 sowie dem Klimapakt von Glasgow vom 13. November 2021.

Auf europäischer Ebene wurde am 30. Juni 2021 die Verordnung (EU) 2021/1119 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität („Europäisches Klimagesetz“) verabschiedet. Die nationalen Klimaschutzziele folgen im Wesentlichen aus dem Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. Juli 2024 (BGBl. I Nr. 235).

Absatz 2 etabliert die Inhalte des neuen Landesklimaschutzgesetzes mit dem Ziel der Erreichung einer neutralen Treibhausgasbilanz bis 2040.

Zu § 2

§ 2 definiert die Begrifflichkeiten des Gesetzes.

Die Definition der Treibhausgase entspricht grundsätzlich der Definition des Vorgängergesetzes. Die Verbindung Stickstofftrifluorid (NF₃) wurde jedoch aufgenommen. Dies entspricht den internationalen Standards der Klimarahmenkonvention (UNFCCC) und Anhang V, Teil 2 der EU-Governance Verordnung (Verordnung (EU) 2018/1999) sowie den neuen Vorgaben des Bundes (§ 2 Nr. 2 KSG).

Der Begriff der Treibhausgasemissionen wurde zusätzlich und differenzierend zu den Treibhausgasen aufgenommen. Treibhausgasemissionen sind definiert als anthropogene, also vom Menschen veranlasste Freisetzung von Treibhausgasen. Dabei ist eine Tonne Kohlenstoffdioxidäquivalent eine metrische Tonne

Kohlenstoffdioxid oder die Menge eines anderen Treibhausgases, die in ihrem Potenzial zur Erwärmung der Troposphäre einer Tonne Kohlenstoffdioxid entspricht.

Treibhausgasneutralität ist das Gleichgewicht zwischen Treibhausgasemissionen und dem Abbau von Treibhausgasen durch Senken.

Der Terminus „Öffentliche Stellen“ im bisherigen Gesetzestext wurde durch den Terminus „Öffentliche Hand“ ersetzt und somit an die Gepflogenheiten auf Bundesebene angepasst (s. § 4 Gebäudeenergiegesetz (GEG) vom 08. August 2020 (BGBl. I S. 1728), zuletzt geändert durch Gesetz vom 16. Oktober 2023 (BGBl. I Nr. 280)). Er soll sämtliche Formen des Tätigwerdens auf dem Gebiet des öffentlichen Rechts umfassen.

Es ist daher auch nach Nummer 2 das Tätigwerden in privatrechtlichem Gewand umfasst, wenn die öffentliche Hand einen bestimmenden Einfluss hat. Damit soll die „Flucht ins Privatrecht“ verhindert werden. Der Begriff fungiert als Anknüpfungspunkt an Teil 6 „Pflichten der öffentlichen Hand“.

Absatz 5 definiert den CO₂-Schattenpreis. Dieser wird erstmalig gesetzlich in Rheinland-Pfalz für den Hochbau eingeführt. Ein Schattenpreis ist ein aus der Mikroökonomie und Wohlfahrtsökonomik stammender fiktiver Preis, der im Rahmen der Kostenkalkulation Lenkungswirkung entfalten soll. Die Kosten, die bei der jeweiligen Maßnahme durch Treibhausgasemissionen entstehen, werden bei der Berechnung der Kosten fiktiv in Ansatz gebracht. Dadurch verteuern sich fiktiv besonders klimaschädliche Vorhaben. Es werden nicht allein die einmaligen Investitionskosten berücksichtigt, sondern auch die zukünftigen Kosten der CO₂-Emissionen werden eingepreist. Der Anwendungsbereich des Schattenpreises ergibt sich aus § 14 Abs. 1: Danach unterliegen Maßnahmen im Anwendungsbereich des § 1 Landesbauordnung dem CO₂-Schattenpreis.

Die Begriffe Liegenschaften des Landes, gesamter Lebenszyklus und Sanierung werden in Zusammenhang mit dem neu eingeführten CO₂-Schattenpreis definiert.

Liegenschaften des Landes bilden den verpflichtenden Anwendungsbereich des CO₂-Schattenpreises. Hauptsächlich wird darauf abgestellt, dass das Land Eigentümerin des Grundstücks ist. Daneben sind auch Grundstücke Dritter umfasst, wenn diese

zugunsten des Landes mit einem grundstücksgleichen Recht belastet sind. In Betracht kommt primär ein Erbbaurecht. Die Tatsache, dass solche Rechte ebenfalls ins Grundbuch eingetragen werden und häufig über lange Zeit bestehen, rechtfertigt den Einbezug solcher Grundstücke. Auch wenn das Land Bauwerke auf fremden Grundstücken errichtet oder diese auf fremden Grundstücken liegen, gilt die Anwendung des CO₂-Schattenpreises. Welche staatliche Stelle das Grundstück verwaltet, ist irrelevant. In Betracht kommt beispielsweise der Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB).

In Zusammenhang mit dem CO₂-Schattenpreis wird der Begriff des gesamten Lebenszyklus definiert. Dieser ist mit den Begriffen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes harmonisiert und soll entsprechend umfassend verstanden werden.

Unter Sanierung sind durchgreifende Maßnahmen zum Substanzerhalt oder zur Modernisierung eines Bauwerks zu verstehen. Nicht erfasst von der Definition sind kleinere Instandhaltungs- und Reparaturmaßnahmen, die die Substanz bloß erhalten sollen. Bei diesen wird aufgrund fehlender Alternativen keine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt.

In Absatz 9 wird der zentrale Begriff der Quelle definiert. Die Definition entspricht dem Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen.

In Absatz 10 wird der zentrale Begriff der Senke definiert. Die Definition entspricht ebenfalls der Vorgabe des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen. Der Terminus entfernen schließt die langfristige Speicherung von Treibhausgasen beispielsweise in Mooren sowie Holzprodukten ein. Ebenso umfasst sind auch Technologien zur dauerhaften Speicherung von Kohlendioxid in unterirdischen Gesteinsschichten oder in langlebigen Produkten. Der Bereich der Speicherung und Weiterverwendung von Kohlendioxid unter Einsatz technischer Mittel liegt in der Gesetzgebungskompetenz des Bundes. Dies umfasst auch die Bilanzierung.

Teil 2: Ziele und Grundsätze des Klimaschutzes

Teil 2 setzt die Klimaschutzziele für Rheinland-Pfalz fest und führt erstmalig Sektoren und entsprechende Sektorziele für 2040 sowie Handlungsfelder ein. Ebenso wird die besondere Bedeutung des Sektors Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft betont, der der Zielerreichung des Klimaschutzgesetzes dient. Die natürlichen Senken sind wesentlich für die Erreichung der rheinland-pfälzischen Klimaschutzziele. Die Landesregierung prüft und ergreift Maßnahmen in ihrem Verantwortungsbereich zu deren Schutz und Fortentwicklung.

Zu § 3

§ 3 ist die entscheidende Regelung zur Festsetzung der rheinland-pfälzischen Klimaschutzziele.

Ziel ist, die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise entsprechend Absatz 1 und Anlage 1 zu mindern.

Diese Ziele begründen aber grundsätzlich keine subjektiven Rechte und klagbaren Rechtspositionen für oder gegen natürliche oder juristische Personen, Organisationen oder Institutionen auch der Öffentlichen Hand.

Maßgebliche Rahmenbedingungen für den effektiven Klimaschutz werden auf EU- und Bundesebene gesetzt.

Die in § 3 Abs. 1 und 3 enthaltenen Zielbestimmungen sind daher an das Land Rheinland-Pfalz adressiert, begründen unmittelbar aber keine Verbindlichkeiten für Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen; sie sollen insbesondere auch nicht zu Wettbewerbsverzerrungen oder Standortnachteilen führen. Lediglich die Vorbildwirkung der öffentlichen Hand, § 13 Abs. 1, bezieht sich auch auf kommunale Eigenbetriebe, wobei hier § 13 Abs. 2 zu berücksichtigen ist.

Das Basisjahr 1990 ist konsensual auf internationaler, europäischer und nationaler Ebene gesetzt (siehe nur EU Verordnung 2018/1999 „Europäisches Klimagesetz“, Artikel 4 Abs. 1 sowie § 3 Abs. 1 KSG).

Bis zum Jahr 2030 ist das angestrebte Ziel, in Rheinland-Pfalz die Emissionen um mindestens 67 Prozent zu senken. Bis zum Jahr 2035 ist das angestrebte Ziel, sie um mindestens 83 Prozent zu senken. Im Vergleich zur Vorgängerregelung wurden die Klimaschutzziele deutlich verschärft. Absatz 1 Satz 1 gibt vor, dass spätestens 2040 Treibhausgasneutralität erreicht werden soll. Damit soll Rheinland-Pfalz mindestens fünf Jahre vor der Bundesrepublik dieses Ziel erreichen. Dabei hilft die verhältnismäßig

große Fläche des Waldes im Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft.

Diese Zielsetzung schafft einen gesetzlichen Rahmen, der den Klimaschutz in Rheinland-Pfalz fördert und die Ausgestaltung des Transformationsprozesses in Wirtschaft und Gesellschaft unterstützt. Wie sich die Transformationsschritte im Einzelnen vollziehen, wird an dieser Stelle nicht vorgegeben. Die hier etablierten Ziele bilden den Rahmen, um ein nachhaltiges, lebenswertes und zukunftsfähiges Rheinland-Pfalz zu schaffen.

Absatz 2 regelt den wichtigen Grundsatz, dass die Klimaschutzziele auf der Bilanz aus Quellen und Senken der Treibhausgasemissionen basieren, die vom Statistischen Landesamt erstellt wird. Die Grundlage für die Ziele und deren Erreichung sind folglich die Berechnungen des Statistischen Landesamtes auf Basis verschiedener Daten, die das Statistische Landesamt erhebt (z. B. aus dem Bereich Energie) bzw. aus externen Quellen heranzieht. Die Berechnungen des Statistischen Landesamts erfolgen gemäß den Methodenstandards der amtlichen Statistik.

Absatz 3 regelt, dass bis zum Jahr 2030 100 Prozent des verbrauchten Bruttostroms in Rheinland-Pfalz bilanziell durch erneuerbare Quellen gedeckt werden sollen. Damit ist die rheinland-pfälzische Zielsetzung ehrgeiziger als die des Bundes gemäß § 1 Abs. 2 EEG. Es ist das Ziel, den Bruttostromverbrauch bilanziell möglichst durch Strom aus in Rheinland-Pfalz erzeugten erneuerbaren Energien zu decken. Das Gesetz verankert somit ein ausdrückliches Ausbauziel. Gleichzeitig regelt Satz 3, dass zu dieser Zielerreichung auch gewerbliche, öffentliche und private Verbraucher durch die Errichtung eigener erneuerbarer Energieanlagen oder durch Beteiligung an erneuerbaren Energieanlagen außerhalb der Landesgrenzen beitragen. Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen werden weder in ihrem Stromproduktions- noch in ihrem Strombezugsverhalten gebunden.

Bei der Ermittlung der notwendigen regenerativen Stromerzeugung sollen die zukünftig zu erwartenden zusätzlichen Bedarfe durch anstehende Elektrifizierung und Transformation von Prozessen hin zu erneuerbaren Energien Berücksichtigung finden. Die aktuell angenommenen zukünftigen Strom- bzw. Energiebedarfe bis 2045 wurden auf Grundlage der von der Landesregierung in 2022 unter breiter Stakeholder-Beteiligung erstellten Wasserstoffstudie mit Roadmap Rheinland-Pfalz differenziert

nach Energieträgern, Sektoren und regionaler Verteilung ermittelt und für 2045 auf 54 TWh prognostiziert. Entscheidend für die Transformation und damit auch für die Erreichung der rheinland-pfälzischen Klimaschutzziele ist somit der Ausbau der erforderlichen Erzeugungskapazität und Infrastruktur. Dabei ist der bedarfsgerechte Ausbau von Netz-, Pipeline-, Speicher-, Erzeugungs- und Transformationskapazitäten auf EU-, Bundes- und Landesebene für die angestrebte Minderung der Treibhausgasemissionen nach Absatz 1 wesentlich.

Absatz 4 führt angestrebte Minderungsziele für die aufgeschlüsselten Sektoren ein. Die Sektoren entsprechen den Sektoren des Bundes: Energiewirtschaft, Industrie, Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft und Sonstiges sowie Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft. Für jeden Sektor werden nach Anlage 1 angestrebte Sektorziele für das Jahr 2040 im Vergleich zum Basisjahr 1990 beschrieben. Die prozentualen Zielwerte wurden auf Grundlage der Methodik der bundesdeutschen Studie erarbeitet, auf der die Sektorziele für Gesamtdeutschland beruhen. Auf gleicher methodischer Basis wurde in 2023 in der unabhängigen Studie „Treibhausgasneutrales Rheinland-Pfalz 2035/2040“ ein entsprechendes TOP-Down Szenario für die Sektorziele in Rheinland-Pfalz berechnet. Die Zuordnung von Emissionen zu einem Sektor erfolgt nach dem Common Reporting Format (CRF) nach dem Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen. Bis 2021 konnten bereits folgende Minderungen in Rheinland-Pfalz im Vergleich zum Basisjahr 1990 erreicht werden: Gesamt: (inklusive Senken): -37,4 Prozent; Energiewirtschaft: -50,8 Prozent; Industrie: -53,0 Prozent; Gebäude: -12,6 Prozent; Landwirtschaft: -33,7 Prozent; Abfallwirtschaft und Sonstiges: -87,8 Prozent; im Verkehrssektor gab es einen Emissionszuwachs von +4,8 % (15. Energiebericht, Anhang S. 159). Die Berechnung der Werte wird jeweils nach aktuellem Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse zu den Treibhausgasemissionen vorgenommen.

Das Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderung (United Nations Framework Convention on Climate Change, UNFCCC) fordert die Dokumentation von Emissionen nach dem CRF und führt eine standardisierte und somit vergleichbare Erfassung der Emissionen der Mitgliedsstaaten ein.

Zur Steuerung der Klimaschutzmaßnahmen werden im Rahmen der einzelnen Sektoren Handlungsfelder definiert. Sie dienen dazu, koordinierende Zuständigkeiten

der Ressorts der Landesregierung zu bestimmen. Das jeweils zuständige Ressort ist das handlungsfeld-koordinierende Ressort. Die Zuständigkeit für die Handlungsfelder findet sich in Anlage 2. Innerhalb der Handlungsfelder verlaufen zudem Maßnahmenbereiche, in denen wiederum die einzelnen Maßnahmen gesammelt sind. Davon zu unterscheiden ist die Zuständigkeit für die Umsetzung der Maßnahmen. Diese liegt bei den maßnahmenführenden Ressorts und ist auf landesrechtliche Zuständigkeiten und Kompetenzen begrenzt.

Satz 9 regelt die Zuständigkeit für die Maßnahmen: Diese richtet sich nach dem Geschäftsverteilungsplan der Landesregierung als objektiver und geeinter Quelle. Fällt die Maßnahme in die Zuständigkeit mehrerer Ressorts, entscheidet der Schwerpunkt der Maßnahme über das federführende Ressort.

Absatz 5 regelt, dass die maßnahmenführenden Ressorts zur Erreichung der Ziele nach Absatz 1 und 3 sowie Anlage 1 beitragen. Die handlungsfeld-koordinierenden Ressorts nach Anlage 2 sind verpflichtet, gemeinsam mit den maßnahmenführenden Ressorts wirksame Klimaschutzmaßnahmen zu prüfen, zu entwickeln und umzusetzen. Dies geschieht unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen auf Bundes- und EU-Ebene. Die zuständigen Ressorts müssen in ihrem Handlungsbereich notwendige Maßnahmen ergreifen, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Ihnen wird die Einschätzungsprärogative darüber belassen, welche Maßnahmen das sind. Es besteht jedoch eine Verpflichtung, aktiv zu werden und angezeigte Maßnahmen zu veranlassen.

Dabei bleiben auch die Wissenschafts- und Forschungsfreiheit nach Art. 39 Abs. 1 Satz 2 sowie das Recht der Selbstverwaltung der Hochschulen nach Art. 39 Abs. 1 der Landesverfassung unberührt. Insbesondere bei energiebedingten Treibhausgasemissionen ist ein zeitnaher Umstieg auf erneuerbare Energien entscheidend. Energiebedingte Treibhausgasemissionen leisten ca. 90 Prozent der Emissionen (s. dazu bspw. CO₂-Emissionen nach der Quellenbilanz 1990-2020 nach Energieträgern, Klimaschutzbericht des Landes Rheinland-Pfalz 2022, Seite 30). Hier ist essentiell, dass die Rahmenbedingungen geschaffen werden, um den Umstieg auf Erneuerbare Energien zeitnah zu ermöglichen.

Die Landesregierung hat das Ziel, Rheinland-Pfalz als Investitionsstandort attraktiv fortzuentwickeln, sog. Carbon Leakage zu vermeiden und durch die Förderung von Klimaschutz das Land ökologisch, sozial und ökonomisch nachhaltig in die Zukunft zu

führen. Klimaziele sollen mit Blick auf die Innovationsfähigkeit, die industriepolitischen Chancen der rheinland-pfälzischen Wirtschaft, die Versorgungssicherheit und vor dem Hintergrund des sozialen Ausgleichs erreicht werden.

Zu § 4

§ 4 regelt die Klimaschutzziele für die Landesverwaltung und ist Ausdruck der Vorbildfunktion selbiger. Durch Absatz 1 Satz 2 wird präzisiert, welche Emissionen – Scope 1 und Scope 2 – betrachtet werden. Die Betrachtungsweise ist jährlich und das Bilanzgebiet Rheinland-Pfalz. Die Betrachtungsweise ist jährlich und das Bilanzgebiet Rheinland-Pfalz. Emissionen aus Scope 3 werden in den zur entsprechenden Produktkette gehörigen Sektoren betrachtet.

Das Ziel der Klimaneutralen Landesverwaltung war bereits im Vorgängergesetz normiert, s. § 9 Abs. 3 Satz 1 LKSG a.F. Die Regelung wird grundsätzlich übernommen. Der Ausschluss von Einrichtungen des Landes, soweit sie Dienstleistungen im freien Wettbewerb mit Privaten erbringen (§ 9 Abs. 3 Satz 2 LKSG a. F.), wurde gestrichen. Die Vorbildfunktion Landesverwaltung soll möglichst umfassend wirken. Umfasst sind hierbei auch die Universitäten. Diesen stehen selbstverständlich die verfassungsrechtlich garantierten Rechte auf Wissenschafts- und Forschungsfreiheit nach Art. 39 Abs. 1 Satz 2 sowie das Selbstverwaltungsrecht nach Art. 39 Abs. 1 Satz 1 zu.

Absatz 2 regelt, dass die obersten Landesbehörden in ihrem Zuständigkeitsbereich für die Zielerreichung der Klimaneutralen Landesverwaltung verantwortlich sind. Diese Verantwortung bezieht sich auf die Schaffung der Rahmenbedingungen, soweit die Ressorts die Möglichkeit der Gestaltung haben und greift nicht in die operativen Zuständigkeiten der nachgeordneten Bereiche ein. Der Pfad der Zielerreichung wird im Rahmen der Klimaschutzstrategie nach § 7 vorgegeben und durch Teilstrategien wie zum Beispiel die im Ministerrat bereits beschlossene Klimaschutz- und Suffizienzstrategie für die Landesliegenschaften präzisiert. Alle Ressorts sind verpflichtet, Klimaschutzmaßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Die obersten Landesbehörden können in der

Ausgestaltung und Priorisierung der Maßnahmen besondere begründete Bedarfe der Einrichtungen in angemessener Form berücksichtigen.

Zu § 5

§ 5 legt eine Klimaschutzrangfolge fest: Primär sind Treibhausgasemissionen zu vermeiden. Erst nachrangig sind sie zu verringern und lediglich nicht vermeidbare Emissionen in Senken abzubauen. Der zu präferierende Ansatz ist die initiale Vermeidung von Emissionen. Unter Vermeidung von Emissionen versteht sich das gänzliche Unterlassen von Treibhausgasemission.

Eine solche gesetzgeberische Vorgabe der Priorisierung von Handlungsmöglichkeiten findet sich beispielsweise auch in § 5 Abs. 1 Nr. 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG).

Lediglich unvermeidbare Restemissionen sind in nach Bundesgesetzgebung definierten natürlichen oder technischen Senken abzubauen. Dem liegt der Gedanke zu Grunde, dass trotz erheblicher Reduktions- und Vermeidungsanstrengungen ein Teil der Emissionen nicht vermeidbar ist, insbesondere in den Sektoren Landwirtschaft, Abfallwirtschaft und Industrie.

Zu § 6

§ 6 betont, dass der Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft für die Erreichung der Klimaziele von großer Bedeutung ist. Entsprechende Flächen, insbesondere Wälder, humusreiche und zur Humusanreicherung geeignete Böden, Grünland und Moore sowie naturnahe Flächen wie beispielsweise Sukzessionsflächen oder ökologisch und naturnah bewirtschaftete Flächen sollen so erhalten, entwickelt und aufgewertet werden, damit ihr Potenzial zur Bindung und Speicherung von Kohlenstoff (z.B. in naturnah bewirtschafteten Wäldern und Holzprodukten) unter Beachtung für die biologische Vielfalt und die Bedürfnisse der heimischen Wirtschaft gesteigert wird. Dabei können nachhaltig gewonnene biobasierte Materialien nicht nur über lange Zeiträume Kohlenstoff speichern (wenn z.B. Holz als Baustoff verwendet wird), sondern auch fossile Materialien ersetzen. Auf

diese Weise kann der Landnutzungssektor zur Dekarbonisierung anderer Sektoren beitragen.

Der Nachweis einer Senkenfunktion insbesondere durch langlebige Holzprodukte soll über entsprechende Nachweise der Holz-Verwendung gestärkt werden.

Die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben sind zu berücksichtigen. Für den Wald betrifft das insbesondere das Bundes- und Landeswaldgesetz. Neben der Aufwertung der Senkenfunktion sind jedoch auch die Ziele des Bundesnaturschutzgesetzes besonders zu berücksichtigen – biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit der Naturgüter sowie die Vielfalt, Eigenart, Schönheit und der Erholungswert von Natur und Landschaft sind gleichsam zu schützen. Dies soll insbesondere verhindern, dass intakte, biodiverse Forst- und Waldflächen zugunsten von besonders schnell wachsenden und mit hohem Senkenpotenzial ausgestattete Baumarten verändert werden.

Die Nationale Biodiversitätsstrategie und die Biodiversitätsstrategie des Landes Rheinland-Pfalz sind angemessen zu berücksichtigen, ebenso agrarstrukturelle Belange.

Zwar ist grundsätzlich die Klimaschutzrangfolge nach § 5 zu berücksichtigen. Danach sind Emissionen zunächst zu vermeiden, dann zu verringern, und lediglich unvermeidbare Emissionen in Senken abzubauen. Es ist jedoch bereits jetzt absehbar, dass ein vollständiger Verzicht auf den Ausstoß von Emissionen durch Menschen nicht zu verwirklichen ist; daher kommt den natürlichen Senken (z.B. naturnah bewirtschafteten Wäldern und Holz) eine zentrale Rolle zu, um Treibhausgasemissionen aus der Erdatmosphäre (z.B. durch die langfristige Speicherung in Holzprodukten) zu entziehen.

Im Rahmen des Übereinkommens von Paris wird die „Bedeutung der Erhaltung und gegebenenfalls Erweiterung von Senken und Speichern der im Rahmenübereinkommen genannten Treibhausgase“ anerkannt. Nach Artikel 5 Abs. 1 des Rahmenübereinkommens werden die Vertragsparteien aufgefordert, Maßnahmen

zur Erhaltung und gegebenenfalls Verbesserung von Senken und Speichern von Treibhausgasen, darunter Wälder, zu ergreifen.

Auch im Rahmen des Europäischen Klimagesetzes (Verordnung (EU) 2021/1119) wird in Artikel 4 Abs. 5 j) die besondere Notwendigkeit des Erhalts, der Bewirtschaftung und der Verbesserung natürlicher Senken berücksichtigt.

Die Norm regelt daher vor dem Hintergrund der Erfüllung der nationalen, europäischen und internationalen Vorgaben die Pflicht, die natürlichen Flächen so aufzuwerten, dass sie ihr Senken- oder Speicherpotenzial ausschöpfen können. Aufgrund des großen Waldflächenanteils in Rheinland-Pfalz kommt diesem Faktor eine herausragende Bedeutung bei der Zielerreichung zu.

Die Bestimmung richtet sich an die öffentliche Hand. Dieser kommt eine Einschätzungsprärogative zu, wie sie dem Auftrag gerecht wird. In Betracht kommen beispielsweise gezielte Förderprogramme für Kommunen und Private.

Teil 3: Instrumente zur Erreichung der Klimaschutzziele

Teil 3 führt die Instrumente ein, mit denen die Erreichung der Ziele geplant und überwacht wird und im Falle einer möglichen Zielverfehlung gegengesteuert werden kann.

Zu § 7

§ 7 regelt das entscheidende Langfristigkeitinstrument Klimaschutzstrategie.

Die Klimaschutzstrategie enthält das übergeordnete angestrebte Ziel der Treibhausgasneutralität bis spätestens zum Jahr 2040, stellt einen langfristig gedachten Zielpfad auf und beschreibt den Wirkungsbereich der rheinland-pfälzischen Klimaschutzpolitik.

Die innerhalb von 24 Monaten nach Inkrafttreten des Gesetzes von der Landesregierung beschlossene Klimaschutzstrategie ist dem Landtag zuzuleiten, Absatz 2. Eine zügige Beschlussfassung ist essentiell, damit die von der Strategie abhängigen Umsetzungsinstrumente (Klimaschutzmaßnahmenregister,

Maßnahmensteuerung) effektiv eingesetzt werden können. Bis dahin gilt das Klimaschutzkonzept fort, das nach alter Rechtslage erstellt worden ist, § 18 Abs. 1.

Absatz 3 regelt die Grundlage der Strategie. Diese basiert auf den Daten des Statistischen Landesamtes. Das sichert, dass die Strategie an den Fakten ausgerichtet ist, die vom Statistischen Landesamt bereitgestellt werden. Entscheidend ist, dass die Strategie auf aktuellen Daten für Rheinland-Pfalz fußt und entsprechend eine Analyse des Ist-Stands beinhaltet.

Absatz 4 regelt, dass die Klimaschutzstrategie alle fünf Jahre fortgeschrieben werden soll. Der 5-Jahres-Takt orientiert sich an der Länge der Legislaturperiode in Rheinland-Pfalz. Die Strategie soll einerseits eine Planungssicherheit auf längere Sicht gewährleisten, andererseits aber auch auf die sich rasch verändernden Erkenntnisse und Entwicklungen im Bereich des Klimaschutzes reagieren können.

Die Fortschreibung soll unter Beteiligung der Öffentlichkeit geschehen. Die erstmalige Erarbeitung der Strategie als Teil des Klimaschutzkonzepts nach § 6 Landesklimaschutzgesetz vom 23. August 2014 fand unter umfassender Beteiligung der Öffentlichkeit statt. Dieser Strategieteil wird gemäß § 18 Abs. 2 in die nun eingeführte Klimaschutzstrategie übergehen. Eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung sollte auch für die Fortschreibung der Strategie nach Absatz 4 beibehalten werden. Insbesondere ein repräsentativer Durchschnitt der rheinland-pfälzischen Bevölkerung soll eingebunden werden. Darüber hinaus sollen aber auch einschlägige und repräsentative Verbände und Institutionen (z.B. Kammern) sowie die Fraktionen des rheinland-pfälzischen Landtages angemessen beteiligt werden. Damit wird eine breite Akzeptanz der Klimaschutzstrategie erreicht.

Die Strategie soll im Klimaschutzbeirat vorgestellt und nach Beschluss durch die Landesregierung veröffentlicht werden.

Absatz 5 regelt die Verordnungsermächtigung des für den Klimaschutz zuständigen Ministeriums. Die Verordnung wird im Einvernehmen mit den handlungsfeldkoordinierenden Ressorts und der Staatskanzlei verfasst.

Zu § 8

§ 8 regelt die Einführung eines Klimaschutzmaßnahmenregisters.

Absatz 1 regelt die Einführung eines digitalen Berichtssystems als zentrales Instrument der Landesregierung. Es enthält die Klimaschutzmaßnahmen des Landes, die wesentlich zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen. Jede Maßnahme wird durch das Ressort beschrieben und dessen Umsetzungsstand jährlich aktualisiert, das für deren Umsetzung zuständig ist (maßnahmenführendes Ressort). Dieser Umsetzungsstand wird als Grundlage für die Maßnahmensteuerung nach § 9 genutzt.

Das Klimaschutzmaßnahmenregister stellt einen Auszug aus dem digitalen Berichtswesen dar (Absatz 2). Im Klimaschutzmaßnahmenregister werden besonders wirksame Maßnahmen geführt. Die Kriterien für die Beurteilung der Wirksamkeit der Maßnahmen werden im Rahmen einer Rechtsverordnung nach Absatz 3 Nr. 1 ausgearbeitet. Diese besonders gewichtigen Maßnahmen unterliegen sodann bestimmten Regeln – beispielsweise werden sie mit ihrem Umsetzungsstand veröffentlicht, Absatz 2 Satz 1, und unterliegen einer Maßnahmensteuerung, § 9.

Dabei werden die Maßnahmen den entsprechenden Sektoren nach § 3 Abs. 4 Satz 2 sowie Handlungsfeldern gemäß § 3 Abs. 4 Satz 4 in Verbindung mit Anlage 2 und einem übergeordneten Sektorbereich zugeordnet.

Die Maßnahmen, die sich vor Inkrafttreten dieses Gesetzes im Klimaschutzkonzept finden, werden in das Klimaschutzmaßnahmenregister überführt, § 18 Abs. 2.

Das Klimaschutzmaßnahmenregister wird spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten des Gesetzes eingeführt.

Absatz 3 regelt die Verordnungsermächtigung für das für den Klimaschutz zuständige Ministerium. Die Verordnung wird von dem für Klimaschutz zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit den handlungsfeld-kordinierenden Ressorts und der Staatskanzlei erarbeitet. Im Rahmen der Verordnung können insbesondere Regelungen getroffen werden zu den Kriterien für die Beurteilung der Wirksamkeit zur Aufnahme und Beendigungen von Maßnahmen, die verpflichtenden Angaben, die für jede Maßnahme zu beschreiben und zu aktualisieren sind sowie weitere Inhalte, die zusätzlich zu den in Absatz 2 genannten Inhalten öffentlich einsehbar sind. Zudem

werden im Rahmen der Verordnung der Ablauf und die Einzelheiten der jährlichen Aktualisierung des Klimaschutzmaßnahmenregisters durch die Ressorts geregelt.

Teil 4: Steuerung der Klimaschutz-Zielerreichung

Teil 4 regelt die Instrumente zur Steuerung der Erreichung der Klimaschutzziele. Umfasst ist die Maßnahmensteuerung und als Grundlage dessen ein Informationssystem zur Treibhausgasbilanz und zum Umsetzungsstand der Klimaziele.

Zu § 9

§ 9 regelt die Maßnahmensteuerung. Ziel dieser ist es, die Entwicklung und Effizienz jeder gemäß § 8 Abs. 2 Satz 1 aufgeführten Maßnahme im Blick zu behalten, um entsprechend reagieren zu können, wenn eine Entwicklung nicht wie vorgesehen voranschreitet. Absatz 1 regelt, dass die Entwicklungsfortschritte der Maßnahmen im Rahmen eines bestimmten Regelungsprozesses überprüft werden.

Der Prozess beinhaltet einen jährlichen Bewertungszyklus, bei dem das für den Klimaschutz zuständige Ministerium den Umsetzungsstand der im Klimaschutzmaßnahmenregister geführten Maßnahmen nach § 10 Abs. 1 Nr. 2 bewertet.

Zudem wird bei Bedarfen Gutachten zur Bewertung der Klimaschutzmaßnahmenentwicklung in Bezug auf die Zielsetzung des Landes gemäß § 3 durch das für Klimaschutz zuständige Ministerium nach § 10 Abs. 1 Nr. 3 in Auftrag gegeben. Die Treibhausgasbilanz des Landes, die das Statistische Landesamt nach § 10 Abs. 1 Nr. 1 übermittelt, bildet für Analyse und Begutachtung das Fundament.

Sollte sodann bei der Begutachtung und Bewertung festgestellt werden, dass einzelne Maßnahmen nicht den geplanten Umsetzungsfortschritt und nicht die erwarteten Ergebnisse erbringen, haben die handlungsfeld-koordinierenden Ressorts folgende Aufgabe: Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Gutachtens prüfen, initiieren und koordinieren diese Ressorts die Entwicklung zukünftiger sowie die Optimierung und Depriorisierung vorhandener Klimaschutzmaßnahmen gemäß § 3 Abs. 4 Satz 4 in

Verbindung mit Anlage 2. Dies tun die handlungsfeld-kordinierenden Ressorts in Abstimmung mit den maßnahmenführenden Ressorts.

Im Rahmen der Maßnahmensteuerung beschließt die Landesregierung nach Absatz 3 alle zwei Jahre den aktuellen Stand des Klimaschutzmaßnahmenregisters mit den zusätzlichen sowie angepassten, also optimierten oder depriorisierten Maßnahmen.

Zu § 10

Das Erreichen der Ziele nach § 3 Abs. 1 und Absatz 4 Satz 1 in Verbindung mit Anlage 1 hängt von der Gesamt-Treibhausgasbilanz des Landes, den Rahmenbedingungen auf EU- und Bundesebene sowie von den Klimaschutzmaßnahmen des Landes ab. Daher wird die rheinland-pfälzische Treibhausgasbilanz und der Umsetzungsstand der Klimaschutzmaßnahmen durch ein Monitoring überprüft.

Folgende Daten und Informationen bilden die Grundlage für die Überprüfung des Zielpfades und die Maßnahmensteuerung nach § 9:

1. Das Statistische Landesamt liefert jährlich einen Datensatz zur Entwicklung der Treibhausgasemissionen des Landes und nimmt eine Analyse und Kommentierung der Zusammenhänge und Entwicklungen vor.
2. Das für den Klimaschutz zuständige Ministerium informiert jährlich zum Umsetzungsstand der Klimaschutzmaßnahmen und hat die Möglichkeit, Empfehlungen zur Anpassung und Entwicklung von bestehenden sowie Vorschläge für neue Klimaschutzmaßnahmen abzugeben.
3. Bei Bedarf wird durch das für Klimaschutz zuständige Ministerium ein Gutachten zur Bewertung der Klimaschutzmaßnahmenentwicklung in Bezug auf die Zielsetzung des Landes gemäß § 3 sowie Anlage 1 in Auftrag gegeben.

Die Informationen des Statistischen Landesamts und des für Klimaschutz zuständigen Ministeriums werden beginnend im Folgejahr nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Verfügung gestellt.

Das Statistische Landesamt ermittelt im Auftrag des Landes Daten, um die Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Rheinland-Pfalz darzustellen. Die

Treibhausgasbilanz wird für das gesamte Land sowie auf die Sektoren heruntergebrochen aufgestellt, um eine Erreichung oder Verfehlung der Ziele abbilden zu können. Zusätzlich werden die Treibhausgasemissionsentwicklungen von Rheinland-Pfalz und des Bundes verglichen. Dies ist notwendig, um bei einer Zielverfehlung abschätzen zu können, ob das Land Rheinland-Pfalz seine Handlungsmöglichkeiten nicht ausgeschöpft hat oder stärkere Klimaschutzmaßnahmen des Bundes notwendig sind.

Voraussetzung für die Information zum Umsetzungsstand der Klimaschutzmaßnahmen ist, dass das jeweils maßnahmenführende Ressort den Umsetzungsstand ebenfalls mindestens jährlich aktualisiert.

Bei Bedarf wird ein Gutachten zur Bewertung der Entwicklung der Rahmenbedingungen auf Bundes- und EU-Ebene sowie der im Klimaschutzmaßnahmenregister geführten Maßnahmen in Bezug auf die Zielsetzung des Landes gemäß § 3 Abs. 1 sowie Abs. 4 Satz 1 in Verbindung mit Anlage 1 auf Grundlage der Daten und der Analyse nach den Nummern 1 und 2 eingeholt. Die Sachverständigen geben Empfehlungen zur Anpassung und Entwicklung von Klimaschutzmaßnahmen an das für Klimaschutz zuständige Ressort sowie an die handlungsfeld-koordinierenden Ressorts.

Alle zwei Jahre werden diese Informationen dem Ministerrat vorgelegt und veröffentlicht, Absatz 2.

Zu § 11

Die Ziele des Gesetzes begründen grundsätzlich keine subjektiven Rechte und klagbaren Rechtspositionen für oder gegen natürliche oder juristische Personen, Organisationen oder Institutionen auch der Öffentlichen Hand.

Maßgebliche Rahmenbedingungen für den effektiven Klimaschutz werden auf EU- und Bundesebene gesetzt.

Die in § 3 Abs. 1 und 3 enthaltenen Zielbestimmungen sind daher an das Land Rheinland-Pfalz adressiert, begründen unmittelbar aber keine Verbindlichkeiten für Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen; sie sollen insbesondere auch nicht zu

Wettbewerbsverzerrungen oder Standortnachteilen führen. Lediglich die Vorbildwirkung der öffentlichen Hand, § 13 Abs. 1, bezieht sich auch auf kommunale Eigenbetriebe, wobei hier § 13 Abs. 3 zu berücksichtigen ist.

Absatz 1 regelt den wichtigen Grundsatz, dass die Landesregierung unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen auf EU- und Bundesebene die notwendigen Schritte zur Anpassung der Zielwerte nach § 3 Absatz 1 analog zu den prozentualen Minderungszielen des Bundes einleitet, wenn auf nationaler Ebene gesetzliche Klimaschutzziele etabliert werden, die über die rheinland-pfälzischen Minderungsziele nach § 3 Absatz 1 hinausgehen. Gleichermaßen kann die Landesregierung Anpassungen der Zielwerte nach § 3 Absatz 1 veranlassen, wenn die Ziele auf nationaler Ebene nachhaltig verfehlt werden oder gesetzliche Regelungen getroffen werden, die eine Treibhausgasneutralität zu einem späteren Zieljahr als nach § 3 Abs. 2 Satz 1 Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15.07.2024 (BGBl. I Nr. 235) vorschreiben. Die rheinland-pfälzischen Treibhausgasminderungsziele dürfen die des Bundes grundsätzlich nicht unterschreiten.

Absatz 2 regelt, dass, sollte das Sektorziel in einem Sektor übertroffen worden sein, also mehr Emissionen eingespart worden sein, als gefordert, dadurch die Unterschreitung des Zieles in anderen Sektoren ausgeglichen werden kann.

Absatz 3 betont die Notwendigkeit einer guten sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung des Landes auch für den Klimaschutz. Diese Interessen gilt es im Sinne einer nachhaltigen Politik miteinander abzuwägen und zu verbinden. Dies gilt auch für die Innovationsfähigkeit des Standorts im Gesamten und hinsichtlich der landesspezifischen Besonderheiten von Rheinland-Pfalz. Hierdurch wird die Wettbewerbsfähigkeit des Landes zukunftsfähig gestärkt; dies dient auch der Landesentwicklung. Gleichzeitig gilt, dass aus sozialer und finanzieller Perspektive es jetzt besser ist, auf vorsorgenden Klimaschutz zu setzen, anstatt zukünftig immer höhere Kosten für die Beseitigung der Schäden von Naturkatastrophen zu tragen. Der Absatz stellt gleichzeitig sicher, dass sich die Erreichung der Klimaschutzziele auch an den fiskalischen Rahmenbedingungen des Landes orientieren muss. Klimaschutz setzt Impulse für eine zukunftsgerichtete Transformation der Wirtschaft hin zur

Treibhausgasneutralität. Zusätzliche Investitionen in Zukunftstechnologien werden ausgelöst, und die Entwicklung innovativer Konzepte und Maßnahmen für den Klimaschutz erhält einen substanziellen An Schub. Dadurch können der Industriestandort und die für das Land sehr wichtige Land- und Weinwirtschaft zukunfts fest gemacht werden. Neue Arbeitsplätze u. a. in den Klimaschutzbranchen werden entstehen.

Absatz 4 regelt, dass der Bau von PV-Freiflächenanlagen, sofern er auf landwirtschaftlichen Flächen stattfindet, dort erfolgen soll, wo Ackerflächen vergleichsweise ertragsschwach sind. Zudem wird geregelt, dass landesweit die Nutzung von Ackerflächen für den Bau von weiteren Freiflächen-Photovoltaikanlagen (Stichtag: 31. Dezember 2020) auf 2 Prozent begrenzt wird, wobei in einzelnen Kommunen auch mehr als 2 Prozent in Anspruch genommen werden können, solange dies mit den Belangen der örtlichen Landwirtschaft vereinbar ist. Der Absatz verstärkt somit die bereits in der vierten Teilfortschreibung des Landesentwicklungsplans IV getroffenen Festlegungen in diesem Bereich.

Absatz 5 stellt deklaratorisch klar, dass subjektive Rechte und klagbare Rechtspositionen nicht begründet werden, da auch zur Erreichung von Landeszielen die rechtlichen Rahmenbedingungen sowie die Klimaschutzmaßnahmen auf EU- und Bundesebene von maßgeblicher Relevanz und hauptsächlicher Wirksamkeit sind. Unionsrechtliche Anforderungen bleiben hiervon unberührt.

Teil 5: Beirat für Klimaschutz

Teil 5 regelt die Einrichtung, die Aufgaben sowie die Befugnisse des Beirats für Klimaschutz.

Zu § 12

Der im Vorgängergesetz eingeführte Beirat für Klimaschutz wird fortgeführt.

Der Beirat berät die Landesregierung bei der Umsetzung der Klimaschutzziele. Er setzt sich – wie bereits im Vorgängergesetz geregelt – aus Vertreterinnen und Vertretern des Landtags, gesellschaftlicher Vereinigungen und Verbände, der kommunalen Spitzenverbände, der Selbstverwaltungskörperschaften der Wirtschaft (Kammern,

Verbände), den Gewerkschaften, Umweltverbänden und der Wissenschaft sowie der als Körperschaften des öffentlichen Rechts anerkannten Religionsgemeinschaften zusammen. Zusätzlich werden zukünftig Vertreterinnen und Vertreter der Jugendselbst- und Jugendinteressensvertretungen auf Landesebene Teil des Klimabeirats sein.

Es wird zudem geregelt, dass die Landesregierung die Mitglieder auf Vorschlag der für den Klimaschutz zuständigen Ministerin oder des entsprechenden Ministers beruft.

Nach Absatz 3 Satz 2 wird der Beirat zukünftig paritätisch besetzt und besteht zu gleichen Teilen aus Frauen und Männern. Indem jede Partei sowohl Beisitzende als auch eine Stellvertreterin oder einen Stellvertreter entsendet und diese zwei Posten jeweils von einer Vertreterin und einem Vertreter besetzt werden müssen, ergibt sich eine paritätische Besetzung.

Der Vorsitz für den Beirat und die Geschäftsführung liegen bei dem für den Klimaschutz zuständigen Ministerium, Absatz 4.

Teil 6: Pflichten der öffentlichen Hand

Teil 6 regelt die Vorbildfunktion der öffentlichen Hand sowie den Einbezug der Öffentlichkeit in den Themenbereich des Klimaschutzes auf verschiedene Arten.

Zu § 13

§ 13 betont den Grundsatz der Vorbildfunktion der öffentlichen Hand, der sich dem Grunde nach im Vorgängergesetz bereits wiedergefunden hat. Die Regelung wurde jedoch an einigen Stellen modernisiert und erweitert.

Der Terminus „Öffentliche Stellen“ wurde durch den Terminus „Öffentliche Hand“ ersetzt, wie bereits bei der Begründung zu § 2 Abs. 4 erläutert.

Die Vorbildfunktion betrifft nicht nur die Vermeidung und Verringerung von Treibhausgasemissionen, sondern auch die Bindung von Treibhausgasen. Geeignete mögliche Maßnahmen sind beispielsweise die energetische Sanierung von Landesliegenschaften, aber auch Dach- und Fassadenbegrünungen.

Im Rahmen von Absatz 1 Satz 1 wurde klarstellend hinzugefügt, dass auch die öffentliche Hand die Klimaschutz-Rangfolge nach § 5 zu berücksichtigen und insbesondere bei Beschaffungen hat.

§ 2 Abs. 1 Landeskreislaufwirtschaftsgesetz ist in seinem Anwendungsbereich *lex specialis*.

Absatz 2 war im Wesentlichen bereits im Vorgängergesetz enthalten. Der Anwendungsbereich umfasst auch solche juristischen Personen des Privatrechts, auf die die Kommunen einen bestimmenden Einfluss haben (s. § 2 Abs. 4 Nr. 2) sowie kommuneneigene juristische Personen des öffentlichen Rechts. Für diese soll die Regelungen ebenso gelten wie für Gemeinden und Gemeindeverbände selbst. Diese erfüllen die Vorbildfunktion in eigener Verantwortung und nach eigenem Ermessen.

Lediglich die Vorgabe, dass eine Vereinbarung zwischen den Kommunen und dem Land geschlossen werden soll, wurde vor dem Hintergrund der Existenz des Kommunalen Klimapakts nicht übernommen. Die Landesenergieagentur unterstützt die Kommunen.

Zu § 14

Die Norm führt einen CO₂-Schattenpreis für Hochbau- und Sanierungsmaßnahmen von Landesliegenschaften und für die Kalkulation von Bauprojekten des Landes ein. Der Begriff CO₂- Schattenpreis ist in § 2 Abs. 5 definiert.

Hintergrund der Regelung ist der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nach § 7 Landeshaushaltsordnung vom 20. Dezember 1971 (GVBl. S. 1972, 2), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 26. November 2019 (GVBl. S. 333), BS 63-1. Danach ist es der öffentlichen Hand in der Regel nicht möglich, im Rahmen eines Vorhabens derjenigen Ausführungsart den Vorzug zu geben, die faktisch teurer, aber eben auch klimafreundlicher ist. Wird der CO₂-Schattenpreis in Ansatz gebracht, verteuert sich jedoch die klimaschädlichere Variante fiktiv stärker als die klimafreundlichere.

Absatz 1 regelt den verpflichtenden Anwendungsbereich. Dieser betrifft Hochbaumaßnahmen betreffend Liegenschaften des Landes; letztere sind begrifflich

definiert, s. § 2 Abs. 6. Der Anwendungsbereich ist auf den Hochbau beschränkt. Dies ergibt sich aus dem Verweis auf § 1 LBauO. Daraus ergibt sich, dass insbesondere Anlagen des öffentlichen Verkehrs und ihre Nebenanlagen, mit Ausnahme von Gebäuden, von der Anwendung ausgenommen sind, § 1 Abs. 2 Nr. 1 LBauO.

Hintergrund der Regelung ist, dass die Menge der emittierten Tonnen CO₂-Äquivalente bei Baumaßnahmen verhältnismäßig genau berechnet werden kann. Zur Berechnung hat das UBA die Publikation „Methodenkonvention 3.1 zur Ermittlung von Umweltkosten – Kostensätze“ veröffentlicht. Dort finden sich beispielsweise Umweltkosten für Baustoffe. Diese Grundlage soll von der öffentlichen Hand zur Ermittlung des CO₂-Schattenpreises herangezogen werden.

Nach Absatz 1 Satz 2 gilt Satz 1 nur, wenn das Land selbst über die Bauherreneigenschaft verfügt oder feststeht, dass der Neubau in das Eigentum des Landes übergeht. Denn der CO₂-Schattenpreis ist eine Ausprägung der Vorbildfunktion der öffentlichen Hand durch Selbstverpflichtung und verpflichtet nicht Dritte.

Weitere Regelungen werden im Rahmen einer Verordnung getroffen.

Absatz 2 setzt als maßgeblichen Zeitpunkt für den Beginn des zeitlichen Anwendungsbereichs den 30. Juni 2025 fest. Zudem bleiben Bepreisungen der Treibhausgasemissionen nach anderen Bestimmungen unberührt. Als solche anderen Bestimmungen gilt beispielsweise das Brennstoffemissionshandelsgesetz.

Nach Absatz 3 wird den Gemeinden und Gemeindeverbänden empfohlen, einen CO₂-Schattenpreis für den Hochbau einzuführen. Eine Verpflichtung zur Einführung des Instruments wird nicht begründet.

Absatz 4 regelt die Verordnungsermächtigung zur Regelung von Einzelheiten des CO₂-Schattenpreises, insbesondere die Regelung der Höhe, der zu berücksichtigenden Steigerungsrate und zukünftige Anpassungen des Wertes, aber auch zur Ermittlung der Emissionen, die Konkretisierung des Anwendungsbereichs sowie sachlich begründeter Ausnahmefälle. Auch kann der Ordnungsgeber eine Bagatellgrenze einführen und Ersatzregelungen für solche Maßnahmen finden, die unter selbige fallen.

Absatz 5 regelt, dass ergänzend zu der einmaligen Wirtschaftlichkeitsbetrachtung des Lebenszyklus auch die Emissionen mit dem CO₂-Schattenpreis betrachtet werden, die sich direkt und indirekt aus dem laufenden Energieverbrauch der Landesverwaltung ergeben (vgl. § 4). Auf diese Weise wird ein Großteil der Bereiche eingepreist, die in der Landesverwaltung Emissionen freisetzen.

Absatz 6 legt fest, dass im Konzept für die Klimaneutrale Landesverwaltung geeignete Maßnahmen zum Erreichen der Treibhausgasneutralität hinterlegt werden, die die nicht vermeidbaren Treibhausgasemissionen aus dem laufenden Betrieb ausgleichen. Damit trägt die Landesverwaltung ihrer Aufgabe Rechnung, trotz technisch oder wirtschaftlich nicht vermeidbarer Emissionen an einer Stelle, ihren bilanziellen Emissionsreduktionspfad hin zur Treibhausgasneutralität durch innerhalb von Rheinland-Pfalz angesiedelte Maßnahmen in anderen Bereichen weiter zu gehen. Die besonders problematischen internationalen Kompensationen werden dadurch zugunsten von wirtschaftlichen Maßnahmen/Investitionen, die dem Land zugutekommen, überflüssig.

Zu § 15

Die Vorschrift deckt sich mit dem bisherigen § 10 LKSG nahezu. Jedoch wurde eine Soll-Regelung eingeführt.

Teil 7: Zuständigkeiten, Auskunftsanspruch

Teil 7 regelt die Zuständigkeit für Aufgaben, die aus dem Gesetz stammen sowie den Auskunftsanspruch.

Zu § 16

§ 16 regelt die Zuständigkeiten für die Umsetzung des Gesetzes.

Nach Absatz 1 Nr. 1 ist das für den Klimaschutz zuständige Ministerium zuständig für die Erarbeitung und Fortschreibung der Klimaschutzstrategie gemäß § 7 Abs. 1 sowie Absatz 4. Zu beachten ist, dass die initiale Klimaschutzstrategie auf dem im Jahr 2024 fortzuschreibenden Klimaschutzkonzept fußt, § 18 Abs. 2.

Nach Absatz 1 Nummer 2 ist das Ministerium zudem zuständig für die Entwicklung und Pflege des Klimaschutzmaßnahmenregisters insgesamt. Zudem bewertet das Ministerium, ob neue Maßnahmen den Aufnahmekriterien für das Klimamaßnahmenregister entsprechen.

Nach Nummer 3 ist das Ministerium zudem zuständig für die Durchführung des Regelprozesses, dessen Ablauf näher in § 9 Abs. 1 Satz 2 erläutert ist. Die Ressorts, die handlungsfeld-kordinierend sowie maßnahmenführend sind, sind verpflichtet, zu unterstützen. Das Ministerium ist darüber hinaus nach Nummer 4 zuständig für die Vorlage der Daten und Analysen zur Treibhausgasbilanzierung, und die Bewertung des Umsetzungsstands der Maßnahmen sowie der Begutachtung nach § 10 Abs. 2 an den Ministerrat.

Nach Nummer 5 beauftragt das Ministerium die Erstellung des Gutachtens nach § 10 Abs. 1 Nr. 3. Die Beauftragung erfolgt im Wege einer Ausschreibung. Die Ausschreibung wird im Einvernehmen mit den handlungsfeld-kordinierenden Ressorts und der Staatskanzlei durchgeführt.

Absatz 2 regelt die Zuständigkeit der handlungsfeld-kordinierenden Ressorts. Diese haben die Aufgabe, die Prozesse innerhalb der Handlungsfelder im Blick zu behalten und die maßgeblichen Entwicklungen innerhalb der Handlungsfelder zu identifizieren. Darüber hinaus sind sie verpflichtet, gemeinsam mit den maßnahmenführenden Ressorts wirksame Klimaschutzmaßnahmen zu prüfen, zu entwickeln und umzusetzen. In ihre Zuständigkeit fällt darüber hinaus die Prüfung und Initiierung der Nachsteuerung von Maßnahmen gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1.

Absatz 3 regelt die Zuständigkeit der maßnahmenführenden Ressorts. Diese sind gemeinsam mit den handlungsfeld-kordinierenden Ressorts zuständig für die Prüfung, Entwicklung und Umsetzung „ihrer“ Maßnahmen und darüber hinaus dafür, zukünftige Maßnahmen zu prüfen, zu entwickeln, bestehende Maßnahmen zu optimieren oder zu depriorisieren.

Nach Absatz 4 sind alle oberste Landesbehörden verpflichtet, Maßnahmen, die dem Ziel der klimaneutralen Landesverwaltung nach § 4 Abs. 1 Satz 1 dienen, zu entwickeln

diese dem für den Klimaschutz zuständigen Ministerium mitzuteilen und deren Umsetzungsstand einzutragen und zu aktualisieren.

Nach Absatz 5 ist das Statistische Landesamt im Rahmen einer Auftragsarbeit zuständig für die Ermittlung der Treibhausgasemissionen nach § 10 Abs. 1 Nr. 1. Das Statistische Landesamt greift hierbei auf ländereinheitliche Methodenstandards zurück, die in den Länderarbeitskreisen zur Energie- und CO₂-Bilanzierung sowie zu den Umweltökonomischen Gesamtrechnungen gemeinsam entwickelt werden und sich an internationalen Regularien orientieren.

Zu § 17

§ 17 regelt einen Auskunftsanspruch des für den Klimaschutz zuständigen Ministeriums gegenüber allen öffentlichen Stellen. Öffentliche Stellen nach § 2 Abs. 1 Landesdatenschutzgesetz vom 8. Mai 2018 (GVBl. S. 93, BS 204-1) sind Behörden, Organe der Rechtspflege, Einrichtungen und sonstige öffentliche Stellen, kommunale Gebietskörperschaften, die sonstigen der Aufsicht des Landes oder der kommunalen Gebietskörperschaften unterstehenden juristischen Personen des öffentlichen Rechts, Vereinigungen der vorgenannten Stellen ungeachtet ihrer Rechtsform, soweit diese personenbezogene Daten verarbeiten. Auch juristische Personen des Privatrechts sind umfasst, soweit die vorgenannten Stellen einen bestimmenden Einfluss auf diese haben. Der Anspruch dient ausschließlich dazu, die Durchführung der Aufgaben im Rahmen dieses Gesetzes zu ermöglichen.

Einschränkend gilt § 14 Abs. 1 Landestransparenzgesetz entsprechend. Damit wird sichergestellt, dass entgegenstehende öffentliche Belange im Rahmen des Auskunftsanspruchs Berücksichtigung finden.

Absatz 2 eröffnet dem für den Klimaschutz zuständigen Ministerium die Möglichkeit, Behörden und Sachverständige anzuhören. Die Anhörung muss dazu in Zusammenhang mit der Aufgabenerfüllung stehen.

Teil 8: Übergangsbestimmungen, Inkrafttreten

Teil 8 trifft Bestimmungen zum Übergang sowie zum Inkrafttreten.

Zu § 18

Absatz 1 regelt die Fortgeltung des Klimaschutzkonzepts, welches gemäß § 6 des Landesklimaschutzgesetzes bis zum Jahr 2024 fortgeschrieben sein muss. Damit ist sichergestellt, dass stets ein Konzept zur Verfügung steht. Die Klimaschutzstrategie und das Klimaschutzmaßnahmenregister müssen nach Verabschiedung des vorliegenden Gesetzes zunächst implementiert werden.

Absatz 2 regelt sodann, dass die Klimaschutzstrategie nach § 7 und das Klimaschutzmaßnahmenregister nach § 8 aus dem nach § 6 des Landesklimaschutzgesetzes a. F. fortgeschriebenen Klimaschutzkonzept hervorgehen. Das Klimaschutzkonzept besteht bereits aus einem Strategie- und einem Maßnahmenenteil. Aus diesen werden sodann die neue Klimaschutzstrategie und das Klimaschutzmaßnahmenregister entwickelt.

Absatz 3 regelt den Fortbestand des berufenen Beirats für Klimaschutz bis zum Ende der Berufungsperiode. Sobald diese erreicht ist, beruft die Landesregierung die neuen Beiratsmitglieder nach § 12 Abs. 1.

Zu § 19

Das Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft. Zugleich tritt das Landesklimaschutzgesetz a. F. außer Kraft.

Anlagen

Anlage 1 bildet die in § 3 Abs. 4 Satz 1 angestrebten Sektorziele ab.

Anlage 2 regelt die koordinierende Zuständigkeit für Handlungsfelder und legt die Handlungsfelder selbst fest. Die Handlungsfelder sind nach Sektoren gegliedert. Die Zuordnung erfolgt nach dem Common Reporting Format (CRF) gem. UNFCCC.



Metropolregion
Rhein-Neckar

Der Verband

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

- ausschließlich per E-Mail -

Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität Rheinland-Pfalz
LKSG@mkuem.rlp.de

Verband Region Rhein-Neckar
Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Leitende Direktorin

Postanschrift:
Postfach 10 26 36
68026 Mannheim

Hausanschrift:
M1, 4-5
68161 Mannheim

Tel.: 0621 10708-0

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

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht	Unser Zeichen	Bearbeiter:in	Telefon-Durchwahl	Datum
	26.11.2024	500 01 - 00060/2025	Frau Schelkmann	-203	21.01.2025

Verbändeanhörung zur Novellierung des Landesklimaschutzgesetzes Rheinland-Pfalz

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme zum vorliegenden Entwurf des Landesklimaschutzgesetzes.

Die Stellungnahme wird aufgrund der zeitlichen Abfolge unter Vorbehalt der Zustimmung unseres Planungsausschusses abgegeben, der sich am 26.02.2025 damit befassen wird.

Der Verband Region Rhein-Neckar begrüßt die umfassende Novellierung als gesetzlichen Rahmen zur Förderung des Klimaschutzes im Land Rheinland-Pfalz. In unserer Stellungnahme beschränken wir uns vor dem Hintergrund der Aktualität und des konkreten Flächenbezuges auf das Thema Freiflächen-Photovoltaik und die 2%-Regelung. Hier sind wir planerisch direkt berührt und hier besteht aus unserer Sicht ein aktueller Regelungsbedarf.

Zu § 11 Überkompensationsverbot, Innovationsklausel, Nicht-Einklagbarkeit

Absatz 4:
„Um die wirtschaftliche Entwicklung landwirtschaftlicher Betriebe angemessen zu berücksichtigen, soll der Bau von PV-Freiflächenanlagen nur auf vergleichbar ertragsschwächeren landwirtschaftlichen Flächen erfolgen. Landesweit ist die Nutzung von Ackerflächen für den Bau von PV-Anlagen im Außenbereich auf 2 Prozent zu begrenzen.“

Begründung:

„Absatz 4 regelt, dass der Bau von PV-Freiflächenanlagen, sofern er auf landwirtschaftlichen Flächen stattfindet, dort erfolgen soll, wo Ackerflächen vergleichsweise ertragsschwach sind. Zudem wird geregelt, dass landesweit die Nutzung von Ackerflächen für den Bau von weiteren Freiflächen-Photovoltaikanlagen (Stichtag: 31. Dezember 2020) auf 2 Prozent begrenzt wird, wobei in einzelnen Kommunen auch mehr als 2 Prozent in Anspruch genommen werden können, solange dies mit den Belangen der örtlichen Landwirtschaft vereinbar ist. Der Absatz

verstärkt somit die bereits in der vierten Teilfortschreibung des Landesentwicklungsplans IV getroffenen Festlegungen in diesem Bereich.“

Grundsätzlich begrüßt der Verband die Bestrebungen, wertvolle landwirtschaftliche Nutzflächen vor einer übermäßigen Inanspruchnahme für Freiflächen-Photovoltaikanlagen zu schützen und damit auf die starken Flächennutzungskonkurrenzen und -konflikte zwischen der Landwirtschaft und den Erneuerbaren Energien zu reagieren.

Aufgrund des direkten Flächenbezugs ist die Raumordnung durch die 2-%-Begrenzung unmittelbar in ihrem Handlungsbereich betroffen. Die prozentuale Vorgabe wurde bislang schon in der Begründung zu G 166c der vierten Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms LEP IV aufgeführt, wobei diese im Vergleich zu den Festlegungen selbst keine Bindungswirkung entfaltet. Nun wurde die Vorgabe durch den Leitfaden zur Planung und Bewertung von Freiflächen-Photovoltaikanlagen aus raumordnerischer Sicht durch die oberste Landesplanungsbehörde näher konkretisiert.

Auch der Verband Region Rhein-Neckar hat sich daraufhin im ersten Planentwurf des in Aufstellung befindlichen Teilregionalplans Freiflächen-Photovoltaik mit der 2-%-Begrenzung auseinandergesetzt und diese als Grundsatz der Regionalplanung aufgenommen. Die erste Offenlage des Teilregionalplans hat gezeigt, dass hier noch Nachbearbeitungsbedarf besteht. An dieser Stelle sei noch erwähnt, dass für den Verband Region Rhein-Neckar dabei die besondere Herausforderung der Ländergrenzen übergreifenden Regionalplanung hinzukommt, wobei für den baden-württembergischen Teilraum gemäß Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg ein regionalplanerisches Flächenziel für Freiflächen-Photovoltaikanlagen in Höhe von 0,2 % (ohne Begrenzung nach oben) vorgegeben ist. Vor dem Hintergrund soll die Fragestellung grundsätzlich noch im Rahmen der Raumordnungskommission behandelt werden. Gemäß Artikel 13 des Staatsvertrages zwischen den Ländern Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz über die Zusammenarbeit bei der Raumordnung und Weiterentwicklung im Rhein-Neckar-Gebiet bilden die vertragschließenden Länder eine Raumordnungskommission aus Vertretern der obersten Landesplanungsbehörden.

Auch möchten wir darauf hinweisen, dass es in der Umsetzung noch Unklarheiten gibt, wie beispielsweise mit dem im Leitfaden vorgesehenen Monitoring auch tatsächlich die Einhaltung der Vorgabe in der laufenden Planung sichergestellt und wie mit der Überschreitung des Prozentziels in einzelnen Kommunen umgegangen werden soll. Aufgrund des § 2 EEG und der derzeit hohen Dynamik an Freiflächen-Photovoltaikvorhaben, insbesondere im bauplanungsrechtlich privilegierten Bereich, ist die Verbindlichkeit einer solchen Regelung daher mit großen Unsicherheiten für die Planungspraxis verbunden.

Vor diesem Hintergrund bitten wir darum, die hier vorgesehene gesetzliche Verankerung einer verbindlichen Flächenbegrenzung in enger Abstimmung mit der Landesplanung, auch mit Blick auf die Erarbeitung des LEP 5, zu überdenken, bzw. entsprechende Leitlinien o.ä. für eine praktikable Umsetzung mitzudenken.

Für einen Austausch stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Petra Schelkmann
Leitende Direktorin

Vorlage PLA

Vorlage: VO-PLA/2025/047

Aktenzeichen: 023 03

Verfasser: Satzinger, Thomas

Datum	Gremium	Zuständigkeit	Öffentlichkeitsstatus
26.02.2025	Planungsausschuss	Entscheidung	öffentlich

TOP 4.1: Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim hier: Sachstand der parlamentarischen Befassung

I. Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die Belange des Positionspapiers zur NBS Frankfurt – Mannheim über die Bundestagsabgeordneten der Region in den Prozess der parlamentarischen Befassung einzubringen.

II. Sachverhalt

Die Verbandsverwaltung hat in den Sitzungen des Planungsausschuss regelmäßig zum Sachstand des Projektes NBS Frankfurt - Mannheim berichtet. Zuletzt wurde in der Sitzung des Planungsausschuss am 12. Juli 2024 ein Positionspapier mit Kernforderungen beschlossen. Dieses wurde in den Prozess der parlamentarischen Befassung eingebracht und an Bund sowie Bahn versendet. Zudem wurde alle Abgeordneten auf Bundes- und Landesebene, mit der Bitte um Unterstützung, über die Beschlusslage zur NBS informiert. Am 26. Juli 2024 fand eine Gesprächsrunde mit den Bundestagsabgeordneten statt, in der die Kernforderungen unseres Positionspapiers vorgestellt und diskutiert wurden.

Die Bahn hatte mit Mail vom 19. November 2024 der Verbandsverwaltung die Abwägung und Bewertung der eingebrachten Kernforderungen der Region vorgelegt. Die Bewertungen der Kernforderungen wurden zeitgleich an alle versandt, die Forderungen in das Verfahren eingebracht hatten. Dabei erhielt jeder nur die Bewertung seiner vorgebrachten Forderungen und der gleichlauteten Forderungen anderer. Aber er erhielt keinen Einblick in die Bewertung aller Forderungen der anderen Institutionen.

Die Zusammenfassung der Kernforderungen für die Region Rhein-Neckar liegt als Anlage bei. Die Tabelle enthält neben der Kurzbeschreibung, falls möglich, eine monetäre Bewertung der Mehrkosten sowie einen Kommentar zum Umgang mit den Forderungen. Hier gilt es, bei ablehnender Haltung der Bahn im weiteren Verfahren der parlamentarischen Befassung die Bundestagsabgeordneten intensiv zu informieren und zu überzeugen, die jeweiligen Kernforderungen unserer Region in der Entscheidung im Bundestag zu unterstützen. Der Verband plant, sobald nach der Bundestagswahl die neuen Abgeordneten feststehen, erneut Gesprächsrunden mit den Parlamentariern durchzuführen.

Die Bahn hat die Bewertungen aller Kernforderungen abgeschlossen. Am 9. Dezember gab es im Beteiligungsforum die Möglichkeiten, die Kernforderungen mit den Experten der Bahn zu diskutieren. Im ersten Quartal 2025 sollte der Bericht von der Bahn an das BMDV versendet werden. Leider ist der genaue Zeitplan aufgrund der vorgezogenen Bundestagswahl unklar, da die Behandlung der Forderungen zur NBS Frankfurt-Mannheim nun im neuen Bundestag erfolgen muss. Die Verwaltung wird über den Fortgang des Prozesses regelmäßig informieren.

III. Finanzierung

Es entstehen derzeit keine Kosten.

gez. Ralph Schlusche

Anlage:

TOP 4.1_PaBe NBS F-MA



Anlage 4

Zusammenfassung der Kernforderungen
der Region

DB InfraGO AG

Region Mitte

I.II-MI-M

Zusammenfassung der Kernforderungen der Region

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1. Schallschutz Neubausstrecke	15	Gernsheim, Kreis Bergstraße, Kreis Groß-Gerau, Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN)	Bau einer zusätzlichen Schallschutzwand, damit es in der Gesamtlärbetrachtung im Stadtteil Allmendfeld nachts nicht lauter wird.	--	25 Mio. Euro	<ul style="list-style-type: none"> • Gesetzliche Planung: BüG und Absorber, da Allmendfeld als Mischgebiet kategorisiert ist • Entfernung Ortsrand ca. 750 m (Autobahn verläuft zwischen Ortsrand und Neubaustrecke) • Um die Forderung zu erfüllen, ist der Bau einer 6 m hohen Schallschutzwand auf einer Länge von 2.300 m notwendig
	16	Alsbach-Hähnlein, Kreis Bergstraße, Kreis Darmstadt-Dieburg, Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN)	Bau einer ausreichend hohen Schallschutzwand für Alsbach-Hähnlein, damit es nachts nicht lauter wird.	--	36 Mio. Euro	<ul style="list-style-type: none"> • Gesetzliche Planung: BüG und Absorber • Entfernung Ortsrand ca. 1.500 m • Um die Forderung zu erfüllen, ist der Bau einer 6 m hohen Schallschutzwand auf einer Länge von 4.300 m notwendig

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1. Schallschutz Neubaus Strecke	17	Bensheim, Kreis Bergstraße, Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN)	Errichtung mindestens einer 6 m hohen Schallschutzwand von Einhausen bis nördlich Langwaden für einen durchgängigen Schallschutz der Stadtteile Fehlheim, Schwanheim und Langwaden sowie passive Schallschutzmaßnahmen	--	29 Mio. Euro	<ul style="list-style-type: none"> • Gesetzliche Planung: <ul style="list-style-type: none"> - Langwaden: 6 m hohe und 2.450 m lange Schallschutzwand und es wird im Gesamtlärm leiser - Schwanheim: BüG und Absorber - Fehlheim: BüG und Absorber • Entfernung Ortsrand Bensheim-Langwaden ca. 200 m; Entfernung Ortsrand Bensheim-Schwanheim ca. 1.000 m; Entfernung Ortsrand Bensheim-Fehlheim ca. 1.400 m • Um die Forderung zu erfüllen, ist der Bau einer 6 m hohen Schallschutzwand auf einer Länge von zusätzlich 2.800 m notwendig vom Tunnelportal bei Einhausen bis zur oben beschriebenen Schallschutzwand in Langwaden.
	19	Mannheim, Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN)	Einhausung oder Galeriebauwerk am Tunnelmund Blumenau für einen besseren Schallschutz	-	46 Mio. Euro	<ul style="list-style-type: none"> • Gesetzliche Planung: 6 m hohe und 785 m lange Schallschutzwand • Eine Einhausung ist aufgrund von Brandschutzauflagen nicht möglich. Ein Galeriebauwerk mit einer Länge von ca. 670 m könnte umgesetzt werden. • Auch mit einem Galeriebauwerk kann kein Vollschutz für Blumenau erreicht werden, da die verlegte Riedbahn und das Überholgleis nicht voll durch das Galeriebauwerk abgedeckt werden können

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1. Schallschutz Neubau- strecke	20	Mannheim, Metropolregion Rhein- Neckar (VRRN)	Zusätzliche niedrige Schallschutz- wände (3 m hoch) oder Niedrigschallschutz- wände zwischen den Gleisen zur zusätzli- chen Abschirmung der Schallemissionen von Räu- dern und Schiene	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • Keine monetäre Bewertung • Die Forderung würde einen massiven Eingriff in das Stadtgebiet bedeuten (u. a. zusätzlicher Grunderwerb, Neubau der Station Waldhof sowie Eingriffe in weitere Bauwerke und Gewerbebetriebe) • Daher wird in Abstimmung mit dem BMDV von weiteren Untersuchungen abgesehen.

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
2. Schallschutz Bestandsstrecken	8	Kreis Bergstraße, Umweltverband Mensch vor Verkehr, Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN)	Main-Neckar-Bahn: Schallschutz an Bestandsstrecken im Standard einer Neubausstrecke.	Zusatz VRRN: Nicht nur „Lückenschluss“ bestehender Schallschutzwände zu Wohn- bzw. Mischgebieten, sondern auch Aufrüstung der bestehenden Schallschutzwände. Falls im Rahmen der geplanten Generalsanierung des Korridors Frankfurt-Heidelberg im Jahre 2027 andere verträgliche Lösungen mit den Kommunen abgestimmt werden, wird die Region Rhein-Neckar dies unterstützen.	Lärmvorsorge: 232,0 Mio. Euro Lärmsanierung: 56,8 Mio. Euro Davon 32,7 Mio. Euro nicht finanziert und 24,1 Mio. Euro ggf über Lärmsanierung finanziert	<ul style="list-style-type: none"> Entfernung Stadtgebiete direkt neben der Bestandsstrecke Um die Forderung zu erfüllen ist der Neubau von Schallschutzwänden mit einer Höhe von 6 m und einer Gesamtlänge über alle Ortslagen von Zwingenberg bis Mannheim Friedrichsfeld von ca. 27,4 km erforderlich; ca. 15,5 km bestehende Wände müssten zunächst abgerissen werden Planfeststellung erforderlich; daher keine Umsetzung im Rahmen der Generalsanierung des Korridors Frankfurt – Heidelberg Um die Forderung zu erfüllen ist der Neubau von Schallschutzwänden mit einer Höhe von 3 m und einer Gesamtlänge über alle Ortslagen von Zwingenberg bis Mannheim Friedrichsfeld von ca. 11,9 km erforderlich Umsetzung im Rahmen der Generalsanierung des Korridors Frankfurt-Heidelberg

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
2. Schallschutz Bestandsstrecken	12	Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN)	Riedbahn Main-Neckar-Bahn, Mannheim-Frankenthal-Worms und Mannheim-Blumenau-Waldhof: Besonders überwachtes Gleis (BüG) für verbesserten Schallschutz	-	3,2 Mio. Euro	<ul style="list-style-type: none"> • Teilweise monetäre Bewertung • Umsetzbar auf Riedbahn im Bereich Groß Rohrheim bis Lampertheim (außer z. B. Weichenbereiche) • Umsetzbar auf Main-Neckar-Bahn zwischen Zwingenberg und MA-Friedrichsfeld (außer z. B. Weichenbereiche) • Nicht umsetzbar zwischen Mannheim-Blumenau und Waldhof aufgrund der Weichenabstände. • Mannheim-Frankenthal-Worms liegt außerhalb des Wirkraums der Verkehrslenkung und außerhalb des Projektgebiets, daher keine Betrachtung • Die Umsetzung von BüG über das gesetzliche Maß hinaus werden von der DB abgelehnt, da diese insbesondere bei Oberbaumaßnahmen einen sehr hohen zusätzlichen Instandhaltungsaufwand (u. a. erhöhter Sperrpausenbedarf) nach sich ziehen.

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
2. Schallschutz Bestandsstrecken	13	Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN)	Riedbahn, Main-Neckar-Bahn, Mannheim-Frankenthal-Worms und Mannheim-Blumenau-Waldhof:	-	37 Mio. Euro	<ul style="list-style-type: none"> • Teilweise monetäre Bewertung • Umsetzbar auf Main-Neckar-Bahn zwischen Zwingenberg und MA-Friedrichsfeld • Kein Einbau möglich auf Riedbahn aufgrund der Geschwindigkeit und Mannheim-Blumenau-Waldhof aufgrund der Weichenabstände und des Bahnhofsbereichs • Mannheim-Frankenthal-Worms liegt außerhalb des Wirkraums der Verkehrslenkung und außerhalb des Projektgebiets, daher keine Betrachtung • Die Umsetzung Schienenstegdämpfer über das gesetzliche Maß hinaus werden von der DB abgelehnt, da diese insbesondere bei Oberbaumaßnahmen einen sehr hohen zusätzlichen Instandhaltungsaufwand (u. a. erhöhter Sperrpausenbedarf) nach sich ziehen.

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
4. Sons- tige For- derun- gen	11	Mannheim / Metropolre- gion Rhein- Neckar (VRRN)	S-Bahn-Halte- punkt in Mann- heim-Blu- menau / - Schönau auf der Riedbahn	-	-	<ul style="list-style-type: none"> Keine monetäre Bewertung Ein S-Bahnhaltepunkt bedeutet eine Änderung der verkehrlichen Aufgabenstellung und wäre aus dem GVFG zu finanzieren. Eine Beauftragung hierzu müsste zeitnah erfolgen. Bereits heute müssten Änderungen an der vorhandenen Planung der NBS mit Auswirkungen auf Kosten und Termine durchgeführt werden.
	13	Mannheim, Metropolre- gion Rhein- Neckar (VRRN)	Planung der Neubaustrecke Frankfurt- Mannheim mit dem Knoten Mannheim und dem Projekt Mannheim- Karlsruhe kop- peln	<p>Eine Planfeststellung im Abschnitt 5/6 der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim soll erst erfolgen, wenn die Weiterführung der Verkehre durch den Knoten Mannheim im Rahmen des Projektes Neubaustrecke/Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe geklärt ist</p> <p>Nötige Verbindungsbauwerke für einen evtl. Tunnel durch Mannheim müssen bereits im Projekt der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim planfestgestellt werden.</p>	-	<ul style="list-style-type: none"> Keine monetäre Bewertung Die Planungen der NBS Frankfurt-Mannheim sind aufwärtskompatibel, um einen Tunnel unter dem Stadtgebiet von Mannheim berücksichtigen zu können. Trassenentscheidung zur NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe ist noch ausstehend. EBA und BMDV haben im Jahr 2021 entschieden, dass keine Untersuchungen in Bezug auf die Verknüpfung der beiden Projekte in Auftrag gegeben werden dürfen, solange die Vorzugvariante des Projektes Mannheim-Karlsruhe im Stadtgebiet von Mannheim nicht feststeht.

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorlage PLA

Vorlage: VO-PLA/2025/048

Aktenzeichen: 023 03

Verfasser: Satzinger, Thomas

Datum	Gremium	Zuständigkeit	Öffentlichkeitsstatus
26.02.2025	Planungsausschuss	Entscheidung	öffentlich

TOP 4.2: Neu- und Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe hier: aktueller Sachstand

I. Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

II. Sachverhalt

Die Verbandsverwaltung hat in den Sitzungen des Planungsausschuss regelmäßig zum Sachstand des Projektes NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe berichtet. Zuletzt wurde in der Sitzung des Planungsausschusses am 22. November 2024 ein mündlicher Bericht abgegeben.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass der Verband sich seit Jahren bei Bund und Bahn für eine verkehrlich sinnvolle Gesamtlösung im Schienenkorridor Rhein-Neckar einsetzt. Sowohl bei der NBS Frankfurt - Mannheim als auch bei der NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe ist der Verband in den Gremien der Bahn vertreten, um die regionalen Belange einzubringen. Im Jahr 2023 hat der Verband ein Positionspapier zur ABS/NBS Mannheim-Karlsruhe mit funktionalen Forderungen formuliert, die in den bisherigen Verfahren eingebracht wurden. Aus diesen Forderungen lässt sich für die Region ein präferierter Vorzugskorridor ableiten. Wichtig für die Region ist die Verknüpfung der beiden Projekte NBS Frankfurt - Mannheim und ABS/NBS Mannheim-Karlsruhe im Knoten Mannheim mittels einer Untertunnelung des Stadtgebietes.

Im bisher durchgeführten Variantenvergleich der Bahn sind die technisch machbaren Linienvarianten, im Hinblick auf die Zielsysteme Raumordnung, der Bahn, Umwelt und Verkehr/Wirtschaft näher untersucht, um die sogenannte Antragsvariante für das Raumordnungsverfahren zu ermitteln. Derzeit befinden sich noch 14 Linienvarianten im Variantenvergleich. Die Zugzahlenprognose 2040 Deutschlandtakt wird voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2025 erwartet. Deshalb kann die Antragsvariante für die Raumverträglichkeitsprüfung vermutlich erst gegen Ende des Jahres 2025 festgelegt werden. Die Verbandsverwaltung wird in der Zwischenzeit kontinuierlich Gespräche mit den von den Varianten betroffenen Kommunen und der Bahn führen, um die verträglichste Lösung für die Region zu finden und umzusetzen.

III. Finanzierung

Kosten entstehen derzeit keine.

gez. Ralph Schlusche

Vorlage PLA

Vorlage: VO-PLA/2025/049

Aktenzeichen: 023 03

Verfasser: Herr Thomas Satzinger, Herr Lutz Lindner

Datum	Gremium	Zuständigkeit	Öffentlichkeitsstatus
26.02.2025	Planungsausschuss	Entscheidung	öffentlich

TOP 4.3: Mobilitätspakte in der Region, insbesondere baulicher Zustand der Rheinbrücken zwischen Mannheim und Ludwigshafen hier: aktueller Sachstand

I. Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss nimmt die Informationen zu den Mobilitätspakten und zum baulichen Zustand der Rheinbrücken zwischen Mannheim und Ludwigshafen zur Kenntnis.

II. Sachverhalt

Mobilitätspakt Rhein-Neckar

Am 16. September 2024 fand die mittlerweile dritte Sitzung des Steuerkreises in Ludwigshafen statt. In diesem Rahmen wurden auch Beschlüsse über das weitere Vorgehen und die künftigen Maßnahmenswerpunkte getroffen.

Verkehrsmanagement Rhein-Neckar

Der Verkehrsmanagementplan ist mittlerweile erarbeitet und liegt als finale Fassung vor. Gemeinsam mit den Bundesländern Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg haben im ersten Halbjahr 2024 mehrere Beteiligungs- und Abstimmungsrunden auf Arbeitsebene mit den von Entscheidungspunkten betroffenen Gebietskörperschaften der Metropolregion stattgefunden. Im Rahmen der Steuerkreissitzung haben alle regionalen Partner zudem einen Letter of Intent unterzeichnet, um Ihre Unterstützung zu diesem Vorhaben und den regionalen Schulterchluss zu bekräftigen. Dies sind neben den Bundesländern Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg die Oberzentren Mannheim und Ludwigshafen, der Rhein-Neckar-Kreis sowie die Städte Walldorf, Wiesloch und Worms.

Parallel befinden sich die beiden Länder in Verhandlungen mit der Autobahn GmbH des Bundes, um auch diese als Partner für das Projekt zu gewinnen. Mit Beschluss durch den Steuerkreis wurde zudem ein gemeinsames mit den Ländern verfasstes Schreiben an das Bundesministerium für Verkehr und Digitalisierung gerichtet, in dem die Bedeutung dieses Vorhabens für die Region hervorgehoben und für eine Kooperation mit der Autobahn GmbH geworben wurde.

Das weitere Vorgehen sieht die Einberufung einer Auftaktveranstaltung mit den regionalen Partnern des Projekts voraussichtlich Mitte März vor, in der die kommenden Schritte bis zur Implementierung des Verkehrsmanagementplans in der Region abgestimmt werden. Dazu zählt unter anderen die abschließende Unterzeichnung der ausgearbeiteten Kooperationsvereinbarung zwischen den Partnern.

Erreichbarkeitsanalyse von Gewerbegebieten über ÖPNV, Rad, Fuß

Nachdem der Auswahlprozess der Gewerbegebiete in der ersten Jahreshälfte des Jahres 2024 abgeschlossen wurde, haben im Oktober und November erste Begehungen der Gebiete durch die IHK und des RPK stattgefunden. Hierbei handelt es sich um die Gewerbegebiete Rheinauhafen, Hirschberg Süd, Dudenstraße und Friesenheimer Insel. Bei der Begehung der Gebiete wurde die Situation vor Ort genauer betrachtet, um erste Handlungspotenziale zu ermitteln.

Im Frühjahr wird eine enge Zusammenarbeit mit den Firmen in den genannten Gewerbegebieten geplant, bei der dann genaue Handlungsempfehlungen und mögliche Maßnahmen erarbeitet und festgehalten werden können. Das Format der Veranstaltungen (Workshop, Befragungen, etc.) wird aktuell mit den Partnern des Mobilitätspaktes abgestimmt.

Unterstützung der Nutzung des Deutschlandtickets

Die Bewerbung des Deutschlandtickets zur gesteigerten Nutzung des ÖPNV bei den Unternehmen in der Region hat sich insbesondere in der ersten Jahreshälfte 2024 als schwierig herausgestellt. Grund hierfür war die anhaltend schlechte Bedienqualität des SNPV insbesondere auf der linken Rheinseite aufgrund häufiger Zugausfälle und hoher Verspätungen. Als Grund hierfür wurde insbesondere die mangelhafte Personalabdeckung des Stellwerks Ludwigshafen identifiziert.

Mit Beschluss durch den Steuerkreis wurde ein gemeinsam mit den beiden Industrie- und Handelskammern Pfalz und Rhein-Neckar sowie der BASF abgestimmtes Schreiben an den Vorstand der Bahn AG gerichtet, in dem auf die Dringlichkeit der Lösung dieser Problematik hingewiesen wurde.

Das Antwortschreiben der Bahn liegt der Verbandsverwaltung und den Partnern des Paktes mittlerweile vor. In der kommenden Sitzung des AK Koordination am 24. Februar 2025 werden wir gemeinsam das weitere Vorgehen abstimmen.

Verkehrsmodell Rhein-Neckar

Die Verbandsverwaltung arbeitet derzeit an einem Plan zur Ausweitung des Verkehrsmodells Rhein-Neckar auf die gesamte Metropolregion. Am 17. September 2024 fand hierzu eine Veranstaltung unter fachlicher Begleitung der INOVAPLAN GmbH mit den Stadt- und Landkreisen statt, die bislang noch nicht durch das bestehende Verkehrsmodell für den Kernraum der Region abgedeckt sind.

In einem nächsten Schritt wurden die Anforderungen und möglichen Anwendungsfälle für das künftige Modell aus den Stadt- und Landkreisen ermittelt, um im Nachgang ein entsprechendes Leistungsverzeichnis aufstellen zu können. Aktuell liegen uns bereits Zusagen aus fast allen Stadt- und Landkreisen vor, die sich an der Erarbeitung des Modells grundsätzlich beteiligen möchten.

In diesem Zusammenhang hat sich die Verbandsverwaltung Ende 2024 erfolgreich beim Förderprojekt „Verkehrswende im Regionalplan“ des Landes Baden-Württemberg beworben. Im Rahmen der Förderzusage sind 100.000 € für die Erarbeitung eines Verkehrsmodells vorgesehen. Über die Art und Höhe der finanziellen Beteiligung der Gebietskörperschaften wird künftig noch ein Finanzierungsschlüssen festzulegen sein.

Mobilitätspakt Walldorf/Wiesloch

Radschnellweg Mannheim – Schwetzingen – Walldorf/Wiesloch

Im vergangenen Jahr fanden Abstimmungsgespräche zwischen den Baulasträgern der Radschnellverbindung und den Anrainerkommunen bezüglich einer möglichen Umsetzung auf Basis der in der Machbarkeitsstudie identifizierten Vorzugstrasse statt. Gemeinsam mit den Baulasträgern Regierungspräsidium Karlsruhe, Rhein-Neckar-Kreis und Stadt Mannheim wurde vereinbart, dass der VRRN die Ausschreibung der Leistungsphasen 1 und 2 federführend koordiniert.

Ziel dieses Vorgehen ist es, eine einheitliche Vorplanung für die Gesamtstrecke zu erzielen. Die Baulasträger werden die Verbandsverwaltung im Ausschreibungsprozess fachlich unterstützen.

Baulicher Zustand der Rheinbrücken zwischen Mannheim und Ludwigshafen

Direkt nach Bekanntwerden der neuen Einschränkungen auf den Rheinbrücken hat der Verband Region Rhein-Neckar die Partner des Mobilitätspaktes am 11. Dezember 2024 im Rahmen einer Sondersitzung informiert. Aktuell liegen uns folgende Informationen zum aktuellen Sachstand vor.

Während Untersuchungstätigkeiten im Zuge der Bauwerkshauptprüfung Mühlauhafnbrücke (Brückenabschnitt der Kurt-Schumacher-Brücke) wurde ein als kritisch zu bewertender Schaden an der Unterseite eines Hohlkastens festgestellt. Die hier festgestellten Schrägrisse lassen vermuten, dass durch einwirkende Schubkräfte hier Risse (Schubrisse) entstanden sind und sich diese augenscheinlich aufweiten.

Das untersuchende Ingenieurbüro und die Fachabteilung der Stadt Mannheim als Ursache hierfür insbesondere die hohen Belastungen durch Lkw-Verkehre. Aktuelle Forschungsergebnisse der Universität Hamburg belegen, dass ein LKW mit 10 Tonnen Achslast eine Brücke rd. 160.000-mal stärker belastet als ein PKW. Besonders starke Auswirkungen haben die von schweren LKW ausgehenden Schwingungen. Ältere Bauwerke aus den 1960er und 1970er Jahren hatten als Belastungen nur eine Fahrspur mit den damals üblichen LKW-Lasten angesetzt, diese Schwerverkehre sind jedoch kontinuierlich gestiegen und haben sich auf alle Fahrspuren ausgeweitet. Es wird somit mehr Lasten auf die Brücken gebracht und höhere Geschwindigkeiten gefahren. Ältere Bauwerke werden damit überlastet, was Verschleiß- und Ermüdungserscheinungen in den Konstruktionen zur Folge hat.

Um diesem Effekt entgegenzuwirken, wurden Anfang Dezember 2024 von der Stadt Mannheim in Abstimmung mit der Stadt Ludwigshafen auf der Kurt-Schumacher-Brücke und der Konrad-Adenauer-Brücke entsprechende Verkehrseinschränkungen für den LKW-Verkehr eingerichtet:

- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h
- Überholverbot und Mindestabstand von 50 m

Die Einschränkungen gelten für beide Fahrrichtungen und haben präventiven Charakter. Es ist daher beabsichtigt die Geschwindigkeit des LKW-Verkehrs auf 30 km/h zu begrenzen, ein Überholverbot für LKW einzurichten und einen Mindestabstand von 50m für LKW festzulegen. Diese Maßnahmen sollen für beide Fahrrichtungen eingerichtet werden. Dies zu reduzierten Lasten aus dem Schwerverkehr und einer Reduzierung von Bauwerksschwingungen führen und die Brücken vor weiteren schädigenden Einflüssen zu schützen.

Die Schäden an der Mühlauhafnbrücke werden nun im Rahmen einer sog. „objektbezogenen Schadenanalyse“ weiter untersucht.

Es handelt sich bei der Konrad-Adenauer-Brücke um ein sehr komplexes, ungewöhnliches Bauwerk aus der Nachkriegszeit (Bj. 1959) mit vielen Material- und Querschnittsprüngen. Ein solches Bauwerk würde heute in dieser Form nicht mehr gebaut. Die Brücke ist überlastet, weshalb, wie oben erwähnt, die Einschränkungen auf der Kurt-Schumacher-Brücke für Lkw auch auf diese Brücke angewendet werden. Feststellbar sind Ermüdungsanzeichen im Material.

Aktuell läuft ein Nachrechnungsverfahren, mit Ergebnissen ist im Frühjahr 2025 zu rechnen. Außerdem wurde ein Prüfungsingenieur eingeschaltet. Nach Abschluss des Nachrechnungsverfahrens muss die Aufnahme der aktuellen Verkehrslasten vor allem im Hinblick auf die Öffnung der Hochstraße Süd (Anfang / Mitte 2026) ermittelt werden.

III. Finanzierung

Im Rahmen des Förderprogramms des Landes Baden-Württemberg „Verkehrswende im Regionalplan“ sind für die Erstellung des regionalen Verkehrsmodells 100.000 € an Fördermitteln vorgesehen.

gez.
Ralph Schlusche

Vorlage PLA

Vorlage: VO-PLA/2025/050

Aktenzeichen: 023 03

Verfasser: Thome, Michael

Datum	Gremium	Zuständigkeit	Öffentlichkeitsstatus
26.02.2025	Planungsausschuss	Entscheidung	öffentlich

TOP 4.4: Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 01.12.2024

I. Sachverhalt

Der Antrag der Fraktion der Bündnis 90/Die Grünen ist dieser Vorlage beigelegt.

gez. Ralph Schlusche

Anlage:

Antrag Fraktion Bündnis 90/Die Grünen



FRAKTION BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
VERBAND REGION RHEIN-NECKAR
KARLSTR. 22 69190 WALLDORF
TELEFON 06227-3099922

Walldorf, den 01. Dezember 2024

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

Verband Region Rhein-Neckar

z.Hd. Verbandsvorsitzenden, Verbandsdirektor,
Leitende Direktorin

M I, 4-5
68161 Mannheim

Anfrage/Antrag an den Planungsausschuss zum Thema Verkehr

Sehr geehrter Herr Dallinger,
Sehr geehrter Herr Schlusche,
Sehr geehrte Frau Schelkmann,

in der heutigen Fraktionssitzung wurde das Thema Verkehr, der Ausbau von Autobahnen in der Region und die beiden Brücken zwischen Mannheim und Ludwigshafen sehr ausführlich und sehr umfassend thematisiert. Hintergrund waren die Nachfragen und Beiträge,

- zum Ausbau der A 5 von Heidelberg bis zum Walldorfer Kreuz
- zum Ausbau der A 5 von Heidelberg bis zum Weinheimer Kreuz
- zum geplanten/projektierten Ausbau der A 61 bis zum Kreuz Mutterstadt/Frankenthal und der Ertüchtigung oder Verbreiterung von 90 Brückenbauwerken
- zum Ersatzneubau der sogenannten Angelbachtalbrücke durch die ViA6West
- die Gerüchte über negative Ergebnisse bei Tragwerksuntersuchungen für die Kurt-Schumacher-Brücke und dort zu ergreifende Maßnahmen
- die Schäden an der Konrad-Adenauer-Brücke, und der Ausfall der Linien 4, 7, 8 und 9

Unsere Fragen betreffen tragfähige, ausführliche Informationen zu den oben genannten Verkehrsachsen.

Welche Infos liegen der Verbandsverwaltung dazu vor und vor allem, welche konkreten Aussagen können zu diesen Themen den Mitgliedern der Verbandsversammlung gemacht werden?

Bei einem Abgeordnetengespräch des MdL, Norbert Knopf, St.Leon-Rot, mit der Autobahn GmbH, hatten wir die Fragen eingebracht: „*Wie sieht die Planung zum sechsspürigen Ausbau der A5 vom Walldorfer Kreuz bis nach Heidelberg aus?*“ *Gibt es dafür einen verbindlichen Zeitplan?*“

Die Antwort der Autobahn GmbH lautete: *Für die 6-streifige Erweiterung der A5 zwischen dem AK Walldorf (Walldorfer Kreuz) und AK Heidelberg gibt es derzeit noch keine Planung und auch keinen Zeitplan.*

Unsere Anfrage ist sehr umfassend und könnte im Prinzip auch schriftlich beantwortet werden. Da die Informationen auch für die Öffentlichkeit von großem Interesse sind, würden wir eine Beratung im Planungsausschuss für sinnvoll erachten und bitten vor einer weiteren Befassung um eine mündliche Absprache.

Rückfragen gerne per Mail oder telefonisch unter 06227-3099922.

Mit freundlichen Grüßen



Wilfried Weisbrod

Espace de la Conférence du Rhin Supérieur

Mandatsgebiet der Oberrheinkonferenz



 **Limite géographique de l'accord du 21 septembre 2000**
Räumlicher Geltungsbereich der Vereinbarung vom 21. September 2000

Thann Arrondissement (F) - Landkreis / Kreisfreie Stadt (D)
FREIBURG Département (F) - Regierungsbezirk (D) - Kanton (CH)
BS = BASEL-STADT

SUISSE État - Staat

Vorlage PLA

Vorlage: VO-PLA/2025/045

Aktenzeichen: 023 03

Verfasser: Wirth, Michael

Datum	Gremium	Zuständigkeit	Öffentlichkeitsstatus
26.02.2025	Planungsausschuss	Entscheidung	öffentlich

TOP 5: Raumkonzept Oberrhein hier: Aktueller Sachstand und weiteres Vorgehen

I. Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss nimmt die Präsentation der Entwurfsfassung des „Raumkonzeptes Oberrhein“ (Stand Dezember 2024) zur Kenntnis und beauftragt die Verbandsverwaltung, im Rahmen der bis Mitte März laufenden Konsultation eine Stellungnahme abzugeben, die die Belange der Metropolregion Rhein-Neckar in Bezug auf die Weiterentwicklung des Mandatsgebiets der Oberrheinkonferenz (ORK) berücksichtigt.

II. Sachverhalt

Die Südpfalz ist seit Beginn der deutsch-französisch-schweizerischen Zusammenarbeit am Oberrhein Mitte der 70er Jahre Teil des Mandatsgebiets der ORK (siehe Anlage). Somit ist auch der Verband Region Rhein-Neckar Partner im Rahmen der Staatsgrenzen übergreifenden Kooperation. Er ist unter anderem Mitglied der Arbeitsgruppe Raumordnung der ORK.

Am 20. Mai 2022 beauftragte die ORK die dafür zuständige Arbeitsgruppe Raumordnung mit der Erarbeitung eines Raumkonzeptes Oberrhein. Hiermit soll der 2001 veröffentlichte „Raumordnerische Orientierungsrahmen für das Mandatsgebiet der Oberrheinkonferenz“ fortgeschrieben werden, damit auch aktuelle Herausforderungen wie der Klimawandel oder der Verlust der Artenvielfalt berücksichtigt werden können. Die Fortschreibung erfolgte im Rahmen eines Interreg A-Projektes mit europäischer Kofinanzierung. Federführende Projektträger im Rahmen des Interreg-Projektes war die Collectivité Européenne d’Alsace (cea) mit Sitz in Strasbourg, die im Rahmen einer Arbeitsgemeinschaft durch das Schweizer Büro „Urbanista.ch AG“ (Zürich) sowie der französischen Unternehmerin war „AT2 Aménagement Territorial Transfrontalier“ (Strasbourg) unterstützt wird. Der Verband war als Partner inhaltlich beteiligt, war jedoch kein offizieller Projektpartner mit Finanzbudget im Rahmen des Interreg-Projektes. Dies hat, wie auch in anderen grenzüberschreitenden Planungsvorhaben für die rheinland-pfälzischen Partner das Mdl übernommen.

Das Raumkonzept Oberrhein hat keinen verbindlichen Charakter. Es legt gemeinsame Leitlinien für eine kohärente und nachhaltige Weiterentwicklung des Oberrheinraums fest und visualisiert über Kartendarstellungen die angestrebte räumliche Entwicklung. Darüber hinaus hat es die den Oberrheinraum kennzeichnenden, besonderen Stärken und Chancen herausgearbeitet und soll die daraus abgeleiteten Ziele für die nächsten Jahrzehnte definieren.

Das Projekt Raumkonzept Oberrhein ist in drei Phasen aufgeteilt.

Nach einer ersten Phase umfassender Analysen der relevanten Planungsdokumente, Auswertung verschiedener Daten sowie erster Interviews mit den Planungsträgern wurden auf dieser Basis verschiedene Entwicklungsszenarien entwickelt und im Rahmen eines Workshops mit Vertretern aus verschiedenen Planungsträgern am Oberrhein diskutiert.

In einer zweiten Phase wurde das präferierte Szenario weiterentwickelt und in einem weiteren Workshop am 20. September 2024 in Freiburg mit einem erweiterten Kreis von Akteuren der Raumplanung am Oberrhein erneut intensiv diskutiert. Das Plenum der ORK hat am 06. Dezember 2024 in Baden-Baden den grundlegenden fachlichen Inhalten des Raumkonzepts Oberrhein zugestimmt.

In der dritten und letzten Projektphase, in der man sich aktuell befindet, ist zur Validierung des fachlichen Entwurfs eine Beteiligung von gewählten Vertreterinnen und Vertretern vorgesehen. Dazu hat die Regierungspräsidentin des RP Karlsruhe und Leiterin der deutschen Delegation, Frau Sylvia Felder in einem Anschreiben vom 7. Februar 2025 u.a. an die Vorsitzenden der Regionalverbände am Oberrhein und somit auch Herrn Landrat Stefan Dallinger als Vorsitzenden des Verbandes Region Rhein-Neckar dazu eingeladen, den Entwurf des Raumkonzeptes in den Gremien zu diskutieren und Anmerkungen bis Mitte März mitzuteilen.

Die finale Fassung des Konzeptes soll im Präsidium der ORK am 16. Mai 2025 verabschiedet werden. Der Verband wird auf der Grundlage der Diskussion in der Sitzung des Planungsausschusses sowie gegebenenfalls ergänzender Anmerkungen im Nachgang der Sitzung der Vorsitzenden der ORK fristgemäß eine Rückmeldung zukommen lassen. Die aktuelle Version des Raumkonzeptes Oberrhein ist als Anlage 4 beigefügt.

gez.
Ralph Schlusche

Anlagen:

Karte des Mandatsgebiets der Oberrheinkonferenz (Anlage 1)
Anschreiben Raumkonzept Oberrhein an VRRN (Anlage 2)
ORK-Projektpräsentation (Anlage 3)
Bericht_Raumkonzept_Oberrhein (Anlage 4)



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE
DIE REGIERUNGSPRÄSIDENTIN

Regierungspräsidium Karlsruhe · 76247 Karlsruhe

Herrn Landrat
Stefan Dallinger
Vorsitzender des Verbands
Region Rhein-Neckar
M1, 4-5
D- 68161 Mannheim

Karlsruhe, 07.02.2025

 **Stellungnahme zum Inhalt des Raumkonzepts Oberrhein**

Sehr geehrter Herr Landrat,

ich freue mich, Ihnen mit diesem Schreiben mitteilen zu können, dass das Plenum der Deutsch-französisch-schweizerischen Oberrheinkonferenz (ORK) am 6. Dezember 2024 in Baden-Baden den aktuellen Stand des „Raumkonzepts Oberrhein“ zur Kenntnis genommen sowie den grundlegenden fachlichen Inhalt des Entwurfs des „Raumkonzepts Oberrhein“ genehmigt hat.

Das Raumkonzept Oberrhein, das als Aktualisierung des „Orientierungsrahmens für die Raumordnung“ von 2001 fungiert, soll gemeinsame Leitprinzipien für die Entwicklung des Oberrheinraums festlegen und die angestrebte räumliche Entwicklung in Form von Karten visualisieren. Dieses Raumkonzept soll die Stärken und Chancen, die den Oberrheinraum kennzeichnen, hervorheben und die gewünschten Ziele für die künftige kohärente Entwicklung des Gebiets definieren.

Eine finalisierte Fassung des Raumkonzepts soll nach der Beschlusslage in der ORK und den Diskussionen in der Säule Politik der Trinationalen Metropolregion Oberrhein im ersten Präsidium der ORK am 16. Mai 2025 verabschiedet werden.

Im Rahmen der Sitzungen der AG Raumordnung der ORK, diverser Projektgruppenberatungen und mehrerer Workshops sind über die Fachleute auch aus Ihren Institutionen, den Regionalverbänden und dem Verband Region Rhein-Neckar, in den Entwurf bereits wertvolle Hinweise und Impulse aus allen drei Ländern eingeflossen. Nun ist zur Validierung des fachlichen Entwurfs eine Beteiligungsphase der gewählten Vertreter vorgesehen. Es geht darum, dass die Regionalplanung das Dokument und seine Empfehlungen auch auf politischer Ebene zur Kenntnis nimmt und prüft, inwieweit Ergänzungen oder Änderungen gewünscht werden. Unsere Hoffnung ist, dass das Raumkonzept unterstützt wird und mittelfristig Inhalte in die eigenen Planungen übernommen werden.

Ich möchte Ihnen hiermit die Gelegenheit geben, den aktuellen Stand des Raumkonzepts in Ihrem Gremium zu diskutieren und lade Sie ein, hierzu – wenn möglich bis Mitte März 2025 – eine Rückmeldung zu geben. Das Dokument kann unter folgendem Link abgerufen werden:

https://urbanista.sharepoint.com/:f:/s/office/EkKLhSUFFxdN-razNOgy0Kb0BiN_XzCa1BBQYX8Dg_rcviQ?e=so8gf9

Für inhaltliche Rückfragen steht Ihnen der Leiter der Arbeitsgruppe Raumordnung der ORK, Herr Dr. Johannes Dreier, Abteilungspräsident im Regierungspräsidium Freiburg, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Sylvia M. Felder



Raumkonzept Oberrhein

Projektpräsentation

Agenda

Projektrahmen

Lagebeurteilung

Das Raumkonzept

Ausblick

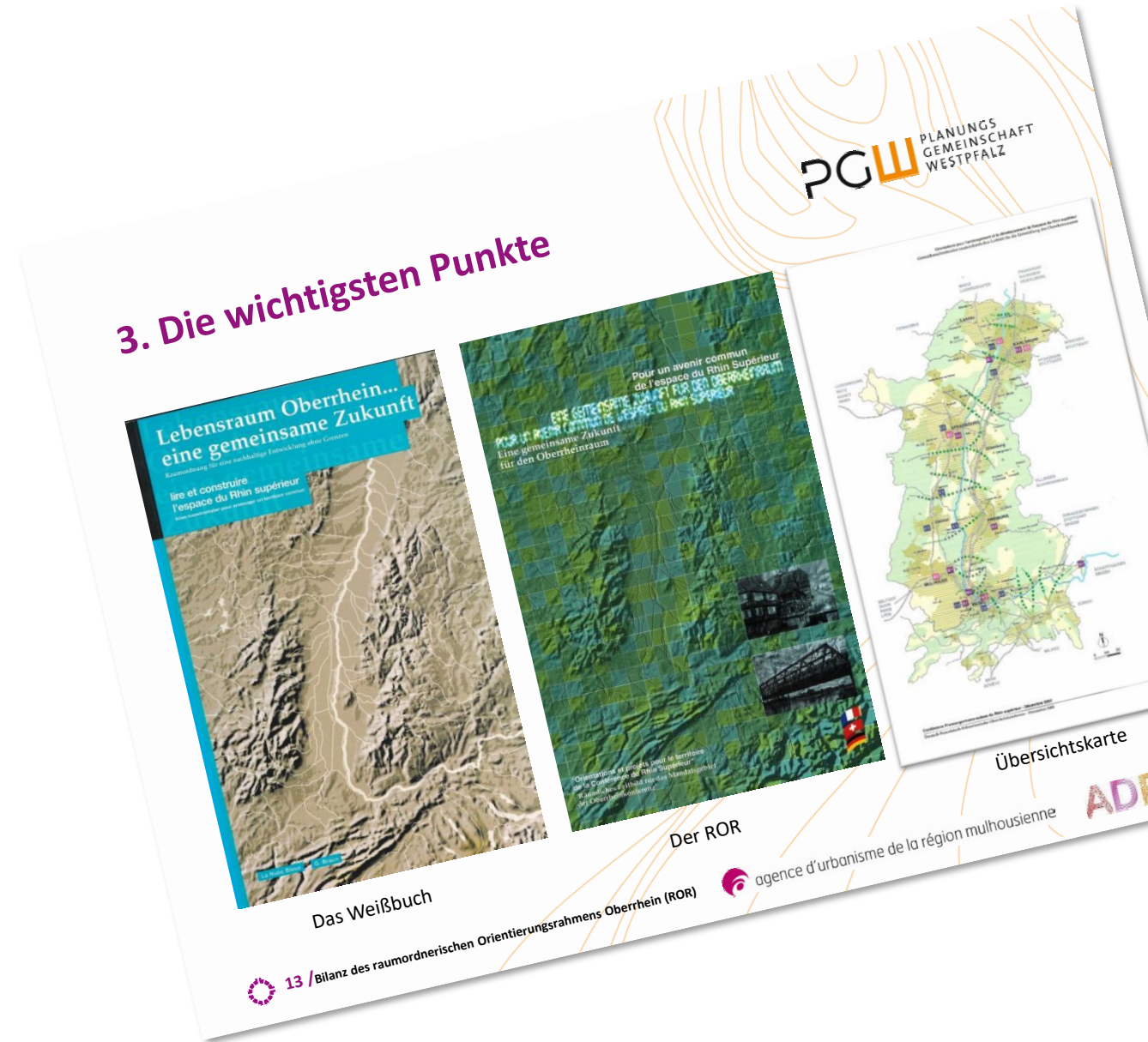
Anlass und Aufgabe

Hintergrund : Der 2001 veröffentlichte Orientierungsrahmen der Oberrheinkonferenz (ORK) bedarf einer Aktualisierung, um aktuelle Herausforderungen wie Klimawandel, Energiewende und Biodiversitätsverlust zu berücksichtigen.

Herausforderungen: Anpassung und Eindämmung des Klimawandels erfordern gemeinsame Strategien; nationale Unterschiede erschweren einheitliche Ansätze.

Ansatz: Nutzung bestehender Planungsinstrumente, Förderung der Vielfalt der Planungskulturen und Schaffung einer Plattform für grenzüberschreitenden Dialog.

Akteure: Zusammenarbeit von Partnern aus der AG – Raumordnung der Oberrheinkonferenz koordiniert durch die Collectivité européenne d'Alsace (CeA) mit INTERREG VI-Unterstützung.



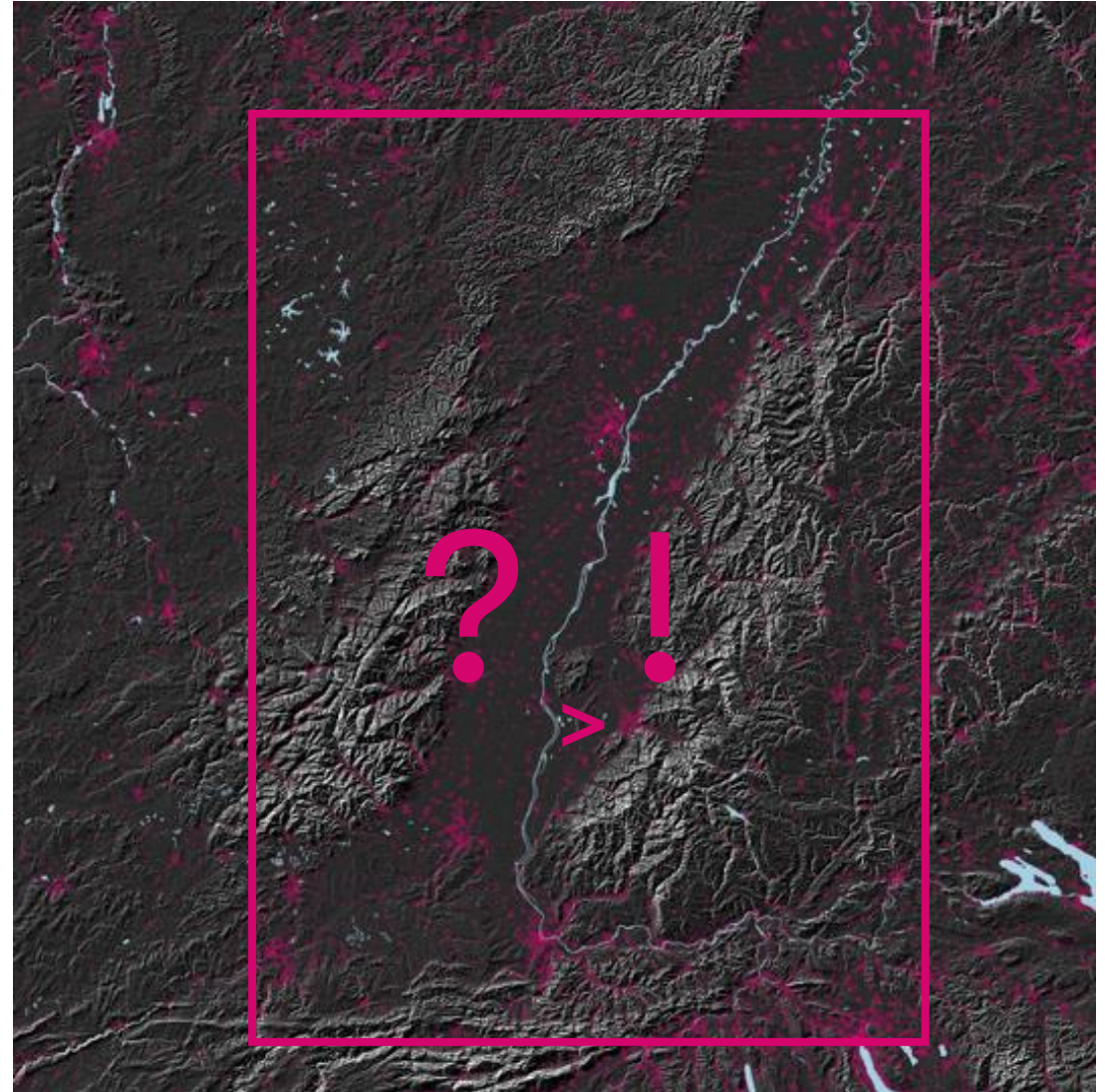
Ausgangspunkt

Strategische Bedeutung: Der Oberrhein ist eine zentrale Region für den europäischen West-Ost- und Nord-Süd-Verkehr.

Geografische Vorteile: Die Region bietet durch ihre Mittelgebirgslandschaften und das Rheintal eine homogene und günstige Struktur für Entwicklung und europäische Integration.

Potenzial: Die einzigartige Kombination aus räumlichen Qualitäten und dem trinationalen Charakter bietet Vorteile für Bewohner und Unternehmen.

ABER ... : Unterschiedliche nationale und regionale Planungssysteme erschweren eine einheitliche räumliche Entwicklung



Ziele des Raumkonzepts Oberrhein

- **Leitprinzipien bis 2050:** Entwicklung von Grundsätzen für die räumliche Entwicklung und Förderung einer trinationalen Planungskultur.
- **Territoriale Kohärenz fördern :** Planungsinstanzen dabei unterstützen mehr Kohärenz bei der Arbeit der gesamträumlichen Planung durch die unterschiedlichen Massstäbe hindurch schaffen ohne eine zusätzliche (formelle) Planungsschicht zu produzieren
- **Verantwortungsgemeinschaft bilden :** Förderung der Zusammenarbeit zwischen Planungsakteuren, um nationale Unterschiede zu überwinden und regionale Herausforderungen gemeinsam anzugehen.
- **Austauschstruktur stärken:** Ausbau der Rolle der AG Raumplanung der Oberrheinkonferenz und Initiierung konkreter Projekte.

Ablauf und Beteiligte



Interreg  Kofinanziert von der Europäischen Union
Cofinancé par l'Union Européenne

Oberrhein | Rhin Supérieur

 **ALSACE**
Collectivité européenne

 **Liberté • Egalité • Fraternité**
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

La Région **Grand Est**

 Baden-Württemberg
Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen

 Baden-Württemberg
Regierungspräsidium Freiburg

 Baden-Württemberg
Regierungspräsidium Karlsruhe

 REGIONALVERBAND
MITTLERER OBERRHEIN

 Regionalverband
Südlicher Oberrhein

 REGIONALVERBAND
HOCHRHEIN-BODENSEE

 Rheinland-Pfalz
MINISTERIUM DES INNERN
UND FÜR SPORT

 Rheinland-Pfalz
STRUKTUR- UND
GENEHMIGUNGSDIREKTION
SÜD

 Metropolregion
Rhein-Neckar
Der Verband

 Kanton Basel-Stadt

 BASEL
LANDSCHAFT

 ADEUS
Agence d'urbanisme
de Strasbourg
Rhin-Grand-Est

Agenda

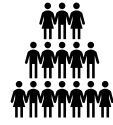
Projektrahmen

Lagebeurteilung

Das Raumkonzept

Ausblick

Zoom out: Der Oberrhein in Europa



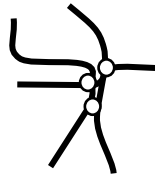
Bevölkerung :
6,3 Millionen in 2016,
6,3 in 2020
6,7 in 2040



BIP 2024 :
321,61 Mrd. Euro
(85 % des BIP von
Dänemark)



Teil der „Blauen Banane“



**3 TEN Korridore
& die wichtigste
Wasserstrasse Europas**



Drei Kulturkreise



Der Oberrhein ist eine
Metropolregion im Herzen
Europas (ohne Metropole)



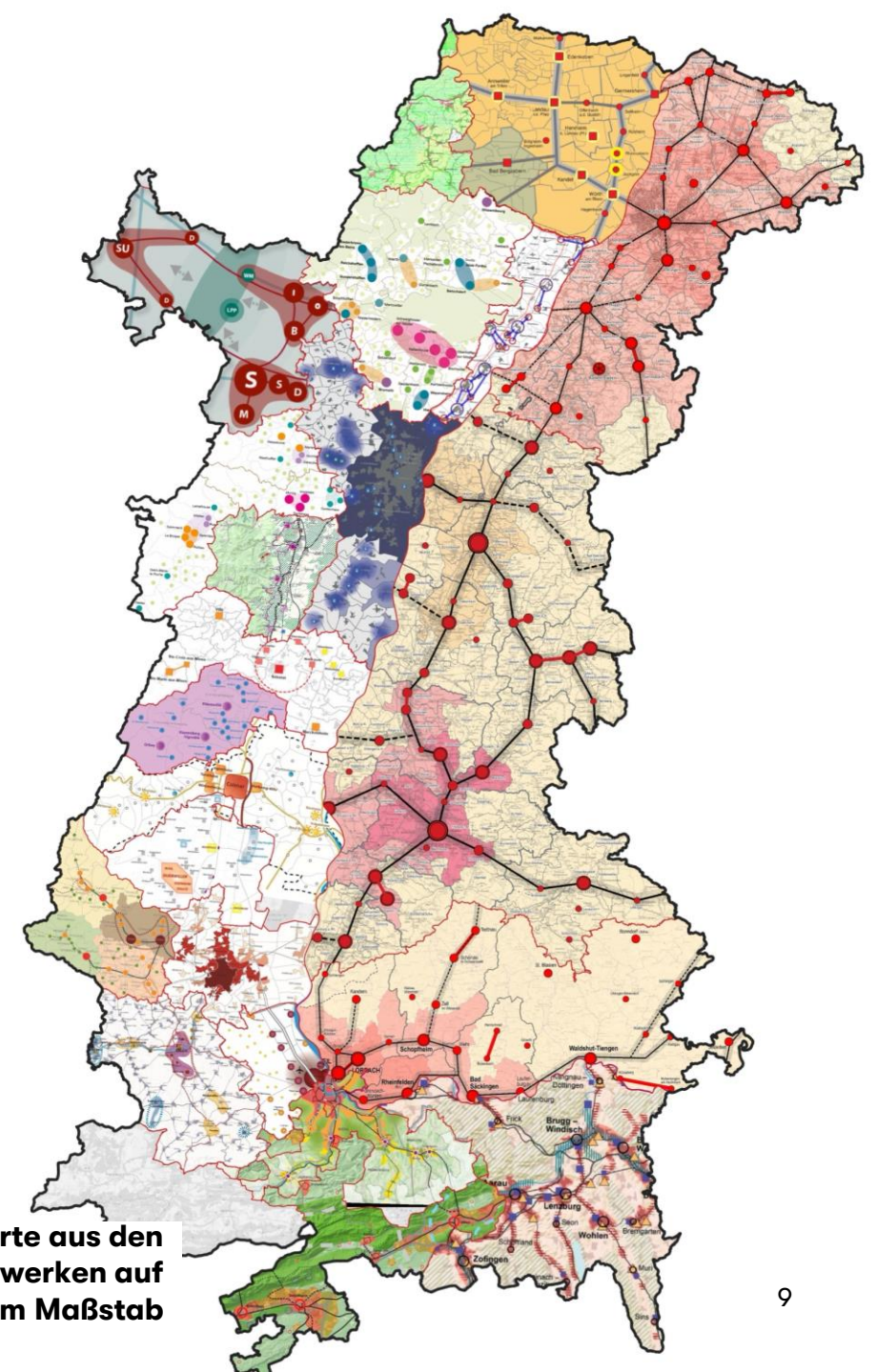
Der Oberrhein ist von
Berlin, Paris und Bern weit
entfernt...
=> Unterschätzung des
Potenzials dieser Region



Dennoch ist der Oberrhein
mit Direktzügen an
zahlreichen europäischen
Metropolen angebunden.

Analyse formeller Pläne

- Die bestehenden Planungsinstrumente und deren Einflussbereiche sind eine wichtige Rahmenbedingung für die Zukunft des Oberrheins
- Sie geraten bei vielen der jeweiligen Planungsebene übergeordneten Aufgaben (auch innerhalb eines Landes) an ihre Grenzen
- Sie sind aufgrund unterschiedlicher Planungskulturen grenzüberschreitend zu wenig aufeinander abgestimmt
- Die Aneinanderreihung formeller Planwerke („Puzzlekarten“) führt nicht zu einer gemeinsamen Darstellung des Oberrheins.
- Eine Zusammenführung der formellen Planwerke ist nicht geeignet, ein Raumkonzept zu erstellen.










**Strukturkarte aus den
formellen Planwerken auf
detailliertem Maßstab**

Raumanalyse

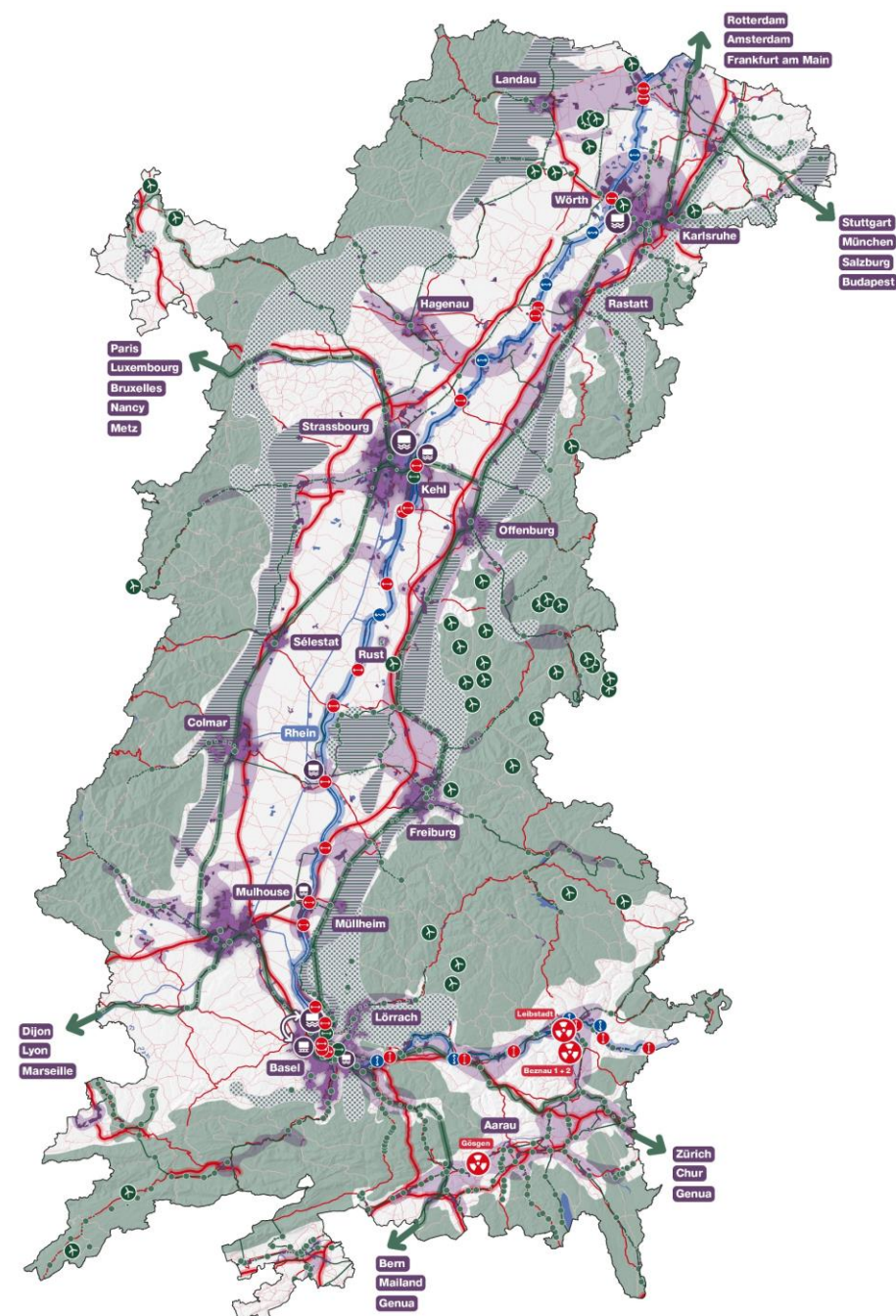
Der Oberrhein ist ein enger Raum mit Fläche Knappheit

- Ein Tal mit begrenzten Ost-West-Verbindungen
- Ein Mosaik aus Natur- und Kulturlandschaften unter wachsendem Druck
- Ein Städtenez als Wirtschaftsmotor
- Wirtschaftliche Disparitäten trotz starker Verbindungen
- Eine Energiewende in einer durch eine Grenze geteilten Region

Gekürzte Legende

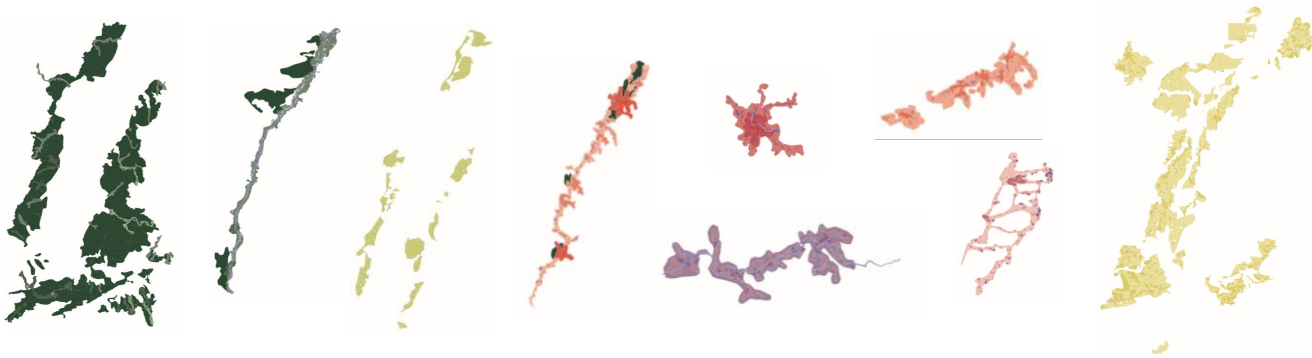
-  Industrie- und Gewerbegebiete konturscharf
-  Industrie- und Gewerbeflächen überzeichnet
-  Wirtschaftsstarke Städte
-  Strasse Prio 01
-  Leistungsstarke Schiene (TGV, ICE)
-  Weinanbau
-  Obst- und Beerenanbau

Produktive Wirtschaftsregion Oberrhein



Die Herausforderungen aus der Lagebeurteilung

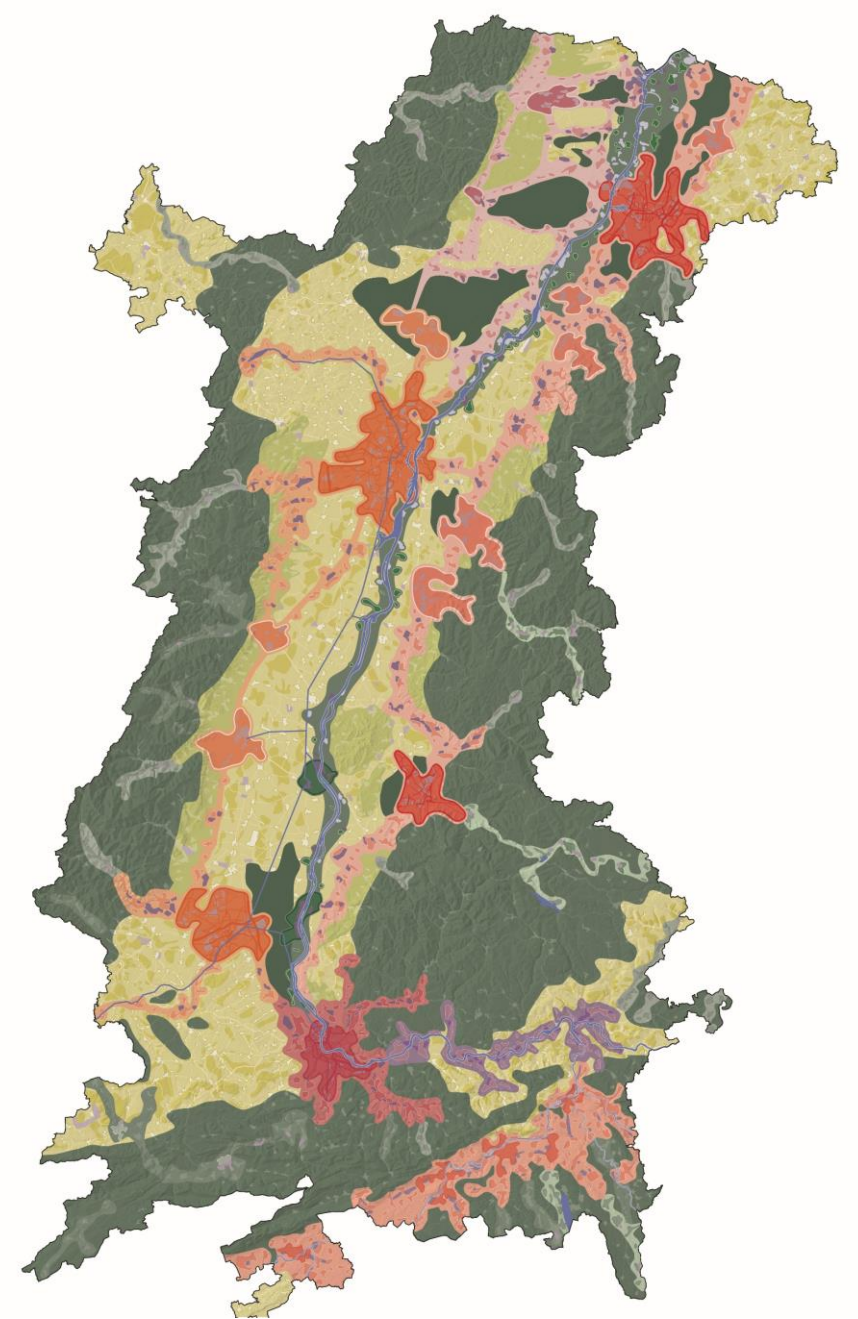
- Anpassung an den Klimawandel
- Strategische Rolle des Rheins
- Flächensparendes Wachstum
- Entwicklung eines leistungsfähigen Städtenetzes
- Förderung nachhaltiger Mobilität
- Wahrnehmung als gemeinsamer Lebensraum
- Bewältigung wirtschaftlicher Disparitäten
- Koordinierung regionaler Entwicklungsziele
- Transformation der Kulturlandschaften



Die Raumfiguren fassen die Ergebnisse der vorherigen Analyse zusammen.

Jede Raumfigur stellt eine räumliche Komposition aus Infrastrukturen, Nutzungen, Qualitäten und Herausforderungen dar, die in ihrer Ausprägung innerhalb der jeweiligen Figur ähnlich sind.

Diese abstrakte Darstellung ermöglicht eine umfassende Betrachtung des Oberrheins und bildet die Grundlage für die Entwicklung regionaler Strategien, die sich auf die grenzüberschreitenden Herausforderungen konzentrieren.



Agenda

Projektrahmen

Lagebeurteilung

Das Raumkonzept

Ausblick

Das Raumkonzept Oberrhein in fünf Raumsystemen

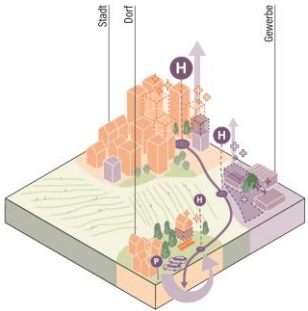
Das Raumkonzept für den Oberrhein zielt auf eine nachhaltige Entwicklung bis 2050, mit Schwerpunkt auf der Reduktion von CO₂-Emissionen und der Anpassung an den Klimawandel.

Im Fokus stehen grenzüberschreitende Maßnahmen in fünf Raumsystemen, die ökologische, ökonomische und soziale Aspekte vereinen.

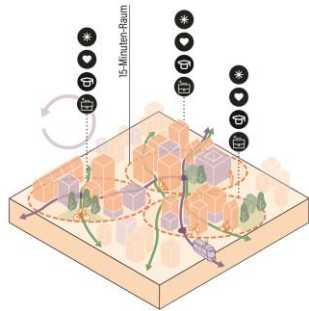
Zusätzlich bilden zehn allgemeine Strategien eine Grundlage, die auch auf lokaler Ebene in allen Gemeinden und Städten der trinationalen Region (Frankreich, Deutschland, Schweiz) umgesetzt werden sollen.

- **Städtesystem und regionale Entwicklungsstrategie**
- **Personenmobilität**
- **Energie und Wirtschaft**
- **Kultur- und Erlebnisregion**
- **Landschaft und Klima**

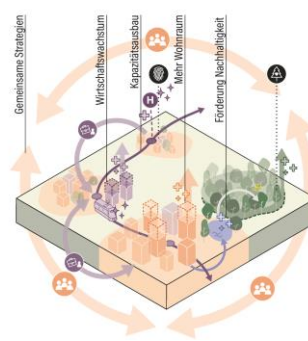
Allgemeine Handlungsstrategien



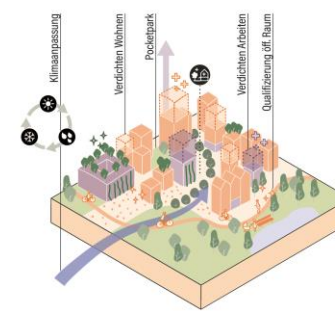
Abstimmung von Siedlung und Verkehr: Innenentwicklung an ÖV-Haltestellen umsetzen



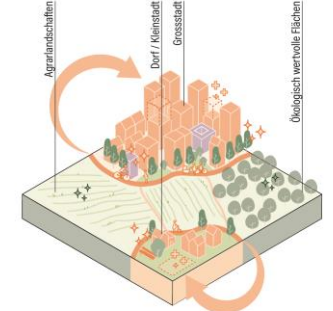
Orte der kurzen Wege entwickeln (Suffizienz und Effizienz)



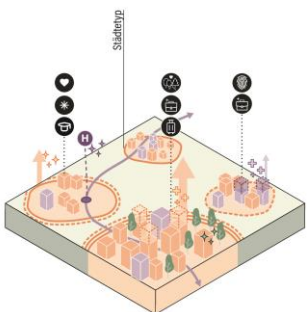
Eine regionale Wachstumsstrategie erarbeiten



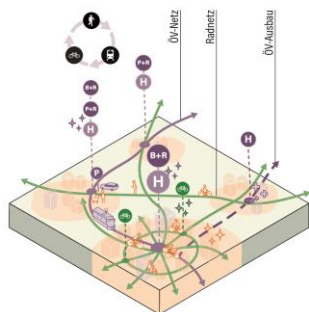
Qualitätsvolle Innenentwicklung umsetzen



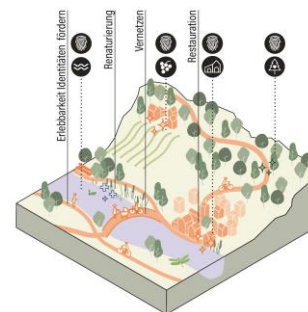
Siedlungswachstum räumlich begrenzen



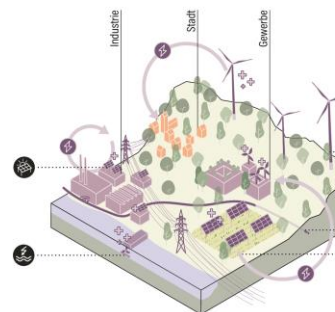
Arbeitsteilung der Städte und Gemeinden vereinbaren



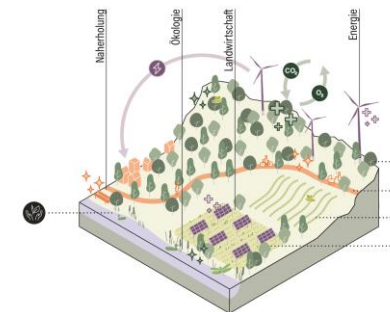
Ausbau/Aufbau eines nachhaltigen Mobilitätssystems



Erlebbarkeit und der Qualitäten der Regionen fördern



Zukunftsfähiges Energiesystem aufbauen



Zukunftsfähige 4-fache Landschaftsentwicklung etablieren

Städtesystem und regionale Entwicklungsstrategie

Herausforderungen :

- Entwicklung eines kohärenten und komplementären trinationalen Städtenetzwerks
- Starke Differenzierung der Städte durch spezifische Aufgaben, Funktionen und Qualitäten
- Definition von sechs urbanen Raumtypen als Grundlage für eine gemeinsame Betrachtungsweise und abgestimmte Weiterentwicklung dient.
- Grenzüberschreitender Ansatz ohne reine Nebeneinanderstellung nationaler formaler Strategien

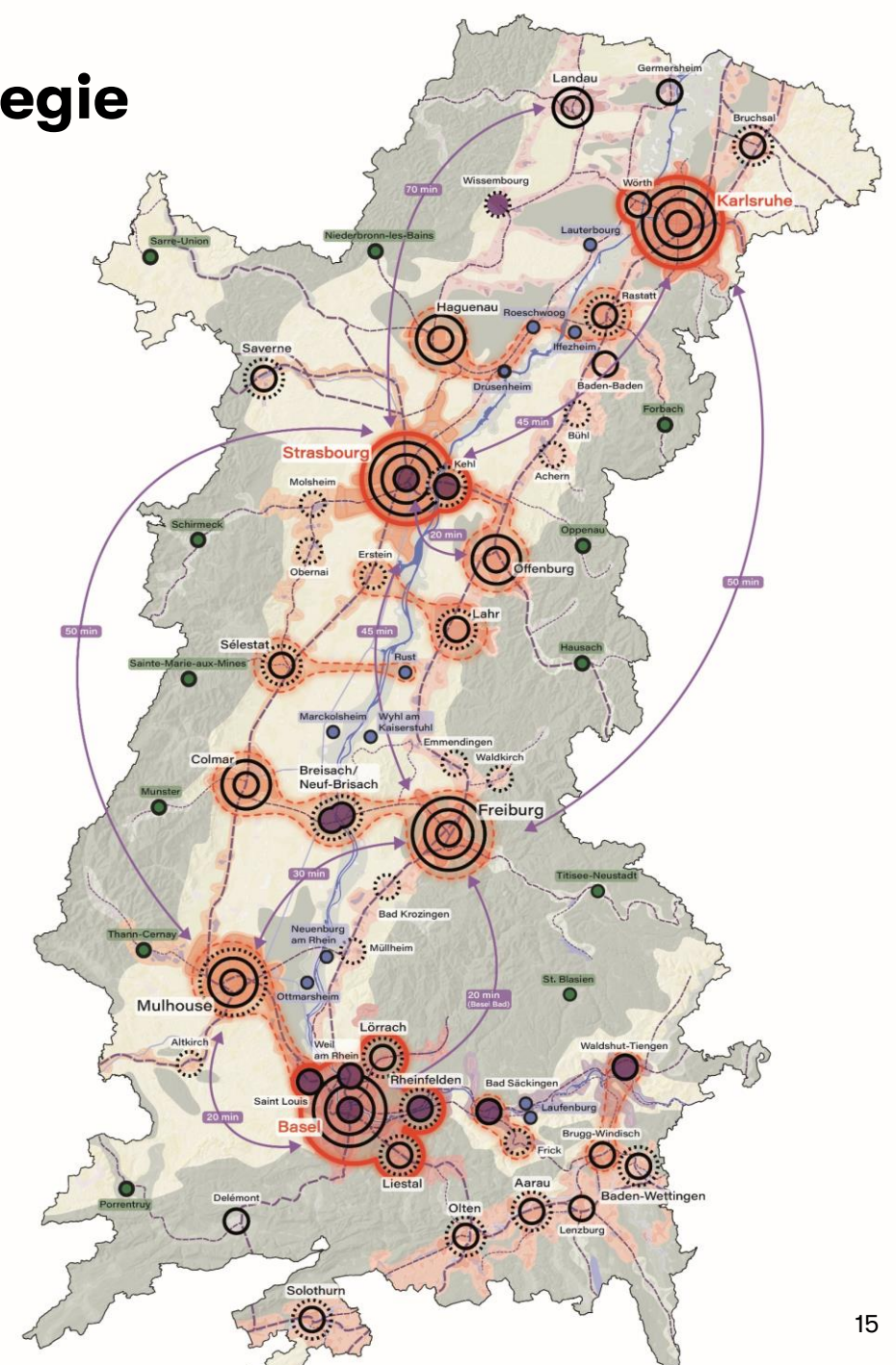


Raumkonzept Oberrhein



Informationsebene
Schieneninfrastruktur

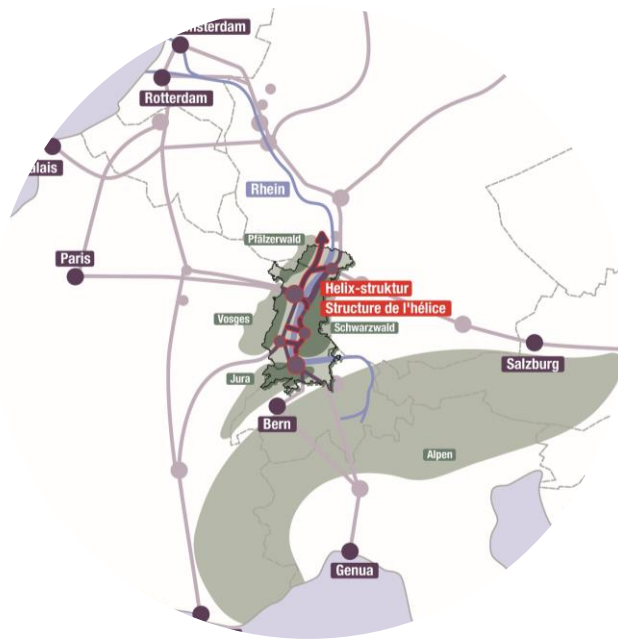
Stand Januar 2025



Personenmobilität

Herausforderungen

- Alltagstauglichkeit des interkonnectierten urbanen Systems durch eine Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs, die Förderung des Fuß- und Radverkehrs.
- Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindungen, um die Chancen aller drei Seiten der Grenze zu nutzen.
- Förderung eines Modal Shifts vom motorisierten Individualverkehr hin zu nachhaltigen Mobilitätsformen – insbesondere, damit Städte und Gemeinden ihre Straßenräume für Klimaanpassungsmaßnahmen nutzen können.

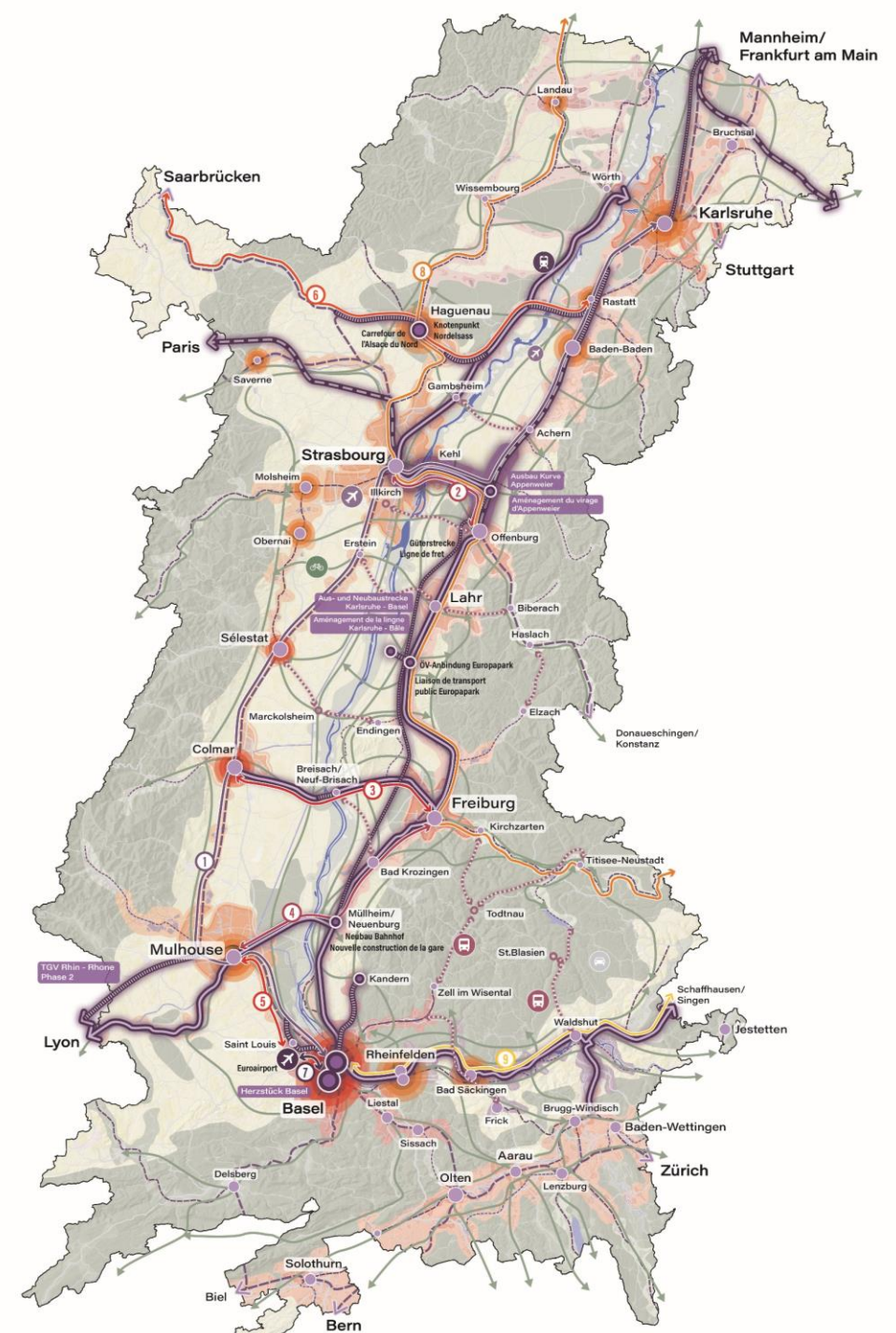


Raumkonzept Oberrhein

Gekürzte Legende

- Entwicklung Schieneninfrastruktur**
- Ausbau/Elektrifizierung
 - Reaktivierung/Neubau
 - Neubau Güterverkehrsstrecke (siehe Karte Energie & Wirtschaft)
 - Ausbau/Umbau Bahnhof
- Bedeutsame Regionale Buslinien mit Haltepunkten
- Integrierte Stadt- und Mobilitätsentwicklung**
- Stark verdichten im Bahnhofsumfeld
 - Verdichten im Bahnhofsumfeld
 - Ausbau der Alltags- und Fernradrouten

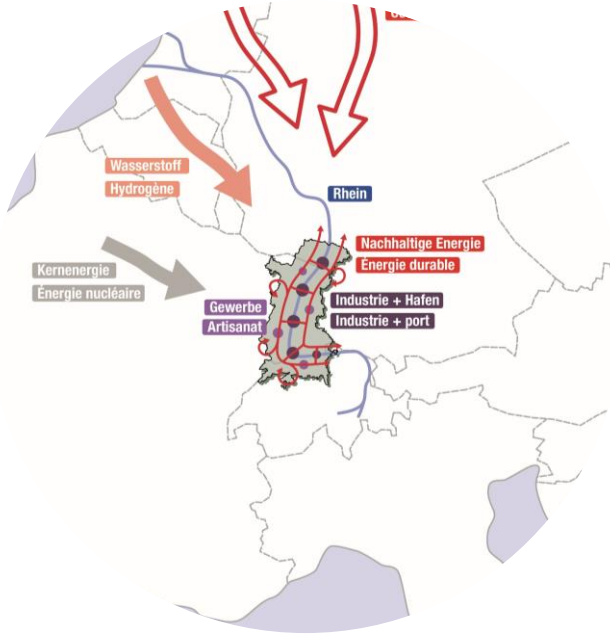
Stand Januar 2025



Energie und Wirtschaft

Herausforderungen

- Entwicklung eines nachhaltigen Energiesystems
- Effektives Management des Güterverkehrs
- Koordinierte und effiziente Nutzung von Industrie- und Gewerbeflächen
- Grenzüberschreitende Koordination zur Anpassung der nationalen Politik und zur Gewährleistung eines nachhaltigen Managements von Ressourcen und Infrastrukturen



Raumkonzept Oberrhein

Gekürzte Legende

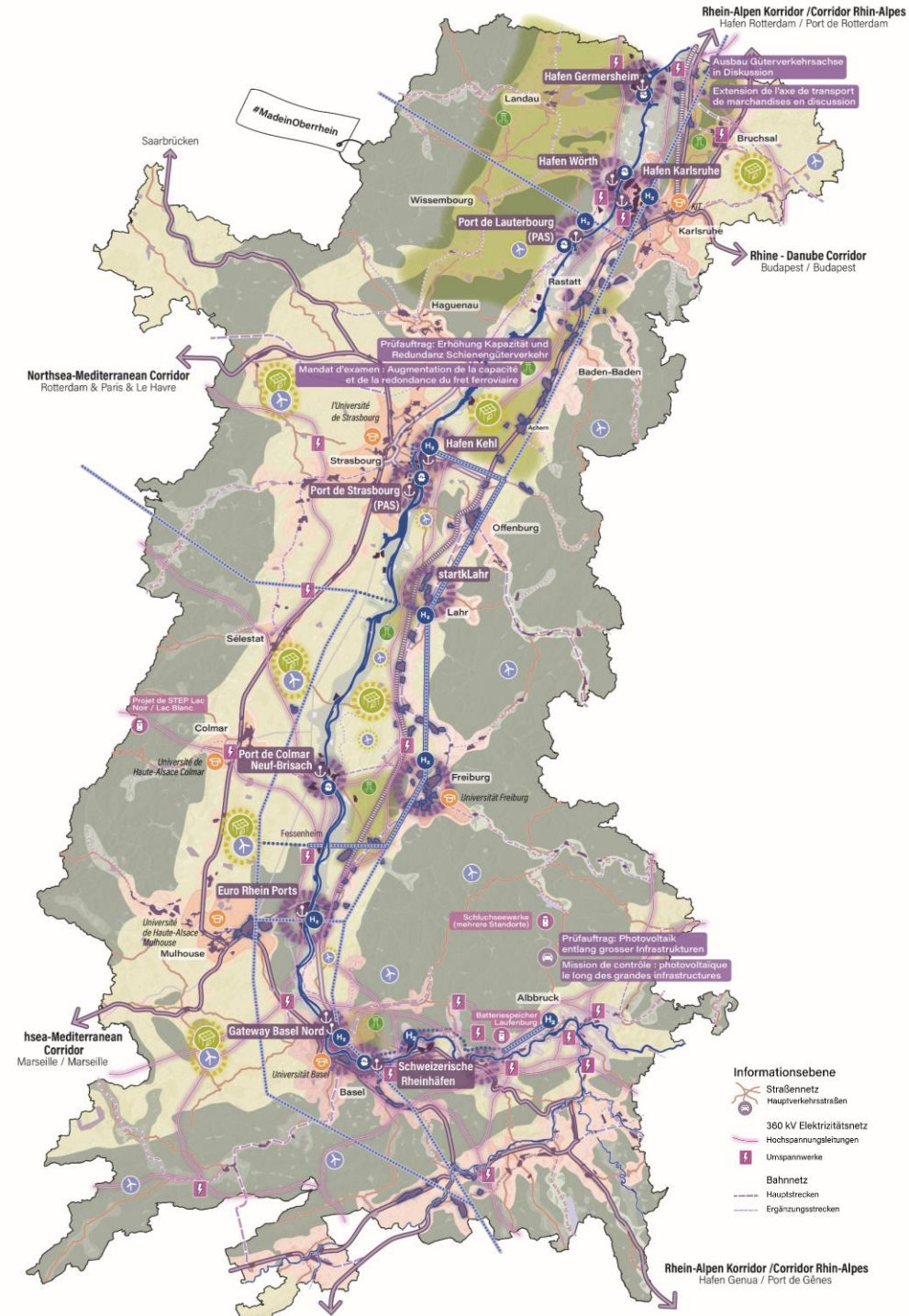
Mehr Effizienz für den Güterverkehr am OR

- Neubau von Bahnstrecken für den Güterverkehr
- Ausbau der Bahnstrecke für den Güterverkehr
- Hauptachse Güterschieneverkehr bestehend

Prüfauftrag: Gewerbe- & Industriestandorte auf Basis der Erschließung entwickeln

- Gewerbstandorte an Schiene: Als Arbeitsplatzstandort aktivieren & vertikal verdichten
- Industrie- und Hafensareale am Rhein: Konzentriert nutzen, weitere Ausbreitung in Rheinauen beschränken und Entwickeln von Strategien für den Umgang mit Niedrigwasser
- Industrie- und Gewerbegebiete mit Wasserstoffpipeline- und Schienenanschluss: Unternehmen ansiedeln & starke Konzentration von Nutzungen

Stand Januar 2025

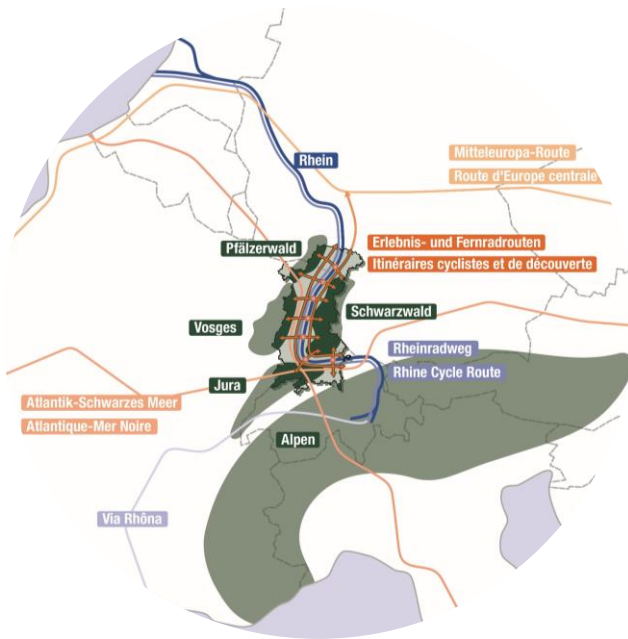


Rhein-Alpen Korridor / Corridor Rhin-Alpes
Hafen Genoa / Port de Gènes

Kultur- und Erlebnisregion

Herausforderungen

- Stärkung des Rheins als kulturelles und natürliches Identitätsmerkmal
- Entwicklung touristischer Infrastrukturen und sanfter Mobilität
- Resiliente Transformation und Bewirtschaftung der Kulturlandschaften
- Fokus auf regionale Kohäsion statt Massentourismus



Raumkonzept Oberrhein

Lückenschluss Touristische Fernradwegenetz

- Fahrradwege ausweisen und etablieren
- Europäische Fernradwege qualifizieren
- Rheinquerungen für die aktiven Mobilitätsformen optimieren
- Rheinbrücken fahradfreundlich ausgestalten
- Neue Fährverbindungen aktivieren
- Umstiegspunkte Rad-Bahn ausbauen

Erlebnisort Rhein qualifizieren

- Neue Erlebnisorte mit Rheinquerung schaffen
- Bestehende Rheinquerungen zu Erlebnisorten qualifizieren

Bewahren von Historischen Kulturgütern

- Historisch wertvolle Ortsbilder sichern und schützen
- Symbolorte des Oberrheins

Tourismusorte und Erholungsgebiete stärken

- Nachhaltige Erschließung und Gestaltung landschaftsbezogener Erholungsorte
- Weinregion als Tourismusanker der Region stärken

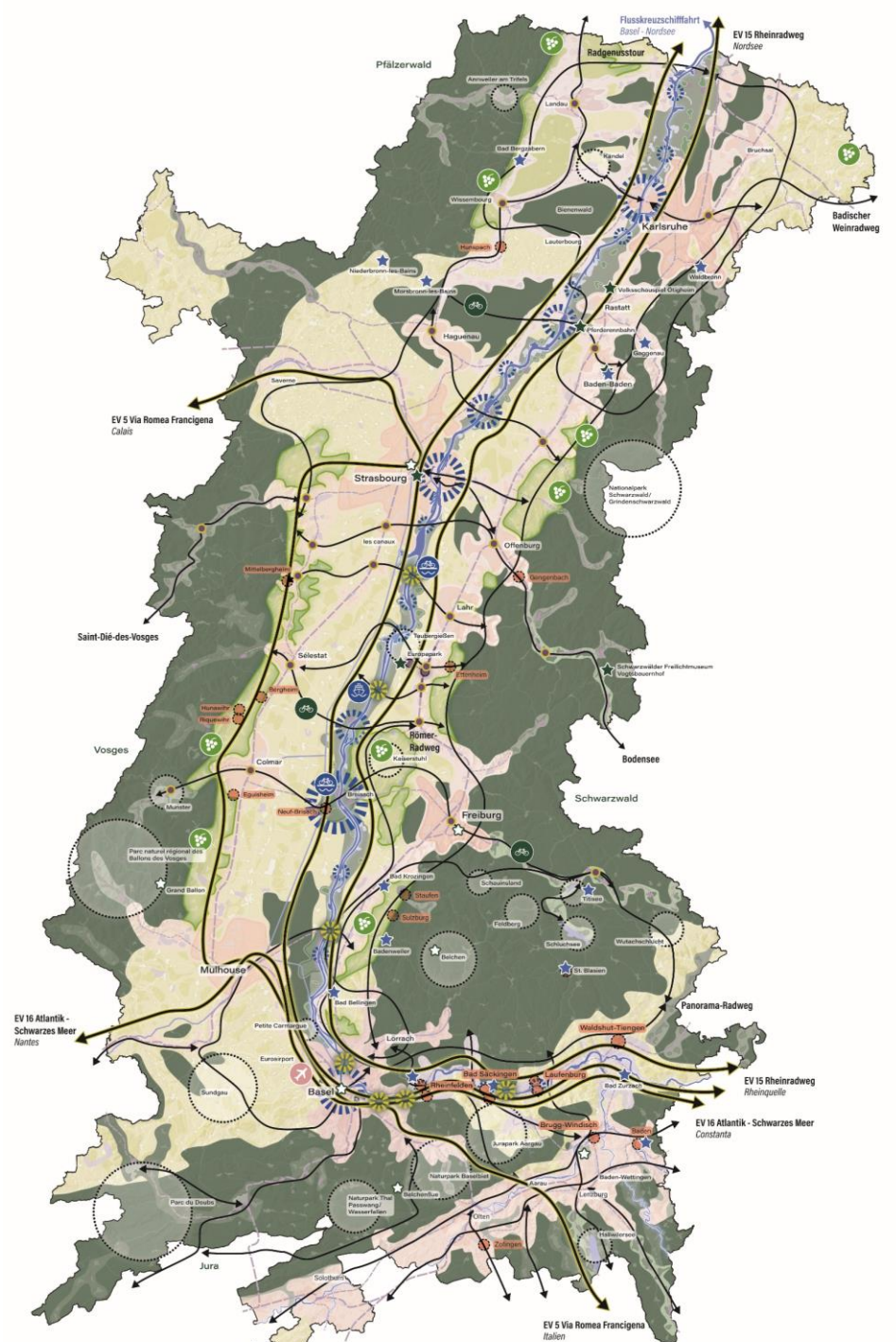
Erhaltung und Qualifizierung umsatzstarker touristischer Angebote

- Besucherstarke Tourismushotspots nachhaltig und integriert weiterentwickeln
- Bäderkultur stärken

Informationsebene

- Euroairport

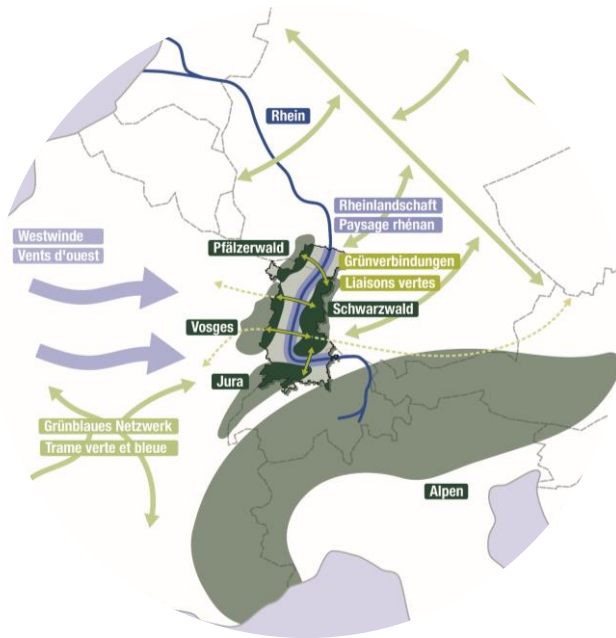
Stand Januar 2025



Landschaft und Klima

Herausforderungen

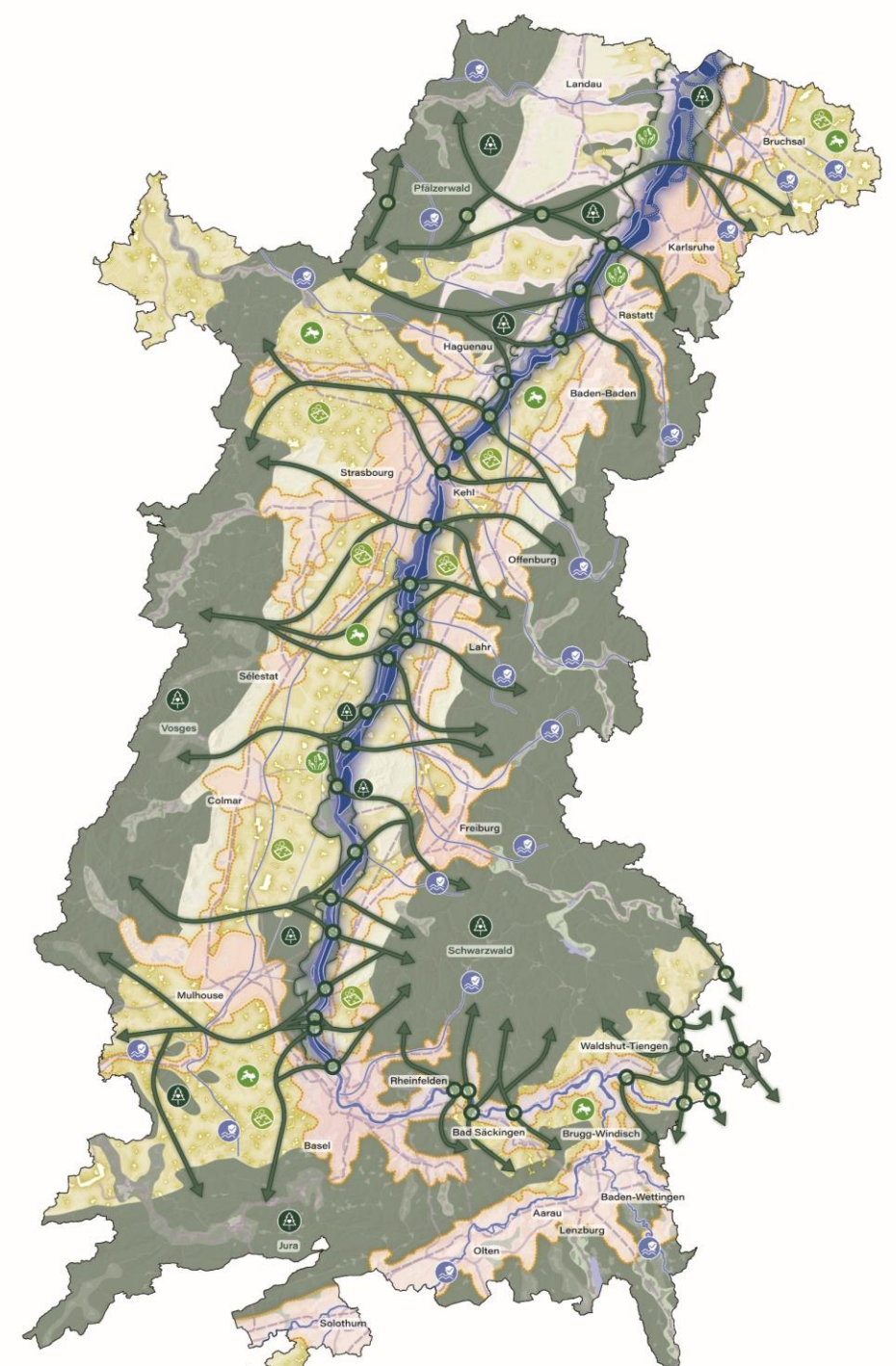
- Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel
- Wassermanagement und Renaturierung:
- Erhaltung und ökologische Vernetzung
- Koordination zwischen Frankreich, Deutschland und der Schweiz für gemeinsame Klimaschutzmaßnahmen



Raumkonzept Oberrhein

- Klimaanpassende Maßnahmen in Siedlungsräumen implementieren
- Resiliente und gesunde Waldentwicklung fördern
- Hochwasserschutz am Rhein und seinen Zuflüssen als trinationale Gemeinschaft bestreiten
 - Rückhalteräume entwickeln und sichern - Integriertes Rheinprogramm
 - Dammrückverlegung - Integriertes Rheinprogramm
 - Hochwasserrückhalt sowie Gewässer- und Auenentwicklung an den Rheinnebenflüssen fördern
- Ökologischen Schutz und Vernetzung fördern
 - Rhein begleitende Landschaften schützen, renaturieren, vernetzen und Durchgängigkeit entwickeln
 - Durchgängigkeit von Wildtierkorridore über Rhein, Strassen und Schiene hinweg gewährleisten und fehlende Verbindungen ergänzen

Stand Januar 2025

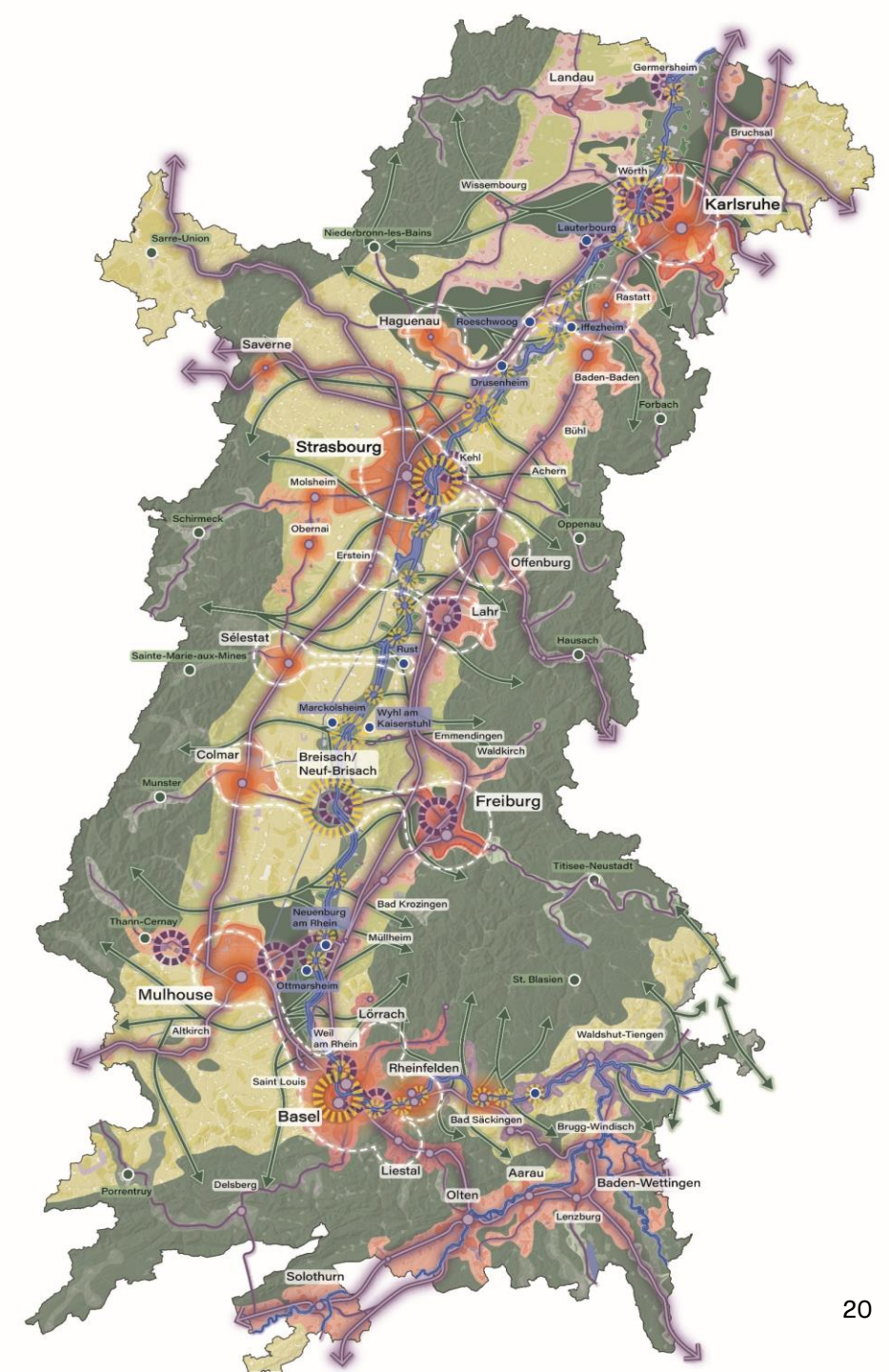


Raumbild 2050

Das Raumbild zeigt die erwünschte zukünftige räumliche Struktur und Beschaffenheit des vielfältigen Oberrheinraumes.

Die Raumfiguren in ihrer zukünftigen Ausprägung bilden die Basis und die zentralen Elemente jeder Raumsystem-Karte

Sie zeigen, wie der Oberrhein in Zukunft funktionieren kann.



Raumfiguren am Oberrhein 2050



Agrarische Siedlungslandschaft

Landwirtschaftlich geprägter Raum, dessen landwirtschaftliche Produktion sich diversifiziert hat und sich an die geänderten klimatischen Bedingungen angepasst hat. Die räumliche Dimensionierung der Siedlungen hat sich seit 2025 nicht mehr signifikant ausgedehnt.



Rheinlandschaft

Ein Raum mit einer vielfältigen und teilweise auch konkurrierenden Nutzung für die Industrie, die Logistik per Schiff, als ökologisch wertvolles Habitat für Flora und Fauna und als Ort der Erlebbarkeit des Rheins. Letztere Funktion ist stark entwickelt und der Rhein wird sowohl als kulturelles Identitätsmerkmal als auch als Ort des Austauschs und Zusammenkommens wahrgenommen.



Wald- und Berglandschaft mit Talbändern

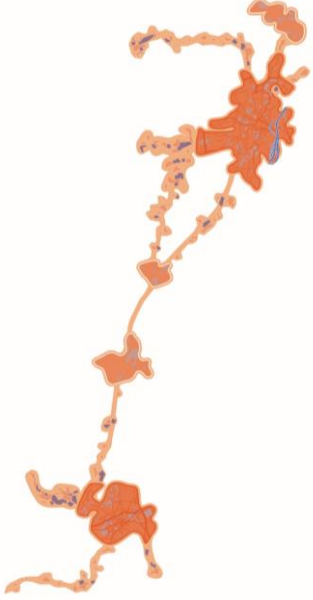
Ein gesunder und klimatisch wertvoller Wald ist wirtschaftliches und ökologisches Gut für den Oberrhein. Nachhaltig entwickelter Tourismus und Naherholungsangebote sind zwischen den drei Ländern koordiniert und gegenseitig gefördert.



Weinregion

Produktions- und Erlebnisraum für den Oberrhein mit Strategien für den nachhaltigen Tourismus und eine nachhaltige Bewirtschaftung.

Raumfiguren am Oberrhein 2050



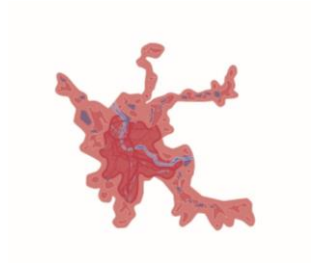
Elsässer Knotensystem

Städtesystem von fünf wirtschaftlich starken, eigenständigen Städten, die mit hochfrequentierten Schnellzugverbindungen miteinander verknüpft sind. Der Großteil der städtischen Entwicklung in Hagenau, Colmar und Selestat hat um die Bahnhöfe stattgefunden.



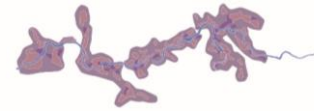
Badische Perlenkette

Städtekette, die ihre räumliche Entwicklung nach Innen gerichtet hat, um wertvolle Grünräume zwischen den Orten freizuhalten und stark auf Klimaanpassung gesetzt hat.



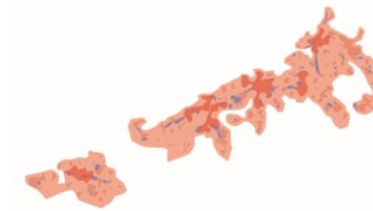
Trinationaler Raum Basel

Pulsierender Wirtschafts-, Wohn- und Kulturort. Klimaanpassung und Klimaschutz wird hochgeschrieben und Basels Rolle als Güterumschlagpunkt ist weiter optimiert und entwickelt.



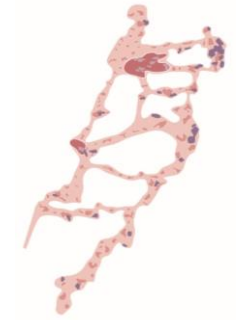
Binationaler Raum Hochrhein

Stark räumlich, wirtschaftlich und sozial verflechteter Grenzraum mit abgestimmter Entwicklung.



Siedlungsnetz Schweizer Mittelland

Die weitere Zersiedlung des Mittellandes wurde eingedämmt. Klimaschutz- und Klimaanpassung ist Teil aller Stadt- und Ortsentwicklungen.



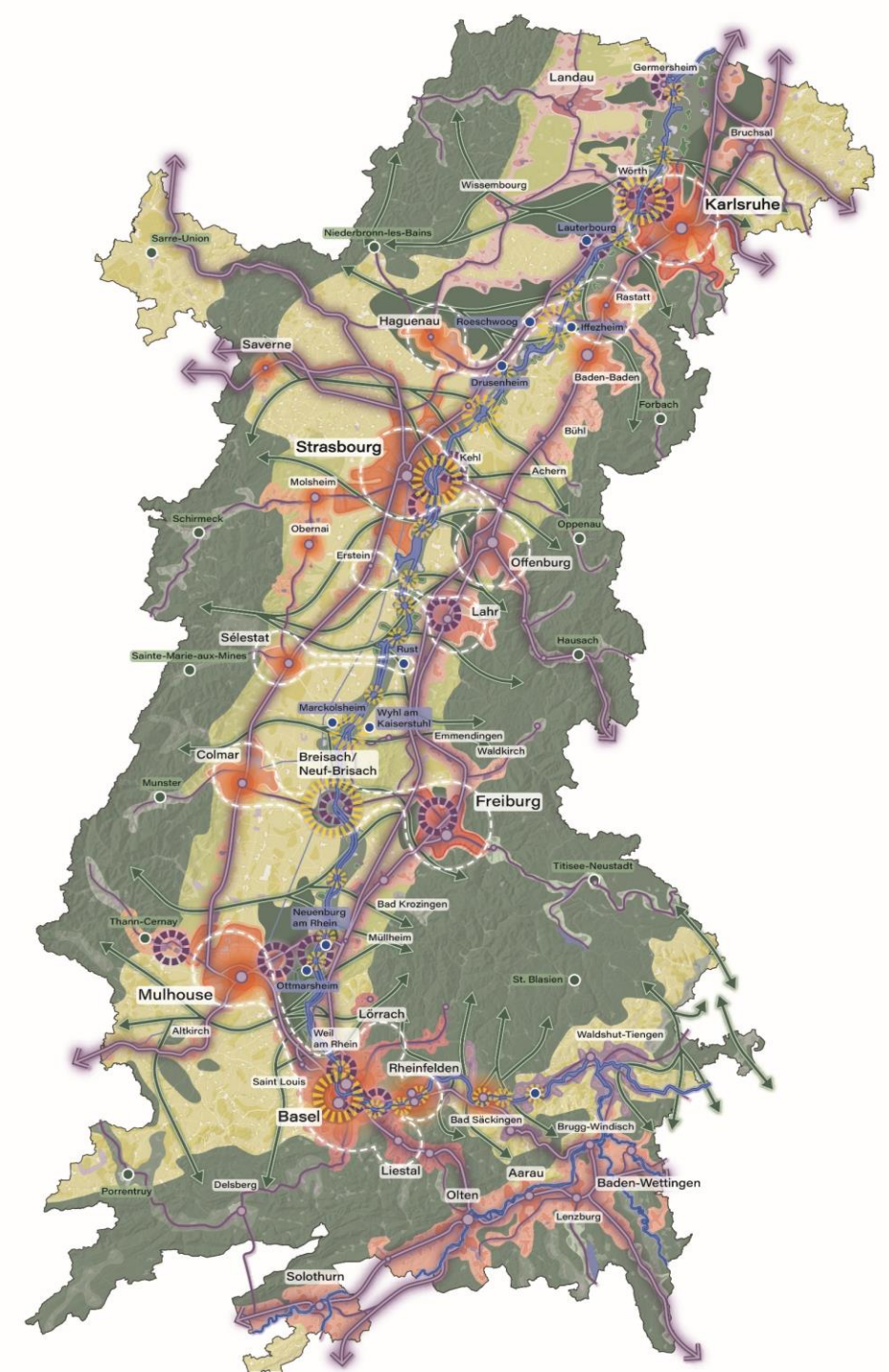
Pfälzer Band

In der Pfalz ist die wirtschaftliche Entwicklung räumlich auf die größeren Ortschaften fokussiert und der Freiraum somit vor weiterer Zersiedlung geschützt. Die Pfalz als Erlebnis- und touristischer Raum hat an Bedeutung gewonnen.

Raumbild 2050

Wichtigste take-home messages

- Die Schiene zum Rückgrat des Oberrheins entwickeln
- Der Rhein als Verbindung des trinationalen Raums Oberrhein
- Das trinationale Städtenetz stärken
- Die Zukunft der Wirtschaft im Blick behalten
- Klimaschutz, Klimaanpassung und Ökologie ernst nehmen
- Kulturelle Stärken des Oberrheins erhalten und weiterentwickeln



Agenda

Projektrahmen

Lagebeurteilung

Das Raumkonzept

Ausblick

Ausblick zum Raumkonzept

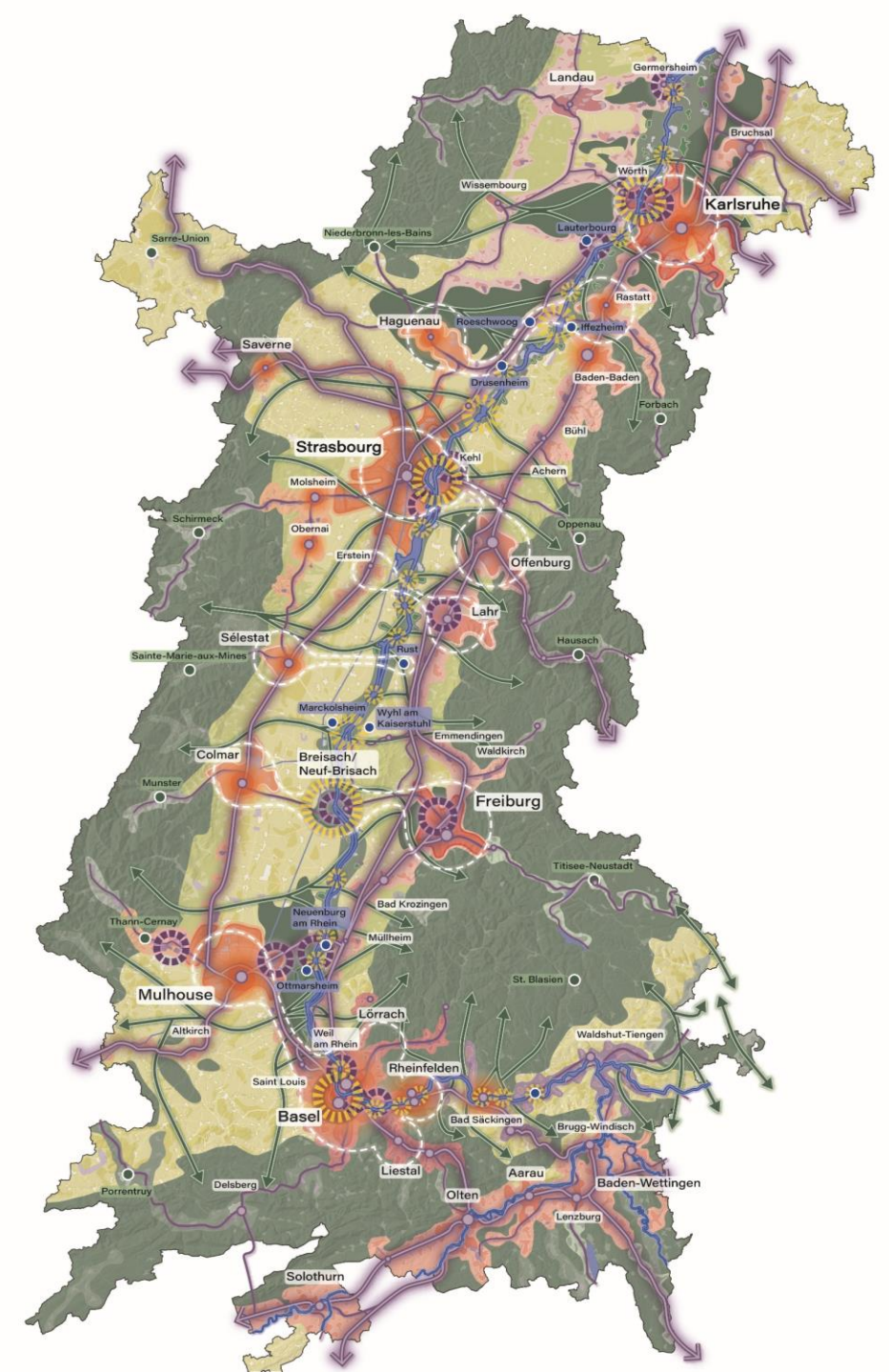
Ein Modell für eine kohärente, aber unverbindliche Planung

Das Raumkonzept bietet einen strategischen Rahmen, der darauf abzielt, die Entscheidungen zur Raumplanung des Oberrheins als trinationale funktionale Einheit zu lenken. Dieser Rahmen ist nicht dazu gedacht, die bestehenden regulatorischen Dokumente der drei Länder zu ersetzen oder zu ergänzen, sondern eine gemeinsame Vision für die gewünschte räumliche Entwicklung bereitzustellen, die entscheidend ist, um das Potenzial dieser strategischen Region im Herzen Europas zu maximieren.

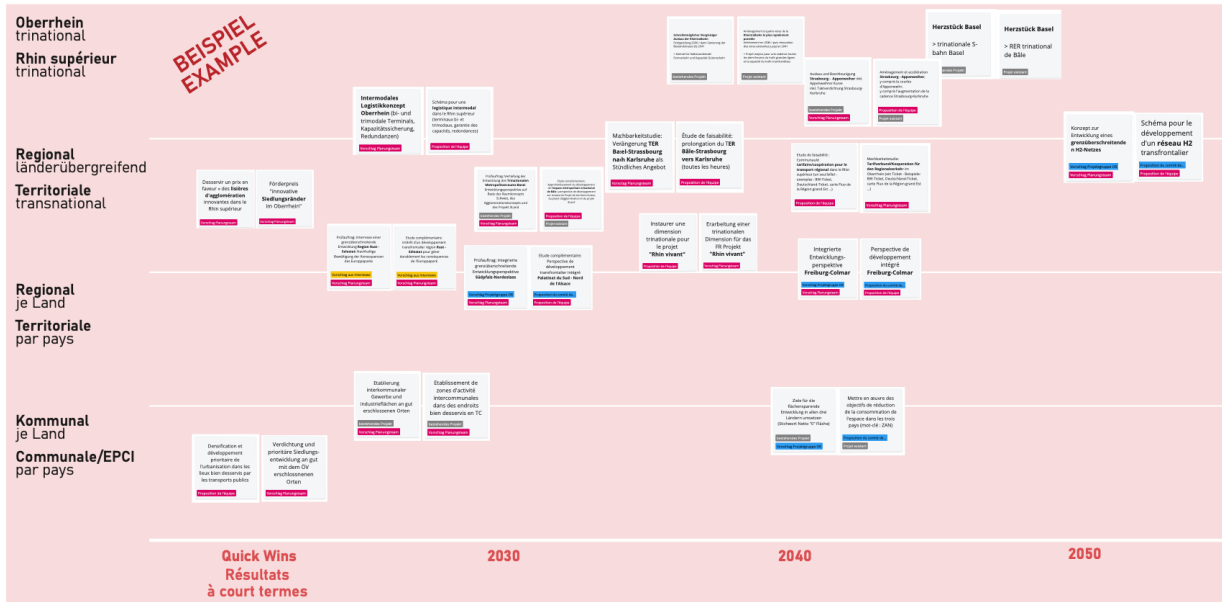
Vorschläge für Schlüsselprojekte zur Diskussion

Das Raumkonzept Oberrheins beschränkt sich nicht auf ein strategisches Planungsdokument. Es schlägt Schlüsselprojekte vor, die während seiner Entwicklung diskutiert wurden und priorisiert werden müssen, beispielsweise auf der Grundlage dieser drei Fragen:

- Für welche Fragen/Projekte muss der Oberrhein als trinationaler Raum zusammenstehen und diese bei der EU und den nationalen Parlamenten geschlossen einfordern?
- Welche Aufgaben können und sollen durch die Bildung informeller und grenzüberschreitender Allianzen geklärt werden, damit sie danach in den jeweiligen Planungssystemen umgesetzt werden können?
- Welche Aufgaben sind nicht grenzüberschreitend und müssen von jedem Land, jeder Region und Kommune sowieso umgesetzt werden?



Aktionsplan und Projekte



Schlüsselprojekte

Die Schlüsselprojekte des Raumkonzepts Oberrhein umfassen nicht nur politisch gesicherte Vorhaben, sondern auch Ideen aus Raumsystemen und Workshops. Sie werden in drei Kategorien unterteilt:

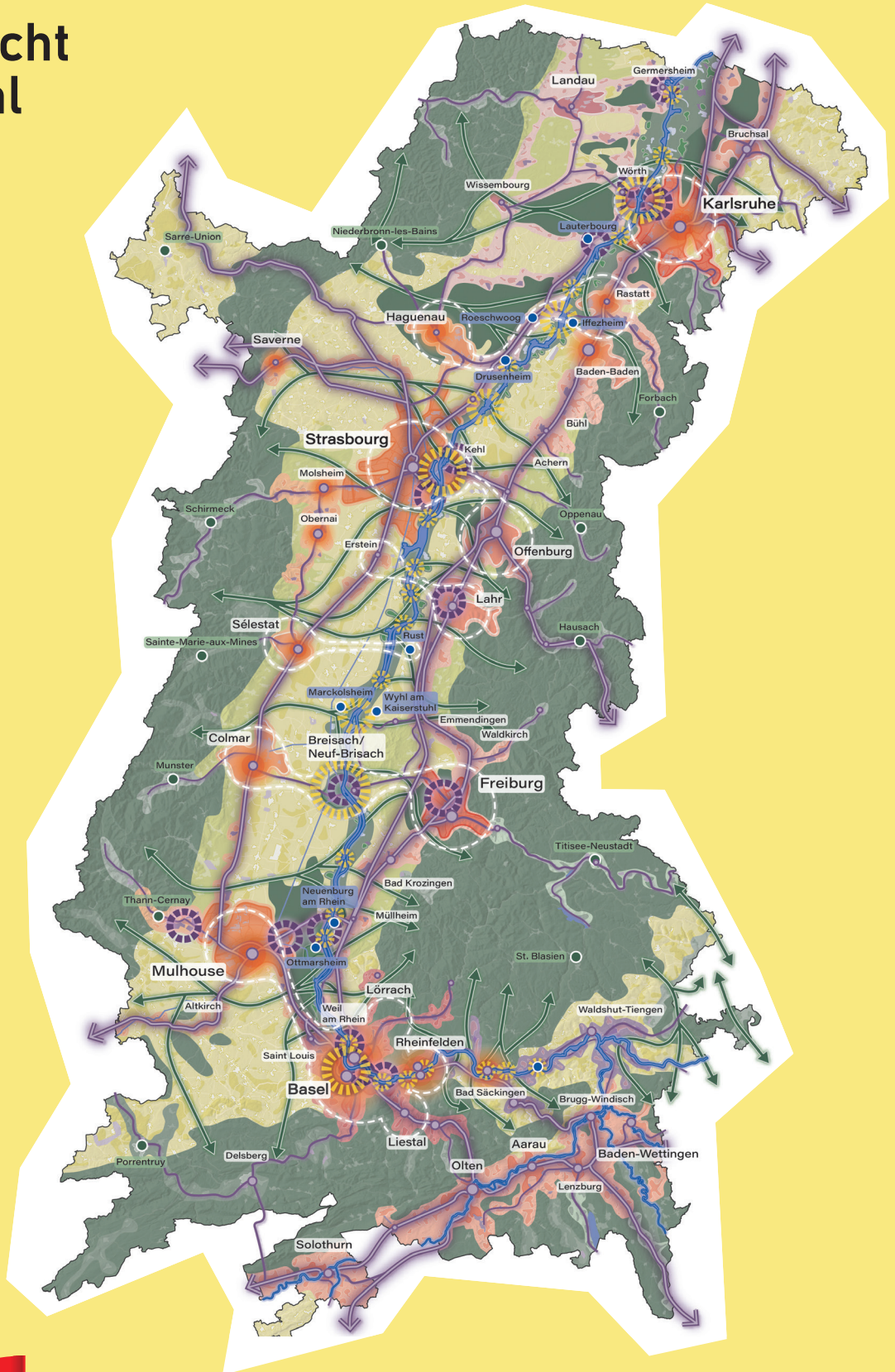
- **Konkrete Projekte:** Fortgeschrittene Planungen, aber noch nicht vollständig umgesetzt, z. B. Herzstück Basel.
- **Prüfaufträge:** Aufgaben, die durch Studien wie Machbarkeitsanalysen konkretisiert werden sollen, z. B. Ausbau der Güterverkehrsverbindung bei Straßburg.
- **Allgemeine Aufträge:** Zentrale Aufgaben mit flexibler Umsetzung je nach Kontext, z. B. Klimaanpassung.

Die Schlüsselprojekte und der Aktionsplan werden während der "Vernehmlassung" des Raumkonzepts geprüft. Die aufgelisteten Projekte sind als Entwurf zu verstehen, basierend auf den Diskussionen während der Konzeptentwicklung.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Raumkonzept Oberrhein Projet de territoire du Rhin supérieur

Schlussbericht Rapport final



Dieses Dokument wurde von der Arbeitsgruppe "Raumordnung" der Oberrheinkonferenz erarbeitet. Die technische Ausführung erfolgte durch die Bürogemeinschaft urbanista.ch, berchtoldkrass space&options und AT². Die Erstellung dieses Dokument wurde durch europäische Fördermittel aus dem Interreg-Programm Oberrhein unterstützt.

© Deutsch-französisch-schweizerische Oberrheinkonferenz, 2025.
Alle Rechte für Verwendung und Vervielfältigung der Texte, Karten, Grafiken und Fotografien sind vorbehalten, dies gilt auch für Übersetzungen. Die Vervielfältigung kann auf Anfrage genehmigt werden unter der Bedingung, dass die Quelle zitiert wird.

Ce document a été conçu sous l'égide de la Conférence du Rhin Supérieur par le groupe de travail "aménagement du territoire". Sa réalisation technique a été confiée au groupement de cabinets urbanista.ch, berchtoldkrass space&options und AT². La réalisation de ce document a bénéficié d'un financement européen par le programme Interreg Rhin supérieur.

© Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur, 2025
Les droits de reproduction (textes, cartes, graphiques, photographies) et de traduction sont réservés sous toutes formes. La reproduction peut être autorisée sur demande, sous réserve de citer les sources.

Interreg



Kofinanziert von
der Europäischen Union
Cofinancé par
l'Union Européenne

Oberrhein | Rhin Supérieur



VORWORT FOLGT AVANT-PROPOS SUIVRA

Vorwort (CeA/ORK)

Tatatur, te sum quae quistrum lignit eatios doluptiur mod uta vollabo rehendae dolorup taecum quia ipiciis quiatiunt eveniet is quis doluptate sintibustiur sequati ommoluptio. Even-den daecae pa arum et aliae non nus enihili-gent renimus voluptur, offictur, nus, sit exped mincius et ut modia volorem hil ma secum quis vit estibus et ut eium sum reriatur.

Aboritatqui archil magnihil is ducitatis earit a conet perumquis aut ped quam, omnimpella volent doluptia nonsequam ratum saerspe lendem nimillabo. Nemo estibusa veliquamus dis dolupta qui auta consequis archil magnimus voluptam expedisto deles utempelis natur? Ovid ulpa volest ditas sape vernam quo ipsumquibus denis eum exera sequi tem qui quia quo temporporis aciet mo officipsamet que corerum facitas maion remperfere omnitio repraee quidel estoritis repe prat quam nonetur ionsequi ut aut ea dolore exeria conetur? Exerund andiae volupta turehent et odi aut ommolla volutem porerae qui tem antota quamet aut omnimus magnatiis esequis accusant.

Rehendamus et autem dem nus de estibus des peliquis remquam ut fugit, corerectiur?

Udander iaeprem voluptur, officid essi re pra audam faccum ut laccus et voluptati berupti assiti bero beaquo que pratquos exero voluptum facerchici cum ius eates net et pero ipietum blam, corepudae as aut doluptur?

Avant-propos (CeA/OR?)

Tatatur, te sum quae quistrum lignit eatios doluptiur mod uta vollabo rehendae dolorup taecum quia ipiciis quiatiunt eveniet is quis doluptate sintibustiur sequati ommoluptio. Even-den daecae pa arum et aliae non nus enihili-gent renimus voluptur, offictur, nus, sit exped mincius et ut modia volorem hil ma secum quis vit estibus et ut eium sum reriatur.

Aboritatqui archil magnihil is ducitatis earit a conet perumquis aut ped quam, omnimpella volent doluptia nonsequam ratum saerspe lendem nimillabo. Nemo estibusa veliquamus dis dolupta qui auta consequis archil magnimus voluptam expedisto deles utempelis natur? Ovid ulpa volest ditas sape vernam quo ipsumquibus denis eum exera sequi tem qui quia quo temporporis aciet mo officipsamet que corerum facitas maion remperfere omnitio repraee quidel estoritis repe prat quam nonetur ionsequi ut aut ea dolore exeria conetur? Exerund andiae volupta turehent et odi aut ommolla volutem porerae qui tem antota quamet aut omnimus magnatiis esequis accusant.

Rehendamus et autem dem nus de estibus des peliquis remquam ut fugit, corerectiur?

Udander iaeprem voluptur, officid essi re pra audam faccum ut laccus et voluptati berupti assiti bero beaquo que pratquos exero voluptum facerchici cum ius eates net et pero ipietum blam, corepudae as aut doluptur?

Inhalt / Sommaire

Einführung	
Introduction	6
Ein neues Raumkonzept für den Oberrhein	
Un nouveau projet de territoire pour le Rhin supérieur	8
Vorgehen und Methodik	
Démarche et méthodologie	10
Analyse	
Analyse	14
Planungssysteme in den drei Ländern	
Le système de planification dans les trois pays	16
Analyse formeller Pläne	
Analyse des documents réglementaires	19
Synthese der Interviews	
Synthèse des entretiens	26
Raumanalyse	
Analyse spatiale	33
Lagebeurteilung	
Évaluation de la situation	36
Raumfiguren des Oberrheins	
Figures spatiales du Rhin supérieur	38
Thesen und Aufgaben	
Thèses et missions	46
Raumkonzept	
Projet de territoire	54
Aufgaben und Allgemeine Handlungsstrategien	
Missions et stratégies générales d'action	57
Raumsysteme	
Systèmes spatiaux	79
Raumbild 2050	
Vison spatiale 2050	123
Empfehlung/Ausblick	
Recommandation/perspectives	126
Schlüsselprojekte	
Projets clés	129
Aktionsplan	
Plan d'action	130

Einführung

Introduction

Ein neues Raumkonzept für den Oberrhein
Un nouveau projet de territoire pour
le Rhin supérieur

Vorgehen und Methodik
Démarche et méthodologie

Der Oberrhein ist eine Region von grundlegender strategischer Bedeutung für Europa, aber sein Potenzial wird unterschätzt. Die Region, umgeben von Mittelgebirgslandschaften rund um das Rheintal, ist eine bevorzugte Verbindung für den europäischen West-Ost- und Nord-Süd-Verkehr.

Darüber hinaus bietet diese einzigartige Geographie eine homogene Region, die sich dazu eignet, ein trinationales Ökosystem zu entwickeln und zu einer besseren europäischen Integration beizutragen.

Es gilt, die in Europa einzigartige Kombination aus räumlichen Qualitäten und trinationalen Charakter für seine Bewohnenden und Unternehmen als Vorteil zu nutzen und die Region zu einem Sprungbrett für die Weiterentwicklung Europas zu machen. Die räumliche Entwicklung wird jedoch durch national und regional geprägte Planungssysteme mit unterschiedlichen Planungsebenen und -instrumenten bestimmt.

Das Raumkonzept Oberrhein soll deshalb dazu beitragen, eine Verantwortungsgemeinschaft zwischen den Planungsakteuren aufzubauen. Es soll den Verantwortlichen die nötige Motivation verleihen, ihre Unterschiede zu überwinden, um gemeinsam die Herausforderungen der Region zu meistern.

Le Rhin supérieur est une région foncièrement stratégique pour l'Europe, mais son potentiel est sous-estimé. Cette région, bordée de moyennes montagnes autour de la vallée du Rhin, est une connexion privilégiée pour les circulations à l'échelle européenne d'ouest en est et du nord au sud.

En outre, cette géographie singulière constitue un territoire homogène propice au développement d'un écosystème trinational et aux expérimentations vers une meilleure intégration européenne.

Il s'agit d'exploiter la combinaison unique en Europe des qualités spatiales et du caractère trinational comme un avantage pour ses habitants et ses entreprises et de faire de la région un tremplin pour faire avancer la construction européenne. Le développement territorial est toutefois déterminé par des systèmes de planification nationaux et régionaux avec des niveaux et des outils de planification différents.

Le projet de territoire du Rhin supérieur a donc pour ambition d'aider à construire une communauté de responsabilités entre les acteurs de la planification. L'idée étant de suffisamment motiver les responsables pour leur permettre de dépasser leurs différences de tout ordre et de relever ensemble les enjeux de cette région.

Ein neues Raumkonzept für den Oberrhein

Anlass

Im Jahr 2001 wurde von der Oberrheinkonferenz (ORK) der raumordnerische Orientierungsrahmen „Für eine gemeinsame Zukunft am Oberrhein“ veröffentlicht, dessen Ziele größtenteils immer noch aktuell sind, der jedoch viele aktuelle und gemeinsam geteilte Herausforderungen wie den Klimawandel, die Energiewende, die Resilienz der Region oder den Verlust der Biodiversität nicht ausreichend berücksichtigt. Zudem scheint der Orientierungsrahmen von 2001 zu generalistisch gefasst, um eine gemeinsame Planungskultur der grenzüberschreitenden Dimension zu entwickeln und innerhalb der Region angeeignet und operationell umgesetzt zu werden.

Das vorliegende Raumkonzept Oberrhein stellt der Verantwortungsgemeinschaft Oberrhein ein raumordnerisches Leitdokument zur Verfügung, welches die gemeinsamen Leitprinzipien der künftigen räumlichen Entwicklung bis 2050 der trinationalen Metropolregion abbildet. Es zeigt auf, mit welchen Strategien sich der Oberrhein als Gemeinschaft den großen Herausforderungen der aktuellen Zeit und Weltlage stellen kann und diese gemeinsam angehen kann.

Die zentralste Herausforderung der kommenden Dekaden wird es sein, wie dem Oberrhein die Anpassung an den Klimawandel sowie dessen Eindämmung gelingen kann. Dazu sind gemeinsam getragene raumplanerische Strategien erforderlich, die von sämtlichen Beteiligten mit vereinten Kräften vorangetrieben werden müssen.

Das Raumkonzept Oberrhein baut auf den bestehenden verbindlichen Planungsinstrumenten der drei Seiten der Grenzen auf und entwickelt eine gemeinsame Perspektive auf raumwirksame Tätigkeit am Oberrhein. Es stärkt die Vielfalt der Raumplanungskulturen, in dem eine gemeinsame Perspektive auf die räumlichen Gegebenheiten geworfen wird, die zuweilen neu oder ungewohnt erscheinen mag.

Das Raumkonzept Oberrhein versteht sich als Plattform für den Dialog und den Austausch über die Grenzen hinweg, um eine bessere Integration dieser grenzüberschreitenden und zutiefst europäischen Region zu erreichen und ihr einen territorialen Zusammenhalt zu verleihen, der konkret auf die Bedürfnisse der Einwohner:innen und Unternehmen eingeht und so ihr tägliches Leben und Wirken verbessert und erleichtert.

Un nouveau projet de territoire pour le Rhin supérieur

Point de départ

En 2001, la Conférence du Rhin Supérieur (CRS) a publié le cadre d'orientation «Pour un avenir commun de l'espace du Rhin supérieur», dont les objectifs sont pour la plupart toujours d'actualité, mais qui ne prend pas suffisamment en compte de nombreux enjeux actuels communs, tels que le changement climatique, la transition énergétique, la résilience de la région ou l'érosion de la biodiversité. De plus, ce cadre d'orientation semble trop généraliste pour développer une culture commune de la planification avec une dimension transfrontalière et pour s'accompagner d'une mise en œuvre opérationnelle au sein de la région.

Le présent projet de territoire du Rhin supérieur met à la disposition de la communauté de responsabilités du Rhin supérieur un document stratégique en matière d'aménagement du territoire. Il illustre les orientations communes du développement territorial de la région trinationale jusqu'en 2050 et indique les stratégies qui permettront à la région, en tant que communauté, de répondre aux grands enjeux actuels, y compris ceux issus de la situation mondiale.

L'enjeu majeur des décennies à venir résidera dans la capacité de la région du Rhin supérieur à s'adapter au changement climatique et à l'atténuer. Pour ce faire, il est nécessaire de mettre en place des stratégies d'aménagement du territoire communes et d'unir les forces de tous les acteurs concernés.

Le projet de territoire du Rhin supérieur s'appuie sur les outils réglementaires des trois côtés de la frontière et développe une perspective commune sur les activités ayant une forte incidence spatiale dans la région. Il renforce la diversité des cultures en matière d'aménagement du territoire en offrant une perspective territoriale commune, qui peut parfois paraître nouvelle ou inhabituelle.

Le projet de territoire du Rhin supérieur doit se comprendre comme une plate-forme de dialogue et d'échanges par-delà les frontières, afin de parvenir à une meilleure intégration de cette région transfrontalière profondément européenne. Il s'agit de penser la cohésion territoriale pour répondre concrètement aux besoins des habitants et des entreprises, en améliorant et en facilitant leur vie et leurs activités quotidiennes.

Akteure

Das Raumkonzept Oberrhein wurde in enger Zusammenarbeit mit einer Reihe von Partnern der drei Länder Frankreich, Deutschland und der Schweiz erarbeitet. Die nachfolgend aufgeführten Partner ist aufgrund ihrer jeweiligen Kompetenzen im Bereich der Raumplanung in den Prozess eingebunden. Die Erarbeitung erfolgte in engem Austausch mit der Arbeitsgruppe Raumordnung der Oberrheinkonferenz, welche sich aus Vertretenden der in Deutschland, Frankreich und der Schweiz ansässigen Partner im Oberrheingebiet zusammensetzt.

FRANKREICH

Collectivité européenne d'Alsace (CeA)
Region Grand Est (RGE)
Regionale Direktion für Umwelt, Raumordnung und Wohnen (DREAL) Grand Est, Préfecture de la région Grand Est
Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin supérieur (ADEUS)

DEUTSCHLAND

Ministerium des Innern und für Sport, Rheinland-Pfalz (Mdl)
Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen, Baden-Württemberg (MLW)
Regierungspräsidium Freiburg (RPF)
Regierungspräsidium Karlsruhe (RPK)
Regionalverband Südlicher Oberrhein (RVSO)
Regionalverband Mittlerer Oberrhein (RVMO)
Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Verband Region Rhein-Neckar
Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd (SGD Süd)

SCHWEIZ

Kanton Basel-Stadt (Bau- und Verkehrsdepartement)
Kanton Basel-Landschaft (Bau- und Umweltschutzdirektion)
Kanton Aargau

Die Collectivité Européenne d'Alsace (CeA) wurde anlässlich des Präsidiums der Oberrheinkonferenz (ORK) zum Träger des „Raumkonzept Oberrhein“ ernannt. Sie hat daraufhin einen Antrag auf Gemeinschaftszuschuss zum Programm INTERREG VI Oberrhein gestellt. Das „Raumkonzept Oberrhein“ wurde vom INTERREG VI Begleitausschuss am 08. Dezember 2022 angenommen und erhält dadurch Fördermittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung /EFRE).

Les acteurs

Le projet de territoire du Rhin supérieur a été élaboré en étroite collaboration avec plusieurs partenaires des trois pays concernés (France, Allemagne et Suisse). Ces partenaires, mentionnés ci-dessous, participent au processus en raison de leurs compétences respectives dans le domaine de l'aménagement du territoire. L'élaboration se fait en étroite collaboration avec le groupe de travail «Aménagement du territoire» de la Conférence du Rhin Supérieur, composé de représentants des partenaires allemands, français et suisses dans l'espace du Rhin supérieur.

FRANCE

Collectivité européenne d'Alsace (CeA)
Région Grand Est (RGE)
Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), préfecture de la région Grand Est
Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin supérieur (ADEUS)

ALLEMAGNE

Ministère de l'Intérieur et des Sports de Rhénanie-Palatinat (Mdl),
Ministère du Développement régional et du Logement du Bade-Wurtemberg (MLW)
Regierungspräsidium Freiburg (RPF)
Regierungspräsidium Karlsruhe (RPK)
Regionalverband Südlicher Oberrhein (RVSO)
Regionalverband Mittlerer Oberrhein (RVMO)
Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Verband Region Rhein-Neckar
Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd (SGD Süd)

SUISSE

Canton de Bâle-Ville (Département des travaux publics et de la circulation)
Canton de Bâle-Campagne (Direction des travaux publics et de l'environnement)
Canton d'Argovie

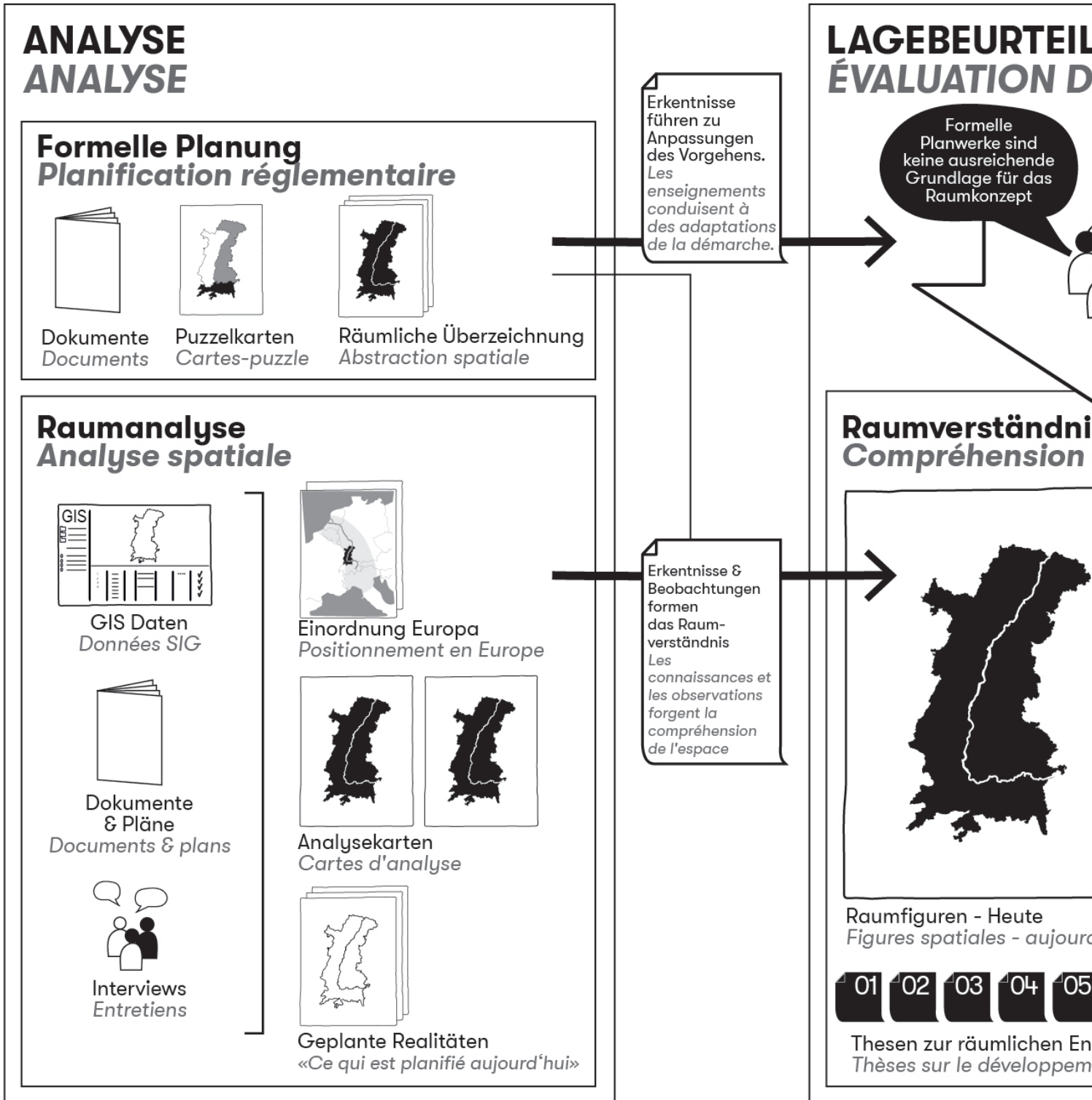
La Collectivité européenne d'Alsace (CeA) a été désignée comme structure porteuse du «Projet de territoire du Rhin supérieur» à l'occasion du Bureau de la Conférence du Rhin Supérieur (CRS). Elle a ensuite déposé une demande de subvention communautaire au titre du programme INTERREG VI Rhin supérieur. Adopté par le Comité de suivi INTERREG VI le 8 décembre 2022, le «Projet de territoire Rhin supérieur» bénéficie à ce titre de subventions du Fonds européen de développement régional/FEDER.

Vorgehen und Methodik

Die Auseinandersetzung mit den formellen Planungsgrundlagen des Oberrheins sollte die Basis für die Erarbeitung des neuen Raumkonzepts für den Oberrhein bilden. Bei der Zusammenstellung der Planwerke wurde klar, dass eine Vision für die räumliche Entwicklung

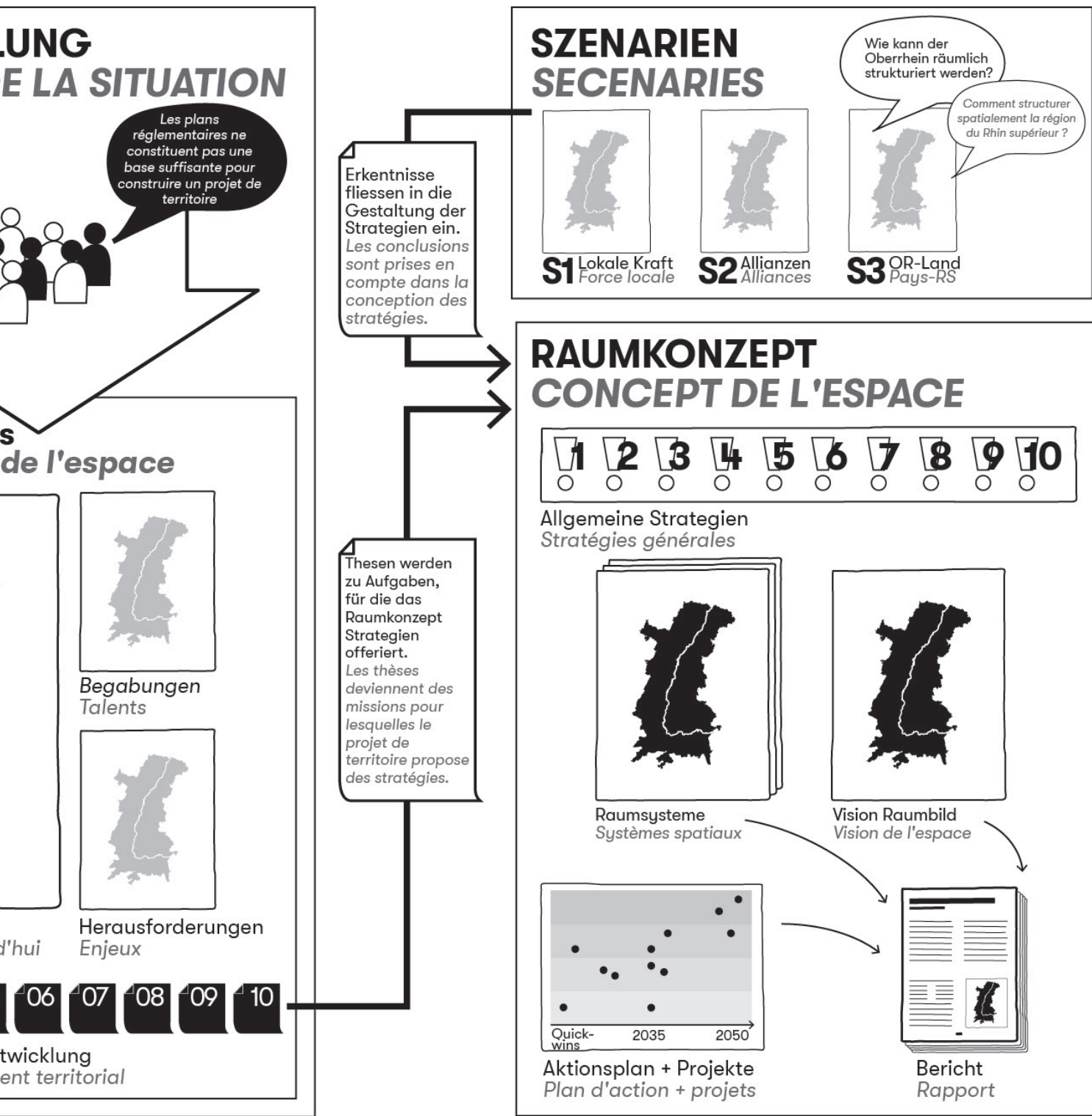
Démarche et méthodologie

L'analyse des documents de planification réglementaire dans le Rhin supérieur devait constituer la base d'élaboration du nouveau projet de territoire pour cette région. Lors de l'analyse, il est en effet rapidement apparu que la définition d'une vision du développe-



des Oberrheins bis 2050 nicht ausschließlich auf der Basis der formeller Planung erarbeitet werden kann. Der wesentliche Grund liegt darin, dass diese Dokumente auf grenzüberschreitender Ebene nicht koordiniert sind. Dies führt zu einer uneinheitlichen räumlichen Darstellung und zu einer mangelnden Sichtbarkeit der Herausforderungen für den Oberrhein in seiner

ment spatial du Rhin supérieur à l'horizon 2050 ne peut se limiter à une planification réglementaire. La raison principale en est un manque de coordination transfrontalière de ces documents, qui conduit à une représentation spatiale non partagée et à une visibilité insuffisante des enjeux pour le Rhin supérieur dans sa globalité. De plus, la temporalité des docu-



Gesamtheit. Darüber hinaus hat die formelle Planung unterschiedliche Planungshorizonte. Daher stand in einer zweiten Analysephase die Auseinandersetzung mit den räumlichen Gegebenheiten des Oberrheins sowie die Auseinandersetzung mit den Entwicklungszielen der drei Länder im Zentrum.

Die Raumanalyse umfasste die Darstellung von GIS Daten, die Sichtung von Unterlagen sowie das Durchführen von Interviews. Auf Basis der Interviews wurde sehr viel gemeinsames Wissen zu den Herausforderungen und Chancen am Oberrhein gesammelt. Konkrete Produkte aus diesem Arbeitsschritt sind Übersichtskarten, welche dem Planungsteam erlaubt haben, die Gesamtregion räumlich besser zu verstehen.

Die Analyse der formellen Planungsinstrumente sowie die Raumanalyse haben die Komplexität des Raumes deutlich gemacht. Um dieses Wissen auf regionalem Maßstab greifbar und für die weiteren Arbeitsschritte nutzbar zu machen, war ein weiterer Abstraktionsschritt erforderlich. Daher wurde der Raum in der Lagebeurteilung in unterschiedliche räumlich-strukturell ähnliche Einheiten gegliedert, den sogenannten Raumfiguren. Ebenfalls wurde auf Basis der Workshops in der Region Thesen zur Entwicklung des Oberrheins aufgestellt. Diese Thesen wurden wiederum als Leitlinien festgehalten, die im Raumkonzept zu verankern sind.

Die Erarbeitung des eigentlichen Raumkonzepts wurde auf unterschiedlichen Wegen angegangen. Mittels der Szenarienmethode wurden unterschiedlichen Entwicklungsmöglichkeiten im Sinne der Frage "Was wäre, wenn..." ausgelotet und deren Vor- und Nachteile und Machbarkeit mit den Akteuren der Region diskutiert. Die Einsichten aus diesem methodischen Schritt sowie die Einschätzung der beteiligten Akteure hat aufgezeigt, welche Entwicklungen für alle Kommunen und Gebietskörperschaften beidseitig des Rheins gelten und welche für den gesamten Oberrhein strategisch bedeutsam sind. Diese Erkenntnisse haben die Entwicklung der "allgemeinen Strategien" sowie der "Raumsysteme" maßgeblich beeinflusst.

Die "allgemeinen Strategien" stellen Prinzipien der räumlichen Entwicklung dar, welche Antworten auf die identifizierten Aufgaben auf lokaler und regionaler Ebene geben. Sie sind zwar räumlicher Natur, können aber nicht räumlich-konkret am Oberrhein verortet werden, da

ments réglementaires diffère selon les pays. Aussi, dans une deuxième phase d'analyse, l'accent a-t-il été mis sur l'étude des données spatiales du Rhin supérieur et sur l'examen des objectifs de développement des trois pays.

L'analyse spatiale comprenait la représentation de données SIG, l'examen de divers documents et la réalisation d'entretiens. Les entretiens ont permis de rassembler un grand nombre de connaissances communes sur les enjeux et opportunités dans la région du Rhin supérieur. Cette étape a produit pour résultats concrets des cartes générales aidant l'équipe de planification à mieux comprendre la région dans son ensemble.

L'analyse des documents réglementaires et l'analyse spatiale ont mis en évidence la complexité de l'espace. Rendre ce savoir tangible à l'échelle régionale et exploitable pour les étapes de travail suivantes a nécessité une nouvelle phase d'abstraction. C'est pourquoi, dans l'évaluation de la situation, l'espace a été divisé en unités spatiales et structurelles similaires, appelées « figures spatiales ». De même, des thèses sur l'évolution du Rhin supérieur ont été élaborées sur la base des ateliers organisés dans la région. Ces thèses ont à leur tour été retenues en tant que lignes directrices à inscrire dans le projet de territoire.

L'élaboration du projet de territoire proprement dit a été menée de plusieurs façons. La méthode des scénarios a permis de sonder différentes alternatives de développement à partir de la question « Et si... ? » et de discuter de leurs avantages, inconvénients et faisabilité avec les acteurs de la région. Les conclusions de cette étape méthodologique et les appréciations des acteurs impliqués ont mis en évidence les évolutions qui concernent les communes et collectivités territoriales des deux côtés du Rhin et celles qui revêtent une importance stratégique pour l'ensemble du Rhin supérieur. Ces connaissances ont eu une influence déterminante sur le développement des « stratégies générales » et des « systèmes spatiaux ».

Les « stratégies générales » représentent des principes de développement territorial qui répondent aux enjeux locaux et régionaux. Certes de nature spatiale, elles ne peuvent être localisées concrètement dans la région du Rhin supérieur, dans la mesure où elles s'appliquent de la même manière à de nombreux espaces,

sie für viele Räume gleichermaßen gelten und schlichtweg nicht dargestellt werden können. Sie zeigen aber zentrale Handlungserfordernisse für eine nachhaltige Entwicklung des Oberrheins auf.

Die grenzüberschreitenden und großräumigen Entwicklungsstrategien und Maßnahmen am Oberrhein wurden mit Hilfe der "Raumsysteme" aufgezeigt. In den thematisch zusammenhängenden Karten wird aufgezeigt, wie der Oberrhein sich weiterentwickeln sollte, welche Projekte umgesetzt werden und welche Aufgaben angegangen werden müssen, um die übergeordneten Aufgaben des Oberrheins lösen zu können. Im Raumbild werden die wichtigsten Strategien und Elemente prioritär zusammengefasst für eine Vision 2050.

Ein Entwurf für einen Aktionsplan soll den Oberrhein für die kommenden Arbeitsschritte anregen, alle besprochenen, gezeichneten und gedachten Aufgaben auf einer Zeitachse aufzuzeichnen und klar zu definieren, wer und in welcher Akteurskonstellation für die Umsetzung verantwortlich ist.

ce qui empêche de les cartographier. Elles mettent toutefois en évidence des conditions majeures pour un développement durable du Rhin supérieur.

Les « systèmes spatiaux » ont mis en évidence les stratégies transfrontalières et les stratégies à l'échelle du grand territoire, et les actions correspondantes. Les cartes thématiques montrent comment le Rhin supérieur devrait se développer, quels projets sont mis en œuvre et quelles missions doivent être abordées afin de relever les enjeux majeurs de la région. L'image spatiale affiche en priorité les stratégies et éléments les plus importants à l'horizon 2050.

Concernant les prochaines étapes de travail, un projet de plan d'action doit inciter le Rhin supérieur à inscrire toutes les missions envisagées, dessinées et imaginées sur un axe temporel et à définir clairement les responsables de leur mise en œuvre, en précisant dans quelle constellation d'acteurs cela doit se faire.

Analyse

Analyse

Formelle Analyse
Analyse réglementaire

Interviews
Entretiens

Raumanalyse
Analyse spatiale

Die Analyse der formellen Planungsinstrumente der drei Länder und die Durchführung von rund 15 Interviews mit Planungsverantwortlichen ermöglichten eine erste Lagebeurteilung. Mit der Analyse der formellen Planung sollte zunächst die Machbarkeit des Raumkonzepts auf der Grundlage dieser Dokumente überprüft werden, während die Interviews einen Überblick über die Stärken und Schwächen des Oberrheins lieferten.

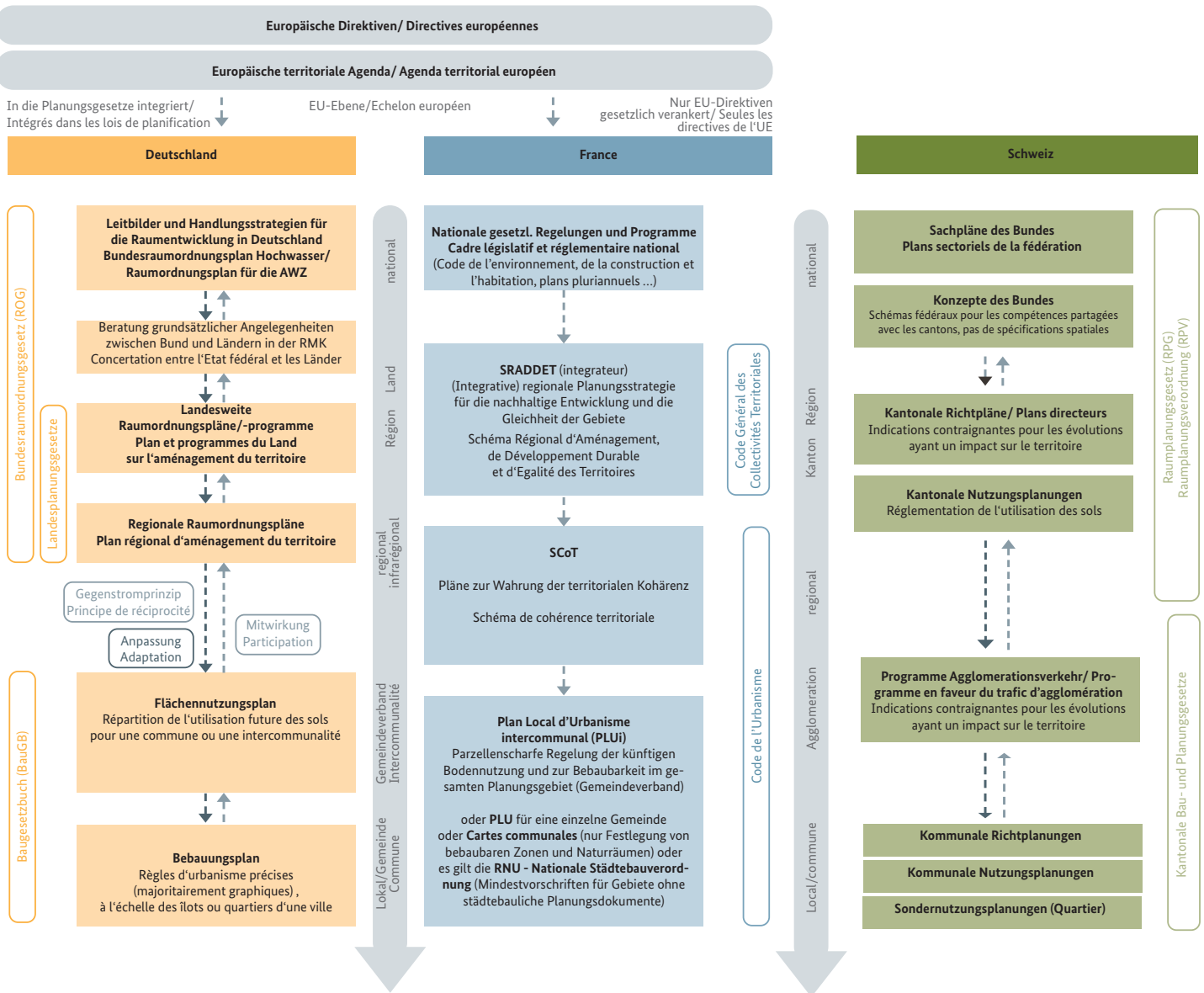
Abschließend wurden zwei Karten erstellt, welche die Raumanalyse zusammenfassen. Die erste Karte bezieht sich auf die strategische Dimension und Lage des Oberrheins in Europa, während die andere Karte Merkmale des Oberrheins zeigt, die ständig miteinander in Einklang gebracht werden müssen: die wirtschaftliche Dynamik dieser Region durch die Lage der Produktionsstandorte und der Energieversorgung und die Bedeutung der Landschaftstypen mit den Naturgebieten und Mittelgebirgsräumen.

L'analyse des documents réglementaires des trois pays et la réalisation d'une quinzaine d'entretiens auprès de responsables de la planification ont permis de faire une première évaluation de la situation. L'analyse de la planification réglementaire tout d'abord consistait à vérifier la faisabilité du projet de territoire sur la base de ces documents, tandis que les entretiens ont apporté un aperçu des forces et faiblesses du Rhin supérieur.

Pour finir, deux cartes ont été produites qui résument l'analyse spatiale. La première porte sur la dimension stratégique du Rhin supérieur en Europe; l'autre met en évidence deux caractéristiques du Rhin supérieur à concilier en permanence: le dynamisme économique de cette région dû à l'importance de l'industrie et à l'approvisionnement en énergie, et l'importance des caractéristiques paysagères que revêtent les espaces naturels et les zones de moyenne montagne.

Planungssysteme in den drei Ländern

Le système de planification dans les trois pays



Planungssysteme in den drei Ländern
Système de planification dans les trois pays
Quelle / source : Hartz, Saad, Wendl (agl), urbanista.ch

Das deutsche Planungssystem ist vom Föderalismus geprägt und als dezentrales Mehrebenen-system organisiert (ARL 2022). In diesem stabilen Planungssystem sind Raumordnung und Bauleitplanung deutlich weniger auf Strategieentwicklung und mehr auf Festlegungen und Festsetzungen ausgelegt. Sie entfalten dadurch zwar eine starke Bindungswirkung. Durch lange Planungszyklen, große Aktualisierungsabstände und langwierige Planverfahren nehmen ihre strategischen Grundaussagen

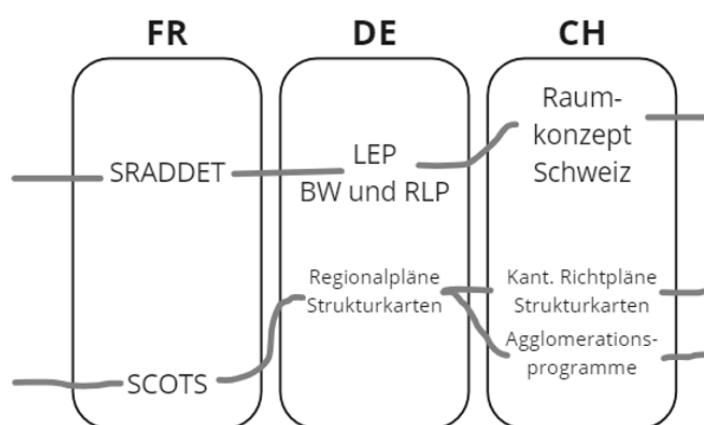
En Allemagne, la planification est marquée par le fédéralisme, organisé comme un système multiniveaux décentralisé (ARL 2022). Dans ce système stable, l'aménagement du territoire et la planification urbaine ont un puissant effet contraignant, car nettement moins axés sur le développement stratégique que sur des dispositions et prescriptions. Néanmoins, en raison de longs cycles de planification, de longs délais d'actualisation et de processus de planification fastidieux, leurs grandes lignes stratégiques ne

jedoch kaum Bezug auf aktuelle Herausforderungen (BBSR 2020). So stammt der Landesentwicklungsplan von Baden-Württemberg, der derzeit überarbeitet wird, aus dem Jahr 2002.

In Frankreich dominiert trotz aller Dekonzentrations- und Dezentralisierungsbemühungen das zentralstaatliche System. Der Staat hat die Zuständigkeit für die Stadtplanung und vorgeschriebene formale Raumplanung erst spät an die Gebietskörperschaften übertragen.

s'appuient pas vraiment sur des enjeux actuels (BBSR 2020). Ainsi, le plan de développement du Bade-Wurtemberg, en cours de révision, date de 2002.

En France, malgré tous les efforts de déconcentration et de décentralisation, le système d'un pouvoir central prédomine. En matière d'urbanisme et de planification territoriale, l'État n'a transféré la compétence réglementaire que tardivement aux collectivités



Schematische Darstellung der formalen Planung am Oberrhein
Représentaion schématique du contexte réglementaire dans le Rhin supérieur
Quelle/Source : urbanista.ch

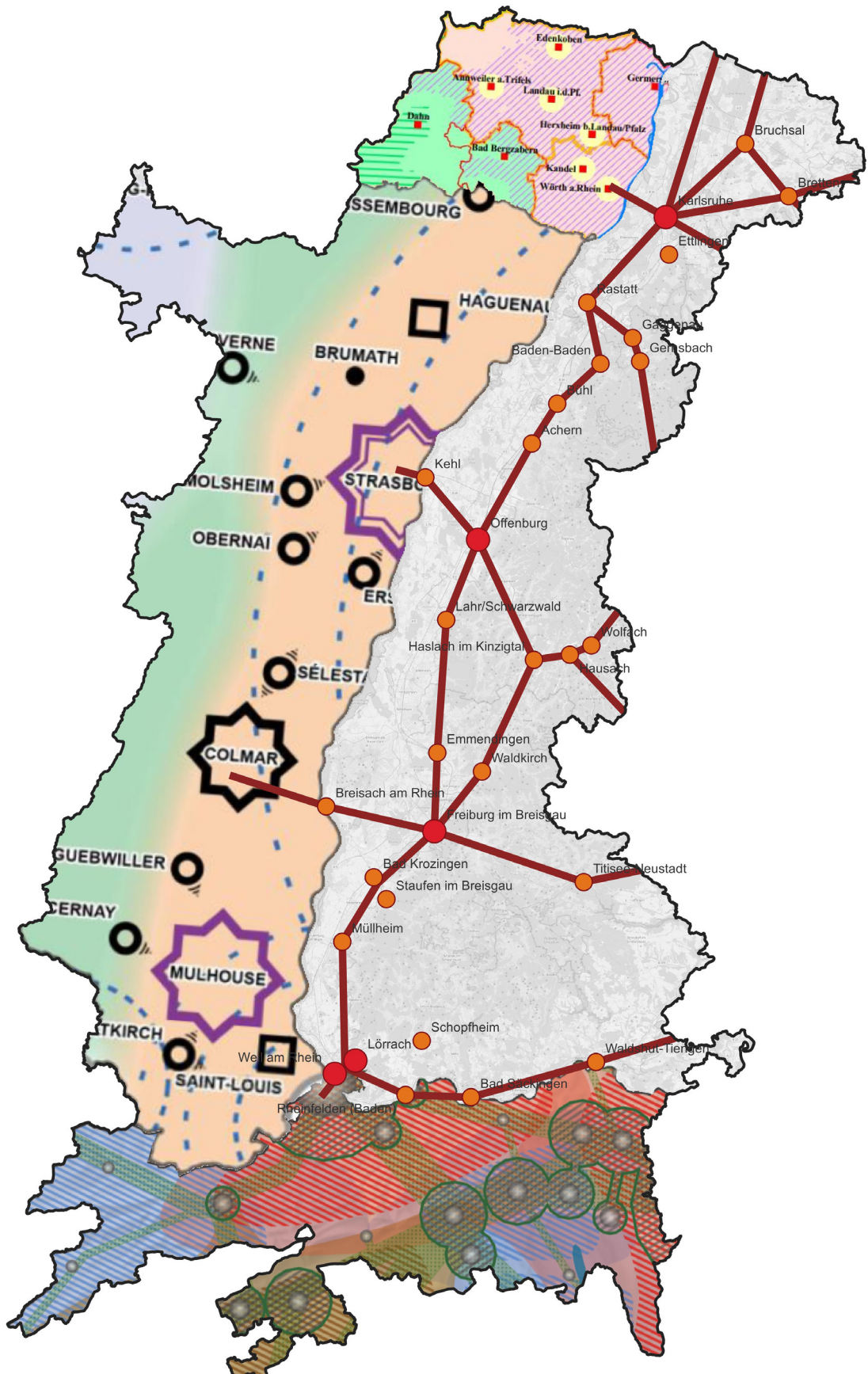
Der erste SCoT der Region Straßburg wurde 2006, der erste SRADDET der Region Grand Est sogar erst 2019 verabschiedet. Die schrittweise Umsetzung der SCoTs und SRADDETs wurde von den Gemeinden und Kommunalverbänden als Einschränkung ihrer Kompetenzen empfunden. Deshalb stehen französische Kommunen und Kommunalverbände auch einer höheren Verbindlichkeit grenzüberschreitender Planungen meist eher skeptisch gegenüber (ANCT/BBSR 2023).

Das Raumplanungssystem der Schweiz ist stark vom Föderalismus und der direkten Demokratie geprägt. Dem Subsidiaritätsprinzip folgend ist der Bund für die Grundsatzgesetzgebung verantwortlich, die eigentliche Raumplanung vor Ort machen die Kantone und die Gemeinden. Das Raumkonzept Schweiz stellt daher lediglich ein Orientierungsrahmen und eine Entscheidungshilfe für die künftige Raumentwicklung der Schweiz dar. Das wichtigste Planungsinstrument der Kantone ist der Richtplan, das wichtigste Instrument der Gemeinden die Nutzungsplanung. Mit den Agglomerationsprogrammen steht zudem ein politisches Steuerungsinstrument für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr in grösseren (auch grenzüberschreitenden) Ballungsräumen zur Verfügung.

territoriales. Ainsi le premier SCoT de la région de Strasbourg a été adopté en 2006, et le premier SRADDET de la région Grand Est a vu le jour en 2019. Cette mise en œuvre progressive des SCoT et des SRADDET, les communes et communautés de communes l'ont ressentie comme une limitation de leurs compétences. D'où souvent leur scepticisme face au souhait de planifications transfrontalières (ANCT/BBSR 2023) plus contraignantes.

En Suisse, le système d'aménagement du territoire est fortement marqué par le fédéralisme et la démocratie directe. Conformément au principe de subsidiarité, la Confédération est responsable de la législation-cadre, tandis que les cantons et les communes se chargent de mettre en œuvre l'aménagement du territoire localement. Le Projet de territoire suisse s'articule donc autour d'un cadre d'orientation et d'une aide à la décision en faveur du développement territorial futur de la Suisse. Le principal instrument de planification des cantons est le plan directeur; celui des communes, le plan d'affectation. Les projets d'agglomération constituent en outre un instrument de pilotage politique pour coordonner urbanisation et transports dans les grandes agglomérations (y compris transfrontalières).

Strukturkarte aus den formellen Planwerken im groben Masstab
 Armature urbaine issue des documents réglementaires
 à l'échelle infrarégionale



Analyse formeller Pläne

Analyse des documents réglementaires

Lässt sich das Raumkonzept Oberrhein auf der Grundlage einer Zusammenführung der formellen Planungsinstrumente entwickeln?

Eine erste Idee zur Erarbeitung des Raumkonzepts Oberrhein bestand darin, sich auf die Inhalte der bestehenden (und in Ausarbeitung oder Aktualisierung befindlichen) formellen Planungsinstrumente der drei Länder zu stützen, diese zu analysieren und in einem gemeinsamen Grundsatzdokument zusammenzuführen.

Eine erste Analyse der formellen Planung auf der Grundlage von „Puzzlekarten“

Die „Puzzlekarten“ wurden aus einer Gegenüberstellung der formellen Planwerke der drei Länder auf übergeordneter (grober Maßstab) und regionaler Ebene (detaillierte Maßstab) und anhand von drei Themenbereichen erstellt: Strukturkarte, Mobilität und Naturschutz. Sie stießen bei den Partnern und in den Interviews auf großes Interesse und zahlreiche Rückmeldungen.

Die „Puzzlekarten“ machten deutlich, wie komplex und schwierig es ist, die formellen Planwerke simultan zu verstehen:

- > schwer zu vergleichende Planungsebenen
- > Heterogenität der Darstellungsweisen
- > unterschiedliche Kriterien bei der Planerstellung.

Die „Puzzlekarten“ der Strukturkarte

Ausgehend von den Strukturkarten der formellen Planung in den drei Ländern wurden zwei Karten erstellt. Eine auf übergeordneter Ebene (siehe S. 18) und eine auf regionaler Ebene (siehe S. 21).

In der ersten Karte wurden folgende Feststellungen getroffen:

- > unterschiedliche Anzahl Planungsinstrumente der Länder: Zwei für Deutschland, fünf für die Schweiz und sechs für Frankreich
- > formelle Entwicklungsachsen auf deutscher und schweizerischer Seite, die vorrangige Siedlungsentwicklung und den Bedarf an Mobilitätsinfrastrukturen festlegen

Le projet de territoire peut-il se construire sur la base d'un regroupement des documents réglementaires?

Pour élaborer le projet de territoire du Rhin supérieur, une première idée consistait à s'appuyer sur les contenus des outils de planification réglementaires existants (en cours d'élaboration ou de mise à jour) des trois pays, de les analyser et de les regrouper dans un document d'orientation commun.

Une première analyse des documents réglementaires basée sur des « cartes puzzle »

Les « cartes puzzle » ont été réalisées en juxtaposant les plans réglementaires des trois pays, à l'échelle régionale (infrarégionale) et à l'échelle territoriale (infraterritoriale), puis à partir de trois thématiques : l'armature urbaine, la mobilité, et la trame verte et bleue. Elles ont suscité un grand intérêt et de nombreux retours auprès des partenaires et lors des entretiens.

Les « cartes puzzle » ont mis en évidence combien il est complexe de comprendre en simultané les documents réglementaires:

- > niveaux de planification difficilement comparables,
- > hétérogénéité des modes de représentation,
- > différences des critères pour l'élaboration des plans.

Les « cartes puzzle » de l'armature urbaine

Deux cartes ont été réalisées à partir des armatures urbaines formalisées dans les documents réglementaires des trois pays. Une première à l'échelle régionale (voir p. 18); une seconde à l'échelle territoriale (voir p. 21).

La première permet de dresser les constats suivants:

- > nombre de niveaux différents dans les trois pays : 2 pour l'Allemagne, 5 pour la Suisse et 6 pour la France,
- > formalisation des axes de développement des côtés allemand et suisse, qui identifient des secteurs d'urbanisation prioritaires et des

Keine Legende für die „Puzzlekarten“

Die fehlende Homogenität der Darstellungen auf französischer und schweizerischer Seite und die Unvergleichbarkeit der gewählten Kriterien macht die Angabe einer Legende überflüssig. Diese Karte zeigt die bevorstehende Notwendigkeit, an gemeinsamen Darstellungen des Städtesystems am Oberrhein zu erarbeiten.

Pas de légende pour les « cartes puzzle »

Le manque d'homogénéité dans les représentations du côté français et suisse et l'incomparabilité des critères retenus rend l'indication d'une légende superflue. Cette carte démontre le besoin imminent de travailler sur des représentations communes autour du système urbain dans le Rhin supérieur.

Puzzle-Karte der formellen Strukturkarten auf übergeordneter Ebene in den drei Ländern

« Carte puzzle » des cartes de l'armature urbaine inscrites dans les documents réglementaires des trois pays à l'échelle régionale

Quelle/Source : Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) Région Grand Est, Landesentwicklungsplan (LEP) Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz, Raumkonzept Schweiz

- > fehlende in der formellen Planung festgehaltenen Entwicklungsachsen auf französischer Seite, die jedoch in der Realität existieren
- > die Weiterführung dieser Entwicklungsachsen auf französischer Seite in den schweizerischen und deutschen Dokumenten.

Die zweite, die regionale Strukturkarte, zeigt weitere Feststellungen, die für die weiteren Arbeiten hinderlich sind:

- > unterschiedlicher Maßstab und Detaillierungsgrad der formellen Pläne auf allen drei Seiten der Grenze
- > heterogene Darstellungsweisen auf französischer und schweizerischer Seite
- > eine lesbare formelle Hierarchisierung der Siedlungsstruktur nur auf deutscher Seite.

Die „Puzzlekarten“ Mobilität

Die „Puzzlekarten“ zum Thema Mobilität auf übergeordneter und regionaler Ebene (siehe S. 22 und S. 23) stellen im Wesentlichen nationale Ansätze nebeneinander und bieten daher keinen Einblick in die vorrangigen Projekte für den Oberrhein.

Die „Puzzlekarten“ Naturschutz

Die „Puzzlekarte“ des Naturschutzes auf übergeordneter und regionaler Ebene (siehe S. 24 und S. 25) scheitert an den unterschiedlichen Schutzniveaus, die sie unbrauchbar machen.

>> Eine Zusammenführung der formellen Planwerke kann nicht als Grundlage für das Raumkonzept dienen.

- > Die bestehenden Planungsinstrumente und deren Einflussbereiche sind eine wichtige Rahmenbedingung für die Zukunft des Oberrheins.
- > Dennoch stoßen sie bei vielen Aufgaben an ihre Grenzen, die über ihre jeweilige Planungsebene hinausgehen und somit nicht der Realität vor Ort entsprechen.
- > Die Aneinanderreihung der formellen Planwerke durch die „Puzzlekarten“ wird nicht zu einer räumlichen und gemeinsamen Darstellung des Oberrheins führen.
- > Sie sind aufgrund unterschiedlicher Planungskulturen grenzüberschreitend zu wenig aufeinander abgestimmt und bieten daher keinen Überblick über die Herausforderungen und die möglichen Ausrichtungen für den Oberrhein in seiner Gesamtheit.

besoins d'infrastructures de mobilité,

- > absence de formalisation de ces axes du côté français, qui pour autant existent aussi dans la réalité,
- > prolongement de ces axes de développement vers le côté français dans les documents suisses et allemands.

La seconde, l'armature urbaine à l'échelle territoriale, fait apparaître d'autres constats handicapants pour la suite :

- > différences de taille et niveau de détail dans les plans réglementaires des trois côtés de la frontière,
- > modes de représentation hétérogènes des côtés français et suisse,
- > hiérarchisation formelle des territoires en matière de niveau d'urbanisation uniquement du côté allemand.

Les « cartes puzzle » mobilité

Les « cartes puzzle » sur la thématique de la mobilité à l'échelle régionale et territoriale (voir p. 22 et p. 23) juxtaposent des approches essentiellement nationales, ce qui n'apporte par conséquent aucune visibilité sur les projets prioritaires pour le Rhin supérieur.

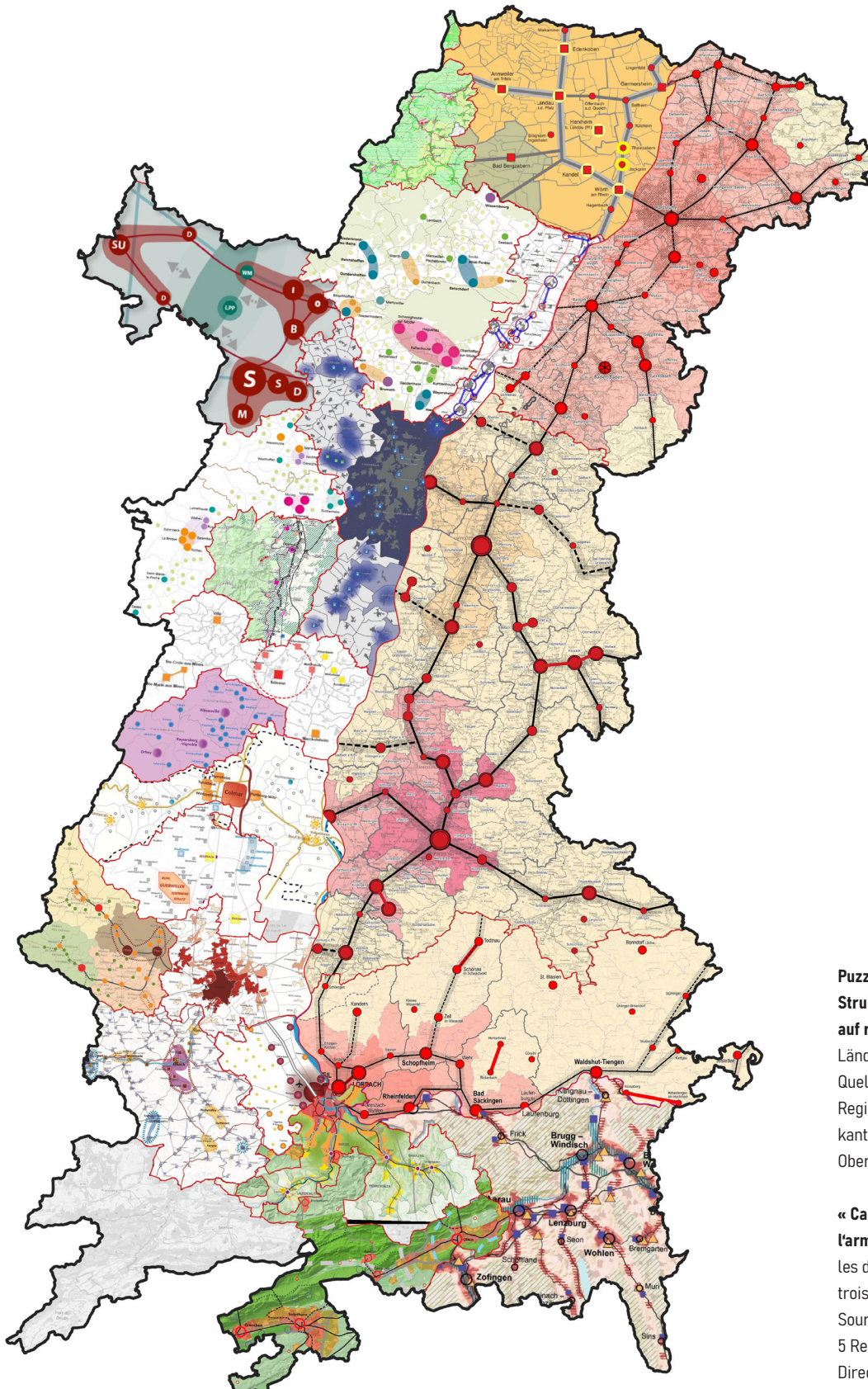
Les « cartes puzzle » de la trame verte et bleue

Les « cartes puzzle » de la trame verte et bleue à l'échelle territoriale et régionale (voir p. 24 et p. 25) font face à un manque d'homogénéité dans les niveaux de protection des espaces naturels, qui les rend inexploitable.

>> Un regroupement des documents réglementaires ne peut servir de base au projet de territoire.

- > Les documents réglementaires existants et leurs domaines de compétence constituent une condition-cadre importante pour l'avenir du Rhin supérieur.
- > Pour autant, ces documents atteignent leurs limites pour de nombreuses missions qui dépassent leur niveau de planification respectif et ne correspondent donc pas à la réalité du terrain.
- > La juxtaposition des plans réglementaires à travers les « cartes puzzle » ne conduira pas à une représentation spatiale et partagée du Rhin supérieur.
- > Ces documents, insuffisamment coordonnés au niveau transfrontalier, n'offrent pas de visibilité sur les enjeux et les orientations possibles pour le Rhin supérieur dans sa globalité.

Strukturkarte aus den formellen Planwerken in detailliertem Massstab
 Armature urbaine issue des documents réglementaires
 à l'échelle infraterritoriale



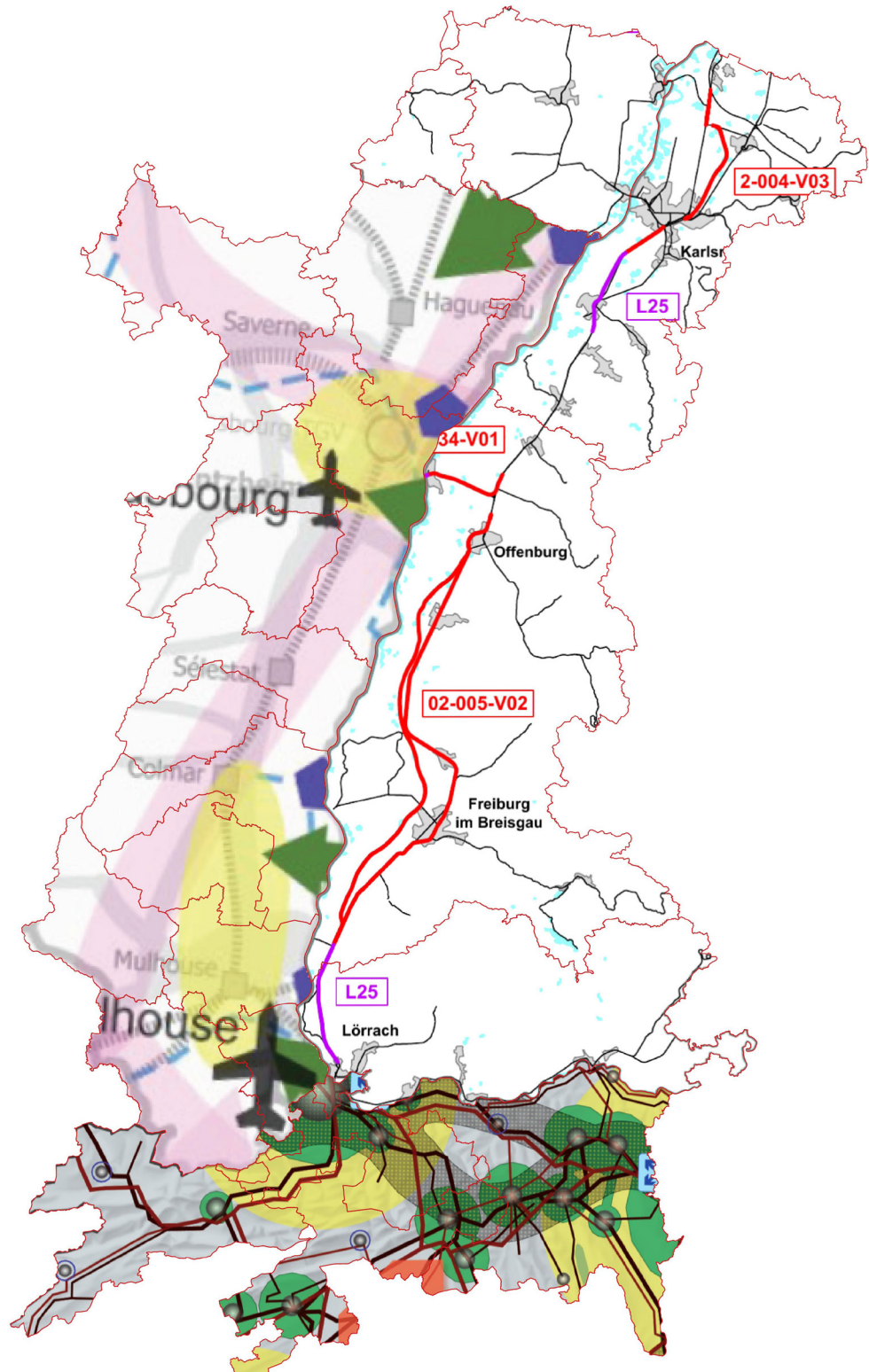
**Puzzle-Karte der formellen
 Strukturenkarten (Zentrenstruktur)
 auf regionaler Ebene in den drei
 Ländern**

Quellen: die 14 SCoT, die 5
 Regionalpläne und die 4
 kantonalen Richtpläne des
 Oberrheins

**« Carte puzzle » des cartes de
 l'armature urbaine inscrites dans
 les documents réglementaires des
 trois pays à l'échelle territoriale**

Sources : les 14 SCoT, les
 5 Regionalpläne et les Plans
 Directeurs cantonaux de la région
 du Rhin supérieur

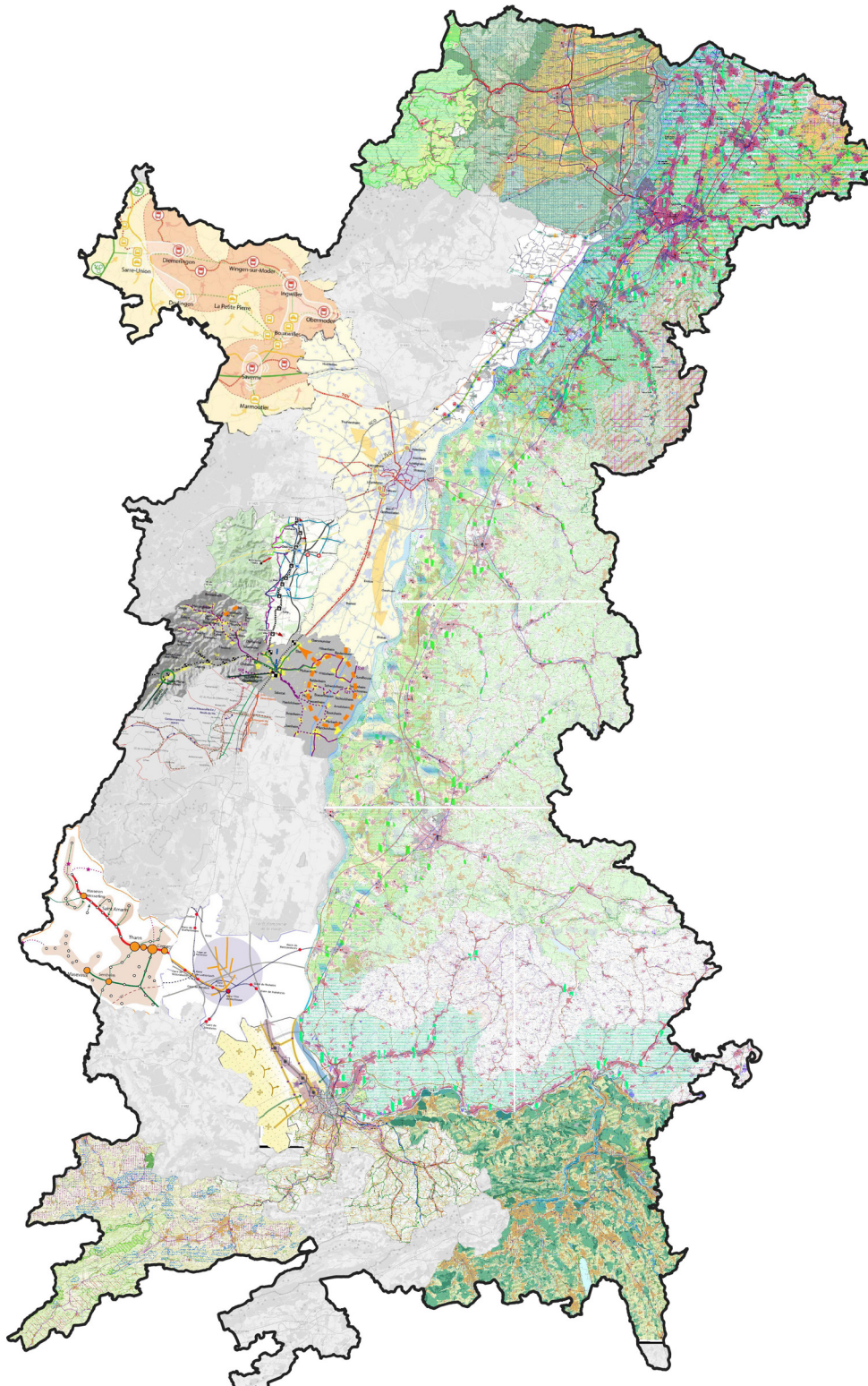
Mobilität – grober Massstab Mobilité – échelle infrarégionale



**Puzzle-Karte der formellen
Mobilitätskarten auf
übergeordneter Ebene**
in den drei Ländern

« Carte puzzle » des cartes des
mobilités inscrites dans les
documents réglementaires des
trois pays à **l'échelle régionale**
Quellen/Sources : Schéma régional
d'aménagement, de développement
durable et d'égalité des territoires
(SRADDET) Region Grand Est,
Landesentwicklungsplan (LEP)
Baden-Württemberg und Rheinland-
Pfalz, Raumkonzept Schweiz

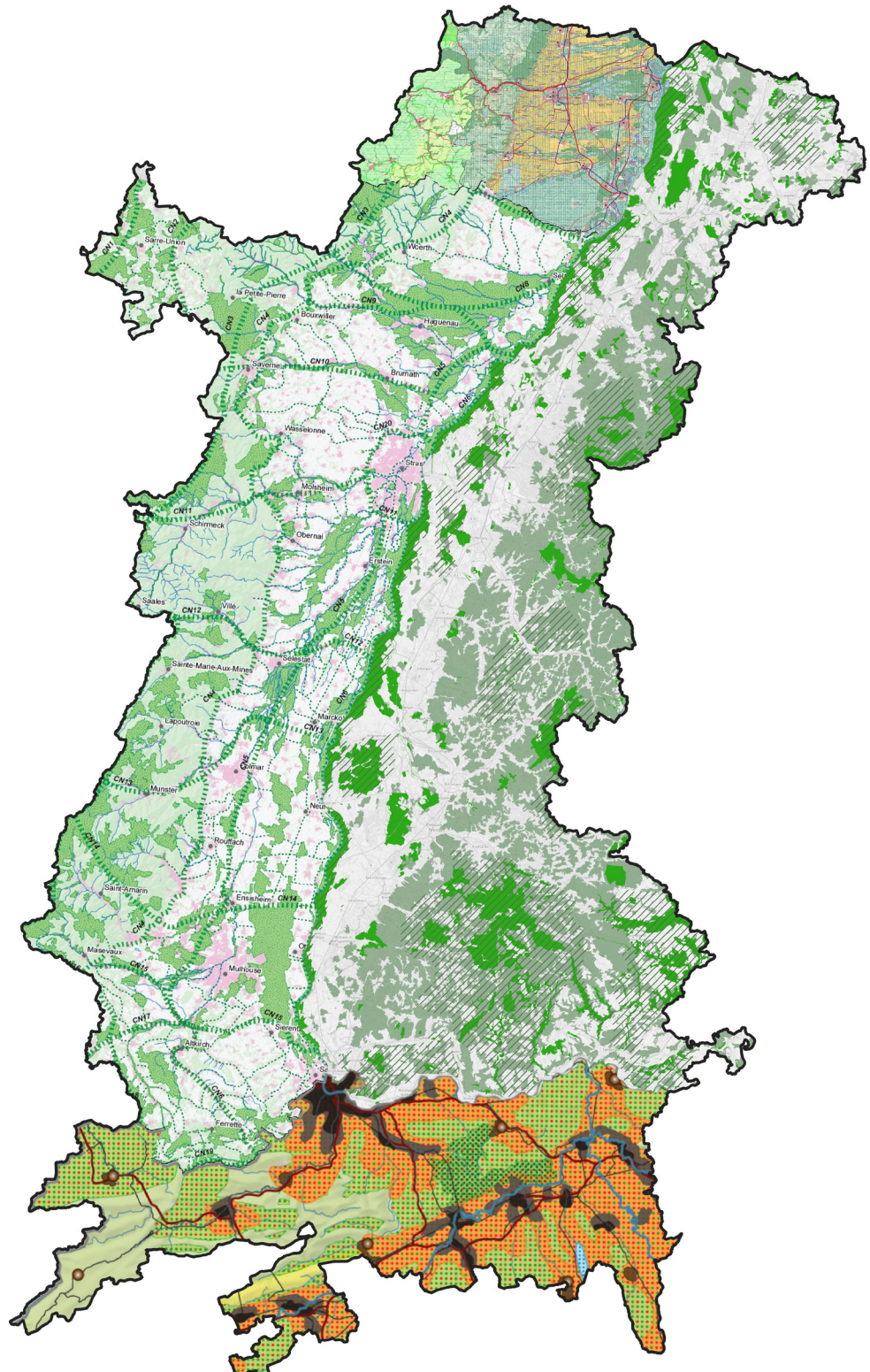
Mobilität – detaillierter Massstab Mobilité – échelle infraterritoriale



Puzzle-Karte der formellen Mobilitätskarten auf regionaler Ebene in den drei Ländern
Quellen: die 14 SCoT, die 5 Regionalpläne und die 4 kantonalen Richtpläne des Oberrheins

« Carte puzzle » des cartes des mobilités inscrites dans les documents réglementaires des trois pays à **l'échelle territoriale**
Sources : les 14 SCoT, les 5 Regionalpläne et les 4 Plans Directeurs cantonaux de la région du Rhin supérieur

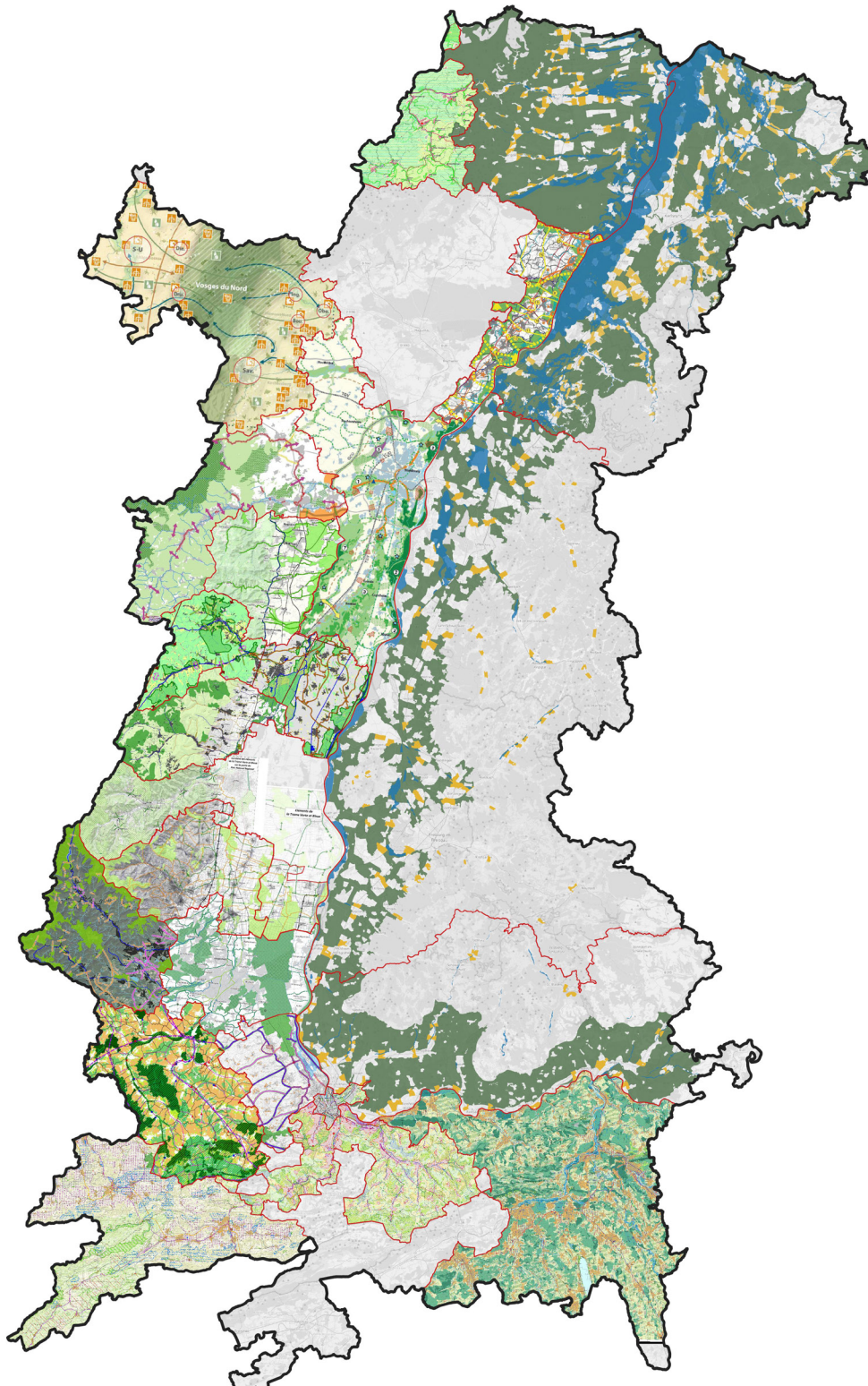
Natur und Umwelt – grober Massstab Nature et environnement – échelle infrarégionale



**Puzzle-Karte der formellen
Naturschutzkarten auf
übergeordneter Ebene
« Carte puzzle » des cartes de la
trame vert et bleue inscrites dans
les documents réglementaires des
trois pays à l'échelle régionale**

Quellen/Sources : Schéma régional
d'aménagement, de développement
durable et d'égalité des territoires
(SRADDET) Region Grand Est,
Landesentwicklungsplan (LEP)
Baden-Württemberg und Rheinland-
Pfalz, Raumkonzept Schweiz

Natur und Umwelt – detaillierter Massstab Nature et environnement – échelle infraterritoriale



Puzzle-Karte der formellen Naturschutzkarten auf regionaler Ebene in den drei Ländern
Quellen: die 14 SCoT, die 5 Regionalpläne und die 4 kantonalen Richtpläne des Oberrheins

« Carte puzzle » des cartes de la trame verte et bleue inscrites dans les documents réglementaires des trois pays à l'échelle territoriale

Sources : les 14 SCoT, les 5 Regionalpläne et les 4 Plans Directeurs cantonaux de la région du Rhin supérieur

Synthese der Interviews

Synthèse des entretiens

Anlass

Die Visionen und Vorstellungen zur Gestaltung und Entwicklung der Oberrheinregion wurden erfasst durch ein über die Mitglieder der Projektgruppe hinausgehendes Akteursfeld.

Befragte Personen

Die teilweise gruppierten Interviews wurden mit etwa 25 Personen aus den Bereichen Raumplanung und Raumentwicklung auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene geführt.

Vorgehen

Die Interviews wurden anhand eines Leitfadens geführt. Um einen interkulturellen Ansatz zu gewährleisten, war jeweils eine Vertretung der Büros in Frankreich, Deutschland und der Schweiz anwesend.

Stärken des Oberrheins

Im Herzen Europas gelegen, gut erreichbar und dicht besiedelt, gilt die Region als attraktiv, wirtschaftlich stark und lebenswert. Ihre geschichtliche Verankerung, ihr Reichtum an Traditionen und ihre räumliche Homogenität bilden eine solide und stimulierende gemeinsame Basis.

Die große Stärke dieses trinationalen Metropolraums liegt in seiner polyzentrischen Organisation, in der sich Stadt und Land abwechseln, und in der Fähigkeit vieler Akteure, über die Grenzen hinweg zu kooperieren.

Die Vielfalt seiner Universitäten und die zahlreichen kleinen und mittleren Unternehmen sind ein großer Trumpf für diese Region, die als innovativ, bunt und vielfältig beschrieben wird.

Objectifs

Recueillir les visions voire les représentations de l'aménagement et du développement du Rhin supérieur auprès d'un panel d'acteurs plus large que celui des membres du comité de projet.

Personnes interrogées

Les entretiens, parfois groupés, ont été réalisés auprès d'environ 25 personnes chargées de l'aménagement du territoire et du développement territorial à l'échelle nationale, régionale et locale.

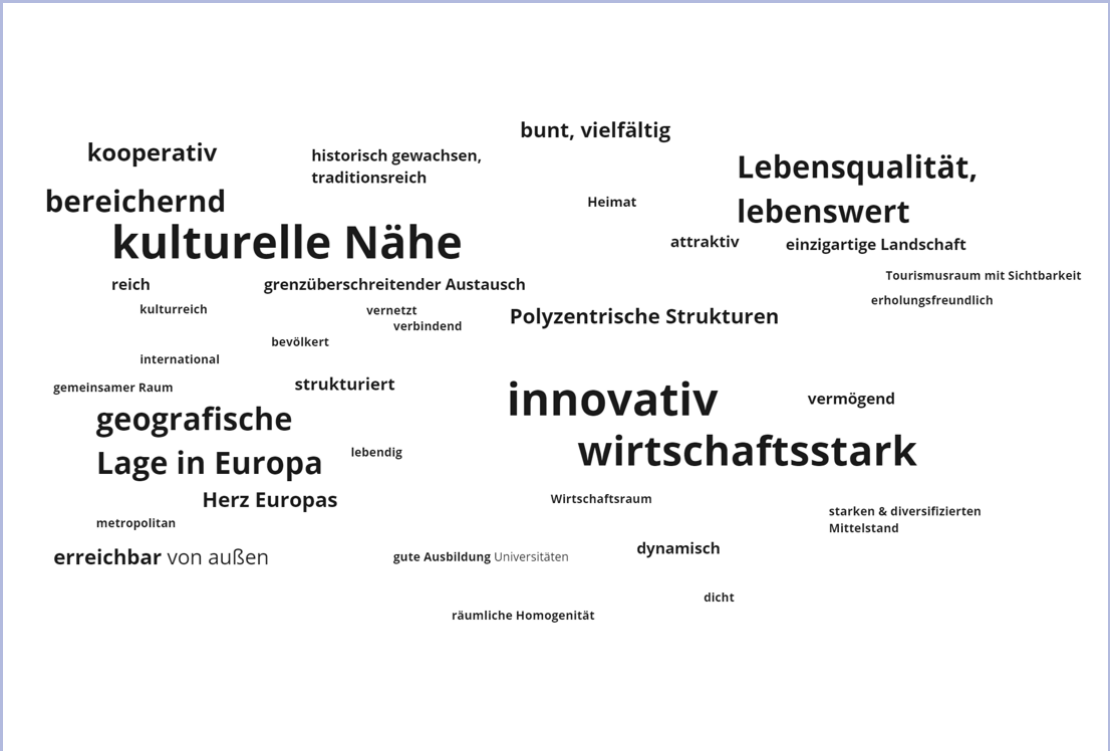
Méthode

Les entretiens ont été conduits sur la base d'une grille de questions. Afin de garantir une approche interculturelle, un-e représentant-e de chacun des bureaux français, allemand et suisse était présent.

Points forts du Rhin supérieur

Située au cœur de l'Europe, cette région très accessible et densément peuplée est jugée attractive, économiquement forte, offrant un cadre où il fait bon vivre. Son ancrage dans l'histoire, la richesse de ses traditions et son homogénéité spatiale constituent un socle commun solide et stimulant.

Cet espace trinationnel, fortement métropolitain, a pour grande force son organisation polycentrique qui alterne ville et campagne, et la capacité de nombreux acteurs à coopérer par-delà les frontières. La diversité de ses universités et de ses nombreuses petites et moyennes entreprises constitue un atout majeur pour cette région décrite comme innovante, multicolore et variée.



Schwächen des Oberrheins

Im Hinblick auf die Hauptstädte der drei Länder, zu denen der Oberrhein gehört, wird die Region als peripher und weit von den großen Metropolen entfernt wahrgenommen.

Die Korridorlage mit starken geografischen Restriktionen, die durch zahlreiche Infrastrukturen zerschnittene Landschaft und der massive Autoverkehr lassen die Region als überlasteten, beengten und angesichts des Klimawandels fragilen Raum erscheinen.

Vor allem nördlich der trinationalen Metropolregion Basel geht das Bewusstsein bezüglich der Notwendigkeit der Zusammenarbeit aus Sicht einiger interviewter Akteure ebenso zurück wie das gegenseitige Verständnis der Kulturen und Denkweisen. Im Zweifelsfall gelten die nationalen Prioritäten. Ähnliche Tendenzen sind bei den Bewohnenden feststellbar: Nur wenige leben grenzüberschreitend. In der Folge sind Hindernisse für die Zusammenarbeit, wie z.B. Sprachbarrieren, kulturelle Unterschiede in der Planung und die Zunahme des bürokratischen Aufwands, nur schwer aus dem Weg zu räumen.

In der Region Basel und dem Hochrhein ist die Situation eine andere. Zwar grenzen zwei und sogar teilweise drei Nationalstaaten aneinander, der Raum weist aber eine deutlich höhere funktionale Verschränkung und eine engere Zusammenarbeit auf.

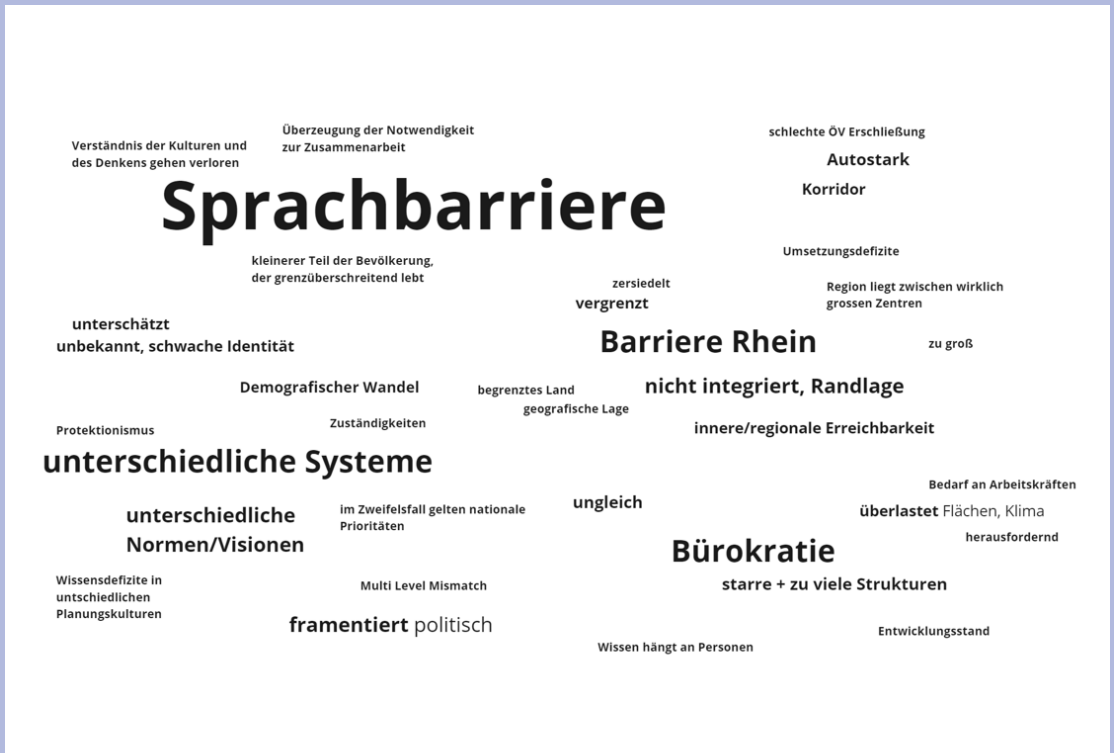
Faiblesses du Rhin supérieur

Au regard des capitales des trois pays dont le Rhin supérieur fait partie, cette région est perçue comme périphérique, à l'écart des grandes métropoles.

Sa situation de corridor, avec de fortes contraintes géographiques, son paysage fragmenté par de nombreuses infrastructures et l'utilisation massive de la voiture, donne l'impression d'un espace surchargé, confiné et fragile face au changement climatique.

Surtout au nord de la région métropolitaine trinationale de Bâle, du point de vue de certains acteurs interviewés, la conscience de la nécessité de coopérer, et la compréhension mutuelle face à la culture et la pensée de l'autre s'affaiblit. En cas de doute, les priorités nationales prévalent. Même tendance du côté des habitants, peu nombreux à vivre de part et d'autre de la frontière. Aussi est-il difficile de lever les freins à la coopération (barrière de la langue, différences culturelles en matière de planification, accroissement des lourdeurs bureaucratiques).

Dans la région de Bâle et du Haut-Rhin, la situation est différente. Certes, deux États nationaux, parfois trois, sont limitrophes, mais l'espace présente une imbrication fonctionnelle nettement plus élevée et une coopération plus étroite.



Synthese auf der Grundlage der Interviews

Der Oberrhein braucht ein neues Narrativ. Es basiert auf einer Mehrwert generierenden grenzüberschreitenden Zusammenarbeit.

Die Grundsätze dieses Narrativs wurden in den Interviews klar definiert:

- > Der Oberrhein ist als trinationaler Lebens- und Wirtschaftsraum mehr als nur ein Korridor.
- > Von den nationalen Instanzen wird der Oberrhein oft als peripher oder gar „am Ende der Welt“ betrachtet. Das Raumkonzept bietet die Chance, diese Region im Herzen Europas von drei Seiten her sichtbar zu machen.
- > Die Nähe der Städte zueinander entlang des Rheins ist ein Trumpf, wenn ihre Entwicklung auf einem grenzüberschreitenden polyzentrischen Ansatz beruht, insbesondere im Bereich der Mobilität von Personen und Gütern.
- > Der Aufbau einer Verantwortungsgemeinschaft ist notwendig, um die aktuellen und zukünftigen Risiken zu managen. Gemeinsam geht es darum, den Schutz der Personen und die Grundbedürfnisse zu sichern: Dies betrifft u.a. Klimaanpassung, Wasser-, Ernährungs- und Gesundheitsvorsorge.
- > Die Grenzlage hat zur Verdoppelung vieler Infrastrukturen geführt. Bei Unfällen, Bauarbeiten oder Naturkatastrophen bietet dies Möglichkeiten für Redundanzen im Bereich der Mobilität oder der Energieversorgung. Im Falle einer sanitären oder anderen Krise ist diese außergewöhnliche Fähigkeit der Region ein Resilienzfaktor. All dies sind Alleinstellungsmerkmale und damit Wettbewerbskriterien.

Radikales Umdenken: „Was der Nachbar macht, geht uns auch an!“

Beispielsweise wird die Stadt Sélestat heute über die Entwicklungspläne des Europa-Parks nicht informiert, obwohl dieser zahlreiche Auswirkungen auf die Stadt hat. Die französische Seite hat die Chancen des Ausbaus auf deutscher Seite der Rheintalbahn für den Schienen-Güterverkehr nicht wirklich zur Kenntnis genommen und viele weitere Beispiele ließen sich aufführen.

Die Herausforderungen dieser Grenzregion enden nicht in der Mitte des Rheins, wohl aber die formelle Planung.

Synthèse sur la base des entretiens

Le Rhin supérieur a besoin d'un nouveau récit, qui s'appuie sur une coopération transfrontalière productrice de valeur ajoutée.

Les pages de ce récit ont été clairement définies au cours des entretiens :

- > Le Rhin supérieur, avant d'être un corridor, est un espace de vie et d'entrepreneuriat trinational.
- > Les instances nationales considèrent souvent le Rhin supérieur comme excentré, voire « au bout du monde ». Le projet de territoire est une opportunité pour donner, à trois, de la visibilité à cette région au cœur de l'Europe.
- > La présence de villes très proches les unes des autres, le long du Rhin, est un atout si leur développement est fondé sur une approche polycentrique transfrontalière, notamment en matière de mobilité des personnes et des marchandises.
- > La construction d'une communauté de responsabilités est nécessaire pour gérer les risques actuels et à venir. Il s'agit d'assurer ensemble la protection des personnes et des besoins fondamentaux : accès à l'eau, adaptation au changement climatique, sécurisation alimentaire et sanitaire.
- > La présence de la frontière a conduit au doublement d'un grand nombre d'infrastructures. En cas d'accident, de travaux ou de catastrophe naturelle, cela offre des possibilités de redondances dans le domaine des mobilités ou de l'énergie. En cas de crise sanitaire ou autre, cette capacité hors norme de la région est un facteur de résilience. Autant d'atouts exceptionnels, qui constituent un critère de compétitivité.

Changer de braquet : « Ce que fait le voisin nous concerne aussi ! »

Sélestat, par exemple, n'est aujourd'hui pas informée des projets de développement d'Europa Park, et ce, malgré les nombreuses retombées de l'activité sur la ville. Le côté français n'a pas véritablement intégré les enjeux de l'aménagement, du côté allemand, de la Rheintalbahn pour le passage du fret ferroviaire. Et il existe de nombreux autres exemples.

Alors que les enjeux de cette région frontalière ne s'arrêtent pas au milieu du Rhin, la planification réglementaire, oui.

Die Stärkung der Raumentwicklung in der grenzübergreifenden Region ist ein zentrales Anliegen.

Ziel ist es, die Effizienz zu steigern und die negativen räumlichen Effekte zu verringern. Dies beginnt mit dem Teilen von Informationen, Daten und eines gemeinsamen Raumbilds.

Der Flächenverbrauch erfordert einen regionalen und grenzüberschreitenden Ansatz.

Die Region ist dicht besiedelt, wirtschaftlich dynamisch und von Mittelgebirgslandschaften umgeben. Die Flächennutzung führt zunehmend zu Nutzungskonflikten und Konkurrenz zwischen den Gemeinden. Die dringende Notwendigkeit zur Reduzierung des Flächenverbrauchs ist eine gemeinsame Priorität, für die Lösungen auf regionaler Ebene gefunden werden müssen.

Es wurden Themenbereiche identifiziert, die eine starke Verflechtung aufweisen.

Dabei handelt es sich vorrangig um die Siedlungsentwicklung in der Region, den Hochwasserschutz für die Zuflüsse des Rheins, die Risiken der Verschmutzung des Grundwassers (Kiesabbau, Abfalllagerung ...), Kaltluftabflüsse und die Errichtung von Windkraftanlagen in Grenznähe.

Die Notwendigkeit, die verschiedenen grenzüberschreitenden Gremien aufeinander abzustimmen, wird weitgehend geteilt.

Diese Gremien sind zahlreich und jede von ihnen wird für die Qualität ihrer Arbeit geschätzt. Die Herausforderung besteht darin, sie besser untereinander zu koordinieren, um dem politischen Engagement mehr Gewicht zu verleihen und dadurch den Übergang von beschlossenen Leitlinien und genehmigten Projekten in die Praxis zu erleichtern.

Aber wird dies ausreichen, um einen Rückzug auf nationale Prioritäten zu verhindern?

Die Zusammenarbeit über drei Grenzen hinweg bedeutet das Aufeinandertreffen von drei verschiedenen Verwaltungssystemen, von denen jedes einzelne so komplex geworden ist, wie das andere. An Projektideen für den Oberrhein mangelt es nicht, aber haben wir heute die erforderlichen Grundlagen, um gemeinsame Perspektiven aufzubauen? Sind die politischen Entscheidungsträger:innen in der Lage, Entscheidungen im Grenzraum zu treffen? Sind die getroffenen Entscheidungen mit den Realitäten vor Ort vereinbar?

Und schließlich: Ist es wirklich möglich, den Oberrhein als eine gemeinsame und CO₂-arme Region zu gestalten, wenn die Quer- und Diagonalbahnverbindungen (Karlsruhe, Haguenau, Straßburg, Colmar, Freiburg, Mulhouse) immer noch fehlen?

Renforcer le développement territorial dans la région transfrontalière est un impératif.

Le but est de gagner en efficacité et de réduire les effets collatéraux. Cela commence par un partage de l'information, des données et d'une représentation commune du territoire.

La consommation de l'espace nécessite une approche régionale et transfrontalière.

Cette région est densément peuplée, dynamique sur le plan économique et entourée de moyennes montagnes. L'usage du foncier y sera de plus en plus un facteur de conflit et de rivalité entre les territoires. Réduire la consommation de foncier est une priorité partagée à laquelle il faut trouver des solutions à l'échelle régionale.

Des thématiques faisant l'objet d'une forte interdépendance territoriale ont été identifiées.

Il s'agit en priorité de l'urbanisation dans la région, de la prévention des inondations pour les affluents du Rhin, des risques de pollution de la nappe phréatique (extraction de gravier, stockages de déchets...), des écoulements d'air froid et de l'installation d'éoliennes à la frontière.

Le besoin de mettre en cohérence les instances décisionnelles transfrontalières est largement partagé.

Ces instances sont nombreuses, et chacune est appréciée pour la qualité de son travail. L'enjeu est de mieux les coordonner pour donner du poids à l'engagement politique et faciliter ainsi le passage à l'opérationnel des orientations et des projets validés.

Mais cela suffira-t-il pour éviter un repli sur les priorités nationales?

La coopération à trois frontières implique la cohabitation de trois systèmes administratifs, chacun étant devenu aussi complexe que l'autre. Les idées de projet ne manquent pas dans le Rhin supérieur, mais avons-nous aujourd'hui les bases nécessaires pour définir des perspectives communes? Les responsables politiques sont-ils en mesure de prendre des décisions dans l'espace frontalier? Les décisions prises sont-elles compatibles avec les réalités du terrain?

Et, pour finir, est-il réellement possible de concevoir le Rhin supérieur comme une région commune peu émettrice de CO₂ alors que les liaisons ferroviaires transversales et diagonales (Karlsruhe, Haguenau, Strasbourg, Colmar, Fribourg, Mulhouse) font toujours défaut?

Der Oberrhein in Europa Le Rhin supérieur en Europe



Oberrhein in Europa,
Übersichtskarte
Le Rhin supérieur en Europe,
carte globale

Raumanalyse

Analyse spatiale

Wichtiger Wirtschaftsraum in Europa

Der Oberrhein ist keine isolierte Insel, sondern eine eng vernetzte, trinationale Region mitten in Europa. Durch seine Lage innerhalb der sogenannten „Blauen Banane“ ist er außerordentlich gut mit dem restlichen Europa vernetzt.

Topographisch bedingt verlaufen wichtige Handelswege Europas quer durch den Oberrhein – sowohl in Nord-Süd, als auch in Ost-West-Richtung. Er liegt an einem Knotenpunkt der Verkehrsnetze der europäischen Schienen- und Binnenlogistik in der Nähe der großen Märkte.

Die großen europäischen Güterverkehrskorridore des Schienennetzes, der Nordsee-Rhein-Mittelmeer-Korridor sowie der Paris-Budapest-Korridor durchqueren den Oberrhein. Daneben stellt der Rhein eine bedeutsame Wasserstraße mit Verbindung zu den Häfen in Amsterdam und Rotterdam dar.

Der Oberrhein ist gleichzeitig eine Region im Herzen Europas, aber am Rand von drei Nationalstaaten.

Un espace économique important en Europe

Le Rhin supérieur n'est pas une île isolée, mais une région trinationale étroitement liée au cœur de l'Europe. Sa situation géographique au sein de la «banane bleue» en fait un espace extrêmement bien relié au reste de l'Europe.

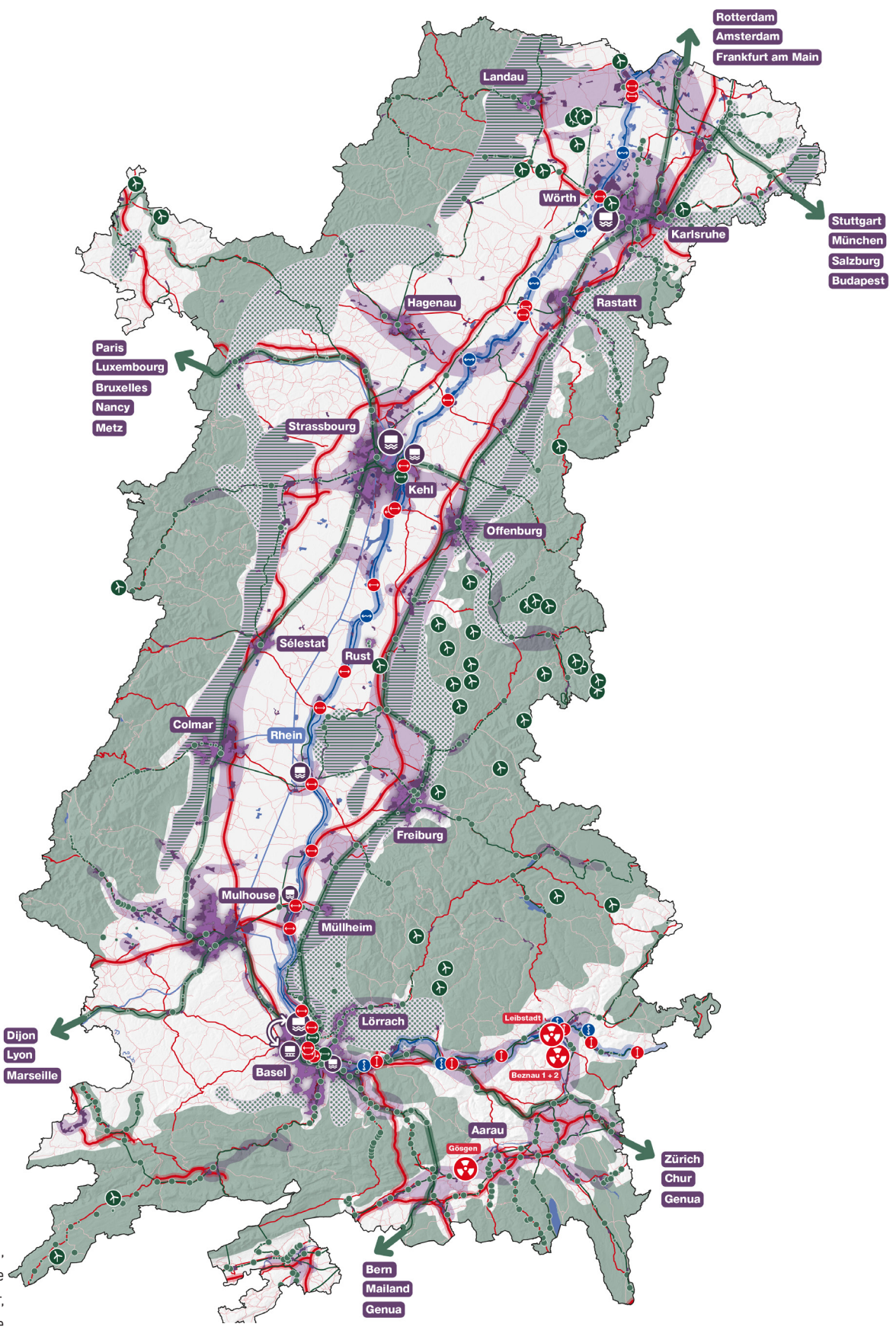
Pour des raisons topographiques, d'importantes voies commerciales européennes le traversent, dans le sens aussi bien nord-sud qu'est-ouest. Le Rhin supérieur se situe à un carrefour des réseaux de transport de la logistique ferroviaire et intérieure européenne, à proximité des grands marchés.

Les grands corridors européens de transport de marchandises du réseau ferroviaire, que sont le corridor Mer du Nord-Rhin-Méditerranée et le corridor Paris-Budapest, traversent tous deux le Rhin supérieur. Par ailleurs, le Rhin reste une voie navigable importante vers les ports d'Amsterdam et de Rotterdam.

Le Rhin supérieur est une région à la fois au cœur de l'Europe et à la périphérie de trois États nationaux.

Gesamtschau über den Oberrhein Vue globale sur le Rhin supérieur

- Industrie- und Gewerbegebiete**
 - Industrie- und Gewerbegebiete konturscharf
 - Industrie- und Gewerbeflächen überzeichnet
 - Wirtschaftsstarke Städte
 - Gütertransport auf dem Wasser
 - Schienegebundener Gütertransport
- Energiegewinnung**
 - Windkraftanlage
 - Kernkraftwerk
- Straßen und Wege**
 - Strasse Prio 01
 - Strasse Prio 02
 - Strasse Prio 03
 - Autobrücke
 - Fähre
 - Fußgängerbrücke
- Schieneverkehr**
 - Schiene
 - Leistungsstarke Schiene (TGV, ICE)
 - Haltestellen übergeordnet
 - Haltestellen untergeordnet
- Landwirtschaft**
 - Weinanbau
 - Obst- und Beerenanbau
- Zones d'activités**
 - Zones d'activités et d'industrie à la parcelle
 - Zones d'activités et d'industrie redessinées
 - Villes forte économiquement
 - Transport fluvial de marchandises
 - Transport fluvial sur le rail
- Production d'énergie**
 - Site éolien
 - Centrale nucléaire
- Routes et chemins**
 - Route prioritaire type 1
 - Route prioritaire type 2
 - Route prioritaire type 3
 - Pont routier
 - Bac
 - passerelle piétonnière
- Transport ferroviaire**
 - Rail
 - Rail hautement performant (TGV - ICE)
 - gare régionale
 - gare locale
- Type de paysage**
 - Viticole
 - Culture fruitière



Gesamtschau über den Oberrhein,
Übersichtskarte
Vue globale sur le Rhin supérieur,
carte globale

Räumliche Übersicht

Das Tal des Oberrheins erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung zwischen Basel und Karlsruhe. Die Verbindungen in Ost-West-Richtung sind im nördlichen Teil durch die Topographie mit den Höhenzügen des Schwarzwaldes, der Vogesen und des Pfälzerwaldes eingeschränkt. Im Schweizer Mittelland ist die Ost-West-Richtung durchlässig, die räumliche Barriere bildet hier die Hügellandschaft des Juras.

Der Oberrhein bringt eine Vielzahl an Landschaftstypen mit. Im Talraum und den Mittelgebirgen existiert eine reiche und vielfältige Kulturlandschaft mit Ackerland, Wein- und Obstflächen, Wiesen- und Weideland sowie gewässergeprägte Auenlandschaften entlang des Rheins.

Dieser Landschaftsraum ist durch eine teils räumlich hohe Siedlungsdichte gekennzeichnet, darunter eine Reihe von grösseren Städten. Während die Flächen auf der deutschen Seite sowie im Schweizer Mittelland stärker zersiedelt und dadurch fragmentiert sind, finden sich auf der französischen Seite teilweise größere zusammenhängende, überwiegend landschaftlich geprägte Flächen vor. Die Ansprüche an die Landschaft am Oberrhein nehmen stetig zu: Zusätzlich zu den ökologischen und landwirtschaftlichen Funktionen kommen Flächenansprüche für Siedlungs- und Wirtschaftsflächen sowie Infrastrukturanlagen, aber auch klimatische Anforderungen hinsichtlich der Klimaanpassung hinzu. Durch seine Lage inmitten von Europa und die topographisch gute Einbettung ist der Oberrhein eine wirtschaftlich starke und außerordentlich gut gelegene Region. Jedoch profitieren die Räume je nach Nationalstaat sehr unterschiedlich von seiner ausgezeichneten Lage: Das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf variiert um das Doppelte, je nach dem, auf welcher Seite der Grenzen man sich befindet.

Mehrere wirtschaftsstarke Städte prägen den Oberrhein und dessen wirtschaftliche Aktivitäten. Sie sind durch Straßen, Schienennetz und Wasserwege miteinander verbunden. Die Rheinhäfen übernehmen neben den Straßen und der Schiene eine wichtige Funktion für den Güterverkehr entlang des Oberrheins.

Neben Windkraftwerken und weiteren dezentralen erneuerbaren Energieproduktionsstandorten gibt es nach wie vor Kernkraftwerke innerhalb der Region; die jeweiligen nationalen Energiestrategien unterscheiden sich stark.

Aperçu spatial

La vallée du Rhin supérieur s'étend le long du Rhin dans le sens nord-sud. Les liaisons est-ouest sont limitées au nord par la topographie, avec les crêtes de la Forêt-Noire, des Vosges et de la forêt du Palatinat. Sur le Plateau suisse, la direction est-ouest est perméable, la barrière spatiale étant ici la topographie des collines du Jura.

Le Rhin supérieur apporte une diversité de paysages. Dans la vallée et les montagnes moyennes, le paysage est riche et varié, avec des terres arables, des vignobles et des vergers, des prairies et des pâturages ainsi que des paysages alluviaux le long du Rhin.

Cet espace paysager se caractérise par une densité d'habitats élevée dans certaines parties de l'espace, dont plusieurs grandes villes. Alors que les espaces du côté allemand et du Plateau suisse sont beaucoup plus morcelés et donc fragmentés, le côté français présente des espaces parfois plus vastes, d'un seul tenant, essentiellement paysagers. Les exigences envers le paysage dans le Rhin supérieur ne cessent d'augmenter : en plus des fonctions écologiques et agricoles s'ajoutent les demandes de consommation d'espace pour le logement, les activités économiques et les infrastructures, mais aussi les exigences en matière d'adaptation au changement climatique. De par sa situation au cœur de l'Europe et sa bonne insertion topographique, le Rhin supérieur est une région économiquement forte et exceptionnellement bien située. Cependant, les espaces profitent très différemment de cette excellente situation selon les États nationaux : le produit intérieur brut par habitant varie du simple au double selon le côté des frontières où l'on se trouve.

Plusieurs villes à fort potentiel économique marquent le Rhin supérieur et ses activités économiques. Elles sont reliées entre elles par des routes, des réseaux ferroviaires et des voies navigables. Outre la route et le rail, les ports rhénans assument une fonction importante pour le transport de marchandises à travers le Rhin supérieur.

Outre les centrales éoliennes et d'autres sites de production d'énergie renouvelable décentralisés, la région compte des centrales nucléaires. Les stratégies énergétiques nationales respectives diffèrent fortement.

Lagebeurteilung Évaluation de la situation

Raumsynthese
Synthèse spatiale

Thesen
Thèses

Die Lagebeurteilung rundet die vorangegangene Analyse ab und stellt ein erstes Zwischenfazit dar. Sie zeigt auf, wie der Oberrhein für das Raumkonzept gelesen wird und welche Aufgaben sich daraus ableiten. Gestützt darauf wird in der Folge das Raumkonzept aufgebaut und eingeführt.

Für die Lagebeurteilung wird eine neue Lesart des Raumes eingeführt: Mittels verschiedenen Raumfiguren werden Teilräume des Oberrheins gruppiert und mit Charakteristiken umschrieben. Innerhalb einer Raumfigur sind die Ausgangslage, die Stärken und die Herausforderungen in Bezug auf die räumliche Entwicklung ähnlich und lässt sich daher gesamtheitlich betrachten.

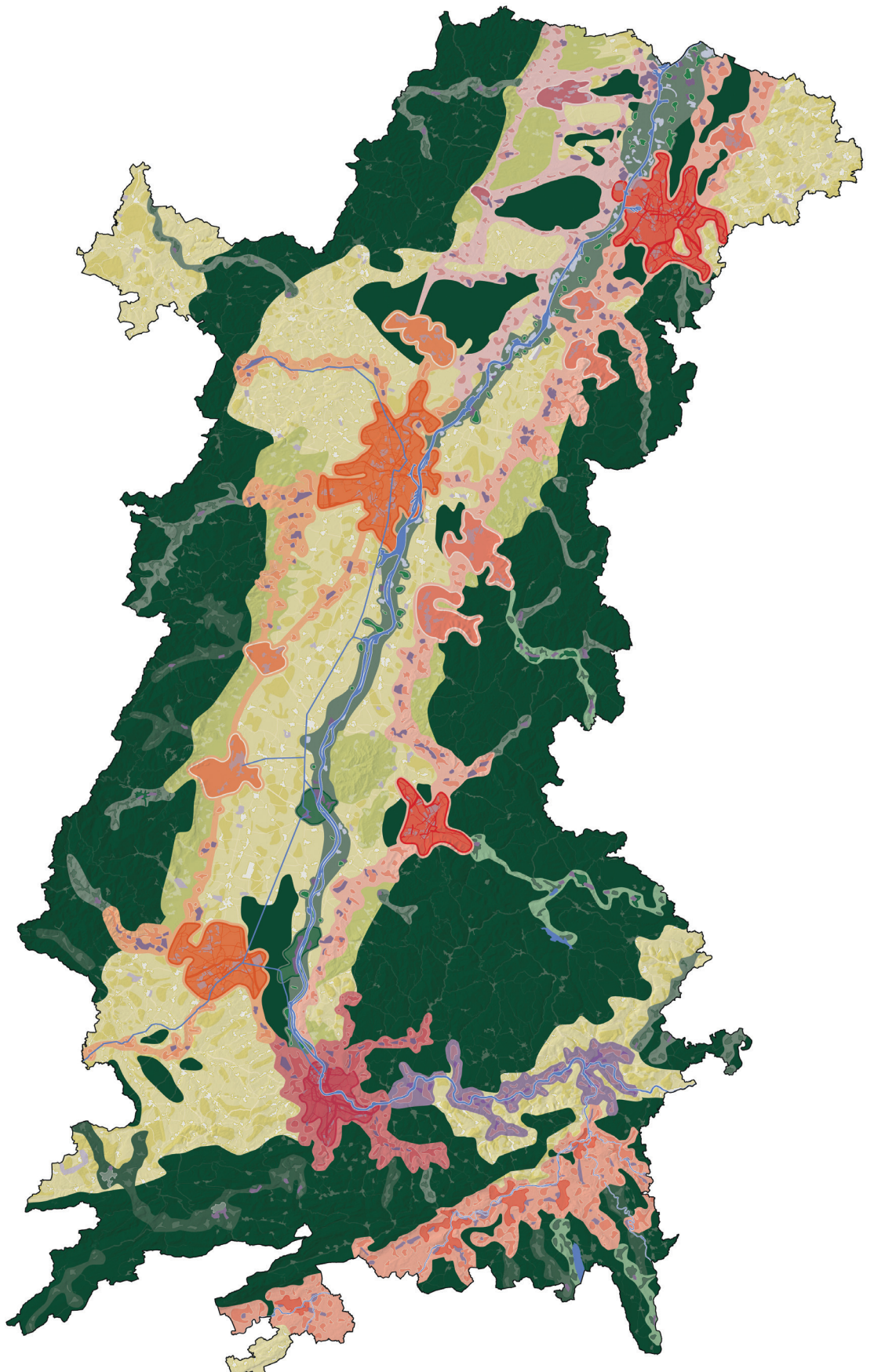
Die formulierten Thesen schließen diese Lesart auf eine prägnante Weise ab und dienen der Überleitung zur Definition von Aufgaben und Strategien, welchen sich das Raumkonzept annehmen soll.

L'évaluation de la situation, qui complète l'analyse précédente, constitue un premier bilan intermédiaire. Elle explicite la lecture qui est faite du Rhin supérieur pour le projet de territoire, et les missions qui en découlent, servant de base à la mise en place et au lancement du projet.

Cette évaluation introduit une nouvelle manière de lire l'espace : on regroupe des entités spatiales du Rhin supérieur au sein de figures spatiales, dont on décrit ensuite les caractéristiques. Une même figure spatiale présente une situation de départ, des atouts et des défis en matière de développement territorial similaires, ce qui permet d'identifier un ensemble.

Les thèses formulées concluent cette lecture avec concision et servent de transition vers la définition des missions et stratégies que le projet de territoire doit prendre en charge.

Raumfiguren des Oberrheins Figures spatiales du Rhin supérieur



Raumfiguren des Oberrheins
(Situation heute). Legende auf
Seiten 40 bis 44.
Figures spatiales du Rhin supérieur
(situation actuelle). Légendes
pages 40 à 44.

Raumsynthese Synthèse de l'espace

Raumfiguren - eine neue Lesart des Raumes

Während das vorangehende Kapitel eine Analyse unterschiedlichster Aspekte des Oberrheins in seiner ganzen Breite aufgezeigt hat, wird im Rahmen der Lagebeurteilung eine Synthese aus den Erkenntnissen der Analyse festgehalten.

Das zentrale Produkt dieser Synthese sind die Raumfiguren, welche eine gemeinsam entwickelte Lesart des Raumes darstellen. Dabei handelt es sich bei jeder Raumfigur um eine räumliche Komposition unterschiedlicher Infrastrukturen, Nutzungen, Qualitäten und Herausforderungen. Diese Aspekte haben innerhalb einer Raumfigur jeweils ähnliche Ausprägungen. Zur Entwicklung der Raumfiguren wurde kein quantitativer Ansatz verfolgt, vielmehr stellt er eine qualitative Einschätzung des Raumes auf Basis des gesammelten Wissens über den Oberrhein dar.

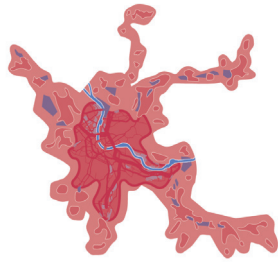
Dieser Ansatz ermöglicht es, den sehr großen Raum des Oberrheins in seiner Gesamtheit zu erfassen und dabei abstrahiert und reduziert wiederzugeben. Nur so können Aussagen im regionalen Maßstab gemacht und Entwicklungsstrategien formuliert werden, die für den Oberrhein als Region Gültigkeit haben.

Figures spatiales – une nouvelle lecture de l'espace

Si le chapitre précédent analyse les aspects les plus divers du Rhin supérieur, la présente évaluation de la situation synthétise les enseignements tirés de cette analyse.

Produit phare de cette synthèse, les figures spatiales offrent une lecture commune de l'espace. Chaque figure spatiale est formée d'infrastructures, d'usages de l'espace, de qualités et de défis aux caractéristiques similaires. Les figures spatiales reposent sur une approche non pas quantitative, mais plutôt qualitative de l'espace, fondée sur les connaissances collectées sur le Rhin supérieur.

Cette approche permet d'appréhender le vaste espace du Rhin supérieur dans sa globalité et de le restituer sous forme abstraite, réduite. Il devient ainsi possible de faire des constats à l'échelle de la région transfrontalière et de formuler des stratégies de développement applicables à l'échelle du Rhin supérieur vu comme région.



Trinationaler Raum Basel

Charakter

- Metropolraum Basel als trinationaler Verflechtungsraum
- Hohe Bevölkerungsdichte und positives Wachstum im gesamten funktionalen Verflechtungsraum

Begabung

- Zentrum für Wirtschaft, Industrie, Wissenschaft, Kultur und urbanes Leben im Dreiländereck
- Attraktiver, funktionaler und sehr gut erschlossener Knotenpunkt

Herausforderung

- Weiteres Wachstum und Intensivierung der Verflechtung bedingt grenzüberschreitende Zusammenarbeit
- Hohe klimatische Belastung
- Hoher Siedlungsdruck insb. im direkten Umland

Région trinationale de Bâle

Caractéristiques

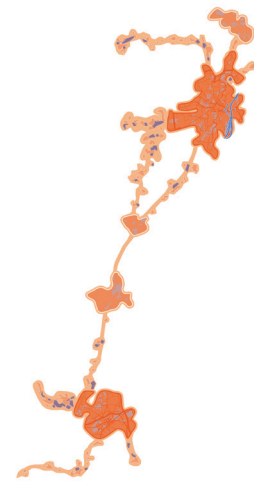
- L'espace métropolitain de Bâle en tant qu'espace d'interdépendances trinational
- Population dense et croissance démographique dans tout l'espace fonctionnel

Atouts

- Centralité pour l'économie, l'industrie, la science, la vie culturelle et urbaine dans la région des trois frontières
- Pôle attractif, très bien desservi avec une forte dimension fonctionnelle

Enjeux

- Croissance et intensification fonctionnelle conditionnées par un développement par-delà les frontières nationales
- Forte contrainte climatique
- Forte pression de l'urbanisation, surtout en périphérie



Elsässer Knotensystem

Charakter

- Knotensystem mit Großstädten Straßburg und Mulhouse und Ankerstädten Hagenau, Séléstat und Colmar
- Auf wenige, größere Knoten fokussiertes, effizientes ÖV-System

Begabung

- Straßburg, ein wirtschaftliches, wissenschaftliches und politisches Zentrum
- Attraktiv und sehr gut erschlossener Knotenpunkt
- Ankerstädte übernehmen wichtige funktionale Aufgaben für agrarische Siedlungslandschaften und die umliegende Industrie

Herausforderung

- Raum «zwischen den Knoten» braucht mehr Aufmerksamkeit
- Siedlungsentwicklung nachhaltig steuern
- Wachstum und Verflechtung im Raum Straßburg verlangt nach binationaler Zusammenarbeit

Système de nœuds alsaciens

Caractéristiques

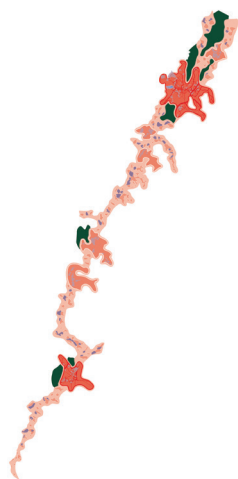
- Système de nœuds composé de grandes villes (Strasbourg et Mulhouse) et de villes d'ancrage (Hagenau, Séléstat et Colmar)
- Système de transports en commun efficace, centré sur quelques grands nœuds

Atouts

- Strasbourg, pôle économique, scientifique et politique
- Nœuds alsaciens attractifs, très bien desservis
- Villes d'ancrage assumant d'importantes missions fonctionnelles pour les territoires agricoles et les industries environnantes

Enjeux

- Nécessité de porter une attention accrue à l'espace «entre les nœuds»
- Gestion durable de l'urbanisation
- Coopération binationale indispensable à la croissance et à l'intensification fonctionnelle dans la région de Strasbourg



Badische Perlenkette

Charakter

- Dichte Kette aus Großstädten, Ankerstädten und kleineren Siedlungen entlang der Schienenhauptverbindung
- Größere Städte durch schnelle ÖV-Verbindungen vernetzt, kleinere Siedlungen am Nahverkehrsnetz orientiert

Begabung

- Auf unterschiedlichen Hierarchieebenen gut ausgebauter Mobilitätskorridor
- Dichter Siedlungsraum mit vielen Arbeitsplätzen

Herausforderung

- Schienennetz stark überlastet als Nadelöhr der Nord-Süd-Verbindungen (Personen- und Güterverkehr)
- Hoher Siedlungsdruck auf Landschaftsräume
- Hohe klimatische Belastung

Collier de perles badoises

Caractéristiques

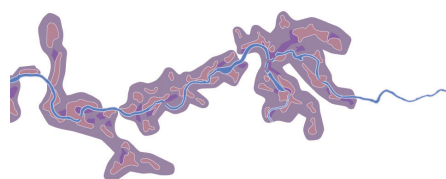
- Chaîne dense de grandes villes, villes d'ancrage et petites agglomérations le long du principal axe ferroviaire
- Petites et grandes villes bien reliées par les transports en commun

Atouts

- Couloir de mobilité bien développé aux différentes échelles territoriales
- Densité de l'urbanisation et de l'emploi

Enjeux

- Forte surcharge de l'axe ferroviaire nord-sud (transport de personnes et de marchandises)
- Forte pression de l'urbanisation sur les espaces paysagers
- Contraintes climatiques élevées



Binationaler Raum Hochrhein

Charakter

- Binationaler linearer Verdichtungsraum mit kleinräumiger Raumstruktur
- Hohes Angebot zum Wohnen und Arbeiten in attraktiver Landschaft

Begabung

- Gute Vernetzung über den Rhein hinweg, dichte Besiedlung beidseits des Rheins
- Gute ÖV-Anbindung an die Region Basel
- Touristisch attraktive Region

Herausforderung

- Gegenläufige Bewegungen: Zur Arbeit in die Schweiz, zum Wohnen und Einkaufen nach Deutschland
- Hoher Siedlungsdruck auf Landschaftsräume; Gefahr eines durchgängigen Siedlungsbandes

Espace binational du Haut-Rhin

Caractéristiques

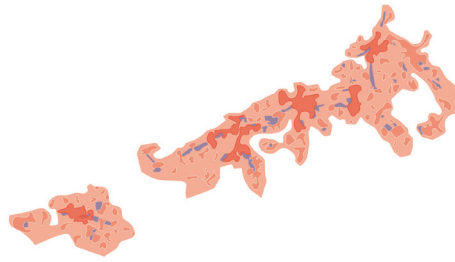
- Urbanisation linéaire binationale avec une structure spatiale composée de petites unités
- Offre importante de logement et de travail dans un paysage attrayant

Atouts

- Bonne interconnexion par-delà le Rhin, population dense des deux côtés du fleuve
- Bonne connexion des transports publics à la région de Bâle
- Attractivité touristique de la région

Enjeux

- Importances des mouvements pendulaires : travailler en Suisse, habiter et consommer en Allemagne
- Forte pression de l'urbanisation sur les espaces paysagers
- Risque d'une bande d'urbanisation continue



Siedlungsnetz Schweizer Mittelland

Charakter

- Dichter und gut erschlossener Wirtschafts- und Siedlungsraum zwischen Jura und Alpen
- Dynamische Region mit hohem Wachstum

Begabung

- Leistungsstarke ÖV-Erschließung, beliebte Wohnlagen
- Teil des wichtigsten Wirtschaftsraums der Schweiz

Herausforderung

- Trotz ÖV-Erschließung, hohe Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr
- Hoher Nutzungsdruck benötigt gute Abstimmung der Funktionen

Réseau d'agglomération du Plateau suisse

Caractéristiques

- Espace économique et densité urbaine bien desservis entre le Jura et les Alpes
- Région dynamique à forte croissance

Atouts

- Desserte performante en transports en commun
- Quartiers résidentiels appréciés
- Espace économique parmi les plus importants de Suisse

Enjeux

- Forte dépendance vis-à-vis de la mobilité individuelle motorisée, malgré des transports publics performants
- Nécessité de bien coordonner les fonctions en raison de la forte pression des usages sur l'espace



Wald- und Berglandschaft mit Talbändern

Charakter

- Bewaldete Berglandschaft mit ländlich geprägten Talbändern
- Unterschiedliche Voraussetzungen in Tälern mit und ohne Bahn-Anschluss

Begabung

- Ökologisch und klimatisch wertvolle Landschaftsräume
- Beliebte touristische Destinationen und Naherholungsgebiete
- Potenzialräume für Energiegewinnung

Herausforderung

- In Talbändern hohe Flächenkonkurrenz zwischen Nutzungen bei «enger Tallage» und hoher Flächenverbrauch
- Sicherung einer nachhaltigen Mobilität und Versorgung in Talbändern und Zwischenräumen
- Sicherung des Naturraums / Vermeidung weiterer Zerschneidung

Paysage de forêts et de montagnes avec des bandes de vallée

Caractéristiques

- Paysage de montagne boisé avec des bandes de vallées à caractère rural
- Conditions différentes dans les vallées avec et sans desserte ferroviaire

Atouts

- Espaces paysagers d'une grande valeur écologique et climatique
- Destinations touristiques appréciées et espaces de loisirs de proximité
- Espaces avec un potentiel de production énergétique

Enjeux

- Forte concurrence des usages dans les vallées étroites, et forte consommation de l'espace
- Mobilité et approvisionnement durables dans les vallées et les espaces intermédiaires
- Sauvegarde de l'espace naturel/prévention d'un nouveau morcellement de l'espace



Rheinlandschaften

Charakter

- Kleinteilige Struktur aus kleineren Siedlungen und Auenlandschaften
- Naturraum und Verkehrsweg «Rhein» in der Mitte als verbindendes und trennendes Element

Begabung

- Bedeutende Schifffahrtsstraße und Raum für Energiegewinnung
- Raum für Tourismus und Naherholung
- Ökologisch wertvolle Naturräume und Auenlandschaften

Herausforderung

- Neue Querungsmöglichkeiten für Bahn, Fuß und Rad
- Bewältigung von Nutzungskonflikten: Wirtschaftliche Funktion, ökologische Funktion und Energiegewinnung
- Schlechte Zugänglichkeit und Erlebbarkeit des Rheins
- Unter starkem Einfluss des Klimawandels: Hochwasser und Niedrigwasser

Paysages rhénans

Caractéristiques

- Organisation spatiale morcelée composée de petites agglomérations et de paysages alluviaux
- Le Rhin, espace naturel et économique central, qui relie et sépare

Atouts

- Importante voie navigable et espace pour la production d'énergie
- Espace pour le tourisme et les loisirs de proximité
- Espaces naturels et paysages alluviaux de grande valeur écologique

Enjeux

- Développement de nouveaux franchissements pour les déplacements en train, à pied et à vélo
- Gestion des conflits d'usage : fonction économique, fonction écologique et production d'énergie
- Accessibilité difficile du Rhin pour profiter de ses paysages
- Forte influence du changement climatique : crues et étiage



Agrarische Siedlungslandschaften

Charakter

- Durch Ackerbau geprägte Landschaft mit kleinteiliger, wenig hierarchischer Siedlungsstruktur
- Unterschiedliche Dichten und Erschließungsqualitäten mit vermehrt autoorientierter Siedlungsentwicklung

Begabung

- Nahrungsmittelproduzentin für den Oberrhein
- Potenzialraum für Erneuerbare Energien (Biomasse, Solar, z.T. Wind)
- Ländliche, beliebte Wohnstandorte

Herausforderung

- Vom Auto abhängige, flächenintensive Siedlungsentwicklung (Wohnen und Gewerbe) mit Gefahr weiterer Zersiedelung der Landschaft
- Sicherung einer nachhaltigen Mobilität und Versorgung sowie einem Angebot an Arbeitsplätzen
- Hohe klimatische Belastung, Nahrungsmittelproduktion vs. Biodiversität

Paysages agricoles urbanisés

Caractéristiques

- Paysage marqué par les grandes cultures avec une structure d'habitat morcelée, peu hiérarchisée
- Densités et qualités de desserte variables avec un développement urbain davantage orienté vers la voiture

Atouts

- Production de denrées alimentaires pour la région du Rhin supérieur
- Espace avec un potentiel pour les énergies renouvelables (biomasse, solaire, en partie éolien)
- Lieu de résidence rural apprécié

Enjeux

- Urbanisation (habitat et activités) dépendante de la voiture et consommatrice d'espace, risque de mitage du paysage
- Assurer de manière durable mobilité, approvisionnement et offres d'emplois
- Contrainte climatique élevée, conciliation production alimentaire/biodiversité



Weinregion

Charakter

- Landschaftsprägende Weinanbaugebiete, welche zentral für die kulturelle Identität der Region stehen
- Kleine Siedlungen mit dem Charakter von Weindörfern

Begabung

- Beliebte touristische Destinationen und Naherholungsgebiete
- Prägender Wirtschafts- und Landschaftsraum

Herausforderung

- Sicherung von Biodiversität
- Vom Auto abhängige, flächenintensive Siedlungsentwicklung mit Gefahr weiterer Zersiedelung der Landschaft
- Sicherung einer nachhaltigen Mobilität und Versorgung sowie einem Angebot an Arbeitsplätzen

Région viticole

Caractéristiques

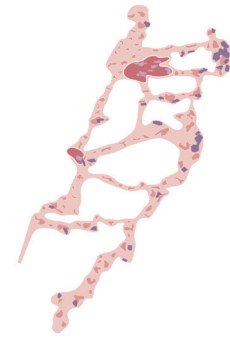
- Régions viticoles caractéristiques du paysage, au cœur de l'identité culturelle de la région
- Petites agglomérations ayant le caractère de villages viticoles

Atouts

- Destinations touristiques et zones de loisirs de proximité appréciées
- Espace économique et paysager caractéristique

Enjeux

- Sauvegarde de la biodiversité
- Urbanisation dépendante de la voiture et consommatrice d'espace, risque d'un nouveau mitage du paysage
- Assurer de façon durable mobilité, approvisionnement et offres d'emploi



Pfälzer Band

Charakter

- In Weinanbaugebiete eingebettete Struktur von mit Schiene angebundene Orte und autoabhängige Ortschaften, welche zentral für die kulturelle Identität der Region steht

Begabung

- Beliebte touristische Destinationen
- Prägender Wirtschafts- und Landschaftsraum

Herausforderung

- Grosse, teilweise schlecht erschlossene Gewerbegebiete verstreut über die Landschaft
- Grössenteils vom Auto abhängige, flächenintensive Siedlungsentwicklung mit Gefahr weiterer Zersiedelung der Landschaft
- Sicherung einer nachhaltigen Mobilität und Versorgung sowie einem Angebot an Arbeitsplätzen

Ruban du Palatinat

Caractéristiques

- Structure intégrée dans les régions viticoles de localités reliées par le rail et de localités dépendantes de la voiture, qui représente l'identité culturelle centrale de la région.

Atouts

- Destinations touristiques populaires
- Espace économique et paysager marquant

Enjeux

- Grandes zones d'activités, en partie mal desservies, dispersées dans le paysage
- Urbanisation en grande partie dépendante de la voiture et gourmande en foncier, avec risque de mitage supplémentaire du paysage
- Assurer une mobilité durable, l'approvisionnement du quotidien ainsi que des offres d'emplois

Thesen und Aufgaben

Thèses et missions

Der Klimawandel wird den Oberrhein besonders hart treffen!

Alle planerischen Handlungen müssen sich an den Prinzipien des Klimaschutzes und der Klimaanpassung orientieren.

Die Rolle des Rheins ist noch ungeklärt!

Der Rhein wird ein erlebbares Identitätsmerkmal der Oberrheinregion.

Es gibt keine abgestimmte Strategie für ein flächensparendes Wachstum!

Die Prinzipien des flächensparenden Wachstums werden umgesetzt.

Die Städte am Oberrhein können sich noch nicht als leistungsfähiges Städtetz organisieren!

Es wird ein klar differenziertes Städtetz mit unterschiedlichen Aufgaben, Funktionen und Qualitäten aufgebaut.

Der Oberrhein ist trotz des breiten ÖPNV-Angebots in großen Teilen eine autoorientierte Region!

Die Oberrheinregion legt den Fokus auf nachhaltige Mobilitätsformen.

Die Wahrnehmung des Oberrheins als gemeinsamer Lebensraum und attraktive, vielfältige Region ist am Oberrhein selbst noch nicht ausreichend vorhanden!

Die Eigenwahrnehmung des Oberrheins als gemeinsamer und vielfältiger Lebensraum wird gestärkt.

Die Konflikte zwischen dem Oberrhein als transnationale Verkehrsader und dem Oberrhein als Lebensraum werden tendenziell zunehmen!

Die Funktion des Oberrheins als Verkehrsader versus Lebensraum wird räumlich konkretisiert und priorisiert.

Es gibt noch keine Strategie zur Eindämmung der räumlichen Folgen der wirtschaftlichen Disparitäten zwischen den drei Ländern!

Die wirtschaftliche Zusammenarbeit wird gestärkt.

Die Entwicklung des Oberrheins ist sowohl eine trinationale Aufgabe als auch Aufgabe „normaler“ regionaler Entwicklung in D, F und CH!

Trinationale und regionale Entwicklungsabsichten werden koordiniert und gegenseitig abgestimmt.

Die Kulturlandschaften des Oberrheintals können ihre Aufgaben immer weniger erfüllen!

Die Kulturlandschaften des Oberrheins werden resilient und zukunftsorientiert transformiert.

Thesen und Aufgaben

Thèses et missions

Le changement climatique va toucher la région du Rhin supérieur de manière particulièrement sévère!

Toutes les actions de planification doivent reposer sur les principes de la protection du climat et de l'adaptation au changement climatique.

Le rôle du Rhin n'a pas encore été clarifié!

Le Rhin devient un élément d'identité tangible de la région du Rhin supérieur.

Il n'existe aucune stratégie concertée pour une croissance économe en espace!

Les principes d'une croissance économe en espace sont mis en œuvre.

Les villes de la région du Rhin supérieur ne sont pas encore organisées en un système urbain performant!

Un système urbain clairement différencié est mis en place, avec des missions, fonctions et qualités distinctes.

Malgré sa large offre de transports en commun, la région du Rhin supérieur est en grande partie axée sur la voiture!

La région du Rhin supérieur met l'accent sur des formes de mobilité durables.

Le Rhin supérieur n'est pas suffisamment perçu comme un espace de vie commun et une région attrayante et diversifiée !

La propre perception du Rhin supérieur en tant qu'espace de vie commun et diversifié est renforcée.

Les conflits entre le Rhin supérieur en tant qu'axe de transport transnational et le Rhin supérieur en tant qu'espace de vie auront tendance à augmenter !

La conciliation entre la fonction d'axe de circulation (corridor) et espace de vie de qualité est concrétisée spatialement et priorisée.

Il n'existe encore aucune stratégie pour endiguer les conséquences spatiales des disparités économiques entre les trois pays !

La coopération économique est renforcée.

Le développement du Rhin supérieur est une mission trinationale tout comme une mission de développement territorial « ordinaire » en Allemagne, en France et en Suisse.

Les intentions de développement trinational et régional sont coordonnées et mutuellement harmonisées.

Les paysages forgés par les hommes et les femmes de la vallée du Rhin supérieur peuvent de moins en moins remplir leurs fonctions !

Les paysages du Rhin supérieur sont transformés de manière résiliente et orientée vers l'avenir.

10 Thesen über den Oberrhein

Auf Basis der umfassenden räumlichen Analyse des Oberrheins und der Konsolidierung der Erkenntnisse in den Raumfiguren wurden 10 Thesen gebildet. Diese 10 Thesen bilden die Basis für ein gemeinsames Verständnis der Herausforderungen des Oberrheins. Neben den 10 festgelegten Thesen mit starkem Raumbezug wurden drei andere Thesen diskutiert, welche den Oberrhein ebenfalls stark beschäftigen, für die Weiterbearbeitung jedoch nicht weiter vertieft, da sie aus raumplanerischer Sicht und durch raumplanerische Instrumente und Ansätze nicht maßgeblich beeinflusst werden können:

- > Der demografische Wandel wird in der aktuellen Planung über die Zukunft des Oberrheins zu wenig berücksichtigt.
- > Die Governance-Strukturen der drei Länder sind sehr unterschiedlich geregelt und erschweren hierdurch eine großräumige grenzüberschreitende Zusammenarbeit.
- > Die Außenwirkung der (grenzüberschreitenden) Forschungs- und Entwicklungskompetenzen des Oberrheins ist ausbaufähig.

Der demografische Wandel, damit vor allem die Überalterung der Bevölkerung, ist ein allgegenwärtiges Thema in allen drei Ländern. Raumplanerische Instrumente im Umgang mit diesem Wandel sind beschränkt und müssen stark auf der kommunalen/interkommunalen Ebene gelenkt werden. Wohnformen, die für eine ältere Bevölkerung ein angenehmes Wohn- und Betreuungsumfeld offerieren, sind dafür wichtig. Förderprogramme müssen dabei flächendeckend von den unterschiedlichsten politischen Ebenen finanziell und organisatorisch gefördert werden. Dies ist eine wichtige Herangehensweise, welche aber über die Ebene des Oberrheins kein zusätzliches Momentum erhält.

Die unterschiedlichen politischen, rechtlichen und administrativen Rahmenbedingungen durch das Zusammentreffen der drei Länder erschwert die Zusammenarbeit enorm. Dies ist eine unumstößliche Folge der Realität einer Staatsgrenze. Diese Herausforderung und Vorschläge, wie damit auf der Planungs- und Umsetzungsebene umgegangen wird, wird im Rahmen dieser Arbeit anerkannt und im Kapitel Ausblick aufgenommen und thematisiert.

10 thèses sur le Rhin supérieur

L'analyse spatiale approfondie du Rhin supérieur et la consolidation des enseignements tirés des figures spatiales ont donné lieu à la formulation de 10 thèses/principes, qui constituent le socle d'une compréhension commune des enjeux du Rhin supérieur. Trois autres thèses/principes ont fait l'objet de discussions sans toutefois être approfondis, malgré leur influence sur l'avenir du Rhin. La raison en est l'impossibilité, au plan spatial, de les traiter de manière déterminante au moyen de la planification et des outils réglementaires. Ces trois thèses/principes portent, comme suit, sur :

- > le tournant démographique, insuffisamment pris en compte dans la réflexion actuelle sur l'avenir du Rhin supérieur,
- > la structuration très différente des instances de gouvernance des trois pays, qui rend difficile une coopération transfrontalière à l'échelle d'un grand territoire,
- > la visibilité des compétences (transfrontalières) en matière de recherche et de développement dans la région du Rhin supérieur, qui peut être améliorée.

Le tournant démographique, et plus particulièrement le vieillissement de la population, est un thème omniprésent dans les trois pays. Limités, les outils réglementaires d'aménagement du territoire pour relever ce défi doivent plutôt se concentrer sur l'échelon communal/intercommunal. Les formes de logement qui offrent à la population âgée un cadre de vie et de soins agréable jouent un rôle important. D'où la nécessité pour les différents niveaux politiques de les soutenir aux plans financier et organisationnel. Cette approche majeure ne suscite toutefois aucun élan supplémentaire à l'échelle du Rhin supérieur.

La différence de cadres politiques, juridiques et administratifs entre les trois pays complique énormément la coopération. C'est là une conséquence intrinsèque à la réalité d'une frontière nationale. Pris en compte dans le cadre de ce travail, ce défi et les propositions sur la manière de le relever au regard de la planification et de sa mise en œuvre sont abordés dans le chapitre Perspectives.

Die Forschungs- und Entwicklungskompetenz der Institutionen und Forschungseinrichtungen am Oberrhein ist stark. Eine raumplanerische Strategie, um dies zu fördern, gibt es aber leider nicht. In erster Linie ist diese Förderung organisatorischer Natur und liegt in der internationalen Zusammenarbeit. Daher wird im Rahmen dieser Arbeit nicht verstärkt darauf eingegangen.

Beurteilung der 10 Thesen

Im Rahmen des ersten durchgeführten Workshops wurden die Thesen aus zwei Blickwinkeln diskutiert und rangiert. In einem ersten Schritt wurden die Teilnehmenden des Workshops nach ihrer Beurteilung der größten Herausforderungen gefragt, im zweiten Schritt nach ihrer Einschätzung, wo am meisten bewirkt werden kann. Daraus haben sich die nachfolgenden zwei Rangierungen der Thesen ergeben.

Welches sind die grössten Herausforderungen?

1. Klimawandel
2. Verkehrsader vs. Lebensraum
3. Flächenwachstum
4. Ausrichtung als Autoregion
5. Wirtschaftliche Disparitäten
6. Fehlendes Städtetz
7. Kulturlandschaften
8. Trinationale vs. regionale Aufgabe
9. Rolle des Rheins
10. Eigenwahrnehmung

Wo kann am meisten bewirkt werden?

1. Rolle des Rheins
2. Klimawandel
3. Flächenwachstum
4. Fehlendes Städtetz
5. Ausrichtung als Autoregion
6. Verkehrsader vs. Lebensraum
7. Eigenwahrnehmung
8. Kulturlandschaften
9. Trinationale vs. regionale Aufgabe
10. Wirtschaftliche Disparitäten

Vergleicht man die Top 5 eingestuften Thesen beider Fragen, ist ersichtlich, dass der Klimawandel, das unkoordinierte Flächenwachstum und die Ausrichtung des Oberrheins als Autoregion als die größten Herausforderungen betrachtet sowie auch als starke Hebel für eine positive Veränderung identifiziert werden. Während der Konflikt zwischen dem Oberrhein als Lebensraum und als Verkehrsader zwar als große Herausforderung identifiziert wird, wird das Potenzial, hier etwas zu verändern, nur als

Les institutions et centres de recherche de la région du Rhin supérieur ont une forte compétence en recherche et développement. Malheureusement, aucune stratégie d'aménagement du territoire ne permet de l'encourager. De nature essentiellement organisationnelle et étroitement liée à la coopération internationale, la promotion de cette compétence ne sera pas abordée plus avant dans le cadre de ce travail.

Évaluation des 10 thèses

Dans le cadre du premier atelier, les thèses ont été discutées et évaluées selon deux angles. Les participants à l'atelier ont été invités à donner leur avis tout d'abord sur les principaux défis à relever, puis sur les domaines où il est possible d'avoir le plus d'impact. Il en a résulté les deux classements suivants.

Quels sont, selon vous, les plus grands enjeux ?

1. Changement climatique
2. Corridor de transport vs. espace de vie
3. Consommation de l'espace
4. Région axée sur la voiture
5. Disparités économiques
6. Manque de système urbain
7. Paysages façonnés
8. Missions trinationales vs. régionales
9. Rôle du Rhin
10. Perception du Rhin supérieur

Quels sont les domaines où il est possible d'avoir le plus d'impact ?

1. Rôle du Rhin
2. Changement climatique
3. Consommation de l'espace
4. Manque de système urbain
5. Région axée sur la voiture
6. Corridor de transport vs. espace de vie
7. Perception (des habitants) du Rhin supérieur
8. Paysages façonnés
9. Missions trinationales vs. régionales
10. Disparités économiques

Si l'on compare les 5 thèses arrivées en tête des réponses, on constate que le changement climatique, la croissance non coordonnée de la consommation de l'espace et le Rhin supérieur en tant que région dominée par la voiture individuelle apparaissent à la fois comme les plus grands enjeux et de puissants leviers en faveur d'un changement positif. Si le conflit entre le Rhin supérieur-espace de vie et le Rhin supérieur-corridor de transport ressort comme un enjeu majeur, le potentiel de changement dans ce domaine n'est jugé que moyen. En revanche,

mittelmäßig eingestuft. Das fehlende Städtenetz hingegen wird als Strategie für eine positive Veränderung eingeschätzt. Spannend ist, dass die ungeklärte Rolle des Rheins als eine der kleinsten Herausforderungen identifiziert, aber an erster Stelle für eine positive Zukunftsentwicklung platziert wird.

In diesem letzten Punkt wurde die Bedeutung des Rheins als identitätsstiftendes Merkmal und potenziell verbindendes Raumelement im übertragenen und wörtlichen Sinn klar hervorgehoben. Es wurde deutlich, dass es die Aufgabe des Raumkonzepts ist, nicht nur als raumplanerisches Instrument zu agieren, sondern als Strategie zu dienen, um räumliche Qualität für den Austausch zu stärken und zu fördern.

Die hohe Platzierung der Thesen zum Städtesystem, der Autoregion und zum Flächenwachstum zeigen, wie gegenseitig abhängig diese Herausforderungen voneinander sind. Dass die Region eine Autoregion ist, liegt natürlich auch daran, dass das Städtesystem zur Zeit nicht ausreichend ausgebaut ist und das Flächenwachstum unkontrolliert und in die Landschaft hinaus stattgefunden hat. Dieses flächige Wachstum in den ländlichen Gebieten hat die Notwendigkeit des Autos wiederum gestärkt und durch die geringen Siedlungsdichten und einen flächigen Siedlungsteppich konnten sich keine Zentren für ein starkes Städtenetz bilden.

Die Erst-, respektive Zweitrangierung der Herausforderung des Klimawandels hat nochmals deutlich betont, vor welchem Hintergrund sich diese Raumstrategie zu entwickeln hat. Sowohl Klimaschutz als auch Klimaanpassung spielen hier eine große Rolle.

L'absence de système urbain structuré est considérée comme une stratégie de changement positif. Il est passionnant de constater que le rôle non clarifié du Rhin, identifié parmi les plus petits enjeux, arrive en première position des domaines les plus impactants.

Ce dernier point souligne clairement l'importance du Rhin en tant que marqueur d'identité et élément spatial potentiellement fédérateur, au sens figuré comme au sens propre. Cela met une nouvelle fois en évidence combien le projet de territoire consiste non seulement à servir d'instrument d'aménagement du territoire, mais aussi de stratégie permettant de renforcer et de promouvoir une qualité spatiale propice aux échanges.

La place importante accordée aux thèses relatives au système urbain, à la région axée sur la voiture et à la consommation excessive de l'espace montre l'interdépendance de ces enjeux. Si la région fait la part belle à la voiture, c'est bien sûr aussi parce que le système urbain est insuffisamment développé à l'heure actuelle et que la consommation de l'espace, faite de manière incontrôlée, a mité le paysage. À son tour, cette consommation de l'espace dans les espaces ruraux a renforcé la nécessité de la voiture. Par conséquent, face à un habitat peu dense et à un étalement urbain, aucun centre n'a pu se former pour constituer un système urbain.

La première, voire la deuxième priorité accordée à l'enjeu du changement climatique souligne encore une fois clairement le contexte dans lequel cette stratégie territoriale doit se développer. Protection du climat et adaptation au changement climatique y ont toutes deux un rôle à jouer.

Zukunftsaufgaben für den Oberrhein

Durch die Validierung der Thesen im Rahmen des Workshops wurde deutlich, dass diese Thesen, formuliert als Herausforderungen, die zentralen Aufgaben des Oberrheins darstellen:

- > Alle planerischen Handlungen müssen sich an den Prinzipien des Klimaschutzes und der Klimaanpassung orientieren.
- > Der Rhein wird ein erlebbares Identitätsmerkmal der Oberrheinregion.
- > Die Prinzipien des flächensparenden Wachstums werden umgesetzt.
- > Es wird ein klar differenziertes Städtetz mit unterschiedlichen Aufgaben, Funktionen und Qualitäten aufgebaut.
- > Die Oberrheinregion legt den Fokus auf nachhaltige Mobilitätsformen.
- > Die Eigenwahrnehmung des Oberrheins als gemeinsamer und vielfältiger Lebensraum wird gestärkt.
- > Die Funktion des Oberrheins als Verkehrsader versus als Lebensraum wird räumlich konkretisiert und priorisiert.
- > Die wirtschaftliche Zusammenarbeit wird gestärkt.
- > Trinationale und regionale Entwicklungsabsichten werden koordiniert und gegenseitig abgestimmt.
- > Die Kulturlandschaften des Oberrheins werden resilient und zukunftsorientiert transformiert.

Les missions à réaliser pour le Rhin supérieur

La validation des thèses dans le cadre de l'atelier a permis de constater que, formulées comme des enjeux, elles représentent les missions centrales du Rhin supérieur :

- > Toutes les actions de planification doivent s'orienter sur les principes de la protection du climat et de l'adaptation au changement climatique.
- > Le Rhin devient un élément d'identité tangible de la région du Rhin supérieur.
- > Les principes d'une croissance économe en espace seront mis en œuvre.
- > Un système urbain clairement différencié sera mis en place, avec des missions, fonctions et qualités distinctes.
- > La région du Rhin supérieur met l'accent sur des formes de mobilité durables.
- > La perception de la région du Rhin supérieur en tant qu'espace de vie commun et diversifié est renforcée.
- > La conciliation entre la fonction d'axe de circulation (corridor) et espace de vie de qualité est concrétisée spatialement et priorisée.
- > La coopération économique est renforcée.
- > Les intentions de développement trinational et régional sont coordonnées et mutuellement harmonisées.
- > Les paysages culturels du Rhin supérieur sont transformés de manière résiliente et dans une perspective d'avenir.

Raumkonzept

Projet de territoire

Aufgaben und allgemeine Handlungsstrategien
Missions et stratégies générales d'action

Raumsysteme
Systèmes spatiaux

Städtesysteme und regionale Entwicklungsstrategie
Système urbain et stratégie de développement territorial

Energie und Wirtschaft
Énergie et économie

Mobilität
Mobilité

Landschaftliche Transformation
Transformation du paysage

Kultur- und Erlebnisregion
Espace culturel et de découverte

Raumbild
Vision spatiale

Das Raumkonzept zeigt auf, wie der Oberrhein den identifizierten Herausforderungen begegnen und sich nachhaltig in die Zukunft weiterentwickeln kann. Das Thema der Reduktion der CO₂-Emissionen sowie die Anpassung an den Klimawandel sind dabei eine Schlüsselaufgabe, die als Leitmotiv für die Erarbeitung angenommen wurde. Das Raumkonzept soll die Frage beantworten, wie eine ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltige Entwicklung über die Grenzen hinweg gelingen kann. Daher liegt der Fokus des Konzepts auf der grenzüberschreitenden Entwicklung der trinationalen Region, die in fünf sogenannten Raumsystemen aufgezeigt wird. Diese zeigen Aufgaben und Entwicklungen in einem langfristigen Planungshorizont bis 2050 für den gesamten Oberrhein auf, die grenzüberschreitend bedeutsam und räumlich auf diesem Maßstab darstellbar sind.

Die Aufgaben zur Bewältigung der heutigen und zukünftigen Herausforderungen sind jedoch weder alle grenzüberschreitend noch im großen Maßstab sichtbar. Vielmehr geht es darum, die nachhaltige Entwicklung in jeder Gemeinde und jeder Stadt voranzutreiben, unabhängig davon, ob diese in Frankreich, Deutschland oder der Schweiz liegt. Daher werden den Raumkonzepten zehn „allgemeine Strategien“ vorgestellt, die für den gesamten Raum gelten und die identifizierten Aufgaben adressieren.

Le projet de territoire montre comment le Rhin supérieur peut répondre aux enjeux identifiés et se développer durablement. Réduire les émissions de CO₂ et s'adapter au changement climatique en constituent une mission clé, adoptée comme leitmotiv de son élaboration. Ce projet doit viser un développement durable sur les plans écologique, économique et social par-delà les frontières. C'est pourquoi le concept se concentre sur le développement transfrontalier de la région trinationale, présenté dans cinq systèmes spatiaux. Ces derniers mettent en évidence les missions et évolutions importantes pour la planification transfrontalière à l'horizon 2050 pouvant être représentées spatialement à l'échelle de toute la région.

Les missions visant à relever les enjeux actuels et futurs ne sont toutefois ni toutes transfrontalières ni visibles à grande échelle. Il s'agit plutôt de faire progresser le développement durable dans chaque commune et chaque ville, qu'elle soit située en France, en Allemagne ou en Suisse. C'est pourquoi les projets de territoire sont précédés de dix «stratégies générales» applicables à l'ensemble du territoire et ciblant les missions identifiées.

Alle planerischen Handlungen müssen sich an den Prinzipien des Klimaschutzes und der Klimaanpassung orientieren.
Toutes les actions de planification doivent reposer sur les principes de la protection du climat et de l'adaptation au changement climatique

Der Rhein wird ein erlebbares Identitätsmerkmal der Oberrhein-Region.
Le Rhin devient un élément d'identité tangible de la région du Rhin supérieur.

Die Prinzipien des flächensparenden Wachstums werden umgesetzt.
Les principes d'une croissance économe en espace sont mis en œuvre.

Es wird ein klar differenziertes Städtenetz mit unterschiedlichen Aufgaben, Funktionen und Qualitäten aufgebaut.
Un système urbain clairement différencié est mis en place, avec des missions, fonctions et qualités distinctes.

Die Oberrheinregion legt den Fokus auf nachhaltige Mobilitätsformen.
La région du Rhin supérieur met l'accent sur les formes de mobilité durables.

Die Kulturlandschaften des Oberrheins werden resilient und zukunftsorientiert transformiert.
Les paysages du Rhin supérieur sont transformés de manière résiliente et orientée vers l'avenir.

4-fache Landschaftsentwicklung etablieren /
Établir un développement du paysage à 4 niveaux

Zukunftsfähiges Energiesystem aufbauen /
Construire un système énergétique durable

Siedlungswachstum räumlich begrenzen /
Circonscrire la croissance urbaine

Orte der kurzen Wege entwickeln (Suffizienz und Effizienz) /
Développer des lieux de courtes distances (sobriété et efficacité)

Qualitätsvolle Innenentwicklung umsetzen /
Favoriser un renouvellement urbain de qualité

Abstimmung von Siedlung und Verkehr: Innenentwicklung an ÖV-Haltestellen umsetzen /
Coordination urbanisation-mobilité : densifier autour des arrêts de transport en commun

Ausbau/Aufbau eines nachhaltigen Mobilitätssystems /
Développer/construire un système de mobilité durable

Arbeitsteilung der Städte und Gemeinden vereinbaren /
Convenir d'une répartition des rôles entre villes et communes

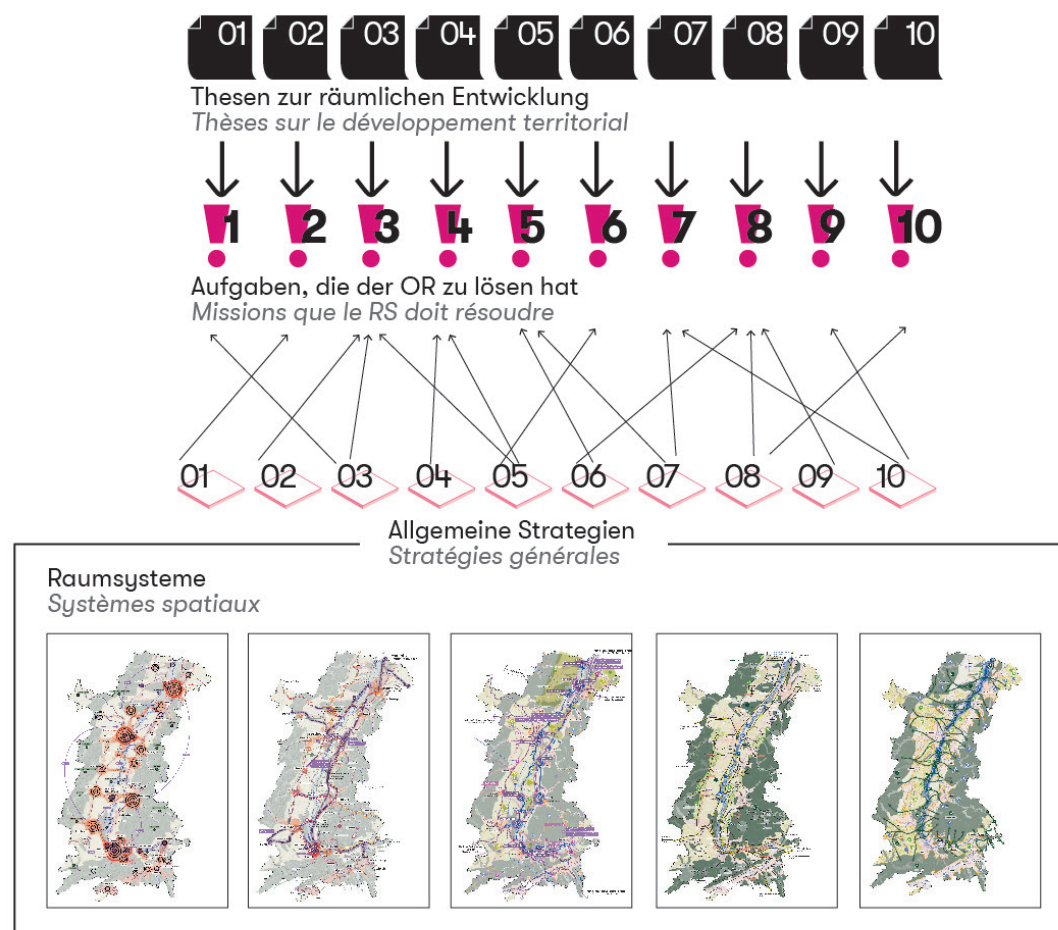
Eine regionale Wachstumsstrategie erarbeiten /
Élaborer une stratégie de croissance régionale

Erlebbarkeit und Qualitäten der Regionen fördern /
Promouvoir la découverte et les qualités des territoires

Zusammenhang der Aufgaben mit konkret räumlichem Bezug und den Allgemeinen Strategien
Interdépendances entre les missions à impact spatial et les stratégies générales

Aufgaben und Allgemeine Handlungsstrategien

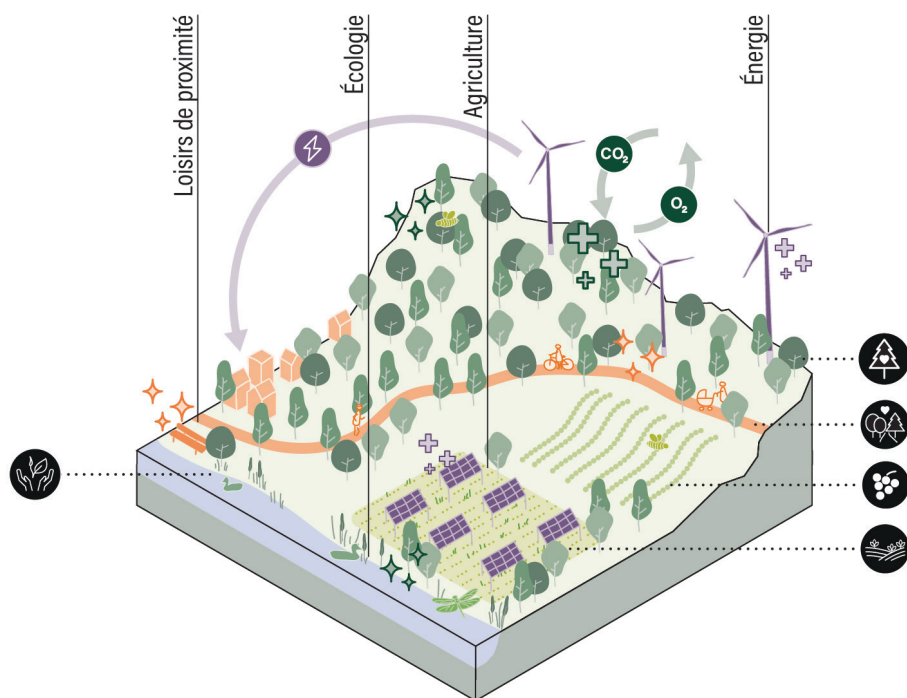
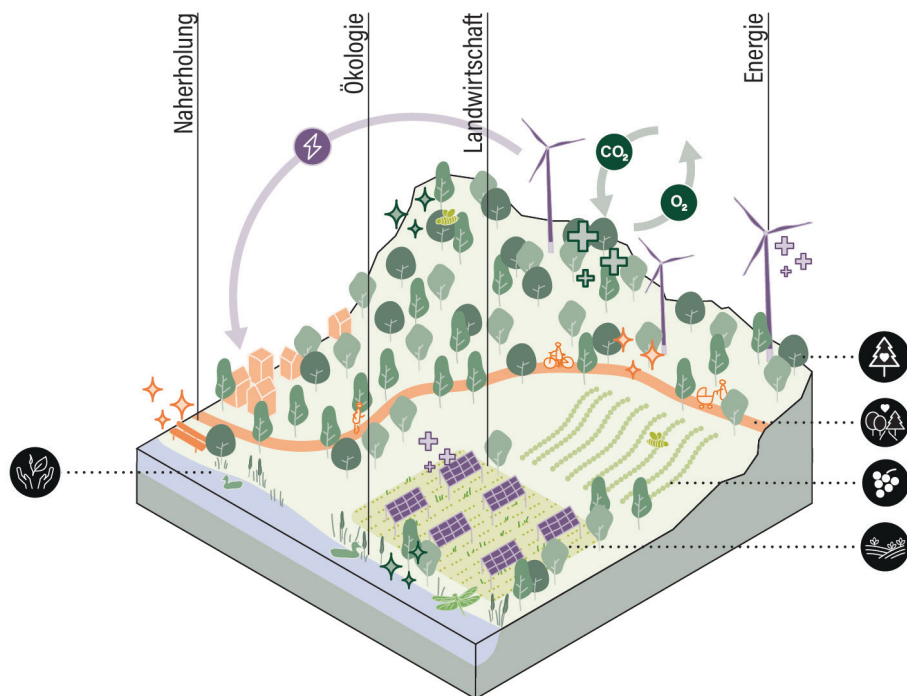
Missions et stratégies générales d'action



Zusammenhang der
Prozessschritte: Thesen > Aufgaben
> Allgemeine Strategien >
Raumsystemkarten
Relation entre les étapes du
processus : Thèses > Missions >
Stratégies générales > Cartes du
système spatial

Die Aufgaben des Oberrheins gelten nicht nur für den Gesamttraum, sondern auch für jede einzelne Stadt, Gemeinde sowie für jede Region, Bundesland oder Kanton. In diesem Sinne ist eine nachhaltige Entwicklung des Oberrheins nicht überall grenzüberschreitend anzugehen, sondern eine Frage der Entwicklung von funktionalen Räumen innerhalb der drei Länder. Daher dienen die „Allgemeinen Strategien“ als Richtschnur für das Handeln auf allen Maßstabsebenen. Gleichzeitig sind die Aufgaben komplexe Handlungsanforderungen – nicht jede Aufgabe kann mit einer Strategie gelöst werden, vielmehr geht es um ein Zusammenspiel von mehreren Strategien, die miteinander verknüpft sind. Die Abbildung auf Seite 56 zeigt eine Übersicht aller Strategien, durch die die identifizierten Aufgaben angegangen werden können. Dabei können einzelne Strategien zur Lösung mehrere Aufgaben beitragen.

Les missions décrites concernent toutes les échelles, celle du Rhin supérieur dans sa globalité, mais aussi chaque ville, commune et territoire, Land ou canton. L'avenir durable de la région repose non seulement sur l'approche transfrontalière, mais aussi sur l'évolution de ses espaces fonctionnels dans les trois pays. C'est pourquoi les «stratégies générales» orientent l'action à tous les niveaux d'échelle. Chaque mission décrite ne peut être mise en œuvre de manière séparée, toutes s'inscrivent dans un système complexe d'interactions. Le schéma à la page 56 présente une vue d'ensemble de toutes les stratégies ciblant les missions identifiées. Certaines méthodes peuvent faciliter l'accomplissement de plusieurs missions.



Räumliche Darstellung
der Strategie "4-fache
Landschaftsentwicklung
etablieren"
Représentation spatiale de la
stratégie générale
« Établir un développement du
paysage à 4 niveaux »

4-fache Landschafts- entwicklung etablieren

Die Nutzungsansprüche an die Landschaft nehmen durch die wachsende Bevölkerung und Anforderungen stark zu. Diese beinhalten die Naherholung, die Produktion erneuerbarer Energien, den Schutz der Ökosysteme und die Sicherung der landwirtschaftlichen Produktion.

In Zukunft müssen diese unterschiedlichen Nutzungsansprüche von Naherholung, Ökologie, Energieproduktion und Landwirtschaft viel mehr zusammen gedacht und geplant werden. Während erneuerbare Energien aufgrund ihrer starken Standortgebundenheit und tiefen Energiedichte viel stärker unser Landschaftsbild prägen, sind sie aufgrund ihrer baulichen Gegebenheiten kombinierbar mit anderen Nutzungen.

Im Falle von Agri-Photovoltaik lassen sich beispielsweise Solarpaneele mit der Produktion landwirtschaftlicher Produkte kombinieren, die vor zu starker Sonneneinstrahlung geschützt werden müssen. Hecken und Wege am Rande der Felder ermöglichen die Kombination landwirtschaftlicher Produktion der bestehenden Kulturlandschaft mit Erholung und dem Schutz der Biodiversität. Ein bestehendes Beispiel für die Mehrfachnutzung der Landschaft sind die Weinbaugebiete im Oberrheingraben. Diese sind landschaftsprägende Elemente, dienen der landwirtschaftlichen Produktion und sind ein Kulturgut, welches als Ausflugsziel und Erholungsraum dient.

Auch die Vogesen, der Schwarzwald sowie die großflächigen Wälder in der Ebene dienen schon der Holzproduktion, Erholung und Tourismus sowie der CO₂-Speicherung und dem Schutz der Biodiversität. Diese „Gleichzeitigkeit“ der Funktionen muss in Zukunft weiter ausgebaut werden.

Für zirkuläres und CO₂-neutrales Bauen ist eine aktive und nachhaltige Holzproduktion zentral – gleichzeitig müssen Nutzungskonflikte mit der Naherholung und der Ökologie vermieden werden.

Hinzu kommt die Aufgabe, die Wälder an den Klimawandel anzupassen. Dabei ist beispielsweise auch denkbar, Holzproduktion und die Haltung von Viehherden in sogenannten „Hutewäldern“ zu kombinieren.

Établir un développement du paysage à 4 niveaux

Les exigences d'utilisation du paysage augmentent fortement sous l'effet de la croissance démographique et de nouvelles demandes, axées sur les loisirs de proximité, la production d'énergies renouvelables, la protection des écosystèmes et la sauvegarde de la production agricole.

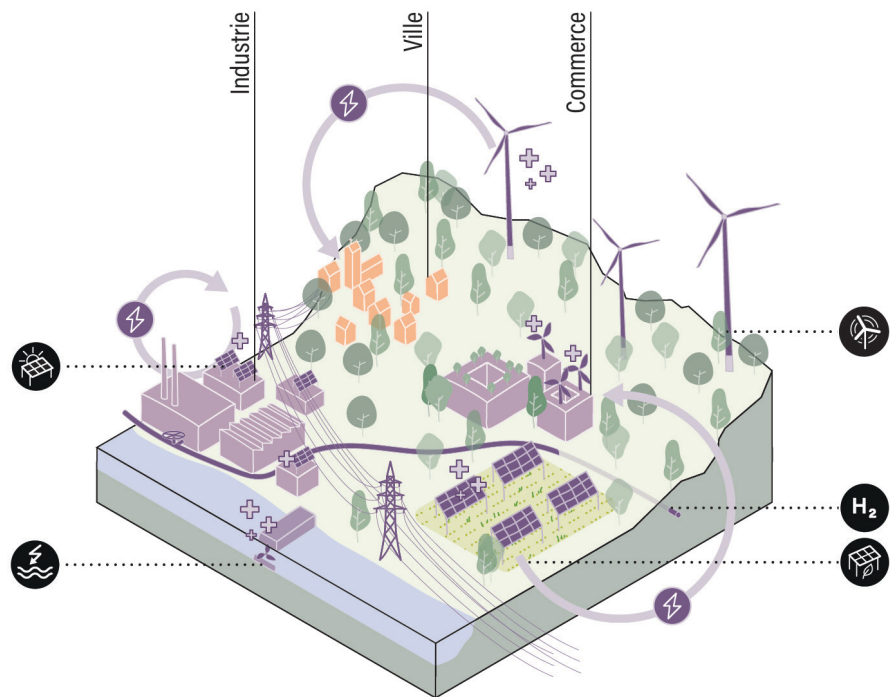
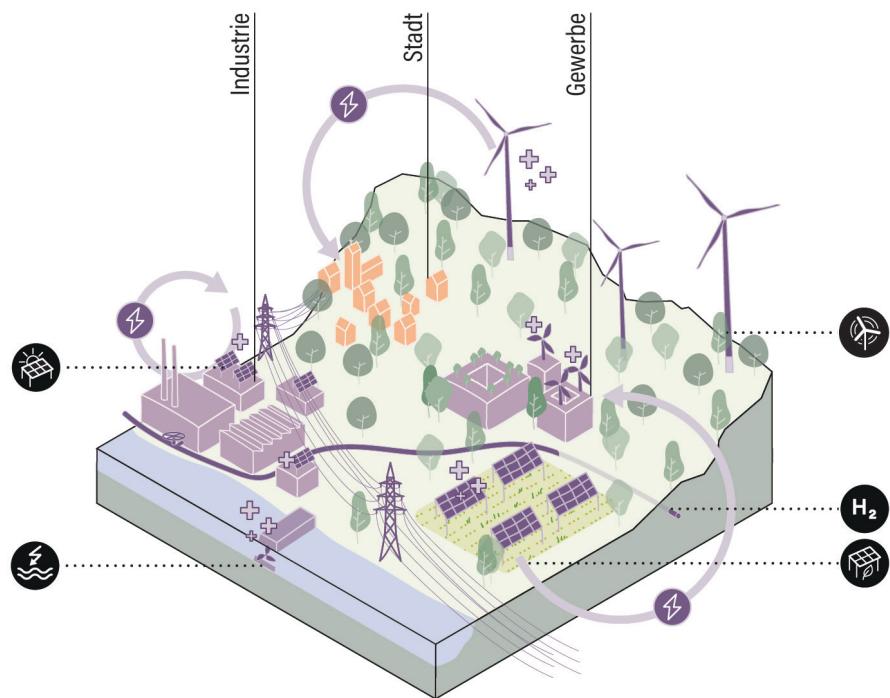
À l'avenir, il conviendra de prendre en compte et de planifier ces exigences en les articulant beaucoup plus entre elles. Si les énergies renouvelables, par leur fort ancrage local et leur faible densité énergétique, marquent nettement plus notre paysage, leurs caractéristiques structurelles les rendent combinables avec d'autres utilisations.

L'agriphotovoltaïque par exemple associe panneaux solaires et produits agricoles sensibles à l'ensoleillement. La préservation des haies et chemins en bordure de champs contribue à entretenir le paysage agricole tout en offrant un cadre aux activités de loisir et en protégeant la biodiversité. Les régions viticoles du fossé rhénan supérieur illustrent cette utilisation multiple du paysage : les vignes, éléments paysagers caractéristiques, servent à la production agricole tout en constituant un bien culturel, à la fois destination touristique et cadre propice aux loisirs.

Les Vosges de la Forêt-Noire et les vastes forêts de plaine servent déjà à la production de bois, aux loisirs et au tourisme ainsi qu'au stockage de CO₂ et à la protection de la biodiversité. Dans le futur, il faudra continuer à développer cette coexistence des fonctions.

En vue d'une construction circulaire neutre en carbone, il est essentiel de soutenir une filière bois active et durable, en veillant à éviter tout conflit d'utilisation avec les loisirs de proximité et l'écologie.

À cela s'ajoute la nécessité d'adapter les forêts au changement climatique. Dans ce contexte, on peut par exemple envisager de combiner production de bois et élevage dans les « forêts pastorales ».



Räumliche Darstellung der Strategie "Zukunftsfähiges Energiesystem aufbauen"
 Représentation spatiale de la stratégie générale
 « Construire un système énergétique durable »

Zukunftsfähiges Energiesystem aufbauen

Oberste Priorität zum Erreichen des politisch gesetzten Ziels der Netto-Null-Emissionen ist die Dekarbonisierung des Energiesystems. Dazu gehört eine gesteigerte Energieproduktion durch erneuerbare Energieträger, wie Sonne, Wind, Wasser, Biogase oder Geothermie. Abhängig von den nationalen Strategien wird auch nicht-erneuerbare Kernkraft weiterverfolgt. Dazu muss der Fokus vermehrt auf einer dezentralen Energieproduktionsstrategie beruhen. Der Einsatz erneuerbarer Elektrizität muss für eine weitergehende Dekarbonisierung auch auf das Elektrifizieren von Prozessen mit derzeit fossilen Energieträgern ausgeweitet werden.

Die Dekarbonisierung der energieintensiven Industrien mit hochtemperierten Prozessen, welche in der Oberrheinregion zu finden sind, wie Chemieindustrie, Eisen- und Papierverarbeitung, ist eine weitere Herausforderung. Diese Prozesse sind grundsätzlich schwer zu elektrifizieren und müssen daher auf alternative Energieträger zurückgreifen. Eine Strategie ist dabei auf Wasserstoff zu setzen, der aus erneuerbarer Elektrizität gewonnen wird. Es ist davon auszugehen, dass die Kapazitäten der Oberrheinregion zur Stromerzeugung nicht ausreichen, um den Wasserstoffbedarf dieser Industrien zu decken. Der Zugang zu Wasserstoff ist noch nicht abschließend geklärt. Die Versorgung und Verteilung von Wasserstoff sollte idealerweise zwischen den drei Ländern koordiniert und abgestimmt werden.

Die Ansiedlung neuer Industrien und Gewerbe sollte dort erfolgen, wo dekarbonisierten Energien in Form von Elektrizität und/oder Wasserstoff verfügbar sind oder sein werden. Um Energieengpässen oder der Überlastung der Elektrizitätsnetze vorzubeugen, ist es dringend erforderlich, die Netzinfrastruktur an die Besonderheiten der erneuerbaren Energien anzupassen und die Stromspeicherung vorausschauend zu planen. Die räumliche Abstimmung zwischen Energieangebot mit (grosser) Energienachfrage kann ein wesentlicher Teil zur Reduktion des Problems beitragen.

Trotz alledem werden auch weiterhin größere Standorte für die Produktion von Energie aus Wind und Solar am Oberrhein notwendig sein, auch wenn diese derzeit als beschränkt eingeschätzt werden. Ebenso ist davon auszugehen, dass auch weiterhin ein grosser Teil der Elektrizität aus Atomkraft gewonnen wird – von dem der Oberrhein auch weiterhin abhängig ist.

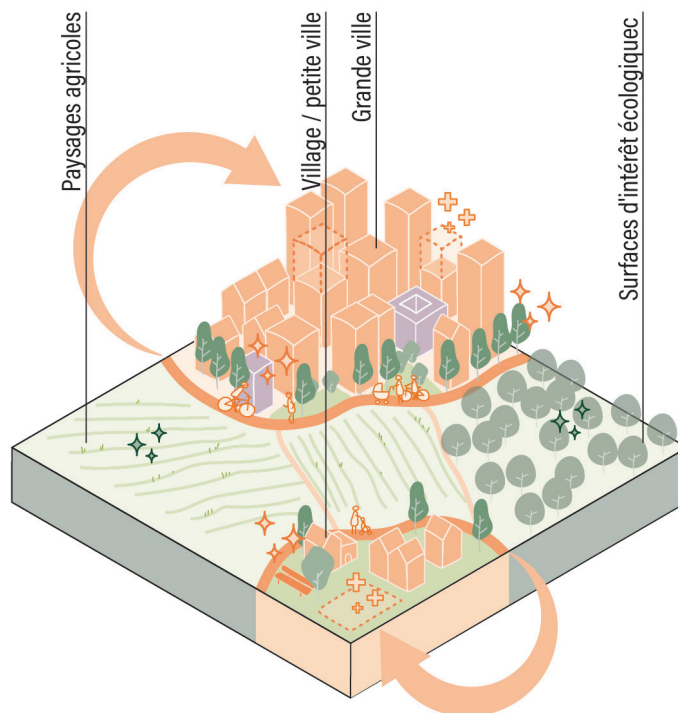
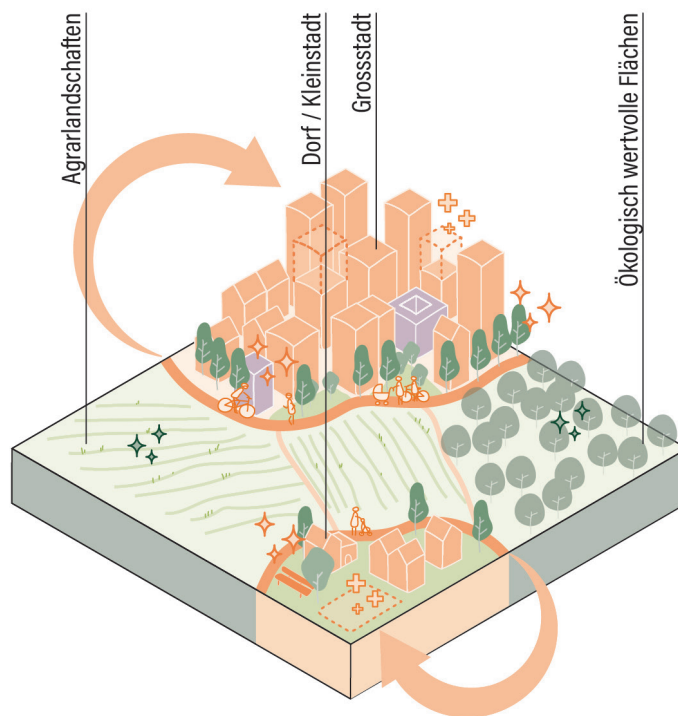
Construire un système énergétique durable

Pour atteindre l'objectif de zéro émission nette, la priorité consiste à décarboner le système énergétique. Cela implique d'augmenter la production d'énergie issue de sources renouvelables (soleil, vent, eau, biogaz, géothermie), et, en fonction des stratégies nationales, l'énergie nucléaire, qui n'est toutefois pas renouvelables. Dans la mesure où il semble difficile d'identifier de grands sites éoliens dans la région du Rhin supérieur, notamment dans les Vosges et la Forêt-Noire, l'accent doit être davantage mis sur une stratégie décentralisée de production d'énergie. Le recours à l'électricité verte, qui contribue à décarboner le système électrique, doit également s'appliquer à l'électrification des processus utilisant actuellement des énergies fossiles.

La décarbonation, dans le Rhin supérieur, des industries énergivores fondées sur des processus à haute température est un autre enjeu. Ces processus, répandus dans les industries chimique, métallurgique ou du papier, sont en principe difficiles à électrifier, nécessitant de mobiliser des sources d'énergie alternatives. L'hydrogène, produit à partir d'électricité verte, serait une possibilité. Il est néanmoins probable que la région du Rhin supérieur dispose de capacités de production électrique insuffisantes pour répondre aux besoins en hydrogène de ces industries. L'accès à l'hydrogène n'est pas encore définitivement réglé. Idéalement, l'approvisionnement et la distribution d'hydrogène devraient être coordonnés et concertés entre les trois pays.

L'implantation de nouvelles entreprises industrielles et artisanales devrait être subordonnée à un accès existant ou futur à une énergie décarbonée. Afin de prévenir toute pénurie d'énergie ou surcharge des réseaux électriques, il est urgent d'adapter les infrastructures à la distribution d'énergie verte, et d'anticiper le besoin d'installations de stockage de l'électricité. La coordination spatiale entre l'offre et les grands consommateurs d'énergie pourrait fortement contribuer à remédier au problème.

Malgré tout, il faudra multiplier les sites de production d'énergie éolienne et solaire dans la région du Rhin supérieur, même si la marge de manœuvre semble actuellement limitée. De même, il faut préciser qu'une grande partie de l'électricité continuera à être produite à partir du nucléaire – dont la région du Rhin supérieur reste dépendante.



Räumliche Darstellung der
Strategie "Siedlungswachstum
räumlich begrenzen"
Représentation spatiale de la
stratégie générale « Circonscrire la
croissance urbaine »

Siedlungswachstum räumlich begrenzen

Die räumliche Begrenzung des Siedlungsgebiets ist eine bereits praktizierte aber zukünftig um so wichtigere Strategie. Sie dient einerseits dazu, Landschaftszüge, ökologisch wertvolle Räume und landwirtschaftlich hochwertigen Boden zu schützen, andererseits ist sie eine wichtige Grundvoraussetzung für die Innenentwicklung sowie für die Stadt der kurzen Wege.

Sie muss sowohl durch formelle Planungsinstrumente implementiert als auch durch räumlich-gestalterische Maßnahmen gesichert werden. Mithilfe von formellen Planungsinstrumenten kann sichergestellt werden, dass Außenentwicklung nur im unbedingt notwendigen Umfang und mit sinnvollen Dichten erfolgt.

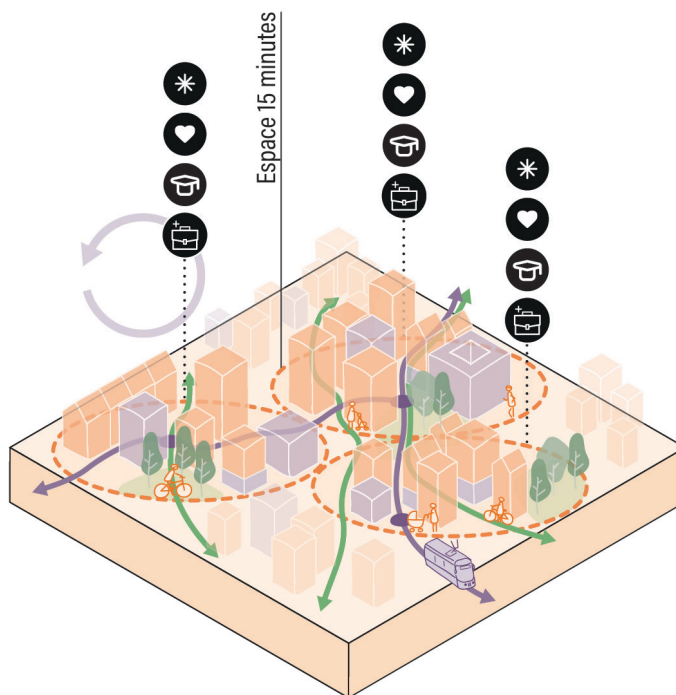
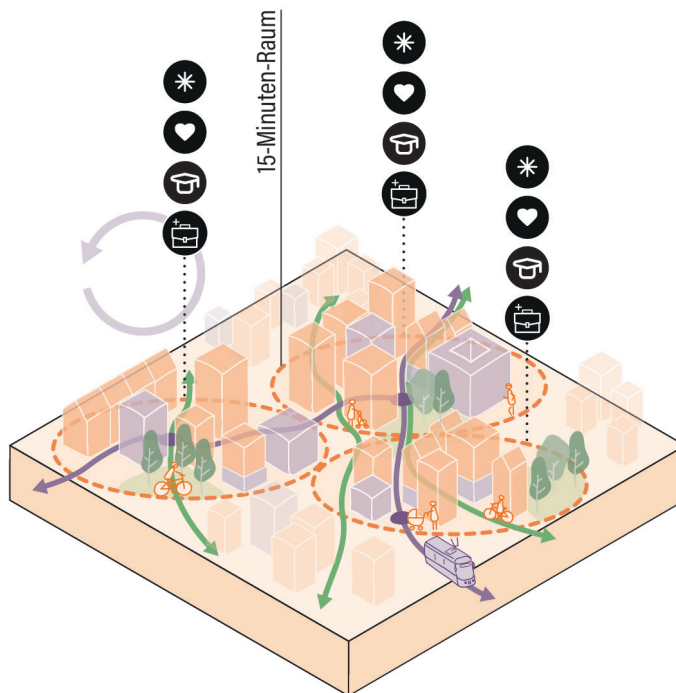
Eine räumliche Fixierung dieser formell festgelegten Grenze kann durch die räumliche Ausgestaltung weiter gefestigt werden. Dies kann durch klare Konzepte zum Übergang zwischen bebautem Raum und der umgebenden Landschaft weiter hervorgehoben werden.

Circonscrire la croissance urbaine

Déjà pratiquée, la limitation spatiale de l'urbanisation sera cruciale. D'une part, cette stratégie protège les paysages, les espaces écologiques et les terres agricoles de grande valeur ; d'autre part, elle constitue une condition préalable au développement interne et à la ville des courtes distances.

Sa mise en œuvre requiert le recours à des instruments de planification réglementaires, puis, pour sa pérennité, l'application de mesures d'aménagement du territoire. Les instruments de planification réglementaires servent à s'assurer qu'une urbanisation en dehors de la tâche urbaine ne se fasse que si cela est absolument nécessaire et avec une densité raisonnable.

Une délimitation spatiale de cette frontière inscrite dans un document réglementaire peut être consolidée par des concepts clairs de transition entre l'espace bâti et le paysage environnant.



Räumliche Darstellung der Strategie "Orte der kurzen Wege entwickeln (Suffizienz und Effizienz)"
 Représentation spatiale de la stratégie générale « Développer des lieux de courtes distances (sobriété et efficacité) »

Orte der kurzen Wege entwickeln (Suffizienz und Effizienz)

Die Organisation der Städte und Gemeinden in 15-Minuten Räumen ist eine zentrale Strategie zur Reduktion von Treibhausgasmissionen auf dem Weg bis zur CO₂-Neutralität. Diese ist zwar ein festgeschriebenes politisches Ziel in allen drei Ländern, wird aber häufig nur mit der Dekarbonisierung des bestehenden Verkehrs gleichgestellt.

Im Sinne der Energiesicherheit ist aber die Reduktion des Mobilitätsbedarfs per se (Suffizienz) und die Veränderung hin zu energieeffizienten Verkehrsmitteln (Effizienz) prioritär weiter zu verfolgen. Dies gelingt in „15-Minuten Räumen“. Ein 15-Minuten-Raum wird als Bereich definiert, innerhalb dessen die wichtigsten Nutzungen des täglichen Bedarfs – je nach Definition – entweder zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit einem anderen Fortbewegungsmittel der „Mikromobilität“ erreicht werden kann.

Dazu müssen nicht nur die Straßenräume für diese Mobilitätsformen umgebaut, sondern vor allem die erforderliche Nutzungsdichte und -mischung bestehen. Quartierzentren bilden die zentralen Orte des Austausches und der Nutzungskonzentration innerhalb unterschiedlicher 15-Minuten-Räume. Das Konzept ist sowohl in städtischen Zentren als auch in kleineren Ortschaften zu realisieren.

Der Mehrwert einer solchen Stadtentwicklung und Nutzungsverdichtung ist auf mehreren Ebenen zu sehen: Der mobilisierte Verkehr wird im Stadtraum reduziert und lässt so mehr Raum für die Gestaltung von Aufenthaltsqualitäten, Klimaanpassungsmaßnahmen sowie nachhaltigen und entschleunigten Mobilitätsformen zu. Gleichzeitig leisten die 15-Minuten Orte einen wichtigen Beitrag zur Begrenzung des Siedlungswachstums.

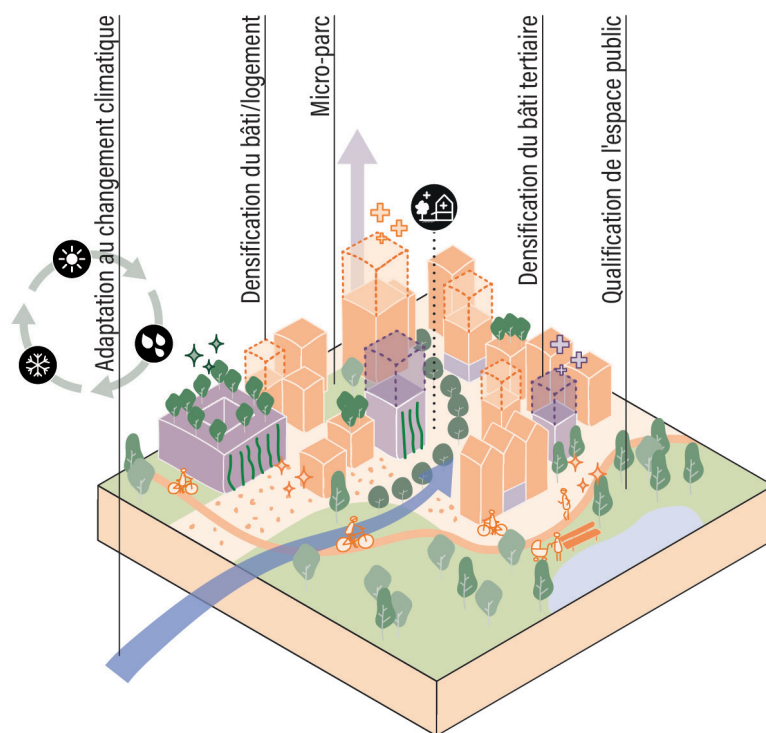
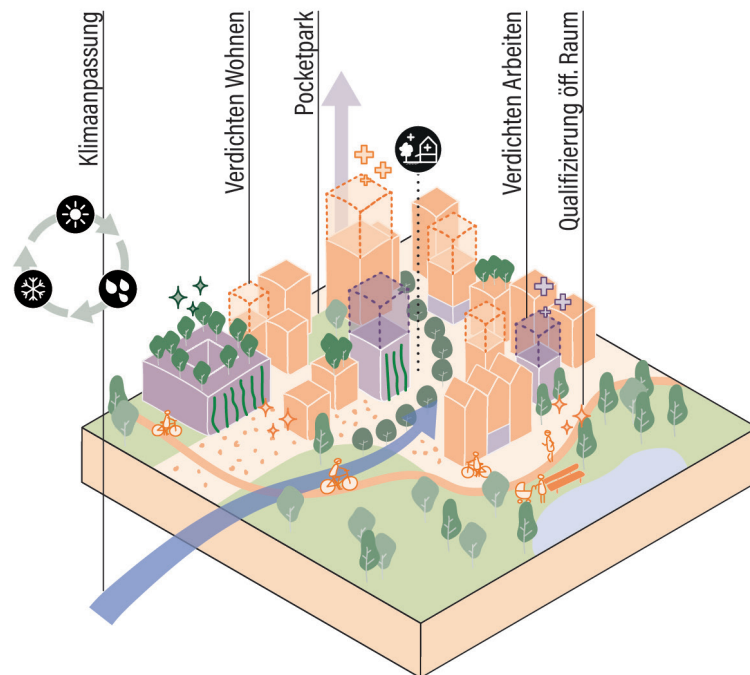
Développer des lieux de courtes distances (sobriété et efficacité)

Organiser les communes en villes du quart d'heure est une stratégie centrale pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et atteindre la neutralité carbone. Pourtant au programme de l'action publique dans les trois pays, cet objectif est souvent considéré au même niveau que la décarbonation des transports.

Au regard de la sécurité énergétique, il est capital de réduire en priorité les besoins de mobilité (sobriété) et d'adopter des moyens de transport efficaces sur le plan énergétique (efficacité). C'est ce qu'implique la ville du quart d'heure, définie comme une zone où les principaux besoins quotidiens peuvent être satisfaits – selon la définition donnée – à pied, à vélo ou avec un autre moyen de locomotion dit de « micro-mobilité ».

Pour ce faire, il ne suffit pas d'aménager les rues en conséquence, mais plutôt de veiller à assurer une mixité fonctionnelle dense. Les centres des quartiers concentrent échanges et usages (services, commerces, loisirs...) dans des zones du quart d'heure. Ce concept peut être mis en œuvre aussi bien dans les grands centres urbains que dans les petites localités.

Un tel développement urbain et une telle densification des usages présentent une valeur ajoutée à plusieurs niveaux : la circulation urbaine est réduite, laissant plus de place pour concevoir des espaces publics qualitatifs, définir des mesures d'adaptation au changement climatique et prévoir des formes de mobilité durables, moins rapides. En parallèle, les zones du quart d'heure contribuent nettement à limiter la croissance urbaine.



Räumliche Darstellung der Strategie "Qualitätsvolle Innenentwicklung umsetzen"
 Représentation spatiale de la stratégie générale « Favoriser un renouvellement urbain de qualité »

Qualitätsvolle Innenentwicklung umsetzen

Die Innenentwicklung ist und bleibt eine der zentralen Strategien für eine zukunftsfähige Entwicklung. Ohne sie können weder das Siedlungswachstum gebremst, noch die Verkehrswende und der Klimaschutz erreicht werden.

Innenentwicklung dabei mit baulichem Verdichten gleichzusetzen ist eine starke Verkürzung. Ziel ist es für mehr Personen in gut erschlossenen Lagen und einer grossen Nutzungsdichte mehr Wohn- und Arbeitsraum zu schaffen.

Daher ist nicht nur die bauliche Dichte sondern die Erhöhung der Nutzungsdichte maßgebend. Innenentwicklung bedeutet auch, dass die Qualifizierung von Frei- und Straßenräumen und die Schaffung neuer Angebote zur Steigerung der Aufenthaltsqualität integral mitgedacht werden.

Gleiches gilt für Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel, wie die Reduktion von Hitzeinsel-Effekten durch Verschattung und Verdunstung sowie die Entsiegelung zur Steigerung der Resilienz bei Starkregenereignissen.

Qualitätsvolle Innenentwicklung bedeutet daher, Nutzungen sowohl im bebauten Raum als auch im Freiraum klug zu kombinieren und Mehrwerte zu schaffen.

Unterschiedlichste Forschungsprojekte haben aufgezeigt, dass bei zunehmenden Menschen und Nutzungen in städtischen Lagen eine nachhaltige Verschiebung des Modalsplits (Anteile der Verkehrsträger) auftritt, welcher nur schwer durch reine Verkehrsmaßnahmen zu beeinflussen ist. Durch die Konzentrierung von Menschen und Nutzungen wird der Modalsplit von starker Autonutzung verschoben in Richtung der ÖV- und Velonutzung. Somit wird die Verkehrswende vorangetrieben und damit die Dekarbonisierung des Verkehrs um unsere politischen Ziele von Netto-Null zu erreichen.

Favoriser un renouvellement urbain de qualité

Le renouvellement urbain reste une stratégie centrale pour assurer une croissance durable. Sinon, impossible de freiner la croissance urbaine, d'inverser la tendance en matière de transports ou de lutter contre le changement climatique.

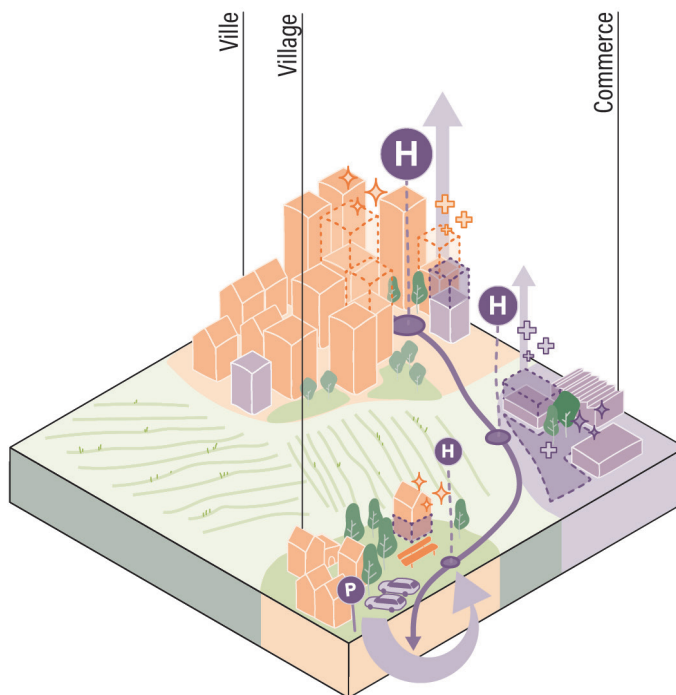
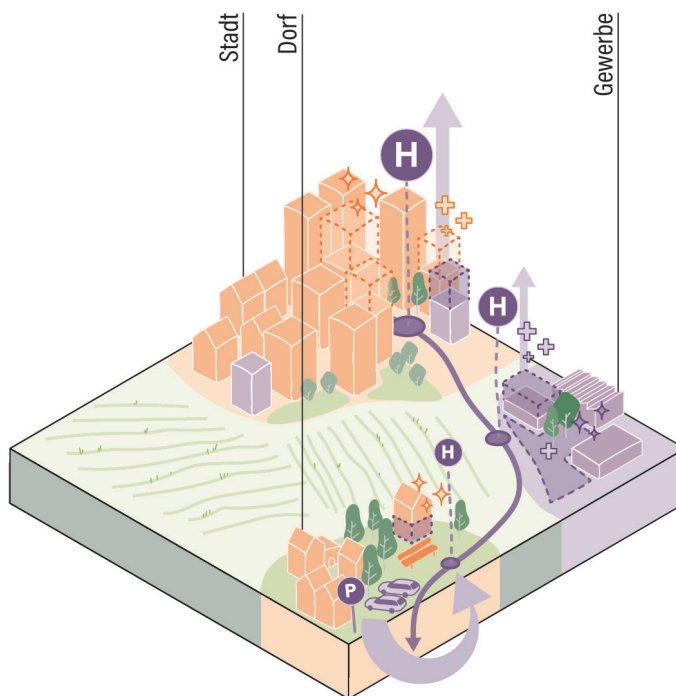
Associer le renouvellement urbain à une densification du bâti est très réducteur. L'objectif consiste plutôt à créer davantage de zones d'habitation et d'emploi pour un plus grand nombre de personnes, dans des lieux bien desservis, à forte densité d'utilisation.

C'est pourquoi, outre la densification du bâti, il est aussi important d'augmenter la densité des usages et des fonctions. Construire au sein d'espaces déjà urbanisés nécessite également de requalifier les rues et espaces non bâtis, de faire évoluer les usages pour renforcer l'ergonomie des espaces publics.

Il en va de même pour les mesures d'adaptation au changement climatique visant par exemple à réduire les effets des îlots de chaleur en augmentant les possibilités d'ombrage et d'évaporation, et en désimperméabilisant les sols au profit d'une meilleure résilience en cas de fortes pluies.

Un renouvellement urbain de qualité implique donc de combiner intelligemment les utilisations tant dans l'espace bâti que dans l'espace non bâti et de créer de la valeur.

Des projets de recherche très divers montrent que l'augmentation du nombre de personnes et d'activités en zone urbaine entraîne une évolution des parts modales, difficile à influencer par des mesures uniquement axées sur la mobilité. La concentration démographique et l'intensification des usages encouragent l'utilisation des transports en commun et du vélo, au détriment de la voiture. La transition des mobilités s'en trouve renforcée, tout comme la décarbonation des transports en faveur des objectifs politiques de zéro émission nette.



Räumliche Darstellung
 der Strategie "Abstimmung
 von Siedlung und Verkehr:
 Innenentwicklung an ÖV-
 Haltepunkten umsetzen"
 Représentation spatiale de la
 stratégie générale « Coordination
 urbanisation-mobilité : densifier
 autour des arrêts de transport en
 commun »

Abstimmung von Siedlung und Verkehr: Innenentwicklung an ÖV-Haltepunkten umsetzen

Um die Mobilitätswende zu fördern und Netto Null zu erreichen muss das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum dort konzentriert werden, wo eine hohe Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr besteht. Neben der Ausbildung von 15-Minuten Räumen ist dies die zweite zentrale Strategie zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität.

Je höher die die Qualität und Frequenz des Angebots, desto mehr neuer Wohnraum und neue Arbeitsplätze sollten geschaffen werden. Die Form der Entwicklung um ÖV-Haltepunkte hängt stark von den räumlichen Gegebenheiten ab.

An vielen Orten am Oberrhein bestehen noch Brachflächen an Bahnhöfen und Haltpunkten, die sich für integrierte städtebauliche Projekte eignen. Diese fördern nicht nur die Nutzung des öffentlichen Verkehrs, sondern leisten auch einen wichtigen Beitrag zur Aufwertung der Bahnhöfe.

Auch Ansiedlung von öffentlichen und publikumsintensiven Einrichtungen an vom öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Orten kann das Verkehrsverhalten nachhaltig beeinflussen. Diese Entwicklung ist nicht nur auf Städte beschränkt, sondern gilt auch für kleinere Gemeinden und Ortschaften.

Im Umkehrschluss bedeutet die Abstimmung von Siedlung und Verkehr aber auch, dass je schlechter das Angebot im öffentlichen Verkehr ist, desto zurückhaltender sollte das Wachstum des Ortes sein.

Coordination urbanisation-mobilité : densifier autour des arrêts de transport en commun

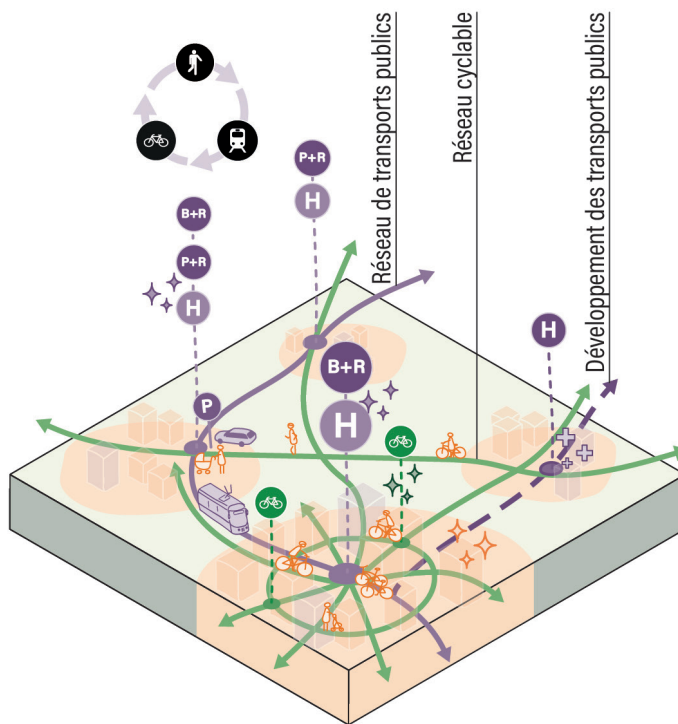
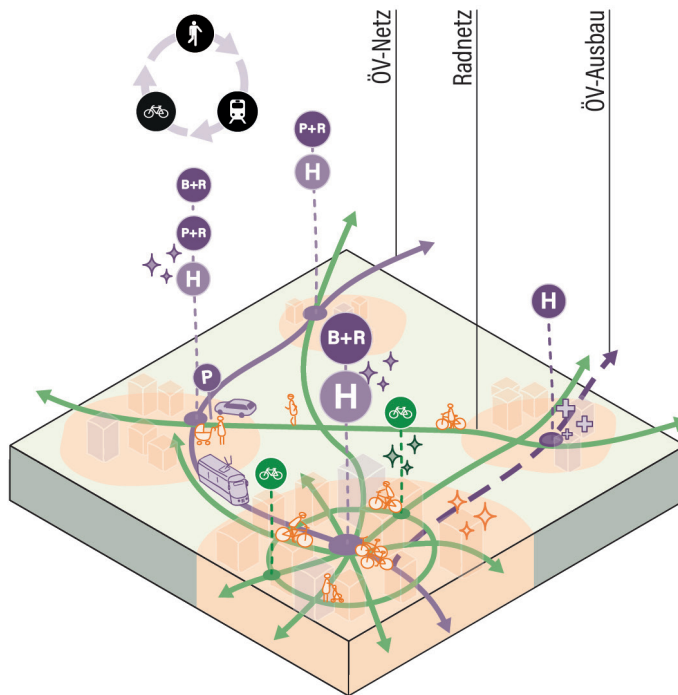
Afin de promouvoir la transition des mobilités et d'atteindre zéro émission nette, il convient de concentrer populations et emplois dans les zones très accessibles en transport public. Outre l'aménagement de villes du quart d'heure, c'est là la deuxième grande stratégie à privilégier en faveur d'une mobilité durable.

Plus la qualité et la fréquence de l'offre sont élevées, plus la création de logements et d'emplois devrait être importante. Le développement urbain autour des arrêts desservis par les transports en commun prendra une forme différente selon la configuration des lieux.

En de nombreux endroits du Rhin supérieur, à proximité des gares et de ces arrêts, des friches se prêtent tout à fait à des projets d'urbanisme intégrés qui encouragent non seulement l'utilisation des transports publics, mais aussi la revalorisation des gares.

L'implantation d'établissements recevant du public sur des sites très bien desservis influe aussi durablement sur l'usage de la voiture. Cette évolution, loin de se limiter aux villes, s'applique également aux petites communes et localités.

À l'inverse, suivant cette corrélation entre urbanisation et mobilité, plus l'offre de transports publics est mauvaise, plus l'essor de la localité devrait être modéré.



Räumliche Darstellung der Strategie "Ausbau/Aufbau eines nachhaltigen Mobilitätssystems"
 Représentation spatiale de la stratégie générale « Développer/ construire un système de mobilité durable »

Ausbau/Aufbau eines nachhaltigen Mobilitätssystems

Die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätssystems bleibt eine wichtige Strategie um möglichst viele Menschen eine Alternative zum Auto bieten zu können. Wichtig ist dafür nicht nur die Erhöhung der Frequenz oder die Schaffung neuer Linien, sondern vor allem die Kombination mehrerer Mobilitätsangebote.

Um die Reichweite des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen und Reisezeiten zu verkürzen ist vor allem die Optimierung von Anschlüssen zwischen einzelnen Angeboten wichtig. In der Schweiz wird das Prinzip des integralen Taktfahrplans schon seit Jahrzehnten praktiziert und bietet nahtlose Reiseketten bis in entlegene Orte. Mit dem "Deutschlandtakt" soll dieses System auch in Deutschland eingeführt werden.

Für den Oberrhein besteht vor allem im Bahnverkehr die Herausforderung ein verknüpftes Angebot mit schlanken Umstiegen über drei Staats- und Systemgrenzen hinweg aufzubauen.

Mindestens ebenso wichtig ist der Aufbau verknüpfter Mobilitätsketten im regionalen und städtischen Maßstab. Hier geht es vor allem darum, verschiedene Mobilitätsangebote mit einander zu kombinieren. Dazu gehört beispielsweise der Ausbau der Fahrradinfrastruktur inkl. ausreichender Abstellanlagen und Serviceeinrichtungen oder auch Angebote der geteilten Mobilität an Bahnhöfen.

Wichtig ist dabei, dass die Angebote möglichst einfach genutzt werden können. Dies ist vor allem dann der Fall, wenn gemeinsame Tarife oder auch eine zentrale App angeboten werden können. Ein solches Angebot zu entwickeln ist eine Herausforderung, das aber im Raum Basel bereits existiert. Es sollte ein Ziel sein, ein solches Angebot für den ganzen Oberrhein zu entwickeln.

Die beschriebenen Aspekte tragen zur Etablierung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens bei und bieten eine bessere Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) als heute. Dies ist für den gesamten Oberrhein, vor allem aber für die grenzüberschreitenden Verkehrsströme, eine wichtige Voraussetzung für die Verkehrswende, die Reduktion der CO₂-Emissionen sowie für die Bewegungsfreiheit der Bewohnenden von großer Bedeutung.

Développer/construire un système de mobilité durable

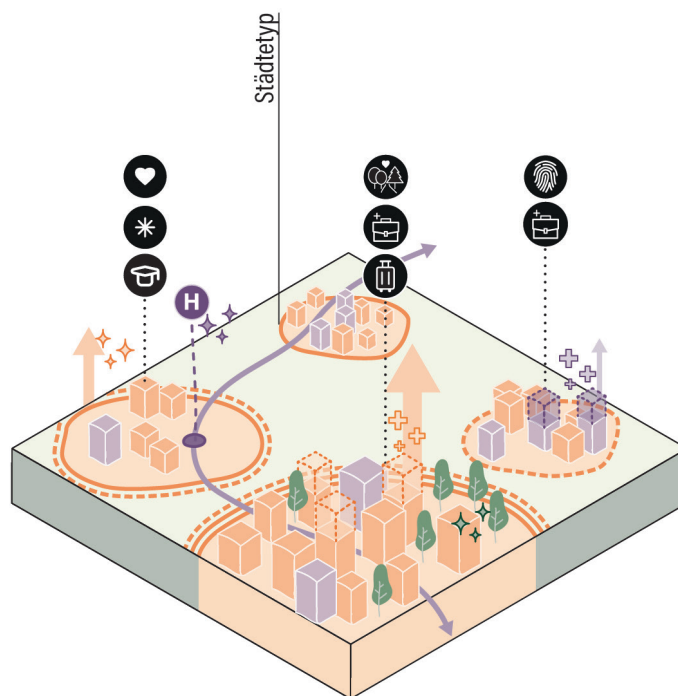
Le développement d'un système de mobilité durable reste une stratégie importante pour offrir au plus grand nombre une alternative à la voiture. En ce sens, il est crucial non seulement d'augmenter la fréquence des dessertes ou de créer de nouvelles lignes, mais aussi et surtout de combiner plusieurs offres de mobilité.

Pour augmenter la portée des transports publics et réduire les temps de trajet, il faut avant tout optimiser les correspondances entre les offres. Pratiqué en Suisse depuis des décennies, le principe de l'horaire cadencé intégral assure des trajets ininterrompus jusque dans les localités les plus reculées. C'est l'objectif du «Deutschlandtakt», littéralement cadencement allemand, le système envisagé en Allemagne dans les pôles d'échanges.

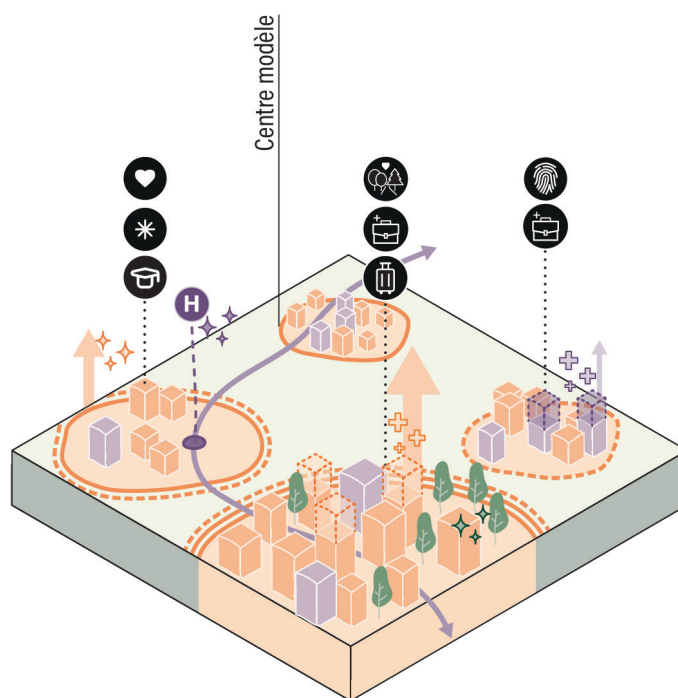
Dans le Rhin supérieur, le défi consiste à mettre en place, surtout dans le transport ferroviaire, une offre interconnectée prévoyant des correspondances légères par-delà les trois frontières et trois réseaux nationaux.

Travailler l'intermodalité à l'échelle urbaine, mais aussi régionale est tout aussi important, sinon plus. Il s'agit avant tout de combiner plusieurs systèmes modaux, par exemple en développant l'infrastructure cyclable (places de stationnement et prestations associées comprises), ou encore des offres de mobilité partagée.

L'essentiel est que les offres soient utilisables le plus facilement possible. C'est notamment le cas quand les acteurs proposent un tarif unique ou une application commune. Développer une telle offre est un défi, mais la région de Bâle en est déjà dotée. L'un des objectifs devrait être de couvrir ainsi toute la région du Rhin supérieur. Les aspects décrits contribuent à changer les comportements en matière de mobilité en proposant une meilleure alternative au transport individuel motorisé (TIM). Dans le Rhin supérieur, en particulier au regard du flux pendulaire transfrontalier, c'est là une condition préalable, à la transition des mobilités, à la réduction des émissions de CO₂ et à la libre circulation des personnes.



Städtetyp



Centre modèle

Räumliche Darstellung der
Strategie "Arbeitsteilung der Städte
und Gemeinden vereinbaren"
Représentation spatiale de la
stratégie générale « Convenir d'une
répartition des rôles entre les
villes et les communes »

Arbeitsteilung der Städte und Gemeinden vereinbaren

Nicht jeder Ort muss alles können. Nutzungen und Aufgaben der Städte und Gemeinden müssen koordiniert und aufeinander abgestimmt werden, um mit Blick auf den gesamten Oberrhein funktionsfähig zu sein.

Während diese Strukturen in einzelnen Raumschaften bereits bestehen, ist es für die Entwicklung des Oberrheins von grosser Bedeutung, die Rollen und Aufgaben der Städte und Gemeinden auf trinationaler Ebene zu definieren. Auf diese Weise kann die Arbeitsteilung zwischen den einzelnen Städten und Gemeinden auch im grenzüberschreitenden Kontext funktionieren.

So können beispielsweise Ortschaften identifiziert werden, welche aufgrund ihrer räumlichen Lage, ihre verkehrlichen Anbindung und ihrer Wirtschaftskraft als Orte der Entwicklung eine wichtige Rolle für den Oberrhein spielen können und sollten.

Damit wird für die Region ein neues System der Einteilung von Städten und Ortschaften vorgeschlagen, welches nicht auf drei wenig aufeinander abgestimmten formell-planerischen Systemen oder Nutzungszuweisungen basiert, sondern darauf, den Oberrhein ganzheitlich zu betrachten.

Dabei wird nicht nur eine wünschenswerte städtische Qualität oder ein optimaler Zielzustand beschrieben, sondern es werden konkrete Aufgaben an die Zugehörigkeit einer Kategorie geknüpft.

Convenir d'une répartition des rôles entre villes et communes

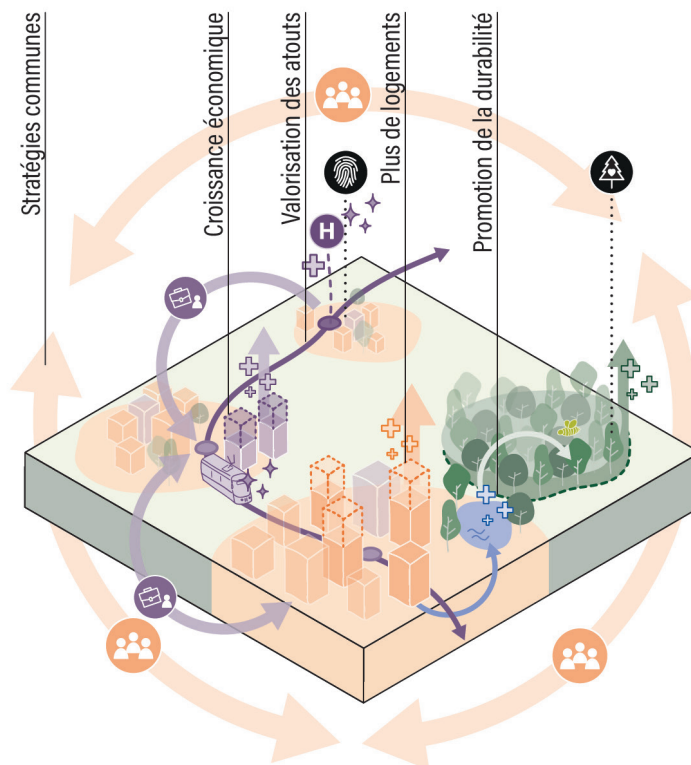
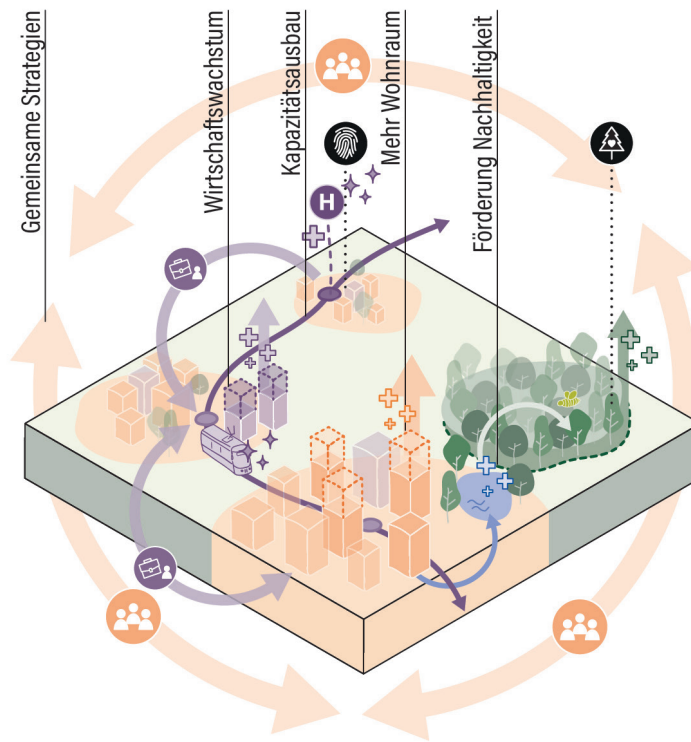
Chaque localité ne doit pas tout faire. Il convient de coordonner les fonctions et les missions des villes et des communes, en visant à couvrir l'ensemble du Rhin supérieur de manière adaptée.

Si cette répartition des rôles entre les grandes, moyennes et petites villes se fait déjà dans certains territoires nationaux, il est capital pour le développement du Rhin supérieur de l'élargir à la situation trinationale. De cette manière, la répartition des responsabilités entre villes et communes pourra fonctionner dans un contexte transfrontalier.

Il sera possible par exemple d'identifier les localités qui, par leur situation géographique, leur raccordement aux réseaux de transport et leur puissance économique, peuvent et doivent constituer pour le Rhin supérieur des lieux de développement majeurs.

Il en résulte, à l'échelle de la région, la création d'un nouveau système urbain fondé non pas sur trois systèmes de planification et de gestion d'usage des sols peu coordonnés entre eux, mais sur une répartition des rôles et une catégorisation qui prend en compte le Rhin supérieur de manière globale.

Plus que de décrire une qualité urbaine souhaitable ou une situation optimale visée, ce système urbain du Rhin supérieur vise à faire correspondre l'appartenance à une catégorie de ville à des responsabilités concrètes.



Räumliche Darstellung der Strategie "Eine regionale Wachstumsstrategie erarbeiten"
 Représentation spatiale de la stratégie générale « Élaborer une stratégie de croissance régionale »

Eine regionale Wachstumsstrategie erarbeiten

Die nachhaltige Entwicklung des Oberrheins hängt davon ab, ob es gelingt, das prognostizierte Wachstum an dafür geeigneten Orten aufzunehmen. Dies erfordert eine regionale und grenzüberschreitende Wachstumsstrategie in der Potenziale und Vorranggebiete für das Wachstum von Einwohnenden und Arbeitsplätzen räumlich koordiniert werden.

Eine solche gesamtregionale Betrachtung ermöglicht das Wachstum so zu steuern, dass dadurch mögliche negative Folgen, wie Landverbrauch, Verkehrsüberlastungen oder CO₂-Emissionen, möglichst gering gehalten werden können.

Durch die Betrachtung der Region als zusammenhängendes System können beispielsweise die Entwicklung an besonders gut mit dem ÖV erschlossene Lagen gefördert werden. Ebenso können Arbeitsplatzgebiete dort angesiedelt werden, wo Pendlerinnen und Pendler diese nicht nur mit dem Auto erreichen können.

Vor allem kann eine solche Strategie verhindern, dass sich die wirtschaftlichen Disparitäten der drei Länder negativ auf den Flächenverbrauch und die Entwicklung des Oberrheins als funktionalen Raum auswirken.

Eine Voraussetzung für die Umsetzung einer solchen Strategie ist die Entwicklung von Formen des wirtschaftlichen Ausgleichs sowie der Kompensation für Gebiete, die sich für gewisse Funktionen oder ein bestimmtes Wachstum nicht eignen. Diese bestehen teilweise schon in Form von regionalen Finanzausgleichen oder interkommunalen Gewerbegebieten, müssen aber vor allem für die grenzüberschreitenden Anwendung ertüchtigt werden.

Élaborer une stratégie de croissance régionale

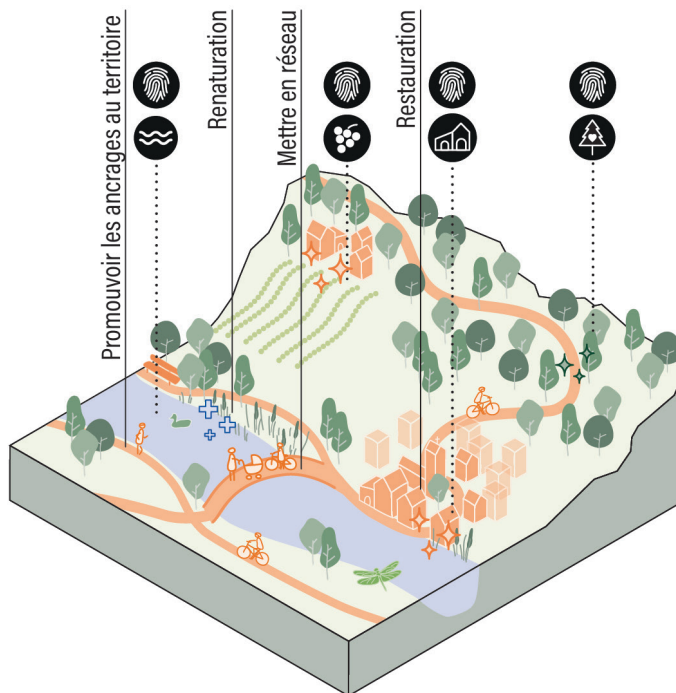
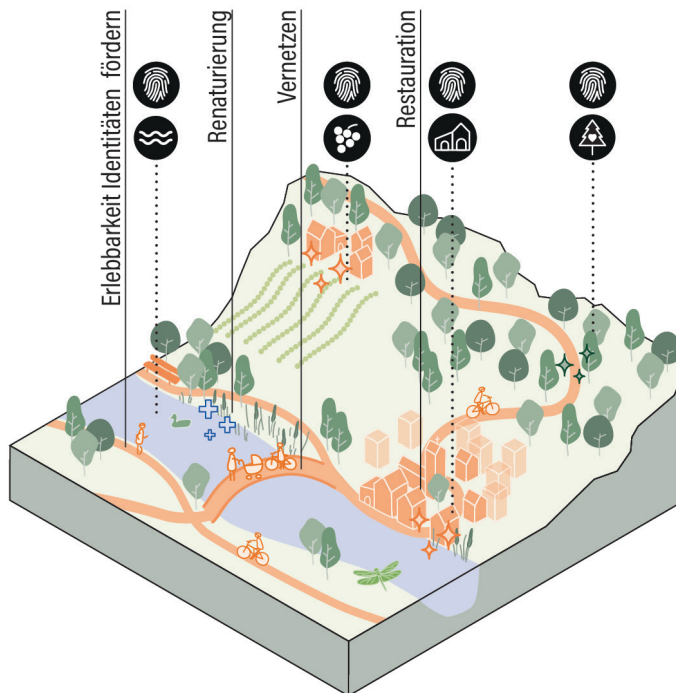
Le développement durable du Rhin supérieur dépend de la capacité à absorber la croissance pronostiquée dans des lieux appropriés. Cela nécessite d'appliquer une stratégie de développement territorial transfrontalier, qui coordonne les potentiels spatiaux et les zones prioritaires pour l'essor démographique et la multiplication des emplois.

Une telle approche à l'échelle régionale permet de gérer la croissance en minimisant les éventuelles conséquences négatives (artificialisation des sols, congestion du trafic ou émissions de CO₂).

Dès lors que l'on considère la région comme un système cohérent, il devient par exemple possible d'encourager le développement de lieux très bien desservis par les transports publics. De même, de gros employeurs peuvent être implantés sur des sites accessibles par des modes de transport autre que la voiture.

Surtout, une telle stratégie empêche que les disparités économiques entre les trois pays aient des répercussions négatives sur la consommation de l'espace et le développement du Rhin supérieur en tant qu'espace fonctionnel.

Mettre en œuvre une telle stratégie nécessite de développer des compensations économiques, mais pas uniquement, notamment pour les territoires inadaptés à certaines fonctions ou à une certaine croissance. Des compensations financières régionales ou les zones d'activités intercommunales y remédient déjà, mais il est nécessaire de réfléchir à des solutions similaires au niveau transfrontalier.



Räumliche Darstellung der Strategie "Erlebbarkeit und Qualitäten der Regionen fördern"
 Représentation spatiale de la stratégie générale
 « Promouvoir la découverte et les qualités des territoires »

Erlebbarkeit und Qualitäten der Regionen fördern

Der Oberrhein zeichnet sich durch eine Vielzahl unterschiedlicher und wertvoller räumlicher Qualitäten aus. Die Rheinlandschaft fungiert als Naherholungsraum sowie als Raum für Flora und Fauna. Zudem besteht eine lange Tradition des internationalen Handels, gepaart mit historisch bedeutsamen und attraktiven Ortskernen in Straßburg, Freiburg, Basel sowie in vielen anderen Gemeinden. Diese Werte müssen erhalten, weiterentwickelt und als „gemeinsames Gut“ des Oberrheins behandelt und beworben werden.

Neben dem Ausbau schon bestehender touristischer Angebote und dem Erhalt charakteristischer Ortsbilder und Landschaftsräume ist der Oberrhein als gemeinsamer Raum zu verstehen und auch zu vermarkten.

Der Rhein ist als verbindendes Element des Oberrheins in seiner Rolle zu stärken, insbesondere als Naherholungsraum. Dazu gilt es, die Zugänglichkeit zu verbessern und den Fluss erlebbarer zu machen, da diese nicht überall gegeben ist. Ebenso kann der Neubau von Brücken für den Fuss- und Fahrradverkehr, wie in Straßburg oder Weil am Rhein, sowie anderen Querungsmöglichkeiten dazu beitragen, den Rhein als Naht zwischen den drei Ländern und als Ort des Zusammenkommens zu inszenieren.

Diese Maßnahmen sollen die Qualitäten der Rheinauen als wertvolle Ökosysteme, Habitat für Flora und Fauna sowie als Hochwasserretentionsflächen nicht mindern, weshalb auch weiterhin nicht oder schwer zugängliche Orte entlang des Rheins existieren sollen.

Promouvoir la découverte et les qualités des territoires

Le Rhin supérieur présente de multiples et précieuses qualités spatiales. Ainsi, le paysage rhénan constitue-t-il un cadre propice à la détente, un habitat privilégié pour la flore et la faune, et un territoire marqué par une longue tradition dans les échanges internationaux, sans compter l'attrait des centres-villes historiques de Strasbourg, Fribourg ou Bâle et de nombreuses autres communes. Il est indispensable de préserver et développer ce patrimoine, mais aussi de le traiter et de le valoriser comme un « bien commun » du Rhin supérieur.

Parallèlement au développement des offres touristiques existantes et à la préservation des sites et des paysages caractéristiques, il convient de considérer et de promouvoir le Rhin supérieur comme un espace commun.

Renforcer le Rhin comme facteur de lien dans la région. Rendre le fleuve plus accessible et plus agréable encore pour les loisirs de proximité et de découverte. Construire des passerelles pour piétons et cyclistes, comme à Strasbourg ou à Weil-am-Rhein, ou prévoir d'autres solutions pour la traversée du Rhin de façon à le mettre en scène comme jointure et point de rencontre entre les trois pays.

Autant de mesures qui ne doivent pas réduire les qualités des zones alluviales rhénanes, à la fois écosystèmes précieux, habitats pour la flore et la faune et zones de rétention des crues. Aussi convient-il de continuer à préserver certains sites non accessibles ou difficilement accessibles le long du fleuve.

Einleitung Raumsysteme

Introduction Systèmes spatiaux

Die entwickelten Strategien zur Lösung der größten Herausforderungen am Oberrhein werden in fünf sich ergänzenden Raumsystemen ausgearbeitet und räumlich verortet. Die fünf Raumsysteme „Städtesystem und regionale Entwicklungsstrategie“, „Personenmobilität“, „Energie und Wirtschaft“, „Kultur- und Erlebnisregion“ sowie „Landschaft und Klima“ versuchen dabei ein möglichst vollständiges, sich ergänzendes Bild der räumlichen Aufgaben für den Oberrhein zu zeichnen.

Die Raumsysteme sind dabei nicht rein thematische, respektive sektorale Karten, sondern versuchen voneinander abhängige und sich gegenseitig beeinflussende Aspekte des Raumes und der räumlichen Entwicklung in systemischen Karten zu bündeln. Dadurch kommen beispielsweise gewisse Aspekte von Netzinfrastrukturen oder Siedlungstypologien in mehreren Raumsystem-Karten vor, wobei es jeweils aber um das Zusammenspiel dieser Aspekte im Kontext mit den übrigen dargestellten Inhalten geht.

Beispielsweise werden die thematischen Bereiche Energie und Wirtschaft in einer Raumsystem-Karte zusammengebracht, da die Verfügbarkeit von Energie gerade für Industriegebiete eine zentrale Rolle spielt.

Les stratégies développées pour relever les défis majeurs dans la région du Rhin supérieur sont fondées à partir de cinq systèmes spatiaux complémentaires les uns avec les autres. Les cinq systèmes spatiaux «Système urbain et stratégie de développement régional», «Mobilité des personnes», «Énergie et économie», «Région de culture et de découverte» et «Paysage et climat» tentent de dresser un tableau aussi complet et complémentaire que possible des enjeux spatiaux et des missions qui en découlent pour la région du Rhin supérieur.

Les systèmes spatiaux ne sont pas des cartes purement thématiques ou sectorielles, ils tentent de regrouper des aspects spatiaux interdépendants. Ainsi, certains éléments liés aux infrastructures de réseau ou aux typologies d'urbanisation apparaissent sur plusieurs cartes. L'idée est de mettre en valeur les interactions entre les différents contenus des cartes.

Par exemple, la question de l'approvisionnement énergétique et celle de l'économie sont réunies sur une même carte, car l'organisation spatiale entre l'accès à l'énergie et les zones industrielles sera un enjeu majeur.

Mit dem politischen Ziel aller beteiligten Länder, die Dekarbonisierung der Industrie und des Energiesektors zu erreichen, ist die Frage insbesondere bei energieintensiven Industrien mit Bedarf an hohen Prozesswärmepertemperaturen bedeutend, wie diese Energie in Zukunft zur Verfügung gestellt wird. Weiter wird der Güterschienenverkehr in der Raumsystemkarte Energie und Wirtschaft als Netzinfrastruktur dargestellt, da der Transport von Gütern und die Logistik eine wichtige Rolle für die Gewerbe- und Industriegebiete spielt.

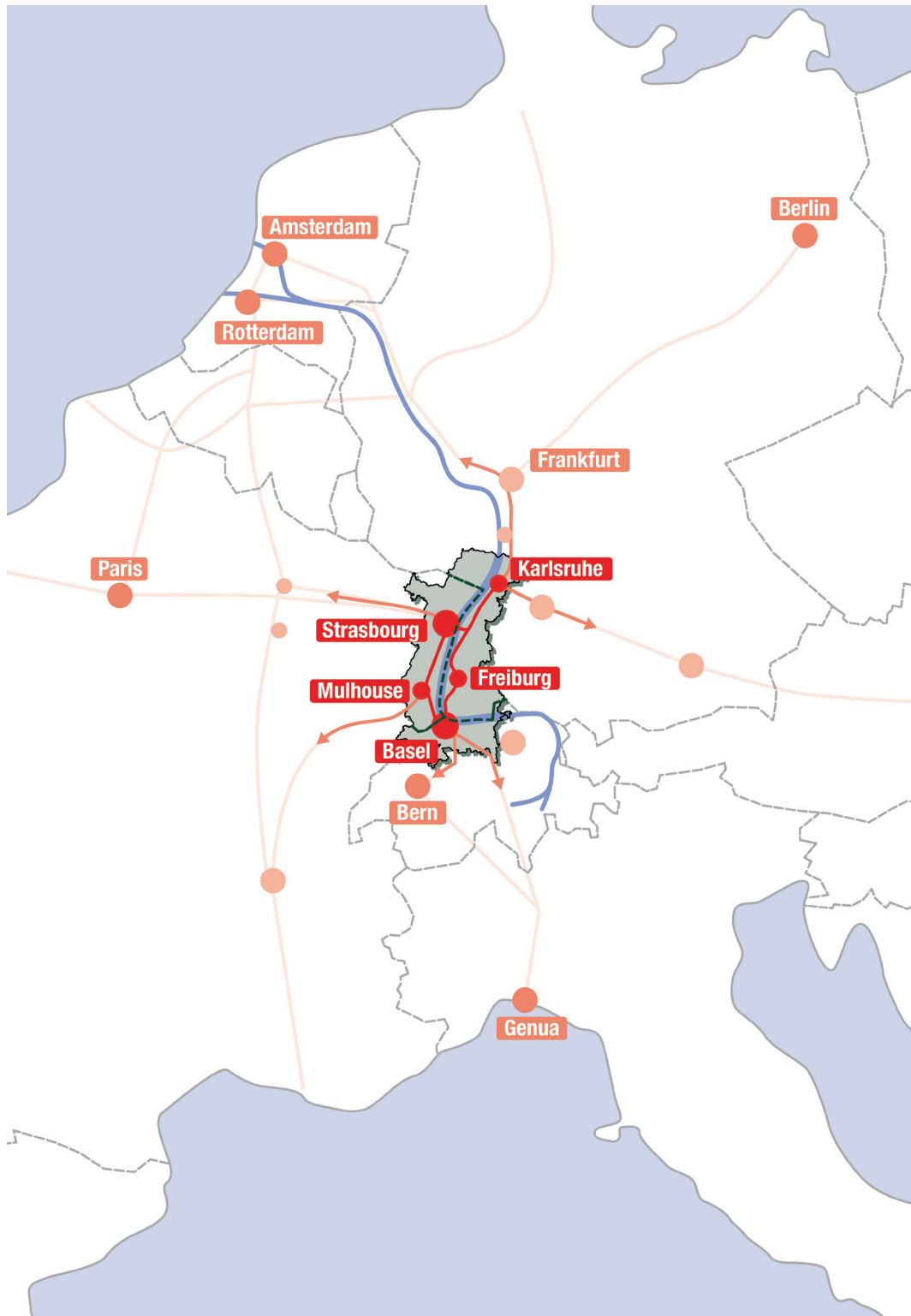
Die fünf Raumsystem-Karten beleuchten den Oberrhein aus ihrer jeweiligen Perspektive. Sie legen dabei immer den Fokus auf diejenigen Aspekte der räumlichen Entwicklung, welche für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Entwicklung von besonderer Bedeutung sind oder die Region vor spezielle Herausforderungen stellen. Die Betrachtungsweise des Oberrheins mithilfe der fünf Raumsystem-Karten dient einer ausgewogenen, vielfältigen und integrierten Betrachtungsweise eines vielschichtigen trinationalen Raumes.

L'objectif politique des pays participants étant de décarboner l'industrie et le secteur de l'énergie, la disponibilité de cette énergie sera d'autant plus cruciale pour les industries très énergivores, en particulier celles dont les processus de production nécessitent des températures élevées. De même pour le transport ferroviaire de marchandises, qui est aussi représenté sur cette carte sur l'énergie et l'économie sous forme d'infrastructure de réseau pour son rôle dans la logistique et donc pour les zones d'activités.

Les cinq cartes du système spatial mettent en lumière le Rhin supérieur sous différents angles. Elles s'attachent aux aspects du développement territorial qui revêtent une importance particulière pour la coopération et le développement transfrontaliers ou qui identifient des enjeux spécifiques pour la région. Cette approche du Rhin supérieur à partir des cinq cartes des systèmes spatiaux permet d'avoir une vision équilibrée, diversifiée et intégrée d'un espace trinational aux multiples facettes.

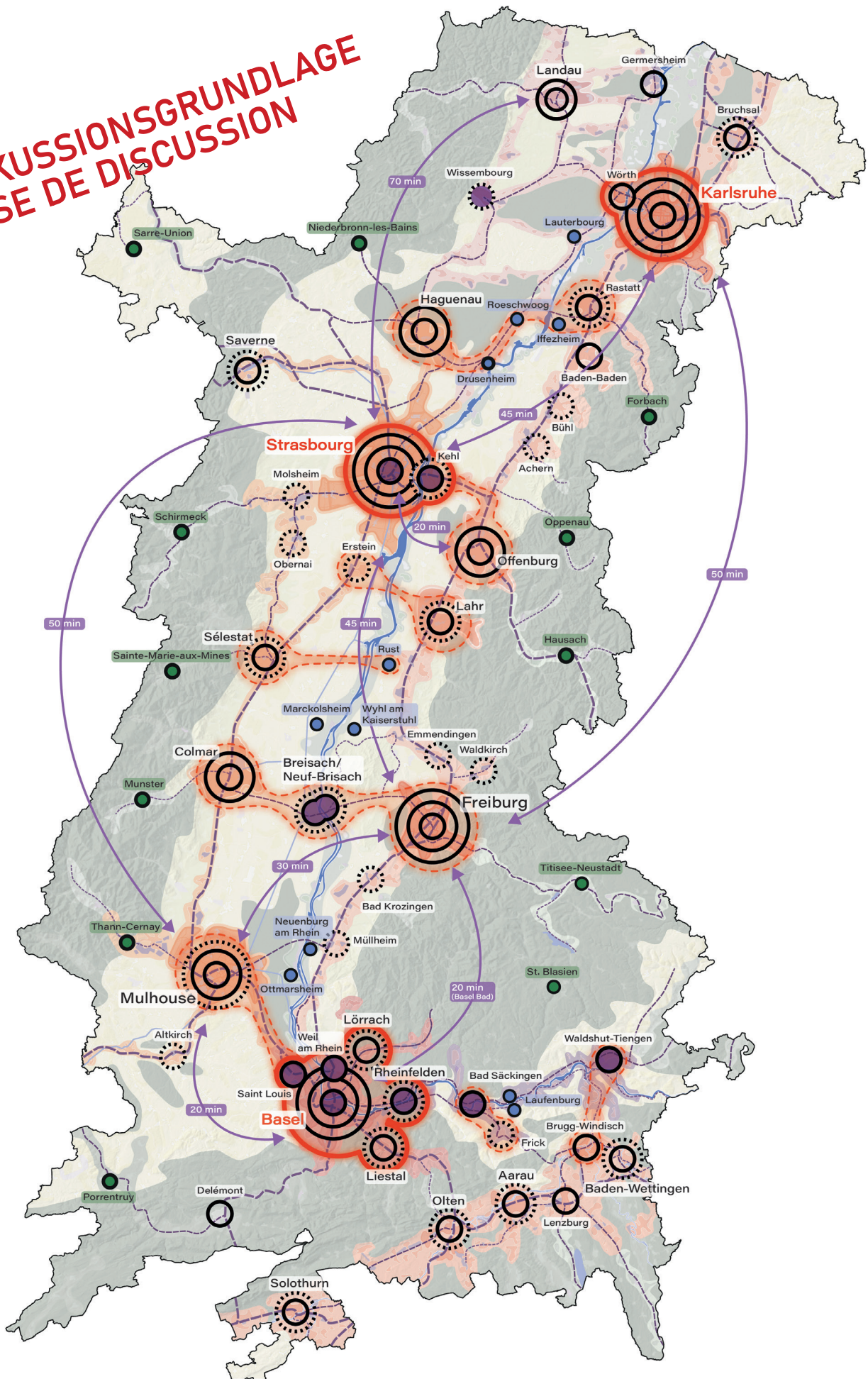
Städtesystem und regionale Entwicklungsstrategie

Système urbain et stratégie de développement territorial



Übersichtskarte zum Raumsystem
"Städtesystem und regionale
Entwicklungsstrategie" im
europäischen Kontext
Carte globale du système spatial
« Système urbain et stratégie de
développement territorial » dans le
contexte européen

DISKUSSIONSGRUNDLAGE BASE DE DISCUSSION



Städtesystem und regionale Entwicklungsstrategie

Das Raumsystem „Städtesystem und regionale Entwicklungsstrategie“ basiert auf der Strategie, ein klar differenziertes Städtensystem mit unterschiedlichen Aufgaben, Funktionen und Qualitäten aufzubauen. Es zeigt die Städte des Oberrheins in einem kohärenten und in gegenseitiger Beziehung stehendem Netz mit fünf urbanen Raumtypen. Die Raumtypen umschreiben die Funktionen und Aufgaben, welche eine Stadt übernimmt und fokussieren sich dabei speziell auf die Bedeutung der jeweiligen Stadt für den Oberrhein. Zudem werden Orte, in denen die Entwicklung zum nächsthöheren Raumtyp bevorsteht oder möglich erscheint, als „Entwicklungsräume“ bezeichnet und in der Karte entsprechend markiert. Damit diesen Städten die Weiterentwicklung zur nächsthöheren Raumkategorie gelingt, sind besondere Anstrengungen in Bezug auf die hochwertige Siedlungsentwicklung und die nachhaltige Verkehrserschließung sowie das Sicherstellen von Zentrumsfunktionen und -angeboten zu ergreifen.

Système urbain et stratégie de développement territorial

Le système spatial «Système urbain et stratégie de développement régional» se base sur la stratégie de mise en place d'un réseau de villes clairement différencié avec des missions, fonctions et qualités distinctes. Il présente les villes du Rhin supérieur dans un réseau cohérent et interdépendant avec cinq typologies d'espaces urbains. Ces typologies décrivent les fonctions et missions assumées par une ville, en se concentrant sur l'importance de la ville en question pour le Rhin supérieur. En outre, les villes dans lesquelles l'évolution vers le type d'espace supérieur est imminente ou semble possible sont désignées comme «espaces de développement» et marquées en conséquence sur la carte. Pour que ces villes évoluent vers le type d'espace supérieur, il convient de déployer des efforts particuliers au service d'un développement urbain de qualité, d'une desserte durable en transports en commun, de la garantie des fonctions centrales et d'une offre de service diversifiée.

Urbane Raumtypen & Entwicklung



Types d'espace urbain & développement



Raumsystemkarte
"Städtesystem und regionale
Entwicklungsstrategie"
Carte du système spatial
«Système urbain et stratégie de
développement territorial»

Urbane Raumtypen & Entwicklung

Die Karte zeigt eine oberrheinweite Betrachtungsweise eines vernetzten Städtesystems. Sie dient dem gemeinsamen Verständnis, wie auch dem Finden von Lösungen und Strategien für die verschiedenen Städte am Oberrhein, welche ähnliche Probleme und Herausforderungen mit sich bringen. Dazu werden die Städte des Oberrheins fünf urbanen Raumtypen zugewiesen, losgelöst von in den einzelnen Ländern angewandten Raumkategorien oder -typisierungen. Dadurch entsteht ein kohärentes trinationales Städtesystem für den gesamten Oberrhein, das über das Nebeneinander von drei auf der Grundlage nationaler Strategien entwickelten Städtesystemen hinausgeht. Dieses steht nicht in Konkurrenz zu den in den jeweiligen nationalen Planungssystemen angewandten Kategorisierungen und Zuschreibungen, sondern dient einzig einer gemeinsamen trinationalen Betrachtungsweise, auf Basis deren eine gesamt-oberrheinische Weiterentwicklung und Ausbildung eines starken und resilienten Städtensystems gelingen kann.

Die einzelnen Raumtypen stützen sich auf qualitative Kriterien in Bezug auf die Funktionen und Aufgaben, welche einer Stadt zugeschrieben werden. Die Anzahl Einwohnenden einer Stadt ist für die gewählte Kategorisierung nicht von Bedeutung, da die Organisationsform wie auch die Bedeutung und Rolle von Städten oder kommunalen Verbänden in den drei Ländern sehr unterschiedlich funktionieren. Im Zentrum steht die Bedeutung eines Ortes oder einer Stadt für den gesamten Oberrhein.

Oberrheinpole

Die Oberrheinpole Basel, Strasbourg, Freiburg und Karlsruhe stellen die vier eigentlichen „Hauptstädte“ des Oberrheins dar. Sie haben eine überregionale Bedeutung in Politik, Kultur und Wirtschaft und übernehmen repräsentative Funktionen für den Oberrhein. Sie beheimaten wichtige politische und administrative Institutionen der einzelnen Länder und Regionen, des Oberrheins und ganz Europa. Die Oberrheinpole sind wichtige Standorte für Arbeit, Forschung und Entwicklung und sind zentrale Innovationsmotoren für die gesamte Region. Als wichtige Knotenpunkte im internationalen Personen- und Güterverkehrsnetz weisen sie zudem überregionale Bedeutung für ein vernetztes und erreichbares Europa auf.

Types d'espaces urbains & développement

La carte présente un système urbain en réseau vu à l'échelle du Rhin supérieur. Elle contribue à une compréhension commune, favorisant la recherche de solutions et de stratégies pour les villes de la région du Rhin supérieur confrontées à des problèmes et des enjeux similaires. Ainsi ces villes sont réparties en cinq types d'espaces urbains, indépendamment des classifications nationales. Il ressort un système urbain trinational cohérent pour l'ensemble du Rhin supérieur, qui dépasse la simple juxtaposition de trois systèmes urbains issus de chaque stratégie nationale. Ce réseau, en concurrence avec aucune catégorisation ni attribution utilisée dans les documents de planification nationaux, sert uniquement à une approche trinationale commune, seule base possible à la réussite d'un développement à l'échelle du Rhin supérieur et à la formation d'un réseau de villes fort et résilient.

Chaque type d'espace relève de critères qualitatifs relatifs aux fonctions et missions attribuées à une ville. Le nombre d'habitants n'est pas le critère de base, dans la mesure où la forme d'organisation ainsi que l'importance et le rôle des villes ou intercommunalités varient fortement entre les trois pays. Les types d'espaces sont avant tout conditionnés par l'importance d'une localité ou d'une ville pour l'ensemble de la région du Rhin supérieur.

Les pôles du Rhin supérieur

Bâle, Strasbourg, Fribourg et Karlsruhe représentent les quatre véritables « capitales » de la région. Ces pôles remplissent des fonctions politiques, culturelles et économiques d'importance supra-territoriale et assument pour le Rhin supérieur un rôle de représentation. Ils abritent d'importantes institutions politiques et administratives au niveau national, régional (Rhin supérieur compris) et européen.

Les pôles du Rhin supérieur, sites majeurs pour l'emploi, la recherche et le développement, sont de véritables moteurs de l'innovation pour toute la région. Carrefours d'échanges essentiels au sein du réseau international de transport de personnes et de marchandises, ils revêtent une importance suprarégionale pour une Europe interconnectée.

Mulhouse a le potentiel de devenir le cinquième pôle du Rhin supérieur. À ce titre, la ville doit continuer à développer ses fonctions de centre supérieur vivant et attractif pour ses

Mulhouse hat das Potenzial, sich zum fünften Pol am Oberrhein zu entwickeln. Dazu muss die Stadt ihre Funktionen als lebendiges und attraktives Oberzentrum für ihre Einwohner, aber auch für Akteure aus den Bereichen Bildung und Innovation weiter ausbauen. Dabei kann sie sich auf die umfassende Neugestaltung ihrer Innenstadt, die Sanierung ihrer Industriebrachen und auch auf die Aufwertung ihrer verfügbaren Gewerbeflächen mit Bahnanschluss stützen. Die Zukunft von Mulhouse ist eng mit derjenigen von Basel verbunden. Aber was wäre, wenn dies auch umgekehrt der Fall wäre? Die Bildung einer Verantwortungsgemeinschaft zwischen den beiden Städten wäre ein interessanter Ansatz, der weiter verfolgt werden sollte.

Ankerstädte

Die Ankerstädte Colmar, Haguenau und Offenbourg sind Städte mit wichtigen Zentrumsfunktionen für ihr Umfeld. Sie weisen ein breites Angebot an spezialisierter Versorgung von Gütern, Dienstleistungen, Gesundheit, Bildung und weiteren Angeboten auf. Sie sind sowohl Wohn- als auch Arbeitsort. Die Ankerstädte sind morphologisch darauf ausgelegt, als 15-Minuten-Räume zu funktionieren. Dieses Potenzial soll aktiviert und durch eine gezielte Nutzungsanordnung und -durchmischung umgesetzt werden.

Die Anbindung der Ankerstädte an übergeordnete und internationale Verbindungen im Personen- und Güterverkehr ist bereits sichergestellt und soll weiter gestärkt werden.

Weitere Städte weisen das Potenzial auf, zu einer Ankerstadt zu wachsen, mit dem damit verbundenen Bedeutungs- und Funktionszuwachs. Dazu übernehmen diese Städte in Zukunft weitere Zentrumsfunktionen und lenken ihre räumliche Entwicklung in Richtung einer ganzheitlichen Stadtplanung und einer konsequenten, auf das Prinzip des 15-Minuten-Raums ausgerichteten Innenentwicklung.

Hauptorte

Die Hauptorte des Oberrheins weisen eine wichtige Bedeutung für die umliegenden Kleinstädte, Ortschaften und Siedlungen auf und sichern die Grundversorgung dieser eher rural geprägten Gebiete. Sie bündeln insbesondere Angebote aus den Bereichen Einkauf für den täglichen Bedarf, medizinische Grundversorgung, Bildung und Kultur. Wie die bereits genannten Raumtypen liegen auch die Hauptorte beidseits des Rheins in der Rheinebene und sind gut an die überregionalen Verkehrsnetze angebunden.

habitants, mais aussi pour les acteurs de la formation et de l'innovation. Pour ce faire, elle peut s'appuyer sur le réaménagement majeur de son centre-ville, sur la réhabilitation de ses friches industrielles ou encore sur la mise en valeur de son foncier économique raccordé au réseau ferroviaire. Le devenir de Mulhouse est étroitement lié à celui de Bâle. Et inversement peut-être aussi : il pourrait être intéressant de réfléchir à constituer une communauté de responsabilités entre les deux villes.

Les villes d'ancrage

Colmar, Haguenau et Offenbourg sont des centres importants pour leur environnement, présentant une large offre spécialisée en matière de biens, de services, de santé, d'éducation et autres. À la fois lieux de résidence et de travail, ces villes sont morphologiquement conçues pour fonctionner comme des espaces du quart d'heure. Il convient d'activer et de mettre en œuvre ce potentiel en menant une politique axée sur la mixité des fonctions et la qualité urbaine.

Déjà assurée, l'accessibilité des villes d'ancrage aux transports nationaux et internationaux pour les personnes et les marchandises doit encore être renforcée.

D'autres villes ont le potentiel de devenir des villes d'ancrage, avec en conséquence une importance accrue de leur rôle et de leurs fonctions. Elles doivent pour cela élargir leurs fonctions de centralité et s'orienter vers un développement urbain intégré, axé sur le principe de la «ville du quart d'heure», qui implique de densifier les zones urbanisées, surtout en centre-ville.

Les chefs-lieux

Très importants pour les petites villes, localités et agglomérations environnantes, ils assurent l'approvisionnement de base de ces espaces plutôt ruraux. Ils concentrent notamment l'offre de biens de consommation courante, de soins médicaux de base et de formation, et l'offre culturelle. Les chefs-lieux, tout comme les types d'espaces déjà mentionnés, se situent dans la plaine rhénane, de part et d'autre du fleuve, et sont bien reliés aux réseaux de transport infrarégional.

Les localités et villes susceptibles, au vu de leur potentiel, de devenir des chefs-lieux axent leur développement sur un urbanisme durable, respectueux des ressources, visant à renforcer leurs fonctions de centralité.

Die Orte und Städte mit Potenzial zur Entwicklung in Richtung Hauptorte fokussieren ihre Entwicklung auf eine nachhaltige und ressourcenschonende Stadtplanung, welche zur Stärkung ihrer Zentrumsfunktionen führen soll.

Berganker und Rheinanker

Die vierte Kategorie der urbanen Raumtypen umfasst die zwei Subkategorien Berganker und die Rheinanker. Erstere sind in den Mittelgebirgsregionen der Vogesen, des Schwarzwalds sowie des Juras gelegene Städte mit wichtiger Bedeutung für die umliegenden Kleinstädte und Orte der rural und peripher geprägten Umgebung.

Die Rheinanker übernehmen eine ähnliche Funktion entlang des Rheins: Sie umfassen Orte, welche nahe am Rhein liegen und aufgrund ihrer strategischen Lage eine wichtige Funktion für die grenzüberschreitende Vernetzung und Versorgung übernehmen.

Neben den fünf Hauptkategorien der urbanen Raumtypen werden gewissen Orten aufgrund ihrer speziellen räumlichen Situation überlagernde Funktionen zugeschrieben:

Grenzvermittler

Die Grenzvermittler haben aufgrund ihrer Lage und Vernetzung der funktionalen Räume im Grenzraum eine spezielle Bedeutung für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Weiterentwicklung und bedürfen hinsichtlich Siedlungs-, Arbeitsplatz-, Erholungs- und Verkehrsentwicklung besondere Beachtung.

Agglomerationspole

Sie umfassen die dichten, urbanisierten Ballungsräume um drei der vier Oberrheinpole: Karlsruhe, Strasbourg und Basel. Die Agglomerationspole umfassen die jeweilige Kernstadt und die in ihrem unmittelbaren Umfeld liegenden Orte und Städte. Diese stellen gemeinsam eng vernetzte und verwobene funktionale Räume dar, welche in starker räumlicher Abhängigkeit zueinander stehen. Die Agglomerationspole dehnen sich in allen Fällen über den Rhein aus und übernehmen in gewissen Fällen eine grenzübergreifende Vernetzungsfunktion.

Fokusraum

Einige Städte sind im vorliegenden Raumsystem in einen gemeinsamen Fokusraum gesetzt. Diese zeigen grenzüberschreitende Beziehungsräume auf, welche ihre Verbindung und gegenseitigen Abhängigkeiten künftig durch Potenzialstärkung und -ausbau weiter fördert.

Les ancrages en montagne et les ancrages rhénans

La quatrième catégorie de types d'espaces urbains comprend deux sous-catégories : la première regroupe les villes situées dans les régions de moyenne montagne (Vosges, Forêt-Noire et Jura) qui jouent un rôle important pour les petites villes et les localités environnantes à caractère rural.

Les villes relevant de la deuxième catégorie assument une fonction similaire, mais le long du Rhin : situées à proximité du fleuve, elles exercent, par leur position stratégique, une fonction importante pour la mise en réseau et l'approvisionnement transfrontaliers.

Outre les cinq catégories principales de types d'espaces urbains, certains lieux se voient attribuer des fonctions qui se superposent en raison de leur situation spatiale particulière :

"Trait-s-d'union" frontaliers

En plus de ces cinq catégories, la carte identifie les « traits-d'union » frontaliers qui, par leur situation et la mise en réseau des espaces fonctionnels par-delà les frontières, jouent un rôle particulier dans la coopération et le développement transfrontaliers. D'où la nécessité de leur accorder une attention particulière en matière d'urbanisation, d'emploi, de loisirs et de développement des mobilités.

Les agglomérations urbaines

Ces agglomérations intègrent les denses espaces urbanisés (villes elles-mêmes et localités en périphérie immédiate) autour de trois des quatre métropoles du Rhin supérieur : Karlsruhe, Strasbourg et Bâle. Ce sont des espaces fonctionnels étroitement interconnectés et imbriqués, et donc spatialement fortement interdépendants. Ces agglomérations s'étendent toutes au-delà du Rhin, certaines assumant une fonction de mise en réseau transfrontalière.

L'espace spécifique

Dans ce système urbain, certaines villes forment un espace commun spécifique, régi par des liens et des interdépendances transfrontaliers qu'il serait intéressant de renforcer.

Handlungsanweisungen in Bezug auf das Städtesystem

Die gemeinsame Betrachtungsweise des Städtesystems der Oberrheinregion mit klar differenzierten Kategorien unterschiedlicher Aufgaben, Funktionen und Qualitäten ist zentral für die zukunftsweisende und abgestimmte Weiterentwicklung des Oberrheins.

Die Städte des Städtesystems sind die größten Siedlungs- und Ballungsräume des Oberrheins und haben dadurch einen hohen Wirkungsgrad in Bezug auf Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel und dessen Reduktion: Durch die Entwicklung ganzheitlicher Stadtplanungsansätze, die sich auf eine dichte und ressourcenschonende Bebauungsstruktur an gut erschlossenen Lagen fokussieren, können sie einen wichtigen Beitrag leisten. Essenziell damit verbunden ist die Weiterentwicklung der verkehrlichen Anbindung, insbesondere mit dem ÖV, sowie die Förderung der aktiven Mobilität und die Schaffung einer Stadt der kurzen Wege. Mit den Strategien „qualitätsvolle Innenentwicklung“ und „Entwicklung an ÖV-Haltepunkten“ können die einzelnen Stadtkategorien in ihrer Funktion und Rolle als lokale Zentren gestärkt werden.

Gleichzeitig sind im nahen Umfeld der Städte starke und krisenfeste Gewerbestrukturen zu erhalten und weiter zu entwickeln, welche auf erneuerbare Technologien bei der Energieversorgung setzen. Die Strategie „Entwicklung einer regionalen Wachstumsstrategie“ zielt auf die Entwicklung von Wohnraum wie auch Gewerbeflächen ab und stellt diese in einen regionalen Kontext.

In Zusammenhang mit dem demografischen Wandel sollen künftig auch die mittleren und kleineren Städte, wie die Hauptorte, Berg- und Rheinanker, wichtige Funktionen übernehmen, indem sie eine eigenständige Grundversorgung für ihre jeweilige Bevölkerung aufrechterhalten, um das Zurücklegen weiter Wegdistanzen auf ein Minimum zu beschränken und eine hohe Lebensqualität für alle Altersgruppen sicherzustellen.

Approche à suivre en matière de système urbain

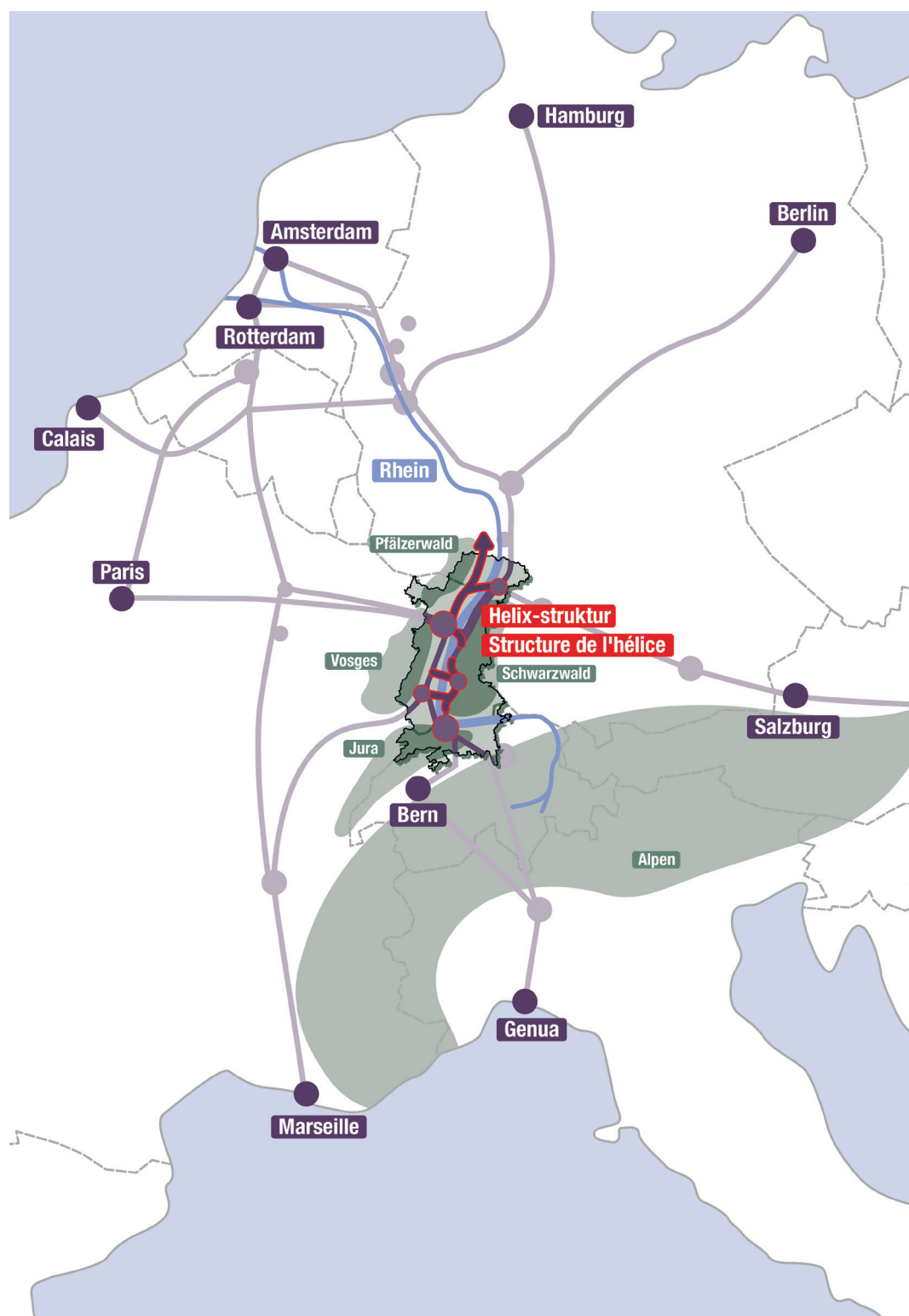
Le développement concerté du Rhin supérieur nécessite une compréhension commune du système urbain de la région, avec des catégories urbaines clairement différenciées assorties de missions, fonctions et qualités distinctes.

Les villes du système urbain sont les plus grandes zones d'urbanisation et d'agglomération du Rhin supérieur, d'où leur grande efficacité pour la protection du climat et l'adaptation au changement climatique : en développant des approches globales de planification urbaine propices à une urbanisation dense et économe en espace sur les sites bien desservis, en encourageant une meilleure desserte, en particulier par les transports publics et la mobilité active, et en misant sur la mise en œuvre de la ville des courtes distances, les villes du Rhin supérieur contribueront sensiblement à atténuer le changement climatique et aideront à s'y adapter. Les stratégies «favoriser le renouvellement urbain de qualité» et «densifier autour des arrêts de transport en commun» renforcent les catégories de villes dans leur fonction de centralité.

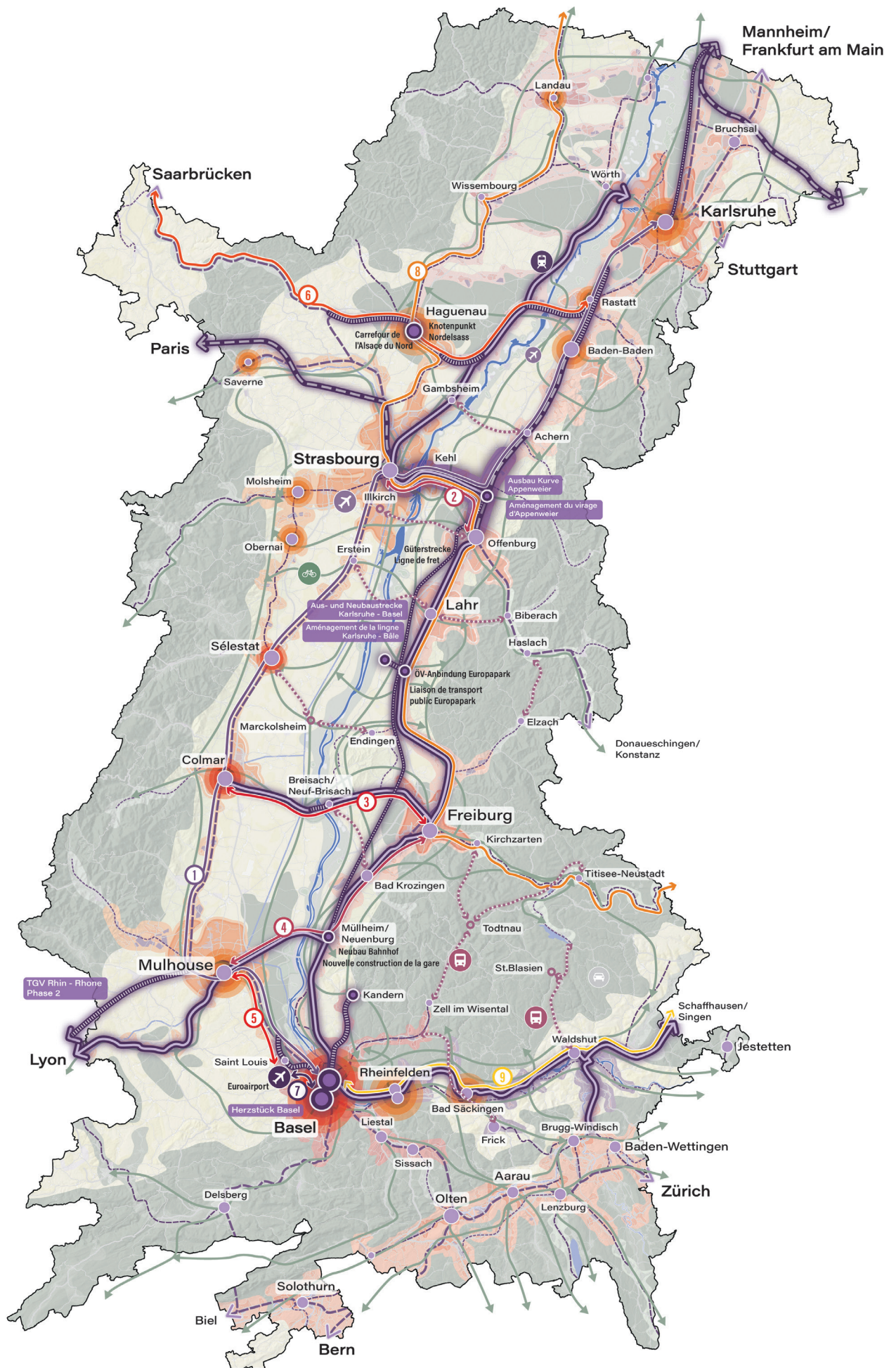
Parallèlement, il convient de maintenir et de développer, en périphérie des villes, des structures industrielles fortes et résistantes aux crises, qui misent sur les technologies renouvelables pour l'approvisionnement en énergie. La stratégie «élaborer une stratégie de croissance régionale» vise le développement de logements et de sites d'activités dans un contexte régional.

S'agissant de l'évolution démographique, les petites et moyennes villes, telles que les chefs-lieux, villes de montagne et villes rhénanes, devront assumer une fonction importante en maintenant l'accès aux services de base pour leur population, afin de réduire au minimum les déplacements et garantir une qualité de vie élevée pour tous les groupes d'âge.

Personenmobilität Mobilité des personnes



Übersichtskarte zum Raumsystem
"Personenmobilität" im
europäischen Kontext
Carte globale du système spatial
« Mobilité des personnes » dans le
contexte européen



Personenmobilität

Das Raumsystem der Personenmobilität beschreibt die notwendigen langfristigen Entwicklungen damit sich Personen künftig möglichst nachhaltig mit dem ÖV durch den Oberrhein bewegen können. Durch das anhaltende Wachstum wird die Nachfrage nach Mobilität weiter steigen. Während in den Städten und Gemeinden der Fuss- und Fahrradverkehr gefördert werden soll, muss auch das Angebot im regionalen Maßstab des Oberrheins ausgebaut werden. Um den Mehrverkehr aufzufangen, ist vor allem die Rolle des ÖVs als Rückgrat des nachhaltigen Mobilitätsangebots zu stärken. Grund dafür ist die Tatsache, dass der ÖV für die Mobilität das energieeffizienteste Transportmittel darstellt. Dazu sind Infrastruktur- und Angebotsausbauten auf den Hauptachsen und auf den grenzüberschreitenden Relationen notwendig.

Mobilité des personnes

Le système spatial de la mobilité des personnes décrit les développements nécessaires à long terme au déplacement en transports publics le plus durable possible de la population dans le Rhin supérieur. Si les déplacements à pied et à vélo doivent être encouragés dans les villes et les communes, il faut également étoffer l'offre à l'échelle régionale. Pour absorber l'intensification du trafic, il convient avant tout de renforcer le rôle des transports publics en tant qu'épine dorsale de l'offre de mobilité durable dans la mesure où ils représentent le moyen de transport le plus efficace au plan énergétique. D'où la nécessité de développer offre et infrastructures sur les principaux axes et aux frontières.



Raumsystemkarte
"Personenmobilität"
Carte du système spatial
« Mobilité des personnes »

Das Auto wird auch in Zukunft ein wichtiges Fortbewegungsmittel insbesondere im ländlichen Raum sein, bei welchem durch die Elektrifizierung künftig der CO₂-Ausstoss reduziert werden kann. Dennoch weist es im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln eine niedrigere Energieeffizienz und einen höheren Flächenbedarf auf. Ebenso können die Städte am Oberrhein nur noch begrenzt weiteren Autoverkehr aufnehmen, da der Straßenraum künftig vermehrt für den Fuß- und Fahrradverkehr sowie für klimaregulierende Grünflächen und Aufenthaltsräume benötigt wird. Daher ist eine zentrale Aufgabe des Raumkonzepts Oberrhein einen Modal Shift weg vom MIV und hin zum ÖV und dem Fahrradverkehr zu begünstigen. So kann zusätzlich die Luftverschmutzung sowie auch die Todesfälle durch Unfälle reduziert werden. Das Autofahren soll dabei nicht durch Verbote und Einschränkungen eingedämmt werden, sondern durch das Stärken von alternativen Fortbewegungsmitteln. Dies wird zum einen durch verkehrliche Maßnahmen gefördert und zum anderen durch das Schaffen von städtischen und räumlichen Strukturen über alle Raumsysteme hinweg, welche die Nutzung des ÖVs sowie des Fahrrades begünstigen.

Ausbau und Optimierung des ÖV-Angebots

Schnelle, häufige und gut aufeinander abgestimmte ÖV-Angebote sind zentral für eine höhere Attraktivität von Bus und Bahn. Pünktlichkeit und gute Umsteigebeziehungen erweisen sich dabei oft als viel ausschlaggebender für die Qualität eines Systems als die reine Geschwindigkeit der Verbindung selbst. Im Oberrhein soll daher einerseits die Taktdichte bestehender Verbindungen erhöht werden, andererseits sollten vor allem auch neue grenzüberschreitende Angebote geschaffen werden. Dies gilt nicht nur für den Regional- sondern auch für den Fernverkehr. Als Zielbild soll zwischen Karlsruhe und Basel ein helixförmiges Netz entstehen, welches direkte Verbindungen zwischen beiden Seiten des Rheins nicht nur in Ost-West, sondern auch in Nord-Süd-Richtung ermöglicht. Beispiele hierfür sind die Verbindungen Karlsruhe-Strasbourg-Basel oder Freiburg-Strasbourg oder Mulhouse. Durch attraktive Verbindungen dieser Art kann nicht nur der ÖV gestärkt, sondern auch der Zusammenhalt zwischen den Ländern entlang des Oberrheins gefördert werden. Ebenso sind neue Verbindungen zu prüfen, die teilweise Strecken im Ausland nutzen, um ein besseres inländisches Angebot zu schaffen. So wie am Hochrhein zukünftig

La voiture restera un important moyen de transport — notamment en zone rurale —, dont l'électrification réduira les émissions de CO₂. Comparée néanmoins à d'autres solutions, son efficacité énergétique est moindre; et son besoin en espace, plus important. De même, les villes du Rhin supérieur ne peuvent absorber que de manière limitée le trafic automobile supplémentaire, puisque l'espace routier sera de plus en plus mobilisé pour les déplacements à pied et à vélo ainsi que pour les espaces publics et les espaces verts qui régulent le climat. C'est pourquoi le projet de territoire du Rhin supérieur a notamment pour mission centrale de favoriser un changement modal au profit des transports publics et du vélo, et au détriment du transport individuel motorisé. Cela réduira en outre la pollution atmosphérique et le nombre de morts sur la route. Pour limiter l'utilisation de la voiture, il convient non pas d'interdire et de restreindre, mais de renforcer les solutions alternatives. Cela passe par l'application de mesures relatives à la circulation et par la création, dans tous les systèmes spatiaux, de structures urbaines et spatiales propices aux transports publics et au vélo.

Développer et optimiser l'offre de transports publics

Des transports publics rapides, fréquents et bien coordonnés sont essentiels pour rendre le bus et le train plus attractifs. La ponctualité et la qualité des correspondances influent souvent nettement plus sur la qualité ressentie d'un système que la vitesse de la liaison elle-même. Dans le Rhin supérieur, il convient donc d'une part d'augmenter la fréquence des liaisons existantes et d'autre part de repenser les offres transfrontalières. Cela vaut pour le réseau régional comme pour le réseau longue distance. L'objectif est de créer un réseau en hélice entre Karlsruhe et Bâle, permettant des liaisons directes entre les deux rives du Rhin, dans le sens non seulement est-ouest, mais aussi nord-sud. Les liaisons Karlsruhe-Strasbourg-Bâle ou Fribourg-Strasbourg ou Mulhouse en sont des exemples. Des liaisons attrayantes de ce type, en plus de renforcer les transports en commun, promeuvent la cohésion entre les pays situés le long du Rhin supérieur. De même, pour assurer une meilleure offre à l'intérieur de chaque pays, il convient d'envisager la possibilité d'étendre certaines liaisons en place à l'étranger. Dans le Haut-Rhin germano-suisse par exemple, on reliera bientôt plus rapidement Bâle et Saint-Gall par la ligne allemande. On pourrait aussi accélérer la liaison

eine schnellere Verbindung zwischen Basel und St. Gallen über die deutsche Strecke entlang des Rheins möglich ist, wäre mit Ausbauten zwischen Rastatt und Haguenau auch eine Beschleunigung zwischen Karlsruhe und Saarbrücken möglich.

Regionale Verbindungen, die die französische und deutsche Nord-Süd-Hauptachse verknüpfen, sollen das Angebot vervollständigen. Ein Beispiel für eine solches Verbindungsstück liegt zwischen Colmar und Freiburg. Nicht die schnellstmögliche Verbindung ist das Ziel, sondern die Möglichkeit, viele Ortschaften dazwischen mit diesen zwei Orten zu verknüpfen und die touristischen Attraktionen auf der Strecke von beiden Ländern aus einfach zugänglich zu machen.

Zwischen den nicht von der Schieneninfrastruktur erschlossenen Ortschaften sollen Busverbindungen gestärkt werden, um durch attraktive Verbindungen die Verflechtung von weniger urbanen und zentral gelegenen Orten zu stärken. Im Oberrheintal kann so auch die Trennwirkung der Grenzen abgebaut werden.

Entwicklung Schieneninfrastruktur

Um ein attraktives ÖV-Angebot realisieren zu können ist der Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur notwendig. Dabei sind nicht nur bestehende Netzlücken zu schließen, sondern auch sicherzustellen, dass eine ausreichende Kapazität für den Regional- und Fernverkehr im gesamten Oberrheingebiet zur Verfügung steht. Diese Kapazität ist ohne den Ausbau der Rheintalbahn als eine der am stärksten frequentierten Infrastrukturachsen Europas nicht gesichert. In der Ost-West-Richtung liegt der Fokus mehr auf dem Verknüpfen der beiden Nord-Süd-Achsen auf noch nicht oder nicht mehr bestehenden Relationen. Während die Verbindungen zwischen Strasbourg und Appenweiher sowie zwischen Mulhouse und Müllheim auch für den Fernverkehr wichtig sind, dienen die Strecken Colmar-Freiburg und Rastatt-Haguenau vor allem der Etablierung neuer regionaler Angebote in wichtigen grenzüberschreitenden Räumen. Gleiches gilt für die Verbindung zwischen Haguenau-Wörth/Landau, obwohl diese in Nord-Süd-Richtung verläuft. Durch die Elektrifizierung bestehender Strecken, wie zum Beispiel am Hochrhein, können schnellere und effizientere Verbindungen angeboten werden.

Karlsruhe-Sarrebruck en procédant à des aménagements entre Rastatt et Haguenau. Des liaisons régionales reliant l'axe principal nord-sud franco-allemand devraient compléter l'offre. On trouve un exemple similaire entre Colmar et Fribourg : l'objectif n'est pas d'établir une liaison ultrarapide, mais de relier plusieurs des localités situées entre ces deux villes, de part et d'autre de la frontière, et de faciliter l'accès, depuis les deux pays, aux attractions touristiques sur le trajet.

Entre les localités non desservies par l'infrastructure ferroviaire, il faut renforcer les liaisons par bus pour une meilleure interdépendance des localités moins urbaines ou isolées. Dans la vallée du Rhin supérieur, cela supprimerait également l'impression de séparation suscitée par les frontières.

Développement de l'infrastructure ferroviaire

Instaurer une offre de transports publics attrayante nécessite de développer et de construire de nouvelles infrastructures ferroviaires. Plus que de combler les lacunes du réseau, il s'agit de veiller à la capacité suffisante du réseau régional et longue distance dans tout le Rhin supérieur. Il est impossible d'assurer cette capacité sans aménager la ligne de la vallée du Rhin (Rheintalbahn) en Allemagne, axe parmi les plus fréquentés d'Europe. Dans le sens est-ouest, l'accent est davantage mis sur le raccordement aux deux axes nord-sud avec des liaisons qui n'existent plus ou pas encore. Si les liaisons Strasbourg-Appenweiher et Mulhouse-Müllheim sont capitales pour le trafic longue distance, les lignes Colmar-Fribourg et Rastatt-Haguenau servent avant tout à établir de nouvelles offres régionales dans des espaces transfrontaliers importants. Il en va de même pour la liaison Haguenau-Wörth/Landau, bien qu'orientée nord-sud. L'électrification des lignes, par exemple dans le Haut-Rhin germano-suisse, permet de proposer des liaisons plus rapides et plus efficaces.

Le développement de ces infrastructures est une condition préalable à une offre de transports publics plus dense et plus fiable. Mais développer les capacités au niveau des nœuds ferroviaires est tout aussi important. Sans cela, impossible de proposer des horaires fiables et des correspondances aisées entre les réseaux longue distance, régional et urbain. Bâle constitue en ce sens un élément central,

Der Ausbau dieser Infrastrukturen ist eine Bedingung für die Realisierung eines engmaschigeren und zuverlässigeren ÖV-Angebots. Mindestens ebenso wichtig ist aber auch der Ausbau der Kapazitäten in den Knoten. Ohne diese ist ein zuverlässiger Fahrplan sowie schlanke Umsteigeverbindungen zwischen Fern- Nah- und Agglomerationsverkehr nicht möglich. Ein wichtiges Element ist hier das Herzstück Basel, welches einen Quantensprung für den S-Bahn-Verkehr im trinationalen Metropolitanraum ermöglicht.

Integrierte Stadt- und Mobilitätsentwicklung

Bei der Entwicklung oder Transformation von neuen Siedlungs- und Arbeitsplatzgebieten ist es von zentraler Bedeutung, dass die ÖV-Erschließung bereits mit der ersten Etappe realisiert wird. Nur so kann die Nutzung des öffentlichen Verkehrs als Gewohnheit von Beginn an etabliert werden. Daher sind ÖV-Haltestellen prädestinierte Orte für Innenentwicklung mit neuen Flächen für Wohnen und Arbeiten, da eine hohe Erschließungsgüte sichergestellt ist.

Die Intensität der Innenentwicklung hängt von der Erschließungsgüte ab. Je zentraler Flächen im urbanem Raum gelegen sind und je höher die Frequenz und Vielfalt des Angebots ist, desto breiter und umfassender sollte die Innenentwicklung vorangetrieben werden. In dichter besiedelten Ortsteilen fällt der Modalshift ohne weitere Maßnahmen stärker zu Gunsten von ÖV und dem Fahrradverkehr aus als in Ortsteilen mit geringeren Dichten. Erklärt werden kann dies durch das bessere Angebot an Nahversorgung, Arbeitsplätzen und kulturellen Angeboten, welche Anwohnende fußläufig, mit dem Fahrrad oder durch eine kurze Strecke mit dem ÖV zurücklegen können. Dafür ist es auch wichtig, dass das alltägliche Fahrradroutennetz gestärkt wird, um auf diesen kurzen Distanzen das Fahrrad sicher und leicht zugänglich zu machen.

qui permet au réseau ferroviaire urbain un saut quantique dans l'espace métropolitain trinational.

Développement urbain et développement de la mobilité intégrés

Au moment de développer ou transformer de nouvelles zones d'habitat et d'emploi, il est essentiel de réaliser la desserte en transports publics dès la première étape. Cette approche est la seule possible pour inscrire le recours aux transports en commun dans les habitudes des usagers. Une qualité de desserte élevée étant garantie, les quartiers autour des arrêts existants sont prédestinés à une démarche de renouvellement urbain, avec la création de nouveau foncier pour l'habitat et l'emploi.

Et le niveau de densification possible de ce renouvellement urbain dépendra de la qualité de la desserte. Plus le foncier se trouve au centre de l'espace urbain et plus la fréquence et la diversité de l'offre sont élevées, plus le renouvellement urbain devrait être large et complet. Dans les quartiers densément peuplés, le transfert modal favorise plus les transports en commun et le vélo que dans les quartiers à faible densité de population, et ce sans mesures supplémentaires. Cela s'explique par une meilleure offre en matière de services de proximité, d'emplois et d'activités culturelles, à laquelle les habitants ont accès à pied, à vélo ou en transports publics. Aussi est-il important de renforcer le réseau cyclable quotidien de façon à rendre le vélo sûr et facile d'utilisation sur ces courtes distances.

Handlungsanweisungen in Bezug auf das Mobilitätssystem

Der Modalshift hin zu energieeffizienten Mobilitätsangeboten ist eine der großen Herausforderungen für den Oberrhein und betrifft alle Maßstabsebenen – vor allem auch die, die hier nicht dargestellt werden können. Neben den hier beschriebenen Handlungsfeldern sind auf dem kommunalen Maßstab durch die Förderung der Innenentwicklung und der Nutzungsmischung sowie attraktive Wegeverbindungen die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass möglichst viele Alltagswege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden können. Ebenso sind die Angebote des kommunalen und regionalen öffentlichen Verkehrs auszubauen und miteinander zu verknüpfen. Im Sinne einer nachhaltigen Mobilität müssen alle Mittel ausgeschöpft werden, um im Alltag möglichst kurze Wege zu fördern. Dies ist nicht nur eine verkehrliches Handlungsfeld, sondern betrifft vor allem die Siedlungsstrukturen (siehe Städtensystem und regionale Entwicklungsstrategie sowie die allgemeinen Strategien).

Der Ausbau des ÖV-Netzes und der Angebote im Regional- und Fernverkehr ist mindestens ebenso herausfordernd. Nicht nur bedarf es der Zusammenarbeit mehrerer betroffener Regionen, Länder und Kantone – ebenso müssen dafür auf nationaler Ebene Entscheidungen getroffen und Investitionen finanziert werden. Vor allem für den grenzüberschreitenden Ausbau von Angeboten und Infrastrukturen sind hier nicht nur integrierte Konzepte sondern auch eine ausdauernde Lobbyarbeit bei den jeweiligen nationalen Entscheidungsträgern und den Bahngesellschaften notwendig. Dass dies gelingen kann, zeigt der Erfolg der trinationalen S-Bahn Basel eindrucklich. Dieses Beispiel kann und soll als Vorlage für weitere grenzüberschreitende Angebote dienen.

Als Basis einer grenzüberschreitenden und nachhaltigen Entwicklung des ÖVs wird die Erarbeitung eines Angebotskonzepts für den Oberrhein empfohlen. Das Ziel des Deutschland-Taktes wäre hier ein günstiger Anlass die Angebote im Oberrheinraum grenzüberschreitend aufeinander abzustimmen und die Machbarkeit neuer Angebote zu prüfen und zu belegen.

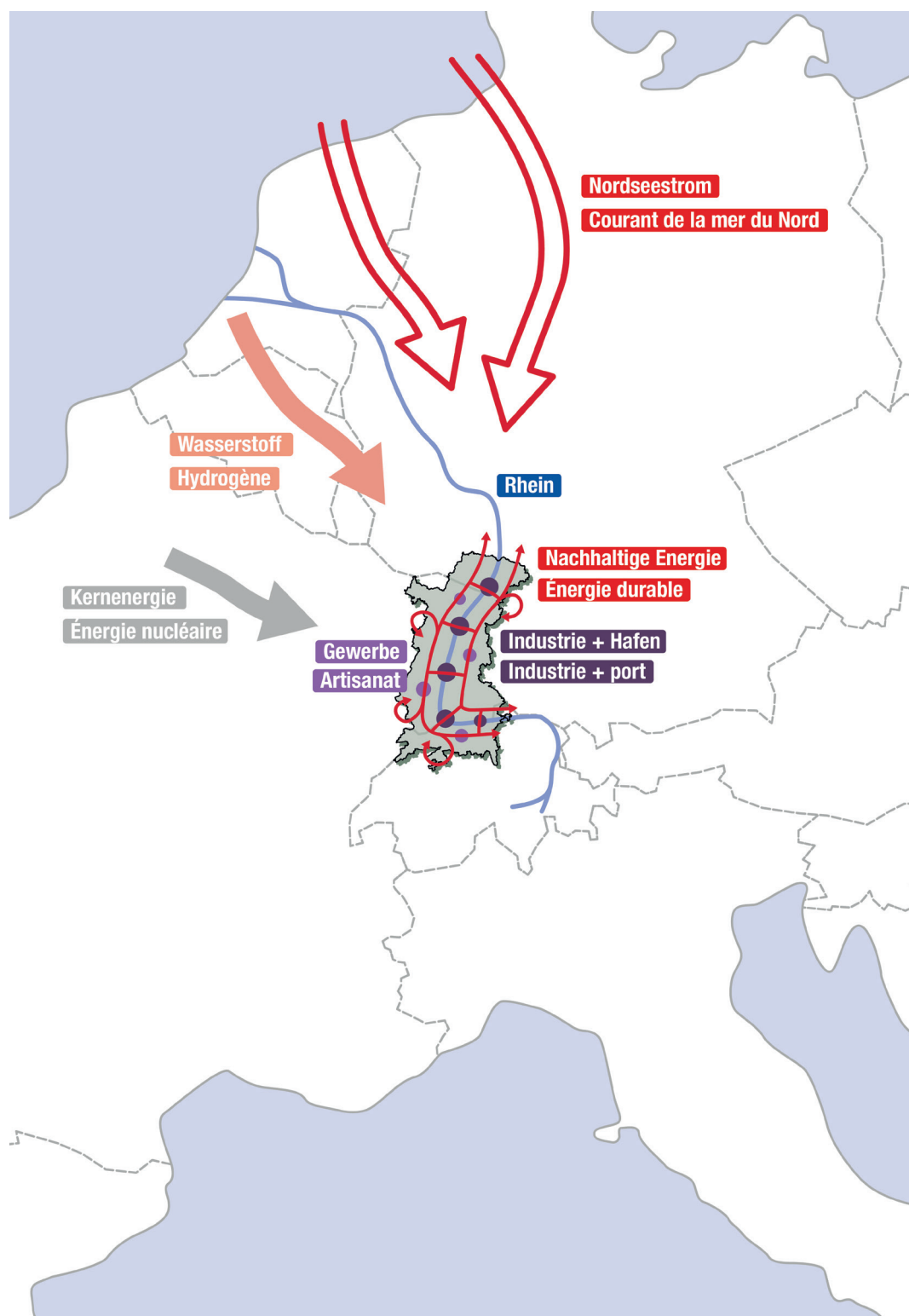
Approche à suivre en matière de système de mobilité

Le changement modal vers des offres de mobilité efficaces au plan énergétique, l'un des grands enjeux du Rhin supérieur, concerne tous les niveaux d'échelle – surtout ceux qui ne peuvent pas être représentés ici. Outre les champs d'action décrits ici, il convient de créer, à l'échelle communale, les conditions nécessaires pour permettre le plus grand nombre possible de trajets quotidiens à vélo ou à pied, en favorisant le renouvellement urbain et la mixité des usages, ainsi que des liaisons routières attractives. De même, il convient de développer et de relier entre elles les offres de transports publics communales et régionales. En vue d'une mobilité durable, tous les moyens doivent être mis en œuvre pour raccourcir au maximum les trajets quotidiens. Ce champ d'action concerne certes les transports, mais aussi et surtout les structures de l'urbanisation (voir Système urbain et stratégie de développement régional ainsi que les stratégies générales).

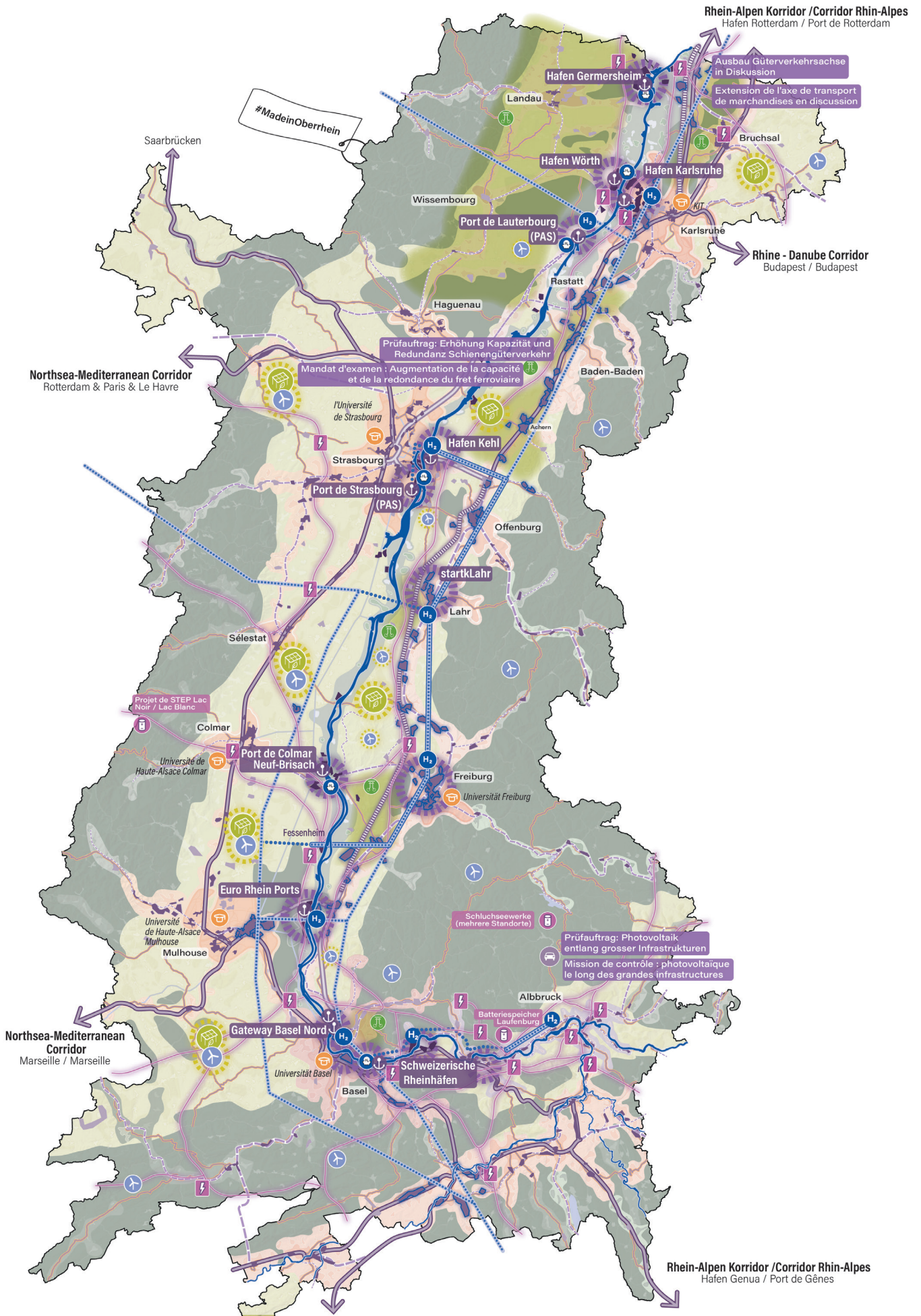
Développer le réseau de transports publics et les offres de transport régional et longue distance est tout aussi exigeant, voire plus. Non seulement plusieurs régions, pays et cantons doivent coopérer, mais une prise de décisions et des investissements sont également nécessaires au niveau national. Le développement transfrontalier des offres et des infrastructures requiert, en plus de concepts intégrés, un travail de lobbying soutenu auprès des décideurs nationaux et des compagnies ferroviaires. Le succès du RER trinational de Bâle en est une impressionnante illustration, qui peut et doit servir de modèle pour d'autres offres transfrontalières.

Pour poser les bases d'un développement transfrontalier durable des transports publics dans le Rhin supérieur, il est recommandé de commencer par élaborer un concept d'offre transfrontalier. Le programme Deutschland-Takt serait ici une bonne occasion d'harmoniser les offres dans l'espace transfrontalier du Rhin supérieur, et d'examiner et de démontrer la faisabilité de nouvelles offres.

Energie und Wirtschaft Énergie et économie



Übersichtskarte zum Raumsystem
"Energie und Wirtschaft" im
europäischen Kontext
Carte globale du système spatial
« Énergie et économie » dans le
contexte européen



Energie und Wirtschaft

Das Raumsystem Energie und Wirtschaft basiert auf den Strategien zur Entwicklung einer regionalen Wachstumsstrategie und der Entwicklung eines zukunftsfähigen Energiesystems. Dabei wird Industrie und Gewerbe, der Güterverkehr auf Wasser und Schiene sowie die Energieversorgung integriert betrachtet, da diese räumlich-funktional stark voneinander abhängig sind.

Mehr Effizienz für den Güterverkehr am OR

- Neubau von Bahnstrecken für den Güterverkehr
- Ausbau der Bahnstrecke für den Güterverkehr
- Hauptachse Güterschieneverkehr bestehend

Prüfauftrag: Gewerbe- & Industriestandorte auf Basis der Erschließung entwickeln

- Gewerbestandorte an Schiene: Als Arbeitsplatzstandort aktivieren & vertikal verdichten
- Industrie- und Hafengebiete am Rhein: Konzentriert nutzen, weitere Ausbreitung in Rheinauen beschränken und Entwickeln von Strategien für den Umgang mit Niedrigwasser
- Industrie- und Gewerbegebiete mit Wasserstoffpipeline- und Schienenanschluss: Unternehmen ansiedeln & starke Konzentration von Nutzungen

Potenzial nachhaltiger Energieträger testen & nutzen

- Restwärmepotenzial von Gewerbe- & Industriestandorten sowie anderen Restwärmequellen für kollektive Wärmenetze prüfen und nutzen
- Suchräume für Geothermie am Oberrhein
- FR: Koordinierte Standortfindung für grosse Produktionsstandorte von Windenergie und Agrivoltaik
- D: Kleine bedarfsorientierte Windenergieanlagen in der Rheinebene
- D & CH: Windenergienutzung im Schwarzwald und Jura
- D: Identifizieren von Standorten für PV-Freiflächenanlagen, idealerweise gekoppelt an Infrastrukturen (bsp. Autobahn) oder Agrarflächen (bsp. Agri-Photovoltaik)

Dekarbonisierung der Industrie & des Gewerbes

- Grosse energieintensive Industriestandorte mit hohen Prozesstemperaturen
-> Strategie: Umstellen auf (grünen) Wasserstoff

Umgang mit Wasserstoff klären und planen

- Pläne für ein europäisches Wasserstoffnetz (indikative Lage)
- Möglichkeit das europäische Wasserstoffnetz im Oberrhein engmaschiger auszubauen
- Bestehende Planungen für Wasserstoffpipelines
- Wasserstoffproduktionsstandort in Planung

Eigenproduktion von Gütern und Wissen im Oberrhein stärken

- Kurze Produktketten zwischen Produzent und Konsument
- Grosse Universitäts- & Forschungsstandorte stärken und Austausch fördern

Informationsebene

- Straßennetz
Hauptverkehrsstraßen
- 360 kV Elektrizitätsnetz
Hochspannungsleitungen
Umspannwerke
- Bahnnetz
Hauptstrecken
Ergänzungsstrecken

Énergie et économie

Le système spatial Énergie et économie se base sur une stratégie de croissance régionale et sur le développement d'un système énergétique durable. L'industrie et l'artisanat, le transport fluvial et ferroviaire de marchandises ainsi que l'approvisionnement en énergie sont considérés de manière intégrée, car fortement interdépendants au plan spatial et fonctionnel.

Plus d'efficacité pour le transport de marchandises dans le RS

- Construction de lignes ferroviaires pour le fret
- Aménagement des lignes ferroviaires pour le fret
- Axes principaux de fret sur lignes ferroviaires existantes

Etude de faisabilité : développer les activités économiques sur les sites raccordés au fer

- Sites industriels raccordés au réseau ferroviaire: les activer comme lieux de travail et les densifier verticalement
- Zones industrielles et ports le long du Rhin : utilisation concentrée, limitation de l'extension dans les zones alluviales du Rhin et mise au point de stratégies de gestion des étiages
- Zones industrielles raccordées à un pipeline d'hydrogène et au réseau ferroviaire: implanter des entreprises à forte consommation d'énergie et intensifier les activités de la zone

Tester & utiliser le potentiel des sources d'énergie durables

- Exploiter le potentiel d'énergie fatale des zones industrielles en vue d'alimenter les réseaux de chaleur
- Espaces d'exploration pour la géothermie dans le Rhin supérieur
- FR: Identification coordonnée de grands sites de production d'énergie renouvelable (éolien et photovoltaïque)
- D: petites éoliennes en fonction des besoins dans la plaine du Rhin
- D & CH: Quelques éoliennes isolées dans la Forêt noire et dans le Jura
- D: Identifier des sites pour des installations photovoltaïques au sol, idéalement couplées à des infrastructures (p. ex. autoroute) ou des surfaces agricoles (p. ex. agrivoltaïque)

Décarbonisation de l'industrie & de l'artisanat

- Grands sites industriels à forte consommation d'énergie avec des températures de processus élevées
-> Stratégie : passer à l'hydrogène (vert)

Clarifier et planifier la gestion de l'hydrogène

- Projets de réseau européen d'hydrogène (position indicative)
- Possibilité de développer le réseau international d'hydrogène dans la région du Rhin supérieur de manière plus fine
- Planification existante pour les pipelines d'hydrogène
- Site de production d'hydrogène en projet

Renforcer l'autoproduction de biens et de connaissances dans la région du Rhin supérieur

- Courtes chaînes de production entre les producteurs et les consommateurs
- Renforcer les grands sites universitaires et de l'innovation et favoriser les échanges

Information spécifiques

- Réseau routier
Routes principales
- Réseau électrique 360kv
Ligne à haute tension
Poste de transformation
- Réseau ferroviaire
Lignes principales
Lignes complémentaires

Raumsystemkarte "Energie und
Wirtschaft"
Carte du système spatial
« Énergie et économie »

Die größte Herausforderung für den Oberrhein ist die effiziente Abfertigung des hohen Volumens von Güterverkehr auf der Nord-Süd Achse, die Dekarbonisierung der Industrie und ein flächensparender Umgang mit Industrie- und Gewerbegebieten, denn die Fläche ist knapp und die Nutzungsansprüche werden immer zahlreicher. Vor diesem Hintergrund helfen folgende Maßnahmen und Aufgaben den Oberrhein als wirtschaftsstarken Raum für die Zukunft vorzubereiten.

Mehr Kapazität und Effizienz für den Güterverkehr am Oberrhein

Sowohl auf europäischer Ebene als auch für die wirtschaftliche Entwicklung des Oberrheins spielt der Güterverkehr eine zentrale Rolle. Die Lage an den nun vereinten TEN Korridore Rhine-Alpine und North-Sea – Mediterranean ist ein Standortvorteil, den der Oberrhein weiter nutzen und auch fördern muss. Das Unglück beim Tunnelbau bei Rastatt im Jahr 2017 hat gezeigt, dass der Güterverkehr im Oberrhein noch nicht robust aufgestellt ist. Die Hauptgüterverkehrsachse verläuft rechtsrheinisch auf deutscher Seite, wo auch die Auslastung des Personenverkehrs hoch ist. Trotz des geplanten Ausbaus der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel gibt es keine vollständige Redundanz im Schienennetz zwischen Deutschland und Frankreich. Nördlich von Strasbourg kann der Güterverkehr zurzeit beispielsweise ausschließlich auf rechtsrheinischer Seite verkehren. Daher muss die Diskussion geführt werden, welche Strecken neu- oder ausgebaut werden müssen, um den Güterverkehr auf der Schiene robuster gegenüber Ausfällen und dem zunehmendem Gütervolumen zu machen. Dazu gehört auch die Weiterentwicklung der Verknüpfungen zwischen Schiene und Binnenschifffahrt. Die bestehenden Rheinhäfen im Oberrheingebiet sind ebenso ein äußerst wertvoller Standortvorteil, den es bestmöglich zu nutzen und zu erhalten gilt – auch, weil durch den Klimawandel die Schiffbarkeit des Flusses nicht immer gewährleistet ist.

Um die bestehenden und neuen Infrastrukturen bestmöglich für die wirtschaftliche Entwicklung des Oberrheins zu nutzen, sind vor allem intermodale Terminals zu stärken und City-Logistik-Systeme zu entwickeln. Ziel muss es auch im Güterverkehr sein, möglichst viele Güter für die langen Strecken per Bahn und Binnenschiff zu transportieren und die Feinverteilung mit dem LKW und anderen Angeboten zu gewährleisten.

Pour la région du Rhin supérieur, le principal enjeu est de gérer efficacement le volume élevé de transport de marchandises sur l'axe nord-sud, de décarboner l'industrie et de gérer les zones industrielles et artisanales en économisant l'espace. Il s'agit de faire face à une raréfaction du foncier, pourtant toujours plus demandé. Dans ce contexte, les mesures et missions qui suivent aideraient à préparer le Rhin supérieur pour en faire un espace économiquement fort.

Renforcer les capacités et l'efficacité du transport de marchandises

Le transport de marchandises joue un rôle central tant au niveau européen que pour le développement économique du Rhin supérieur. Sa situation sur les corridors RTE Rhine-Alpine et North-Sea-Mediterranean, désormais réunis, est un atout que la région doit continuer à exploiter et promouvoir. L'accident survenu en 2017 lors de la construction du tunnel près de Rastatt a montré que le transport de marchandises dans le Rhin supérieur n'est pas encore solidement implanté. Le principal axe de fret se trouve sur la rive droite du Rhin, côté allemand, où le taux d'utilisation du trafic voyageurs est également élevé. Malgré l'extension prévue de la ligne ferroviaire dans la vallée du Rhin entre Karlsruhe et Bâle, il n'existe aucune redondance complète sur le réseau ferroviaire entre l'Allemagne et la France. Actuellement, au nord de Strasbourg, le transport de marchandises se fait exclusivement sur la rive droite du Rhin. D'où la nécessité d'envisager la construction de nouvelles lignes ou l'aménagement de lignes existantes pour rendre le fret ferroviaire plus robuste face aux pannes et à l'augmentation du volume de marchandises. Cela implique aussi de développer les connexions entre le rail et la navigation intérieure. Les ports rhénans du Rhin supérieur constituent également un atout très précieux qu'il convient d'exploiter et de préserver au mieux, notamment dans la mesure où le changement climatique pourrait compromettre la navigabilité du fleuve.

Afin d'exploiter au mieux les infrastructures existantes et nouvelles pour le développement économique du Rhin supérieur, il faudra avant tout renforcer les terminaux intermodaux et étendre les systèmes de logistique urbaine. En matière de fret, l'objectif doit aussi être de transporter par rail et par voie fluviale le plus grand volume possible de marchandises sur de longues distances et d'assurer la distribution fine par camion et autres solutions.

Potenzial nachhaltiger Energieträger testen & nutzen

Eine weitere wichtige Voraussetzung für eine ökonomisch wie ökologisch nachhaltige Entwicklung ist die Verfügbarkeit von Energie. Angesichts der nationalen Vorgaben zur Reduktion des CO₂-Ausstosses auf dem Weg zum Netto-Null-Ziel ist die Produktion erneuerbarer Energie in der Oberrheinregion eine zentrale Aufgabe und Herausforderung. Neben den bereits bestehenden und den zukünftig notwendigen Anlagen für Solar- Wind- und Wasserkraft ist im Oberrheingraben das Potenzial für die Nutzung von Tiefengeothermie groß. Trotz einiger Rückschläge ist die Nutzung dieses Potenzials weiterhin voranzutreiben. In Zusammenarbeit mit den Forschungsinstitutionen und Universitäten kann der Oberrhein hier eine Vorreiterrolle in der Nutzung der Tiefengeothermie für die nachhaltige Wärmeerzeugung und gegebenenfalls auch Elektrizitätsproduktion einnehmen. Im Bereich Wärme dürfen aber auch die Restwärmequellen von Industrie- und Gewerbestandorten nicht vernachlässigt werden. In Zukunft sollen Studien in den einzelnen Regionen das Restwärmepotenzial besser quantifizieren, sodass könnten mögliche Restwärmequellen in lokale Wärmenetzverbände eingespeist werden können. Gut geplante, kollektive Wärmenetze können einen wichtigen Bestandteil für das Erreichen des Netto-Null-Ziels darstellen.

Dekarbonisierung der Industrie und des Gewerbes

Eine der größten Aufgaben, um ein nachhaltiges und zukunftsfähiges Energiesystem für die Zukunft des Oberrheins aufzubauen, ist die Dekarbonisierung der energieintensiven Industrien, die mit sehr hohen Prozesswärmern arbeiten. Während der größte Teil industrieller Prozesse grundsätzlich elektrifiziert werden kann, ist dies bei solchen hochtemperierten Prozessen, wie beispielsweise der Verarbeitung von Eisen oder der Papierproduktion, schwieriger. Räumlich trifft diese Umstellung der Energieversorgung oft auf Hafengebiete zu. Gerade für diese Lagen ist es theoretisch möglich, Wasserstoff per Schiff anzuliefern. Alternativ kann der Anschluss der großen, energieintensiven Gewerbe- und Industriestandorte an das Wasserstoffnetz eine langfristige Strategie für die Dekarbonisierung darstellen.

Tester et exploiter le potentiel des sources d'énergie durables

La disponibilité de l'énergie est une autre condition préalable au développement durable, sur le plan tant économique qu'écologique. Compte tenu des objectifs nationaux de réduction des émissions de CO₂ vers la neutralité carbone, la production d'énergies renouvelables dans le Rhin supérieur constitue tout à la fois une mission et un enjeu essentiels. Outre les installations existantes et celles encore nécessaires au solaire, à l'éolien et à l'hydroélectricité, la géothermie profonde présente également un fort potentiel dans le fossé du Rhin supérieur. Malgré les quelques revers essuyés, son exploitation doit être poursuivie. En collaboration avec les instituts de recherche et les universités, la région du Rhin supérieur peut jouer un rôle de pionnier dans le recours à la géothermie profonde. L'enjeu est de promouvoir une source de chaleur durable et, le cas échéant, de produire de l'électricité. En matière de chaleur, il ne faut toutefois pas négliger la chaleur fatale des sites industriels et artisanaux. Des études menées dans les différents territoires devraient permettre de mieux quantifier ce potentiel afin de l'injecter, autant que possible, dans les réseaux de chaleur locaux qui, bien planifiés, peuvent contribuer sensiblement à atteindre l'objectif de neutralité carbone.

Décarboner l'industrie et l'artisanat

La mise en place d'un système énergétique durable et viable pour l'avenir du Rhin supérieur implique avant tout de décarboner les industries énergivores, dont les processus mobilisent de très grandes quantités de chaleur. Si la plupart des processus industriels sont en principe électrifiables, cela s'avère plus difficile pour les processus à haute température, par exemple dans la métallurgie ou l'industrie papir. Sur le plan spatial, cette transformation de l'approvisionnement en énergie concerne souvent les zones portuaires. Pour ces sites, la mise à disposition d'hydrogène par bateau est théoriquement possible. Alternativement, le raccordement au réseau d'hydrogène des grands sites industriels très énergivores peut constituer, pour la décarbonation, une stratégie de long terme.

Umgang mit Wasserstoff klären und planen

Pläne für den Einsatz von Wasserstoff und den Bau von Wasserstoffnetzwerken werden in unterschiedlichen europäischen Ländern diskutiert und geplant und auch auf europäischer Ebene gibt es Ansätze für einen koordinierten europäischen Wasserstoffnetzausbau. Am Oberrhein sind bereits mehrere kleinere Projekte in Planung, die in wenigen Jahren umgesetzt werden sollen. Dazu gehört der Bau von Wasserstoffnetzen und Produktionsstandorten von Wasserstoff. Diese Netzabschnitte könnten zu einem späteren Zeitpunkt in ein großmaßstäbliches, internationales Wasserstoffnetzwerk eingegliedert werden. Wie sich die drei Länder zum Thema Wasserstoff positionieren, muss zeitnah geklärt werden, sodass Planungssicherheit vor allem für das Gewerbe und die Industrien gewährleistet ist. Da bereits Teilprojekte in Planung sind, ist eine übergeordnete Strategie, welche für den gesamten Oberrhein verfolgt werden kann, sinnvoll, um langfristige Optionen und Chancen zu ermöglichen.

Gewerbe- & Industriestandorte regional abgestimmt und auf Basis der Erschließung entwickeln

Die Entwicklung von Gewerbe- und Industriestandorten ist nach wie vor ein wichtiges Element der kommunalen und regionalen Planungshoheit und eine wichtige Einnahmequelle für die jeweiligen Gebietskörperschaften. In Deutschland und in der Schweiz sind dies die Kommunen, in Frankreich die SCoTs. Die Weiterführung der bestehenden Praxis führt langfristig aber zu einer nicht nachhaltigen Raumstruktur mit Folgen für das Verkehrs- und Energiesystem. Industrie- und Gewerbegebiete in peripheren Lagen führen beispielsweise zu einer starken Belastung des regionalen Straßennetzes oder sind von der Nutzung fossiler Energieträger abhängig. Daher ist vor allem die Entwicklung der großflächigen Industrie- und Gewerbebestandorte von der Erschließungsgüte im Güter- und Personenverkehr sowie der möglichen Energieversorgung abhängig zu machen. So können unterschiedliche Strategien für Gewerbebestandorte definiert werden, die nur durch den Straßenverkehr erreichbar sind, die einen Hafenschluss am Rhein haben, einen Schienenanschluss besitzen oder an ein potenzielles zukünftiges Wasserstoffnetzwerk angeschlossen werden können.

Clarifier et planifier l'utilisation de l'hydrogène

Plusieurs pays européens envisagent de recourir à l'hydrogène et de construire des réseaux d'hydrogène, et on observe un intérêt européen pour un développement coordonné de ce réseau. Dans la région du Rhin supérieur, plusieurs petits projets, déjà en cours de planification, devraient être mis en œuvre dans quelques années. Il s'agit notamment de la construction de réseaux et de sites de production d'hydrogène. Ces sections pourraient être intégrées ultérieurement à un réseau d'hydrogène international. La position des trois pays sur le sujet devra être clarifiée en temps utile, de sorte à garantir une planification coordonnée, surtout pour les industries. Des projets partiels étant en cours de planification, il est judicieux de définir une stratégie globale applicable à toute la région du Rhin supérieur, de façon à n'entraver aucune option ni opportunité à long terme.

Développer les sites artisanaux et industriels de manière coordonnée au niveau régional, en préparant leur viabilisation

En matière d'aménagement, le développement de sites artisanaux et industriels reste une compétence majeure des communes et des régions en Allemagne et en Suisse et des intercommunalités et de l'échelle infraterritoriale à travers les SCoT en France. De plus, ces sites représentent une importante source de revenus pour les collectivités territoriales concernées. À long terme, une telle répartition des rôles conduit cependant à une organisation spatiale non durable, avec des répercussions sur le système de transport et d'énergie. Les zones industrielles et artisanales en périphérie mobilisent par exemple fortement le réseau routier local ou dépendent des énergies fossiles. Aussi le développement de sites industriels et artisanaux à grande échelle doit-il intégrer une desserte de qualité pour le transport de marchandises et de personnes ainsi que pour l'approvisionnement énergétique. Il est possible d'adapter les stratégies aux configurations des sites industriels, selon qu'ils sont accessibles uniquement par la route, situés au bord du Rhin avec une connexion portuaire, connectés au réseau ferroviaire ou susceptibles d'être raccordés à un futur réseau d'hydrogène.

Ebenfalls sollen Arbeitsplatzstandorte, die besonders gut mit dem ÖV erschlossen sind, stärker gefördert werden, da so nachhaltigere Mobilitätsformen gestärkt werden.

Eigenproduktion von Gütern und Wissen stärken

Am Oberrhein gibt es eine Vielzahl von Universitäten und Forschungseinrichtungen, die teilweise schon gut miteinander vernetzt sind. Diese Vernetzung soll weiterhin gefördert und unterstützt werden. Auch eine Ausrichtung der Studien- und Forschungsrichtungen in Bezug auf die in dieser Raumstrategie beschriebenen Herausforderungen und Aufgaben (Geothermie, Klimaanpassung...), aber auch auf die Bedürfnisse der bestehenden Wirtschaftsökosysteme, ist wünschenswert.

Handlungsanweisungen in Bezug auf Energie & Wirtschaft

Die nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung des Oberrheins ist eine zentrale gemeinsame Aufgabe zur Förderung des Lebens- und Arbeitsraums und gleichzeitig auch eine der größten Herausforderungen. Neben den gesetzlichen und sozio-ökonomischen Unterschieden der drei Länder ist die Entwicklung von Gewerbe und Industriegebieten auch auf regionaler Ebene aufgrund der Steuereinnahmen ein sensibles Thema. Demgegenüber sind für die wirtschaftliche Entwicklung notwendigen Infrastrukturen für Logistik, Energieproduktion und -verteilung sowie deren Emissionen nirgendwo erwünscht. Die Lenkung der wirtschaftlichen Entwicklung in ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltigere Bahnen kann daher nicht allein durch die Raumentwicklung erreicht, werden jedoch kann sie wichtige Voraussetzung dafür schaffen.

Durch die Widmung von Gewerbe- und Industrieflächen können zumindest die Standorte gesichert werden, die sich für eine wirtschaftliche Entwicklung auch unter Gesichtspunkten der verkehrlichen Anbindung und der zukünftigen Energieversorgung eignen – ebenso können durch eine regionale Koordination Fehlentwicklungen an ungeeigneten Standorten vermieden werden. Dazu kann die Raumentwicklung die Realisierung von Gewerbeflächenpools auf interkommunaler oder sogar grenzüberschreitender Ebene fördern, um eine nachhaltige Entwicklung und bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der Steuereinnahmen der betroffenen Kommunen zu ermöglichen.

De même, il convient de soutenir davantage les zones d'activités bien desservies par les transports publics, pour favoriser des formes de mobilité plus durables.

Renforcer l'autoproduction de biens et de connaissances

La région du Rhin supérieur compte un grand nombre d'universités et d'instituts de recherche, dont certains sont déjà bien interconnectés. Il faut continuer à encourager et soutenir cette mise en réseau. Il est également souhaitable d'orienter les filières de formation et de recherche en fonction des enjeux et missions décrits dans la présente stratégie territoriale (décarbonation, adaptation au changement climatique...), mais aussi des besoins des écosystèmes économiques existants.

Approche à suivre en matière d'énergie et d'économie

Son développement économique durable constitue une mission commune centrale du Rhin supérieur pour promouvoir la région comme espace de vie et de travail. C'est aussi un enjeu majeur. Outre les différences juridiques et socio-économiques des trois pays, le développement de zones artisanales et industrielles est également un sujet sensible au niveau territorial en raison des aspects fiscaux. En revanche, aucun territoire ne souhaite accueillir les infrastructures nécessaires au développement économique en matière de logistique, production et distribution d'énergie. Et personne n'en souhaite les émissions. La seule planification réglementaire ne suffit donc pas à orienter ce développement économique vers des voies plus durables aux plans écologique, économique et social, mais il peut créer les conditions nécessaires.

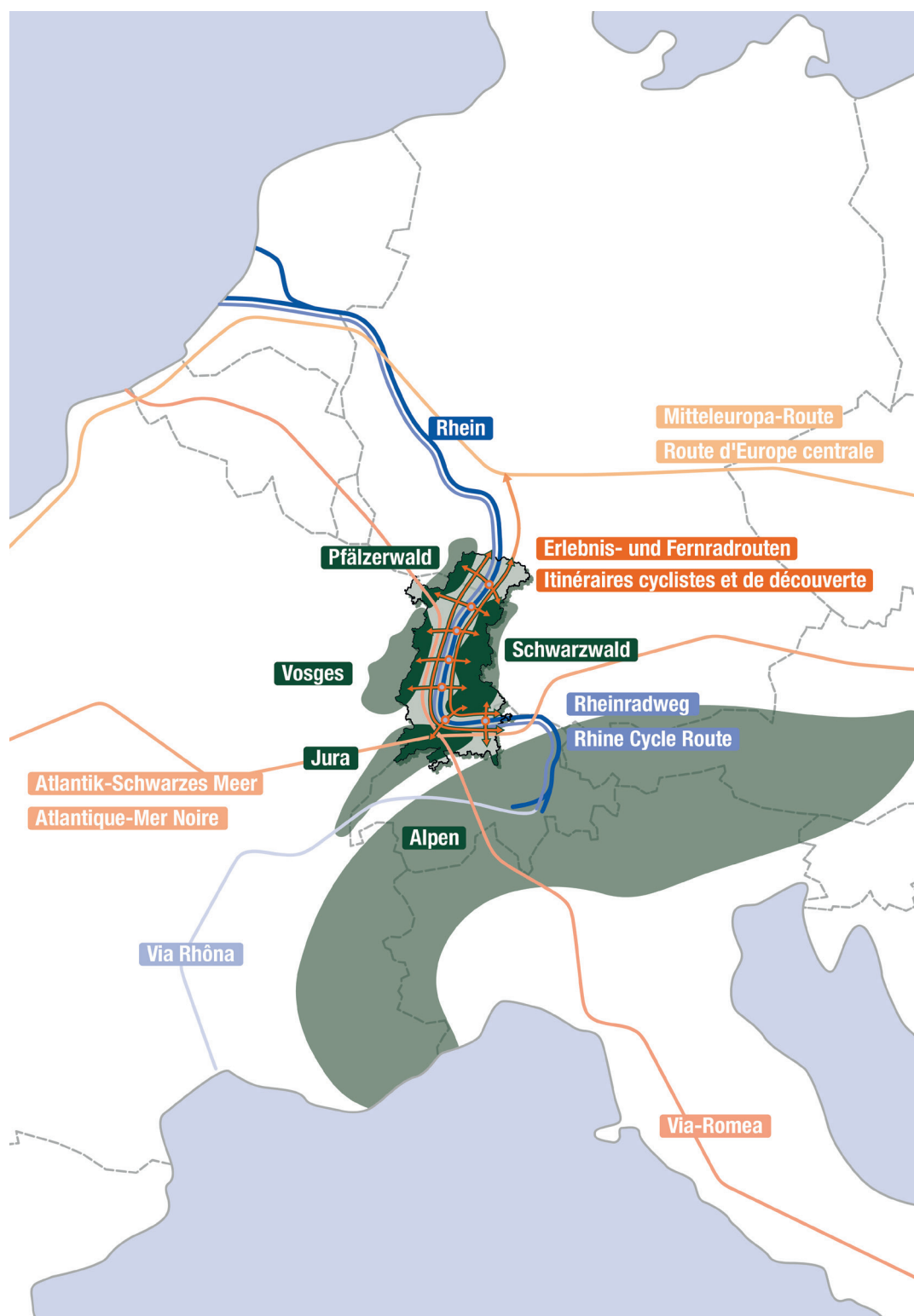
L'affectation du foncier économique permet au moins de sécuriser les sites adaptés à un développement économique, y compris au regard de l'accès aux transports et de l'approvisionnement énergétique futur. De même, une coordination régionale permet d'éviter les erreurs de développement sur des sites inappropriés. La planification réglementaire peut aussi encourager la mise en œuvre de pôles d'activités multisites intercommunaux, voire transfrontaliers, propices au développement durable tout en maintenant une source de recettes fiscales pour les communes concernées. Il convient également de poursuivre le développement de systèmes logistiques

Ebenso ist die Weiterentwicklung der Logistiksysteme in der Oberrheinregion mit Hochdruck voranzutreiben. Dabei sind Optionen für den Ausbau von Infrastruktur, wie beispielsweise nördlich von Karlsruhe und Strasbourg, ergebnisoffen und möglichst unabhängig von den Partikularinteressen einzelner Gebietskörperschaften weiterzutreiben, um die verkehrliche Anbindung des Oberrheins auf internationaler wie regionaler Ebene weiterhin zu sichern. Dabei sind auch die Möglichkeiten des neuen TEN-Korridors North-Sea-Rhine-Mediterranean auszuschöpfen.

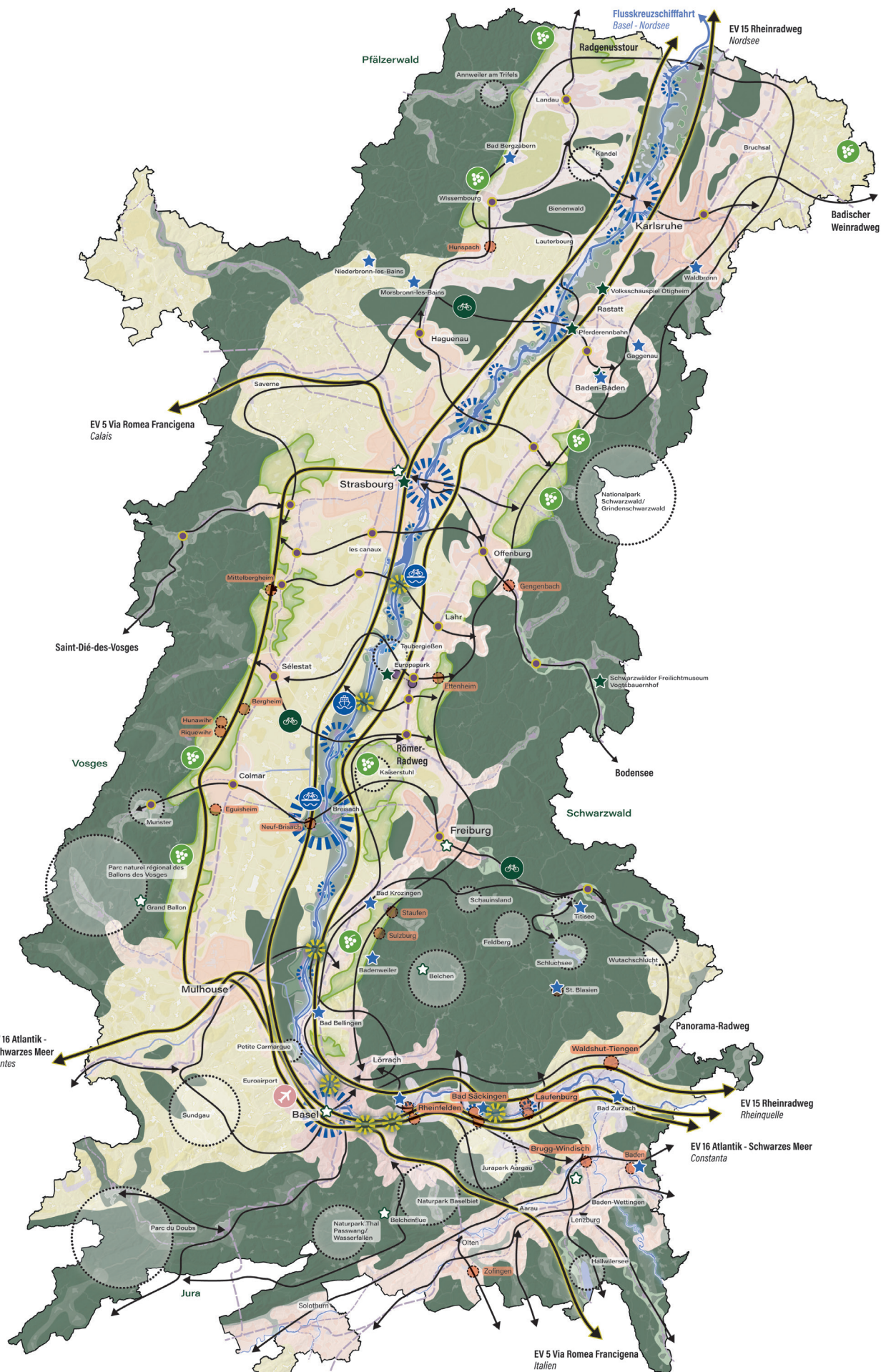
Im Bereich der Energie ist trotz der unterschiedlichen Ziele der nationalen Energiepolitiken eine gemeinsame Strategie für die Produktion und den Transport von erneuerbaren Energien anzustreben – durch die Lenkung der Ansiedlung von energieintensiven Betrieben können hier nicht nur Synergien genutzt, sondern auch nicht notwendige Investitionen in die Energieproduktion und -distribution vermieden werden.

dans le Rhin supérieur à un rythme soutenu. Il s'agit ici de concrétiser les projets d'extension des infrastructures, par exemple au nord de Karlsruhe et de Strasbourg, sans parti pris et, si possible, indépendamment des intérêts particuliers des collectivités territoriales. Objectif : raccorder le Rhin supérieur aux niveaux régional et international. Dans ce contexte, il convient également d'exploiter les possibilités offertes par le nouveau corridor RTE Nord-Seine-Rhin-Méditerranée. En matière d'énergie, malgré les objectifs différents des politiques énergétiques nationales, une stratégie commune pour la production et le transport d'énergies renouvelables s'impose. En influant sur l'implantation des entreprises énergivores, il est possible non seulement d'exploiter les synergies, mais aussi d'éviter tout investissement inutile dans la production et la distribution d'énergie.

Kultur- und Erlebnisregion Région de culture et de découverte



Übersichtskarte zum Raumsystem
"Kultur- und Erlebnisregion" im
europäischen Kontext
Carte globale du système spatial
« Région de culture et de
découverte » dans le contexte
européen









Kultur- und Erlebnisregion

Das Raumsystem „Kultur- und Erlebnisregion“ basiert auf der Strategie, den Rhein als erlebbares Identitätsmerkmal der Oberrheinregion zu stärken und die Kulturlandschaften resilient und zukunftsorientiert zu transformieren. Es setzt das gemeinsame Kulturgut des Oberrheins in einen räumlichen Bezug. Dabei wird der Fokus auf die gemeinsame und identitätsstiftende Bedeutung von Kulturgütern und Erlebnisorten für den Oberrhein gelegt. Das Raumsystem zeigt zudem auf, wie die Kultur- und Erlebnisregion erlebbar und erreichbar gemacht werden kann, beispielsweise durch den Lückenschluss in den Fahrradwegnetzen. Der Fokus liegt auf der Nutzung und Wahrnehmung der Kultur- und Erlebnisregion Oberrhein durch die lokale Bevölkerung; die touristische Vermarktung darüber hinaus ist im Raumkonzept Oberrhein von untergeordneter Bedeutung.



Région de culture et de découverte

La stratégie du système spatial « Région de culture et de découverte » consiste à renforcer le Rhin en tant que marque d'identité tangible de la région du Rhin supérieur et à transformer les paysages culturels suivant une approche résiliente, tournée vers l'avenir. Elle place le patrimoine culturel commun du Rhin supérieur dans un contexte spatial, en insistant sur l'importance des biens culturels et lieux de découverte pour la construction d'une identité commune de la région. Ce système spatial montre en outre comment rendre le Rhin supérieur agréable et facile d'accès au plan culturel et des loisirs, à savoir par exemple en comblant les lacunes des réseaux de pistes cyclables. L'accent est mis sur la façon dont la population locale utilise et perçoit le Rhin supérieur en tant que région culturelle et de découverte ; la commercialisation touristique revêt une importance secondaire.


Lückenschluss Touristische Fernradwegenetz

-  Fahrradwege ausweisen und etablieren
-  Europäische Fernradwege qualifizieren
-  Rheinquerungen für die aktiven Mobilitätsformen optimieren
-  Rheinbrücken fahrradfreundlich ausgestalten
-  Neue Fährverbindung aktivieren
-  Umstiegspunkte Rad-Bahn ausbauen



Erlebnisort Rhein qualifizieren

-  Neue Erlebnisorten mit Rheinquerung schaffen
-  Bestehende Rheinquerungen zu Erlebnisorten qualifizieren



Bewahren von Historischen Kulturgütern

-  Historisch wertvolle Ortsbilder sichern und schützen
-  Symbolorte des Oberrheins

Tourismusorte und Erholungsgebiete stärken

-  Nachhaltige Erschließung und Gestaltung landschaftsbezogener Erholungsorte
-  Weinregion als Tourismusanker der Region stärken







Erhaltung und Qualifizierung umsatzstarker touristischer Angebote

-  Besucherstarke Tourismushotspots nachhaltig und integriert weiterentwickeln
-  Bäderkultur stärken



Informationsebene

-  Euroairport



Assurer la continuité des pistes cyclables

-  Délimiter et aménager des pistes cyclables
-  Requalifier les itinéraires cyclables européens
-  Optimiser les traversées du Rhin pour les mobilités actives
-  Aménager les ponts sur le Rhin pour les cyclistes
-  Activer une nouvelle connexion de ferry
-  Aménager les correspondances vélos-train



Requalifier le Rhin comme lieu d'expérience et de découverte

-  Créer de nouveaux lieux de découverte avec traversée du Rhin
-  Qualifier les traversées du Rhin existantes en lieux de découverte



Préserver le patrimoine historique

-  Sauvegarder et protéger les sites historiques
-  Lieux symboliques du Rhin supérieur

Renforcer les sites touristiques et les espaces de loisirs

-  Accès et développement durable des sites de détente en relation avec le paysage
-  Renforcer la région viticole en tant que référence touristique de la région

Maintien et qualification d'offres touristiques générant un chiffre d'affaires élevé

-  Développer les hotspots touristiques à forte fréquentation de manière durable et intégrée
-  Renforcer la culture de la station thermale

Information spécifique

-  Euroairport

Raumsystemkarte "Kultur- und Erlebnisregion"
Carte du système spatial
« Région de culture et de découverte »

Lückenschluss touristische Fernradwegnetze

In der gesamten Oberrheinregion werden neue Fernradwege ausgewiesen und etabliert. Ein Fokus liegt dabei auf Routen und Wegverbindungen, welche den Rhein queren und bereits bestehende Fernradwege miteinander verbinden. Dadurch kann die Erlebbarkeit der Region und ihre Qualitäten gefördert werden. Dazu sind verschiedene Rheinquerungen für die aktiven Mobilitätsformen und insbesondere den Freizeit- und Alltagsradverkehr zu optimieren, indem bestehende Rheinbrücken fahrradfreundlich ausgestaltet werden oder neue Verbindungen aktiviert werden (Fähren oder Brücken). Dadurch wird der Ausbau eines nachhaltigen Mobilitätssystems unterstützt. An Knotenpunkten des Fernradwegnetzes sind Dienstleistungen auszubauen und auch Umsteigepunkte zwischen Rad und Bahn auszubauen. Das gesamte (Fern-) Radwegnetz am Oberrhein soll gepflegt und Fahrradrouen ausgebaut werden.

Erlebnisort Rhein qualifizieren

Der Rhein ist das verbindende und gleichzeitig auch trennende Element des Oberrheingebiets. Zusätzlich zur Aufwertung von Rheinquerungen sollen neue Erlebnisorte am Rhein geschaffen werden und bestehende Identifikationsorte aufgewertet und bestärkt werden, um die Erlebbarkeit des Rheins als identitätsstiftender Raum zu verbessern und zu stärken. Es sind dies zum einen Ortschaften mit direkter Lage am Rhein oder beidseits des Rheins (z.B. Breisach und Neuf-Brisach), ebenso wie Kulturdenkmäler oder identifikationsstiftende Orte entlang des Rheins. Dies dient der Pflege des kulturellen Erbes sowie der Stärkung der gemeinsamen Identität am Oberrhein.

Historischen Kulturgüter bewahren

Der Oberrhein hat eine lange gemeinsame Geschichte, mit traurigen und freudigen Kapiteln. Diese gemeinsame Geschichte und die gemeinsam getragenen Kulturgüter sowie ihre räumliche Wahrnehmung sollen gepflegt, bewahrt und in ihrem Stellenwert gestärkt werden. Das Raumkonzept bezeichnet Orte, Denkmäler und Landschaften sowie Naturdenkmäler, welche als Symbolorte von besonderer Bedeutung für den gesamten Oberrhein sind oder die in einem speziellen Bezug zu anderen Orten am Oberrhein stehen. Dadurch gelingt es, die ge-

Comblen les lacunes des réseaux touristiques de pistes cyclables

De nouveaux itinéraires cyclables longue distance sont identifiés et aménagés dans tout le Rhin supérieur. L'accent est mis sur les itinéraires et liaisons qui traversent le Rhin et relient les pistes cyclables entre elles. Cela permet de promouvoir les qualités de la région, notamment son cadre attrayant. En ce sens, il convient d'optimiser plusieurs traversées du Rhin en faveur de formes de mobilité active, en particulier pour le trafic vélo (loisirs et déplacements quotidiens), en aménageant les ponts rhénans pour les adapter aux cyclistes ou en activant de nouvelles liaisons (bacs ou ponts). Cela renforcera le développement d'un système de mobilité durable. Aux points nodaux du réseau cyclable longue distance, il sera nécessaire de développer l'offre de services et de prévoir des correspondances vélo-train. Il faudra également veiller à l'entretien de tout le réseau et développer des itinéraires cyclables.

Qualifier le Rhin en tant que lieu de découverte

Le Rhin est à la fois l'élément de liaison et de séparation du Rhin supérieur. En plus de revaloriser les traversées du fleuve, il convient de créer de nouveaux espaces de découverte sur ses berges et de mettre en valeur les lieux emblématiques. Objectif : améliorer et renforcer le cadre de vie du Rhin en tant qu'espace identitaire. Il s'agit d'une part des localités situées directement au bord du Rhin ou de part et d'autre du fleuve (par ex. Vieux-Brisach et Neuf-Brisach), et d'autre part de monuments culturels ou de sites typiques. Cela contribue à préserver le patrimoine culturel et renforce l'identité commune de la région.

Préserver les biens culturels historiques

La région du Rhin supérieur a une longue histoire, avec des chapitres tristes et joyeux. Il est capital d'entretenir cette histoire commune, les biens culturels associés et leur perception spatiale, et d'en renforcer la portée. Le projet de territoire identifie des localités, monuments et paysages ainsi que des sites naturels qui constituent autant de lieux symboliques importants pour l'ensemble de la région ou qui ont un lien particulier avec d'autres sites du Rhin supérieur. Cela renforce l'identité commune du patrimoine culturel, la rend plus perceptible et ancre l'ensemble dans l'espace.

meinsame Identität und die Wahrnehmung des gemeinsamen Kulturguts zu stärken und zu etablieren und räumlich zu verankern.

Tourismusorte und Erholungsgebiete stärken

Der Oberrhein bietet vielfältige und sehr diverse Kultur- und Naturlandschaften, welche als Erholungsgebiete von Bewohnenden des gesamten Oberrhein-Raums genutzt werden. Diese Vielfalt ist aufrechtzuerhalten und weiterzupflegen, um einen attraktiven Lebensraum zu erhalten. Es ist auf eine nachhaltige Erschließung und Gestaltung der landschaftsbezogenen Erholungsorte hinzuwirken, um die Erlebbarkeit der Region zu fördern. Eine spezielle Rolle übernehmen dabei die Weinregionen, welche sich über den gesamten Oberrhein verteilen und als Tourismusanker der Region gestärkt werden sollen.

Erhaltung und Qualifizierung umsatzstarker touristischer Angebote

Umsatzstarke touristische Angebote sind künftig mit hohem Anspruch an Nachhaltigkeit zu gestalten. Neben einigen sehr besucherstarken Tourismushotspots gilt dieser Ansatz auch für die Winter- respektive Sommerdestinationen in den Mittelgebirgslandschaften sowie für die Orte mit Bezug zur oberrheinweiten Bäderkultur. Dazu sind unter anderem ihre Erreichbarkeit mit dem ÖPNV und dem Fahrrad zu verbessern, um auch in Bezug auf den Freizeitverkehr ein nachhaltiges Mobilitätssystem zu implementieren. Durch den Klimawandel betroffene Tourismusgebiete bereiten sich auf eine klimaangepasste und ökologisch verträgliche Neuausrichtung vor, beispielsweise die Wintersportgebiete im Jura oder den Vogesen. Das Raumkonzept Oberrhein stärkt insbesondere diejenigen Ansätze, welche die touristischen Angebote auf ein lokales, sprich oberrheinweites Zielpublikum und dessen Erreichbarkeit fokussieren, um die Erlebbarkeit und Wertschätzung der Region weiter zu stärken.

Handlungsanweisungen in Bezug auf die Kultur- und Erlebnisregion

Durch den Klimawandel stehen touristisch und kulturell genutzte Erlebnisregionen vor neuen Herausforderungen, welche teilweise eine

Renforcer les sites touristiques et les espaces propices à la détente

Le Rhin supérieur offre des paysages culturels et naturels très variés, où les habitants de la région aiment se détendre. Cette diversité doit être maintenue de façon à préserver un cadre de vie attractif. Il convient d'œuvrer à la mise en valeur et à l'aménagement durables de ces sites, pour promouvoir l'attrait de la région. Les vignobles, répartis sur l'ensemble du Rhin supérieur, jouent dans ce contexte un rôle particulier d'ancrage touristique, qu'il faut renforcer.

Maintenir et qualifier les offres touristiques rémunératrices

Les nouvelles offres touristiques rémunératrices doivent être conçues avec une grande exigence en matière de durabilité. Outre quelques hotspots très fréquentés, cette approche s'applique également aux destinations d'hiver et d'été dans les paysages de moyenne montagne, ainsi qu'aux sites balnéaires du Rhin supérieur. Il convient notamment d'améliorer leur accessibilité en transports en commun et vélo, afin de mettre aussi en place un système de mobilité durable pour le trafic lié aux loisirs. Les régions touristiques touchées par le changement climatique se préparent à réorienter leur offre en conséquence, dans le respect de l'environnement, par exemple dans les stations de sports d'hiver jurassiennes et vosgiennes. Le projet de territoire du Rhin supérieur renforce en particulier les approches qui axent l'offre touristique sur un public cible local, autrement dit à l'échelle du Rhin supérieur, et sur son accessibilité, pour améliorer plus encore le cadre de vie de la région et son attrait.

Approche à suivre en matière de culture et de découverte

Le changement climatique place les régions à vocation touristique et culturelle face à de nouveaux défis, qui impliquent parfois de réorienter des offres et des utilisations éprouvées. La stratégie d'un développement du paysage à quatre niveaux sous-tend de renforcer l'attrait du Rhin supérieur dans le domaine de la culture et des loisirs.

Neuausrichtung bewährter Angebote und Nutzungen erfordern. Die Strategie der „4-fachen Landschaftsentwicklung“ wird durch die Stärkung der Kultur- und Erlebnisregion Oberrhein unterstützt.

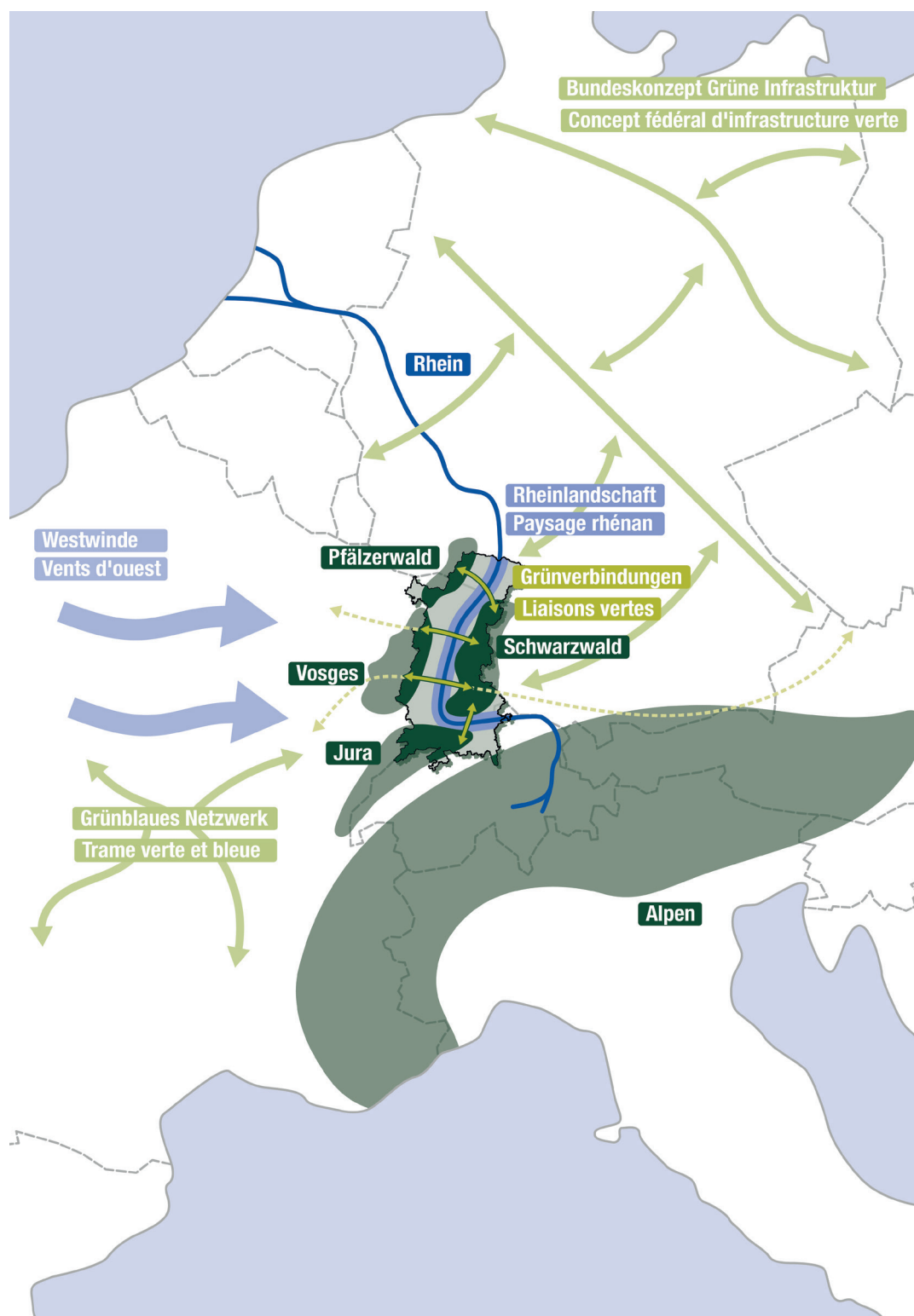
Gleichzeitig stellt der Freizeitverkehr bereits heute einen großen Anteil der Mobilität dar, was sich bei der Nutzung der Kultur- und Erlebnisregion spürbar zeigt. Die Erreichbarkeit von wichtigen Anziehungspunkten und Erlebnisorten mit dem öffentlichen Verkehr und der aktiven Mobilität ist zu fördern und ein Modalshift in diesem Bereich anzustreben, um einen Beitrag in Richtung Klimaneutralität leisten und Teil eines nachhaltigen Mobilitätssystems werden zu können.

Damit der Rhein als erlebbares Identitätsmerkmal des Oberrheingebiets gestärkt werden kann, muss seine Erreichbarkeit und Überquerbarkeit zu Fuß oder mit dem Fahrrad verbessert werden, insbesondere da, wo Verbindungen sowohl der Freizeit- wie auch der Alltagsnutzung dienen.

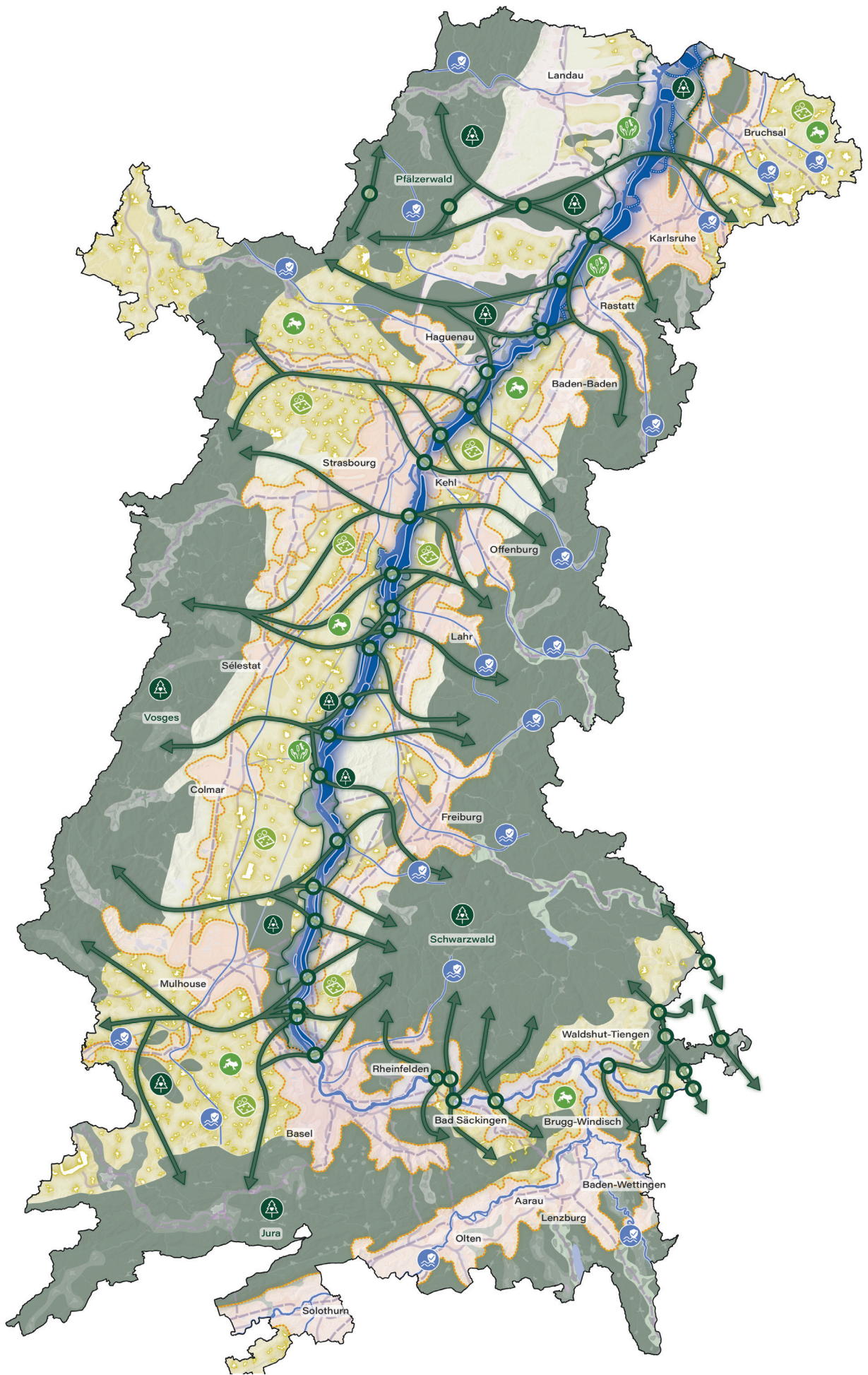
En parallèle, le trafic lié aux loisirs représente déjà une part importante de la mobilité, ce qui est perceptible au regard de l'utilisation faite de la région dans ce domaine. L'accessibilité des grands pôles d'attraction et sites de détente en transports publics et mobilité active doit être encouragée, et il faut réfléchir à un changement modal qui contribue à la neutralité carbone et s'inscrit dans un système de mobilité durable.

Pour renforcer le Rhin en tant que marqueur identitaire tangible du Rhin supérieur, il est capital d'améliorer son accessibilité et sa traversabilité à pied ou à vélo, surtout là où les correspondances servent à la fois aux loisirs et aux déplacements quotidiens.

Landschaft und Klima Paysage et climat



Übersichtskarte zum Raumsystem
"Landschaft und Klima" im
europäischen Kontext
Carte globale du système spatial
« Paysage et climat » dans
le contexte européen




Landschaft und Klima

Das Raumsystem Landschaft und Klima basiert zum einen auf der übergeordnet formulierten Aufgabe, dass sich sämtliche planerischen Handlungen an den Prinzipien des Klimaschutzes und der Klimaanpassung orientieren müssen. Dieser Aufgabe sind mehrere Strategien des Raumkonzeptes Oberrhein zugeordnet. Zum anderen ist die Strategie der 4-fachen Landschaftsentwicklung die zentrale Richtungsgeberin für das Raumsystem Landschaft und Klima.

Angesichts der aktuellen klimatischen Herausforderungen ist es von entscheidender Bedeutung, strategische Maßnahmen zu entwickeln, die sowohl den Klimaschutz als auch die Klimaanpassung fördern. Das Raumkonzept identifiziert unterschiedliche Handlungsfelder, die insbesondere in den stark von Hitze betroffenen Agrarlandschaften, den Waldgebieten und den Rheinlandschaften, aber auch in den großen Hitzehotspots der urbanen Ballungsräume umgesetzt werden können. Daneben sollen Maßnahmen zur Vernetzung der Lebensräume gefördert werden. Das Ziel ist es, eine resilientes und gesundes Landschaftssystem zu gestalten, das den ökologischen und klimatischen Anforderungen gerecht wird und die Lebensqualität und Lebensgrundlage der Bevölkerung sichert.

Klimaschutz und -anpassung

 Klimaanpassende Maßnahmen in Siedlungsräumen implementieren

 Resiliente und gesunde Waldentwicklung fördern


Hochwasserschutz am Rhein und seinen Zuflüssen als trinationale Gemeinschaft bestreiten


 Rückhalteräume entwickeln und sichern - Integriertes Rheinprogramm

 Dammrückverlegung - Integriertes Rheinprogramm


 Hochwasserrückhalt sowie Gewässer- und Auenentwicklung an den Rheinnebenflüssen fördern


Ökologischen Schutz und Vernetzung fördern

 Rhein begleitende Landschaften schützen, renaturieren, vernetzen und Durchgängigkeit entwickeln

 Durchgängigkeit von Wildtierkorridore über Rhein, Strassen und Schiene hinweg gewährleisten und fehlende Verbindungen ergänzen

Landschaft vor Zersiedelung schützen

 Sicherung und Entwicklung von Agrarlandschaften durch Gestaltung und Fixierung von Siedlungsränder


 Gestaltung und Weiterentwicklung von Agrarlandschaften in Bezug auf Stärkung der Biodiversität, Minderung von Grundwassergefährdung und Aufwertung für die Erholung

Paysage et climat

Le système spatial Paysage et climat se base d'une part sur la mission générale, clairement délimitée dans l'espace, prônant que toutes les actions d'aménagement intègrent les principes de protection du climat et d'adaptation au changement climatique. Plusieurs stratégies relevant du projet de territoire du Rhin supérieur y veillent. D'autre part, la stratégie de développement du paysage à quatre niveaux constitue le point de référence central pour le système spatial Paysage et climat.


Face aux défis climatiques actuels, il est essentiel de définir des mesures stratégiques qui favorisent à la fois la protection du climat et l'adaptation au changement climatique. Le projet de territoire identifie différents champs d'action applicables en particulier dans les paysages agricoles, les zones forestières et les paysages rhénans fortement touchés par la chaleur, mais aussi dans les points très chauds des agglomérations urbaines. Il faut en outre encourager la mise en réseau des espaces de vie. L'objectif est de concevoir un système paysager résilient et sain, qui répond aux exigences écologiques et climatiques et garantit la qualité de vie et les moyens de subsistance de la population.

Protection du climat et adaptation


 Mettre en œuvre des mesures d'adaptation au changement climatique dans les espaces urbanisés

 Promouvoir une exploitation forestière résiliente et saine


Se mobiliser pour la protection contre les crues du Rhin et de ses affluents en tant que communauté trinationale


 Développer et sauvegarder les espaces de rétention - Programme intégré pour le Rhin

 Recul du barrage - Programme intégré pour le Rhin


 Promouvoir la rétention des crues, la perméabilité des sols et les espaces alluviaux sur les affluents du Rhin


Promouvoir la protection écologique et la mise en réseau

 Protéger, renaturer, mettre en réseau et développer la continuité des paysages qui accompagnent le Rhin

 Assurer la continuité des corridors pour la faune animale au-delà des coupures naturelles (Rhin) ou artificielles (infrastructures)

Protéger le paysage contre le mitage

 Sauvegarde et développement des paysages agricoles par l'aménagement et la stabilisation des lisières urbaines

 Aménagement et développement des paysages agricoles en vue de renforcer la biodiversité, de réduire la vulnérabilité des eaux souterraines et de valoriser les activités récréatives

Raumsystemkarte "Landschaft und Klima"
Carte du système spatial
« Paysage et climat »

Klimaschutz und Klimaanpassung

Klimaanpassende Maßnahmen in Siedlungsräumen

Ein wichtiger Pfeiler zur Umsetzung von Klimaschutz und Klimaanpassung sind Maßnahmen zur Hitzeminderung als auch Vorbereitungen für Starkwetterereignisse. Die Maßnahmen sind gestützt auf die jeweilige nationale Gesetzgebung umzusetzen; es können Best Practice Beispiele etabliert werden, welche funktionierende Lösungsansätze aufzeigen und Orte oder Städte mit vergleichbaren klimatischen Herausforderungen zur Nachahmung motivieren.

Resiliente und gesunde Waldentwicklung

Weiter ist die resiliente und gesunde Waldentwicklung zu fördern. Dies ist entscheidend für die CO₂-Bindung und den Schutz der Biodiversität. Der Umbau der Wälder zu klimaresilienten Beständen leistet einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz und schafft als resiliente Ökosysteme Lebensraum für zahlreiche waldbewohnende Arten, welche den klimatischen Herausforderungen standhalten können. Darüber hinaus spielen die Wälder im Oberrheingebiet eine wichtige Rolle als Kaltluftentstehungsgebiete, die zur Abmilderung von Hitzeinseln in urbanen Bereichen beitragen und somit das Mikroklima positiv beeinflussen.

Hochwasserschutz am Rhein

Der Hochwasserschutz entlang des Rheins und seiner Nebenflüsse ist ein zentrales trinatio-nales Anliegen. Hierzu gehören das Entwickeln von Rückhalteräumen sowie weiterer Dammrückverlegungen entlang des Rheins und seiner Rhein Nebenflüsse. Damit geht auch die Renaturierung von Auenlandschaften entlang dieser Flussläufe einher. Bereits bestehende Anpassungen im Rahmen des Integrierten Rheinprogramms sind wichtige Schritte, die weiterentwickelt und gesichert werden müssen. Diese Maßnahmen reduzieren nicht nur das Hochwasserrisiko, sondern fördern auch die Biodiversität und die natürliche Flussdynamik. Eine kontinuierliche Evaluierung und Anpassung der Strategien sind notwendig, um den sich verändernden klimatischen Bedingungen gerecht zu werden und die Sicherheit der Bewohner des Oberrheins zu gewährleisten.

Grenzüberschreitende Gefahrenkarte

Zur effektiven Planung und Prävention von klimabedingten Risiken sollte eine grenzüberschreitende Gefahrenkarte für das Gebiet des Oberrheins entwickelt werden. Diese Karte

Protection du climat et adaptation au changement climatique

Les mesures d'adaptation au climat en zone urbaine

La protection du climat et l'adaptation au changement climatique dans le Rhin supérieur passent en premier lieu par le déploiement de mesures d'adaptation dans les zones urbaines pour atténuer les îlots de chaleur et se préparer à des événements météorologiques intenses. Ces mesures doivent être mises en œuvre dans le cadre des législations nationales. Recenser par ailleurs les bonnes pratiques aiderait à identifier les solutions qui fonctionnent et à inciter les localités confrontées à des défis climatiques comparables à agir.

Développement forestier résilient et sain

Il convient en outre de promouvoir un développement forestier résilient et sain, essentiel pour retenir le CO₂ et protéger la biodiversité. Transformer les forêts en réserves résilientes au changement climatique contribue fortement à préserver le climat et crée, par ces écosystèmes stables, un espace vital pour d'innombrables espèces vivant en forêt, qui résistent ainsi mieux aux évolutions climatiques. De plus, les forêts du Rhin supérieur jouent un rôle important dans la production d'air froid, ce qui atténue les effets des îlots de chaleur en zone urbaine et influe positivement sur le microclimat.

Protection contre les inondations dans la vallée du Rhin

La protection contre les inondations le long du Rhin et de ses affluents est une préoccupation trinationale centrale. Cela implique de développer des espaces de rétention et de reculer les digues. Il s'agit également de renaturer les paysages alluviaux le long de ces cours d'eau. Les adaptations déjà envisagées dans le cadre du Programme Intégré Rhin (IRP) constituent autant d'étapes importantes à développer et à sécuriser. Ces mesures, en plus de réduire les risques d'inondation, favorisent la biodiversité et la dynamique fluviale naturelle. Pour faire face à l'évolution des conditions climatiques et garantir la sécurité des habitants du Rhin supérieur, il faudra évaluer et adapter ces stratégies en continu.

Carte transfrontalière des dangers

Afin de planifier et de prévenir efficacement les risques liés au changement climatique, il

würde wichtige Informationen über Hochwassergefahren, Bodenerosion und andere Umweltgefahren bereitstellen, um eine koordinierte und umfassende Reaktion auf klimatische Herausforderungen zu ermöglichen.

Ökologischer Schutz und Vernetzung fördern

Renaturierung der Rheinischen Landschaften

Die Renaturierung, der Schutz und die Vernetzung der Landschaften entlang des Rheins ist ein wesentlicher Schritt zur Verbesserung der ökologischen Vitalität der Region. Besonders die Rheinauen und Altrheinarme im Oberrhein spielen eine entscheidende Rolle für die Biodiversität und die Regulierung des Wasserhaushalts. Die Ausweisung von Schwamm-landschaftsgebieten ist dabei von grosser Bedeutung, um natürliche Wasserspeicher zu schaffen. Durch die Wiederherstellung natürlicher Lebensräume und die Reduzierung menschlicher Eingriffe kann die Artenvielfalt gesteigert werden. Gezielte Renaturierungsprojekte und die Schaffung von Pufferzonen sind notwendig, um die Funktionen dieser einzigartigen Ökosysteme zu erhalten und zu stärken. Diese Maßnahmen tragen nicht nur zur Verbesserung der Wasserqualität bei, sondern helfen auch, Überschwemmungsrisiken in den umliegenden Gebieten zu mindern. Die Erhaltung und Wiederherstellung der Feuchtgebiete erhöht die Resilienz des gesamten Ökosystems Oberrhein und sichert die Lebensräume für zahlreiche Pflanzen und Tiere.

Durchgängigkeit von Wildtierkorridoren

Für den Oberrhein ist der ökologische Schutz und die Vernetzung großräumiger grenzüberschreitender Korridore für den Verbund von Wald- und Offenlandlebensräumen von zentraler Bedeutung. Besonders die Schlüsselstellen im Grenzraum sind entscheidend für die Funktionsfähigkeit eines grenzüberschreitenden Biotopverbunds. Die Verbindung zwischen großen Waldgebieten wie Vogesen, Jura, Schwarzwald und Pfälzerwald sowie den dazwischen liegenden Wäldern fördert die Biodiversität und ermöglicht eine sichere Migration von Wildtieren. Die Gewährleistung der Durchgängigkeit über den Rhein ist essenziell, um genetische Vielfalt zu sichern und den Lebensraum für Arten zu verbessern. Fehlende Verbindungen sollten gezielt ergänzt werden, um das ökologische Netzwerk in der Oberrheinregion zu stärken.

faudrait dessiner une carte transfrontalière des dangers en question pour la région du Rhin supérieur. Cette carte fournirait des informations importantes sur les risques d'inondation, l'érosion des sols et d'autres risques environnementaux, permettant ainsi de coordonner une réponse globale aux défis climatiques.

Promouvoir la protection écologique et la mise en réseau

Renaturation des paysages rhénans

La renaturation, la protection et la mise en réseau des paysages le long du Rhin constituent une étape essentielle pour améliorer la vitalité écologique de la région. Les zones alluviales du fleuve et les bras du Vieux Rhin dans le Rhin supérieur en particulier jouent un rôle décisif pour la biodiversité et la régulation de l'équilibre hydrique. Dans ce contexte, il est capital de délimiter des zones d'éponge pour créer des réservoirs d'eau naturels. Restaurer les habitats naturels et réduire les interventions anthropiques accroissent en outre la biodiversité. Des projets de renaturation ciblés et la création de zones tampons sont nécessaires pour préserver et renforcer les fonctions de ces écosystèmes uniques. Ces mesures contribuent non seulement à améliorer la qualité de l'eau, mais aussi à réduire les risques d'inondation dans les zones environnantes. Préserver et restaurer les zones humides augmentent la résilience de l'ensemble de l'écosystème du Rhin supérieur, sécurisant les habitats de nombreuses plantes et animaux.

La continuité des corridors faunistiques

Pour le Rhin supérieur, la protection écologique et la mise en réseau de vastes corridors transfrontaliers sont d'une importance capitale pour interconnecter les habitats forestiers et les milieux ouverts. Les points clés de l'espace frontalier sont particulièrement décisifs pour le bon fonctionnement d'un réseau de biotopes transfrontalier. Relier les grandes zones forestières (Vosges, Jura, Forêt-Noire et forêt du Palatinat) et les forêts situées entre ces zones favorise la biodiversité et sécurise la migration de la faune sauvage. Assurer un passage fluide de part et d'autre du Rhin est essentiel pour garantir la diversité génétique et améliorer l'habitat des espèces. Les connexions manquantes devraient être réalisées de manière ciblée afin de renforcer le réseau écologique dans le Rhin supérieur.

Landschaft vor Zersiedelung schützen

Der Schutz der Landschaft vor Zersiedelung ist von großer Bedeutung, um die natürlichen und bewirtschafteten Lebensräume zu erhalten. Im Rahmen dieses Schutzes sollte das Netto-Null-Ziel des Flächenverbrauchs angestrebt werden, welches eine nachhaltige Nutzung von Flächen fördert und den Verbrauch neuer Flächen für Siedlungen und Infrastruktur reduziert. Durch die Schaffung von Entwicklungskonzepten, die eine nachhaltige Flächennutzung unterstützen und urbane Ausbreitung steuern, können wertvolle Lebensräume bewahrt und die Lebensqualität, sowie die Produktion in den betroffenen Regionen verbessert werden. Eine gezielte Innenentwicklung und Revitalisierung bestehender Siedlungsstrukturen sowie das Fixieren von Siedlungsrändern in Dörfern sind entscheidend, um das Ziel des Netto-Null-Flächenverbrauchs zu erreichen.

Die noch bestehenden Agrarlandschaften sind in Bezug auf die Stärkung der Biodiversität weiterzuentwickeln, unter Berücksichtigung des Klimawandels. Hierzu zählen die Auswahl von robusten Kulturpflanzen, die Förderung diversifizierter Fruchtfolgen sowie die Anwendung innovativer Bewässerungstechniken, sowie Verschattungsmaßnahmen. Dies trägt nicht nur zur Sicherstellung der Nahrungsmittelproduktion bei, sondern fördert auch die Erhaltung der Biodiversität in den Agrarlandschaften des Oberrheins, wodurch eine resiliente und langfristige Funktionalität gesichert wird. Zudem soll die Grundwassergefährdung gemindert werden und die Agrarlandschaften im Sinne der vierfachen Landschaftsentwicklung auch für die Erholung aufgewertet werden.

Protéger le paysage contre l'étalement urbain

Il est essentiel de protéger le paysage contre l'étalement urbain pour préserver les habitats naturels et les espaces agricoles. Il convient en particulier de viser l'objectif zéro artificialisation net (ZAN) pour encourager une utilisation durable de l'espace et réduire la consommation non encore artificialisée pour les habitations et les infrastructures. En créant des concepts de développement propices à une utilisation durable de l'espace qui maîtrisent l'expansion urbaine, il est possible de préserver des habitats précieux pour la biodiversité et d'améliorer simultanément la qualité de vie et la production dans les régions concernées. Un renouvellement urbain ciblé et la revitalisation des structures urbaines existantes ainsi que la fixation des limites de l'urbanisation dans les villages sont décisifs pour atteindre l'objectif de zéro artificialisation net.

Les paysages agricoles existants doivent évoluer de façon à renforcer la biodiversité, en tenant compte du changement climatique. Il s'agit notamment de sélectionner des cultures robustes, de promouvoir des assolements diversifiés et d'utiliser des techniques d'irrigation innovantes, ainsi que des mesures d'ombrage. Cela contribue non seulement à garantir la production alimentaire, mais aussi à préserver la biodiversité dans les paysages agricoles du Rhin supérieur, assurant ainsi une fonctionnalité résiliente à long terme. En outre, il s'agit de réduire les risques pour les eaux souterraines et de valoriser les paysages agricoles pour les loisirs, dans l'esprit d'un développement du paysage à quatre niveaux.

Handlungsanweisungen in Bezug auf Klima und Landschaft

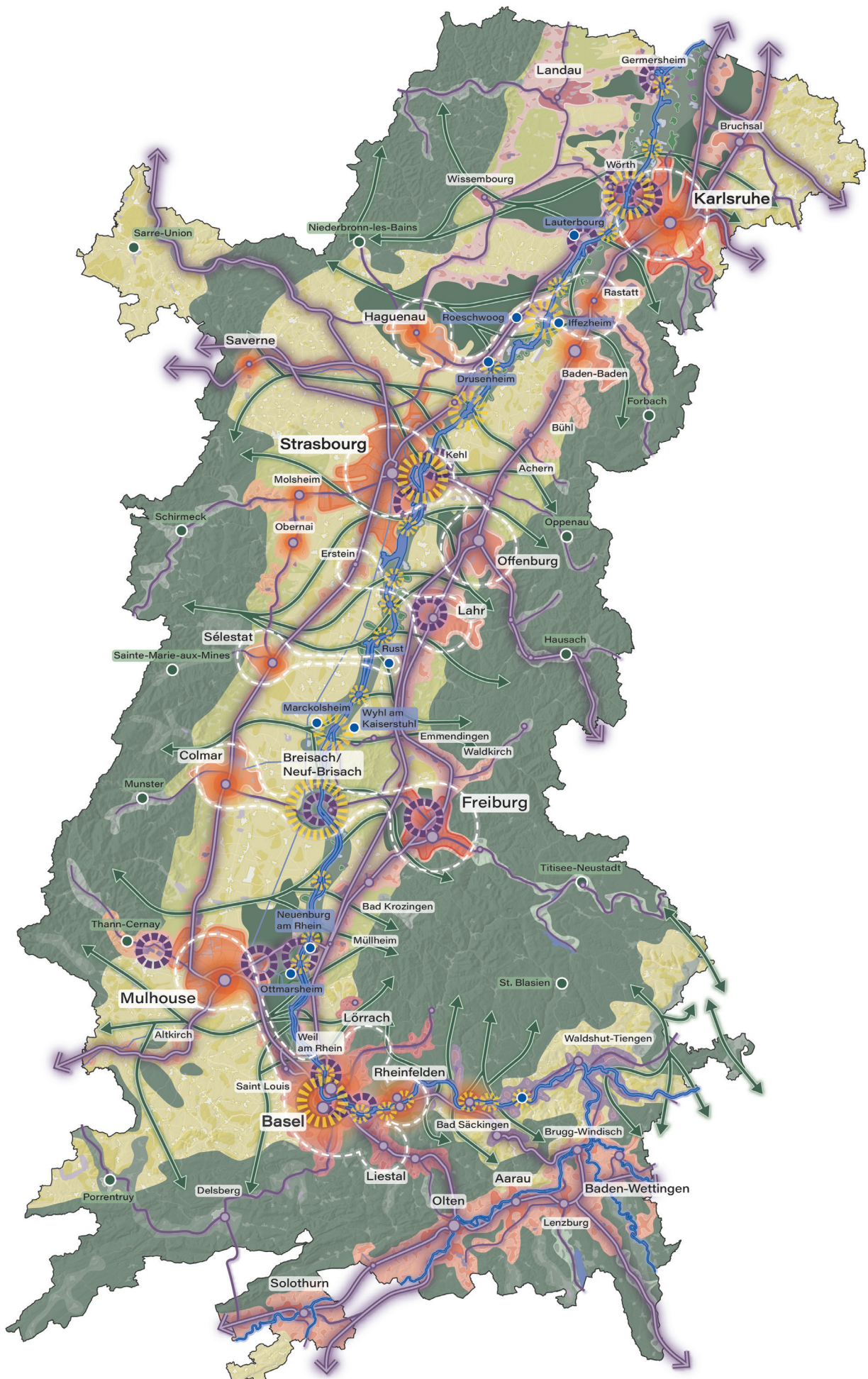
Die Herausforderungen des Klimawandels in Bezug auf Klimaschutz und Klimaanpassungen haben einen starken räumlichen Bezug und betreffen sowohl die Siedlungen, als auch die Landschaften des Oberrheins. Eine konsequente Ausrichtung des Raumkonzepts Oberrheins auf diese großen Herausforderungen ist daher unumgänglich.

Die Umsetzung dieser Herausforderungen erfordert ein koordiniertes Vorgehen der zuständigen Behörden – insbesondere im Rahmen der trinationalen Zusammenarbeit am Oberrhein. Eine enge Kooperation zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz ist entscheidend, um die vielfältigen Herausforderungen des Klimawandels effektiv anzugehen. Gemeinsame Strategien und Projekte stärken nicht nur den Klima- und Landschaftsschutz, sondern fördern auch den Austausch von Wissen und Ressourcen. Durch die Schaffung eines einheitlichen Rahmens können wir resilientere Landschaften entwickeln und eine nachhaltige Zukunft für Mensch und Natur in der gesamten Region sichern. Nur durch gemeinsames Engagement und innovative Ansätze können wir den Herausforderungen des Klimawandels begegnen und die Lebensqualität für alle Bewohnenden am Oberrhein nachhaltig verbessern.

Approche à suivre en matière de climat et de paysage

Les défis posés par le changement climatique ont une forte dimension spatiale et concernent aussi bien les agglomérations que les paysages du Rhin supérieur. Il est donc indispensable d'orienter résolument le projet de territoire du Rhin supérieur vers ces grands enjeux.

Relever ces défis nécessite une action coordonnée des autorités compétentes – notamment dans le cadre de la coopération trinationale dans le Rhin supérieur. Une coopération étroite entre l'Allemagne, la France et la Suisse est décisive pour aborder efficacement les multiples problématiques liées au changement climatique. L'adoption de stratégies et projets communs renforce non seulement la protection du climat et du paysage, mais favorise également l'échange de connaissances et de ressources. En créant un cadre unifié, nous pouvons développer des paysages plus résilients et assurer un avenir durable pour les populations et la nature dans toute la région. Seuls un engagement commun et des approches innovantes nous permettront de relever les défis du changement climatique et d'améliorer durablement la qualité de vie de tous les habitants de la région.



Raumbild 2050 Vision spatiale 2050







Das Raumbild zeigt die erwünschte zukünftige räumliche Struktur und Beschaffenheit des vielfältigen Oberrheinraumes. Die Raumfiguren in ihrer zukünftigen Ausprägung bilden die Basis und die zentralen Elemente jeder Raumsystem-Karte und zeigen wie der Oberrhein in Zukunft funktionieren kann.

Nachfolgend werden sechs übergeordnete Ziele für die räumliche Entwicklung bis 2050 erläutert.







La vision spatiale montre la future organisation spatiale souhaitée et la diversité de typologie d'espace du Rhin supérieur. Les figures spatiales dans leur forme future constituent la base de cette organisation, et les éléments centraux de chaque carte du système spatial montrent comment le Rhin supérieur pourrait fonctionner.

Six objectifs généraux pour le développement territorial jusqu'en 2050 sont expliqués ci-dessous.

Auswahl zentraler räumlicher Aspekte des Raumbildes

-  Übergeordnetes trinationales Schienennetz als Rückgrat des Oberrheins
-  Multifunktionale, städtisch entwickelte und verdichtete Schienenhaltpunkte
-  Städte-Allianzen
Grenzüberschreitender Beziehungsraum, der künftig seine Verbindung durch Potenzialstärkung und -ausbau weiter fördert
-  Zukunftsgerichtet weiterentwickelte und wirtschaftlich starke Hafen-, Industrie- und Gewerbeareale
Flächeneffiziente Weiterentwicklung nach ihren Begabungen und der Erschließungsgüte
Nutzung dekarbonisierter Energieträger, Umgang mit Tiefwasserständen in den Häfen
-  Ökologisches Netz über Rhein, Strassen und Schiene hinweg
Ausgebaute Grünraumnetze mit Einsatz von „Stepping stones“ für Tier- und Pflanzenwelt, zahlreiche und gut ausgebauten Wildtierkorridore
-  Zugänglicher und erlebbarer Rhein an Rheinquerungen
Vielzahl von Rheinquerungen für den Fuß- und Veloverkehr, Nutzung der Übergänge als Erlebnisorte













Sélection des enjeux spatiaux majeurs

-  Réseau ferroviaire trinationale principal comme épine dorsale du Rhin supérieur
-  Points d'arrêt ferroviaires multimodaux en milieu urbain densifié
-  Alliance de villes
Espace relationnel transfrontalier qui, à l'avenir, continuera à promouvoir ses coopérations en s'appuyant et en renforçant ses atouts liés à sa situation géographique
-  Zones portuaires développées dans une perspective d'avenir et économiquement fortes, zones industrielles et artisanales
Développement efficace de la surface en fonction de ses talents et de la qualité de la desserte
Utilisation de sources d'énergie décarbonisées, gestion des étages du Rhin dans les ports
-  Réseau écologique avec franchissement du Rhin, des routes et du rail
Trame verte et bleue développées avec utilisation de « pierres tremplins » pour la faune et la flore, corridors faunistiques nombreux et bien aménagés
-  Rendre le Rhin accessible et le faire vivre autour des lieux de franchissement du fleuve
Nombreuses traversées du Rhin pour les piétons et les cyclistes, utilisation des berges comme lieux de découverte.

Raumfiguren am Oberrhein 2050

-  **Elsässer Knotensystem**
Städtesystem von fünf wirtschaftlich starken, eigenständigen Städten, die mit hochfrequentierten Schnellzugverbindungen miteinander verknüpft sind. Der Großteil der städtischen Entwicklung in Haguenau, Colmar und Sélestat hat um die Bahnhöfe stattgefunden.
-  **Badische Perlenkette**
Städtekette, die ihre räumliche Entwicklung nach innen gerichtet hat, um wertvolle Grünräume zwischen den Orten freizuhalten und stark auf Klimaanpassung gesetzt hat.
-  **Trinationaler Raum Basel**
Pulsierender Wirtschafts-, Wohn- und Kulturräume. Klimaanpassung und Klimaschutz wird hoch geschrieben und Basel's Rolle als Güterumschlagpunkt ist weiter optimiert und entwickelt.
-  **Binationaler Raum Hochrhein**
Stark räumlich, wirtschaftlich und sozial vernetzter Grenzraum mit abgestimmter Entwicklung.
-  **Siedlungsnetz Schweizer Mittelland**
Die weitere Zersiedelung des Mittellandes wurde eingedämmt. Klimaschutz- und Klimaanpassung ist Teil aller Stadt- und Ortsentwicklungen.
-  **Pfälzer Band**
In der Pfalz ist die wirtschaftliche Entwicklung räumlich auf die größeren Ortschaften fokussiert und der Freiraum somit vor weiterer Zersiedelung geschützt. Die Pfalz als Erlebnis- und touristischer Raum hat an Bedeutung gewonnen.
-  **Weinregion**
Produktions- und Erlebnisraum für den nachhaltigen Tourismus und eine nachhaltige Bewirtschaftung.
-  **Agrarische Siedlungslandschaft**
Landwirtschaftlich geprägter Raum, dessen landwirtschaftliche Produktion sich diversifiziert hat und sich an die geänderten klimatischen Bedingungen angepasst hat. Die räumliche Dimensionierung der Siedlungen hat sich seit 2025 nicht mehr signifikant ausgedehnt.
-  **Rheinlandschaft**
Ein Raum mit einer vielfältigen und teilweise auch konkurrierenden Nutzung für die Industrie, die Logistik per Schiff, als ökologisch wertvolles Habitat für Flora und Fauna und als Ort der Erlebbarkeit des Rheins. Letztere Funktion ist stark entwickelt und der Rhein wird sowohl als kulturelles Identitätsmerkmal als auch als Ort des Austausches und Zusammenkommens wahrgenommen.
-  **Rheinanker**
Am Rhein gelegene Städte mit zentraler Bedeutung für den grenzüberschreitenden Austausch und die Erlebbarkeit des Rheins
-  **Wald- und Berglandschaft mit Talbändern**
Ein gesunder und klimatisch wertvoller Wald ist wirtschaftliches, ökologisches Gut für den OR. Nachhaltig entwickelter Tourismus und Naherholungsangebote sind zwischen den drei Ländern koordiniert und gegenseitig gefördert.
-  **Berganker**
Städte mit wichtiger Bedeutung für umliegende Orte zur Sicherstellung Grundversorgungen.

Figures spatiales dans le Rhin supérieur 2050

-  **Système de nœuds alsaciens**
Système urbain composé de cinq villes distinctes et économiquement fortes, reliées entre elles par des liaisons ferroviaires rapides à haute fréquence. La plus grande partie du développement urbain de Haguenau, Colmar et Sélestat s'est fait autour des gares.
-  **Collier de perles badoises**
Succession de villes qui a orienté son développement spatial à l'intérieur de la tâche urbaine afin de préserver de précieuses coupures vertes entre les localités et qui a fortement misé sur l'adaptation au changement climatique
-  **Région trinationale de Bâle**
Lieu économique, résidentiel et culturel dynamique. L'adaptation au changement climatique et la protection du climat sont des priorités. Le rôle de Bâle en tant que centre de transbordement de marchandises est encore optimisé et développé.
-  **Espace binational du Haut-Rhin**
Forte interdépendance spatiale, économique et sociale de la région transfrontalière avec développement coordonné.
-  **Réseau d'agglomération du Plateau suisse**
La poursuite du mitage du Plateau a été enquiquée. La protection et l'adaptation au changement climatique font partie de tous les développements urbains et locaux.
-  **Ruban du Palatinat**
Dans le Palatinat, le développement économique est spatialement concentré dans les grandes localités et l'espace libre est ainsi protégé de toute nouvelle urbanisation. Le Palatinat en tant qu'espace de découverte et de tourisme a gagné en importance.
-  **Région viticole**
Espace de production et de découverte pour le Rhin supérieur avec des stratégies en matière de tourisme et exploitation agricole durable.
-  **Paysage agricole urbanisé**
Espace à vocation agricole dont la production agricole s'est diversifiée et s'est adaptée à l'évolution des conditions climatiques. La tâche urbaine ne s'étend plus de façon significative depuis 2025.
-  **Paysage rhénan**
Un espace aux usages multiples et parfois concurrents : industrie, transport fluvial, habitat d'une grande valeur pour la faune et la flore et lieu de découverte. Cette dernière fonction est fortement développée et le Rhin est perçu à la fois comme un marqueur d'identité culturelle et comme un lieu d'échange et du vivre ensemble.
-  **Ancre du Rhin**
Villes situées au bord du Rhin et jouant un rôle central dans les échanges transfrontaliers et la découverte du Rhin
-  **Paysage de forêts et de montagnes avec des bandes de vallée**
Une forêt saine et de grande valeur climatique est un bien économique et écologique pour le CO. Le tourisme durable et les offres de loisirs de proximité sont coordonnés entre les trois pays et encouragés mutuellement.
-  **Ancre de montagne**
Villes situées dans des régions montagneuses et importantes pour les localités environnantes. Assurer l'approvisionnement du quotidien

Raumbild Oberrhein 2050
Vision spatiale
du Rhin supérieur 2050

Die Schiene zum Rückgrat des Oberrheins entwickeln

Ein dichtes und gut aufeinander abgestimmtes ÖV-Angebot sowie eine flächensparende und auf den ÖV ausgerichtete Siedlungsentwicklung sind für die zukünftige Entwicklung des Oberrheins von entscheidender Bedeutung. Daher wird die Schiene in der Zukunft zum wichtigsten Rückgrat der räumlichen Struktur des Oberrheins. Als CO₂-armes und leistungsstarkes Fortbewegungs- und Transportmittel leistet der schienegebundene Verkehr einen zentralen Teil für eine nachhaltige Zukunft. Die dafür nötige Infrastruktur dient der Sicherstellung der Anbindung an Europa, als wichtigstes Fortbewegungsmittel zur Verknüpfung des trinationalen Städtenetzes sowie zur Erschließung der kleineren und mittelgroßen Orte des Oberrheins. Die Haltepunkte entlang dieses Netzes sind die zentralen Orte für eine integrierte Siedlungs- und Innenentwicklung.

Der Rhein als Verbindung des trinationalen Raums Oberrhein

Der Rhein als Namensgeber der Region ist in Zukunft mehr als verbindendes Element und Ort des Zusammenkommens erleb- und nutzbar. Durch der Ergänzung von Rheinuferwegen, Radwegeverbindungen und neuen Querungen wird die für den Oberrhein so wichtigen Flusslandschaft zugänglich, ohne die einzigartigen Biotop sowie Maßnahmen zum Hochwasserschutz zu gefährden. Die behutsame Entwicklung der Orte am Rhein stärkt die Erlebbarkeit des Flußraums und macht ihn zu einem lebendigen Identitätsträger in der Mitte der Region.

Das trinationale Städtenetz stärken

Die Oberrheinregion lebt und pflegt sein vielfältiges Städtenetz. Die nah beieinander liegenden Städte und Orte am Oberrhein sind ebenso attraktiv wie einige der großen europäischen Metropolen, wenn sie sich als Netz begreifen und zusammenarbeiten. Sie beschließen, Aufgaben und Funktionen zu teilen und ihre Zusammenarbeit durch attraktive Bahnverbindungen und grenzüberschreitende Allianzen zu stärken. Im Grossen wie im Kleinen begreifen sie sich als Teil eines gesamten Systems und bringen ihre Begabungen für die Entwicklung des Oberrheins zur Geltung.

Le rail, épine dorsale du Rhin supérieur

Une offre de transports publics dense et bien coordonnée ainsi qu'un développement de l'urbanisation économe en espace, structuré autour de ces transports publics, sont d'une importance décisive pour le développement du Rhin supérieur. C'est pourquoi le rail deviendra l'épine dorsale de la structure spatiale du Rhin supérieur. Moyen de transport et de déplacement performant et pauvre en CO₂, le ferroviaire joue un rôle central pour un avenir durable. L'infrastructure nécessaire à cet effet sert aussi bien à assurer la connexion avec les autres régions européennes qu'à relier les villes dans la région trinationale et à desservir les petites et moyennes villes du Rhin supérieur. Les gares le long de ce réseau sont des sites centraux pour un développement intégré de l'habitat et une politique de renouvellement urbain.

Le Rhin, trait d'union de l'espace trinational du Rhin supérieur

Le Rhin, qui donne son nom à la région, sera davantage perçu et utilisé comme un élément fédérateur et un lieu du vivre ensemble. En complétant les voies de berge, en renforçant les liaisons cyclables et en créant de nouveaux franchissements, on rend accessible le paysage fluvial, si important pour le Rhin supérieur, sans compromettre les biotopes uniques locaux ou les mesures de protection contre les inondations. Un développement raisonné des sites le long du Rhin renforce le réseau adapté à la marche, qui devient un vecteur d'identité dynamique au cœur de la région.

Renforcer le réseau de villes trinational

La région du Rhin supérieur anime et fait vivre un réseau de villes diversifié. Les villes et localités proches les unes des autres dans le Rhin supérieur sont aussi attrayantes que certaines grandes métropoles européennes sous réserve de se considérer comme un réseau et de coopérer les unes avec les autres. Elles se répartissent missions et fonctions et renforcent leur coopération en s'appuyant sur des liaisons ferroviaires attractives et des alliances transfrontalières. À grande ou petite échelle, elles se considèrent comme faisant partie d'un système global et mettent en valeur leurs talents pour le développement du Rhin supérieur.

Die Zukunft der Wirtschaft im Blick behalten

Der Oberrhein mit seinen zahlreichen Zugängen zum europäischen Güterverkehr, zur Binnenschifffahrt und zum potenziellen Wasserstoffnetzwerk bleibt ein wichtiger und zukunftsfähiger Wirtschaftsraum für Süddeutschland, die Nordwestschweiz sowie für Ostfrankreich. Neben der flächen- und energieeffizienten Entwicklung seiner bedeutenden Industrie-, Hafen und Logistikstandorte schöpft er sein eigenes Potenzial der erneuerbaren Energiegewinnung aus und stellt den Import von wichtigen Energieträgern sicher. Er nimmt seine Verantwortung als europäischer Transportkorridor auf Schiene, Straße und Wasser wahr, beteiligt sich an dessen Ausbau und stärkt dadurch seine Standortgunst.

Klimaschutz, Klimaanpassung und Ökologie ernst nehmen

Um die Ziele der nachhaltigen Entwicklung wie das Netto-Null-Ziel sowie die Energie- und Mobilitätswende zu erreichen, stellt die Oberrheinregion den Klimaschutz in den Fokus ihrer Entwicklung. Alle Städte des Oberrheins, große und kleine, haben Klimaschutzkonzepte erarbeitet und setzen diese konsequent um. Aber auch die Klimaanpassung und den Erhalt der Biodiversität werden integral umgesetzt. Die landwirtschaftlichen Produktion wird durch eine flächensparende Entwicklung der Siedlung gesichert mit der Produktion erneuerbarer Energien und Ökosystemdienstleistungen kombiniert. Die Vernetzung von Lebensräumen für Flora und Fauna wird auf allen Ebenen geschützt und ausgebaut.

Kulturelle Stärken des Oberrheins erhalten und weiterentwickeln

Die unterschiedlichen Kulturen machen den Oberrhein auch in Zukunft vielfältig und interessant. Der Oberrhein der historischen Städte und Dörfer, der Kultur und Museen, der Bäder und Kurorte, der Sprachen und Dialekte, der Weinregionen, Kulturlandschaften und Wälder wird als gemeinsamer Erlebnisraum noch stärker gefördert und vernetzt und gemeinsam beworben. Damit stärkt er nicht nur seine Attraktivität nach außen sondern auch seine Identität als gemeinsamer Lebensraum – über alle Grenzen.

L'avenir de l'économie en ligne de mire

Le Rhin supérieur avec ses nombreux accès au fret, au transport fluvial et à l'hydrogène reste un espace économique majeur pour le Sud de l'Allemagne, le Nord-Ouest de la Suisse et l'Est de la France. Parallèlement au développement sobre de ses sites industriels, portuaires et logistiques importants en matière de foncier et de consommation d'énergie, le Rhin supérieur exploite son propre potentiel de production d'énergie renouvelable et assure l'importation de sources d'énergie cruciales. Il assume sa responsabilité de corridor de transport européen par rail, route et eau, participe à son amélioration et en renforce l'attractivité.

Protection du climat, adaptation au changement climatique et écologie : des sujets pris au sérieux

Afin d'atteindre les objectifs de développement durable tels que la neutralité carbone, la transition énergétique et la mobilité, la région du Rhin supérieur place la protection du climat au cœur de son développement. Toutes ses villes, grandes et petites, ont élaboré des plans climat et les mettent activement en œuvre. La production agricole est protégée par un développement de l'urbanisation économe en espace, combiné à une production d'énergies renouvelables et à des services écosystémiques. La mise en réseau des habitats pour la flore et la faune est protégée et développée à tous les niveaux.

Des atouts culturels préservés et développés

Les différences culturelles feront toute la richesse et l'attrait du Rhin supérieur. Par ses villes et villages historiques, sa culture et ses musées, ses bains et stations thermales, ses langues et dialectes, ses régions viticoles, ses paysages traditionnels et ses forêts, la région sera davantage mise en avant et en réseau en tant qu'espace de découverte commun. Et cette mise en valeur se fera ensemble. Cela renforcera non seulement son attractivité vers l'extérieur, mais aussi son identité en tant qu'espace de vie commun – par-delà les frontières.

Empfehlung/Ausblick

Recommandation/perspectives

Schlüsselprojekte
Projets clés

Aktionsplan
Plan d'action

Prozessausblick
Perspectives du processus

Die Aussagen der allgemeinen Strategien und der fünf Raumsysteme bilden den Rahmen innerhalb derer sich der Oberrhein zukünftig entwickeln soll. Sie sind als Leitbild zu verstehen, welche dem planerischen Handeln der einzelnen Akteure in den drei Ländern zugrunde liegen soll. Es war und ist nicht die Absicht, mit dem Raumkonzept eine neue übergeordnete Planungsebene zu schaffen, die die formellen Systeme der drei Länder und ihrer Gebietskörperschaften ergänzen oder gar ersetzen soll. Vielmehr bietet es einen Blick auf die präferierte Entwicklung des rationalen Raums Oberrhein als funktionale Einheit, welche in planerischen Entscheidungen der einzelnen Organisationen ihren Niederschlag finden soll. Dennoch soll das Raumkonzept nicht nur ein strategisches Planwerk sein. Um die räumliche Entwicklung des Oberrheins im Sinne des Raumkonzepts anzugehen, werden einzelne Schlüsselprojekte vorgeschlagen, die im Rahmen der Erarbeitung des Raumkonzepts entwickelt und diskutiert worden sind. Diese sind auch Teil des vorgeschlagenen Aktionsplans, welcher mögliche nächste Schritte und die dazu erforderlichen Akteure definiert.

Für die Umsetzung des Raumkonzepts innerhalb der vorgegebenen Rahmenbedingungen kommen die in den Szenarien durchgespielten Formen der Zusammenarbeit wieder ins Spiel. Für das zukünftige Handeln werden drei mögliche Formen der Zusammenarbeit gesehen, die sich an folgenden Fragen orientieren:

- Für welche Fragen/Projekte muss der Oberrhein als trinationaler Raum zusammenstehen und diese bei der EU und den nationalen Parlamenten geschlossen einfordern?
- Welche Aufgaben können und sollen durch die Bildung informeller und grenzüberschreitender Allianzen geklärt werden, damit sie danach in den jeweiligen Planungssystemen umgesetzt werden können?
- Welche Aufgaben sind nicht grenzüberschreitend und müssen von jedem Land, jeder Region und Kommune umgesetzt werden?

La description des stratégies générales et des 5 systèmes territoriaux constitue le cadre dans lequel la région du Rhin supérieur devra se développer. C'est là un modèle qui doit servir de base aux actions de planification des acteurs dans les trois pays. Le projet de territoire n'avait et n'a pas pour objectif de créer un niveau de planification supérieur qui viendrait compléter voire remplacer les contenus des documents réglementaires des trois pays et de leurs collectivités territoriales. Il offre plutôt un regard sur le développement souhaitable de l'espace rationnel du Rhin supérieur en tant qu'unité fonctionnelle, qui doit se refléter dans les décisions d'aménagement des différentes organisations. Néanmoins, le projet de territoire ne doit pas se résumer à un document de planification stratégique. Afin de mettre en œuvre le développement spatial du Rhin supérieur dans l'esprit de ce projet, l'initiative propose des projets clés, développés et discutés dans le cadre de l'élaboration de ce projet de territoire. Ceux-ci s'inscrivent également dans le plan d'action proposé, qui définit les prochaines étapes possibles et les acteurs nécessaires.

La mise en œuvre du projet dans le cadre attribué devra s'appuyer sur les formes de coopération étudiées dans les scénarios. Ces formes de collaboration sont au nombre de trois et s'orientent sur les questions suivantes :

- Sur quels sujets, autour de quels projets le Rhin supérieur doit-il s'unir en tant qu'espace trinational pour les défendre en bloc auprès de l'UE et des parlements nationaux?
- Quelles missions peuvent et doivent être clarifiées par la création d'alliances transfrontalières, afin d'être mises en œuvre dans les systèmes de planification respectifs?
- Quelles sont les missions non transfrontalières qui doivent de toute façon être mises en œuvre par chaque pays, chaque territoire et chaque commune/intercommunalité?

Anmerkung

Die Verifizierung der Schlüsselprojekte und die Erarbeitung des Aktionsplans soll im Rahmen der "Vernehmlassung" des Raumkonzepts erfolgen. Die hier aufgelisteten Projekte sind die Zusammenstellung der im Rahmen der Erarbeitung des Raumkonzepts diskutierten Projekte und damit als Entwurf zu verstehen.

Remarque

La vérification des projets clés et l'élaboration du plan d'action doivent avoir lieu durant la phase « consultation » du projet de territoire. Les projets énumérés ici sont la compilation des projets discutés lors de l'élaboration du projet de territoire et doivent donc être considérés comme une ébauche.

Schlüsselprojekte

Projets clés

Die Formulierung von Schlüsselprojekten für das Raumkonzept Oberrhein ist insofern nicht trivial, da von vielen Akteuren Projekte nur als solche angesehen werden, wenn sie politisch gesichert sind. Für das Raumkonzept Oberrhein sind jedoch auch Projektideen interessant, die sich aus der Erarbeitung der Raumsysteme oder der Diskussionen in den verschiedenen Workshop ergeben haben. Daher wird zwischen drei verschiedene Kategorien von Schlüsselprojekten unterschieden.

Konkrete Projekte

Bei den konkreten Projekten handelt es sich um Projekte, welche in einem fortgeschrittenen Planungsstand sind. Die Umsetzung muss nicht garantiert sein, aber es zeigt, dass die Projekte schon von unterschiedlichen Instanzen seit längerer Zeit in Bearbeitung sind. Ein Beispiel ist das Herzstück Basel, welches schon lange in Planung ist, die Finanzierungszusicherung aber noch aussteht.

Prüfaufträge

Bei den Prüfaufträgen handelt es sich um Aufgaben, welche beispielsweise mittels Machbarkeitsstudien untersucht werden müssen, um gegebenenfalls konkrete Aufträge und Projekte zu formulieren. Dazu gehört beispielsweise die Ausbauten einer Güterverkehrsverbindung nördlich von Strasbourg.

Allgemeine Aufträge

Bei den allgemeinen Aufträgen werden Aufgaben bezeichnet, welche von zentraler Bedeutung sind für die Umsetzung, die Form der Ausführung, aber je nach Ort und Maßstab unterschiedlich ausfallen können. Dazu gehört beispielsweise Klimaanpassung.

La formulation de projets clés pour le projet de territoire du Rhin supérieur est un processus qui demande du temps, dans la mesure où de nombreux acteurs estiment qu'un projet relève de ce statut s'il est porté politiquement. Toutefois, les idées de projets rescencés lors de l'élaboration des systèmes spatiaux ou des discussions durant les ateliers sont également intéressantes pour le projet de territoire du Rhin supérieur. C'est pourquoi on distingue trois catégories différentes de projets clés

Projets concrets

Les projets concrets sont à un stade avancé de planification. Si leur mise en œuvre n'est pas garantie, leur élaboration a débuté au sein de différentes instances il y a un certain temps. Le projet «Herzstück Basel», par exemple, est planifié depuis longtemps, mais son financement n'a pas encore été assuré.

Projets à étudier

Ces projets suscitent un intérêt manifeste, mais nécessitent la réalisation d'une étude, par exemple de faisabilité, qui permettrait de les concrétiser, voire de les mettre en œuvre. Il s'agit notamment d'aménager une liaison de transport de marchandises sur la rive gauche du Rhin au nord de Strasbourg.

Tâches génériques

Ces tâches sont d'une importance capitale pour la mise en œuvre, mais la forme d'exécution peut varier selon le lieu et l'échelle. Il s'agit par exemple de l'adaptation au climat climatique.

IM RAHMEN DER "VERNEHMLASSUNG" À CLARIFIER ET À DÉVELOPPER DANS

Städtesystem und regionale Entwicklungsstrategie

Système urbain et stratégie de développement régional

Konkrete Projekte

Erarbeitung eines **trinationalen "Städtesystem"** Oberrhein auf Basis des Raumkonzepts mit spezifischen Rollen/Aufgaben der einzelnen Knoten

Vorschlag Planungsteam

Weiterentwicklung der **Charta der Zusammenarbeit der Oberrheinepole** auf Basis des "Städtenetz Oberrhein 2002" (Erreichbarkeit, Universitäten, Wirtschaft, Arbeitsmarkt)

bestehendes Projekt
Vorschlag Planungsteam

Erarbeitung einer Entwicklungs-**perspektive für die zukünftigen Ankerstädte** (Hagenau/Saverne/Kehl/Lahr/Selestat)

Vorschlag Planungsteam

Integrierte Entwicklungs-perspektive Basel-Mulhouse

Vorschlag Projektgruppe OR
Vorschlag Planungsteam

Integrierte Entwicklungs-perspektive Freiburg-Colmar

Vorschlag Projektgruppe OR
Vorschlag Planungsteam

Grenzüberschreitende Stadt- und Verkehrsentwicklung **Breisach-Neuf-Breisach**

Vorschlag aus Interviews
Vorschlag Projektgruppe OR
Vorschlag Planungsteam

Projets concrets

Élaboration d'un **"système urbain"** trinational du Rhin supérieur sur la base du projet de territoire avec une répartition des rôles/missions pour chacune des centralité

Proposition de l'équipe

Développement d'une **charte de coopération des centralités du Rhin supérieur** sur la base du "Réseau des villes du Rhin supérieur 2002" (accessibilité, universités, économie, marché du travail)

Proposition de l'équipe
Projet existant

Elaboration d'une perspective de développement pour les **futures villes d'ancrage** (Hagenau/Saverne/Kehl/Lahr/Selestat)

Proposition de l'équipe

Perspective de développement intégré Bâle-Mulhouse

Proposition du comité de...
Proposition de l'équipe

Perspective de développement intégré Freiburg-Colmar

Proposition du comité de...
Proposition de l'équipe

Développement urbain et des mobilités transfrontalières **Breisach-Neuf-Breisach**

Proposition du comité de...
Proposition des entretiens
Proposition de l'équipe

Prüfaufträge

Prüfauftrag: Vertiefung der Entwicklung des **Metropolitransraums Basel**: Entwicklungsperspektive auf Basis des Raumkonzepts Schweiz, des Agglomerationskonzepts und des Projekt 3Land

bestehendes Projekt
Vorschlag Planungsteam

Prüfauftrag: Integrierte grenzüberschreitende Entwicklungsperspektive **Südpfalz-Nordess**

Vorschlag Projektgruppe OR
Vorschlag Planungsteam

Prüfauftrag: Integrierte grenzüberschreitende Entwicklungsperspektive **Rastatt-Hagenau** (Raum zu definieren) > Vertiefung **MORO-Projekt**/Grenzüberschreitender Gewerbefächepool

Vorschlag Projektgruppe OR
Vorschlag Planungsteam

Prüfauftrag: grenzüberschreitende Entwicklung **Strasbourg Kehl Offenburg**: Siedlungsentwicklung, Wohnungsmarkt evtl. Wirtschaftliche Entwicklung und Verkehrliche Vernetzung und Fachkräftemangel aufarbeiten

Vorschlag Planungsteam

Prüfauftrag: Interesse einer grenzüberschreitende Entwicklung **Region Rust - Selestat**: Nachhaltige Bewältigung der Konsequenzen des Europaparks

Vorschlag aus Interviews
Vorschlag Planungsteam

Prüfauftrag: die mögliche Rollenverteilung für den **EU - Parlament Standort** mit Karlsruhe und Freiburg

Vorschlag Planungsteam

Études de faisabilité

Etude complémentaire: Approfondissement du développement de **l'espace métropolitain trinational de Bâle**: perspective de développement sur la base du Projet de territoire Suisse, du projet d'agglomération et du projet 3Land

Proposition de l'équipe
Projet existant

Etude complémentaire: **Perspective de développement transfrontalier intégré Palatinat du Sud - Nord de l'Alsace**

Proposition du comité de...
Proposition de l'équipe

Etude complémentaire: **Perspective de développement transfrontalier intégré Rastatt Hagenau** (espace à définir) > approfondissement du projet **MORO/Pôle d'activité multistate transfrontalier**

Proposition du comité de...
Proposition de l'équipe

Etude complémentaire: développement transfrontalier **Strasbourg Kehl Offenburg**: développement de l'habitat, marché du logement éventuellement développement économique et mobilité, faire remédier à la pénurie de main d'oeuvre qualifiée

Vorschlag Planungsteam

Etude complémentaire: intérêt d'un développement transfrontalier région **Rust - Selestat** pour gérer durablement les conséquences de l'Europapark

Vorschlag aus Interviews
Vorschlag Planungsteam

Etude complémentaire: les possibilités du portage du **site du Parlement européen** avec Karlsruhe et Fribourg

Vorschlag Planungsteam

Allgemeine Aufträge

Ziele für die flächensparende Entwicklung in allen drei Ländern umsetzen (Stichwort Netto "0" Fläche)

bestehendes Projekt
Vorschlag Projektgruppe OR

Verdichtung und prioritäre Siedlungsentwicklung an gut mit dem ÖV erschlossenen Orten

Vorschlag Planungsteam

Tâches génériques

Mettre en œuvre des objectifs de réduction de la consommation de l'espace dans les trois pays (mot-clé : ZAN)

Proposition du comité de...
Projet existant

Densification et développement prioritaire de l'urbanisation dans les lieux bien desservis par les transports publics

Proposition de l'équipe

Bedeutung Tags

- =Vorschlag Planungsteam
- =Vorschlag Projektgruppe OR
- =Vorschlag aus Interviews
- =bestehendes Projekt

Signification des tags

- =proposition de l'équipe
- =Proposition du comité de projet du RS
- =Proposition des entretiens
- =projet existant

ZU KLÄREN UND WEITERZUENTWICKELN LE CADRE DE LA « CONSULTATION »

Personenmobilität

Mobilité des personnes

Konkrete Projekte

Schnellstmöglicher Viergleisiger Ausbau der Rheintalbahn
Fertigstellung 2036 / deren Sanierung der Bestandsröhre bis 2041
> Zentral für Halbstundentakt Fernverkehr und Kapazität Güterverkehr

bestehendes Projekt

Ausbau und Beschleunigung **Strasbourg - Appenweiher** inkl. Appenweiher Kurve inkl. Takverdichtung Strasbourg-Karlsruhe

bestehendes Projekt
Vorschlag Planungsteam

Ausbau der Verbindung **(Basel-Euroairport-) Mulhouse-Mülheim** auch für den Fernverkehr/IR

bestehendes Projekt
Vorschlag Planungsteam

Aménagement à quatre voies de la **Rheintalbahn le plus rapidement possible**
Achèvement en 2036 / puis rénovation des voies existantes jusqu'en 2041
> Projet majeur pour une cadence toutes les demi-heures du trafic grandes lignes et la capacité du trafic marchandises

Projet existant

Aménagement et accélération **Strasbourg - Appenweiher**, y compris la courbe d'Appenweiher, y compris l'augmentation de la cadence Strasbourg-Karlsruhe

Proposition de l'équipe
Projet existant

Développement de la liaison **(Bâle-Euroairport-) Mulhouse-Mülheim** également pour le trafic longue distance et international

bestehendes Projekt
Vorschlag Planungsteam

Universität Städte mit direkten Verbindungen mit einander verbinden Karlsruhe, Strasbourg, Freiburg, Mulhouse et Basel (Auftakt 30 min?)

Vorschlag aus Interviews

Reaktivierung/ Neubau **Rastatt Hagenau**
> regionales Angebot Pendlerverkehr + neue Verbindung Karlsruhe-Hagenau-Saarbrücken

Vorschlag aus Interviews
Vorschlag Projektgruppe OR
Vorschlag Planungsteam

Reaktivierung/ **Neubau Breisach-Colmar**

bestehendes Projekt
Vorschlag aus Interviews
Vorschlag Projektgruppe OR

Relier les villes universitaires entre elles par des liaisons directes Karlsruhe, Strasbourg, Freiburg, Mulhouse et Bâle (cadence 30 min?)

Proposition des entretiens

Réactivation/ construction nouvelle **Rastatt Hagenau**
> offre régionale pour le trafic pendulaire + nouvelle liaison Karlsruhe-Hagenau-Saarbrücken

Proposition du comité de...
Proposition des entretiens
Proposition de l'équipe

Réactivation/ construction nouvelle **Breisach-Colmar**

Proposition du comité de...
Proposition des entretiens
Projet existant

Reaktivierung/Ausbau/Elektrifizierung **Strasbourg - Wörth/Landau** zu klären: Welche Verbindung ist prioritär?
<https://www.bahnpolizei.ch/58650/erfolge-eicher-abschluss-des-diesel-shuttles-waehrend-der-rheinthalperrie>

bestehendes Projekt
Vorschlag aus Interviews
Vorschlag Planungsteam

Fertigstellung des Streckenabschnitts Ost des **TGV Rhin-Rhône** bis Mulhouse (Anschluss der Karlsruhe/Frankfurt nach Lyon, Marseille et Montpellier)

bestehendes Projekt
Vorschlag Planungsteam

Integrierte Entwicklungsstrategie der **Siedlungs- und Verkehrsentwicklung** an den vorgeschlagen Projekten der **Bahnquerverbindungen**

Vorschlag Planungsteam

Reaktivierung/extension/elektrifizierung **Strasbourg - Wörth/Landau** à clarifier: Quelle liaison est prioritaire?
<https://www.bahnpolizei.ch/58650/erfolge-eicher-abschluss-des-diesel-shuttles-waehrend-der-rheinthalperrie/>

Proposition des entretiens
Proposition de l'équipe
Projet existant

Achèvement du tronçon Est du **TGV Rhin-Rhône** jusqu'à Mulhouse (connexion de Karlsruhe/Frankfurt vers Lyon, Marseille et Montpellier)

Proposition de l'équipe
Projet existant

Stratégie de développement intégrée de **l'urbanisation/transports** sur les projets de **liaisons ferroviaires transversales** proposés

Proposition de l'équipe

Herzstück Basel
> trinationale S-bahn Basel

bestehendes Projekt

Herzstück Basel
> RER trinational de Bâle

Projet existant

Prüfaufträge

Machbarkeitsstudie: **Verlängerung TER Basel-Strasbourg nach Karlsruhe** als Stündliches Angebot

Vorschlag Planungsteam

Machbarkeitsstudie **zu grenzüberschreitenden Buslinien** als Ergänzung zu den Bahnlinien

Vorschlag Planungsteam

Machbarkeitsstudie: **Tarifverbund/Kooperation für den Regionalverkehr** im Oberrhein (ein Ticket - Beispiele: BW-Ticket, Deutschland-Ticket, carte Fluo de la Région grand Est ...)

Vorschlag Planungsteam

Prüfauftrag: Prüfung von Standorten für **P+R Anlagen** im grenzüberschreitenden Pendlerverkehr

Vorschlag Planungsteam

Études de faisabilité

Étude de faisabilité: **prolongation du TER Bâle-Strasbourg vers Karlsruhe** (toutes les heures)

Proposition de l'équipe

Etude de faisabilité : **lignes de bus** transfrontalières en complément des lignes ferroviaires

Proposition de l'équipe

Etude de faisabilité : **Communauté tarifaire/coopération pour le transport régional** dans le Rhin supérieur (un seul billet - exemples : BW-Ticket, Deutschland-Ticket, carte Fluo de la Région grand Est ...)

Proposition de l'équipe

Etude complémentaire: **Etudes des sites pour l'installation de parking relais** sur les flux pendulaires transfrontaliers

Proposition de l'équipe

Allgemeine Aufträge

Etablierung und Ausbau von **Mobilitätsdrehscheiben**

bestehendes Projekt
Vorschlag Projektgruppe OR
Vorschlag Planungsteam

Ausbau der **Fahrrad-Infrastruktur** kommunal/regional

Vorschlag Planungsteam

Verdichtung und prioritäre **Siedlungsentwicklung** an gut mit dem ÖV erschlossenen Orten

Vorschlag Planungsteam

Mise en place et développement de **pôles d'échanges**

Proposition du comité de...
Proposition de l'équipe
Projet existant

Développement de **l'infrastructure cyclable** communale/régionale

Proposition de l'équipe

Densification et développement prioritaire de **l'urbanisation** dans les lieux bien desservis par les transports publics

Proposition de l'équipe

Parkraumbewirtschaftung (kommunal)

Vorschlag Planungsteam

Einschränkungen für **Publikumsintensive Einrichtungen** an Standorten ohne gute ÖV-Anbindung

Vorschlag Planungsteam

Gestion du stationnement (municipal)

Proposition de l'équipe

Restrictions pour les établissements à forte fréquentation situés dans des endroits non desservis par les transports publics

Proposition de l'équipe

IM RAHMEN DER "VERNEHMLASSUNG" À CLARIFIER ET À DÉVELOPPER DANS

Energie und Wirtschaft

Énergie et économie

Konkrete Projekte

<p>Intermodales Logistikkonzept Oberrhein (bi- und trimodale Terminals, Kapazitätssicherung, Redundanzen)</p> <p>Vorschlag Planungsteam</p>	<p>Grenzüberschreiten de Übersicht über verfügbare strategische Gewerbe- und Industrieflächen</p> <p>Vorschlag Planungsteam</p>	<p>Grenzüberschreitendes Konzept für nachhaltige Energieproduktion im Oberrhein (Gesamtübersicht + Schwerpunkte)</p> <p>Vorschlag Planungsteam</p>
<p>Grenzüberschreitendes Entwicklungskonzept für verfügbare strategische Gewerbe- und Industrieflächen</p> <p>Vorschlag Planungsteam</p>	<p>Erarbeitung einer Dekarbonisierungstrategie der Industrie im Oberrhein</p> <p>Vorschlag Planungsteam</p>	<p>Aktualisierung der grenzüberschreitenden Übersicht zu den Pendler: innenströmen</p> <p>Vorschlag Planungsteam</p>
<p>Ausbau Gateway Basel und Hafenbecken III</p> <p>bestehendes Projekt</p>	<p>Konzept zur Entwicklung eines grenzüberschreitenden H2-Netzes</p> <p>Vorschlag Projektgruppe OR Vorschlag Planungsteam</p>	

Projets concrets

<p>Schéma pour une logistique intermodal dans le Rhin supérieur (terminaux bi- et trimodaux, garantie des capacités, redondances)</p> <p>Proposition de l'équipe</p>	<p>Visibilité sur les sites industriels disponibles d'importance stratégique dans la région du Rhin supérieur</p> <p>Proposition de l'équipe</p>	<p>Schéma pour une production d'énergie durable dans le Rhin supérieur (vue d'ensemble + points forts)</p> <p>Proposition de l'équipe</p>
<p>Schéma de développement des sites industriels disponibles d'importance stratégique pour la région du Rhin supérieur</p> <p>Proposition de l'équipe</p>	<p>Schéma pour une stratégie de décarbonisation de l'industrie dans la région du Rhin supérieur</p> <p>Proposition de l'équipe</p>	
<p>Extension du Gateway Basel et du bassin portuaire III</p> <p>Projet existant</p>	<p>Schéma pour le développement d'un réseau H2 transfrontalier</p> <p>Proposition du comité de... Proposition de l'équipe</p>	

Prüfaufträge

<p>Prüfauftrag: Synergien der Fusion des TEN Korridors Northsea-Rhine-Mediterran mit der Wirtschaftsentwicklung am Oberrhein erkunden</p> <p>Vorschlag Projektgruppe OR Vorschlag Planungsteam</p>	<p>Prüfauftrag: Machbarkeitsstudie eines Modellprojekts grenzüberschreitende Gewerbe und Industriegebiete in Strasbourg/Kehl oder Basel/St.Louis (inkl. gesetzlicher und steuerlicher Regelungen)</p> <p>Vorschlag Planungsteam</p>	<p>Machbarkeitsstudie: Label "Made in Oberrhein" einführen</p> <p>Vorschlag aus Interviews Vorschlag Planungsteam</p>	<p>Machbarkeitsstudie: Sicherung der landwirtschaftlichen Produktion im gesamten Oberrhein (bspw. durch die Einführung von Fruchtfolgeflächen nach Schweizer Vorbild)</p> <p>Vorschlag Planungsteam</p>
<p>Machbarkeitsstudie: Regionale Wirtschafts- und Flächenentwicklungsstrategien zur Vermeidung Flächenintensiver und disperser Entwicklungen (Bspw. Norddeiss und entlang der Badsichen perlenkette)</p> <p>Vorschlag Projektgruppe OR Vorschlag Planungsteam</p>	<p>Machbarkeitsstudie: Sicherstellung der Realisierung der für den Güterverkehr wichtigen Bahnstrecken im Oberrhein durch flankierende Massnahmen und Unterstützung des Diskurses mit den Anrainerkommunen</p> <p>Vorschlag Planungsteam</p>	<p>Machbarkeitsstudie: grenzüberschreitende gebündelte Trassen der Energieübertragung</p> <p>Vorschlag Planungsteam</p>	<p>Prüfauftrag: Projekt Güterbahnhof Lahr und bi-(tri-)modaler Hub</p> <p>bestehendes Projekt Vorschlag Planungsteam</p>
<p>Machbarkeitsstudie: Trinationaler Förderfonds zur Revitalisierung von Industriebrachen</p> <p>Vorschlag aus Interviews</p>	<p>Prüfauftrag: Möglichkeit der Bündelung von EFRE-Mitteln zur Förderung gemeinsamer grenzüberschreitender Regionalprojekte</p> <p>Proposition de l'équipe</p>		

Études de faisabilité

<p>Étude complémentaire: Explorer les synergies possibles entre la fusion du corridor RTE Northsea-Rhine-Méditerranée et le développement économique du Rhin supérieur</p> <p>Proposition du comité de... Proposition de l'équipe</p>	<p>Étude de faisabilité: expérimentation (projet modèle) de sites d'activités transfrontalières à Strasbourg/Kehl ou Bâle/St. Louis (y compris les dispositions légales et fiscales)</p> <p>Proposition de l'équipe</p>	<p>Étude de faisabilité: d'un label "Made in Oberrhein"</p> <p>Proposition des entretiens Proposition de l'équipe</p>	<p>Étude de faisabilité: Sécurisation de la production agricole dans l'ensemble de la région du Rhin supérieur (par exemple par l'introduction de surfaces d'assolement selon le modèle suisse).</p> <p>Proposition de l'équipe</p>
<p>Étude de faisabilité: stratégies régionales de développement économique et de foncier pour éviter le mitage et la forte consommation d'espace (par ex. Alsace du Nord et le long de la chaîne des perles badaises)</p> <p>Proposition du comité de... Proposition de l'équipe</p>	<p>Étude de faisabilité: promotion des lignes de fret importantes dans la région du Rhin supérieur par des mesures d'accompagnement et soutenir le débat avec les communes riveraines</p> <p>Proposition de l'équipe</p>	<p>Étude complémentaire: Possibilités de regroupement des lignes de transport d'énergie</p> <p>Proposition de l'équipe</p>	<p>Étude complémentaire: Projet de gare de marchandises de Lahr et de hub bi-(tri-)modal</p> <p>Proposition de l'équipe Projet existant</p>
<p>Étude de faisabilité: Fonds de soutien trinational pour la revitalisation des friches industrielles</p> <p>Proposition des entretiens</p>	<p>Étude de faisabilité: Projets phares et projets clés pour une politique régionale d'innovation ciblée (comme Régionkin 2030) Possibilité de regroupement de fonds FEDER ?</p> <p>Proposition de l'équipe</p>		

Allgemeine Aufträge

<p>Publikumsintensive Nutzungen nur an mit dem ÖV gut erschlossenen Orten</p> <p>Vorschlag Planungsteam</p>	<p>verkehrsintensive Nutzungen möglichst mit Bahnanschluss oder in der Nähe der Autobahnen</p> <p>Vorschlag Planungsteam</p>	<p>Regionale Ansiedlungsstrategien für Gewerbe und Industrie (- positives Beispiel: IKEA Karlsruhe)</p> <p>Vorschlag Planungsteam</p>
<p>Etablierung interkommunaler Gewerbe und Industrieflächen an gut erschlossenen Orten</p> <p>bestehendes Projekt Vorschlag Planungsteam</p>	<p>Nutzung kommunaler und regionaler Möglichkeiten für die dezentrale Stromproduktion</p> <p>Vorschlag Planungsteam</p>	

Tâches génériques

<p>Installation d'équipement avec une forte fréquentation du public uniquement avec une desserte en TC</p> <p>Vorschlag Planungsteam</p>	<p>Les équipements générant des transports importants, de préférence avec un accès ferroviaire ou à proximité des autoroutes.</p> <p>Vorschlag Planungsteam</p>	<p>Stratégies régionales d'implantation des grandes surfaces et des industries (-> exemple positif: IKEA Karlsruhe)</p> <p>Vorschlag Planungsteam</p>
<p>Etablissement de zones d'activité intercommunales dans des endroits bien desservis en TC</p> <p>bestehendes Projekt Vorschlag Planungsteam</p>	<p>Utilisation des possibilités communales et régionales pour la production décentralisée d'électricité</p> <p>Vorschlag Planungsteam</p>	

ZU KLÄREN UND WEITERZUENTWICKELN LE CADRE DE LA « CONSULTATION »

Kultur- und Erlebnisregion

Région de culture et de découverte

Konkrete Projekte

Übersicht und Aufwertung **Trinationales Fahrradfernwegnetz**

Vorschlag Planungsteam

Vernetzung der **Weinregionen am Oberrhein**

Vorschlag Projektgruppe OR

Konzept **Aktivierung des Erlebnisraums Rhein** (Flussschifffahrt, Übergänge am Rhein, Zugänge, Kunstprojekte etc.) Synergie mit dem Projekt "Rhin vivant" auf FR-Seite

Vorschlag aus Interviews
Vorschlag Planungsteam

Durchgehender Rheinuferfahradweg (evtl auch auf beiden Seiten) (noch nicht auf der Karte so)

Vorschlag aus Interviews
Vorschlag Planungsteam

Projets concrets

Visibilité et valorisation du réseau trinationale de **pistes cyclables à longue distance**

Vorschlag Planungsteam

Mise en réseau des **régions viticoles**

Vorschlag Projektgruppe OR

Strategie d'activation de l'espace de **découverte du Rhin** (navigation fluviale, passages sur le Rhin, accès, projets artistiques, etc.) Synergie avec le projet "Rhin vivant"

Vorschlag aus Interviews
Vorschlag Planungsteam

Piste cyclable continue sur les rives du Rhin (éventuellement des deux côtés) (pas encore sur la carte)

Vorschlag aus Interviews
Vorschlag Planungsteam

Prüfaufträge

Prüfauftrag: Entwicklung einer **"Grand Tour Oberrhein"** (der Oberrhein in 3-5 Tagen)

Vorschlag Planungsteam

Prüfauftrag Trinationale **Tourismuskarte ÖV** Oberrhein (analog KONUS im Schwarzwald)

Vorschlag aus Interviews
Vorschlag Planungsteam

Prüfauftrag: Entwicklung **nachhaltiger Tourismuskarten** am Oberrhein

Vorschlag Planungsteam

Prüfauftrag: Ausweitung des **Museumspasses Oberrhein**

bestehendes Projekt
Vorschlag Planungsteam

Prüfauftrag: Entwicklung eines **Oberrhein-Festivals** (mit wechselnden Orten)

Vorschlag Planungsteam

Études de faisabilité

Étude complémentaire Création d'un **"Grand Tour du Rhin supérieur"** (le Rhin supérieur en 3 à 5 jours)

Vorschlag Planungsteam

Étude complémentaire **Carte trinationale de mobilité touristique** (analogue à KONUS en Forêt-Noire)

Vorschlag aus Interviews
Vorschlag Planungsteam

Étude complémentaire: Développement d'**écosystèmes touristiques durables** dans la région du Rhin supérieur

Vorschlag Planungsteam

Étude complémentaire: Renforcement des **partenariats touristiques** en D,F,CH

Vorschlag Planungsteam

Étude complémentaire: Préaufrage: Extension du **PASS Musées Oberrhein**

bestehendes Projekt
Vorschlag Planungsteam

Étude complémentaire: Développement d'un **festival du Rhin supérieur** (changement de lieu à chaque saison)

Vorschlag Planungsteam

Allgemeine Aufträge

Positionierung von touristischen Attraktionen und Orten als "Teil des Oberrheins" mit Hinweisen zu weiteren Sehenswürdigkeiten

Tâches génériques

Positionner les attractions en tant que « composante du Rhin supérieur » avec des indications sur d'autres attractions touristiques de la région .

Bedeutung Tags

- =Vorschlag Planungsteam
- =Vorschlag Projektgruppe OR
- =Vorschlag aus Interviews
- =bestehendes Projekt

Signification des tags

- =proposition de l'équipe
- =Proposition du comité de projet du RS
- =Proposition des entretiens
- =projet existant

IM RAHMEN DER "VERNEHMLASSUNG" À CLARIFIER ET À DÉVELOPPER DANS

Landschaft und Klima

Paysage et climat

Konkrete Projekte

Projekt "Rheinraum" **gemeinsam mit der Internationalen Kommission** zum Schutz des Rheins
Renaturierung, Hochwassermanagement, Erlebnisraum

Vorschlag Planungsteam

Erarbeitung einer grenzüberschreitenden **Klimaanalyse für den Oberrheinraum**

Vorschlag Planungsteam

Förderpreis "innovative **Siedlungsränder im Oberrhein**"

Vorschlag Planungsteam

Modellprojekt "Vierfache **Landschaftsentwicklung**" mit Modellregionen in D, F, CH

Vorschlag Planungsteam

Sicherung strategisch bedeutsamer **Biodiversitätskorridore** im Oberrhein

Vorschlag Planungsteam

Erarbeitung einer trinationalen Dimension für das FR Projekt "Rhin vivant"

Vorschlag Planungsteam

Projets concrets

Projet « Espace rhénan » **en collaboration avec la Commission Internationale pour la Protection du Rhin**
Renaturation, gestion des crues, espace de découverte

Vorschlag Planungsteam

Elaboration d'une **analyse climatique** transfrontalière pour l'espace du Rhin supérieur

Vorschlag Planungsteam

Desservir un prix en faveur « des **lisières d'agglomération** innovantes dans le Rhin supérieur

Vorschlag Planungsteam

Projet pilote transfrontalier "Développement un **paysage aux quatre dimensions**"

Vorschlag Planungsteam

Préservation des **corridors de biodiversité** d'importance stratégique dans le Rhin supérieur

Proposition de l'équipe

Instaurer une dimension trinationale pour le projet "Rhin vivant"

Proposition de l'équipe

Prüfaufträge

Prüfauftrag: Konzept Landwirtschaft im Klimawandel: Strategien für die **Sicherung der landwirtschaftliche Produktion** mit veränderten klimatischen Bedingungen (bspw. Hutewald, Agrivoltaik, Wasserspeicher...), inkl. Weinbau

Vorschlag Planungsteam

Prüfauftrag: **Kanalssystem Elsass für Bewässerung** nutzen?

Vorschlag Planungsteam

Prüfauftrag: Erarbeitung einer **grenzüberschreitenden Gefahrenkarte Hochwasser** (evtl. inkl. Auswirkungen auf die Bebaubarkeit von Flächen)

Vorschlag Planungsteam

Études de faisabilité

Étude complémentaire : Stratégie agricole face au changement climatique : assurer la **production agricole dans des conditions climatiques** modifiées (p. ex. forêt primaire, agrobiotisme, stockage de l'eau, ...), y compris la viticulture.

Proposition de l'équipe

Étude complémentaire : Utiliser le système de **canaux d'Alsace pour l'irrigation** ?

Vorschlag Planungsteam

Étude complémentaire : Elaboration d'une **carte transfrontalière des risques d'inondation** (incluant éventuellement les conséquences sur la constructibilité des surfaces)

Vorschlag Planungsteam

Allgemeine Aufträge

Klimaanpassungsstrategie pro Gemeinde/Stadt

bestehendes Projekt
Vorschlag Planungsteam

Resilientes und gesundes Waldwachstum fördern: Die **Anpassung der Wälder** an den Klimawandel gilt für alle Bestände.

Vorschlag Projektgruppe OR

Tâches génériques

Stratégie d'**adaptation au changement climatique** par commune/ville

Proposition de l'équipe
Projet existant

Favoriser une croissance résiliente et saine des forêts : L'**adaptation des forêts** au changement climatique s'applique à tous les massifs.

Proposition du comité de de...

Bedeutung Tags

- =Vorschlag Planungsteam
- =Vorschlag Projektgruppe OR
- =Vorschlag aus Interviews
- =bestehendes Projekt

Signification des tags

- =proposition de l'équipe
- =Proposition du comité de projet du RS
- =Proposition des entretiens
- =projet existant

IM RAHMEN DER "VERNEHMLASSUNG" À CLARIFIER ET À DÉVELOPPER DANS

Aktionsplan

Der Aktionsplan soll helfen Projekte und Aufgaben im Oberrhein zeitlich einzuordnen. Ebenso zeigt er auf, in welcher räumlichen Konfiguration diese bearbeitet werden müssen. Gewisse Aufgaben müssen jeweils von den Kommunen (in Deutschland und in der Schweiz), vom Établissement public de coopération intercommunale - EPCI (in Frankreich) und Städten indi-

Plan d'action

Le plan d'action a pour but d'aider à organiser la temporalité des projets et les missions dans la région du Rhin supérieur. Il montre également dans quelle configuration spatiale ils doivent être traités. Certaines missions doivent être traitées à l'échelle de la commune (en Allemagne et en Suisse) et de l'EPCI en France, ou des villes, indépendamment de

Oberrhein
trinational

Rhin supérieur
trinational

Regional
länderübergreifend

Territoriale
transnational

Regional
je Land

Territoriale
par pays

Kommunal
je Land

Communale/EPCI
par pays

**BEISPIEL
EXAMPLE**

**Intermodales
Logistikkonzept
Oberrhein** (bi- und
trimodale Terminals,
Kapazitätssicherung,
Redundanzen)

Vorschlag Planungsteam

Schéma pour une
logistique intermodale
dans le Rhin supérieur
(terminaux bi- et
trimodaux, garantie des
capacités, redondances)

Proposition de l'équipe

Desservir un prix en
faveur « des **lisières
d'agglomération**
innovantes dans le
Rhin supérieur

Vorschlag Planungsteam

Förderpreis
"innovative
Siedlungsränder
im Oberrhein"

Vorschlag Planungsteam

Prüfauftrag: Interesse einer
grenzüberschreitende
Entwicklung **Region Ruost -
Silesiat**: Nachhaltige
Bewältigung der Konsequenzen
des Europaparks

Vorschlag aus Interviews
Vorschlag Planungsteam

Etude complémentaire:
intérêt d'un développement
transfrontalier région **Ruost -
Silesiat** pour gérer
durablement les conséquences
de l'Europapark

Vorschlag aus Interviews
Vorschlag Planungsteam

Prüfauftrag: Vertiefung der
Entwicklung des **Trinationalen
Metropolitanraums Base**:
Entwicklungsperspektive auf
Basis des Raumkonzepts
Schweiz, des
Agglomerationskonzepts und
des Projekt 3Land

bestehendes Projekt
Vorschlag Planungsteam

Etude complémentaire:
Approfondissement du développement
de l'**espace métropolitain trinational
de Base**: perspective de développement
sur la base du Projet de territoire Suisse,
du projet d'agglomération et du projet
3Land

Proposition de l'équipe
Projet existant

Prüfauftrag: Integrierte
grenzüberschreitende
Entwicklungsperspektive
Südpfalz-Nordelass

Vorschlag Projektgruppe OR
Vorschlag Planungsteam

Etude complémentaire:
Perspective de
développement
transfrontalier intégré
**Palatinat du Sud - Nord
de l'Alsace**

Proposition du comité de...
Proposition de l'équipe

Etablierung
interkommunaler
Gewerbe und
industrieflächen an gut
erschlossenen Orten

bestehendes Projekt
Vorschlag Planungsteam

Etablissement de
zones d'activité
intercommunales
dans des endroits
bien desservis en TC

bestehendes Projekt
Vorschlag Planungsteam

Densification et
développement
prioritaire de
l'urbanisation dans les
lieux bien desservis par
les transports publics

Proposition de l'équipe

Verdichtung und
prioritäre Siedlungs-
entwicklung an gut
erschlossenen
Orten

Vorschlag Planungsteam

**Quick Wins
Résultats
à court termes**

2030

**Raumkonzept Oberrhein
Projet de territoire du Rhin supérieur**

**Schlussbericht 01/2025
Rapport final 01/2025**



Vorlage PLA

Vorlage: VO-PLA/2025/046

Aktenzeichen: 023 03

Verfasser: Frau Petra Schelkmann, Frau Silke Böhringer-Schalk

Datum	Gremium	Zuständigkeit	Öffentlichkeitsstatus
26.02.2025	Planungsausschuss	Entscheidung	öffentlich

TOP 6: Antrag der Fraktion der AfD zu „Auswirkungen von Gasnetz-Stilllegungen auf die Energieversorgung in der Metropolregion Rhein-Neckar,,

I. Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss nimmt das Anschreiben der AfD-Fraktion vom 13.02.2025 und das Antwortschreiben des Verbandsvorsitzenden zu diesem Antrag zur Kenntnis.

II. Sachverhalt

Die beiden Schreiben sind dieser Vorlage beigelegt.

gez.
Ralph Schlusche

Anlage 1 Anfrage Gasnetze
Anlage 2 Schreiben an Dr. Kaufmann_AfD



DR. MALTE KAUFMANN
AFD-FRAKTIONS-VORSITZENDER
KREISTAG & VERBANDSVERSAMMLUNG
RHEIN-NECKAR

Dr. Malte Kaufmann Mühlbergstr. 10 69242 Mühlhausen

Verbandsversammlung Metropolregion RN
Herrn Verbandsvorsitzenden Stefan Dallinger
M 1, 4-5

68161 Mannheim

Per E-Mail: stefan.dallinger@rhein-neckar-kreis.de

Anfrage zu regionalen Auswirkungen der Stilllegung der MVV-Gasnetze

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

Mühlhausen, 13.01.2025

die AfD-Fraktion in der Verbandsversammlung der Metropolregion Rhein-Neckar wünscht Ihnen, allen Mitarbeitern der Verwaltung und allen Mitgliedern der Verbandsversammlung ein gutes und erfolgreiches Jahr 2025.

Die AfD-Fraktion freut sich auch in Zukunft zum Wohle aller in der Metropolregion auf eine konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Dazu ist u.a. auch eine zuverlässige und bezahlbare Energieversorgung für die Bürger in unserer Region von großer Bedeutung.

Die Mannheimer Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (MVV) kündigte am 8.11.2024 seinen Rückzug aus der Gasversorgung für 25.000 Haushalte bis 2035 an.

<https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/mannheim/mvv-legt-erdgasverteilnetz-in-mannheim-still-100.html>

Gemäß §2 (Aufgaben des Verbandes) Punkt 6 der Verbandssatzung koordiniert der Verband Aktivitäten der Energieversorgung auf Grundlage von regionalen Entwicklungskonzepten.

Hierzu zählt unserer Ansicht nach auch die Analyse der angedachten Stilllegung von Gasnetzen mit all ihren Auswirkungen auf die Bewohner der betroffenen Haushalte. Zusätzlich hat diese Maßnahme aber auch Auswirkungen auf die Energienetze und Energieerzeugung, die diesen Wegfall der Gasnetze – wie z.B. Strom- und Fernwärmenetze - kompensieren müssen.

Somit führt die Stilllegung der Gasnetze der MVV zwangsläufig zu einer Beeinflussung der verbleibenden Energieinfrastruktur in der Region.

Aus Sicht der AfD-Fraktion ist es daher zwingend notwendig, die verbleibende Energieinfrastruktur auf ihre Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit zu überprüfen. Zusätzlich sind auch die ökonomischen Auswirkungen, die in letzter Konsequenz durch die Menschen in der Region zu tragen sind, zu untersuchen.

Daher stellen wir folgende Fragen:

1. Welche Alternativen ergeben sich für die betroffenen Haushalte im MVV-Gasnetz, den Wegfall der Gasversorgung zu kompensieren?
2. Welche Auswirkungen ergeben sich hierdurch für die verbleibende Energieinfrastruktur? (In welchem Umfang erhöht sich beispielsweise voraussichtlich der Stromverbrauch?)
3. Mit welchen Kosten für die Haushalte ist hierbei zu rechnen? Bitte aufschlüsseln nach CAPEX und OPEX.
4. Welcher Beitrag wird durch die Stilllegung der MVV-Gasnetze zum sogenannten Klimaschutz geleistet?
5. Welche Auswirkungen hätte die Stilllegung aller Gasnetze für die Haushalte in der Metropolregion Rhein-Neckar? Bitte entsprechend der Fragen 1-4 beantworten.

Die AfD-Fraktion bittet darum, die obigen Fragen bis zum 19.02.2025 zu beantworten und in der nächsten Sitzung des Planungsausschusses am 26.02.2025 zu präsentieren, sowie im Rahmen eines aufzusetzenden Tagesordnungspunktes „Auswirkungen von Gasnetz-Stilllegungen auf die Energieversorgung in der Metropolregion Rhein-Neckar“ zur Diskussion zu stellen.

Mit freundlichen Grüßen,



Dr. Malte Kaufmann

10.02.2025

Sehr geehrter Herr Dr. Kaufmann,

hiermit nehme ich Bezug auf Ihr Schreiben vom 13.01.2025, aus dem wir zwei Anliegen entnehmen.

Zunächst richten Sie eine Anfrage an mich als Verbandsvorsitzenden zu den „regionalen Auswirkungen der Stilllegung der MVV-Gasnetze“ und bitten um eine Beantwortung bis zum 19.02.2025.

Gemäß § 28 der Geschäftsordnung des VRRN können Anfragen „über Angelegenheiten des Verbandes“, soweit das jeweilige Gremium für die Beschlussfassung zuständig ist, an den Vorsitzenden des Gremiums gerichtet werden. Ich habe mich diesbezüglich mit dem Ausschussvorsitzenden des Planungsausschusses, Herrn Dr. Ralf Göck, abgestimmt und kann Ihnen die schriftliche Antwort (§ 28 II der Geschäftsordnung) wie folgt übermitteln.

Zum einen gehören zu den „Angelegenheiten des Verbandes“ (§ 28 Geschäftsordnung) Fragestellungen dann, wenn sie sich auf überörtliche Sachverhalte beziehen, die i.d.R. das Gesamtgebiet der Metropolregion Rhein-Neckar oder zumindest mehrere Gebietskörperschaften betreffen.

Ausweislich des Staatsvertrags steht die Zuständigkeit des VRRN unter dem Vorbehalt des Artikel 3 Absatz 5 Nr. 3, der besagt: „Soweit es für die Entwicklung und Ordnung der räumlichen Struktur des Verbandsgebietes erforderlich ist, hat der Verband folgende umsetzungsorientierte Aufgaben und Zuständigkeiten:

[...] Nr. 3: Koordinierung von Aktivitäten im Bereich [...] der Energieversorgung auf Grundlage von regionalen Entwicklungskonzepten.“

Die Zuständigkeit versteht sich insoweit als subsidiär und soll nur solche Aufgaben umfassen, die von den Kommunen alleine nicht oder nicht ebenso wirkungsvoll umgesetzt werden können.

Zum anderen erstreckt sich das Auskunftsrecht im Rahmen unserer Zuständigkeit auf das in unserer Verwaltung dazu vorhandene Wissen. Eine umfangreiche Sachverhaltsermittlung bzw. Recherche zu teils im Sonderwissen der MVV liegenden Daten oder die Erforschung komplexer Zusammenhänge ist nicht vom Auskunftsrecht nach § 28 der Geschäftsordnung gedeckt.

Im Einzelnen:

Die Fragen 1-4 betreffen Auskünfte bzw. Informationen, die sich speziell auf das MVV-Gasnetz, also das lokal begrenzte Einzugsgebiet der MVV und damit nur auf einen Ausschnitt des Gebiets der Metropolregion Rhein-Neckar beziehen.

Aus den oben genannten Gründen ist diesbezüglich keine Zuständigkeit des Verbandes zu sehen, dementsprechend ist hierzu kein Wissen in der Verbandsverwaltung vorhanden.

Frage 5 adressiert Informationen mit Bezug auf „alle“ Gasnetze für die Haushalte der Metropolregion Rhein-Neckar, d.h. hat gesamtregionalen Bezug.

Diesbezüglich könnte eine Zuständigkeit des Verbandes abgeleitet werden.

Im Jahre 2012 wurde durch den Verband das „Regionale Energiekonzept Rhein-Neckar“ erstellt. Hierbei wurden u.a. Empfehlungen zum Ausbau der erneuerbaren Energien, zur Energieeinsparung und zum Ausstoß von Treibhausgasemissionen erarbeitet. Szenarien, die die Stilllegung aller Gasnetze in der Region beinhalten, waren seinerzeit nicht Bestandteil des Regionalen Energiekonzeptes. Demnach ist auch hierzu kein spezifisches Wissen im Verband vorhanden.

Vor diesem Hintergrund muss ich Ihnen zusammenfassend mitteilen, dass wir keine dezidierte inhaltliche Auskunft zu den von Ihnen aufgeworfenen Fragestellungen geben können.

Weiter sehen wir in Ihrem Schreiben einen Antrag zur Aufnahme eines entsprechenden TOP „Auswirkungen von Gasnetz-Stilllegungen auf die Energieversorgung“ auf die Tagesordnung des Planungsausschusses vom 26.02.2025.

Der Antrag auf Aufnahme des TOP ist fristgerecht eingegangen.

Nach § 25 III der Geschäftsordnung des VRRN können solche Verhandlungsgegenstände zur Aufnahme in die Tagesordnung beantragt werden, die „zum Aufgabengebiet des entsprechenden Gremiums“ gehören.

Soweit dies insbesondere die gesamtträumlichen, überörtlichen Fragestellungen und damit die regionalen Auswirkungen betrifft, sehen wir eine grundsätzliche Zuständigkeit des VRRN bzw. des Ausschusses als gegeben.

Ich werde Ihren vorgeschlagenen Diskussionspunkt in Abstimmung mit dem Vorsitzenden des Planungsausschusses deshalb auf die Tagesordnung des Planungsausschusses setzen.

Ihr Schreiben sowie dieses Antwortschreiben werden allen Fraktionsvorsitzenden mit der Bitte um Weiterleitung an die Fraktionsmitglieder zur Kenntnis übermittelt.

Indem wir Ihr Schreiben und dieses Antwortschreiben über die Sitzungsvorlage an den Planungsausschuss übermitteln, kommen wir zugleich dem in § 28 III der Geschäftsordnung geregelten Mitteilungsgebot speziell an die Ausschussmitglieder nach.

Mit freundlichen Grüßen



Stefan Dallinger