

V-01 Verkehrspolitik

AntragsstellerIn: Wolfgang Raufelder (KV Mannheim)

UnterstützerInnen: Hermino Katzenstein (Neckargemünd), Michael Wustmann (Heidelberg), Simone Heitz (KV Neckar-Odenwald), Dieter Netter (LV Ludwigshafen), Claus Stegmaier (KV Odenwald-Kraichgau), Matthias Pitz (KV Mannheim), Andreas Köstler (KV Mannheim)

1 Kooperation der Binnenhäfen Ludwigshafen und Mannheim und Ausbau 2 der Trimodalität der Häfen

3 Die Regionalkonferenz von B'90 GRÜNEN in der Metropolregion Rhein-Neckar möge
4 beschließen: Wir Grünen in der Metropolregion Rhein-Neckar streben an, dass die
5 Binnenhäfen Ludwigshafen und Mannheim als eine administrative Einheit
6 zusammengelegt werden. Zudem soll die Trimodalität der Häfen ausgebaut und vertieft
7 werden.

8 Begründung:

9 Durch die Zusammenlegung der Binnenhäfen Ludwigshafen und Mannheim entstände
10 eine der größten Binnenhäfen Europas, wodurch es zu erheblichen
11 Kapazitätssteigerungen und einer Steigerung der Wirtschaftlichkeit des Hafensbetriebes
12 käme. Gleichzeitig bestünde die Möglichkeit, dass es höhere Subventionen durch die EU
13 geben könnte.

14 Mit einer Verbesserung und Ausbau der Trimodalität - d.h. der Bündelung der
15 Transportketten der Schiene, Straße und Wasser - kann der Transport von Waren auf
16 der Straße verringert werden. Somit wird auch der Schadstoffausstoß der
17 transportierten Waren verringert.

V-02 Verkehrspolitik

AntragsstellerIn: Wolfgang Raufelder (KV Mannheim)

UnterstützerInnen: Hermino Katzenstein (Neckargemünd), Michael Wustmann (Heidelberg), Christoph Rothfuß (Heidelberg), Simone Heitz (KV Neckar-Odenwald), Dieter Netter (LV Ludwigshafen), Claus Stegmaier (KV Odenwald-Kraichgau), Matthias Pitz (KV Mannheim)

1 Keine weitere öffentliche Förderung der Flughäfen Speyer und Mannheim

2 Die Regionalkonferenz von B'90 GRÜNEN in der Metropolregion Rhein-Neckar möge
3 beschließen: Wir Grünen in der Metropolregion Rhein-Neckar streben an, dass es keine
4 weitere öffentliche Förderung der Flughäfen Speyer und Mannheim gibt.

5 Wir lehnen jeglichen weiteren Ausbau der Flugplätze sowie den Ausbau von
6 Instrumentenanflugssystemen ab.

7 Begründung:

8 Die Flughäfen Speyer und Mannheim sind beide defizitäre Einrichtungen, die mit
9 hohem Einsatz öffentlicher Mittel subventioniert werden müssen. Es gibt in
10 unmittelbarer Nähe zur Metropolregion verschiedene Flughäfen, wie etwa
11 Frankfurt/Main, Stuttgart oder Frankfurt-Egelsbach, so dass die Weiterförderung dieser
12 Flughäfen eine defizitäre Förderung doppelter Strukturen durch die öffentlichen
13 Haushalte bedeutet.

14 Des Weiteren sind beide Flughäfen nicht geeignet, um aus- oder umgebaut zu werden.
15 Der Flughafen Mannheim besitzt eine zu kurze und nicht-ausbaufähige Landebahn, um
16 ein breiteres Flugangebot zu ermöglichen. Beim Flugplatz Speyer liegt in der
17 Verlängerung der Landebahn der Speyerer Dom. Die Domtürme ragen in die
18 Landeanflugbahn ca. 18 m hinein. Des Weiteren liegen in unmittelbarer Umgebung das
19 Speyerer Schwimmbad, das Technik-Museum mit zahlreichen Besuchern, die
20 Chemiefirma Haltermann, das Tanklager TanQuit mit 56 Tanks sowie das

- 21 Kernkraftwerk Philippsburg. Dies sind gravierende Sicherheitsrelevante Gründe, die
- 22 einen weiteren Ausbau entgegenstehen.

V-03 Verkehrspolitik

AntragsstellerIn: Hermino Katzenstein (Neckargemünd)

UnterstützerInnen: Michael Wustmann (Heidelberg), Simone Heitz (KV Neckar-Odenwald), Dieter Netter (LV Ludwigshafen), Claus Stegmaier (KV Odenwald-Kraichgau), Christoph Rothfuß (KV Heidelberg), Wolfgang Raufelder (KV Mannheim)

1 Konsequente Förderung des Fahrrads als Teil der umweltfreundlichen 2 Mobilitätskette

3 Die Regionalkonferenz von B'90 GRÜNEN in der Metropolregion Rhein-Neckar möge
4 beschließen: Wir Grünen in der Metropolregion Rhein-Neckar streben an, dass der
5 Anteil des Fahrrads am Modal-Split deutlich erhöht wird. Dazu müssen an allen
6 Knotenpunkten des ÖPNV Fahrradboxen oder überdachte Abstellanlagen errichtet
7 werden, die Schließfächer und Lademöglichkeiten für Pedelec-Akkus beinhalten. Wir
8 setzen uns dafür ein, dass ein Schnellradweg zwischen Heidelberg und Mannheim mit
9 der Option der Verlängerung nach Ludwigshafen sowie ein zweiter entlang der
10 Bergstraße gebaut wird. Innerhalb der Städte sollten die Einbahnstraßen in der Regel für
11 RadfahrerInnen geöffnet und der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden, von
12 den großen Kommunen erwarten wir die Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes.

13 Begründung:

14 Das Fahrrad ist nach dem Zu-Fuß-Gehen das umweltfreundlichste Verkehrsmittel und
15 innerhalb von Städten dem Auto und dem ÖPNV auf Kurzstrecken meist überlegen.
16 Doch sein Potential ist bei weitem noch nicht ausgeschöpft! In vielen Kommunen wird
17 das Fahrrad bei der Verkehrsplanung noch stiefmütterlich behandelt und seine
18 Nutzerinnen und Nutzer werden unnötig auf Sonderwege gedrängt, anstatt diese mit
19 dem Ausbau von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen in beide
20 Fahrtrichtungen, ihrer ökologischen Bedeutung entsprechend zu unterstützen. Es ist
21 erwiesen, dass die Führung mittels Radstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn
22 innerstädtisch deutlich sicherer ist, als auf Hochbordradwegen.

23 Im ländlichen Raum ist das Fahrrad eine ideale Ergänzung der Mobilitätskette. Mit
24 Pedelecs erhöht sich die im Allgemeinen noch gefahrene Strecke von ca. drei auf sechs
25 oder gar zehn Kilometer. Dadurch verdoppelt bzw. verzehnfacht sich der Einzugsbereich
26 von Haltestellen des ÖPNV. Um die Menschen dazu zu bringen, das Fahrrad oder
27 Pedelec zu nutzen, müssen an den Haltestellen Abstellanlagen vorhanden sein. Im
28 Idealfall in Form von Fahrradboxen oder gar Fahrradparkhäusern. Sonstige
29 Abstellanlagen müssen mit überdacht sein und mit Schließfächer, in denen Utensilien
30 untergebracht werden können und der Akku des Pedelecs aufgeladen werden kann,
31 ergänzt werden.

32 Für viele AlltagsfahrerInnen sind Distanzen von 15 km oder mehr nichts
33 ungewöhnliches, von Freizeitradlern ganz zu schweigen. Schnellradwege, die analog zu
34 Autobahnen eine nahezu Kreuzungsfreie Verbindung mit Auf- und Abfahrten bieten,
35 haben sich in den Niederlanden bereits durchgesetzt und werden auch im Ruhrgebiet
36 geplant. Für die Metropolregion ist die Strecke Heidelberg – Mannheim dafür
37 prädestiniert, insbesondere, da es derzeit für schnelle AlltagsradfahrerInnen keine gute
38 durchgehende Verbindung gibt, während diese für den motorisierten Individualverkehr
39 und den ÖPSV existieren.

V-04 Verkehrspolitik

AntragsstellerIn: Kreisverband Südliche Weinstraße Bündnis 90/GRÜNE

1 **Verzicht auf den weiteren Ausbau der Bundesstraße B 10 zwischen**
2 **Landau in der Pfalz und Hinterweidenthal sowie Optimierung der**
3 **Schienenstrecke zwischen Landau und Pirmasens.**

4 Die Regionalkonferenz von B'90 GRÜNEN in der Metropolregion Rhein-Neckar möge
5 beschließen: Wir Grünen in der Metropolregion Rhein-Neckar fordern, dass auf den
6 weiteren vierspurigen Ausbau der Bundesstraße 10 zwischen der Anschlussstelle A65
7 bei Landau und Hinterweidenthal, mitten durch das Biosphärenreservat
8 Pfälzerwald/Nordvogesen, verzichtet wird. Zur Entlastung dieser heute schon
9 verkehrstechnisch hochbelasteten Region fordern wir ergänzend die sofortige Sperrung
10 der Strecke für den LKW-Transitverkehr.

11 Wir setzen uns dafür ein, dass die Schienenstrecke zwischen Landau und Pirmasens
12 (Queichtalbahn) und weiter bis nach Saarbrücken ertüchtigt und kurzfristig eine
13 schnelle Regionalexpress-Linie eingerichtet wird. Mittelfristig sind die Elektrifizierung
14 und die Reinstallation des zweiten Gleises der Queichtalbahn anzustreben.

15 **Begründung:**

16 Der weitere Ausbau der B10 zwischen Landau und Hinterweidenthal mit
17 prognostizierten 50.000 Kfz/24h zu einer vierspurigen Bundesstraße im
18 Autobahnformat, führt zu einer nicht akzeptablen Belastung des Queichtals und zieht
19 nicht hinnehmbare Beeinträchtigungen für die betroffenen Anwohner, Umwelt und
20 Ökologie nach sich. Durch Lärm und Schadstoffe wird die Lebensqualität im Queichtal
21 zerstört, das grenzüberschreitende Biosphärenreservat Pfälzerwald/Nordvogesen wird
22 entlang seiner Mittelachse durch die B10-Autobahntrasse regelrecht zerschnitten,
23 wertvollste FFH-, und Vogelschutzgebiete werden hierdurch massiv in Mitleidenschaft
24 gezogen und ihrer Funktion beraubt.

25 Zur Entlastung der bereits heute hoch belasteten Strecke wäre eine dauerhafte Sperrung
26 für den LKW-Transitverkehr das Mittel der Wahl, welches sich im Rahmen der
27 zurückliegenden Tunnelanierungen bei Annweiler wiederholt bewährte und zu einer
28 deutlichen Verbesserung der Verkehrssituation auf der B10 führte.

29 Zur Realisierung eines nachhaltigen Verkehrskonzeptes im Queichtal, gerade auch in
30 einer solch bedeutenden und einmaligen Landschaft wie dem Biosphärenreservat
31 Pfälzerwald/Nordvogesen, drängt sich die Optimierung und Verbesserung der
32 vorhandenen Schienenstrecke zur Nutzung brachliegender Potentiale gerade zu auf. Die
33 kurzfristige Einrichtung einer Regionalexpress-Linie Landau – Pirmasens – Saarbrücken
34 wäre hierzu ein erster, kurzfristig und mit einfachen Mitteln zu realisierender Schritt. Die
35 mittelfristige Elektrifizierung und die Reinstallation des im Rahmen von
36 Reparationsleistungen nach dem zweiten Weltkrieg demontierten zweiten Gleises
37 könnten folgen.

38 Für den Kreis Südliche Weinstraße und auch die gesamte südliche Pfalz steht die B10
39 beispielhaft für eine maßlos überbordende, völlig übertriebene und hauptsächlich auf
40 den Straßenverkehr ausgerichtete Verkehrsplanung. Durch weitere Projekte wie die
41 zweite Rheinrücke bei Wörth (A65/B10), die Bienwaldautobahn (A65/B9), die
42 Hornbachspange (A65/B272), die Weinstraßenautobahn (B38) mit den Ortsumgehungen
43 Impflingen, Ingenheim, Oberotterbach u. Schweigen, der Umgehungen Klingenstein
44 (B48), sowie den Umgehungen an der L509 Bellheim, Knittelsheim u. Ottersheim,
45 würde die Südpfalz von einer einzigartigen Kulturlandschaft in eine
46 Verkehrsdrehscheibe für den europäischen Transitverkehr umgewandelt und dem
47 Straßenwahn geopfert.

V-05 Verkehrspolitik

AntragsstellerIn: Matthias Wilkes

UnterstützerInnen: Kreisverband Bergstraße

1 Vorfahrt für ICE und S-Bahn durch neue Kapazitäten für den Güterverkehr

2 - Doppelte Schienenanbindung an den Frankfurter Flughafen

3 - Entlastung der Straße und Reduzierung des Bahnlärms entlang der bestehenden
4 Bahntrassen

5 - Mehr Kapazitäten für die S-Bahn

6

7 1. Ausgangssituation:

8

9 Die Region ringt seit über 10 Jahren mit der DB AG und dem Bund um eine ICE-
10 Neubautrasse. Nach vielen Planungs- und Abstimmungsgesprächen kam der Bund im
11 November 2010 zu dem Ergebnis, dass eine reine ICE-Trasse nicht den gewünschten
12 Entlastungseffekt für den Schienenkorridor zwischen Köln und Basel und im engeren
13 Bereich zwischen Rhein-Main / Rhein-Neckar schaffen würde. Der prognostizierte
14 steigende Güterverkehr (CODE 24) zwischen Rotterdam und Genua kann durch eine
15 ICE-Neubautrasse nicht kompensiert werden. Mischverkehr auf einer ICE-Trasse würde
16 wiederum dem schnellen Personenfernverkehr entgegenstehen.

17

18 Vor diesem Hintergrund wurden die Planungen gestoppt und vom
19 Bundesverkehrsministerium ein Gutachten zur Optimierung dieses Schienen-korridors
20 ausgeschrieben und Anfang 2012 in Auftrag gegeben. Das Gutachten soll im Sommer

21 2013 kurz vor der Bundestagswahl vorliegen. Mit der neuen Legislaturperiode des
22 Bundestages soll auf dieser Grundlage bis 2015 der Bundesverkehrswegeplan
23 fortgeschrieben werden, der die Finanzierungsprioritäten für die Verkehrsinfrastruktur in
24 Deutschland festlegt.

25

26 Aus dieser Zeitachse ergibt sich die Notwendigkeit, dass sich die Metropolregion Rhein-
27 Neckar mit der Thematik der Neubautrasse befasst, zu einer einmütigen Position
28 bekennt, diese zeitnah und proaktiv beim Bundesverkehrsministerium im Hinblick auf
29 eine Einflussnahme auf die derzeit tätigen Gutachter vertritt.

30

31 2. Lösung :

32 **Bau einer reinen Güterverkehrsstrasse in dem zu untersuchenden Korridor Region**
33 **Rhein-Main / Rhein-Neckar.**

34

35 Eine reine Güterverkehrsstrasse könnte („Zug an Zug“) Güterzüge in optimierter
36 Auslastung einer Bahntrasse durch die Region führen. Die dafür zu bauende
37 Neubautrasse könnte im Hinblick auf die Trassenführung berücksichtigen, dass
38 Lärmemissionen soweit wie möglich von bestehenden Siedlungsräumen ferngehalten
39 bleiben. Gleichzeitig würden Güterzüge auf den bestehenden Nord-Süd-Verbindungen
40 (linksrheinisch Mainz-Ludwigshafen und rechtsrheinisch Frankfurt Flughafen-Mannheim
41 (Riedbahn) und Frankfurt-Heidelberg (Rhein-Neckar-Bahn),

42 - fast - vollständig auf die Güterverkehrsneubautrasse verlagert werden können. Damit
43 würden auf diesen drei wichtigen Nord-Süd-Verbindungen durch die Metropolregion
44 Rhein-Neckar die notwendigen Kapazitäten für den Personenfern- (ICE) und -
45 nahverkehr (S-Bahn) geschaffen und derzeit bestehende Lärmemissionen deutlich
46 reduziert werden können.

47

48 Neben der Güterverkehrsneubautrasse sind zwei weitere bauliche Ergänzungen
49 notwendig:

50 a) Eine Verbindungsspanne der Main-Neckar-Bahn von Darmstadt direkt nach
51 Frankfurt/Flughafen, um damit die Main-Neckar-Bahn von Walldorf über
52 Heidelberg, Weinheim-Bensheim über Darmstadt neben der Riedbahn ebenfalls
53 direkt mit dem Frankfurter Flughafen zu verbinden

54 und

55 b) Streckenoptimierungen an einzelnen Abschnitten der Riedbahn, um auf der
56 Strecke zwischen Frankfurt/Flughafen und Mannheim ein höheres Tempo für
57 Fernverkehrszüge erreichen zu können und damit die ICE-Führung über den
58 Mannheimer Hauptbahnhof in seiner Attraktivität weiter zu erhöhen.

59 Mit diesen baulichen Maßnahmen, die alle im Hinblick auf Kostenaufwand und
60 bisherige Planungsziele für Bund, als auch für die DB AG realistisch erscheinen, ergeben
61 sich damit zusammengefasst folgende Vorteile:

62

63 Fast vollständige Entlastung der bestehenden Bahnverbindungen von
64 Güterverkehr und damit erhebliche Reduzierung der Lärmemissionen für viele
65 Siedlungsräume.

66 Die Entflechtung des Mischverkehrs (Güter- und Personenverkehr) schafft die
67 Voraussetzung für einen gut vertakteten S-Bahn-Verkehr auf diesen Schienenstrecken.

68 Beide Gleisäste auf der rechtsrheinischen Seite hätten sowohl von
69 Walldorf/Heidelberg über Bergstraße/Darmstadt, als auch von Mannheim über die
70 Riedbahn eine direkte Anbindung zum Frankfurter Flughafen und damit für über 70%
71 der Bevölkerung der Metropolregion Rhein-Neckar eine Anschlusszeit zwischen 30 und
72 40 Minuten zum größten Flughafen Kontinentaleuropas. Damit wäre auch die
73 Fragestellung eines Regionalflughafens erledigt und für die Metropolregion Rhein-
74 Neckar sachgerecht gelöst.

75 Die Frage eines „Bypasses“ für ICE-Züge stellt sich damit nicht mehr: die ICE's
76 werden über die bestehenden Schienenstrecken (Riedbahn von Frankfurt/Flughafen
77 nach Mannheim Hauptbahnhof bzw. über die Main-Neckar-Bahn von Darmstadt
78 Hauptbahnhof über Bensheim/Weinheim nach Heidelberg Hauptbahnhof geführt.

79 Durch die volle Kapazität einer reinen Güterverkehrsstrecke würde zusätzlich das
80 Straßennetz (insbesondere die Autobahnen) in der Metropolregion Rhein-Neckar
81 erheblich entlastet.

82

83 3. Vorschlag für die weitere Vorgehensweise:

84

85 Der Vorstand der Metropolregion Rhein-Neckar sollte sich als Führungsgremien der
86 Metropolregion mit dieser Zielsetzung kurzfristig befassen und wenn möglich, sich diese
87 schnell zu eigen machen. Auf dieser Grundlage sollte schnellstmöglich mit der Spitze des
88 Bundesverkehrsministeriums (Minister Ramsauer, Staatssekretär Ferlemann) in Berlin ein
89 Spitzentreffen vereinbart werden, in dem dieser Vorschlag erläutert und darum gebeten
90 wird, diesen Vorschlag der Metropolregion Rhein-Neckar den Gutachtern als
91 Lösungsoption zu unterbreiten.

92

93 Mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums als Auftraggeber und Umsetzung
94 durch die Deutsche Bahn AG könnte der Deutsche Bundestag mit der Fortschreibung
95 des Bundesverkehrswegeplanes im Jahr 2015 finanziell grünes Licht geben, dieses
96 Projekt zügig umzusetzen. Mit dieser Umsetzung wäre ein großer Teil der
97 Verkehrsinfrastrukturfragen der Metropolregion Rhein-Neckar gelöst (Fernverkehr,
98 schneller Regionalverkehr, S-Bahn, Entlastung von Güterverkehr bestehender Schienen
99 und Straße, doppelte Anbindung an Frankfurt Flughafen).

V-06 Verkehrspolitik

AntragsstellerIn: Manfred Alban Pfeifer (KV Rhein-Pfalz)

UnterstützerInnen: Ortsverband Bündnis 90/Die Grünen Bobenheim-Roxheim

1 Schutz von BahnhofsanwohnerInnen vor akustischer Belästigung -

2 Konkret: Abstellen periodischer Warnansagen

3 Die Regionalkonferenz von B'90 GRÜNEN in der Metropolregion Rhein-Neckar möge
4 beschließen: Warnansagen, die nicht in direkten Zusammenhang mit einem ein- oder
5 durchfahrenden Zug erfolgen, sind abzustellen.

6

7 Begründung:

8 Am Bahnhof Bobenheim (sowie an einigen anderen Bahnhöfen in Deutschland und
9 möglicherweise auch in der Metropolregion) erfolgen auf Veranlassung des
10 Eisenbahnbundesamtes Warnansagen in periodischer Folge trotz Protest von
11 Anwohnern. Seit November 2011 ertönt am Bahnhof Bobenheim pro Stunde achtmal
12 (im wechsenden Abstand von fünf und zehn Minuten) folgende Bandansage: „Achtung
13 Zugbetrieb. Halten Sie Abstand von der Bahnsteigkante und betreten Sie den
14 gekennzeichneten Bereich erst nach Halt des Zuges.“ Die Ansagen stehen nicht in
15 Zusammenhang mit einem durch- oder einfahrenden Zug. Manchmal erfolgt die
16 Ansage sarkastischer Weise wenige Sekunden nach Durchfahrt eines Zuges, während
17 danach zehn Minuten keine Ansage erfolgt, aber weitere Züge durchfahren. Der
18 Gewinn an Sicherheit durch die Ansagen ist daher fraglich. Anwohner hingegen werden
19 zusätzlich zu der gravierenden Lärmbelästigung durch die Züge durch diese Ansagen
20 belästigt. Hinweise auf die Gefahren des Zugbetriebs können durch bessere
21 Beschilderung, die niemanden stört, mindestens ebenso gut erfolgen.

22 In Abwägung mit dem fraglichen Gewinn an Sicherheit für Reisende und der
23 Belästigung von Anwohnern am Bahnhof spricht sich der Ortsverband Bobenheim-
24 Roxheim dafür aus, dass die Warnansagen abgestellt werden.

V-07 Verkehrspolitik

AntragsstellerIn: Wolfgang Raufelder (KV Mannheim)

UnterstützerInnen: Hermino Katzenstein (Neckargemünd), Michael Wustmann (Heidelberg), Simone Heitz (KV Neckar-Odenwald), Dieter Netter (LV Ludwigshafen), Claus Stegmaier (KV Odenwald-Kraichgau), Andreas Köstler (KV Mannheim)

1 Ertüchtigung und Ausbau des Neckars als Schifffahrtsweg zwischen 2 Mannheim und Heilbronn

3 Die Regionalkonferenz von B'90 GRÜNEN in der Metropolregion Rhein-Neckar möge
4 beschließen: Wir Grünen in der Metropolregion Rhein-Neckar streben die Ertüchtigung
5 des Neckars zwischen Mannheim und Heilbronn für das 135-m-Schiff an. Bei der
6 Ertüchtigung muss darauf geachtet werden, dass die notwendigen Wendeschleifen und
7 damit verbundene Befestigung des Ufers nicht in Stadtnähe oder in
8 Naturschutzgebieten gebaut werden.

9

10 Begründung:

11

12 Das Binnenschiff ist in der Regel von allen Massentransportmitteln das
13 umweltschonendste Verkehrsmittel. Durch den Ausbau und Ertüchtigung des Neckars
14 für größere Schiffe bis 135 m Länge werden auch modernere und ökologischere Schiffe
15 auf dem Neckar fahren können, die eine viel bessere Schadstoffausstoß-Bilanz als
16 kleinere Schiffe haben.

V-08 Verkehrspolitik

AntragsstellerIn: Wolfgang Raufelder (KV Mannheim), Hans-Ulrich Sckerl (KV Neckar-Bergstraße)

1 **Öffentlicher Personennahverkehr**

2 Die Regionalkonferenz von Bündnis 90/Die Grünen in der Metropolregion Rhein-
3 Neckar möge beschließen: Der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs muss in
4 der Metropolregion Rhein-Neckar weiter vorangetrieben werden. Ein Wechsel zwischen
5 den unterschiedlichen Verkehrsträgern sollte möglichst problemlos ermöglicht werden.
6 Die Förderung von Mobilitätszentren ist in diesem Zusammenhang eine wichtige
7 Aufgabe, um für die Einzelne/den Einzelnen geeignete Mobilitätsangebote aufzuzeigen.

8

9 **Begründung:**

10 Vor dem Hintergrund der Endlichkeit fossiler Brennstoffe und des Klimawandels ist ein
11 Umdenken im Bereich der verkehrlichen Infrastruktur und der individuellen Mobilität
12 erforderlich. In Deutschland fallen alleine auf den Verkehr rund 18 Prozent der CO₂-
13 Emissionen. Durch den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs lassen sich hier
14 klimaschädliche Emissionen einsparen. Zudem kann so die Lärm- und
15 Schadstoffbelastung vor Ort merklich reduziert werden.

16 Dem Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsträger kommt hierbei eine zentrale
17 Bedeutung zu. Mobilitätszentren bieten die Möglichkeit, zur Bereitstellung von E-Bikes,
18 Car-Sharing-Angeboten, Bussen, Bahnen, Taxen sowie Fahrradabstellanlagen.

V-07-01 Verkehrspolitik

AntragsstellerIn: Günter Resnikschek (KV Bergstraße)

UnterstützerInnen: OV Neckar-Steinach

1 **Änderungsantrag zu V-07: Instandsetzung der Wehr- und Schleusen-**
2 **anlagen am Neckar ohne Schleusenverlängerung**

3 Die Regionalkonferenz von B'90/GRÜNE möge beschließen, sich für die zeitnahe
4 Instandsetzung der Wehr- und Schleusenanlagen am Neckar einzusetzen. Gleichzeitig
5 ist die geplante Verlängerung Neckarschleusen auf 140m aus ökologischen und
6 ökonomischen Gründen strikt abzulehnen.

7

8 **Begründung:**

9

10 Für einen effizienten und reibungslosen Schiffsverkehr am Neckar ist die überfällige
11 Instandsetzung der Wehr- und Schleusenanlagen zeitnah umzusetzen. Die
12 Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt am Neckar darf nicht durch
13 reparaturbedürftige Technik und renovierungsbedürftige Anlagen beeinträchtigt werden.

14 Hingegen ist die geplante Verlängerung der Schleusen aus folgenden Gründen strikt
15 abzulehnen:

16 1) Schiffe mit einer Länge von 135m und entsprechend starker Motorisierung würden
17 schwere ökologische Schäden bewirken: Absink in Uferbereichen mit Auswirkung auf
18 Jungfische, härtere Schlagwellen mit starker Beeinträchtigung von Flora und
19 Brutgelegen, dauerhafte Schädigung an Flusssohle und Uferböschungen.

20 2) Die notwendige Begradigung („Abschleifen“) zahlreicher Neckarkurven und die
21 Anlage übergroßer Wendestellen raubt dem Neckar landschaftliche Schönheit und
22 Charme.

23 3) Der Wasserbedarf der verlängerten Schleusen führt zu Defiziten bei der
24 Energiegewinnung der Wasserkraftwerke.

25 4) Mit den derzeit auf dem Neckar einsetzbaren Schiffen bis 105m Länge ist eine
26 Transportleistung von 20 Millionen Tonnen pro Jahr möglich, realisiert werden jedoch
27 lediglich knapp 7 Millionen Tonnen pro Jahr. Daher können auch längere Schiffe die
28 Straßen nicht entlasten, es fehlt schlicht die Nachfrage. Es gibt keine nachvollziehbare
29 Berechnung bzw. einen Nachweis für die Prognose der Frachtverlagerung von Straße
30 auf Wasser.

31 5) Bei 135m Schiffen sind Transportkosten höher und Transportleistung
32 (Menge/Zeiteinheit) geringer als bei derzeit eingesetzten optimalen 105 m Schiffen.
33 Zudem sind durch die längeren Schiffe Stockungen des Schiffsverkehrs
34 vorprogrammiert, da diese kaum überholt werden können und wesentlich längere
35 Schleusungszeiten benötigen.

36 6) Unter den geschilderten Gründen wäre die Ausgabe von mehreren hundert Millionen
37 Euro für die Verlängerung der Schleusen wirtschaftlich blanker Unsinn. Dieses Geld
38 wäre für viele andere sinnvolle und notwendige Investitionen verloren.

V-07-02 Verkehrspolitik

AntragsstellerIn: Karl-Heinz Paschen (KV Neckar-Odenwald)

UnterstützerInnen: Boris Cotar (KV Neckar-Odenwald), Hans-Detlef Ott ((KV Neckar-Odenwald

1 **Änderungsantrag zu V-07: Instandsetzung der Wehr-und**
2 **Schleusenanlagen am Neckar ohne Schleusenverlängerung**

3 Es wird beantragt– abweichend vom Antrag V-07 und V-07-1-, dass die
4 Regionalkonferenz von B'90/GRÜNE beschließen möge, sich für die Erstellung einer
5 Bedarfsstudie hinsichtlich der möglichen Instandsetzung bzw. möglichen Ausbaus der
6 Wehr- und Schleusenanlagen am Neckar einzusetzen, um erst nach Vorliegen einer
7 solchen neuen Studie einen Beschluss über die Instandsetzung von Wehr- und
8 Schleusenanlagen mit oder ohne Schleusenverlängerung zu fassen.

9

10 **Begründung:**

11

12 Eine von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost in Auftrag gegebenen Ausarbeitung
13 der Planco Consulting GmbH aus dem Jahre 2007 hat nach Auffassung des
14 Antragstellers wenig Neckar-spezifische Inhalte, ist teilweise lückenhaft und nicht
15 ausreichend um darauf eine Entscheidung von derart großer Tragweite wie die
16 Sanierung und ggf. den Ausbau der Neckar Schleusen und Wehre zu stützen.

17

18

19

20 1. Instandsetzung auf dem gegenwärtigen Stand (Schiffe bis 100 m)

21

22 Um eine Entscheidung für eine Investition in Sachen Runderneuerung der
23 Neckarschleusen treffen zu können wäre es sinnvoll zu wissen, wie die Binnenschifffahrt
24 die Entwicklung der Schiffsgrößen langfristig sieht. Auf dem Rhein werden heute aus
25 wirtschaftlichen Gründen bereits überwiegend Binnenschiffe und Schubeinheiten von
26 110 m Länge oder mehr eingesetzt. Selbst die Schiffe der Klasse 110 m passen nicht in
27 die vorhandenen 27 Schleusen auf dem Neckar, da diese Schleusen nur 105 m lang sind
28 und aus Sicherheitsgründen nur Schiffe von bis zu 100 m Länge eingesetzt werden
29 dürfen.

30 100 m lange Schiffe gibt es nur sehr wenige und es werden daher auf dem Neckar in
31 der Praxis nur Schiffe bis 85 m Länge eingesetzt, das sogenannte Europaschiff das
32 typischerweise einen Tiefgang von 2,50 m hat. Diese Schiffsklasse hat ein
33 Ladevermögen von rund 1,350 Tonnen.

34 Das Konzept dieser Schiffe stammt aus den 70er Jahren und Schiffe dieser Klasse
35 werden heute praktisch nicht mehr gebaut. Zwischen 2006 und 2010 wurden 293
36 Frachtschiffe mit verschiedenen Abmessungen gebaut, davon 14 Schiffe der
37 Europaklasse. Alle anderen Schiffe waren größer, d.h. 110 m lang oder länger und
38 daher für den Neckar in der heutigen Schleusengröße nicht tauglich.

39 Bei einer Entscheidung bezüglich der Sanierung der vorhandenen Schleusen und Wehr
40 ist ferner das Ladungsaufkommen zu berücksichtigen. Seit der Jahrtausendwende hat
41 sich das Frachtaufkommen auf dem Neckar kontinuierlich verringert von etwa 9
42 Millionen Tonnen auf derzeit etwa 7 Millionen Tonnen.

43 Im Jahr 2003 wurden auf dem Neckar 1,7 Millionen Tonnen Kohle und 0,3 Millionen
44 Tonnen Mineralölprodukte, von Letzterem überwiegend leichtes Heizöl, transportiert.
45 Es darf wohl davon ausgegangen werden, dass diese Transportmengen aus
46 ökologischen Gründen langfristig wegfallen werden, wodurch sich die Wirtschaftlichkeit
47 dieser Binnenwasserstraße weiter verschlechtern wird.

48 Es ist daher nicht auszuschließen, ja eher wahrscheinlich dass die Sanierung der
49 Neckarschleusen am tatsächlichen Bedarf vorbeigeplant wird und im Ergebnis zu einer

50 Wasserstraße führt, für die es praktisch langfristig weder geeignete Schiffe noch ein
51 ausreichendes Ladeaufkommen gibt.

52

53 2. Vergrößerung der Schleusen

54

55 Es bestehen Pläne, im Rahmen der Modernisierung eine Vergrößerung der
56 Schleusenkammern vorzunehmen, um den Neckar für Schiffe von 135 m Länge
57 schiffbar zu machen.

58 Befürworter der Vergrößerung der Schleusenkammern stellen sich auf den Standpunkt,
59 dass mit größeren Schiffen die Transportkosten per Tonne Ladegut reduziert würden
60 und sich daher die Wettbewerbsfähigkeit der umweltfreundlichen Binnenschifffahrt
61 gegenüber der Schiene und der Straße verbessern würde.

62 Für eine Verbesserung der Schiffbarkeit spricht auch, dass der überwiegende Teil der
63 auf dem Neckar transportierten Güter von den Rheinmündungshäfen kommen, oder
64 dorthin transportiert werden. Das bedeutet, dass der überwiegende Teil der
65 Transportleistungen auf dem Rhein erfolgt, wo problemlos 135 m Schiffe eingesetzt
66 werden. Die Limitierung des Neckars auf 100 m (in der Praxis auf 85 m) hat daher eine
67 Erhöhung der Transportkosten über die gesamte Strecke zur Folge.

68 Eine Umladung z.B. in Mannheim von 135 m Schiffen auf 85 m Schiffe kommt auch
69 nicht in Frage, diese Umladung wäre sehr teuer und würde die Wettbewerbsfähigkeit
70 der Binnenschifffahrt weiter reduzieren.

71 Tatsächlich hat sich die Transportleistung auf dem Neckar in den vergangenen reduziert
72 wegen des Wettbewerbsnachteils gegenüber anderem Verkehrsträger. Ob größere
73 Schiffs von 135 m Länge da der Heilsbringer sind, muss bezweifelt werden.

74 Zum einen stellt sich die Frage, ob die Infrastruktur in den Verlade- bzw. Entladehäfen
75 am Neckar geeignet sind, um die mit dem längeren und schwereren Schiffen
76 umzugehen. Sind z.B. die Piers lang und stabil genug? Ist die Statik der Piers danach
77 ausgelegt, der durch Winddruck entstehenden Belastung von 5.000 Tonnen
78 standzuhalten? Können die Empfangsläger die größeren Entlademengen bewältigen,

79 d.h. ist zum Beispiel Silokapazität ausreichend vorhanden? In einer Transportkette
80 bemisst sich das Transportvolumen immer nach dem geringsten Behältervolumen in der
81 Kette; die isolierte Betrachtung der Schleusenkapazität ist hier nicht ausreichend.

82 Zum anderen ist der wirtschaftliche Vorteil durch größere Schiffe zu betrachten. 135 m
83 – Schiffe haben typischerweise einen Tiefgang von 3,50 m oder mehr, sie tragen dann
84 etwa 5.000 Tonnen Ladung. Der Neckar lässt aber nur einen Tiefgang von 2,80 m zu,
85 was in der Praxis dazu führt, dass die Schiffe weniger als 80 % ihrer maximalen
86 Kapazität laden können. Bei Niedrigwasser reduziert sich die Lademenge weiter.
87 Dadurch wird der Transportkostenvorteil der größeren und wesentlich teureren Schiffe
88 nachhaltig beeinträchtigt. Der Transport von Luft bringt halt nichts ein.

89 In der Summe ist festzustellen dass die Notwendigkeit der Vergrößerung von Schleusen
90 am Neckar wirtschaftlich nicht hinreichend belegt ist, daher der Wunsch nach einer
91 Studie.

92

93 Zusammenfassung:

94 Es ist nicht auszuschließen, dass die wirtschaftlich und ökologisch sinnvollste Lösung für
95 Schifffahrt auf dem Neckar sich so darstellt, dass die Schifffahrt mit den vorhanden
96 Mitteln weiter betrieben wird, d.h. mit notdürftiger und kostengünstiger Erhaltung des
97 Status Quo bis sich das Thema langfristig von selbst erledigt. Die Folge könnte eine
98 weitgehende Renaturierung des Flusses bei gleichzeitiger Erhöhung der
99 Stromproduktion z.B. durch schwimmende Kraftwerke sein.