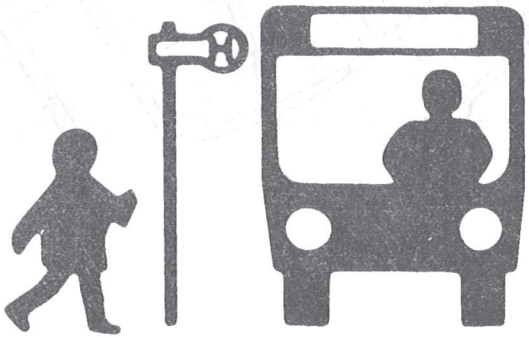
### 5.4.5 Ergänzende Angebote

- Theater- und Discobusse: Der Bedarf müßte durch Untersuchungen bei den Zielgruppen näher eruiert werden.
- *Nachts sollten Busse bei Bedarf überall halten,* nicht nur an den Haltestellen.
- Frauennachttaxen: Bedarf in Zusammenarbeit mit den Frauenverbänden prüfen.
- Alle Haushalte erhalten von den Stadtwerken kostenlos die Abfahrtspläne für ihre Haltestelle(n).
- Einführung von "ÖPNV-Tagen", an denen für Umsteiger/innen Schnupperpreise von z.B. einer DM für alle Fahrten angeboten werden.
- Gepäckaufbewahrungsservice in der Fußgängerzone und Zustellungsmöglichkeit (in Mannheim realisiert)
- In Zusammenarbeit mit dem VRN Einrichtung von Freizeitlinien in die wichtigsten Naherholungsgebiete Donnersbergkreis, Pfalz und Odenwald an den Wochenenden (Beispiel: "Odenwaldexpreß" in Mannheim/Ludwigshafen), gedacht als Übergangslösung bis zur Umsetzung der bisherigen Vorschläge.

**Taxiverkehr**

Vielen ist nicht bewußt, daß *auch Taxis öffentliche Verkehrsmittel sind.* Sie stellen eine wichtige Ergänzung des Umweltverbundes dar, z.B. als Zubringer zum Bahnhof mit Gepäck (Urlaubsreisen), zur Nachtzeit, für Kurierfahrten, usw.. Taxis sind zwar nicht sicherer oder umweltfreundlicher als Autos sonst – sie haben im allgemeinen den Vorteil, daß sie nur bei wirklichem Bedarf genutzt werden und bei weitem nicht so lange nutzlos herumstehen wie die meisten sonstigen Autos.

Es sollte sichergestellt werden, daß am Bahnhof immer Taxen zur Verfügung stehen, nachts zumindest dann, wenn Züge ankommen. Als **Standort für einen weiteren Taxenstand** schlagen wir den Marktplatz oder den Neumarkt vor der Touristeninformation vor.



### 5.5 Fernverkehr der Bundesbahn/Städtetourismus

Nach Umsetzung der bisher gemachten Vorschläge zum Schienenverkehr könnte man die Auffassung vertreten, durch die guten Verbindungen nach Mannheim, Mainz und Frankfurt erübrige sich eine Einbindung der Stadt Worms in den Fernverkehr der Bundesbahn. Dies wäre jedoch für eine Stadt von der Größenordnung und wirtschaftlichen sowie touristischen Bedeutung wie Worms zu bescheiden.

Blättern wir nochmals zurück in unserem historischen Kursbuch von 1963/64 und sehen uns die damals bestehenden Fernverbindungen aus Worms an:

| Abfahrten Richtung Süden (überwiegend D-Züge) | | |
|---|---|---|
| 01.56 | Uhr | München/Salzburg/Athen |
| 02.34 | Uhr | Mannheim/Basel/Interlaken |
| 06.57 | Uhr | Heidelberg/Konstanz |
| 08.19 | Uhr | Karlsruhe/Baden-Baden |
| 11.53 | Uhr | München |
| 11.58 | Uhr | Karlsruhe/Basel |
| 12.06 | Uhr | Offenburg/Konstanz |
| 14.24 | Uhr | Stuttgart/München |
| 18.06 | Uhr | Karlsruhe/Basel |
| 20.38 | Uhr | Heidelberg/Stuttgart |
| **Abfahrten Richtung Norden** | | |
| 03.35 | Uhr | Köln/Essen/Dortmund |
| 04.21 | Uhr | Hoek van Holland/London |
| 09.33 | Uhr | Köln |
| 11.30 | Uhr | Koblenz/Köln/Hagen |
| 14.24 | Uhr | Köln/Dortmund |
| 14.36 | Uhr | Köln/Essen/Dortmund |
| 15.17 | Uhr | Köln/Münster |
| 19.21 | Uhr | Köln/Hagen |
| 23.09 | Uhr | Wiesbaden |

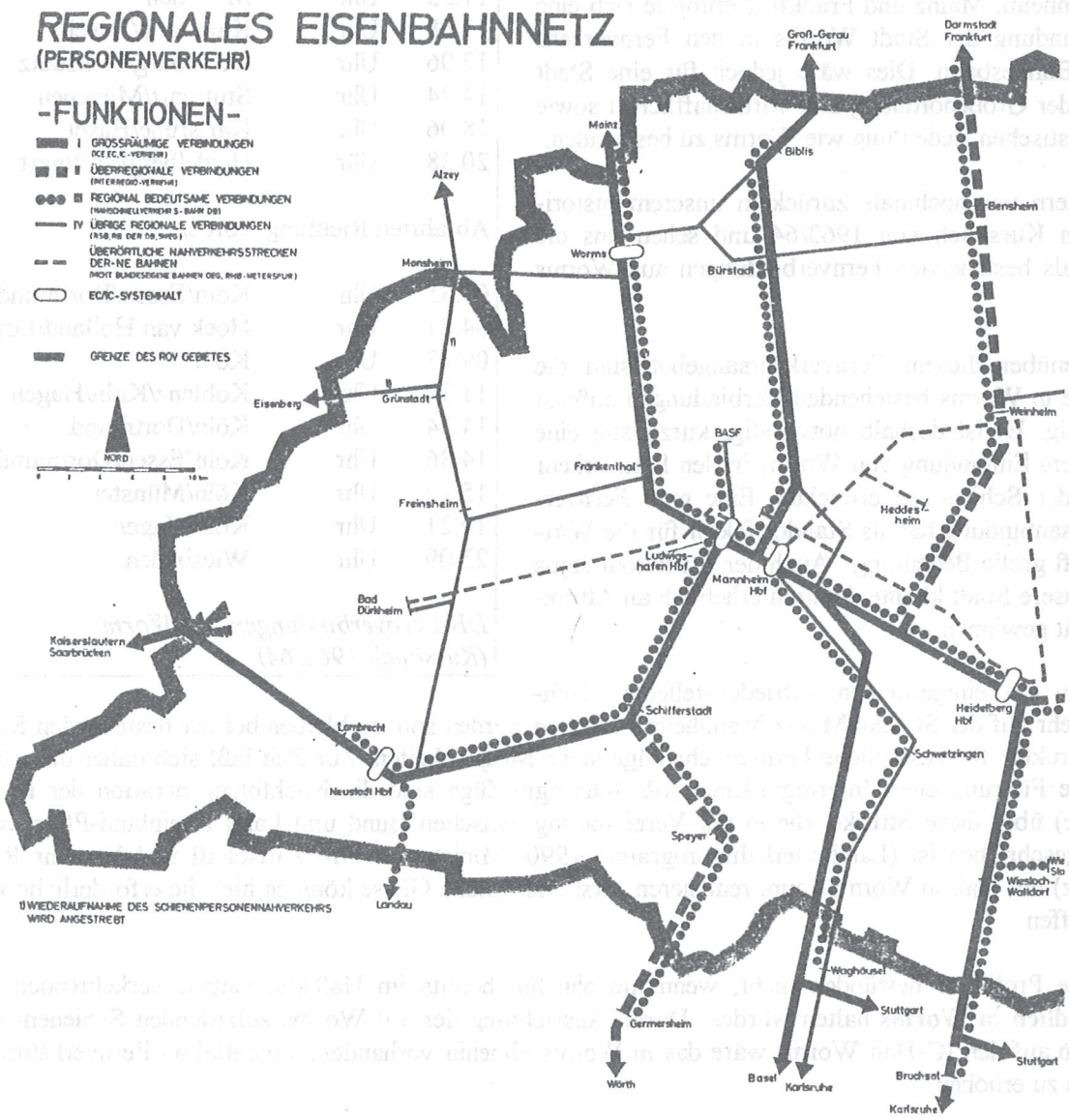
*DB-Fernverbindungen von Worms (Kursbuch 1963/64)*

Gegenüber diesem Fernverkehrsangebot sind die heute in Worms bestehenden Verbindungen äußerst dürftig. Es ist deshalb notwendig, kurzfristig eine bessere Einbindung von Worms in den Fernverkehr auf der Schiene zu erreichen. Eine gute Fernverkehrsanbindung hat als Standortfaktor für die Wirtschaft große Bedeutung. Auch der Städtetourismus in unsere Stadt könnte dadurch erheblich an Attraktivität gewinnen.

Wenn ein einigermaßen zufriedenstellender Nahverkehr auf der Strecke Mainz-Mannheim betrieben werden soll, so bleiben bei der bestehenden Streckeninfrastruktur für zusätzliche Fernverkehrszüge keine Möglichkeiten. Zur Zeit läßt sich daher die wünschenswerte Führung einer Interregio-Linie (IR: Interregio-Züge sind die Nachfolgegeneration der früheren D-Züge) über diese Strecke, die in der Vereinbarung zwischen Bund und Land Rheinland-Pfalz vertraglich festgeschrieben ist (Landesverkehrsprogramm 1990, Ministerium für Wirtschaft und Verkehr Rheinland-Pfalz) mit Halt in Worms kaum realisieren. Erst zusätzliche Gleise könnten hier die erforderliche Kapazität schaffen.

Diese Probleme bestünden nicht, wenn die ohnehin bereits im Halbstundentakt verkehrenden **IC-Züge stündlich in Worms** halten würden. Durch Ausrichtung der auf Worms zulaufenden Schienen- und Buslinien auf den IC-Halt Worms wäre das in Worms ohnehin vorhandene Potential an Fernverkehrsreisenden noch zu erhöhen.

Im neuen *Raumordnungsplan Rhein-Neckar 2000* (s. folgende Graphik) ist für Worms ein EC/IC-Systemhalt vorgesehen:



Der VCD-Kreisverband Rheinhessen hat in seiner Arbeit über die Strecke Mainz-Mannheim skizziert, wie eine Bedienung auf der Strecke auch ohne zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen aussehen könnte:

| | CB | EC | CB | RSB | IC | RSB | CB | EC |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Mainz Hbf. | 9.20 | 9.44 | | 9.57 | 10.14 | | 10.20 | 10.44 |
| Mainz-Süd | 9.23 | - | | 10.00 | - | | 10.23 | - |
| Mainz-Weisenau | - | - | | - | - | | - | - |
| Mainz-Laubenheim | 9.27 | - | | - | - | | 10.27 | - |
| Bodenheim | 9.31 | - | | (10.06) | - | | 10.31 | - |
| Nackenheim | 9.34 | - | | - | - | | 10.34 | - |
| Nierstein | 9.39 | - | | 10.12 | - | | 10.39 | - |
| Oppenheim | 9.42 | - | | 10.16 | - | | 10.42 | - |
| Guntersblum | 9.46 | - | | 10.21 | - | | 10.46 | - |
| Alsheim | 9.51 | - | | - | - | | 10.51 | - |
| Mettenheim | 9.54 | - | | - | - | | 10.54 | - |
| Osthofen | 9.58 | - | | 10.28 | - | | 10.58 | - |
| Worms | 10.05 | 10.08 | | 10.34 | - | | 11.05 | 11.08 |
| | | | | | | | | |
| Worms | | 10.09 | 10.15 | | - | 10.45 | | 11.09 |
| Bobenheim | | - | 10.19 | | - | 10.49 | | - |
| Frankenthal | | - | 10.25 | | - | 10.55 | | - |
| Lu-Oggersheim | | - | 10.30 | | - | - | | - |
| Ludwigshafen Hbf. | | - | 10.34 | | - | 11.02 | | - |
| Mannheim Hbf. | | 10.25 | 10.40 | | 10.52 | 11.07 | | 11.25 |

(CB: Citybahn, EC: Eurocity, IC: Intercity, RSB: Regionalschnellbahn)

*Fahrplanvorschlag des VCD Kreisverbandes Rheinhessen für die Strecke Mainz/Worms/Mannheim*

Auf jeden Fall müssen alle IC-Züge in den Tagesrandlagen, wo die Züge teilweise ohnehin nicht im exakten Schema verkehren, Worms bedienen. Mittelfristig ist aber auch ein **Interregio-Halt in Worms** einzurichten. Die Strecke Mainz-Worms-Mannheim soll nach der Entschließung der Ministerkonferenz für Raumordnung vom 14. Dezember 1987 auch von Interregio-Zügen befahren werden. Dies wurde in einer Vereinbarung des Landes Rheinland-Pfalz festgeschrieben, allerdings erst für die Zeit nach dem Ausbau der Strecke.

Worms entspricht optimal den von der DB formulierten Anforderungen an ein IR-Haltepunkt: Es gehört zu den 200 größten Orten der Bundesrepublik und die Entfernung zum nächsten IR-Halt wird vermutlich ca. 30 km oder mehr betragen (zumindest in Richtung Norden).

Was ist zu tun, um die Attraktivität der Wormser DB-Fernverbindungen zu steigern?

Entscheidend für die Aufrechterhaltung bzw. Einführung eines Angebotes durch die Bundesbahn ist eine entsprechende Nachfrage durch die Bürger/innen der Stadt, also auch durch Sie.

Nach Einführung der **BahnCard** kann die Bahn auch kostenmäßig wieder häufiger mit dem privaten PKW konkurrieren (bei echter Vollkostenkalkulation war sie ihm schon immer überlegen): Nach Erwerb einer

BahnCard können Sie ein Jahr lang zum halben regulären Preis die Bahn benutzen. Die BahnCard zweiter Klasse kostet derzeit für Erwachsene 220 DM, für den Ehepartner 110 DM, für Kinder und Jugendliche von 4 bis 18 Jahren 50 DM und für 18-22-jährige (Studenten bis 26 J.) 110 DM. Falls Sie vorwiegend mit Ihren Kindern unterwegs sind, empfiehlt sich die Anschaffung einer BahnCard für die Familie zum Preis von nur 110 DM.

Gefordert ist auch ein stärkeres Engagement der Stadt Worms bei der optischen und funktionalen Gestaltung des Bahnhofes selbst sowie seines Umfeldes. Wir sollten nicht vergessen, daß wir einen der schönsten Bahnhöfe haben, dessen Reliefschmuck dem DuMont Kunstreiseführer Rheinhessen sogar eine Abbildung wert ist. In diesen Zusammenhang gehört auch der Neubau der Fußgängerunterführung in heller und freundlicher Form, und zwar möglichst unter der Bahnhofsstraße durch bis in die KW.

Das **Fremdenverkehrsamt** sollte sich engagieren für

- die Aufnahme von Worms in den Städtetourenkatalog der Ameropa (Reiseveranstalter der Bahn)
- Einrichtung eines Fahrradverleihs im Wormser Bahnhof.
- Herausgabe eines Fahrplanheftes "Städteverbindungen" für Worms (Für das wesentlich kleinere Neustadt a.d. Weinstraße existiert ein solches Heft)

Die Wormser Hotels sollten in Zusammenarbeit mit dem VRN eine Gästekarte herausgeben, die gleichzeitig zur kostenlosen Benutzung des ÖPNV im gesamten Stadtgebiet oder noch besser im VRN-Gebiet berechtigt.

Die Stadt Worms wirbt für sich im Kursbuch der Deutschen Bundesbahn (Gesamtausgabe und Rheinland-Pfalz/Saarland)

Hervorragend wäre die Errichtung eines **Intercity-Hotels** in der Bahnhofstraße, selbstverständlich mit IC-Halt Worms.

Wormser Firmen, Behörden und andere Institutionen sollten in ihre Briefköpfe jeweils einen klaren Hinweis aufnehmen, wie sie vom Hauptbahnhof aus mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind (s. folgendes Beispiel).

**Bundesgeschäftsstelle**

Bahnhof
Bonn Hbf

Linien
16, 18 und 63

Bonn West

Hausadresse:
Eifelstraße 2
53119 Bonn

Telefon
(02 28) 9 85 85-0

Telefax
(02 28) 9 85 85-10

Geschäftskonto:
Sparda Bank Köln eG
Konto-Nr.: 865 826
BLZ 370 605 90

Spendenkonto:
Sparda Bank Köln eG
Konto-Nr.: 100 865 826
BLZ 370 605 90

### 5.6 Motorisierter Individualverkehr

So wie es aussieht, werden wir wohl noch eine Weile mit dem Automobil auskommen müssen. Es ist jedoch zu erwarten, daß durch eine entsprechende Förderung des Umweltverbundes, wie sie bisher beschrieben wurde, in Verbindung mit einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit und Restriktionen beim motorisierten Individualverkehr bereits eine deutliche Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens erreichbar wäre.

**Behält man das Ziel einer konsequenten Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel im Auge, so ist jeder weitere Straßenbau in Worms nicht nur nicht notwendig, sondern schädlich im Sinne einer Verschärfung der Konkurrenz für den Umweltverbund durch den motorisierten Individualverkehr.**

Bevor wir uns den bestehenden Straßenplanungen zuwenden, deren Realisierung z.T. von offizieller Seite geradezu gebetsmühlenartig gefordert wird, möchten wir uns mit den Fragen befassen, welche Kfz.-Menge und welche Geschwindigkeit für eine Stadt überhaupt verträglich sind.

#### 5.6.1 Wie viele Autos verträgt Worms?

In jüngster Zeit sind verschiedene Arbeiten zur Stadtverträglichkeit des Autoverkehrs veröffentlicht worden, z.B. von MÜLLER im *Handbuch der Kommunalen Verkehrsplanung: "Belastbarkeit der Straßen und der Stadt mit Kfz.-Verkehr."* Im folgenden sind die Grenzen der Verträglichkeit von Verkehrsbelastungen dargestellt:

| Verträglichkeit von Autoverkehrsmengen bei geschlossener Blockbebauung (z.B. Friedrich-Ebert-Straße) | | |
|---|---|---|
| Verträglichkeit | Anzahl der Kfz. in der höchstbelasteten Stunde | Anzahl der Kfz. pro Tag |
| gut verträglich | < 100 | < 1000 |
| verträglich | 250 | 2500 |
| gerade noch verträglich | 400 | 4000 |
| unverträglich | 600 | 6000 |
| völlig unverträglich | > 800 | > 8000 |

Vergleichen wir diese Werte einmal mit den z.Z. herrschenden Belastungen in wichtigen und dicht bewohnten Wormser Straßen:

| Straße | Kfz./Spitzenstunde | tägliche Belastung |
|---|---|---|
| Alzeyerstraße | 1.000-1.500 | 16.000-17.000 |
| Friedrich-Ebert-Straße | 1.000-1.400 | 14.000 |
| Mainzerstraße | 800-1.000 | 12.000 |
| Gaustraße | 1.200-1.600 | 19.000 |

*Quelle: Kfz-Zählung vom 19.5.1992*

Es ist festzustellen, daß in praktisch allen Wormser Hauptverkehrsstraßen die Grenzen der Verträglichkeit hinsichtlich der Kfz.-Mengen bei weitem überschritten sind.

### 5.6.2 Welches Tempo verträgt Worms?

Bei Geschwindigkeitsmessungen in Tempo-30-Zonen wird in Worms regelmäßig festgestellt, daß mindestens ein Drittel der Autofahrer/innen die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschreitet. Auch auf den Hauptverkehrsstraßen lassen sich allerorten weit über 50 km/h liegende Geschwindigkeiten beobachten.

Stadtverträgliche Geschwindigkeiten sind in der folgenden Tabelle dargestellt

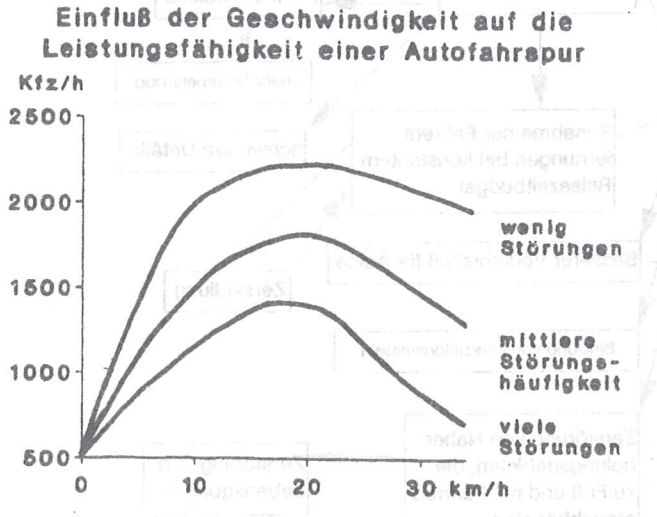
| Verträglichkeit der Geschwindigkeit des Autoverkehrs in der Stadt | |
|---|---|
| Geschwindigkeit km/h | Verträglichkeit |
| < 30 | gut verträglich |
| 30 - < 35 | verträglich |
| 35 - < 40 | gerade noch verträglich |
| 40 - < 50 | unverträglich |
| > 50 | völlig unverträglich |

*Quelle: MONHEIM/MONHEIM-DANDORFER 1990*

Danach sind im Stadtbereich Geschwindigkeiten unter 30 km/h gut verträglich, Geschwindigkeiten über 40 km/h, geschweige denn 50 km/h für Fußgänger- und Fahrradverkehr wie für die Anwohner, insbesondere auch für Kinder, unverträglich.

Unverständlich bleibt in diesem Zusammenhang, daß sich Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Worms bisher nur auf Wohngebiete beschränkten, die ohnehin oft nicht so stark vom Verkehr belastet sind.

In den letzten Jahren haben sich Verkehrswissenschaftler verstärkt mit der Umgestaltung von städtischen Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten befaßt, um eine stadtverträgliche Gestaltung und verträgliche Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs zu erreichen (besonders auch Hartmut H. Topp, Professor für Verkehrswissenschaft an der Uni Kaiserslautern). Umgestaltungsmaßnahmen im Straßenbereich sind im allgemeinen sehr aufwendig; es muß deshalb vorerst genügen, auch in den Hauptstraßen mit Wohnbebauung eine Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 einzuführen. Das Beispiel Bingerstraße zeigt, daß dies auch dann möglich ist, wenn städtische Buslinien durch die Straße verkehren. Das Problem der Busse ist nämlich nicht Tempo 30, sondern Behinderungen durch parkende Kraftfahrzeuge oder Staus durch zu hohes Kfz.-Aufkommen. Wenn Sie nachts bei leeren Straßen städtische Busse beobachten, so können Sie feststellen, daß diese freiwillig mit maximal 30 km/h fahren, da sie sonst fahrplanmäßig viel zu schnell wären. Mit Tempo 30 auf einer eigenen Busspur (vgl. Kap. 5.4 ÖPNV) könnte der Busverkehr daher ohne weiteres leben.




*Bei 20 km/h größte Straßenkapazität für Kfz.*
*Quelle: MONHEIM/MONHEIM-DANDORFER 1990*

Niedrigere Geschwindigkeiten liegen aber sogar auch im eigenen Interesse des Autoverkehrs, wenn die vorhandenen Straßenkapazitäten optimal genutzt werden sollen. Die Leistungsfähigkeit einer Autofahrspur ist nämlich bei ca. 20 km/h am höchsten und nimmt darüber schon wieder ab. (s. Diagramm).

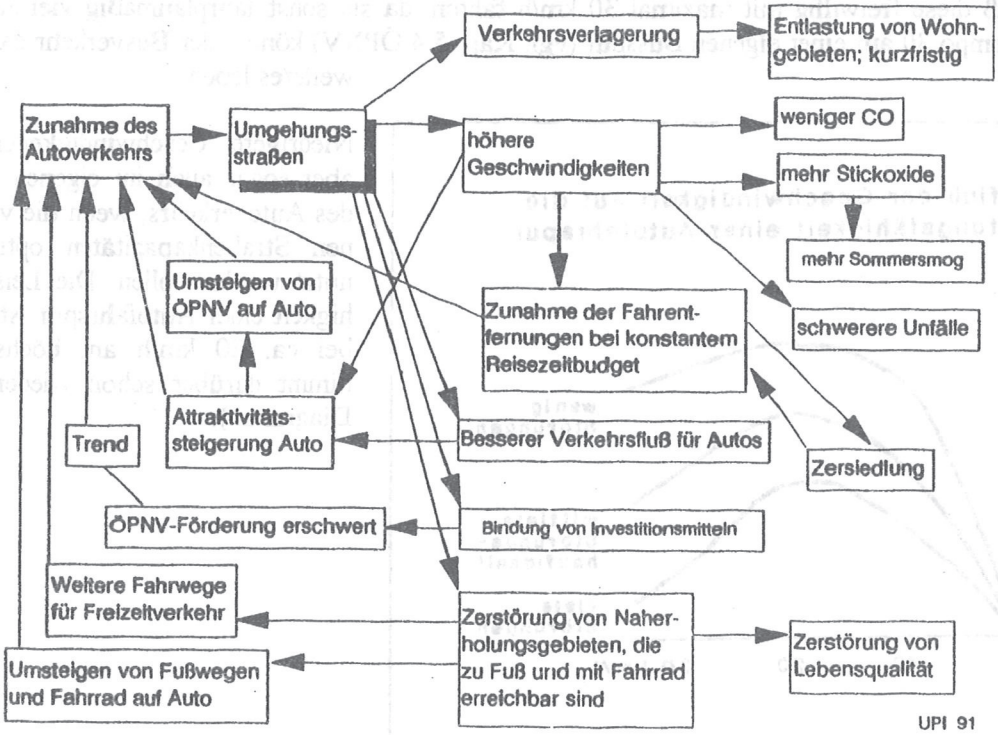
### 5.6.3 Wormser Straßenplanungen oder: die Geschichte vom Hasen und vom Igel

Auch in Worms sehen immer noch viele das verkehrspolitische Heil und die Rettung vor dem motorisierten Verkehrskollaps in weiterem Straßenbau. In unserer Stadt geht es hier in erster Linie um die **dritte Rheinbrücke**, den **Neuhauser Tunnel** und die **B 47-Südumgehung** mit ergänzenden Ringverbindungen, wie z.B. die Verlängerung der **Krankenhaustangente** zur B 47. Dabei müßten eigentlich die Erfahrungen aus der Vergangenheit lehren, daß der motorisierte Individualverkehr mit weiteren Straßen nicht in den Griff zu bekommen ist; im Gegenteil: Unsere verrückte Mobilmachung wurde erst durch den exzessiven Straßenbau der letzten Jahrzehnte ermöglicht und provoziert.

Es ist erstaunlich, mit welcher Unbekümmertheit beim Straßenbau mit Millionenbeträgen hantiert wird, wo doch sonst in den öffentlichen Haushalten überall Ebbe ist. Allein die für Worms projektierten Vorhaben

dürften mit über 200 Millionen DM zu Buche schlagen. Am Ausbau des Neuhauser Tunnels müßte sich die Stadt Worms voraussichtlich mit ca. 5 Mio. DM beteiligen. Erinnern wir uns: Für den Fahrradverkehr mußte im letzten Haushalt bereits um den *vergleichsweise* lächerlichen Betrag von 250.000 DM gefeilscht werden.

Im folgenden Bild ist eindrucksvoll dargestellt, wie der Bau von Umgehungsstraßen letztlich nur zur weiteren Zunahme des Autoverkehrs und Zerstörungen von Lebensqualität führt




*Quelle: UPI 1993*

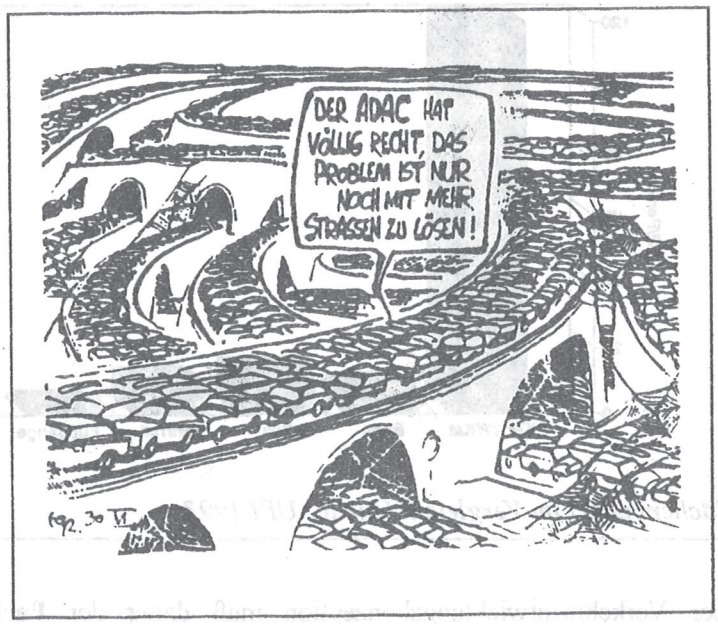
Trotz gigantischer Investitionssummen steht man also am Ende mit einer wesentlich gewachsenen Verkehrslawine schlechter da als zuvor; der "Igel" Auto war wieder schneller als der "Hase" Straßenbau!

Eine **zweite Rheinbrücke** existiert bereits in Worms: die Eisenbahnbrücke, die früher auch eine Fußgänger- und Radspur hatte! Wir halten eine weitere Straßenbrücke über den Rhein bei entsprechendem Ausbau des Umweltverbundes, insbesondere des ÖPNV (s. Kap. 5.4) nicht nur für überflüssig, sondern im Sinne einer konsequenten Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes für höchst schädlich.

**Was die B 47 Umgehung** betrifft, so erhoffen sich vor allem dadurch unsere Politiker/innen und Planer eine Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr.

Es wurde bis heute jedoch versäumt, durch geeignete Untersuchungen *quantitativ nachzuweisen*, daß Entlastung für die Innenstadt *tatsächlich durch die Umgehungsstraße* zu erwarten ist und *nicht durch Verkehrsberuhigung erreicht werden kann*. Dann, und nur dann halten wir die Fertigstellung der Südumgehung für noch vertretbar, wenn gleichzeitig ein schlüssiges Verkehrsberuhigungskonzept für den Innenstadtbereich vorgelegt und umgesetzt wird.

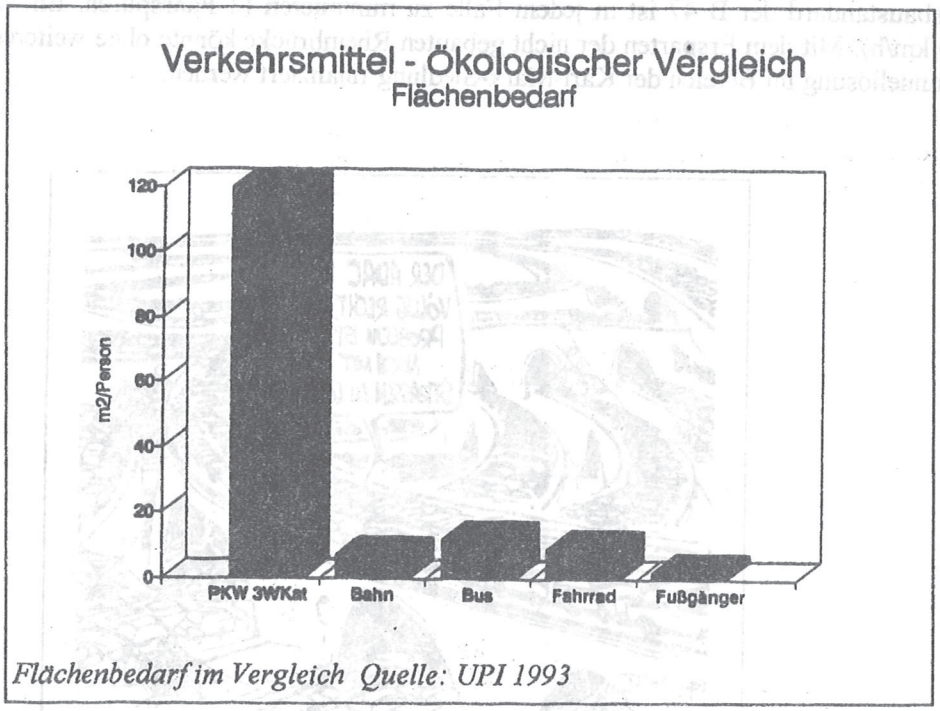
Der Ausbaustandard der B 47 ist in jedem Falle zu minimieren (2 Fahrspuren, Entwurfsgeschwindigkeit max. 80 km/h). Mit dem Ersparten der nicht gebauten Rheinbrücke könnte ohne weiteres eine Tieflage oder sogar Tunnellösung im Bereich der Karl-Marx-Siedlung finanziert werden.



### 5.6.4 Ruhender Verkehr

Autos brauchen Platz, und zwar sehr viel Platz, nicht nur wenn sie fahren, sondern auch noch, wenn sie nur herumstehen. Fast alle Straßen ähneln heute eher Blechwüsten als wirklichen, lebendigen Erlebnisräumen. Bereits ohne Parkplatzbedarf benötigt das Auto im Stadtverkehr schon zehnmal soviel Platz wie z.B. das Fahrrad (s. Graphik: Flächenbedarf im Vergleich).

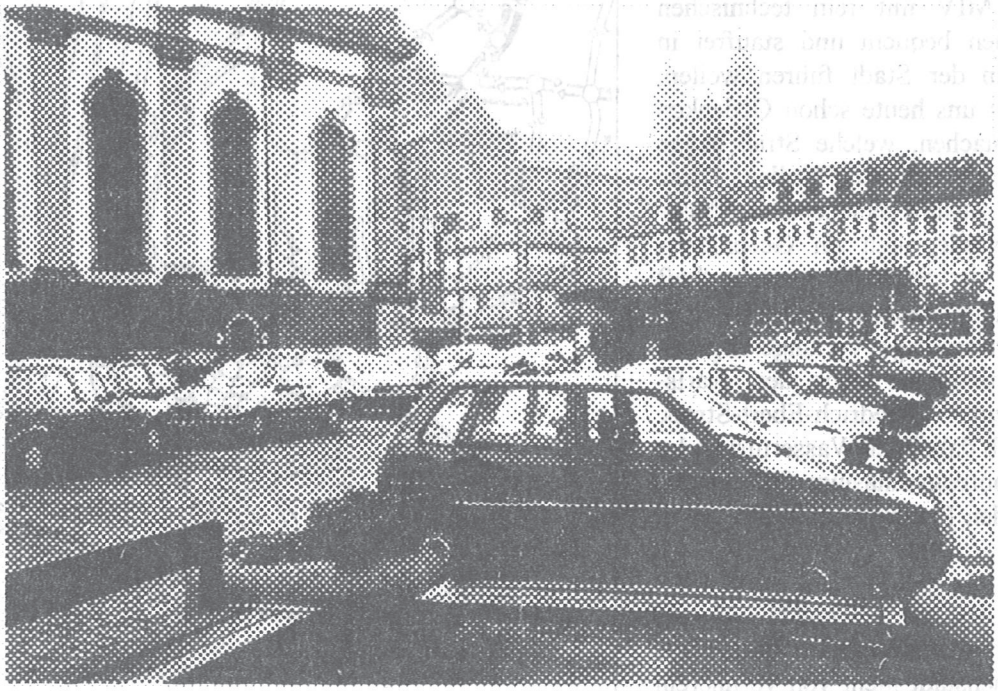
Platz ist in der Stadt bekanntlich Mangelware, was auch für Parkplätze gilt. Eine potentiell riesige Nachfrage in Spitzenstunden steht hier einem relativ beschränkten Angebot gegenüber, eine Tatsache, die im System der Marktwirtschaft eigentlich zu exorbitant hohen Preisen für das knappe Gut Parkplatz führen müßte. Um so verwunderlicher ist es, daß es sich die Stadt Worms leisten kann, das knappe Gut z.B. in der Bahnhofstraße sogar umsonst anzubieten.



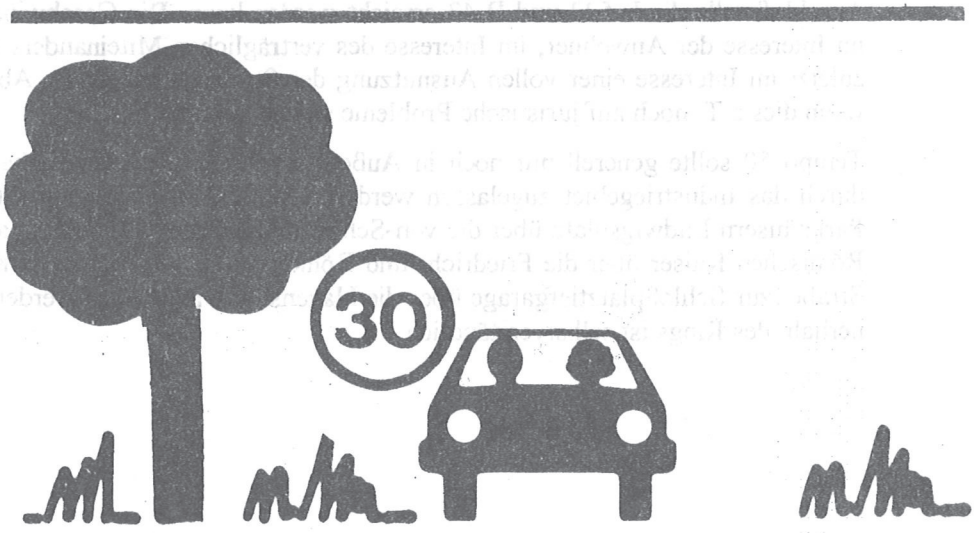

*Flächenbedarf im Vergleich Quelle: UPI 1993*

Im Rahmen einer Verkehrsentwicklungskonzeption muß daher der **Parkraumbewirtschaftung** eine Schlüsselrolle zukommen. Solche Konzepte existieren in unserer Nähe u.a. für Landau und Kaiserslautern. Der häufig geäußerten Forderung nach Umwandlung von Langzeit- in Kurzeitparkplätze, die beispielsweise aus der Sicht des Einzelhandels für attraktiv gehalten wird, müssen wir aus ökologischer Sicht mit großer Skepsis begegnen. Denn ein Parkplatz, der mehrfach am Tag genutzt wird, erzeugt selbstverständlich auch ein Mehrfaches an MIV.

An sich vernünftig scheinende Angebote wie das Job-Ticket machen deshalb nur dann Sinn, wenn Parkmöglichkeiten gleichzeitig mit der Ausgabe des Tickets abgebaut werden. Wir sind sicher, daß bei zunächst auch nur teilweiser Realisierung der bisher gemachten Vorschläge zur Stärkung des Umweltverbundes der Bedarf an Parkraum bereits bei weitem niedriger liegen wird als dies heute der Fall ist. *Grundsätzlich hat für Parkplätze zu gelten: je zentraler, desto teurer!*



*Zu viel Blech: Auch eine Frage der Ästhetik*

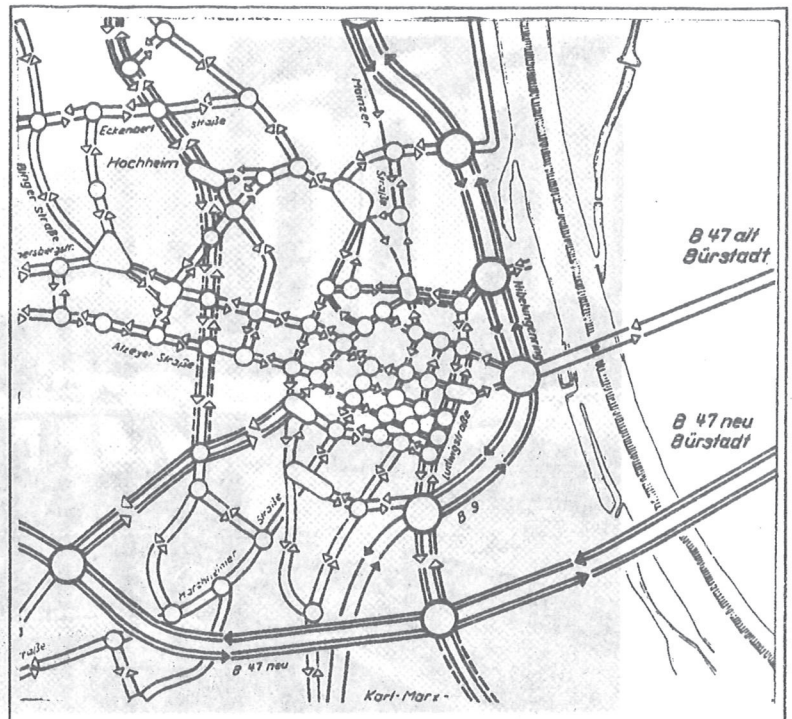


### 5.6.5 Innenstadtring

Ein Verkehrsplaner hat sich einmal sarkastisch wie folgt geäußert:

> *"Wir können die Verkehrsprobleme in den Innenstädten ganz einfach dadurch lösen, daß wir die Straßen doppelt so breit machen. Das einzige Problem daran ist, daß es anschließend keine Innenstadt mehr gibt."*

Bezogen auf Worms heißt dies: Wenn wir den MIV mit rein technischen Maßnahmen bequem und staufrei in die und in der Stadt führen wollen, sollten wir uns heute schon Gedanken darüber machen, welche Straßenzüge wir als erste einreißen wollen. Diese heute als absurd erscheinende Möglichkeit wurde auch im Generalverkehrsplan der Stadt Worms ernsthaft in Erwägung gezogen, wenn man z.B. an eine vierspurige Verlängerung des Kirschgartenweges über den Karlsplatz zur Friedrich-Ebert-Straße dachte. Ob dabei der Wasserturm oder das Eleonorengymnasium fallen sollte war aus den Plänen nicht eindeutig zu erkennen.



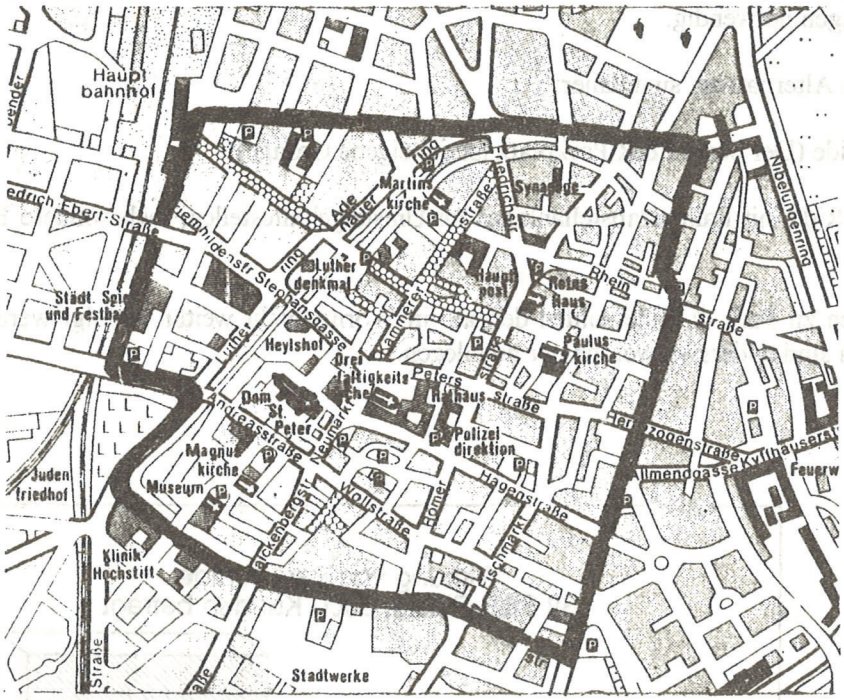

*Die autogerechte Stadt Worms nach*
SCHAECHTERLE/HOLDSCHUER 1971

Dennoch ist eine "Ringlösung" zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt nicht von vornherein abzulehnen. Hierdurch könnte sogar die Fußgängerzone Stephansgasse, Luther- und Adenauerring und Andreasstraße zwischen Willy-Brandt-(Andreas-)Ring und Valckenbergstraße erst ermöglicht werden.

Ein **Ring für den motorisierten Individualverkehr** sollte die Innenstadt wie folgt umrunden:

Bahnhofstraße, Siegfriedstraße, Berliner Ring, Wallstraße, Ludwigstraße, Pfauentorstraße, Schönauerstraße, Willy-Brandt-(Andreas-)Ring, Andreasstraße, Bahnhofstraße. Vom Westen kommender Schwerverkehr könnte bereits an der Kreuzung Kolpingstraße/Kirschgartenweg abgefangen und südlich umgeleitet werden über Kirschgartenweg, Speyererstraße, Klosterstraße und Pfauentorstraße, wo die B 9 und an der südlichen Anschlußstelle die L 523 und B 47 erreicht werden kann. Die Geschwindigkeit auf dem Innenstadtring ist im Interesse der Anwohner, im Interesse des verträglichen Miteinanders der Verkehrsteilnehmer und nicht zuletzt im Interesse einer vollen Ausnutzung der Straßenkapazität (s. Absch. 5.6.2) zu beschränken, auch wenn dies z.T. noch auf juristische Probleme stoßen könnte.

Tempo 50 sollte generell nur noch in Außenbereichen ohne wesentliche Wohnbebauung, z.B. an der B9 durch das Industriegebiet zugelassen werden. Innerhalb des Ringes sollten Zufahrtsmöglichkeiten zu den Parkhäusern Ludwigsplatz über die von-Schoen-Straße (heute bereits relativ gut gelöst), zum Parkhaus am Römischen Kaiser über die Friedrich- und Römerstraße, zum Parkhaus Koehlstraße über die gleichnamige Straße, zur Schloßplatztiefgarage über die Hagenstraße angeboten werden. Freie Zufahrt für Anwohner innerhalb des Rings ist selbstverständlich.




*Umfahrung der Innenstadt auf Einbahnring*

### 5.6.6 Park & Ride eine Lösung der Probleme?

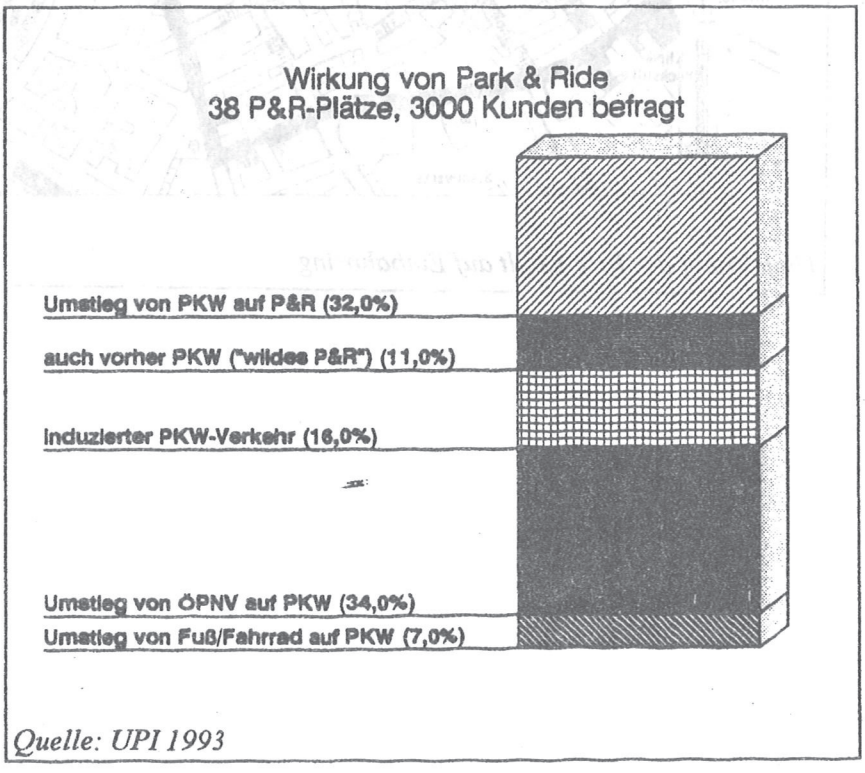
Umstieg vom Auto auf den ÖPNV durch Park & Ride, das klingt zunächst ganz gut; die Sache hat jedoch einige Haken:

- Der Autoverkehr in der Stadt kann durch P&R nur um Bruchteile von Prozenten reduziert werden.
- Es sind zwei Parkplätze pro Auto mit entsprechender Flächenversiegelung notwendig.
- Viele, die vorher von zuhause aus mit dem ÖPNV fuhren, steigen bis zum P&R Platz auf ihr Auto um; der ÖPNV wird auf dieser Strecke geschwächt.
- Zusätzliche Kurzzeitparkplätze in der Innenstadt führen zu steigendem Kfz.-Aufkommen.
- P&R stellt sicher, daß Autos den ganzen Tag ungenützt herumstehen: dadurch wird eventuell erst ein Zweitwagen notwendig.

Weit bessere Alternativen sind daher:

- Go & Ride (Der beste P&R Parkplatz ist die eigene Garage)!
- Bike & Ride mit Fahrradabstellanlagen an Umsteigehaltestellen, insbesondere Bahnhöfen im Wormser Umland.

Überlegungen zu Park & Ride sollten deshalb in Worms nicht weiter verfolgt werden; die entsprechenden Investitionen sind anderswo weit besser anzulegen.




*Quelle: UPI 1993*

**Exkurs: Einzelhandel und Verkehr**

Angesichts der erheblichen Belastungen für Mensch und Umwelt, die vom motorisierten Individualverkehr ausgehen, ist es besonders bedauerlich, daß sich der Wormser Einzelhandel und die Wirtschaft allgemein bisher völlig einseitig für die weitere Förderung des Automobilverkehrs einsetzen. Diese Einseitigkeit ist um so erstaunlicher, als bereits in einer BAG-Untersuchung* aus dem Jahre 1988 nachgewiesen wurde, daß 51,1% der Einkäufer/innen mit dem Umweltverbund, also mit Bus, Bahn, Fahrrad oder zu Fuß, in die Wormser Innenstadt gekommen waren und "nur" 48,4% mit dem PKW.

Verkehrsmittel für den Einkauf in Worms (BAG 1988 nach STROBEL 1992)

| Verkehrsmittel | % | |
|---|---|---|
| PKW | 48,4 | |
| Bus/Bahn | 16,2 | Umweltverbund = 51,1% |
| Zweirad | 4,1 | |
| zu Fuß | 30,8 | |

Wenn immer wieder noch mehr Parkplätze und Parkhäuser gefordert werden (obwohl die vorhandenen nur selten voll sind). so widerspricht dies nach allen für Mittelstädte vorliegenden Untersuchungen aus neuerer Zeit ganz klar dem Bürgerwillen. Nach Socialdata-Befragungen in Gladbeck, Lünen und Troisdorf sprachen sich lediglich 27 % der Bürger/innen dafür aus, auf jeden Fall zusätzliche Parkmöglichkeiten zu schaffen, während 55 % der Meinung waren, dies solle auf gar keinen Fall geschehen. Bezeichnend für die Situation ist die Einschätzung der Bürgermeinung durch Meinungsbildner (Politiker, Verwaltungsangehörige, Journalisten, Interessenvertreter): Von diesen waren 59 % der Meinung, die Bürger/innen wünschten auf jeden Fall mehr Parkmöglichkeiten und nur 34 % vertraten die Verfassung, die Bevölkerung wünsche dies nicht.

Ausmaß, in dem Bürger zusätzliche Parkmöglichkeiten wünschen, und dessen Einschätzung durch Meinungsbildner in drei Mittelstädten (in %)

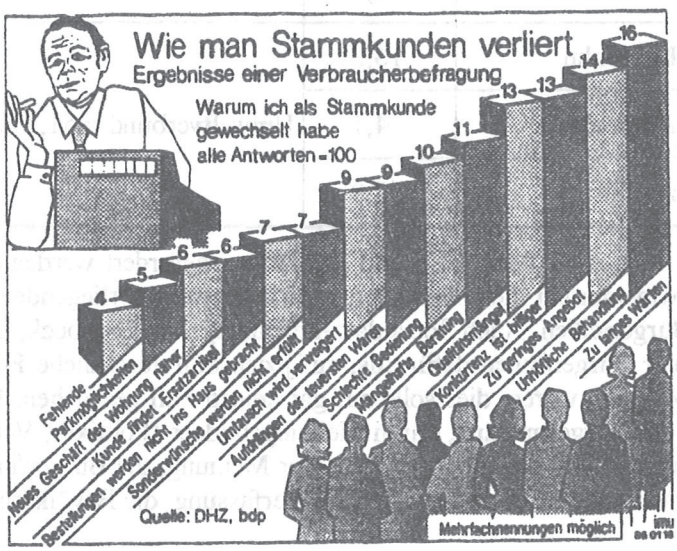
| Sollten mehr Parkmöglichkeiten geschaffen werden? | Bürgermeinung | Einschätzung der Bürgermeinung durch Meinungsbildner[1] |
|---|---|---|
| auf jeden Fall | 27 | 59 |
| egal | 18 | 7 |
| auf keinen Fall | 55 | 34 |

[1] Politiker, Verwaltungsangehörige, Journalisten, Interessenvertreter

*Quelle: Socialdata-Befragungen in Gladbeck, Lünen, Troisdorf.*

* BAG = Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels

Hier scheint ein typischer Fall von verzerrter Wirklichkeitswahrnehmung (die berühmte *Windschutzscheibenperspektive*!) auf seiten von Politik, Verwaltung und Verbandsvertretern vorzuliegen, der die Durchsetzung einer umweltfreundlichen Verkehrspolitik an allen Ecken und Enden behindert, obwohl diese von den Bürger/innen offenbar ausdrücklich gewünscht wird. Im übrigen wird die Bedeutung von Parkplätzen für die Stammkundschaft bei weiten überschätzt. Nach einer in der DHZ (Deutsche Handelszeitung) veröffentlichen Untersuchung haben Stammkunden in erster Linie deshalb die Einkaufsquelle gewechselt, weil sie zu langes Warten, unhöfliche Behandlung oder ein zu geringes Angebot zu bemängeln hatten. Fehlende Parkmöglichkeiten wurden erst an *letzter Stelle* genannt.




*Wie man Stammkunden verliert*
*Quelle: Fiedler 1992*

Nach der bisher beschriebenen deutlichen Verbesserung der Fahrrad- und ÖPNV-Verbindungen aus dem Umland wäre Worms wieder optimal auch ohne Auto erreichbar und könnte bei entsprechender "Vermarktung" erheblich an Attraktivität (auch) als Einkaufsstadt gewinnen. Insbesondere der Einzelhandel, aber auch die Industrie- und Handelskammer sowie die Handwerkskammer sollten deshalb ihre kurzsichtige Blockadepolitik (trauriges Beispiel: Obermarkt) gegenüber einer umweltfreundlichen Umgestaltung des Verkehrswesen aufgeben.

Eine Reihe von Möglichkeiten stehen beispielsweise dem Einzelhandel heute schon zur Verfügung:

- Erstattung von ÖPNV-Fahrtkosten ab einer bestimmten Einkaufssumme (praktiziert u.a. in Heidelberg und Mannheim).

*Lassen Sie Ihr Auto stehen*

- Verzicht auf angesichts der Umweltsituation peinliche Veranstaltungen wie *Auto und Mode*, in denen die *Fußgängerzone* mit Autos zugestellt wird; wesentlich zeitgemäßer wäre hier eine Aktion etwa unter dem Motto *Radfahren und Mode*.

- Sponsern Sie Ökologie, z.B. eine neue Fahrradabstellanlage am Wormser Bahnhof, eine grüne Verkehrsinsel zur Verkehrsberuhigung, DB-Sonderfahrten, ...

- Angebot von Fahrradabstellmöglichkeiten vor den Geschäften. Hier sollte allerdings von einem wilden Durcheinander von Fahrradständern aller Art abgesehen und in Abstimmung mit der Stadt eine einheitliche "Wormser Linie" konzipiert werden, wie bereits begonnen.

- Lieferservice bei Großeinkäufen oder beim Erwerb schwer zu transportierender Güter und Angebot einer Gepäckaufbewahrungsmöglichkeit in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken. Hierfür ist ein möglichst zentraler Standort (evtl. auf dem Obermarkt) zu wählen. Beispielsweise in Mannheim wird dieser Service jeden Samstag ab 10.00 Uhr bis Ladenschluß praktiziert; zudem wird das Gepäck innerhalb Mannheims für 2,50 DM in die Wohnung zugestellt.

Der unternehmerischen Phantasie sollten auf diesem Gebiet keine Grenzen gesetzt sein. Es wäre auch legitim, eine ökologische Orientierung des Einzelhandels, die sich selbstverständlich auch auf andere Gebiete (z.B. Abfallvermeidung) erstrecken sollte, werbemäßig voll auszuschlachten. Gerade hierdurch könnte sich für eine Mittelstadt wie Worms am Randes des Ballungsgebietes Rhein-Neckar die Chance einer zukunftsträchtigen Profilierungsmöglichkeit gegenüber den Mitbewerbern ergeben.

**Denn: Wer in den nächsten Jahren die Nase ökologisch vorne hat, der wird sie letztlich auch wirtschaftlich vorne behalten. Unsere Umweltverbände sind gerne bereit, zusammen mit der Wirtschaft entsprechende Ideen zu verfolgen, umzusetzen und zu "vermarkten".**

**Die kleine Sensation:**

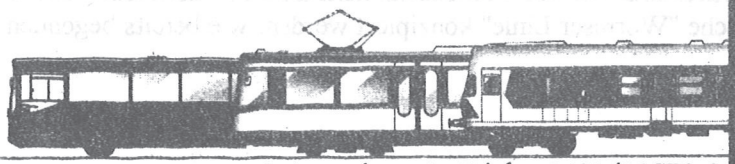
TICKET 24 PLUS

*Ticket 24 PLUS ● montags bis freitags gültig für 24 Stunden ab Entwertung ● am Wochenende von Samstag ab Entwertung bis zum Betriebsschluß am Sonntag ● Mitnahmemöglichkeit ohne Aufpreis für einen Erwachsenen und bis zu drei Jugendlichen unter 18 Jahren (montags bis freitags ab 9 Uhr; samstags, sonntags und an Feiertagen ganztägig) ● die ideale Einkaufs- und Freizeitkarte für die ganze Familie.*
***Ihr Verkehrsunternehmen berät Sie gern.***

**Kreuz und quer, hin und her, fast im Kreis zu einem Preis**

***Umwelt- und preisbewußtes Fahren:***
- *bis 3 Waben 7,- DM*
- *bis 5 Waben 11,- DM*
- *ab 6 Waben 15,- DM*

*(Verbundnetzkarte)*



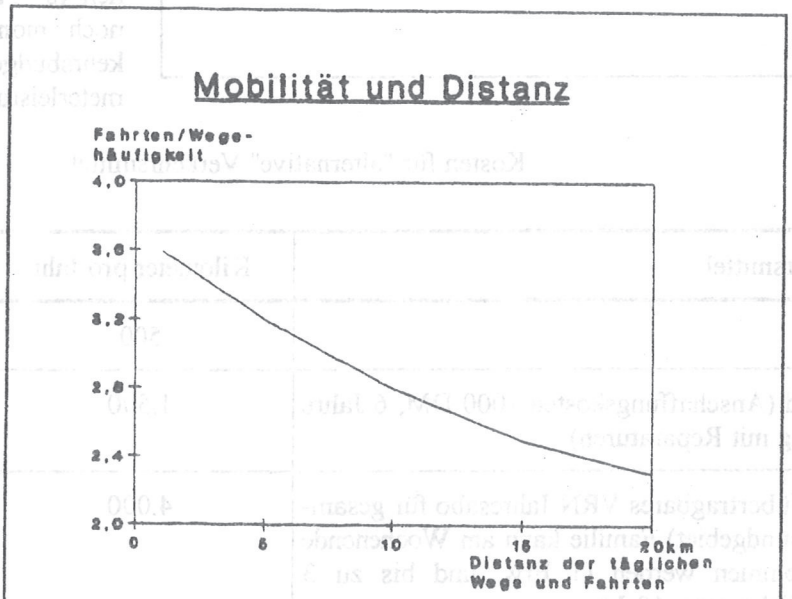
Verkehrsverbund Rhein-Neckar
VRN
DIE KLARE LINIE

*Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH · Luisenring 40-42 · 6800 Mannheim 1 · Telefon 0621/10770-0*

### 5.7 Alternativen zum (eigenen) Auto

Mit dem Automobil wird heute noch häufig die Vorstellung von Freiheit, Unabhängigkeit, Aktivität und Mobilität verbunden, wofür der – mittlerweile aufgegebene – ADAC-Slogan *Freie Fahrt für freie Bürger* nur ein markantes Beispiel darstellt. In diesem Zusammenhang erscheint es etwas merkwürdig, daß man von vielen Autofahrer/innen hört, sie seien ja auf das Auto *angewiesen* und könnten (leider) unter keinen Umständen darauf verzichten. Dieses Geständnis der *Abhängigkeit* steht in sonderbarem Widerspruch zu der behaupteten *Freiheit*, die das private Auto angeblich gewähren soll.

Die Schwierigkeit, den Menschen umweltfreundlichere Fortbewegungsarten als das Auto zu empfehlen, liegt nicht zuletzt darin begründet, daß das Auto überhaupt nicht als reines Fortbewegungsmittel, sondern als Mittel zur Selbstdarstellung, als Statussymbol und oft als Ich-Prothese benutzt wird. Dieser Punkt macht den rationalen Umgang mit dem Automobil wohl so schwierig.




Die Zahl der täglichen Aktivitäten nimmt mit der Menge der zurückgelegten Kilometer ab. »Langstrecken-Menschen« sind am wenigsten aktiv.

*Vielfahrer sind am wenigsten aktiv)*
*Quelle: MONHEIM/MONHEIM-DANDORFER 1990*

Die meisten Autofahrer/innen sind sich auch über die tatsächlichen Kosten ihres Vehikels nicht im klaren, sonst würde ihnen das Lamentieren über angeblich zu hohe Preise des ÖPNV vermutlich lächerlich erscheinen. Der ADAC hat für einen einfachen VW Golf, der 5 Jahre jeweils 20.000 km gefahren wird, monatliche Kosten von 757 DM (1992) ermittelt, entsprechend 0,45 DM pro Kilometer.

Mit diesem Geld könnte man problemlos ein Monatsticket des VRN für das gesamte Verbundgebiet erwerben, als Besitzer einer BahnCard 11.500 km jährlich mit der Bundesbahn zurücklegen, bei Bedarf noch auf Taxi oder Mietwagen zurückgreifen und sich nebenbei ein exzellentes Fahrräd gönnen (s. Tabelle). Dann bleibt immer noch monatlich gut 250,- im Verkehrsbudget übrig – bei gleicher Kilometerleistung!

Kosten für "alternative" Verkehrsmittel

| Verkehrsmittel | Kilometer pro Jahr | DM pro Jahr |
|---|---|---|
| zu Fuß | 500 | 0,00 |
| Fahrrad (Anschaffungskosten 1000 DM, 6 Jahre Nutzung mit Reparaturen) | 1.500 | 200,- |
| Busse (übertragbares VRN Jahresabo für gesamte Verbundgebiet) Familie kann am Wochenende mitgenommen werden (1 Erw. und bis zu 3 Jugendliche unter 18 J.) | 4.000 | 1.992,- |
| Mietwagen | 2.000 | 800,- |
| Taxi | 500 | 1.100,- |
| Bundesbahn 2. Kl. mit BahnCard inkl. Zuschläge | 11.500 | 1.900,- |
| Summe | 20.000 | 5.992,- = 0,30 DM/km |

Dies entspricht monatlichen Kosten von knapp 500 DM oder 0,30 DM pro Kilometer.

Wir haben bereits oben skizziert, wie das Auto durch Verkehrsmittel des Umweltverbundes ersetzt werden kann. Wer nicht gerade Handelsvertreter, Arbeitnehmer mit ständig wechselnden Arbeitsorten oder Schwerbehinderter ist, wird i.d.R. in der Lage sein, dieses Angebot zu nutzen. *Nach unserer Auffassung könnte deshalb schon heute in vielen Fällen auf ein eigenes Automobil verzichtet werden.*

Es kann dabei Situationen geben, in denen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes derzeit noch kein adäquates Angebot bereitstellen, z.B. Besuche auf dem flachen Land, Großeinkauf oder einfach das auch bei Ökologen manchmal vorhandene Bedürfnis nach einer Spritztour. In solchen "Notfällen" ist es allemal billiger, auf Leihwagen (bei wenigen Kilometern Taxi) zurückzugreifen, statt ständig einen eigenen PKW herumstehen zu haben, der im Mittel nur 40 Minuten am Tag bewegt wird. Worms bietet eine sehr reichhaltige Palette an Autovermietern, wobei sich je nach Verwendungszweck und -dauer ein intensiver Preisvergleich lohnt. Es ist geradezu frappierend, für wie wenig Geld man bereits einen PKW für das Wochenende mieten kann. Für einen VW Golf verlangt z.B. eine Wormser Firma von Freitag 12.00 Uhr bis Montag 9.00 Uhr gerade 119.- DM inkl. aller gefahrenen Kilometer (Stand: Juni 1993).

Für Taxifahrten müssen z.Z. ca. 2,- DM/km angelegt werden, allerdings unabhängig von der beförderten Personenzahl. Dabei ist zu bedenken, daß bei Autolosen eine einmalige Taxifahrt zu 60,- DM sich im monatlichen Verkehrsbudget nur mit 5,- DM niederschlägt, was gerade mal der Parkgebühr für 2,5 Stunden entspricht.

**Auto-Teilen/Car-Sharing**

Eine Möglichkeit, die Automenge zu reduzieren und Pkw rationeller zu nutzen, bietet die gemeinsame Autoanschaffung und -nutzung durch mehrere Personen, Familien, Nachbarn, usw. (Der VCD hält hierfür einen ausgearbeiteten Mustervertrag zur Verfügung). Dadurch werden

- der Kraftfahrzeugbestand verringert,
- Stellplätze gespart,
- die gefahrenen Kilometer reduziert,
- der Umgang mit dem Auto normalisiert (ein geteiltes Auto ist kein Statussymbol).

Ich verzichte auf das Auto!

Nicht immer – aber immer öfter!

Zusammenfassung der Alternativen zum (eigenen) Auto:

| | |
|---|---|
| Füße, Go & Ride | Umweltverbund |
| Fahrrad, Bike & Ride | |
| Busse/Bahnen | |
| Ruftaxen | Ergänzung des Umweltverbundes |
| Taxen | |
| Discobusse | Sonderverkehr |
| Werkbusse | |
| Schülerbusse | |
| Mietwagen | Gelegenheitsverkehr |
| Mietomnibusse | |
| Gemeinschafts- und Kneipentaxen | |
| Ausflugsbusse/Busreisen | |
| Mitfahrgelegenheiten | Ergänzende Möglichkeiten |
| Fahrgemeinschaften | |
| Zusteiger-Mitnahme | |
| Trampen | |
| Kollektive Fahrzeughaltung (Stadtteilauto, Car-sharing, Gemeinschaftsauto) | |

*nach FIEDLER 1992, S. 43*