



Wahlprüfsteine für die Kommunalwahl 2024 und

Antworten der Parteien: **FDP**, **WWW**, **LINKE**, **GRÜNE**, **CDU**, **SPD**, **F.LISTE**

(sortiert nach Eingang)

1. Grundpositionen

In der Vergangenheit sind die Treibhausgas-Emissionen in Worms nicht ausreichend gesunken. Der Stadtrat von Worms hat sich mit dem Kommunalen Klimapakt dazu bekannt, die Anstrengungen zu verstärken, bis spätestens 2040 „klimaneutral“ zu werden. In welchen kommunalen Handlungsfeldern sehen Sie für die nächsten vier Jahre Möglichkeiten, dieses Ziel erreichbar zu machen?

FDP:

Durch aktiven Druck, die Südumgehung schneller fertig zu stellen.

WWW:

Die Zahl von „4 Jahren“ erschließt sich uns leider nicht, da die nächste Periode im Stadtrat 5 Jahre von 2024-2029 andauert.

Wichtig ist, dass wir in Themenfeldern wie der kommunalen Wärmeplanung, dem Hitzeaktionsplan und der Sanierung des eigenen Gebäudebestands endlich ins Handeln kommen. Energetisch sind viele städtische Gebäude nicht ausreichend und verbrauchen sehr viel Energie. Alternativen müssen allerdings bezahlbar und zweckdienlich sein.

DIE LINKE:

Energieversorgung, Verkehr, Wohnraum

B90/Die GRÜNEN:

Wir von BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN verpflichten uns zu Klimaschutz als wichtigstem Ziel unserer politischen Arbeit, um Worms zukunftsfähig zu gestalten. Ein gesundes Klima und Biodiversität sind unsere höchsten Güter. Um diese zu bewahren und als Stadt bis in 16 Jahren klimaneutral zu werden, braucht es dringend eine drastische Reduktion von Treibhausgas-Emissionen. Liegt der Ausstoß bundesweit pro Kopf aktuell bei ca. 10,5 Tonnen CO₂-Äquivalenten¹, sind es in Worms sogar rund 14,5 Tonnen². Klimaneutralität bedeutet, den Ausstoß auf unter eine Tonne pro Person zu senken. Verursacher in Worms sind zu ca. 60% Industrie, 19% Verkehr, 14% Private Haushalte, 7% Gewerbe, Handel und Dienstleistung und unter 1% Kommunale Einrichtungen. Wir sehen alle Akteure, d.h. Industrie, Privatpersonen, Gewerbetreibende und die Kommune in der Verantwortung, ihren Teil zur Reduktion der Treibhausgas-Emissionen beizutragen. Nicht alle Akteure sind aber gleichermaßen von der Stadt Worms zu beeinflussen. Prioritäten ergeben sich da, wo die Einsparungen an CO₂-Äquivalenten hoch und die Einflussfähigkeit gegeben ist. Zudem hat die Stadt Worms als solche die Aufgabe, als positives Modell für Klimaschutz voranzuschreiten.

Energiewende:

Erneuerbare Energien machen in Worms aktuell keine 3% der Energiequellen zur Wärme Gewinnung und unter 20% der Energiequellen für Strom Gewinnung aus.³ Mit dem Ausbau der Erneuerbaren Energien wollen wir Wirtschaft und Haushalte unabhängiger von teuren Energieimporten machen. Das ist ökologisch und ökonomisch sinnvoll. Deutlich mehr Wind- und Solarenergie sind entscheidend, um klimaneutral zu werden. In Worms wollen wir einen Beitrag zur Erreichung des Landeszieles -mindestens zwei Prozent der

Landesfläche für die Windenergienutzung zu nutzen - leisten. Wir wollen uns im Stadtrat und in den zuständigen Planungsgemeinschaften dafür einsetzen, entsprechende Flächen auszuweisen. Wir werden die Wärmewende vor Ort voranbringen und uns entschieden für die zügige Entwicklung und Umsetzung eines kommunalen Wärmekonzepts einsetzen. Wir setzen uns für den Auf- und Ausbauder Nahwärmenetze oder einen Anschluss an Fernwärmenetze ein. Gleichzeitig unterstützen wir Bürger*innen-Energiegenossenschaften bei ihrer Gründung und setzen uns dafür ein, dass sie bei der lokalen kommunalen Energiewende Partnerinnen der Kommune werden. Wir unterstützen besonders den Ausbau der Photovoltaik-Anlage zur Energiegewinnung für das Wormser Klärwerk als der energieintensivsten städtischen Liegenschaft.

Klimaneutrales Bauen:

Der Bausektor ist für über 40 Prozent der Treibhausgasemissionen verantwortlich und hat einen großen Einfluss auf die Erreichung unserer Klimaziele. Daher müssen wir in Worms klimafreundlicher bauen. Die Stadt Worms hat als Bauherrin und Immobilienbesitzerin eine Vorbildfunktion. Den kommunalen Gebäudebestand wollen wir sukzessive sanieren, um die Instandhaltungs-, Wärme- und Energiekosten auf ein niedriges Niveau abzusenken. Bei Ausschreibungen von kommunalen Bauaufträgen sollen die Kosten des gesamten Gebäudelebenszyklus berücksichtigt werden. Die Sanierung des Gebäudebestands ist da, wo es möglich ist, dem Neubau vorzuziehen. Für die in Planung befindlichen Neubaugebiete in Neuhausen und Rheindürkheim sollen bereits jetzt nachhaltige Wärmeversorgungskonzepte angewendet werden. Die vom Gesetzgeber vorgeschriebene Wärmeplanung für Kommunen packen wir bereits jetzt an, um den Wormser*innen Planungssicherheit zu geben. Für ein Wormser Fernwärmenetz wollen wir u.a. die Nutzung von Abwärme der Wormser Industriebetriebe prüfen.

Mobilität und Verkehr:

Aufgrund seiner Lage (Worms liegt geografisch flach im Rheingraben) und seiner Größe (die meisten gefahrenen Distanzen liegen unter fünf Kilometern) ist die Stadt wie geschaffen für Fuß- und Fahrradverkehr. Umso erstaunlicher ist es, dass die Treibhausgas-Emissionen seit Jahren relativ unverändert hoch sind. Hauptverursacher hier ist der motorisierte Individualverkehr (PKW) mit 54%. 83% der gefahrenen Kilometer im Personenverkehr werden mit immer noch mit dem Auto zurückgelegt.⁴ Wir von BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN kämpfen für eine echte Verkehrswende: Die Attraktivität von Gängen und Wegen zu Fuß, auf dem Fahrrad und mit ÖPNV muss deutlich gesteigert werden, die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs deutlich gemindert. Das verringert Treibhausgas-Emissionen, schafft Sicherheit, Gesundheit und Wohlbefinden in unserer Stadt. Fußgänger*innen und Radfahrende bekommen den Platz, der ihnen als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer*innen zusteht. Viele Menschen würden den Umstieg wagen, wenn sie sich auf dem Fahrrad in Worms sicher fühlen dürften. Wir brauchen ein gut ausgebautes und komfortables Radwegenetz und bevorzugte Behandlung von Radfahrenden und Fußgänger*innen im Verkehr. Wir fordern eine sinnvolle Ausweitung des ÖPNV-Angebots und die Elektrifizierung der Flotte. Gleichzeitig fordern wir Tempo 30 innerorts sowie ein konsequentes Parkraum- Management, das die tatsächlichen Kosten, die allen Steuerzahlenden entstehen, abbildet. Genauere Planungen zu dem Bereich Mobilität und Verkehr mit vielen weiteren Beispielen finden Sie weiter unten unter Punkt „2. Verkehr“.

1 <https://www.umweltbundesamt.de/service/uba-fragen/wie-hoch-sind-die-treibhausgasemissionen-pro-person>

2 „KLIK² Bilanz“, Bericht des Umwelt- und Agrarausschusses der Stadt Worms vom 16.05.2023

3 ebd.

4 ebd.

Kompensation von Treibhausgas-Emissionen:

Worms hat nicht nur die Chance, den Ausstoß von Treibhausgasen zu verringern, sondern auch durch Begrünung und Photosynthese der Pflanzen die Aufnahme von CO₂ zu erhöhen. Daher setzen wir für eine systematische Entsiegelung von Flächen ein, welche im Anschluss begrünt werden sollen. Plätze, kleinste Flächen wie Randstreifen oder an Verkehrsinseln, Dächer, Fassaden, ...: jeder Halm zählt.

CDU:

Das Ziel klimaneutral zu werden, ist ein sehr ambitioniertes Ziel. Der Stadtrat ist nur ein Teil von vielen Bau-

steinen, die hierbei ineinandergreifen müssen. In Anbetracht der enormen finanziellen Investitionen, die hierfür aufzubringen sind und die regulatorischen Hürden, die überwunden werden müssen, wird es ganz maßgeblich auf die Entscheidungen der Bundes- und Landesregierung ankommen, wann und wie wir klimaneutral werden. Wir stehen als CDU Worms zu diesem Ziel, aber wir wägen auch bei jeder Entscheidung den Mehrwert und den Nutzen mit den Kosten ab.

Folgende Handlungsfelder sehen wir als entscheidend an:

- **Ausbau der erneuerbaren Energien:** Wir wollen, dass Photovoltaik in Worms massiv ausgebaut wird, vorrangig auf Dachflächen und bereits versiegelten Flächen. Wir unterstützen das Repowering von Windkraftanlagen sowie den Ausbau der Nutzung von Biomasse und Geothermie. Photovoltaik auf landwirtschaftlich genutzten Ackerflächen lehnen wir ab.
- **Kommunale Wärmewende:** Wir brauchen eine kommunale Wärmeplanung für das gesamte Stadtgebiet, die den Hausbesitzern und auch dem lokalen Handwerk, dem lokalen Handel und der lokalen Industrie Planungssicherheit gibt und sie finanziell nicht überfordert.
- **Mobilität:** Wir unterstützen die Umsetzung des beschlossenen Mobilitätskonzepts und stehen zum Stadtratsbeschluss vom 16. Mai 2018. Wir wollen den Anteil am Radfahrverkehr auf 25 % des Gesamtverkehrsaufkommen erhöhen, ohne den motorisierten Individualverkehr zu „verteufeln“. Wir stehen für eine Mobilitätswende, die alle Wormserinnen und Wormser mitnimmt und damit für ein „und“ und nicht für das „oder“ in unseren Entscheidungen. Worms – die Innenstadt von Worms - soll auch in Zukunft mit dem Auto gut erreichbar sein und gleichzeitig attraktiver für Radfahrer und Fußgänger werden.

SPD:

- Im Verkehr
- Sanierung von Gebäuden, um Energieeffizienz zu verbessern und den Energieverbrauch zu senken
- Entsiegelung nicht mehr benötigter befestigten Flächen

FL:

Erstellung eines kommunalen Nahwärmenetzes

Verbesserung/Erhöhung der personellen Besetzung, um die Ideen zur Klimaneutralität auch mittelfristig umsetzen zu können. Dies betrifft insbesondere die Themenbereiche Fördermanagement, Energiemanagement und Nachhaltigkeit im Konzern Stadt.

Welche konkreten, zeitnah wirkenden Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasen in diesen Handlungsfeldern sind aus Ihrer Sicht erforderlich bzw. unterstützen Sie?

FDP:

Durch die Südumgehungsstraße wird viel Verkehr aus der Stadtmitte nach außen verlagert und somit ist das Treibhausgas in Worms Innenstadt deutlich reduziert. Weniger Staus und weniger zähflüssiger Verkehr bringen zusätzliche Einsparungen

WWW:

Die Entsiegelung von Flächen in der KW um einen Grünstreifen anzulegen und das Bepflanzen neuer robuster Baumarten im Stadtgebiet mag nur ein kleiner Anteil sein, aber es ist ein Anfang. Weiterhin wollen wir dazu animieren, Gebäude energetisch zu sanieren und PV-Anlagen zu installieren.

DIE LINKE:

- Ausweitung kommunaler Flächen für nachhaltige Energien
- Umstellung der kommunalen Fuhrparks auf E-Mobilität.
- Nachverdichtung statt zusätzliche Flächenversiegelung
- Verpflichtender Einfluss von klimatechnischen Beurteilungen auf Politik

B90/Die GRÜNEN:

Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen, die im Einflussbereich der Stadt Worms liegen und kurzfristig veränderbar sind, liegen in erster Linie im Bereich der Mobilität. Dieser Bereich lässt sich

auch mit vergleichsweise wenig Kosten optimieren: Verkehrskonzepte liegen vor und müssen umgesetzt werden, um viel mehr Menschen zum Umstieg zu bewegen. Auch fordern wir, dass die Stadt Worms als Vorbild für ihre Bürger*innen stadteigene Gebäude energetisch saniert.

Eine deutlich weitergehende klimaresistente Begrünung der Stadt ist ein zusätzlicher und schon kurzfristig umsetzbarer Weg zur Reduktion von CO₂.

Viele Projekte bedürfen eines größeren Vorlaufs und die Einbindung von Industrie und Bürger*innen, um Treibhausgase zu reduzieren. Gespräche mit der energieintensiven Industrie müssen vorangetrieben, Flächen für Windparks und PV-Anlagen ausgewiesen werden. Die Bürger*innen müssen gut zu Klimaschutzmaßnahmen beraten und auch ermutigt werden, ihren Beitrag zu leisten. Je besser die finanzielle Situation der Stadt, desto einfacher fallen eigene Investitionen. Daher müssen Fördergelder von Land, Bund und EU regelmäßig abgerufen werden. Wir setzen uns für eine unabhängige Klimastabstelle bei der Stadt Worms ein, die Maßnahmen koordiniert, bewertet und Mittel eintreibt.

CDU:

Unsere Handlungsfelder:

- **Ausbau der erneuerbaren Energien:** Wir unterstützen die Investition in PV-Anlagen auf städtischen Liegenschaften mit Hilfe des Förderprogramms KIPKI. Wir begrüßen die Anstrengungen des städtischen Klimaschutzmanagements zur Aufklärung und Information der Bürgerschaft. Wir wünschen uns, dass die Bauverwaltung so gestärkt, bzw. von Bürokratie befreit wird, dass Genehmigungsverfahren schneller abgeschlossen werden. Die Einrichtung eines kommunalen
- Bilanzkreises, um die erzeugten Strommengen wirtschaftlich für die Stadt nutzen zu können, halten wir für sehr wichtig.
- **Kommunale Wärmewende:** Wir brauchen dringend ein Wärmekonzept für die Stadt Worms. Dabei soll auch die Förderung von Kooperationen mit Wormser Unternehmen, um bspw. Abwärme aus der Produktion für die Wärmeversorgung zu nutzen, aktiv geprüft werden.
- **Sanierung von Bestandsgebäuden:** In der Einsparung von Energie steckt erhebliches Potenzial CO₂ einzusparen. Wir fordern die Umsetzung einer konsequenten Energieeffizienzoffensive für alle Gebäude im Konzern Stadt. Dass Neubauprojekte nach den aktuellen energetischen Standards gebaut werden, ist für uns dabei bereits gesetzt.

FL:

Förderung der Begrünung großer Dachflächen und/oder deren Nutzung zur Stromgewinnung durch Photovoltaikanlagen (z. B. Dächer von Speditionen) mit Landesfördermitteln. Wärme- und Hitzesaniierungsmaßnahmen; sollten die Prognosen stimmen wird Kühlenergie in Worms ein großes Thema spielen!

2. Verkehr

2.1 Der Verkehr verursacht ein Fünftel aller CO₂-Emissionen in Worms.

Für welche konkreten Maßnahmen werden Sie sich als Stadtrat bzw. Stadträtin einsetzen, um im Verkehrssektor eine deutliche Reduzierung zu erreichen?

FDP:

Siehe Antworten zu 1

WWW:

Wie die Frage richtig erkennt, bildet der Verkehrssektor 1/5, es sind also noch 4 weitere übrig. Viel wichtiger ist aber wo sich dieses eine Fünftel verteilt. Es ist wichtig den Durchgangsverkehr aus dem innerstädtischen Bereich und den Wohnvororten zu verlagern. Aus diesem Grund gehören die Fertigstellung der B47 Südumgehung und der Ausbau der B9 zu den aktuell wichtigsten Verkehrsprojekten um den Verkehr aus der Kernstadt herauszuhalten.

Die Linke:

Eine Verschiebung des Verkehrs von MIV zu ÖPNV, Rad- und Fußverkehr

B90/Die GRÜNEN:

Worms ist bereit für eine echte Mobilitätswende: Geografisch flach im Rheingraben gelegen ist die Stadt wie geschaffen für Fuß- und Fahrradverkehr. Durch die mittlere Stadtgröße von Worms bleiben die meisten Strecken von A nach B unter fünf Kilometern Länge. Mit dem Rad fahren oder zu Fuß gehen könnte zur neuen Normalität werden. Gut getaktete Stadtbusse ermöglichen das Pendeln aus den Stadtteilen zum Arbeitsplatz, zum Bahnhof und zu den Freizeitangeboten unserer Stadt. Das schafft bessere Luft und weniger Lärm, führt zu mehr Aufenthaltsqualität in der Stadt und mehr Sicherheit. Ziel ist die „Vision Zero“: Null Verkehrsverletzte mehr auf Wormser Straßen. Zudem wollen wir an der Barrierefreiheit in Worms arbeiten: Damit unsere Bürger*innen auch mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl uneingeschränkt ihre Ziele erreichen können. Im Bestand und bei zukünftigen städtischen Baumaßnahmen sollen die Bedürfnisse von Menschen mit verschiedenen Behinderungen berücksichtigt werden.

Die Wormser Innenstadt soll stark verkehrsberuhigt und vom Durchgangsverkehr befreit werden, um mehr Platz für Fußgänger*innen und Radfahrende zu schaffen und die Aufenthaltsqualität der Innenstadt zu erhöhen. Innerorts setzen wir flächendeckend auf Tempo 30. Mindestens vor Kitas, Schulen und Wohnheimen halten wir Tempo 30 für Pflicht. Dies führt zu einer Verbesserung der Lebensqualität für Anwohner*innen durch geringere Luft- und Lärmbelastung, ein verringertes Unfallrisiko, vor allem aber zu einem gleichmäßigen Verkehrsstrom, der wiederum Autos schneller durch die Stadt schleust. Öffentliche Parkplätze wollen wir konsequent bewirtschaften. Wir setzen uns dafür ein, dass Parkplätze vor allem im unter hohem Parkdruck stehendem innerstädtischen Bereich für Anwohner*innen umgewidmet werden. Parkplätze, die nachts für Anwohner*innen und tags für Pendler*innen genutzt werden können, sollen zukünftig Entlastung schaffen. Parkplätze, die nicht für Anwohner*innen vorgesehen sind, sollen in der Innenstadt in die Parkhäuser verlegt werden. Um genaue Daten zu erhalten, in welchen Straßen die Parkraumbewirtschaftung neugestaltet werden muss, erachten wir eine ausführliche Parkraumanalyse in der Wormser Innenstadt als zielführend.

Mit einem auf dem aktuellen Stand gehaltenen Parkleitsystem verringern wir den Parksuchverkehr. Hierfür ist die Aktualisierung der Beschilderung und Leuchttafeln notwendig. Neubauparkplätze sollen nicht mehr versiegelt werden.

Wir GRÜNE setzen auf emissionsarme Fahrzeuge in der Neubeschaffung bei ÖPNV und städtischen Fahrzeugen. Zudem möchten wir die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge besonders in den Vororten stärken, wo der Ladesäulenausbau bisher unzureichend ist. Wir streben eine kommunale Umsetzung des Elektromobilitätsgesetzes an, welches beispielsweise eine Vergünstigung der Parkbedingungen für Elektrofahrzeuge (mit E-Kennzeichen) ermöglicht, und damit Anreize für den Umstieg auf Elektrofahrzeuge bietet. Eine Ausweitung des Carsharing-Angebots unterstützen wir ausdrücklich. In Quartieren, die nicht über eine aus-

reichende Fußweg-Infrastruktur verfügen, möchten wir den Verkehr auf Anliegerverkehr beschränken, und zudem das Tempo, soweit es die StVO zulässt, herabsetzen. Um Fuß- und Radverkehr besser vor Falschpark*innen und Raser*innen zu schützen, besonders in der Nähe von Kitas, Schulen und Wohnheimen, befürworten wir es, den Kontroll- und Vollzugsdienst zu stärken, um auch außerhalb der Kernzeiten Kontrollen zu ermöglichen. Dies geht einher mit der Ausstattung der Vollzugsdienste mit Pedelecs und Elektrokleinstwagen. Die Krankenhaustangente lehnen wir ab.

CDU:

Wir treiben eine Mobilitätswende voran, die alle Wormserinnen und Wormser mitnimmt. Alle Verkehrsteilnehmer sind gleichwertig und jeder soll schnell, bequem und sicher an sein Ziel kommen. Wir schaffen Anreize und Angebote den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und auf stadtverträgliche und klimafreundlichere Alternativen umzusteigen. Denn Mobilität bedeutet Freiheit für jeden Einzelnen und diese Freiheit ist uns als CDU wichtig.

Das haben wir konkret vor:

- Worms als Fahrradstadt weiter entwickeln
- Fertigstellung aller Radzulaufrouen in die Innenstadt
- Durchgängiges Innenstadtradtetz mit Fahrradstraßen und -zonen
- Sichere Schulradverbindungen
- Ausbau der E-Bike-Ladeinfrastruktur mit sicheren Abstellmöglichkeiten
- Erweiterung des Bike-Sharing auf die Stadtteile
- Fahrradstreifen überall dort, wo es möglich ist
- Öffentlicher Nahverkehr als echte Alternative etablieren
- Bau des Bahnhofpunktes Worms-West
- Kostenloser ÖPNV an allen verkaufsoffenen Sonntagen
- Ein Stadttarif für alle Wormser, der auch in den Außenbezirken gilt
- Ruftaxen als Ergänzung bedarfsgerecht fortentwickeln
- Barrierefreiheit an allen Haltestellen
- Digitale Anzeigetafeln mit Echtzeitinformationen an allen Knotenpunkten
- Kombitickets für Großveranstaltungen
- Parken in Worms besser strukturieren
-

Unsere Parkhäuser sind eine attraktive Anlaufstelle und tragen zur Entlastung des Straßenraums bei (z.B. Parkhäuser als attraktive Anlaufstelle, die zur Entlastung des Straßenraums beitragen)

Das Kurzzeitparken auf der Straße muss teurer sein als die Alternative im Parkhaus (Verteuerung des Kurzzeitparkens auf der Straße im Vergleich zum Parken im Parkhaus) ☒Digitale und bargeldlose Zahlungslösungen werden zum Standard (Ausweitung und Standardisierung der digitalen und bargeldlosen Zahlungsmöglichkeiten beim Parken)

Smarte Zufahrtslösungen für unsere Parkhäuser mit Kennzeichenerkennung

Beim Aus- und Umbau von städtischen Parkplätzen werden E-Ladesäulen vorgesehen (Ausbau der E-Ladesäulen beim Ausbau und Umbau von städtischen Parkplätzen)

Mit Park & Ride in die Innenstadt

Ausreichend Raum für Anwohnerparken schaffen (Ausreichende Angebote für das Anwohnerparken)

Ein Autohof im Industriegebiet Nord soll für geordnetes Abstellen von LKWs sorgen (Autohof im Industriegebiet Nord, der für das geordnete Abstellen von LKWs sorgt)

Bevorrechtigung für Fußgänger um den Marktplatz

Reduktion des Durchgangsverkehrs sowie des Parksuchverkehrs in der Kerninnenstadt

Tempo 30 auf allen Nebenstraßen im gesamten Stadtgebiet

Ausnahmen zur Erreichbarkeit des Einzelhandels sowie von Ärzten und Dienstleistern

Mehr Angebote, auch in den Stadtteilen

Carsharing als Bestandteil aller Quartierentwicklungen

Verknüpfung mehrerer Mobilitätsarten an einem Ort, die den Umstieg erleichtern (z.B. Kfz- und Radabstellanlagen kombiniert mit Ladestationen und Bushaltestepunkt)

Serviceangebote durch z.B. Fahrradreparaturstationen anbieten

Digital koordinierte Mitfahrgelegenheiten

Echtzeit-Verkehrsmanagement durch intelligente Steuerung der Verkehrsströme

- Verkehrsberuhigung der Wormser Innenstadt
- Carsharing als fester Bestandteil im Mobilitätsmix
- Mobilitätsstationen als Zukunftsmodell
- intelligente Mobilitätslösungen für Worms (langfristige Ziele)

SPD:

Pull-Maßnahmen: Alternativen zur Fortbewegung im Umweltverbund attraktiver gestalten

- Verbesserungen im ÖPNV – ist zum größten Teil durch die erfolgte Neuausschreibung in die Wege geleitet. Durch die Erfassung der Fahrgastzahlen ab Sommer können Erkenntnisse aus Nutzungsverhalten gewonnen werden, um so z.B. durch Aktionstage zu testen, inwieweit sich Fahrgastzahlen weiter steigern lassen. Gutes Beschwerdemanagement möchten wir gewährleisten.
- Ruftaxi: In den Abendstunden nach 24 Uhr möchten wir weiterhin sicherstellen, dass Bürger*innen sicher und preisgünstig von Veranstaltungen unter Nutzung der Ruf Taxen nach Hause kommen, dies gilt insbesondere für Jugendliche.
- Innenstadtradwegekonzept fertigstellen
- Danach Priorisierung der erforderlichen Maßnahmen zu deren Umsetzung
- Erstellung eines barrierefreien Fußwegekonzeptes für den Innenstadtbereich
- Prüfung der Einrichtung von Mobilitätsstationen in Worms
- Förderung von Fortbewegung im Umweltverbund insbesondere bei Schüler*innen

Push- Maßnahmen:

- Verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Innenstadt und auf Trassen, die für den Rad- und oder Fußverkehr attraktiv sind
- Durchgangsverkehr reduzieren
- Stärkere Überwachung verkehrsgefährdenden Parkens
- Reduzierung von Parkplätzen im öffentlichen Raum

FL:

Die FREIE LISTE fordert seit Jahren ein Mobilitätskonzept für alle Vororte durch die neutrale Universität in Kaiserslautern, aber die entsprechenden Gelder werden von der Stadt Worms nicht bereitgestellt. Damit verpassen wir entsprechende Denkmodelle zur Optimierung der Straßenführung und zur Fahrzeugreduzierung. Das Mobilitätskonzept soll einen Schwerpunkt auf die Vernetzung der stadtnahen Gebiete, der Vororte aber auch des angrenzenden Umlandes betrachten.

2.2 Im Bereich Verkehr hat der motorisierte Individualverkehr (MIV) den größten Anteil an klimaschädlichen Emissionen.

Mit welchen konkreten Maßnahmen möchten Sie Angebot und Nutzung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln erhöhen?

FDP:

Beeinflussung der Verkehrsbetriebe, auf klimafreundliche Busse umzustellen

WWW:

In dieser Frage wird leider nicht deutlich, was ein umweltfreundliches Verkehrsmittel sein soll. Uns fällt hier nur das Gehen zu Fuß und das Radfahren ein. Konkret im Bereich des Fahrradfahrens fehlt innerstädtisch nach wie vor an geeigneten Abstellmöglichkeiten. Gerade für E-Bikes und Lastenräder gibt es fast keine Abstellalternativen.

DIE LINKE:

- Schaffung eines Radschnellwegenetzes

- Verbindung in die Vororte durch „Pendler Routen“
- sichere, komfortable und barrierefreie Fußwege
- Ausbau des Bike-Sharings
- Kostenlose Radreparatur-Stationen
- Großflächige Umwidmung von Autoparkplätzen zu Fahrradparkplätzen

B90/Die GRÜNEN:

Zu Fuß

Jede*r Wormser*in ist regelmäßig – vielleicht auch nur für kurze Strecken - zu Fuß unterwegs: als Fußgänger*in, mit Kinderwagen, Laufrad, Roller, Inliner, Rollator, Rollstuhl, etc. Zu wenig ist die Vielfalt an Fußgänger*innen aber bislang in der Wormser Verkehrsplanung berücksichtigt. Wir setzen uns für verlängerte Grünphasen an Ampeln für Fußgänger*innen und der entsprechenden Verkürzung der Grünphasen für den motorisierten Verkehr ein. Gehwege sollen so breit sein, dass sich Menschen auch mit Kinderwagen und Rollator sicher begegnen können – ohne die Gefahr, zu kollidieren. Das aufgesetzte Parken von PKW auf Gehwegen soll nur noch an Stellen zulässig sein, an denen der Begegnungsverkehr auf dem Gehweg möglich bleibt. Stolperstellen auf Gehwegen wollen wir systematisch beheben. Bordsteine wollen wir an immer mehr Überquerungsstellen absenken und mit Blindenleitlinien versehen. Abgesenkte Bordsteine bieten für viele Bürger*innen Barrierefreiheit und erleichtern damit den Alltag. Auch Menschen mit Behinderungen dürfen in unserer Stadt nicht an der Teilhabe im städtebaulichen Sinne gehindert werden. Für Menschen mit Sehbeeinträchtigung soll unsere Stadt an möglichst vielen Strecken und an wichtigen Orten der Stadt mit Hilfen wie Bodenmarkierungen, akustischen Ampeln und Blindenschrift ausgestattet werden. Auch Menschen mit anderen Behinderungen sollen in der Stadtplanung berücksichtigt werden.

Fahrrad

Wir GRÜNE setzen uns für den weiteren Ausbau von Fahrradstrecken in Worms und zwischen Worms und den umliegenden Vororten und Gemeinden ein. Lücken zwischen Fahrradteilstrecken wollen wir schließen. Dazu gehört auch eine deutliche Erhöhung der finanziellen Ausstattung. Einbahnstraßen wollen wir generell für den Fahrradverkehr öffnen, ebenso neue Fahrradstraßen ausweisen. Bestehende Radwege wollen wir verbreitern, wobei wir auf Baumbestände Rücksicht nehmen werden. Fahrradwege auf stark befahrenen Straßen (wie der Alzeier Straße) wollen wir durch eigens abgetrennte Fahrstreifen vom motorisierten Verkehr abgrenzen. Die Sichtbarkeit von Radfahrenden an Ampeln werden wir durch konsequente Markierung von Aufstellflächen (1. Reihe) vorantreiben. Vor allen öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Friedhöfen, etc. wollen wir Fahrradparkplätze in nächster Nähe zum Eingang installieren. Der Weg zum Fahrradparkplatz muss immer näher sein als der Weg zum KFZ-Parkplatz. Bei Neubauvorhaben streben wir mehr Stellplätze für Fahrräder an. Neue Fahrradbügel zum sicheren Abschließen der Fahrräder wollen wir anschaffen und an geeigneten Stellen installieren lassen. Lastenräder berücksichtigen wir in der Planung und Umsetzung von Radinfrastruktur.

Bus

Die Bushaltestellen wollen wir schneller als aktuell geplant barrierefrei ausbauen, überdachen und mit Sitzgelegenheiten versehen. Die Haltestellenabdeckung in Worms ist sehr gut. Um den ÖPNV flächendeckend besser nutzbar zu machen, setzen wir auf eine Verbesserung der Taktung. Besonders zu beachten sind hierbei die äußeren Stadtbezirke. Wir möchten das Pendeln mit dem ÖPNV zusätzlich stärken, indem wir für die Arbeitnehmer*innen der Kommune das Deutschlandticket als vergünstigtes Jobticket anbieten. Um das Pendeln mit dem ÖPNV auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten zu stärken, möchten wir hier das Angebot der Anruf-Linientaxis besonders zu Betrieben mit Schichtbetrieb erweitern. An den Stadtgrenzen sollen Mobilitätsknotenpunkte entstehen, die mit P+RParkplätzen, Mitfahr-Parkplätzen und Leihrädern und einer sinnvollen Anbindung an den ÖPNV zur verkehrstechnischen Entlastung der Stadt beitragen sollen. Zu verkaufsoffenen Wochenenden oder großen Kulturevents möchten wir GRÜNE kostenlosen ÖPNV zur Verfügung stellen. Wir stärken damit den autofreien Verkehr in die Innenstadt und entlasten die Umwelt. Wir wollen den Bussen des ÖPNV eine bevorzugte Behandlung im Straßenverkehr zukommen lassen: Vorfahrt für Busse an Straßeneinfahrten und Kreuzungen ohne Ampelschaltung. Des Weiteren wollen wir prüfen, wo überall separate Busspuren bzw. kombinierte Bus-Fahrradspuren installiert werden können, damit der ÖPNV nicht regelmäßig im Stau der Autos stecken bleibt.

Bahn

Worms braucht als Wohnstadt unkomplizierten Bahn-Anschluss an das umliegende Rhein-Neckar- und Rhein-Main-Gebiet. So bleibt Worms auch für Menschen attraktiv, die hier wohnen und z.B. in Mainz, Frankfurt am Main oder Mannheim arbeiten. Wir setzen uns für weitere Bahnhaltstellen im Westen (Strecke Worms-Monsheim-Alzey) und im Norden der Stadt (Strecke Mannheim-Mainz) ein.

Carsharing

Wir wollen das Carsharing-Angebot in Worms ausweiten und auch in die Vororte bringen.

CDU:

Mit der Neuvergabe des Stadtbusverkehrs ermöglichen wir eine deutliche Angebotsverbesserung im ÖPNV. Durch zwei neue Ringlinien, einer direkten Anbindung des Tiergartens sowie deutlichen Taktsteigerungen findet eine Erhöhung der Fahrplankilometer um 42% statt. Dies schafft Anreize für den Umstieg. Das neue Konzept trägt deutlich die Handschrift der CDU.

Wir unterstützen den Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge. Gleichzeitig setzen wir auf ein Carsharing-Konzept für Worms, welches durch die CDU im Stadtrat bereits beantragt wurde. Dabei erachten wir es für sinnvoll, dass die Stadtverwaltung inkl. ihrer Beteiligungen (z.B. die Parkhausbetriebs-GmbH) Kooperationen eingeht, um das Angebot an Carsharing zu verbessern.

Die Fertigstellung aller Radrouten (s.o.) aus den Stadtteilen in die Innenstadt hat ebenfalls höchste Priorität. Wir benötigen asphaltierte und sichere Radwege, die bei jedem Wetter ganzjährig nutzbar sind. Die Zulauf-routen gilt es durch ein durchgängiges Innenstadtradnetz mit Fahrradstraßen und -zonen zu erweitern. Nur so kann das Fahrrad zur echten Alternative werden.

SPD:

Da, wo es im Einflussbereich der Stadt und vor allem des Stadtrates liegt, wollen wir die Attraktivität von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln erhöhen. Dazu zählt u.a. ein attraktiver ÖPNV, Schaffung von Möglichkeiten zum Ausbau von Ladeinfrastruktur (durch private Anbieter), Ausbau und Sanierung von Radwegen, Unterstützung von Car-Sharing-Angeboten. Alle Maßnahmen stehen allerdings unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit. Außerdem versteht es sich von selbst, dass darauf geachtet werden muss, was rechtlich möglich ist.

FL:

Mit dem neuen ÖPNV-Konzept geht es schon in die richtige Richtung. Die Erfahrungen, die daraus entstehen werden, sind sicher geeignet, um das Konzept weiterzuentwickeln.

Eine zentrale Forderung der Freien Liste ist schon seit langem das Ein-Euro-Ticket.

2.3 Eine deutliche Reduzierung des MIV gerade in der Kernstadt erhöht die Aufenthalts- und Lebensqualität und trägt zur Belebung bei.

Teilen Sie diese Auffassung, und welche Möglichkeiten sehen Sie, den MIV (fließender und stehender Verkehr) zu reduzieren?

FDP:

Siehe Antworten zu 1

WWW:

Wir können diese Aussage nicht ganz teilen. Für eine lebendige Wormser Innenstadt ist ein funktionierender Parkring aus Parkhäusern und Quartiersgaragen unabdingbar. Wichtig ist für uns, dass der Parksuchverkehr weniger wird. Dies wäre beispielsweise durch die Ausweisung von Anwohnerparkzonen möglich, so dass es für Besucher ersichtlich und klar wird, dass es freie Stellplätze nur in den Parkhäusern gibt. Ansonsten haben wir oben schon angedeutet, dass der Durchgangs- und Pendelverkehr aus der Innenstadt und den Wohnquartieren weniger werden muss. Hier kann die Südumgehung der B47 hoffentlich eine Abhilfe schaffen. Worms ist weder München, Köln oder Berlin. Viele berufstätige Menschen sind auf das Auto immer noch angewiesen.

DIE LINKE:

Selbstverständlich teilen wir diese wissenschaftlich nachgewiesene Auffassung. Unser Wahlprogramm enthält dazu vielerlei Maßnahmen. Zum Beispiel eine Abschaffung von Durchgangsverkehr, Tempo 30 innerorts, Parkraumbewirtschaftung und die Umwidmung von Autoparkplätzen. Gleichzeitig müssen Alternativen zum MIV attraktiver und praktikabler gemacht werden.

B90/Die GRÜNEN:

Wir teilen diese Auffassung.

Die Wormser Innenstadt soll stark verkehrsberuhigt und vom Durchgangsverkehr befreit werden, um mehr Platz für Fußgänger*innen und Radfahrende zu schaffen und die Aufenthaltsqualität der Innenstadt zu erhöhen. Innerorts setzen wir flächendeckend auf Tempo 30. Mindestens vor Kitas, Schulen und Wohnheimen halten wir Tempo 30 für Pflicht. Dies führt zu einer Verbesserung der Lebensqualität für Anwohner*innen durch geringere Luft- und Lärmbelastung, ein verringertes Unfallrisiko, vor allem aber zu einem gleichmäßigen Verkehrsstrom, der wiederum Autos schneller durch die Stadt schleust. Wir fordern eine attraktivere Wormser Innenstadt. Mehr als jede*r zweite Wormser*in wohnt in der Innenstadt, daher wollen wir die großen Stadtplätze deutlich stärker begrünen und entsiegeln. Die Altstadt soll stark verkehrsberuhigt und vom Durchgangsverkehr befreit werden, um mehr Platz für Fußgänger*innen und Radfahrende zu schaffen und die Aufenthaltsqualität der Altstadt zu erhöhen. Öffentliche Parkplätze wollen wir konsequent bewirtschaften. Wir setzen uns dafür ein, dass Parkplätze vor allem im unter hohem Parkdruck stehenden innerstädtischen Bereich für Anwohner*innen umgewidmet werden. Parkplätze, die nachts für Anwohner*innen und tags für Pendler*innen genutzt werden können, sollen zukünftig Entlastung schaffen. Parkplätze, die nicht für Anwohner*innen vorgesehen sind, sollen in der Innenstadt in die Parkhäuser verlegt werden. Um genaue Daten zu erhalten, in welchen Straßen die Parkraumbewirtschaftung neugestaltet werden muss, erachten wir eine ausführliche Parkraumanalyse in der Wormser Innenstadt als zielführend. Mit einem auf dem aktuellen Stand gehaltenen Parkleitsystem verringern wir den Parksuchverkehr. Hierfür ist die Aktualisierung der Beschilderung und Leuchttafeln notwendig. Neubauparkplätze sollen nicht mehr versiegelt werden.

CDU:

Wir teilen die Meinung, dass weniger Verkehr in der Kernstadt die Aufenthalts- und Wohnqualität verbessert. Unsere Innenstadt lebt aber auch von Touristen und Kunden unserer Einzelhändler, die diese meist mit dem Auto besuchen. Wir sind davon überzeugt, dass dies kein Widerspruch ist und eine gute Erreichbarkeit der Kerninnenstadt und eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs möglich sind.

Konkret stellen wir uns eine Bevorrechtigung für Fußgänger um den Marktplatz vor, um das Verkehrsaufkommen auf den nötigsten Anliegerverkehr zu reduzieren. Durch die Optimierung des Parkleitsystems soll

der Durchgangsverkehr sowie Parksuchverkehr in der KernInnenstadt reduziert und auf unsere Parkhäuser konzentriert werden.

SPD:

Ja, wir teilen diese Auffassung.

Nach Fertigstellung der Südumgehung können im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung Maßnahmen identifiziert werden, die es ermöglichen, dass Durchgangsverkehr aus der Kernstadt herausgehalten wird, der Verkehr wirkungsvoll umgeleitet wird. Den stehenden Verkehr möchten wir zunehmend in die Parkhäuser verlagern, um derzeitige Parkflächen umgestalten und neu nutzen zu können.

FL:

Natürlich erhöht die Reduzierung von Fahrzeugen die Lebensqualität. Das trifft aber nicht nur für die Kernstadt, sondern auch für die Vororte zu. Neben den Emissionen sind insbesondere die Fahrzeuggeräusche von angrenzenden Bundesstraßen und Autobahnen eine Belastung. Hier verweisen wir erneut auf die Forderung eines Mobilitätskonzeptes.

2.4 Der ÖPNV ist neu strukturiert; unter anderem gibt es nun eine Ringlinie zur verbesserten Verbindung der Wormser Vororte.

Wie stehen Sie zum Vorschlag, die Nutzung des ÖPNV zumindest an Samstagen kostenfrei bzw. umlagefinanziert zu ermöglichen, um auf diese Weise die Akzeptanz des verbesserten ÖPNV-Angebotes zu steigern?

FDP:

Für eine Testphase von 6 Monaten würde ich dies unterstützen. Dann muss eine wirtschaftlich erträgliche Entscheidung getroffen werden

WWW:

An bestimmten Tagen kann und wurden solche Maßnahmen schon durch den Stadtmarketingverein finanziert. Für die Stadt ist eine solche Maßnahme wohl nicht zu finanzieren, zumal es sich dann wohl um eine freiwillige Leistung handeln würde, die durch die ADD mehr als kritisch betrachtet würde. Verlässlichkeit des ÖPNV ist die Grundvoraussetzung, dass Menschen dauerhaft umsteigen. Leider schadet das Bestreiken des ÖPNVs massiv und bisher gibt es durch den Gesetzgeber hier noch keine Lösung.

DIE LINKE:

Die kostenlose Nutzung an Samstagen würde einen Schritt in die richtige Richtung darstellen. Dennoch wird diese Maßnahme allein nur wenige Leute überzeugen, ihr Auto abzugeben und den ÖPNV als dauerhafte und überzeugende Alternative anzusehen. Deshalb sind wir für ein kostenloses Deutschlandticket für alle, bei gleichzeitiger Ausweitung der ÖPNV-Verbindungen und besserer Taktung.

B90/Die GRÜNEN:

Zu verkaufsoffenen Wochenenden oder großen Kulturevents möchten wir GRÜNE kostenlosen ÖPNV zur Verfügung stellen. Wir stärken damit den autofreien Verkehr in die Innenstadt und entlasten die Umwelt. Wenn eine dauerhafte Subventionierung des ÖPNVs an Samstagen finanzierbar ist, unterstützen wir das Anliegen.

CDU:

Wir begrüßen Aktionen, die die Attraktivität unseres Stadtbusverkehrs verbessern. Der kostenlose Busverkehr an verkaufsoffenen Sonntagen beispielsweise wurde auf Initiative der CDU Worms umgesetzt. Die Einführung eines Stadttarifes mit einer Tarifzone für alle Stadtteile haben wir mit einem Antrag ebenfalls auf den Weg gebracht, hier warten wir auf die Umsetzung durch Verwaltung und VRN. Weitere Aktionen unterstützen wir gerne, sofern es dafür geeignete Fördermöglichkeiten gibt. Aufgrund der städtische Finanzlage gilt es Prioritäten zu setzen, unsere liegt dabei klar bei der Angebotsverbesserung.

SPD:

An ausgewählten Samstagen ist aus unserer Sicht ein Pilotprojekt denkbar. Mit dem neuen Busbetreiber, der im Juni den Betrieb aufnimmt, wird eine genauere Erfassung der Fahrgastzahlen möglich sein. Weiterhin lassen sich im Rahmen eines Pilotprojektes entstehende Kosten ermitteln. Die Finanzierung weiterer Aktionen hängt von den erreichten Erfolgen und der Finanzierung ab. Eine Umlage der entstehenden Kosten sehen wir rechtlich nicht durch- und umsetzbar. Dagegen können wir uns die Finanzierung im Rahmen von Sponsoring vorstellen. Gleichzeitig muss aber auch die Taktung attraktiv sein.

FL:

Das Deutschlandticket ist eine Erfolgsgeschichte und sicherlich für viele Berufstätigen, Schüler und Auszubildende eine sinnvolle Idee um Mobilität nachhaltig zu lenken.

Um auch Wenigfahrer vom ÖPNV zu überzeugen, fordert die Freie Liste schon seit bestehen derselbigen die Einführung des Ein-EURO-Tickets.

Die Finanzierung muss seriös diskutiert und eine deutschlandweit einheitliche Lösung entwickelt werden.

2.5 Geschwindigkeitsreduzierungen gleichen unterschiedliche Geschwindigkeiten von MIV und NMIV an, steigern damit die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und führen mittelfristig zur verstärkten Nutzung von NMIV/ÖPNV.

Nach der zu erwartenden Novellierung des Bundesverkehrsgesetzes wird dazu der Handlungsspielraum von Kommunen ausgeweitet werden.

Welche Möglichkeiten sehen Sie für Worms, und welche konkreten Maßnahmen würden Sie unterstützen?

FDP:

z.B. Fußgängerübergänge (Zebrastreifen) bei Vannini an allen 3 Fußgängerübergängen und Tempo 30 in der Stefanstrasse mit festinstallierter Kamera. Autos wären automatisch langsamer und der Fußgänger hat Vorrang.

WWW:

Im Endeffekt geht es darum Gefahrenstellen zu erkennen und zu entschärfen.

Ein Beispiel ist hier der nicht gesicherte Fußgängerübergang von der Siegfriedstraße zum Busbahnhof. Vor allem aber wird es auch um Kontrollen gehen, nur ein Schild aufzustellen halten halbstarke Raser nicht davon ab mit 100 km/h durch die Stadt zu brettern. Ein generelles Tempolimit 30 auf Hauptstraßen lehnen wir ab und sehen es als nicht zielführend. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung in der Kerninnenstadt und teilweise in den Vororten stehen wir offen gegenüber.

DIE LINKE:

Für Worms sehen wir auch die genannten Möglichkeiten. Unterstützen würden wir u.a. das Tempo 30 im gesamten Gebiet der Stadt Worms und Verkehrsberuhigung in Wohngebieten.

B90/Die GRÜNEN:

Die Wormser Innenstadt soll stark verkehrsberuhigt und vom Durchgangsverkehr befreit werden, um mehr Platz für Fußgänger*innen und Radfahrende zu schaffen und die Aufenthaltsqualität der Innenstadt zu erhöhen. Innerorts setzen wir flächendeckend auf Tempo 30. Mindestens vor Kitas, Schulen und Wohnheimen halten wir Tempo 30 für Pflicht. Dies führt zu einer Verbesserung der Lebensqualität für Anwohner*innen durch geringere Luft- und Lärmbelastung, ein verringertes Unfallrisiko, vor allem aber zu einem gleichmäßigen Verkehrsstrom, der wiederum Autos schneller durch die Stadt schleust.

CDU:

Wir begrüßen ausdrücklich die Erweiterung der Handlungsspielräume für Kommunen bei der Geschwindigkeitsfestlegung. Die CDU Worms befürwortet Tempo 30 auf allen Nebenstraßen im gesamten Stadtgebiet. Die Hauptverkehrsachsen in Worms müssen weiterhin bei Tempo 50 bleiben, so ermöglichen wir eine Steuerung von Verkehrsströmen. Die pauschale Herabsetzung der Regelgeschwindigkeit von 50 auf 30km/h

sehen wir sehr kritisch. Unser langfristige Vision ist ein Echtzeit-Verkehrsmanagement mit intelligenter Steuerung der Verkehrsströme und Geschwindigkeiten.

Eine pauschale Herabsetzung auf 30km/h könnte in einer Testphase erprobt werden.

SPD:

Die Erweiterung des Handlungsspielraums der Kommunen wird derzeit durch die CDU im Bund blockiert. Wir teilen die Auffassung, dass Geschwindigkeitsreduzierungen zur erhöhten Sicherheit beitragen. Dort, wo bereits durch die aktuell gültige StVO die Möglichkeiten bestehen, sollte verstärkt z.B. vor Kindergärten und Schulen Einfluss auf das Geschwindigkeitsniveau genommen werden. Weiterhin können sogenannte modale Filter zur Verkehrsberuhigung beitragen, wie z.B. in touristischen Bereichen (z.B. Andreasstraße).

FL:

Sicher muss Tempo 30 in vielen Bereichen Einzug halten. Es bedarf aber immer einer Einzelprüfung. Ein grundsätzliches „überall Tempo 30“ lehnen wir ab, befürworten jedoch eine offene, sachliche Diskussion hierüber.

2.6 Bei Straßenplanungen bzw. -sanierungen eröffnen sich Möglichkeiten, den Verkehrsraum neu aufzuteilen

Werden Sie es unterstützen, die Belange des Rad- und Fußverkehrs gegenüber der Ausweisung von PKW-Parkplätzen vorrangig zu berücksichtigen?

FDP:

Hier muss es ein Konzept nicht entweder oder, sondern im Einklang mit den Bewohnern der Innenstadt geben.

WWW:

Wir stellen alle Fortbewegungsarten gleichzeitig in den Vordergrund. Es ist nach unserem Verständnis nicht fair und anständig, die verschiedenen Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen. Dies führt nur zu einer weiteren Spaltung und zu mehr Unverständnis.

DIE LINKE:

Ja, das werden wir unterstützen. Die schrittweise Umwandlung von Autoparkflächen in Radstellplätze kann hier Anreize bieten, auf NMIV umzusteigen. Bei Straßenplanungen und -sanierungen kann der NMIV z.B. durch die Ausweitung von Fahrradstraßen oder die Separierung von Autostraßen und Radwegen und die damit erhöhte Sicherheit attraktiver gemacht werden

B90/Die GRÜNEN:

Ja.

CDU:

Die CDU befürwortet eine Straßenplanung nach den Interessen der schwächeren Verkehrsteilnehmer. Die Planungen müssen dabei im Einklang mit unserem Mobilitätskonzept stehen und dürfen nicht zu Lasten von anderen Straßen oder Quartieren gehen. Wir werden Entscheidungen immer auf Basis der individuellen Belange treffen. Bei Neubauprojekten erachten wir es als erforderlich einen ausreichenden Stellplatzschlüssel auf den Grundstücken vorzusehen, um die Belastungen unserer Straßen beim Parksuchverkehr zu reduzieren. Außerdem erhöht es die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, wenn Straßen nicht durch den ruhenden Verkehr verstellt werden.

SPD:

Wir müssen bei Straßenplanungen und -sanierungen verstärkt vom schwächsten Verkehrsteilnehmer ausgehend denken (Fußgänger). Anschließend folgen die Belange des Radverkehrs und dann des PKW-Verkehrs. Allerdings wird es sehr häufig zu Kompromissen kommen müssen, da diese Bau- und Sanierungsmaßnahmen nicht in freier Umgebung stattfinden, sondern in Gebieten mit bestehender Bebauung. Anhand der zur Verfügung stehenden Flächen muss eine Abwägungsentscheidung getroffen werden. Das Radverkehrs- und

im Idealfall auch ein Fußwegekonzept sollen diese Abwägungsentscheidungen erleichtern, indem z.B. an einer auszubauenden Straße, die im Bereich einer Hauptradwegeverbindung liegt, die Abwägung zu Gunsten des Radverkehrs erfolgt (Beispiel Speyerer Straße).

FL:

Alles mit Maß und Ziel. Ein Fußgängerweg muss so breit sein, dass es ausreichend Platz z.B. für einen Kinderwagen oder Rollator gibt. Auch müssen die Fahrradweg entsprechend geplant und umgesetzt werden. Aber wir verdammen das Auto nicht grundsätzlich und pauschal. In der Vergangenheit wurde das Auto immer an erste Stelle gerückt, dass diese Verkehrspolitik nicht mehr zeitgemäß ist, können wir grundsätzlich bestätigen. Hier müssen neue Ansätze und Ideen entwickelt werden.

2.7 Mit der bevorstehenden Fertigstellung des Radverkehrskonzepts des Darmstädter Büros VAR+ ergibt sich die Möglichkeit, den umwelt- und klimafreundlichen Radverkehr deutlich zu stärken.

Wie wichtig ist Ihnen eine zügige Umsetzung des Radverkehrskonzepts?

FDP:

Bei aktuellen Straßenrenovierungsarbeiten sollte dies mitberücksichtigt werden. Wirtschaftlichkeit und das enge Budget müssen Vorrang haben

WWW:

Wir müssen aufpassen, dass wir hier nicht wieder den zweiten Schritt vor dem Ersten machen. Zunächst muss uns ein Lückenschluss von Ort zu Ort gelingen, dabei geht es um einfache Radwege wie beispielsweise von Pfiffligheim nach Pfeddersheim. Nach diesen Lückenschlüsseln muss man sehen, was sinnvoll und was finanzierbar ist.

DIE LINKE:

Die zügige Umsetzung des Radverkehrskonzepts ist uns sehr wichtig! Das Konzept wurde gemeinsam mit den Bürger*innen unserer Stadt erstellt, sodass eine schnelle Umsetzung ein wichtiges Zeichen für eine gelingende Bürgerbeteiligung senden und zeigen würde, dass die Stadt die Belange der Fahrradfahrenden ernst nimmt.

B90/Die GRÜNEN:

Die Umsetzung sollte prioritär erfolgen.

CDU:

Wie bereits beschrieben, ist uns als CDU die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes als zentraler Baustein unseres Mobilitätskonzeptes sehr wichtig. Dabei gilt es Mobilitätsbelange besser in Einklang mit dem Umweltschutz zu bringen. Weniger Bürokratie in unserem Bundesland würde uns helfen, unsere Ziele schneller umzusetzen.

SPD:

Natürlich ist uns eine zügige Umsetzung wichtig. Allerdings bedeutet die Umsetzung des Vororte-Radverkehrskonzepts, dass für jede einzelne Verbindung Baurecht zu schaffen ist, da insbesondere das Naturschutzgesetz beachtet werden muss und häufig auch fremde Flächen angekauft werden müssen. Für Umsetzung des Innenstadtradwegekonzeptes werden erhebliche finanzielle Mittel erforderlich. Auch bei guter Fördermittellage muss die Stadt immer einen Eigenanteil der Finanzierung stemmen und die Maßnahmen vorfinanzieren, hier müssen wir leider wieder auf die aktuelle Finanzlage verweisen.

FL:

Wenn Worms vorwärts kommen will, dann müssen wir schneller werden. In der Tat vergeht viel Zeit ohne den Ausbau gewünschter Fahrradwege, z. B. von Pfeddersheim nach Pfiffligheim. Wir bleiben dran.

2.8 Die Verstärkung von Carsharing-Angeboten insbesondere durch E-Autos bietet mittelfristig die Möglichkeit, die Anzahl der Pkw in Worms zu reduzieren.

Unterstützen Sie solche Bestrebungen, indem insbesondere Stellflächen und Ladeinfrastruktur zur Verfügung gestellt werden?

FDP:

Die Umweltfreundlichkeit von E-Autos ist aus unserer Sicht nicht sichergestellt. Hierzu gibt es viele Studien für und wider der e-Mobilität. Parkplätze für Innenstadtbewohner zu reduzieren möchten wir nicht! Wir möchten, dass die aktuellen Parkhäuser besser von auswärtigen Besuchern genutzt werden. Hierfür setzen wir uns ein, dass die ersten 30 Minuten kostenfrei anzubieten werden und jede weitere Stunde 2,00€ kostet

WWW:

Carsharing ist eine tolle Ergänzung aber leider keine große Lösung. Auch hier ist die Stadt von vielen privaten Anbietern abhängig. Eine solche Kooperation ist wünschenswert, dass damit allerdings eine Vielzahl von Pkws in Worms reduziert werden kann, halten wir für fraglich.

DIE LINKE:

Die Nutzung von Carsharing Angeboten, gerade auch von E-Autos, kann ein wichtiger Schritt in der Verkehrswende sein. Dazu fordern wir in unserem Wahlprogramm die Förderung von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge sowie von dezentralen E-Carsharing-Angeboten. Dafür sollen bestehende Parkflächen umgewidmet werden. Zusätzlich setzen wir uns für den Ausbau der Bike-Sharing-Angebote ein. Gerade das Angebot von Lastenrädern könnte Alternativen für klassische Bereiche bieten, in denen Menschen oftmals auf einen PKW angewiesen sind, wie zum Beispiel beim Einkaufen

B90/DIE GRÜNEN:

Wir möchten die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge besonders in den Vororten stärken, wo der Ladesäulenausbau bisher unzureichend ist. Wir streben eine kommunale Umsetzung des Elektromobilitätsgesetzes an, welches beispielsweise eine Vergünstigung der Parkbedingungen für Elektrofahrzeuge (mit E-Kennzeichen) ermöglicht, und damit Anreize für den Umstieg auf Elektrofahrzeuge bietet. Eine Ausweitung des Carsharing-Angebots unterstützen wir ausdrücklich.

CDU:

Wir setzen auf ein Carsharing-Konzept für Worms, welches durch die CDU im Stadtrat bereits beantragt wurde. Dabei erachten wir es für sinnvoll, dass die Stadtverwaltung inkl. ihrer Beteiligungen (z.B. die Parkhausbetriebs-GmbH) Kooperationen eingeht, um das Angebot an Carsharing zu verbessern. Wir sehen insbesondere Potenzial in den städtischen Parkhäusern und auf städtischen Parkplätzen.

SPD:

Sofern sich private Betreiber finden, die ein entsprechendes Angebot ausbauen möchten, unterstützen wir Bemühungen der Stadt, z.B. Mobilitätsstationen an sinnvollen Punkten zu fördern und Abstellmöglichkeiten für Carsharing Fahrzeuge im öffentlichen Raum z.B. durch Umwidmung vorhandener Parkplätze zu schaffen.

FL:

In Worms besteht die Möglichkeit, das Car-Sharing-Angebot der Stadtmobil Rhein-Neckar AG zu nutzen. Es stehen zurzeit drei Fahrzeuge von Stadtmobil zur Verfügung, die von den Kunden genutzt werden können. Wenn der Bedarf steigt, wird der Anbieter sicherlich reagieren. Über privilegierte Stellflächen inkl. E-Ladesäulen muss man sicherlich nachdenken.

2.9 Entsiegelung und Begrünung/Bepflanzung von (Park-)Flächen reduzieren die Hitzebelastung in der Innenstadt und binden Kohlendioxid.

Welche konkreten Maßnahmen werden Sie in diesem Zusammenhang befürworten?

FDP:

Siehe Antworten zu 1. Erst nach 6 Monaten frei befahrender Umgehungsstr. Süd sollte auch aus Kostengründen diese Punkte besprochen werden.

WWW:

Die Entsiegelung von Flächen in der KW und der Kämmererstraße für kleine Grünstreifen ist denkbar, um die Wohlfühlqualität zu steigern. Allerdings haben wir auch dort nicht unendlich Flächen zur Verfügung, da zum einen Rettungs- und Lieferwege gewährleistet werden müssen und zum anderen viele Veranstaltungen auf zentralen Plätzen stattfinden.

DIE LINKE:

In unserem Wahlprogramm fordern wir die Entsiegelung von Flächen, um die Aufenthalts- und Lebensqualität zu erhöhen, sowie die Schaffung von Hitzeschutzinseln innerhalb der Stadt. Konkret fordern wir die Entsiegelung des Neumarktes, des Bahnhofsvorplatzes und des Marktplatzes. Die Begrünung sollte natürlich mit hitzeresistenten und einheimischen Pflanzen geschehen.

B90/DIE GRÜNEN:

Worms liegt in einer der heißesten Zonen Deutschlands. Die Zahl der Hitzetage und Tropennächte und die Dauer der Hitzephasen nehmen kontinuierlich zu. Hitze trifft die Innenstadtbewohner*innen wegen der dichteren Bebauung, der extremen Versiegelung und dem Mangel an Bäumen am stärksten. Entsiegelung von Flächen und die Begrünung der Innenstadt, von Dächern und Fassaden sind der Weg neben vielen kurzfristigen Maßnahmen bei akuten Hitzeereignissen. Wir unterstützen alle Maßnahmen des Hitzeaktionsplans, besonders zum Schutz verwundbarer Gruppen wie Kinder oder Senior*innen, und fordern dessen komplette und zügige Umsetzung.

CDU:

Den Rahmenplan Grün für die Innenstadt halten wir in weiten Teilen für sehr gelungen und für eine gute Diskussionsgrundlage, um mehr Grün in die Innenstadt zu bringen. Der Erweiterung der Grünanlage Adenauer Ring bis Friedrichstraße haben wir zugestimmt. Wir unterstützen die Verwaltung in ihrem Vorhaben im Bereich Von-Steuben-Straße und Carl-Sonnenstein-Straße Flächen zu entsiegeln.

SPD:

Vorbehaltlich der Finanzierbarkeit unterstützen wir Maßnahmen der Entsiegelung. Jüngstes Beispiel ist die in unseren Augen gelungene Planung der Entsiegelung der Fläche „Lückenschluss zur Herta Mannsbacher Anlage“. Der konkreten Prüfung weiterer Flächen (z.B. Bürgerhofgasse) stehen wir offen gegenüber.

FL:

Aufbrechen von überdimensionierten Straßenabschnitten und/oder Fußwegen zur Bepflanzung mit Bäumen, Sträuchern und Grasflächen. Auch kann in diesem Zuge die Grundwasserneubildungsrate erhöht werden, wenn eine Vorort-Versickerung ermöglicht wird. Ein kleiner Nebeneffekt ist die Reduktion des zu reinigenden Abwassers in der Kläranlage Worms – dies würde ebenfalls Energie einsparen und die Treibhausgasbilanz verbessern.

3. Bauleitplanung / kommunale und private Gebäude / regenerative Energien

3.1 *Mit der Erderhitzung wird es in der Stadt zukünftig immer heißer. Eine weitere Versiegelung der Flächen auf dem Stadtgebiet zerstört wichtige Kaltluftentstehungsgebiete und -leitbahnen und reduziert die biologische Vielfalt.*

2016 hat sich die damalige Bundesregierung zum Ziel gesetzt, den Flächenverbrauch bis 2050 auf Netto-Null zu reduzieren. Dies besteht weiterhin und entspricht darüber hinaus einer EU-Vorgabe.

Wie stehen Sie dazu, dass, wo immer es möglich ist, Flächen entsiegelt und neu begrünt bzw. renaturiert werden? Wie gedenken Sie dies in Worms umzusetzen?

FDP:

Wir fokussieren uns darauf, dass die freiwerdenden Flächen der Bauhaus-Bebauung, Rheinmöwe Projekt, Neuplanung altes Gesundheitsamt, Alter Schlachthof usw. genutzt werden um keine oder wenige zusätzliche Flächen benötigt werden.

Bei dieser Neuplanung sollte soweit wie möglich darauf geachtet werden Grünflächen einzuplanen.

WWW:

Wenn wir Flächen finden bei denen das möglich ist gerne. Hier sind Vorschläge gerne willkommen. Ansonsten hat sich schon etwas getan bei der Renaturierung des Ufers der Eisbach. Hier hat die Pfrimm noch etwas an Nachholbedarf.

DIE LINKE:

Wo immer es möglich ist sollten Flächen entsiegelt und renaturiert werden. Vor dem Problem des knappen Wohnraums setzen wir uns für eine Nahverdichtung des bestehenden Wohngebietes statt einer Erschließung neuen Gebietes ein. Auch in Bezug auf Gewerbegebiete stellen wir uns gegen die Versiegelung von Frischluftschneißern und Grünflächen. Stattdessen setzen wir uns für eine effizientere Nutzung oder Umwidmung bestehender Flächen ein.

B90/DIE GRÜNEN:

Bündnis 90/Die Grünen Worms haben in Ihrer Mitgliederversammlung am 04.03.2023 beschlossen, dass Netto-Null-Ziel in Worms bereits jetzt anzuwenden. Der aktuelle Flächennutzungsplan stellt die für die bestehende und geplante Bebauung vorgesehene Flächen (Bauflächen) dar. Der Bedarf des Wohnungsbaues und der gewerblichen Entwicklung der Stadt wird auf den vorhanden bzw. bereits geplanten Bauflächen gewährleistet.

Wir müssen auch in Worms sorgsam mit der Ressource Fläche und Boden umgehen. Um eine Grundlage zu haben, setzen wir uns dafür ein, dass es eine stadtweite Erhebung von Brach-, Leerstands- und weiteren Potentialflächen gibt, wie z.B. großflächige ebenerdige Stellplatzflächen.

So wollen wir Worms begrünen:

1. Den Waldbestand in Worms wollen wir deutlich von aktuell 3% erhöhen, ebenso den Baumbestand im ganzen Stadtgebiet. Dabei setzen wir auch auf das ehrenamtliche Engagement der Wormser*Innen.
2. Umbau der großen oftmals stark versiegelten Stadtplätze in begrünte Erholungsorte.
3. Analyse der großen ebenerdigen Stellplatzanlagen in öffentlicher und privater Hand mit Bezug auf bauliches Nachverdichtungs- oder Renaturierungspotential.

CDU:

Hitzeinseln in unserer Stadt gilt es zu reduzieren. Wir machen uns stark dafür, dass Neumarkt und Ludwigsplatz entsiegelt und begrünt werden.

SPD:

Das Konzept der „grünen Perlenkette“ ist ein guter Ansatz, den wir begrüßen. Dort sind bereits erste Maßnahmen durchgeführt worden.

FL:

Diese Fragestellung ist eigentlich identisch mit Punkt 2.9
Kaltluftschneisen sind erhaltenswert und die Stadt muss hier neue Konzepte bzgl. Wohnen und Gewerbe entwickeln.

3.2 Bauleitplanung ist wesentlich, um Flächen im Stadtgebiet zukunftsfähig zu nutzen. Werden Sie als Mitglied im Stadtrat nachhaltige Bau- oder Sanierungskonzepte (ökologische Baustoffe, höchste Energieeffizienz und -suffizienz, Mobilitätskonzept, Grünflächenkonzept usw.) unterstützen, wie z.B. im Licht-Luftbad-Quartier konzipiert?

FDP:

Ja, siehe auch Antwort zu 3.1 bei allen diesen Projekten sollte Energieeffizienz im Vordergrund stehen. Was jeder Unternehmer, der für die Zukunft plant sowieso berücksichtigt!

WWW:

Wir haben immer nachhaltige Bau- bzw. Sanierungskonzepte gefordert. Beispielsweise PV-Anlagen oder Dachbegrünung auf Industrie- und Logistikhallen. Uns war es auch nicht begreiflich, wieso in den letzten Jahren immer noch Hallen ohne solche Konzepte durch die Verwaltung genehmigt wurden. Auch bei den geplanten Wohnbausiedlungen steht Nachhaltigkeit zu den wünschenswerten Maßnahmen.

DIE LINKE:

Ja. Die vorgeschlagenen Instrumente sind begrüßenswert. Die Auswahl der einzelnen Konzepte muss natürlich immer vor dem Blick auf das jeweilige Projekt geschehen. Zusätzlich sind wir der Auffassung, dass nachhaltige Wohnraumkonzepte auch sozial nachhaltig sein müssen.

B90/DIE GRÜNEN:

Ja.

Teil unseres Teams sind Stadtplaner*innen, Architekt*innen und Bauingenieur*innen, die für nachhaltige Bau- und Sanierungskonzepte brennen und hauptberuflich genau an solchen Konzepten mitarbeiten. In Worms passiert bisher zu wenig und Worms muss schneller und besser werden, was ganzheitliche Bau- und Sanierungskonzepte angeht.

CDU:

Wir unterstützen solche Konzepte grundsätzlich.

SPD:

Wo dies rechtlich möglich und sinnvoll umsetzbar ist, begrüßen wir solche Konzepte.

FL:

Ein großes JA; unter Stadtgebiet beziehen wir natürlich auch alle Vororte mit ein.

3.3 Die Sanierung des kommunalen Gebäudebestands leistet einen wesentlichen Beitrag zur Klimaneutralität und senkt die von der Stadt zu tragenden Betriebskosten deutlich.

Wie werden Sie sich dafür einsetzen, dass der Gebäudebestand bis 2035 mindestens einen Energiestandard KfW55 erhält?

FDP:

Wenn Sanierungen anstehen, unterstützen wir, dass der höchstmögliche Energiestandard eingesetzt wird.

WWW:

Zunächst müssen wir sehen, dass wir die marode Infrastruktur im Gebäudebestand nach und nach sanieren. Hier gibt es teilweise Gebäude ohne Isolierung, mangelhaften Fenstern und alten Ölöfen. Schulen müssen dringend saniert, Kindergärten erweitert und neugebaut werden. Alles in allem wäre es nicht nur aus finanzieller, sondern noch mehr aus personeller planerischer Hinsicht ein utopisches Unterfangen.

DIE LINKE:

Wir setzen uns für eine energetische Sanierung kommunaler Gebäude ein, sowie eine Ausstattung dieser mit Photovoltaik. Vor dem Hintergrund der existenziellen Bedrohung durch den Klimawandel betrachten wir diese Maßnahmen als alternativlos.

B90/DIE GRÜNEN:

Der Bausektor ist für über 40 Prozent der Treibhausgasemissionen verantwortlich und hat einen großen Einfluss auf die Erreichung unserer Klimaziele. Daher müssen wir in Worms klimafreundlicher Bauen. Die Stadt Worms hat als Bauherrin und Immobilienbesitzerin eine Vorbildfunktion. Den kommunalen Gebäudebestand wollen wir sukzessive sanieren, um die Instandhaltungs-, Wärme- und Energiekosten auf ein niedriges Niveau abzusenken und barrierefrei ausbauen.

Ein erster Schritt ist dafür eine energetische Analyse der Bestandsgebäude einzufordern, um die Ist-Situation auf Fakten basiert bewerten zu können und Sanierungsmaßnahmen gezielt gemeinsam mit Verwaltung und ADD zu planen. Gleichzeitig sehen wir ein sehr großes Potential der Dach-Photovoltaik-Anlagen. Bisher gibt es kaum städtische Gebäude, die dieses Potential nutzen, um die Gebäudeenergiebilanz aufzubessern.

Jedes geeignete Dach muss mit Photovoltaik bestückt werden. Bei Ausschreibungen von kommunalen Bauaufträgen sollen die Kosten des gesamten Gebäudelebenszyklus berücksichtigt werden. Die Sanierung des Gebäudebestands ist, da wo es möglich ist, dem Neubau vorzuziehen.

CDU:

Wir haben bisher jedem Beschlussantrag der Verwaltung, der die Energiestandards in städtischen Gebäuden anhebt, angenommen und unterstützt und werden dies auch weiterhin tun.

SPD:

Die Stadt nimmt hier eine Vorbildrolle ein und saniert derzeit schon ihre Gebäude nach modernen Energiestandards, wo immer es machbar ist. Das wollen wir weiterhin unterstützen. Allerdings gibt es immer wieder Beschränkungen (z.B. Denkmalschutz), die andere Lösungen erforderlich machen.

FL:

Wir sind nicht sicher, ob dies die Stadt Worms bis dahin wirklich schaffen kann. Dort wo sie es in Angriff nimmt, werden wir aktiv unterstützen und dabei sein.

3.4 Aus Mitteln von KIPKI werden auf einigen wenigen kommunalen Dächern PV-Anlage installiert. Es sind auch andere Finanzierungsmodelle denkbar.

Werden Sie sich dafür einsetzen, dass auf allen kommunalen Dächern, die die Voraussetzungen dafür bieten, bis 2030 (das Jahr, in dem nach Beschluss des Stadtrats der Strom in Worms vollständig aus sich erneuernden Energien erzeugt werden soll) Solaranlagen installiert werden, zum Beispiel im Eigenbetrieb oder als Bürgersolaranlage?

FDP:

Soweit dies im Finanzplan der Stadt möglich ist, sollten alle Möglichkeiten genutzt werden erneuerbare Energien einzusetzen. Hier sollte die Stadt auch über Mietanlagen von Unternehmen nachdenken

WWW:

Bei Sanierungen und Neubauten ist dies schon häufig heute der Fall. Als Beispiel kann hier die Pfrimmtal Realschule Plus oder die Sanierung des Heinrich-Völker-Bades dienen. Oftmals sind diese PV Anlagen nur mit Hilfe einer Förderung oder einem Partner wie z.B. dem EWR möglich. Der Verwaltung selbst fehlen dazu die finanziellen und planerischen Möglichkeiten. Schon jetzt muss man der Tatsache ins Auge blicken, dass man dieses Ziel für die obengenannten Dächer, nicht bis 2030 realisieren können wird.

DIE LINKE:

Ja. Zusätzlich müssen Abhängigkeiten von fossilen Energieträgern auf elektrische Alternativen umgestellt werden, zum Beispiel in der Wärmeversorgung.

B90/DIE GRÜNEN:

Ja. Die Gründung von Wormser Energiegenossenschaften werden wir ebenfalls unterstützen.

CDU:

Wir unterstützen dieses Vorhaben ausdrücklich.

SPD:

Ja, bei jeder Sanierung muss eine PV-Anlage berücksichtigt werden, wir sind auch für alternative Betreibermodelle offen.

FL:

Wenn es für diese Maßnahmen noch andere Finanzierungsmöglichkeiten gibt, müssen diese auch genutzt werden um dem (hoch gesteckten) Ziel näher zu kommen. Aber grundsätzlich sollen alle dafür geeigneten Dächer mit PV-Anlagen und/oder Dachbegrünungen ausgestattet werden.

3.5 Auf privaten und gewerblichen Dächern nimmt die PV-Nutzung langsam zu, es bleibt aber ein großes ungenutztes Potential.

Welche Maßnahmen sehen Sie vor, den Anteil von Solaranlagen auf privaten und gewerblichen Flächen maßgeblich zu erhöhen?

FDP:

Bei Firmen möchten wir über differenzierte Gewerbesteuersätze Solaranlagen forcieren

WWW:

Einige Maßnahmen können hier Informationen und Hilfestellungen (Beratungen) sein. Da gibt es aber wohl schon jetzt geeignetere Adressen. Eigentümer müssen für sich entscheiden, ob sich der Invest für sie lohnt. In vielen Fällen ist das durchaus der Fall, weshalb hier Aufklärung und Kommunikation der richtige Weg ist.

DIE LINKE:

Neubaugebiete sollen ausschließlich mit Solaranlagen konzipiert werden. Für bestehende Gebäude muss eine umfangreiche und niedrigschwellige Beratung und Unterstützung, auch finanzieller Natur, angeboten werden.

B90/DIE GRÜNEN:

Wir wollen eine abteilungsunabhängige Klimaschutzleitstelle schaffen. Aufgabe dieser Leitstelle ist es auch, genau für diese Frage Konzepte und Leitlinien für die Verwaltung zu erarbeiten.

Photovoltaik-Anlagen rentieren sich für alle Selbstnutzer bereits heute nach einigen Jahren. Häufig sind individuelle Gründe, wie fehlendes Eigenkapital, Unwissenheit, oder technische Voraussetzungen Hinderungsgründe für eine Errichtung. Bei Mehrfamilienhäusern sind aber nach wie vor auch die gesetzlichen Grundlagen investitionshemmend.

Außerdem planen wir einen Antrag zur Anpassung der Gestaltungssatzung für das Kiautschau, um in einem vertretbaren Maß, Photovoltaikanlagen auch im Denkmalschutzbereich zu ermöglichen.

CDU:

Wir unterstützen das Vorhaben des Klimaschutzmanagements eine beachtliche Summe aus den KIPKI Mitteln für ein Bürgersolarprogramm einzusetzen und weitere Bürger zu Bürgersolarberatern auszubilden. Wir würden es begrüßen, wenn wir Bürgern und Unternehmen, die ihre Gebäude besonders klimafreundlich sanieren oder bauen, mit einer Steuererleichterung belohnen bzw. motivieren könnten.

SPD:

Die Stadt dient hier schon als gutes Vorbild. Die Aufklärung über die Vorteile einer solchen Anlage kann noch verstärkt werden. Außerdem haben wir z.B. durch das KIPKI-Programm des Landes die Möglichkeit geschaffen, dass z.B. Balkonanlagen finanziell gefördert werden können.

FL:

Bereits jetzt unterstützt die Stadt die Bürger mit kostenfreien Energieberatungen.

Aktuell bietet die VHS auch eine Fortbildungsreihe „klimafit“ an. Wir hoffen, dass zahlreiche Bürger dieses Angebot wahrnehmen und als Multiplikatoren auftreten werden.

Für neue Gewerbeflächen sollten ab einer gewissen Dachfläche eine Solar- oder PV-Anlage oder Dachbegrünung verpflichtend eingeführt werden.

3.6 Die gesetzlichen Vorgaben für Errichten von Windenergieanlagen haben sich verändert: Die Abstandsregel wurde modifiziert; Rheinland-Pfalz muss 2,2 Prozent der Landesfläche für Windenergie vorsehen. WEA sind für das Erreichen des Klimaziels unverzichtbar.

Wie stellen Sie sich zur Möglichkeit, weitere Flächen auf Wormser Gemarkung für WEA auszuweisen und Repowering zu fördern?

Werden Sie sich darüber hinaus dafür einsetzen, Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung an WEA zu schaffen?

FDP:

WWW:

Durch die Errichtung von WEA werden (erst einmal) große Mengen an CO₂ produziert. Die Verwendung seltener Hölzer (z.B. Balsaholz) und giftiger Gase bzw. Materialien ist vom Bundesgesetzgeber zu verbieten. WEA müssen hinreichend Abstand zur Wohnbebauung haben, damit niemand vom Schattenschlag oder Infraschall gestört wird.

DIE LINKE:

Die Bürgerbeteiligung ist für uns im Rahmen einer sozial gerechten Energiewende und Akzeptanz in der Bevölkerung unabdingbar. Wir befürworten die Ausweisung weiterer Flächen für WEA.

B90/DIE GRÜNEN:

In Worms wollen wir einen Beitrag zur Erreichung des Landeszieles - mindestens zwei Prozent der Landesfläche für die Windenergienutzung zu nutzen - leisten. Wir wollen uns im Stadtrat und in den zuständigen Planungsgemeinschaften dafür einsetzen, entsprechende Flächen auszuweisen. Das Repowering von bestehenden Anlagen unterstützen wir ebenso, wie die Gründung von Wormser Energiegenossenschaften oder eine anderweitige finanzielle Bürgerbeteiligung.

CDU:

Die gesetzlichen Mindestabstände sind uns wichtig. Wir unterstützen Repowering und den Bau der neuen Anlagen. Neue Windkraftanlagen sollen in Gruppen errichtet werden, um eine „Verspargelung der Landschaft“ durch Einzelanlagen zu vermeiden. Wir fordern, dass die Kommunen noch stärker an den Erträgen aus der Windkraft beteiligt werden und dieses Kapital sichtbar für die Verschönerung sowie Verbesserung der Versorgung vor Ort eingesetzt wird. Wir begrüßen auch Bürgergenossenschaften, um den Ausbau der erneuerbaren Energien voranzutreiben, allerdings sehen wir deren Organisation und Gründung nicht als städtische Aufgabe an.

SPD:

Wenn der Nutzen einer WEA nachgewiesen ist, dann setzen wir uns dafür ein, die entsprechenden Flächen auszuweisen. Im Rahmen der Baurechtschaffung müssen auch hier die Belange des Naturschutzes und Gemeinwohls abgewogen werden.

FL:

Wenn ein Repowering möglich ist, sollte man dies umsetzen. Wenn Sie die finanzielle Beteiligung meinen, so ist dies sicher Sache der Betreiber der Anlagen.

Der Idee von Bürgergenossenschaften (PV-Anlagen, Windkraft, usw.) steht die Freie Liste offen gegenüber.

4. Bürgerbeteiligung / Monitoring

Das vereinbarte Klimaziel für Worms 2035-2040 ist sicherlich ambitioniert und erfordert Anstrengungen aller Verantwortlichen im Sinne einer Querschnittsaufgabe und die Beteiligung möglichst vieler Bürger. Die öffentliche Diskussion und Entscheidungsfindung „Mittelhahntal“ haben gezeigt, dass Klimaschutz Priorität vor wirtschaftlichen Interessen haben kann.

4.1 Werden Sie unterstützen, dass bei allen Beschlussvorlagen und Entscheidungen im Stadtrat Lösungen bevorzugt werden, die sich positiv auf Klima-, Umwelt-, Arten- und letztlich: Menschenschutz auswirken?

FDP:

Lösungen die sich auf den Menschenschutz auswirken, werden von uns bevorzugt. Nichts destotrotz muss die Wirtschaftlichkeit mitberücksichtigt werden

WWW:

Jede Entscheidung im Rat ist individuell. Natürlich spielen die o.g. Punkte eine sehr große Rolle in der Entscheidungsfindung. In bestimmten Fällen also ja

DIE LINKE:

Ja. Zusätzlich sollen die zu Beschlüssen herangezogenen Einschätzungen zum Klimaschutz begründet werden, sodass die Auswirkungen für alle Bürger nachvollziehbar sind.

B90/DIE GRÜNEN:

Klimawandel und Artensterben sind – trotz vieler anderer Herausforderungen – die langfristig größten Krisen unserer Zeit. Worms ist aufgrund seiner geografischen Lage besonders stark von Hitze, Dürre und Extremwetter betroffen, was alle Wormser*innen in den letzten Jahren zunehmend zu spüren bekommen haben. Die Klimakrise ist untrennbar mit der sozialen Frage verknüpft: Dass Kernstadtbewohner*innen und sozial Schwächere stärker betroffen sind, muss zu mehr Schutz für diese führen. Schnellstmöglich klimaneutral zu werden ist unser Ziel. Worms bis 2040 klimafit zu machen ist eine riesige Chance: Wir erhalten die Attraktivität dieser Stadt. Je länger wir damit warten, desto teurer wird es. Daher werden im Stadtrat konstruktiv mit allen demokratischen Parteien Lösungen erarbeiten und beraten, die dem Klima-, Arten- und Umweltschutz dienen.

CDU:

Dies tut die CDU Worms bereits.

SPD:

Pauschal können wir einer solchen Aussage nicht zustimmen. Worms benötigt auch die Möglichkeit einer wirtschaftlichen Entwicklung. Die Suche nach zusammenhängenden Flächen zur Ansiedlung neuer und innovativer Unternehmen muss weiter gehen, um wieder Handlungsspielraum durch höhere Gewerbesteuer-einnahmen zu erlangen. Dann muss eine Abwägungsentscheidung getroffen werden

FL:

Wieder ein großes JA.

4.2 Kooperationen mit zivilgesellschaftlichen Akteuren sind erwünscht und sinnvoll.

Werden Sie die Berufung eines „Klimarates“ oder „Klimabeirates“ unterstützen, der vor allen klimabezogen relevanten Entscheidungen involviert werden muss? (Zusammensetzung, Aufgabenstellung, Arbeitsweise und Kompetenzen wären zu diskutieren.)

FDP:

Das ist aus unserer Sicht nicht notwendig, da das Thema Umwelt bei allen Parteien im Fokus steht

WWW:

Wir geben uns als Stadt und Gesellschaft größtmögliche Mühe in demokratischen Wahlen Stadt- und Ortsbeiräte zu finden, die sich ehrenamtlich für die Stadt einsetzen. Daher sehen wir keine Notwendigkeit einen „Klimarat“ einzuberufen.

Sinnvoller ist das Anhören und Wirken von Wissenschaftlern und Experten, die die Gremien bei ihren Entscheidungen beraten. So geschehen ja auch im Klimagutachten zum Mittelhahtal.

DIE LINKE:

Eine weitere Einbindung zivilgesellschaftlicher und wissenschaftlicher Akteure in den politischen Alltag ist wünschenswert.

B90/DIE GRÜNEN:

Um das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen, setzen wir GRÜNEN uns auf Ebene der Stadtverwaltung für eine abteilungsunabhängige Klimaschutzleitstelle ein, welche als Fachstelle alle anfallenden Fragen und laufenden Maßnahmen bewertet, beantwortet und koordiniert. Aufgabe der Klimaschutzleitstelle könnte auch die Begleitung eines Klimarates bzw. Klimabeirates sein. Wir unterstützen die Forderungen nach einem Bürgerbeirat, ob zu Klima speziell oder allgemein zu Fragen der Stadt Worms. Wichtig ist uns dabei aber auch, einen guten Prozess zu gestalten, so dass sich ein solches Gremium langfristig bewähren kann. Das erfordert einige Kapazitäten, die vor Bildung des Rates sicherzustellen wären.

CDU:

In unseren Rollen als gewählte Ortsbeiräte und Stadträte setzen wir uns, legitimiert durch die Wormserinnen und Wormser, für den Klimaschutz ein. Die zu treffenden Entscheidungen werden immer komplexer und erfordern oftmals eine vertiefende fachliche Auseinandersetzung. Bereits heute verlangsamen komplexe Anhörungsverfahren von Interessensvertretungen oder auch betroffenen Bürgern die Genehmigungsverfahren und damit die Umsetzung. Ein bürgerschaftliches Gremium, dass sich aktiv für die Kommunikation und Umsetzung der Klimaschutzziele einsetzt begrüßen wir. Einen zusätzlichen Beirat, der nicht dazu führt, dass Bürokratie in Summe abgebaut wird, sehen wir kritisch.

SPD:

Grundsätzlich können wir uns das vorstellen. Eine Erweiterung des Fachbeirats Naturschutz wäre eine Möglichkeit, die angedacht werden könnte. Im Gesamten sollten hierdurch jedoch keine weiteren bürokratischen Hürden eingerichtet werden.

FL:

Es kann jeder Bürger, auch Fachleute ihre Meinung zu Projekten kundtun.

Wir sind gegen eine weitere bürokratische Hürde. Nur wenn ein Klimarat oder -beirat Entscheidungen innerhalb der Stadt tatsächlich beschleunigen würde, wäre dies hilfreich.

4.3 **Unterstützen Sie die Forderung nach einem jährlichen, nach Sektoren differenzierten Monitoring des Weges zur Klimaneutralität bis 2040 sowie nach einer transparenten Darstellung von klimarelevanten Entscheidungen, Maßnahmen und bereits erreichten Zielen auf der Webseite der Stadt?**

FDP:

Siehe Antwort 4.2. Das würde zu zusätzlichen Verwaltungskosten und noch mehr Bürokratie führen. Bürokratie sollte stark abgebaut werden

WWW:

Bereits heute sind Entscheidungen des Stadtrats transparent im Internet auf der städtischen Homepage zu finden. Es ist fraglich, wo die Stadt zusätzlich die finanziellen und personellen Ressourcen für ein solches Monitoring aufbringen soll.

DIE LINKE:

Ja.

B90/DIE GRÜNEN:

Wir unterstützen die regelmäßige Evaluierung des Wormser Wegs zur Klimaneutralität, wie es z.B. durch das Klima-Bündnis gemacht wird. Die Messzeitpunkte sollten vermutlich zwischen einem und zwei Jahren liegen.

Transparenz über Entscheidungen, Maßnahmen und Ergebnisstand halten wir aus zwei Gründen für unverzichtbar: zum einen nehmen wir die Bürger*innen ernst und stehen ihnen einen Anspruch auf diese Informationen zu. Zum anderen sind wir uns sicher, dass wir die Wahrscheinlichkeit für Engagement von ihnen und allen anderen beteiligten Gruppen dann erhöhen, wenn sie Informationen über Ist- und Sollzustand in Fragen der Klimakrise in Worms haben, und sich über konkrete Verbesserungsvorschläge informieren können.

Die diesbezügliche Optimierung der Webseite der Stadt Worms halten wir u.a. für dringlich gegeben, um diese Ziele zu erreichen.

CDU:

Wir unterstützen das Klimaschutzmanagement bei diesem Vorhaben.

SPD:

Ja. Entscheidungen und Maßnahmen sollen transparenter dargestellt werden. Der finanzielle Aufwand muss dabei aber berücksichtigt werden. Ein gutes Beispiel ist der Monitor der Nachhaltigkeit in Mainz (mona-mainz.de).

FL:

Eine verbesserte Auswertung aller städtischen Maßnahmen würden wir begrüßen, nicht nur für das Klima begrenzt. Aber mit den Auswertungen muss auch etwas bewirkt werden. Wenn nur wieder eine Statistik erstellt wird, die keine Auswirkung auf weiteres Handeln hat, dann kann man sich die Arbeit auch sparen....