



Ludwigshafen, 09.April 2014

**Antwort Bündnis 90 / DIE GRÜNEN  
auf die  
3. Fragebogenaktion der  
Verkehrsinitiative Ludwigshafen e.V.:**

1. Verkehrssituation in den Stadtteilen:

Über die Jahrzehnte haben sich Edigheim und Oppau gewandelt, Neubaugebiete wurden erschlossen, die Verkehrsinfrastruktur folgte diesen Entwicklungen nicht. Die Folgen sind jetzt unabsehbar, Radwege fehlen fast durchgängig, die Zufahrt zum Schulzentrum / zur Bezirkssportanlage Edigheim ist den Anforderungen in keiner Weise gerecht, Kinder und Jugendliche sind auf dem Weg zu ihrem Kindergarten / ihrer Schule insbesondere in Edigheim und Oppau Gefährdungen durch den Verkehr ausgesetzt. Auch die Altersstruktur der Bewohner erfordert mehr Engagement bei der Verkehrsleitung, Bau von Radwegen und Optimierung des ÖPNV in allen Stadtteilen (siehe Punkt 2.). Positiv anzumerken ist, dass die von uns geforderte und lange als nicht durchführbar geltende Geschwindigkeitsbegrenzung in der Oppauer Straße eingeführt wurde und sich bewährt hat.

Zusätzlich wird verstärkt, sicherlich für die Stadtentwicklung notwendig und auch von uns begrüßt, eine Bebauung der noch vorhandenen Freiflächen, teilweise im Innern bebauter Areale, angestrebt; Überlegungen zur Verkehrsanbindungen aber nicht bekannt.

In der Pfingstweide verschlechtert sich zusehend die Qualität der Fahrbahn Beläge, aber auch die Qualität der Fußgängerwege, die Ausbesserungen erfolgen nur schleppend und provisorisch. In einigen Teilen der Pfingstweide beginnt eine Verschlechterung der Parksituation. Weiterhin leidet der Teil der Bevölkerung, dessen Wohnungen an der Autobahn A 6 und/oder an der Bundesstraße 9 liegen unter zunehmenden Verkehrslärmbelastungen. Besonders betroffen sind die Bewohner der Hochhäuser, die sowohl an die A 6 als auch an die B 9 angrenzen.

Deshalb interessiert unsere Mitglieder:

1.1: Strebt Ihre Partei einen Verkehrsentwicklungsplan für Edigheim und/oder Oppau an?

Wenn Nein, aus welchen Gründen wollen Sie auf diesen Plan verzichten?

*Bündnis 90 DIE GRÜNEN betrachtet Verkehrsplanung als ganzheitliche Anforderung für die Stadt Ludwigshafen, die den vielfältigen Verknüpfungen der Verkehrssituation zwischen den Stadtteilen Rechnung trägt. Die Verkehrsentwicklung sollte daher ganzheitlich für Ludwigshafen geplant werden, aber natürlich auf die Stadtteil- und Quartiersebene heruntergebrochen werden.*

- 1.2: Strebt Ihre Partei eine Radwegeplanung für Edigheim und/oder Oppau an?  
Wenn Nein, aus welchen Gründen wollen Sie auf diesen Plan verzichten?

*Auch hier gilt für Bündnis 90 DIE GRÜNEN: Radwegeplanung muss für Ludwigshafen insgesamt dem gleichen Konzept dienen. Der Radverkehr muss als wachsender Bereich der gesamten Mobilität betrachtet werden. Wir legen den Akzent auf Geschwindigkeitsreduzierung des motorisierten Verkehrs und Deregulierung: Straßenräume müssen so gestaltet werden, dass motorisierter Verkehr, Radfahrer und Fußgänger möglichst reibungslos miteinander harmonieren („shared spaces“). Radwegeausbau ist dort sinnvoll, wo bestehende Verbindungen komplettiert werden oder dem Radverkehr eigene Wegverbindungen gewidmet werden, also z. B. zw. Oggersheim / Melm und den nördlichen Stadtteilen.*

- 1.3: Sofern diese Pläne von Ihrer Partei angestrebt werden, ist eine Beteiligung der Bürger, Schulen und Kindergärten geplant?  
Wenn Nein, aus welchen Gründen wollen Sie auf diese Beteiligung verzichten?

*Bündnis 90 DIE GRÜNEN vertreten Bürgerbeteiligung als durchgängiges Prinzip. In die Verkehrsplanung müssen die Bedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen von Kindern bis zu Senioren einfließen. Mit der aktiven und praktischen Beteiligung der BürgerInnen wurden z. B. bei der Schulwegeplanung gute Erfahrungen gemacht.*

- 1.4: Welche eigenen Ideen/Vorstellungen zur Verkehrsentwicklung in Edigheim und/oder Oppau verfolgt Ihre Partei?

- 1.5: Welche Möglichkeiten sehen Sie, dass der Straßenbelag innerhalb der Pflingstweide kurzfristig erneuert werden kann.  
Sollten bei der Erneuerung des Belages die Straßen / Parkplätze umgestaltet werden?

*Die Erneuerung von Straßenbelag wird in Ludwigshafen aus Kostengründen oft sehr spät vorgenommen. Straßenerneuerungsmaßnahmen müssen daher unter dem Gebot der Nachhaltigkeit geplant werden. Sie sollen den aktuellen Bedürfnissen verschiedener Bevölkerungsgruppen Rechnung tragen und (s. o.) das harmonische Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsmodi (motorisierter Verkehr, Radfahrer, Fußgänger) unterstützen. Straßensanierung sollte daher in der Regel mit der Neugestaltung des Straßenraums verknüpft werden.*

- 1.6: Insbesondere die Bewohner der Hochhäuser im nördlichen und östlichen Teil der Pfingstweide leiden an dem zunehmenden Verkehrslärm entlang der A 6 / B 9, nach einer Meldung des Mannheimer Morgen im Dezember 2013 bestehen Wünsche seitens Handel und Industrie die Fahrspuren der A 6 bis Mannheim von vier Spuren auf 6 Spuren zu erweitern, dies beinhaltet natürlich auch weitere Lärmbelästigungen. Welche Möglichkeiten sehen Sie, dass kurzfristig ein Lärmschutz realisiert werden kann? Sofern Sie keine kurzfristigen Möglichkeiten sehen, welche langfristigen Möglichkeiten sehen Sie?

*Konkrete Erweiterungspläne der A6 auf 6 Spuren sind uns nicht bekannt; daher sollte man das Thema Lärmschutz nicht aufschieben, bis mögliche Erweiterungspläne Gestalt annehmen. Bei der Erarbeitung des Ludwigshafener Lärmaktionsplans konnten Ludwigshafener BürgerInnen ihre Bedürfnisse einbringen. Die Lärmschwerpunkte in Ludwigshafen müssen nun „abgearbeitet“ werden. Die Möglichkeiten des aktiven und passiven Lärmschutzes müssen für die AnwohnerInnen der A6 / B9 geprüft und ggf. mit dem Landesbetrieb Mobilität angegangen werden.*

- 1.7: Welche eigenen Ideen/Vorstellungen zu dem Themenkomplex „Verkehrssituation“ verfolgt Ihre Partei?

*Urbane Zentren wie Ludwigshafen sind ohne Mobilität undenkbar. Wege zu Fuß und mit den verschiedenen Verkehrsmitteln problemlos zurücklegen zu können, ist ein wesentlicher Bestandteil städtischer Lebensqualität. Gleichzeitig schädigt der Verkehr, insbesondere der Autoverkehr Umwelt und Klima, beeinträchtigt durch ausufernden Flächenbedarf und Lärm die Lebensqualität und die Gesundheit der Menschen. Das Recht auf Teilhabe an der Nutzung des öffentlichen Raums von Kindern, Jugendlichen und Hochbetagten darf nicht aus Sicherheitsgründen der Automobilität geopfert werden. Ohne das Auto zu verteufeln, wollen wir die Fortbewegung zu Fuß, per Fahrrad, und mit Bussen und Bahnen fördern. Mit Carsharing wollen wir eine Form der individuellen Automobilität fördern, die Umwelt und Klima schont und weniger Flächen braucht. Mit einem Mix an Mobilitätsangeboten wollen wir es den Menschen leichter machen, mehr Wege umweltfreundlicher, entspannter und gesünder zurückzulegen.*

## 2. Öffentlicher Personennahverkehr:

Die Attraktivität eines Stadtteiles liegt auch in der guten Erreichbarkeit mit dem ÖPNV, ein schneller Zugang zu einem Bahnanschluss wird mit geforderter Mobilität für die Arbeitnehmer immer wichtiger, für Pendler ist eine schnelle Verbindung zu einem Bahnhof eine Möglichkeit und Anreiz auf den ÖPNV umzusteigen. Nur die nördlichen Stadtteile Ludwigshafens verfügen über keinen schnellen Bahnanschluss! Einzig Oppau verfügt mit der Straßenbahnlinie über eine indirekte Möglichkeit bequem und innerhalb eines gerade noch akzeptablen Zeitrahmens einen Bahnanschluss zu erreichen. Für die Bewohner von Edigheim und der Pfingstweide ist es mühselig und langwierig einen Bahnanschluss zu erreichen, der nächstgelegene Bahnanschluss liegt zwar in unmittelbarer Nähe in Frankenthal, ist aber nur 1x täglich per ÖPNV zu erreichen!

Die Busverbindungen von der Pfingstweide zur Endhaltestelle Oppau führen außerhalb der Hauptverkehrszeit durch ganz Edigheim und Oppau, eine schnelle, direkte Verbindung zur Endhaltestelle ist nur in den Hauptverkehrszeiten gegeben.

Die bereits seit den siebziger Jahren geplante Straßenbahnanbindung bis zur Pfingstweide bzw. Frankenthal wurde immer noch nicht realisiert. Stattdessen erfolgt innerhalb Oppau, Edigheim und Pfingstweide ein Busverkehr mit überwiegend älteren, zu groß dimensionierten, zu lauten und umweltbelastenden Bussen. Eine Veränderung wäre möglich, demnächst beginnen wieder die Ausschreibungen für den Busverkehr in Ludwigshafens Norden.

Deshalb interessiert unsere Mitglieder:

- 2.1: Welche Möglichkeiten sehen Sie, dass kurzfristig auch für die Bewohner der nördlichen Stadtteile ein schnell erreichbarer Zugang zu einem Bahnanschluss realisiert werden kann?

Wäre es Ihres Erachtens möglich, die Ausbaupläne der BASF Strecke HBF-BASF Bahnhof Süd – mit der gleichzeitig auch Güterverkehr abgewickelt werden soll – so weit auszubauen, dass eine in zwei Ringlinien bedienbare S-Bahn Ringstrecke HBF - BASF Süd - BASF Nord – Oppau / Edigheim (ehemaliges GeBeGe Gelände) – Oggersheim - HBF entsteht?

*Die Nutzung des BASF-Gleisrings für einen künftigen S-Bahn-Ringverkehr ist eine interessante Idee, die eine eingehende Prüfung wert ist. Die südliche Gleisanbindung der BASF wird gerade „S-Bahn-ertüchtigt“; damit ist das Thema unseres Erachtens auf dem Tisch. Kurzfristige Erfolge sind aber sicher nicht zu erwarten.*

- 2.2: Welche Möglichkeit sehen Sie, eine ständige Busverbindung nach Frankenthal Hauptbahnhof über Ostparkbad und Innenstadt Frankenthal einzurichten?

*Bündnis 90 DIE GRÜNEN setzt sich für eine attraktive Busverbindung zwischen den nördlichen Stadtteilen und Frankenthal ein. Im Interesse der BürgerInnen sollte die Rivalität zwischen Frankenthal und Ludwigshafen nicht im Wege stehen. Wir glauben insgesamt, dass das ÖPNV-Angebot in Ludwigshafen ausgebaut werden muss. Um neue KundInnen zu gewinnen, muss*

*die Stadt die finanzielle Grundlage für einen besseren ÖPNV schaffen.*

- 2.3: Welche Möglichkeiten sehen Sie, das Buslinienkonzept so zu optimieren, dass auch außerhalb der Hauptverkehrszeit die Bewohner der Pfingstweide und des nördlichen Edigheim schnell die Endhaltestelle Oppau erreichen?

*Bündnis 90 DIE GRÜNEN hat sich gegen die Einschränkungen der Straßenbahn- und Busverbindungen in den Abend- und Nachtzeiten gewehrt und strebt an, dass das Angebot in den Randzeiten deutlich verbessert wird. Die BewohnerInnen in den nördlichen Stadtteilen sind dabei in einer besonders benachteiligten Situation.*

- 2.4: Welche Möglichkeiten sehen Sie, die Qualität der eingesetzten Busse in Bezug auf verbesserte Abgasnormen, geringere Lautstärke, kleinere Größe der eingesetzten Busse zu verbessern?

*Die Stadtratsfraktion von Bündnis 90 DIE GRÜNEN setzt sich seit vielen Jahren dafür ein, dass die Qualität der eingesetzten Busse verbessert wird. Wir sehen Erfolge, was die Abgasnormen betrifft, dringen aber darauf, dass die eingesetzten Busse weiter erneuert werden.*

- 2.5: Welche Möglichkeiten sehen Sie, die geplante Straßenbahnlinie Oppau – Pfingstweide – Frankenthal zu realisieren?

*Die Straßenbahnlinie Oppau – Pfingstweide – Frankenthal ist eine grüne Forderung, die wir nicht aufgeben – auch wenn die Realisierung aus finanziellen Gründen auf lange Sicht leider nicht absehbar ist.*

- 2.6: Welche eigenen Ideen/Vorstellungen zu dem Themenkomplex „ÖPNV“ verfolgt Ihre Partei?

- Im Abend- und Wochenendverkehr sollen Straßenbahnen bis später am Abend fahren und die Busverkehre ersetzen.*
- In den Abendstunden müssen Busse und Bahnen öfter fahren.*
- Die Grünen wollen die Straßenbahnlinie 10 zügig sanieren und den Streckenabschnitt Ruthenplatz – BASF – Rathaus – Berliner Platz (frühere Linie 11) reaktivieren.*
- Die Grünen sind für die ÖPNV-Anbindung Frankenthals an die nördlichen Stadtteile. Kurzfristig kann das eine Buslinie sein, langfristig streben wir eine Straßenbahnanbindung an.*
- Die Rhein-Haardt-Bahn muss zügig ausgebaut werden.*

- *Die Grünen setzen sich für die schnelle Anschaffung von emissionsärmeren Bussen und die Ausmusterung alter Fahrzeuge ein, da in Ludwigshafen noch immer bestehende Grenzwerte zum Schutz vor gesundheitsschädlichen Stoffen überschritten werden.*
- *Verbesserungen in den Busanbindungen wie z. B. durch das neue Buskonzept müssen zügig umgesetzt werden*
- *An den großen ÖPNV-Knoten sollen „Mobilitätspunkte“ für eine bessere Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sorgen. Dort sollen neben Taxiständen auch Car-sharing-Stellplätze, Fahrradabstellanlagen und Leihfahrräder angeboten werden.*
- *Langfristig soll die Stadtbahn von Rheingönheim nach Neuhofen auf der freigehaltenen Trasse verlängert werden.*

Zu den Ideen zum Thema ÖPNV in unserem Wahlprogramm gehört u. A.:

- *An den großen ÖPNV-Knoten sollen „Mobilitätspunkte“ für eine bessere Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sorgen. Dort sollen neben Taxiständen auch Car-sharing-Stellplätze, Fahrradabstellanlagen und Leihfahrräder angeboten werden.*
- *Busse, Bahnen und Haltestellen müssen sauberer und heller werden, damit das ÖPNV-Angebot für mehr Menschen attraktiver wird.*
- *Wir setzen uns für ein Sozialticket im Gebiet des Verkehrsverbunds ein.*
- *Ein Kurzstrecken- oder Stadtteilticket soll die Nutzung von Verkehrsmitteln des Öffentlichen Nahverkehrs auf kürzeren Strecken attraktiv machen und die Nahversorgungsfunktion der Stadtteile stärken.*
- *Wir setzen uns für die Wiedereinführung des 24-Stunden-Tickets ein.*
- *Der ÖPNV muss für mobilitätseingeschränkte Personen attraktiver werden. Daher fordern die GRÜNEN den weiteren Bau von barrierefreien Haltestellen mit ebenerdigen Einstieg, taktilen und kontrastreichen Leitstreifen sowie akustischer Information der heranfahrenden Linie an zentralen Haltestellen. Leitstreifen im öffentlichen Raum sollen bei Neubaumaßnahmen von Fußgängerwegen im Stadtzentrum und in Stadtteilzentren zur Regel werden, um die Barrierefreiheit auch auf Fußwegen zu verbessern.*

- *Die Grünen fordern die Gründung einer Agentur, welche die Interessenten für Jobtickets von kleineren Firmen sammelt und diesen ermöglicht, ein JobTicket anzubieten.*

### 3. Erneuerung der Hochstraße Nord:

Nicht der Frage nach den Varianten der Erneuerung steht hier im Vordergrund, sondern die Frage nach den Auswirkungen der Bauphase auf die Anbindung der nördlichen Stadtteile an die Innenstadt.

Die Bewohner der nördlichen Stadtteile erinnern sich sehr gut an den Rückstau bis in die kleinsten Gässchen während der Sanierung der L 523/Abfahrt Nachtweide und befürchten während der langen Bauphase Rückstaus bis in die Ortschaften und deutlich längere Fahrzeiten Richtung Innenstadt.

Aber auch ein Blick sollte auf die Verhältnismäßigkeit der Kosten für Individualverkehr zu Kosten für den ÖPNV geworfen werden und die Frage nach der Zukunftsweisenden Verkehrsart nicht außer Acht gelassen werden. Gerade die Klimatage LU haben gezeigt, dass ein großes Interesse der Bevölkerung an alternativen Fortbewegungsmitteln besteht.

Deshalb interessiert unsere Mitglieder:

- 3.1: Welche Möglichkeiten sehen Sie, die Verkehrsteilnehmer vom Individualverkehr auf die Nutzung des ÖPNV zu verlagern? Welche Anreize wollen Sie schaffen?

*Wir sehen den wesentlichen Punkt in der Verbesserung des Angebots (s. o.) und in einer verstärkten Werbung für den ÖPNV. Die Angebotsverbesserung muss auf Dauer angelegt sein und nicht nur für die Bauphase gelten. Im Verkehrsverbund gibt es bereits eine Reihe von attraktiven Abo-Angeboten bzw. Anreizangeboten (wie z. B. gerade zum „Autofasten“), die zur Werbung eingesetzt werden können. Ein eigenes „Hochstraßen“-Ticket halten wir daher nicht für erforderlich.*

- 3.2: Welche Möglichkeiten sehen Sie, durch Verbesserung der Fahrradwege die Verkehrsteilnehmer vom Individualverkehr auf die Nutzung des Rades zu verlagern?

*Wir sind natürlich der Meinung, dass die vorhandenen Fahrradwege gepflegt und erhalten werden sollen, geben aber im innerörtlichen Bereich den Anstrengungen den Vorrang, den Verkehrsraum zum sicheren „shared space“ zu machen. Gerade an Straßenkreuzungen und –übergängen, d. h. an den Unfallschwerpunkten, ist den RadfahrerInnen mit einem sicherheitsfördernden Straßenumbau mehr geholfen als mit weiteren Radwegen.*

- 3.3: Welche Möglichkeiten sehen Sie, durch die Förderung von Car Sharing eine – wenn auch kleine – Entlastung zu erreichen?

*Wir sind große Freunde von Car Sharing und verfolgen mit Sympathie, dass die Nutzung auch in Ludwigshafen zunimmt. Car Sharing schont den Geldbeutel, aber auch Ressourcen. Um Car Sharing stärker auch in die Stadtteile zu bringen, ist eine entsprechende Verkehrspolitik notwendig, die z. B. Car Sharing Stellplätze fördert.*

3.4: Welche eigenen Ideen/Vorstellungen zu diesem Themenkomplex verfolgt Ihre Partei?

*Wir fordern, Einbahnstraßen für den Zweirichtungsverkehr freizugeben, wo es dem Gesetz nach möglich ist. Radwege entlang Erschließungsstraßen mit Tempo 50 müssen breiter und damit sicherer werden.*

*Die Stadt muss ihrer Vorbildfunktion gerecht werden und für ausreichend Fahrradabstellanlagen für Beschäftigte und Besucher sorgen. Unser Ziel ist es, den Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr bis 2020 spürbar zu erhöhen.*

*Dafür bedarf es konkret folgende Maßnahmen:*

- *Es muss in der Verwaltung eine/n Beauftragte/n für RadfahrerInnen und FußgängerInnen geben.*
- *Sackgassen mit Durchgangsmöglichkeit für Radler entsprechend ausschildern.*
- *Stellplatzverordnung für Räder*
- *Eine verbesserte Ausschilderung von Radrouten, innerstädtischen Radzielen und Umleitungen für Radler*
- *Überdachte Abstellanlagen an allen Hauptknotenpunkten des SPNV und ÖPNV*

*Fußgänger beleben die Stadt. Zur Förderung des Gehens sind Fußgängerwege und -flächen so zu gestalten, dass sie eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen und Angsträume vermieden werden. Umwege sind für Fußgänger zu vermeiden. Alle Fußgängergruppen, insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen und Kinder sind zu berücksichtigen.*

*Schon bei der Planung von neuen Verkehrswegen aber auch bei Änderungen muss zukünftig die Sicht des Fußgängers stärker berücksichtigt werden.*

*Ein gutes Carsharing Angebot benötigt gut erreichbare und attraktive Carsharing-Stationen. Die Stadt muss prüfen, ob städtische Flächen dafür angeboten werden können. Ebenso zügig*



*soll die Stadtverwaltung prüfen ob sie selbst oder Ihre Eigenbetriebe durch die Nutzung von Carsharing einen Teil des Fuhrparks sinnvoll ersetzen kann. In Bebauungsplänen sollen Stellplätze gleich mit vorgesehen werden.*

*Multimobilität: Mobilitätsstationen an ÖPNV-Haltestellen mit Carsharing-Stationen, Taxi, Fahrradständern und Leihfahrrädern sollen das Umsteigen im Umweltverbund erleichtern.*

*Autoverkehr soll nach Möglichkeit vermieden oder auf umweltfreundlichere Verkehrsträger verlagert werden. Eine Voraussetzung dafür ist, dass Güter und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs ohne Auto gut verfügbar sind. Im Interesse einer lebenswerten Stadt wollen wir dafür Sorge tragen, dass die Versorgung mit Artikeln des täglichen Bedarfs weitgehend in den Stadtteilzentren gewährleistet ist. Unser Ziel ist also nach wie vor die Stadt der kurzen Wege zu schaffen und damit Autofahrten zu vermeiden. Wir wollen, wo das Gesetz es zulässt, auch in Erschließungs- und Durchgangsstraßen Tempo 30 einführen. Wo es noch nicht geschehen, aber möglich ist, wollen wir in Wohngebieten verkehrsberuhigte Bereiche schaffen.*

*Lärm macht nachgewiesenermaßen krank, weswegen wir uns für einen möglichst umfassenden Lärmschutz einsetzen.*

Herzliche Grüße,

Ihr

Hans-Uwe Daumann