

A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Bernhard Braun und Jutta Blatzheim-Roegler (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

– Drucksache 17/5525 –

Alternativen zum motorisierten Individualverkehr während des Umbaus der Hochstraße Nord in Ludwigshafen

Die Kleine Anfrage – Drucksache 17/5525 – vom 22. Februar 2018 hat folgenden Wortlaut:

Ende 2019 soll der Abriss der Hochstraße Nord beginnen. Die Hochstraße Nord wird von vielen Pendlerinnen und Pendlern aus dem Gebiet der ganzen Vorderpfalz genutzt. Für Bürgerinnen und Bürger, die diese Strecke nutzen, ist während der Bauzeit von über acht Jahren mit erheblichen Einschränkungen und Verzögerungen zu rechnen, wenn nicht Alternativen zum Autoverkehr geschaffen und ausgebaut werden. Diese Alternativen bestehen beispielsweise in einem Ausbau des ÖPNV, besseren Bedingungen für Radfahrerinnen und Radfahrer und Mitfahrgelegenheiten. Jetzt ergriffene Maßnahmen haben das Potenzial, Mobilität in der Vorderpfalz dauerhaft anders zu gestalten.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Für welche Gebietskörperschaften in der Vorderpfalz sind welche zusätzlichen Maßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr während der Bauphase geplant und wann werden diese umgesetzt (bitte einzeln auflisten)?
2. Wird es zu einer Erhöhung der Kapazitäten oder der Taktichte bei der S-Bahn Rhein-Neckar kommen und wenn ja, in welchem Umfang und für welche Dauer zum Bezugsjahr 2017?
3. Sind vonseiten des Landes zusätzliche Maßnahmen im Bereich Radverkehr in der Vorderpfalz geplant, um den Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad noch attraktiver zu machen?
4. Wann wird die Radschnellverbindung Heidelberg – Schifferstadt auf rheinland-pfälzischer Seite umgesetzt?
5. Wann wird das vom Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten Rheinland-Pfalz geförderte Projekt „Klimafreundliche Mitarbeitermobilität“ der Hochschule Ludwigshafen für die Stadt Ludwigshafen und andere Gebietskörperschaften fertiggestellt sein und welches Forschungsziel liegt diesem Projekt zugrunde?
6. Wie viele Berufspendlerinnen und Berufspendler müssten vom Auto auf andere Verkehrsmittel umsteigen, damit Staus und andere Straßenverkehrsengepässe während des Abrisses der Hochstraße Nord vermieden werden können?

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 15. März 2018 wie folgt beantwortet:

Der Umbau der Hochstraße Nord erfolgt in kommunaler Planungshoheit und somit eigener Zuständigkeit der Stadt Ludwigshafen als Straßenbauasträger für die im Stadtbereich verlaufende B 44. Vor diesem Hintergrund koordiniert die Stadt in Abstimmung mit den zuständigen Projektverantwortlichen insbesondere auch die die Baumaßnahme begleitenden Umleitungsverkehre, mögliche Alternativen zum Autoverkehr oder die in Betracht kommenden Möglichkeiten einer verstärkten Nutzung des ÖPNV.

Anlässlich der Kleinen Anfrage 17/5525 wurden die Stadt Ludwigshafen sowie die Rhein-Neckar-Verkehr (RNV) angefragt.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1:

Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV liegt bei den Kreisen und kreisfreien Städten. Diese sind für die Bestellung von Leistungen verantwortlich. Nach den der Landesregierung vorliegenden Informationen befinden sich die in der Vorderpfalz zuständigen Gebietskörperschaften derzeit in der Planung und Koordination möglicher Maßnahmen. Es liegen allerdings noch keine konkreten Beschlüsse vor.

b. w.

Im Rahmen der Planung der Hochstraße Nord wurde von der Stadt Ludwigshafen das „3-Zonen-Konzept“ entwickelt, um die Verkehrsbelastung an die während der Bauzeit zur Verfügung stehenden Verkehrskapazitäten anzupassen. Die Schwerpunkte des „3-Zonen-Konzeptes“ sind eine Umfahrung des Innenstadtbereichs im Individualverkehr und eine verstärkte Nutzung des ÖPNV in der Kernzone. So sollen innerhalb des Stadtgebietes zusätzliche Straßenbahnlinien verkehren, die die Hauptpendlerströme aufnehmen sollen.

Weiterhin soll sichergestellt werden, dass die Busse aus den südlichen und südwestlichen Stadtteilen möglichst staufrei bis zum zentralen Umsteigepunkt, dem Berliner Platz, gelangen. Durch die Einrichtung von Fahrradverleihsystemen sollen darüber hinaus der Einzugsradius von Haltestellen deutlich erweitert und ein flexibles und multimodales Verkehrssystem gefördert werden. Die Maßnahmen sollen mit dem Beginn der starken Verkehrsbehinderungen nutzbar sein.

Darüber hinaus sind insbesondere bereits folgende Angebotsverbesserungen im ÖPNV umgesetzt worden:

- tagesdurchgängiger 30-Minuten-Takt Dannstadt – Ludwigshafen (Linie 580 – bereits zum Fahrplanwechsel Sommer 2015 umgesetzt),
- tagesdurchgängiger 30-Minuten-Takt Speyer – Otterstadt – Waldsee – Neuhofen – Rheingönheim (Linie 572 mit Anschluss zur Straßenbahn – zum Jahresfahrplanwechsel 2017/2018 umgesetzt).

Zu Frage 2:

Im Zulauf auf Ludwigshafen ist es bereits in den vergangenen Jahren zu einem deutlichen Zuwachs des Angebotes und der Kapazitäten gekommen. Der erste Schritt hierbei war die Umsetzung des Projekts „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“, mit dem im Dezember 2014 und im Jahr 2015 eine deutliche Angebotsausweitung erfolgte. Nach Durchführung eines wettbewerblichen Verfahrens hat die S-Bahn Rhein-Neckar Los 1 im Dezember 2016 ihren Betrieb aufgenommen. Auch in diesem Zusammenhang erfolgte eine deutliche Aufstockung der Kapazitäten. Gleiches wird mit Inbetriebnahme des Loses 2 der S-Bahn Rhein-Neckar auf der Achse Mannheim – Ludwigshafen – Worms – Mainz erfolgen. Ergänzend zu den vorgenannten Maßnahmen wurde im Zusammenhang mit dem Umbau der Hochstraße Nord eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die weitere Verbesserungsmaßnahmen ermitteln soll. Hierzu liegen noch keine abschließenden Ergebnisse vor.

Zu den Fragen 3 und 4:

Die Landesregierung sieht die Region Oberrhein mit seiner hohen Bevölkerungsdichte und Wirtschaftskraft als geeigneten Raum für Pendler-Radrouten an. Gemeinsam mit dem Verband Region Rhein-Neckar (VRRN) soll dies überprüft werden. In einem nächsten Schritt soll die bereits vorliegende Machbarkeitsstudie des VRRN für eine Radroute zwischen Mannheim/Ludwigshafen und Schifferstadt aktualisiert werden. Nachfolgend sollen auch die Räume nördlich bis Worms und südlich bis Wörth/Karlsruhe untersucht werden. Erst nach dem Vorliegen der Untersuchungsergebnisse kann über weitere planerische Schritte zur möglichen Umsetzung entschieden werden.

Zu Frage 5:

Die Ergebnisse des Projekts sollen voraussichtlich im dritten Quartal 2019 vorliegen. Forschungsziel ist es, klimafreundliche Mobilitätsoptionen für Arbeitskräfte in enger Zusammenarbeit mit bedeutenden Arbeitgebern am Beispiel des Pilotstandorts Ludwigshafen methodisch zu erforschen und zu beschreiben. Dabei konzentriert sich das Projekt auf die Perspektive der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und deren Mobilitätsbedürfnisse. In diesem Zusammenhang möchte das Projekt die Frage beantworten, wie klimafreundliche Mobilitätsoptionen infrastrukturell ausgestaltet und mit unterschiedlichen Services und Anreizen motiviert werden müssen, damit sie für Arbeitskräfte eine möglichst hohe Gesamtattraktivität erreichen und das eigene Auto als bevorzugtes Verkehrsmittel für den Arbeitsweg ablösen können.

Im Kern des Projekts stehen Mitarbeiterbefragungen an sieben mitarbeiterstarken Standorten in Ludwigshafen. Auf Basis der gewonnenen Daten werden diejenigen Kombinationen von Maßnahmen identifiziert, die aus Nutzersicht optimal sind und zu einer hohen Wahrscheinlichkeit des Umstiegs vom eigenen Pkw auf klimafreundliche Alternativen führen.

Durch die Zusammenarbeit mit großen Institutionen mit jeweils hohen Belegschaftszahlen werden eine hohe Relevanz der Ergebnisse und eine Übertragbarkeit auf andere Ballungsgebiete ermöglicht. Weiterhin unterstützt das Projekt die Vernetzung von Unternehmen, Verwaltungen, Mobilitätsplanern, und -dienstleistern.

Zu Frage 6:

Die Stadt Ludwigshafen geht davon aus, dass während der Bauphase mit der stärksten Behinderung 1 800 Personen pro Stunde vom Individualverkehr auf andere Verkehrsmittel verlagert werden müssten. Die Kalkulationen für die Zusatzangebote berücksichtigen, dass maximal zwei Drittel der Menschen bereit sind, auf den ÖPNV umzusteigen. Das „3-Zonen-Konzept“ schafft somit zusätzliche Kapazitäten in Höhe von 1 200 Plätzen pro Stunde.