

A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jutta Blatzheim-Roegler und Pia Schellhammer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

– Drucksache 17/8514 –

Mobilitätssituation in Worms

Die **Kleine Anfrage – Drucksache 17/8514** – vom 6. März 2019 hat folgenden Wortlaut:

Für die Nibelungenstadt Worms ist als Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums eine gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur für eine effiziente Vernetzung innerhalb und außerhalb Rhein Hessens unverzichtbar.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. In welcher Höhe wurde Worms in den vergangenen zehn Jahren mit Finanzausweisungen für Mobilität unterstützt (bitte getrennt nach Jahren und Art der Finanzausweisungen)?
2. Welche Einzelmaßnahmen sind in den vergangenen zehn Jahren zur besseren Anbindung an den SPNV sowie im innerstädtischen Bereich (straßengebundener ÖPNV) inklusive des Ausbaus barrierefreier Haltestellen nach Kenntnis der Landesregierung realisiert worden?
3. Welche Maßnahmen im Bereich SPNV und dem straßengebundenen ÖPNV sind in den nächsten Jahren geplant?
4. Welche Radwegeprojekte sind in den vergangenen zehn Jahren in und um Worms realisiert worden?
5. Welche Radwegeprojekte sind aktuell für die Stadt Worms und das umliegende Gebiet geplant, bzw. wann ist mit der Umsetzung zu rechnen?
6. Zu welchem Zeitpunkt ist die Realisierung der Pendler-Radrouten im Korridor „Oberrhein zwischen Karlsruhe/Wörth und Worms“ zu erwarten?
7. Welche Maßnahmen werden auf Landes- und kommunaler Ebene in den kommenden Jahren dabei helfen, die verknüpfte Nutzung der einzelnen Verkehrsträger zu verbessern?

Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 28. März 2019 wie folgt beantwortet:

Die Fragestellungen betreffen teilweise Themen, die der kommunalen Planungshoheit zuzuordnen sind. Abschließende Aussagen zu diesen kommunalen Planungen kann die Landesregierung nicht tätigen.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die vorbezeichnete Kleine Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1:

In den nachfolgenden Tabellen sind die in den vergangenen zehn Jahren geflossenen Finanzausweisungen des Landes an die Stadt Worms aufgeführt:

a) Zweckgebundene Zuweisung des Landes nach § 10 Abs. 1 Nahverkehrsgesetz

Jahr	Betrag in Euro
2009	107 824,50
2010	109 441,87
2011	111 083,50
2012	112 749,75
2013	114 440,99
2014	116 157,60
2015	117 899,96
2016	119 668,45
2017	121 463,47
2018	123 285,42

b) Allgemeine Straßenzuweisung gemäß § 14 LFAG (Angaben der Stadt Worms):

Jahr	Betrag in Euro
2009	554 641,00
2010	556 355,00
2011	560 044,00
2012	559 423,00
2013	557 049,00
2014	558 092,00
2015	559 421,00
2016	618 285,00
2017	648 876,00
2018	759 988,00

c) Die an die kreisfreie Stadt Worms gewährten Beförderungskostenzuweisungen nach § 15 LFAG sind nachfolgend aufgelistet (Angaben MdI):

Jahr	Betrag in Euro
2009	750 949
2010	801 969
2011	817 752
2012	903 442
2013	1 015 341
2014	970 140
2015	1 401 950
2016	1 119 800
2017	1 650 560
2018	1 687 935

d) Zweckgebundene Finanzaufweisungen nach dem LVFGKom

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
LVFGKom/LFAG	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
ÖPNV	285 000	423 688	- 2 706	- 11 117	242 796	0	0	140 549	0	0
Straßenbau	1 764 052	970 200	301 470	749 298	108 000	1 503 354	896 166	647 239	161 310	857 738
Radwege	34 579	0	114 000	3 833	0	0	0	0	0	0
Brücken	0	0	512 000	1 095 500	482 900	160 130	0	0	0	0
Gesamt	2 083 631	1 393 888	924 764	1 837 514	833 696	1 663 484	896 166	787 788	161 310	857 738

Zu Frage 2:

Gemäß den Angaben der Stadt Worms sind folgende Maßnahmen realisiert worden:

Bezeichnung

Verbesserung im Stadtbusverkehr/Regionalbusverkehr hinsichtlich

- Takt,
- Umlauf,
- Erschließung,
- Übergang zum SPNV,
- Intermodalität mit Einführung des VRNnextbike.

Bei folgenden Straßenbaumaßnahmen wurden die sich im Bau Feld befindlichen Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut:

- Friedrichstraße – 2 Haltestellen, jeweils einseitig (Einbahnstraße),
- Friedrich-Ebert-Straße – 2 Haltestellen, jeweils beidseitig,
- Hochheimer Straße – 2 Haltestellen, jeweils beidseitig,
- Bebelstraße – 1 Haltestelle, beidseitig,
- Parallellentlastung B9 – 5 Haltestellen, jeweils beidseitig,
- Andreasstraße (derzeit in Bau) – 1 Haltestelle, einseitig,
- Haltestelle NVZ Herrnsheim – 1 Haltestelle, einseitig.

Zu Frage 3:

Gemäß den Angaben der Stadt Worms sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

Bezeichnung

ZRNN-Projekt: Verbesserungen im SPNV und ÖPNV

Folgende Bushaltestellen sollen in naher Zukunft im Rahmen von Straßenausbaumaßnahmen barrierefrei umgebaut werden:

- Haltestelle NVZ Herrnsheim – 1 Haltestelle, einseitig,
- Alzeyer Straße, 1 Haltestelle (Schwimmbad), beidseitig,
- Landgrafenstraße – 2 Haltestellen, jeweils beidseitig,
- Zelterstraße – 2 Haltestellen, jeweils beidseitig,
- Neubachstraße – 1 Haltestelle, einseitig.

Darüber hinaus ist zu ergänzen:

Nach der Umstellung der Regionalbahn RB 44 Bensheim – Mannheim Hbf – Worms Hbf – Mainz Hbf auf die S-Bahn Linie 6 am 10. Juni 2018, wurde das Angebot der Linie zum Fahrplan 2019 täglich zu einem Halbstundentakt verdichtet, und zum Fahrplan 2022 werden die derzeit eingesetzten Fahrzeuge von Typ ET 425 durch neue Fahrzeuge vom Typ Mireo ersetzt. Die Fahrzeuge haben eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und verfügen über 200 Sitzplätze. Sie ermöglichen niveaufreies Ein- und Aussteigen und verfügen über WLAN.

Zu Frage 4:

In den vergangenen zehn Jahren wurden nach Kenntnisstand des Landesbetriebs Mobilität in und um Worms folgende Radwegeprojekte realisiert:

- Rheinradweg von Worms-Nord nach Rheindürkheim,
- Städtischer Rad- und Gehweg im Zuge der OD Worms-Herrnsheim,
- B 47 Worms, Rheinstraße bis Worms, Rheintor,
- B 9 Worms-Nord bis Knotenpunkt Gallborn,
- Innerstädtischer Radweg im Zuge der Parallelentlastung B 9,
- B 47 Ausbau der OD Pfeddersheim mit Geh- und Radweg,
- B 47 Radweg im Zuge der zweiten Rheinbrücke.

Zu Frage 5:

Für die Stadt Worms und das umliegende Gebiet werden nach Kenntnisstand des Landesbetriebs Mobilität die unten aufgeführten Radwegeprojekte geplant. Angaben zum Zeitpunkt der Fertigstellung sind gegenwärtig bei keinem der genannten Projekte möglich:

- L 425 von Worms-Herrnsheim nach Worms-Abenheim (Baubeginn 2019),
- L 439 in Worms-Neuhausen,
- L 456 Heuchelheim bis Kleinniedesheim,
- Worms-Heppenheim bis Stadtzentrum,
- Worms-Abenheim bis Worms-Herrnsheim,
- Worms-Nord bis Osthofen,
- Worms bis Ludwigshafen (Pendler-Radroute), siehe auch Frage Nr. 6.

Gemäß den der Landesregierung vorliegenden Informationen erstellt die Stadt Worms derzeit im Zusammenhang mit den zukünftigen Entwicklungen im Radverkehr ein Stadtentwicklungskonzept Mobilität.

Zu Frage 6:

Die Bezeichnung Radschnellwege wird heute als Überbegriff für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten verwendet, letztere werden in Rheinland-Pfalz als Pendler-Radrouten (PRR) bezeichnet.

Das Land übernimmt grundsätzlich 80 Prozent der Kosten der Machbarkeitsstudien als Interessenanteil. Voraussetzung ist der Abschluss einer Kooperationsvereinbarung als eine gemeinsame Absichtserklärung der beteiligten Kommunen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW).

Der Verband Region Rhein-Neckar (VRRN) ist beauftragt, im Namen des MWVLW die Federführung für die Erstellung der Machbarkeitsstudien für das Projekt PRR Oberrhein zwischen Worms und Karlsruhe/Wörth zu übernehmen, der LBM Speyer ist vor Ort mit eingebunden. Der gesamte Abschnitt ist in drei Unterabschnitte eingeteilt.

1. Ludwigshafen – Schifferstadt

Die für den 1. Unterabschnitt vorliegende Machbarkeitsstudie des VRRN für eine PRR von Mannheim/Ludwigshafen – Schifferstadt wurde vom beauftragten Ingenieurbüro auf die Vorgaben für PRR des LBM RP aktualisiert. Die offizielle Übergabe an die Spitzenvertreter der beteiligten Kommunen durch Herrn Staatssekretär Becht erfolgte am 29. Januar 2019 im MWVLW. Derzeit erfolgt die Vorstellung und Abstimmung in den Gremien der beteiligten Kommunen.

2. Worms – Ludwigshafen

Die Kooperationsvereinbarung für die Machbarkeitsstudie mit dem MWVLW ist abgeschlossen. Die Bearbeitung der Machbarkeitsstudie erfolgt derzeit durch das beauftragte Ingenieurbüro. Die Fertigstellung wird für Spätsommer 2019 erwartet.

3. Schifferstadt – Wörth/Karlsruhe

Die Kooperationsvereinbarung für die Machbarkeitsstudie mit dem MWVLW ist abgeschlossen. Die Bearbeitung der Machbarkeitsstudie erfolgt derzeit durch das beauftragte Ingenieurbüro. Die vom Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur geforderte Bedarfs- und Potenzialanalyse für eine Radschnellverbindung mit Rheinquerung im Zusammenhang mit dem geplanten Bau einer zweiten Rheinbrücke bei Wörth wird in der Machbarkeitsstudie zum dritten Unterabschnitt durchgeführt. Die Fertigstellung wird für Spätsommer 2019 erwartet.

Das Land gewährt den Landkreisen, Städten und Gemeinden Zuwendungen für investive Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Darunter fallen neben dem Ausbau von verkehrswichtigen kommunalen Straßen auch die Sanierung von Brücken im Zuge dieser Straßen und der Bau von Radwegen. Durch den ab 1. Januar 2019 für die Dauer von drei Jahren eingeführten Zuschlag von 10 Prozent zum Grundfördersatz kann die Förderung der Baumaßnahmen auf bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten steigen. Noch stärker profitieren werden die in Gang gesetzten Projekte für Pendler-Radrouten, die einen „Turbo“-Zuschlag um weitere 10 Prozent erhalten, sodass diese Projekte mit bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten förderfähig sein können. Damit werden auch die vom Vorhabenträger erbrachten Planungsleistungen gewürdigt, die nicht zuwendungsfähig sind. Die Kommunen müssen als Vorhabenträger entsprechende Förderanträge stellen.

Aufgrund der andauernden Abstimmungen bis zur Baureife in den drei Unterabschnitten ist derzeit nicht abzusehen, wann die ersten Förderanträge zur Realisierung gestellt werden. Aufgrund des derzeitigen Projektstands wird dies für den Unterabschnitt Ludwigshafen – Schifferstadt als Erstes erfolgen.

Zu Frage 7:

Auf Landesebene gibt es eine Vielzahl von Maßnahmen zur besseren Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger. Hinsichtlich der Vernetzung und damit dem einfachen Übergang zwischen ÖPNV, Pkw- und Fahrradverkehr, alternativen Mobilitätsangeboten und digitalen Möglichkeiten wird auf die Beantwortung der Fragen 108 bis 110 der Großen Anfrage, Drucksache 17/6161, verwiesen.

Bezüglich des Verkehrsträgers Binnenschiff wird es darauf ankommen, dass die Flächen des öffentlichen Binnenhafens Worms landesplanerisch gesichert werden, damit unter anderem die Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs der verladenden Wirtschaft auch in der Zukunft leistungsfähig zur Verfügung stehen.

Zu kommunalen Planungen kann die Landesregierung keine abschließenden Aussagen treffen. Gemäß den Angaben der Stadt untersucht das in Bearbeitung befindliche Mobilitätskonzept der Stadt Worms auch die Verknüpfungspunkte zwischen den einzelnen Verkehrsarten und -trägern.

Dr. Volker Wissing
Staatsminister