

# Verkehrspolitische Grundsatzpositionen der Industrie- und Handelskammer Rhein-Neckar

## Präambel

Die Industrie- und Handelskammern (IHKs) haben gemäß § 1 Abs. 1 IHKG die Aufgabe, das Gesamtinteresse der ihnen zugehörigen Gewerbetreibenden ihres Bezirks, einschließlich der Gesamtverantwortung der gewerblichen Wirtschaft, die auch Ziele einer nachhaltigen Entwicklung umfassen kann, auf regionaler, nationaler, europäischer und internationaler Ebene wahrzunehmen und für die Förderung der gewerblichen Wirtschaft ihres Bezirks zu wirken. Die Beantwortung der Frage nach den Vorzügen eines Wirtschaftsstandorts hängt dabei wesentlich von seiner Verkehrsanbindung ab. Ohne eine schnelle, flexible, zuverlässige und kostengünstige Mobilität von Personen und Gütern sind eine positive Wirtschaftsentwicklung und die Sicherung von Arbeitsplätzen nicht vorstellbar. Daher hat sich die Industrie- und Handelskammer Rhein-Neckar entschlossen, ihre Vorstellungen für die Gestaltung der Rahmenbedingungen sowie für die Finanzierung und den bedarfsgerechten Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu formulieren.

Vor dem Hintergrund der Anforderungen der Klimaschutzpolitik bekennt sich das Verkehrsgewerbe zu Nachhaltigkeit, Umwelt- und Klimaschutz. Auch der Verkehrssektor muss mit emissionsarmen bzw. emissionsfreien Fahrzeugen seinen Beitrag zur Schadstoffreduktion und Effizienzverbesserung leisten.

Die ordnungspolitischen, das heißt auch die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen im Verkehrswesen wirken sich massiv auf die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsträger untereinander und auf die Standortgunst von Regionen sowie auf die Belastung der Infrastruktur vor Ort aus. Dabei geht es nicht nur um Rahmenbedingungen oder Infrastrukturen innerhalb des IHK-Bezirks bzw. des Bundeslandes, sondern auch um deren Einbindung in die nationale und europäische Verkehrspolitik bzw. in großräumige Verkehrsnetze. Zur Durchsetzung dieser Interessen arbeiten die IHKs daher auf Landes- und Bundesebene sowie europaweit eng miteinander und mit Partnern zusammen.

Die Corona-Krise zeigt die enorme Bedeutung der Branchen Spedition, Transport und Logistik für eine funktionierende (Waren-)Versorgung der Unternehmen sowie der Bevölkerung. Die Aufrechterhaltung von Transportketten war und ist u. a. aufgrund geschlossener Grenzen eine enorme Herausforderung, die von den Unternehmen bestmöglich gelöst wird. Aufgrund der allgemein sichtbar gewordenen Systemrelevanz verdient dieser Sektor eine hohe Wertschätzung und Unterstützung.

Ziel der Verkehrspolitischen Grundsatzpositionen der Industrie- und Handelskammer Rhein-Neckar ist es, deutlich zu machen, in welchen Bereichen der Verkehrspolitik die Interessen der Wirtschaft eine besondere Berücksichtigung benötigen:

- 1. Verkehrsinfrastruktur erhalten, ausbauen, optimieren und effizient nutzen**
- 2. Finanzierung verstärken und verstetigen**
- 3. Rahmenbedingungen für den Verkehr verbessern**
- 4. Stadtverkehr wirtschaftsfreundlich gestalten**

## 1. Verkehrsinfrastruktur erhalten, ausbauen, optimieren und effizient nutzen

Für die gesamte Wirtschaft des Landes und der Region, und darunter insbesondere die exportorientierten Unternehmen, ist die verkehrliche Anbindung an überregionale, an europäische und weltweite Absatz- und Beschaffungsmärkte existenziell. Aber auch der intraregionale Warenaustausch, die Ver- und Entsorgung aller Wirtschafts- und Lebensbereiche, kann nur mit ausreichenden Flächen für die Logistik sowie einer gut erhaltenen und ausgebauten und damit leistungsfähigen Infrastruktur bewältigt werden. Letztere ist für unterschiedlichste Wirtschaftszweige und die damit zusammenhängenden Mobilitätsbedürfnisse der Menschen überaus bedeutend. Zudem rücken die Städte unter logistischen Gesichtspunkten mehr und mehr in den Fokus. Es gilt, diese Gebiete auch bei einer zunehmend kleinteiligeren Sendungsstruktur und zunehmenden Sendungsvolumina durch Dienstleister zu versorgen.

Heute reichen die Flächenreserven, die verkehrlichen Kapazitäten sowie die Qualität auf vielen Verkehrswegen und in zahlreichen Verkehrsknoten nicht mehr aus. Auch der Umstieg auf alternative Antriebstechnologien ändert daran nichts. Nicht zuletzt führen Staus zu Zusatzkosten für die Wirtschaft, und fehlende Lkw-Parkplätze dazu, dass das Berufsbild der Kraftfahrer unattraktiver wird und dadurch den Fahrermangel weiter verschärft.

Um die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen nicht zu gefährden, ist ein Angebot aller Verkehrsmittel zu gewährleisten. Die Entwicklung der Infrastruktur sollte sich daher aus Sicht der Wirtschaft an folgenden Leitlinien orientieren:

- Straße, Schiene, Wasserstraße, Häfen, Luftverkehr und Kombinierten Verkehr zukunftsgerecht weiterentwickeln (auch auf europäischer Ebene), inklusive koordiniertem Baustellenmanagement und der Straffung von Planungs- und Genehmigungsverfahren
- Umsetzen von Strategien zur Verkehrsvermeidung
- Einbindung der baden-württembergischen Verkehrsinfrastruktur in das nationale und europäische Verkehrsnetz
- Schneller Rechtssicherheit für Infrastrukturprojekte schaffen
- Ausbau der digitalen Infrastruktur beschleunigen
- Frühzeitig Erhaltungsmaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur vorsehen
- Abstimmung der von Baumaßnahmen betroffenen Baulastträger vorausschauend planen und verbessern
- Leistungsfähiges Bundesfernstraßennetz in Baden-Württemberg sichern
- Landesstraßen zukunftsgerecht ausbauen
- Radverkehrsnetze verbessern und ausbauen
- Ländlichen Raum und die dort ansässigen Unternehmen durch Ausbau von Straße, Schiene, ÖPNV, Radwegen stärken
- Regionale und überregionale Verkehrs- und Mobilitätskonzepte sowie Betriebliches Mobilitätsmanagement fördern
- Engpässe im Schienennetz für Güter- und Personenverkehre zeitnah beseitigen
- Binnenwasserstraßen, insbesondere Rhein, Neckar, Main und Donau zukunftsfähig ausgestalten
- Zusätzliche Lkw-Parkplätze an Bundesfernstraßen und wichtigen Verkehrsachsen bereitstellen
- Schwerlastrouten vorausschauend erhalten und zügig ausbauen
- Logistikflächen bereitstellen und langfristig sichern
- Vernetzung der Verkehrsträger, Kombinierten Verkehr und Containerumschlag deutlich stärken; Aus- und Neubau von Terminalstandorten und Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs samt begleitender Infrastrukturmaßnahmen forcieren
- Vordringliche Verkehrsinfrastruktur-Maßnahmen in der Region, im Land sowie darüber hinaus zügig umsetzen (siehe Anhänge)

## 2. Finanzierung verstärken und verstetigen

Leistungsfähige, verlässliche Verkehrsnetze, wie sie die Wirtschaft braucht, setzen voraus, dass Verkehrsinvestitionen verstärkt, verstetigt und langfristig gesichert werden. Grundsätzlich gehört die Finanzierung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur sowie des öffentlichen Personennahverkehrs zur Daseinsvorsorge des Staates, die dieser aus Steuern und Abgaben finanziert. Der Staat nimmt allerdings deutlich mehr an Verkehrssteuern und Abgaben ein, als er an Investitionen für den Verkehr ausgibt. Damit es nicht zu Kapazitätsengpässen und schlechten Erhaltungszuständen der Infrastruktur oder mangelhafter Anbindung und Vernetzung im ÖPNV kommt, sollte die Finanzierung aus Sicht der Wirtschaft unter Berücksichtigung folgender Kriterien gestaltet werden:

- Verkehrsinfrastrukturfinanzierung aufstocken und verstetigen
- Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) in Bereichen der Daseinsvorsorge, insbesondere dem Straßenbau, prüfen und nutzen, falls die volkswirtschaftlichen Kosten reduziert werden
- Bundesfernstraßenfinanzierung dauerhaft von Haushaltsschwankungen abkoppeln und strenge Zweckbindung einer Nutzerfinanzierung für die Bundesfernstraßen
- Keine Ausdehnung der Lkw-Maut für Bundesfernstraßen auf das nachgelagerte Netz. Überlegungen dazu generell nur bundeseinheitlich führen und wenn, dann Einnahmen für diese Straßen zweckbinden
- Ausreichend Geld aus dem Bundeshaushalt für Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen zur Verfügung stellen
- Gleichbehandlung regionaler Verkehrsflughäfen bei der Übernahme der Kosten der Flugsicherung sicherstellen
- ÖPNV-Finanzierung, -Angebot und -Qualität sichern. Förderung des Erhalts der ÖPNV-Infrastruktur mindestens auf der Basis der bis 2030 im GVFG festgeschriebenen Rahmenbedingungen weiter beibehalten
- Die Wirtschaft trägt mit Jobtickets und Zuschüssen für Pendler freiwillig zur Finanzierung des ÖPNV bei. Die Beteiligung an solchen Modellen hängt im Wesentlichen von einem attraktiven und nachfragerechten Angebot auch in Gewerbegebieten ab. Bei Überlegungen zur Drittnutzerfinanzierung im ÖPNV („Mobilitätspass“) sollten Unternehmen nicht durch staatliche Abgaben zusätzlich belastet werden. Nicht konsistent sind Pläne zur Einführung einer Drittnutzerfinanzierung ohne gleichzeitig ein verbessertes ÖPNV-Angebot bereit zu stellen.
- Kommunalen Straßen- und Radwegebau durch ausreichend investive Mittel sichern

## 3. Rahmenbedingungen für den Verkehr verbessern

Sowohl auf europäischer als auch auf nationaler und Landesebene werden über Gesetze, Verordnungen, Richtlinien, Förderprogramme und Konzepte entscheidende Rahmenbedingungen für den Verkehr und die ökologische Transformation gesetzt. Für die Wirtschaft ist dabei wichtig, dass ihre Innovationskraft erhalten und gestärkt wird, dass eine möglichst langfristige Planungssicherheit besteht, dass nachhaltig agiert wird und nicht kurzfristig wechselnde Maßnahmen zur Vermeidung und Verlagerung sowie zur Verteuerung des Verkehrs im Vordergrund stehen. Denn diese führen in Verbindung mit Nachholbedarf beim Ausbau der Infrastruktur zu längeren Transportzeiten, geringerer Zuverlässigkeit der Produktions- und Lieferketten, höheren Umweltbeeinträchtigungen, erhöhten Kosten und Beeinträchtigung der Standortqualität. Die Wirtschaft spricht sich daher für bessere Rahmenbedingungen, fairen Wettbewerb und weniger Bürokratie aus:

- Leistungsfähiges europäisches Verkehrsnetz schaffen
- EU-Rahmen für wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem setzen und durchsetzen
- EU-Verkehrspolitik muss Wirtschaftswachstum durch faire Wettbewerbsbedingungen fördern; Verteuerung des Verkehrs durch Anlastung externer Kosten vermeiden, diese Mittel sonst aber zweckgebunden zur Beseitigung externer Effekte einsetzen
- Wettbewerbshindernisse und Bürokratie abbauen z. B. bei Berufs- und Marktzugang, Betrieb, Ausschreibung und Vergabe von öffentlichen Aufträgen
- Digitalisierung stärker nutzen, auch zur Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger
- Grenzüberschreitende Schienengüterverkehre weiter beschleunigen und vereinfachen unter Berücksichtigung der Interessen des Schienenpersonenverkehrs (Geschäftsreisende, Pendler)
- Umweltpolitik (z. B. Luftreinhaltung, Lärmschutz) muss auch Belange der Wirtschaft abwägen
- Klimaschutzpläne sind wichtig. Sie sollten möglichst ohne Standortnachteile und Zusatzbelastungen für die Wirtschaft erstellt werden. Flickenteppiche vermeiden und eine Einheitlichkeit mindestens auf Landesebene anstreben
- Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) leistungsfähiger und attraktiver machen
- Mittelstandsfreundliche Ausgestaltung von Vergabeverfahren im ÖPNV bei gleichzeitiger Sicherstellung des beauftragten Verkehrs über die gesamte Laufzeit
- ÖPNV-Anbindung von Gewerbegebieten und Ausbildungsbetrieben bereits bei der Planung berücksichtigen und bei bestehenden Gebieten nach Möglichkeit verbessern
- Radschnellwege für Pendler als zusätzliche Infrastruktur und Teil von Verkehrskonzepten fördern
- Regiobus-Konzept des Landes in übergeordnete Verkehrspläne zur Entlastung vom motorisierten Individualverkehr integrieren
- Erreichbarkeit kundengerechter Haltestellen – auch in Ballungsräumen – für Fernbuslinien und Bustourismus sicherstellen
- Personenbeförderungsrecht bezüglich Taxi- und Mietwagenmarkt sowie neuen Bedienformen wirtschaftsfreundlich umsetzen, und letztere mit dem öffentlichen Verkehr verzahnen
- Verzicht auf staatliche Restriktionen und Vorgaben bei Antriebstechnologien, stattdessen technologieoffene Förderung alternativer Antriebe für alle Verkehrsträger, um die besten, zukunftsfähigsten Lösungen zu entwickeln
- Innovative Verkehrsmittel auf Straße, Schiene, Wasserstraße und im Luftverkehr entwickeln, erproben und zulassen
- Landesweite Zulassung von Lang-Lkw auf Autobahnen und flexiblere Regelungen für die Prüfung der Anschlussstrecken zwischen Bundesautobahn und Be- und Entladeort
- Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleisten
- Fahrzeugtechnik und Fahrerqualifizierung anpassen
- Fachkräftemangel in der Verkehrsbranche, bei Verkehrsplanern und in Baufirmen entgegenwirken; Berufsbild und Ausbildung des Fahrpersonals aufwerten
- Gefahrgutregelungen praxisgerecht und einheitlich ausgestalten
- Kurzfristig aktivierbare bundes- und EU-weit gültige Notfallpläne und Regelungen für Krisen im Verkehrssektor erarbeiten und abstimmen

#### 4. Stadtverkehr wirtschaftsfreundlich gestalten

In den Innenstädten konzentrieren sich vielfältige Funktionen, unter anderem Handel, Gastronomie, Wohnen, Freizeit, Tourismus, Dienstleistung und Verwaltung. Hinzu kommen temporäre Baustellenverkehre sowie regelmäßige Ver- und Entsorgungsverkehre. Die verschiedenen Wirtschaftszweige leisten wichtige Beiträge zum Stadtbild sowie zur Funktionsfähigkeit der Stadt, bieten Arbeitsplätze und generieren Steuereinnahmen. Erreichbarkeit und die Mobilität in Innenstädten sind ausschlaggebend für die Attraktivität und damit auch für die Wirtschaftskraft einer Stadt. Gleichzeitig sollen alle Verkehre (Personen- und Warenverkehre) so effizient und umweltverträglich wie möglich abgewickelt werden, damit die Aufenthaltsqualität gesteigert und die Kundenfrequenz gehalten bzw. erhöht werden kann. ÖPNV und Rad- und Fußverkehr könnten bei einer gezielten Förderung deutlich höhere Anteile als heute am Modal Split übernehmen. Bei Überlegungen zu innerstädtischen Verkehrs- und Stadtentwicklungsprojekten müssen alle Interessen angemessen berücksichtigt werden. Dazu gehören auch die Interessen der innerstädtischen Wirtschaft. Wirtschaftsverkehr kann in weiten Teilen nicht auf öffentliche Verkehrsmittel verlagert werden. Er ist auch auf ein leistungsfähiges (Haupt-) Straßennetz angewiesen, welches gleichzeitig diese Verkehre bündelt und zusätzliche Kosten durch Staus und Umwegverkehre vermeidet. Die Wirtschaft tritt daher dafür ein:

- Funktionsfähige Innenstädte, beispielsweise als Arbeits- und Aufenthaltsraum, erhalten und weiterentwickeln
- Innerstädtischen Verkehr differenziert betrachten; zielgerichtete Maßnahmen erst nach detaillierten Untersuchungen diskutieren, entwickeln und umsetzen, und wirtschaftliche Belange im Stadtverkehr berücksichtigen
- Erreichbarkeit der Innenstädte mit allen Verkehrsmitteln sicherstellen; Erreichbarkeit auch für KEP-Dienste verbessern
- Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr) ausbauen und qualitativ verbessern sowie Mobilitätsmanagement fördern, um attraktive Alternativen zum Pkw z. B. für Pendler anzubieten, sodass der Straßenverkehr entlastet und der Verkehrsfluss verbessert wird
- Auch die Förderung von Sharing-Modellen (z. B. Carsharing, Bikesharing) entlastet den Autoverkehr und erhöht so z. B. die Lieferzuverlässigkeit im Wirtschaftsverkehr
- Verkehrsmanagement und Parkleitsysteme intelligent ausgestalten und zielorientierte Lösungen anbieten, z. B. ausreichende Be- und Entladezonen vorhalten, Angebot von Parkhäusern und Quartiersgaragen, „Park & Ride“-Angebote, Verbesserung der Rahmenbedingungen für Carsharing durch Bereitstellung von ausreichend und attraktiven Stellplätzen sowie E-Ladestellen, Angebot von Leih-Fahrrädern, Ausbau der Radwege
- Städte sollen sich aktiv in Fragen der Güterver- und -entsorgung auf der Ersten bzw. Letzten Meile einbringen und gemeinsam mit der Wirtschaft innerstädtische Logistik stadt- und umweltverträglicher gestalten
- Fahrverbote in Kommunen vermeiden und Alternativen suchen, um ein harmonisches Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten zu gewährleisten; weiträumige Umfahrungen für den Durchgangsverkehr anbieten

## Anhang 1

### **Vorschläge der Industrie- und Handelskammern in Baden-Württemberg zum Ausbau für die Wirtschaft wichtiger Verkehrswege im Land sowie darüber hinaus, beispielsweise:**

- Durchgehender Ausbau der Autobahnen A 5, A 6, A 7, A 8, A 81, A 98
- Ausbau großräumiger Bundesstraßenachsen, beispielsweise B 3, B 10, B 14, B 19, B 27, B 29, B 30, B 31/B 311, B 33, B 292, B 294, B 312, B 415, B 462, B 523
- Aus- bzw. Neubau z. B. der Schienenstrecken Frankfurt – Mannheim – Karlsruhe, Karlsruhe – Basel, Stuttgart – Wendlingen – Ulm – Augsburg, Stuttgart – Singen, Heilbronn – Osterburken – Würzburg
- Partielle mehrgleisige Ausbauten zur Kapazitätserhöhung und Berücksichtigung von Güterverkehren sowie die Elektrifizierung u. a. der Strecken Friedrichshafen – Radolfzell, Aalen – Heidenheim – Ulm, Tuttlingen – Sigmaringen – Ulm, Tübingen – Horb und weiterer Nebenstrecken
- Bedarfsgerechter Ausbau der Bahnknoten
- Sanierung und Verlängerung der Neckar-Schleusen für 135-Meter-Schiffe
- Prüfung weiterer Maßnahmen, um die Luftverkehrsinfrastruktur zu stärken und besser an das Straßen- und Schienennetz anzubinden

## Anhang 2

**Vorschläge der IHK Rhein-Neckar zum Ausbau für die Wirtschaft wichtiger Verkehrswege, beispielsweise:**

### **Straßen**

#### Bundesfernstraßen

- A 5 durchgehend sechsstreifiger Ausbau von Darmstadt über AK Walldorf bis Basel
- A 6 durchgehend sechsstreifiger Ausbau von Saarbrücken über AK Walldorf und AK Weinsberg bis Nürnberg
- A 6 Bau einer Autobahnanschlussstelle bei Dielheim
- B 3 Ortsumfahrung Hirschberg-Großsachsen
- B 27 Ausbau als Autobahnzubringer zwischen Elzmündungsraum (Mosbach) und Heilbronn/Neckarsulm (A 6)
- B 27 mehrspuriger Ausbau von Mosbach über Buchen nach Tauberbischofsheim einschließlich des Ausbaus der Ortsdurchfahrt Mosbach
- B 27 Ortsumfahrung Neckarburken
- B 27 Ortsumfahrung Hardheim
- B 45 Ausbau Sinsheim – Neckargemünd inklusive der Anschlüsse in Sinsheim (B 292) und Neckargemünd (B 37)
- B 292 Weiterführung des durchgehend mehrspurigen Ausbaus zwischen Mosbach und Autobahnanschlussstelle Sinsheim (A 6)
- B 292 ortsdurchfahrtsfreier Ausbau zwischen Sinsheim (A6) und der A 5
- Prüfung einer weiteren Rheinquerung im Raum Mannheim/Ludwigshafen

#### Landesstraßen

- L 515 Ausbau Merchingen – Ballenberg
- L 518 Sanierung und Kurvenbegradigung Walldürn – Altheim
- L 520 Ausbau GroÙeicholzheim – Waldhausen – B 27
- L 527 Ausbau Neckargerach – Reichenbuch
- L 541 Ortsumfahrung Heddesheim
- L 546 Ortsumfahrung St. Leon
- L 547 Ortsumfahrung Wiesloch
- L 582 Ausbau Osterburken – Bofsheim
- L 597 Fertigstellung Mannheim-Seckenheim – Ladenburg
- L 600 Ausbau Leimen – Bammental – B 45
- L 612 Ortsumfahrung Dielheim
- L 615 Dallau – Muckental
- L 633 Neckarkatzenbach – Guttenbach
- L 643 Sanierung und Kurvenbegradigung Neckargerach – Schollbrunn
- L 723 vierspuriger Ausbau zwischen AS Wiesloch/Rauenberg (A 6) und Walldorf sowie Ausbau des Knotenpunktes L 723/B 3 zum „Vollkleblatt“

### Straßen in kommunaler Verantwortung

- 5. Neckarquerung in Heidelberg
- Ausbau der Verkehrsknoten der B 44 auf Mannheimer Stadtgebiet

### **Schienenwege**

- Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim mit Einbindung des Hauptbahnhofs Mannheim in den Personenfernverkehr sowie des Rangierbahnhofs Mannheim in den Güterverkehr und gleichzeitig Steigerung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Schienenstrecken im Korridor Frankfurt – Mannheim
- Neu- und Ausbaustrecke Mannheim – Karlsruhe zur Erhöhung der Kapazität
- Ausbau des Knotens Mannheim – Heidelberg zur Verbesserung des Güterverkehrs sowie des Nah- und Fernverkehrs, inklusive erforderlicher Maßnahmen in den Hauptbahnhöfen Mannheim und Heidelberg
- Prüfung eines zweigleisigen Ausbaus Meckesheim – Sinsheim („Elsenzalbahn“)
- Weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Geschwindigkeit auf der Schnellstrecke Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland auf dem Abschnitt Mannheim – Saarbrücken – Baudrecourt
- Ertüchtigung der Strecke Heilbronn – Osterburken – Würzburg („Frankenbahn“), v. a. durch den zweigleisigen Ausbau Züttlingen – Möckmühl
- Beschleunigung der Strecke Seckach – Miltenberg („Madonnenlandbahn“), insbesondere durch Überarbeitung des Fahrplankonzepts und eine bessere Verknüpfung mit der S-Bahn Rhein-Neckar

### **Maßnahmen des öffentlichen Nahverkehrs**

- Ausbau des Straßenbahnnetzes in Heidelberg und den Nachbargemeinden („Mobilitätsnetz Heidelberg“), beispielsweise durch den Bau der Straßenbahn in das Neuenheimer Feld und Verbesserung der Erschließung der Heidelberger Altstadt, weiterer Ausbau des kommunalen Schienennetzes und Verlängerung der Straßenbahn bis Schwetzingen
- Umsetzung der Konversionsnetzmaßnahmen Mannheim (Straßenbahnneubau Benjamin-Franklin-Village und Glücksteinquartier, Ausbau der Knotenpunkte Mannheim Hauptbahnhof und Käfertal Bahnhof sowie weitere Haltestellenausbaumaßnahmen) sowie kontinuierliche Instandhaltung und Ausbau der Schieneninfrastruktur
- Fertigstellung der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar mit Ertüchtigung der Bahnsteig- und Betriebsanlagen zur Verbesserung der Zugfolgen
- Auf der S-Bahnlinie Mannheim – Osterburken bedarfsorientierte Zusatzbedienung in der Hauptverkehrszeit durch Halbstundentakt zwischen Mosbach und Osterburken und den Einsatz von Sprinter-/RE-Zügen zwischen Mannheim, Mosbach und Osterburken sowie in umgekehrter Richtung



**Radwege**

- Umsetzung der Radschnellwege Mannheim – Heidelberg, Mannheim – Viernheim – Weinheim, Heidelberg – Weinheim – Darmstadt, Heidelberg – Bruchsal – Karlsruhe und Mannheim – Schwetzingen – Walldorf/Wiesloch
- Ausbau der örtlichen Radwegenetze

**Wasserstraßen**

- Sanierung und Verlängerung der Neckar-Schleusen für 135-Meter-Schiffe

**Luftverkehr**

- Sicherung des Verkehrslandeplatzes Mannheim

Mannheim, 16. März 2022