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

6 Finanzierungsfragen

Kommen wir zum Geld. Auch hier lohnt sich ein kleiner Rückblick auf Landes- und kommunaler Ebene:

Von 1974 bis 1988 wurden in **Rheinland-Pfalz** jährlich im Schnitt 586 Mio. DM für Fern- und Landstraßenbau ausgegeben, die Betriebskosten beliefen sich z.B. 1988 auf 157, Mio DM, die Kreisstraßen verursachten einen Unterhaltungsaufwand von knapp 50 Mio. DM im Jahr. *Per Saldo ergeben sich hieraus Kosten für Straßenbau und Unterhaltung von ca. 800 Mio. DM jährlich. Hinzu kommen z.B. im Jahr 1989 Unfallkosten des motorisierten Straßenverkehrs in Höhe von 1,37 Mrd. DM,* das bedeutet 3-9 Pfennige pro gefahrenen Kilometer (3 Pf. auf Autobahnen, 7 Pf. auf Bundesstraßen und 9 Pf. auf Landstraßen). Kosten für Umweltschäden sind in dieser Rechnung noch nicht enthalten!

> Demgegenüber hat das Land Rheinland-Pfalz für den ÖPNV von 1970-1989, also in 20 Jahren, gerade mal 1,9 Mrd. DM *insgesamt* ausgegeben, also weniger, als der Straßenverkehr *jedes Jahr* kostet. (Quelle: Landesverkehrsprogramm 1990).

Den Schienenverkehr der Bundesbahn hat Rheinland-Pfalz bisher nur mit insgesamt 90 Mio DM bezuschußt.

Trotz dieser offensichtlichen Diskrepanzen sieht der Verkehrsminister in Rheinland-Pfalz noch Straßenbaubedarf in den nächsten 20 Jahren mit einem Investitionsvolumen von über 6 Milliarden DM, also 300 Mio. DM pro Jahr. Für Radwegebau gibt das Land nur etwa 12,5 Mio. DM jährlich aus. Der Ausbau der Regionalbahn Rhein-Neckar würde den Landeshaushalt nur mit dem vergleichsweise geringen Betrag von insgesamt 130 Mio. DM belasten.

Wie sieht es in **Worms** aus? Die Stadt hat von 1986 bis 1993 56,2 Mio. DM für Straßenbau ausgegeben bzw. eingeplant, davon mußten 28,7 Mio. DM selbst finanziert werden. Der Jahresaufwand liegt damit im Schnitt bei 3,6 Mio. DM.

Für Radwege lagen die Ausgaben in dem gleichen Zeitraum bei 3,1 Mio. DM, davon waren 1,8 Mio. DM aus dem städtischen Haushalt zu bezahlen. Der jährliche Aufwand der Stadt von ca. 225.000 DM entspricht gerade 6,25% der Kosten für Straßen.

Die für Worms projektierten Straßenbauten würden einen Kostenaufwand von insgesamt mindestens 200-250 Mio. DM verursachen.

Wir wissen, daß Haushaltsmittel nicht ohne weiteres übertragbar sind, aber man sollte sich dennoch einmal vergegenwärtigen, was man allein mit den Zinsen dieses Betrages alles anfangen könnte (6% von 200 Mio. DM = 12 Mio. DM pro Jahr). Dafür ließe sich mit Leichtigkeit ein umweltfreundliches Verkehrskonzept für Worms erarbeiten und umsetzen.

Das **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz** (GVFG) unterstützt die Kommunen u.a. bei folgenden Maßnahmen mit Finanzhilfen des Bundes:

- Bau oder Ausbau von besonderen Fahrspuren für Omnibusse
- Bau oder Ausbau von zentraler Omnibusbahnhöfen und Haltestelleneinrichtungen
- Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV, insbesondere durch Betriebsleitsysteme und Ampelvorrangschaltungen

- Beschaffung von Omnibussen.

Die Bundeszuschüsse betragen bis zu 75%.

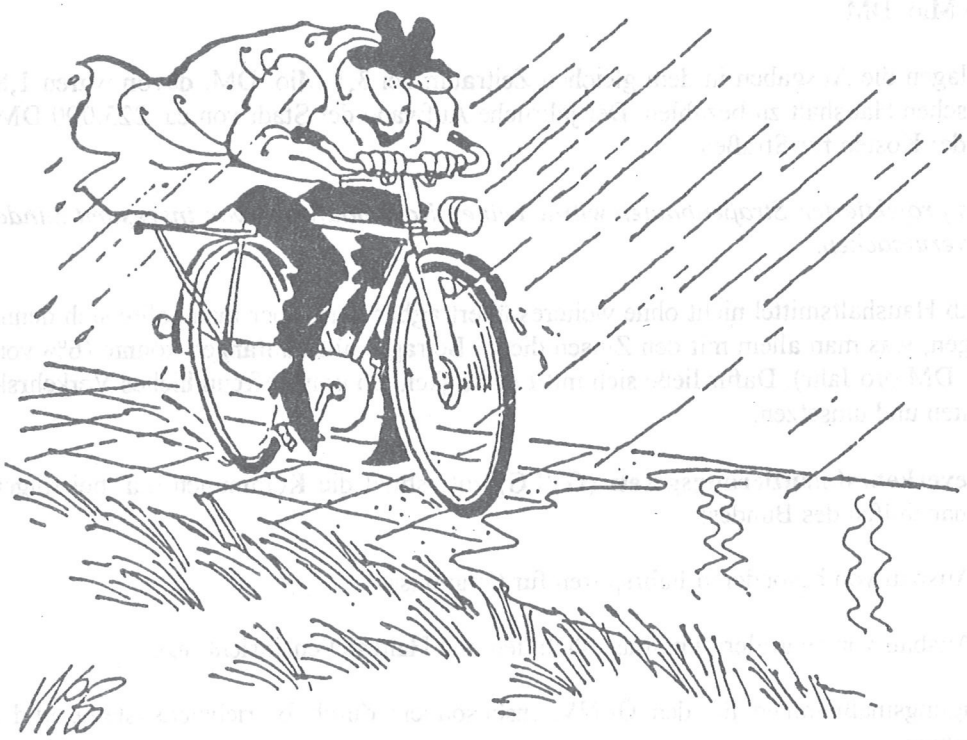
Im übrigen sind die Kosten für die von uns vorgeschlagenen Maßnahmen

a) nicht auf einmal, sondern über einen längeren Zeitraum verteilt aufzubringen (z.B. schrittweiser Abbau von Behinderungen des Fußgängerverkehrs),

b) meist nicht von der Stadt Worms allein, sondern zusammen mit den umliegenden Städten und Landkreisen sowie im Rahmen des Verkehrsverbundes zu finanzieren, i.d.R. mit Zuschüssen vom Bund oder Land und schließlich dürften sie

c) nur einen Bruchteil der Finanzsummen erfordern, die für Straßenbauten, Parkhäuser, usw. in Worms derzeit noch projektiert sind.

An der Finanzierung sollte also die ökologische Wende in der Verkehrspolitik nicht scheitern, denn: Geld ist offensichtlich genug vorhanden; wofür es ausgegeben wird, entscheiden unsere Politiker/innen und wir als ihre Wähler/innen.



Hier radelt der Bürgermeister!

7 Wege zu einem Verkehrskonzept für Worms

Über kaum ein Thema wird zwischen den Wormser Parteien so intensiv diskutiert – um nicht zu sagen gestritten – wie über die Frage, ob Worms ein Verkehrskonzept braucht. Dabei hat man den Eindruck, daß die Befürworter eines Konzeptes von einer Verkehrskonzeption lediglich erwarten, keine **politischen** Entscheidungen auf dem Verkehrssektor treffen zu müssen, sondern dies sogenannten "Experten" überlassen zu können.

Die andere Seite hält eine Verkehrskonzeption deshalb für überflüssig, weil sie (zu Recht) der Auffassung ist, ohne klare politische Vorgaben komme bei einer derartigen Planung ohnehin nicht viel heraus; das Geld dafür könne man sich dann gleich ganz sparen. Sowohl Befürwortern als auch Gegner der Erstellung eines Verkehrskonzepts fehlt – heute noch – der politische Mut, klare Vorgaben im Sinne einer Priorität für den Umweltverbund zu machen. Gerade davon aber hängen entscheidend die Ergebnisse einer Gesamtverkehrskonzeption ab, denn: Sie können bei einem Planungsbüro eine Straßenbahn, eine U-Bahn, einen sechsspurigen Innenstadtring, eine autofreie Innenstadt oder optimale Bedingungen für Radfahrer bestellen; die Ergebnisse werden je nach Planungsauftrag auch dementsprechend völlig unterschiedlich ausfallen.

Die konfuse Diskussion und die in Worms offenbar völlig zusammenhanglosen Maßnahmen und Aktionen auf dem Verkehrssektor beweisen nach unserer Auffassung klar, daß Worms eine Verkehrsentwicklungskonzeption benötigt, die im Gegensatz zum Generalverkehrsplan aus den 60er und 70er Jahren heutigen Anforderungen entspricht.

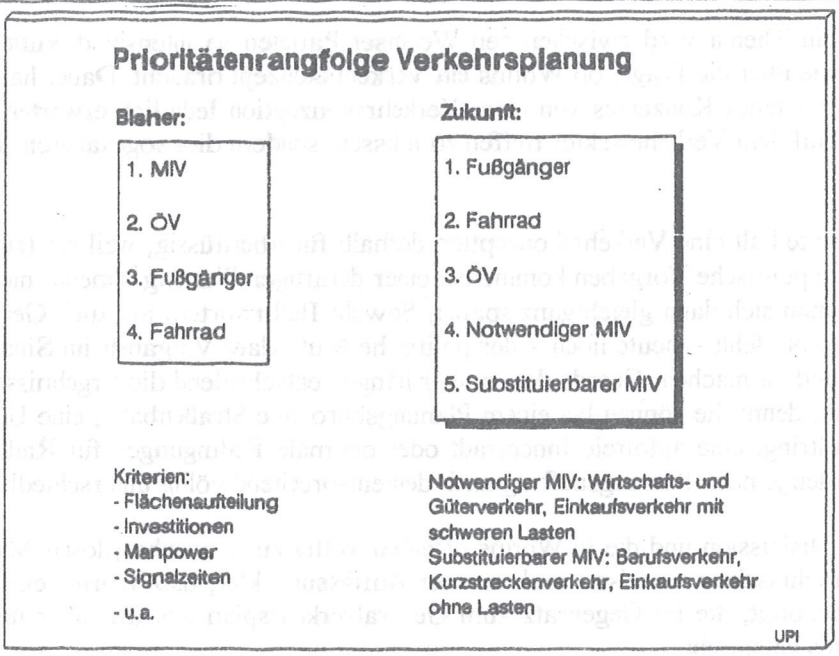
Wir können es uns auch angesichts der Haushaltslage der Stadt in Zukunft nicht mehr leisten, Verkehrsinvestitionen sozusagen in den Sand zu setzen, weil sie nicht in eine zukunftssichere Konzeption eingebettet sind.

Die **politische Zielvorgabe** für eine Verkehrsentwicklungskonzeption können wir nicht besser formulieren als dies PETER MÜLLER im *Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung* getan hat:

> ***Vorrang für den Umweltverbund:***
>
> *Der Umweltverbund der Fußgänger, Radfahrer und Öffentlichen Nahverkehrsmittel muß konsequent nicht nur relativ, sondern auch absolut Vorrang bei allen Maßnahmen und Investitionen bekommen. Eine nur relative Bevorzugung oder eine Parallelförderung des "Sowohl-als-auch" genügt nicht.*

Auf der Basis dieser gegenüber heute geänderten Prioritäten ist

- ein ökologisch ausgewiesenes Fachbüro mit der Erstellung einer Verkehrsentwicklungskonzeption für Worms zu beauftragen (bei der Auswahl sind wir gerne behilflich),
- die Bestandsaufnahme und Konzeption aller Verkehrssektoren unter ständiger Beteiligung von Öffentlichkeit und Verbänden zu erstellen und
- schließlich schrittweise die Konzeption, begleitet von intensiver Öffentlichkeitsarbeit, in den nächsten 5 bis 15 Jahren umzusetzen.



Prioritätenrangfolge Verkehrsplanung
Quelle: UPI 1993

Für die Wormser Umweltverbände wird die ökologische Glaubwürdigkeit der Wormser Politiker/innen nicht zuletzt an ihrem Verhalten auf dem Sektor Verkehrspolitik gemessen werden und einen wesentlichen Wahlprüfstein darstellen.

Lassen Sie uns schließen mit einem Zitat von JOHANN WOLFGANG VON GOETHE:

Es ist nicht genug zu wissen,
man muß auch anwenden;
es ist nicht genug zu wollen,
man muß auch tun.

In diesem Sinne wünschen wir allen Wormserinnen und Wormsern, insbesondere in Politik, Wirtschaft und Verwaltung, den Mut zu neuen Gedanken und die Kraft zur Umsetzung einer umweltfreundlichen Verkehrspolitik.

Gehen wir endlich auf die ökologische Überholspur! Unsere Stadt und unsere Kinder werden es uns danken.

8 Zusammenfassung

Die Belastungen von Mensch, Umwelt und Stadtqualität durch den Verkehrssektor machen auch in Worms einen Wandel in der kommunalen Verkehrspolitik überfällig.

Die Wormser Umweltverbände fordern eine durchgreifende ökologische Wende in Verkehrsplanung und --politik, die neben der Verkehrsvermeidung eine konsequente Förderung des Umweltverbundes (Fußgänger, Radfahrer, Busse und Bahnen) mit gleichzeitigen Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr in den Mittelpunkt stellt.

Dies geht nicht ohne Konzept: Notwendig ist deshalb eine Verkehrsentwicklungskonzeption mit ökologischer Zielzestzung, die stadtplanerische, wirtschaftliche und touristische Aspekte berücksichtigt.

Die Wormser Umweltverbände haben versucht, hierzu einige Anregungen zu geben. Sie erheben weder Anspruch auf Vollständigkeit noch auf Fehlerlosigkeit, sondern möchten im positiven Sinne *Anstoß erregen* und in Worms eine Entwicklungsprozeß in Gang setzen, bei dem alle Wormserinnen und Wormser und unsere Stadt an Lebensqualität gewinnen.

Die wichtigsten Punkte im einzelnen:

Verkehrsvermeidung:

- Überflüssige Wege sparen.
- Bei Einkauf, Freizeit und Urlaub die Nähe bevorzugen.
- Produkte aus der Umgebung kaufen.
- Wohnen in Arbeitsplatznähe.

Fußgängerverkehr:

- "Wormser Einkaufsmeile" zwischen Bahnhof und Nibelungencenter durch Umwandlung des Marktplatzes und der Stephansgasse in eine Fußgängerzone, Sperrung des Luther- und Adenauerringes für den MIV sowie Verkehrsberuhigung des Neumarktes und des Überganges über die Koehl- bzw. Wollstraße.
- Schaffung einer weitgehend autofreien touristischen Achse Andreasstift-Dom-Lutherplatz-Altstadt-Rhein.
- Anlage eines hindernisfreien Fußwegenetzes ohne Bordsteinkanten, parkende Autos, "Möblierungen" und lange Wartezeiten an Ampeln.
- Deutliche Vermehrung von Überquerungshilfen an stark befahrenen Straßen, vorzugsweise Zebrastreifen in Verbindung mit geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen.

Radverkehr:

- Im Stadtbereich generell Radfahrstreifen an Hauptverkehrsstraßen, in Kreuzungsbereichen ohne Umwege.
- In der Innenstadt bei genereller Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h keine Trennung der Verkehrsarten.
- Anlage von Radspuren vor allen Ampeln, um Vorbeifahrt und Aufstellmöglichkeit vor den Autos zu gewährleisten.
- Separate Radwege nur in Außenbereichen an Überlandstraßen.
- Umwegfreie Verbindungen in alle Vororte und ins hessische Ried (Bürstadt, Lampertheim, Hofheim).
- Abstellanlagen an allen wichtigen Punkten der Stadt (Bahnhof, Behörden, Hoch/schulen, usw.).
- Abschaffung der Radwegbenutzungspflicht für gemeinsame Fuß/Radwege durch Kennzeichnung als Fußweg mit Zusatzschild "Radfahrer frei."

ÖPNV:

- Innenstadtbusring mit eigener Spur (und Radfahrstreifen): Bahnhofstraße, Siegfriedstraße, Ludwigsplatz, Korngasse, Friedrichstraße, Petersstraße, Stephansgasse, Kriemhildenstraße, Bahnhofstraße mit neuen Haltestellen "Ludwigsplatz" und "Kämmererstraße/Marktplatz". Durch Führung im Uhrzeigersinn kann immer auf der Seite der Fußgängerzone ausgestiegen werden.
- Vorrangschaltung für Busse an allen Ampeln im Stadtbereich in Verbindung mit eigenen Busspuren und Einbahnregelung für MIV.
- Maximale Haltestellenentfernung 200 m, d.h., Führung der Linien nicht abseits von Wohngebieten, sondern durch sie.
- Grundsätzlich Taktverkehr unter 15 min. werktags, an Sonn- und Feiertagen Stundentakt.
- Verbindungen ins Umland grundsätzlich im Stundentakt mit Verdichtungen (Halbstundentakt) zu den Hauptverkehrszeiten.
- Bedienung aller Vororte durch Stadtbusse.
- In sogenannten "Schwachlastzeiten" nachts und am Wochenende flächendeckendes Ruftaxiangebot in Worms und Umland.
- Erschließung der Ausflugsgebiete Pfälzerwald, Donnersberg, Odenwald, Rheinhessische Schweiz, Altrhein, usw. durch Wochenendbedienung, evtl. spezielle Freizeitlinien (morgens und mittags hin, abends zurück).
- Ganzjähriger Betrieb der Freizeitlinie von Freitag mittag bis Sonntag abend mit Park & Ride auf der Kisselwiese, parallel schrittweise Reduzierung der Parkmöglichkeiten im Wäldchen.
- Lärm- und schadstoffreduzierte Busse mit behindertengerechtem Einstieg.

Bundesbahn

- IC-Halt Worms und Einbindung in das Inter-Regio-Netz.
- *City-Bahn*-Angebot mit mindestens Stundentakt nach Mannheim, Frankfurt und Darmstadt.
- Regionalschnellbahn im Zweistundentakt Wiesbaden-Mainz-Worms-Mannheim-Karlsruhe
- Regionalbahnen Bingen-Alzey-Worms-Bensheim-Heppenheim und Neustadt/Weinstraße-Bad Dürkheim-Grünstadt-Worms mit Halt in Worms-Pfiffligheim (mindestens Stundentakt werktags, auch abends und am Wochenende).

Motorisierter Individualverkehr:

- Verzicht auf weitere Straßen, Brücken, Parkhäuser.
- Flächendeckend Tempo 30, auch in bewohnten Hauptstraßen, in Wohngebieten echte Verkehrsberuhigung.
- Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens durch Verlagerung auf Umweltverbund.
- Parkraumbewirtschaftung im gesamten Stadtbereich.
- Umfahrung der Innenstadt auf Einbahnring.
- Keine weitere Förderung von Park & Ride

Einzelhandel:

- Erstattung von Fahrscheinen statt Parkgebühren.
- Lieferservice bieten.
- Fahrradabstellanlagen vor den Geschäften.
- Ökologisches Sponsoring in jeder Hinsicht.

Politik und Verwaltung:

- Auf konzeptionslose Einzelmaßnahmen verzichten.
- Umweltorientiertes Verkehrsentwicklungskonzept in Auftrag geben.
- Umsetzung mit Bürgerinnen und Bürgern, Wirtschaft und Verbänden.

Wormser/innen:

- Vor Autogebrauch nachdenken.
- Füße und Fahrrad benutzen.
- Umsteigen auf Bus und Bahn.
- Überlegen, ob (eigenes) Auto wirklich notwendig.
- Stadt Worms bei umweltfreundlicher Verkehrsplanung unterstützen.

Cartoon von Renate Alf

9 Literatur

ANGENENDT, W. — *Sichere Gestaltung markierter Wege für Radfahrer, Band 2,* Institut für Stadtbauwesen der RWTH Aachen, Bericht zum Forschungsprojekt 8315 der Bundesanstalt für Straßenwesen Bereich Unfallforschung, Bergisch Gladbach 1989.

APEL, D. (Hrsg.). — *Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung*, Bonn 1992

APEL, D. — *Frei Fahrt für den Umweltverbund,* in: Politische Ökologie, Heft Nr. 29/30 (1992/93), S. 25 ff.

ALRUTZ D., FECHTEL, H.W., und KRAUSE, J. — *Dokumentation zur Sicherung des Fahrradverkehrs*, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr Heft 74, 1989, herausgegeben im Auftrag des Bundesministers für Verkehr von der Bundesanstalt für Straßenwesen.

BECK-TEXTE — *Straßenverkehrsrecht StVG, StVO, StVZO*, Beck-Texte.

BFS-HESSEN, PRO BAHN, BUND HESSEN UND VCD HESSEN (Hrsg.) — *Regionales Schienenkonzept Rhein-Main,* Wiesbaden/Frankfurt(M)/Nieder-Florstadt 1991.

BRACHER, T. — *Konzepte für den Radverkehr: Fahrradpolitische Erfahrungen und Strategien,* Bielefeld (ADFC) 1987

BURWITZ, H., KOCH, H., und KRÄMER-BADONI, T. — *Leben ohne Auto: Neue Perspektiven für eine menschliche Stadt,* Reinbek 1992.

BUND JUGEND — *Stadtverkehr,* Bonn 1990.

FIEDLER,J. — *Stop and Go: Wege aus dem Verkehrschaos,* Köln 1992.

FRITSCHE, H. — *63 Jahre Alltagsradler*, herausgegeben vom ADFC, (Verlag Velomobil) Bremen 1989.

FUSS E.V. — *Verkehrte Kinder?* Berlin 1991

GERSEMANN, D. — *Fahrradrecht heute und morgen*, Wiesbaden; Berlin 1984.

GREENPEACE — *Ökobilanz Auto,* Amsterdam/Hamburg 1991.

GRÜNER KREIS WORMS E.V. — *Wanderwege in Worms (Wanderkarte).*

HAMKINS, C. P. — *Vorschläge zur Verbesserung der Fahrradverkehrsanlagen in Worms*, Worms 1991, zu beziehen vom ADFC Worms.

LANDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG BADEN-WÜRTTEMBERG (HRSG.) — *Kommunale Umweltpolitik,* Stuttgart/Berlin/Köln 1992.

MADER, J. — *Ein umweltorientiertes Verkehrskonzept für den Korridor Mainz-Worms,* Diplomarbeit Mainz 1991.

MAIER,J. UND ATZ-KERN, H.D. — *Verkehrsgeographie.* Stuttgart 1992.

MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND VERKEHR RHEIN-LAND-PFALZ — *Landesverkehrsprogramm Rheinland-Pfalz '90,* Mainz 1990.

MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND VERKEHR RHEIN-LAND-PFALZ — *Neue Wege im ÖPNV,* Mainz 1992.

MONHEIM,H. UND DANDORFER-MON-HEIM, R. — *Straßen für alle: Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft,* Hamburg 1990.

MÜLLER, P.. — *Belastbarkeit der Straßen und der Stadt mit Kfz.-Verkehr,* in: *Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung,* 1992

ÖTV — *Umwelt hat Vorfahrt,* Stuttgart 1991, (ÖTV-Argumente 5-6/91).

ÖTV — *Energie umweltverträglich nutzen--Vorschläge der Gewerkschaft ÖTV für eine klimaverträgliche Energie- und Verkehrspolitik in den Kommunen,* Stuttgart 1992.

PLANUNGSGEMEIN-SCHAFT RHEINHES-SEN-NAHE — *Pendlerentwicklung in der Region Rheinhessen-Nahe,* o.O., 1990.

RAUMORDNUNGS-VERBAND RHEIN-NECKAR (Hrsg.) — *Raumordnungsplan Rhein-Neckar 2000,* Mannheim 1993.

RUCKPAUL, D. — *Integriertes Gesamtverkehrskonzept für Worms: Vorbetrachtung,* Worms 1991

SEIFRIED, D. — *Gute Argumente: Verkehr,* 3. Auflage, München 1991.

SCHAECHTERLE UND HOLDSCHUER — *Generalverkehrsplan der Stadt Worms, 1971*

SPD — *Umweltpolitik: Neue Verkehrspolitik.* Bonn 1991, (Sozialdemokratischer Informationsdienst Nr. 6/7)

SPD WORMS — *Umweltprogramm,* Worms 1985.

SPD (Hrsg.) *Verkehr 2000,* Bonn 1992.

STADTVERWALTUNG WORMS *Überlegungen der Straßenverkehrsbehörde Worms über die zukünftige Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet Worms,* Worms 1990.

STROBEL, B., *Akzeptanz und Image der Stadt Worms,* Worms 1992.

TOPP, H.H. *Tendenzen der Straßenraumgestaltung in der Bundesrepublik Deutschland,* Internationales Verkehrswesen 39 (1987) 3. Heft, S. 182 ff.

TOPP, H.H. *Flächenhafte Verkehrsberuhigung in der BRD, Funktion und Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen,* Die Straße, 30. Jg. (1990), 5. Heft, S. 170 ff.

TOPP, H.H. *Anmerkungen und Beispiele zum Entwurf städtischer Straßen,* Straßenverkehrstechnik, Heft 6 (1989), S. 207 ff.

UMKEHR E.V. *Stichworte, Fakten und Argumente zum Stadtverkehr,* 3. Aufl., Berlin 1991.

UMKEHR E.V. (HRSG.) *30 km-Wege zu menschenfreundlichen Städten und Dörfern.,* 2. Auflage, Berlin 1991.

UPI: UMWELT- UND PROGNOSE-INSTITUT HEIDELBERG *Scheinlösungen im Verkehrsbereich – Kontraproduktive und ineffiziente Konzepte der Verkehrsplanung und Verkehrspolitik,* 3. erw. Aufl., Heidelberg 1993.

VCD-KREISVERBAND RHEINHESSEN (HRSG.) *Mainz-Worms(-Ludwigshafen-Mannheim): Ein Konzept für die Schiene und den Zubringerverkehr,* Mainz 1992.

10 Glossar und Abkürzungsverzeichnis

Bagatellgrenze	Die untere Grenze der Größe der Projekte, die für finanzielle Förderung vom Land oder vom Bund in Frage kommen.
BahnCard	Ermäßigungskarte der deutschen Bundesbahn, mit der Karteninhaber/innen zum halben Fahrpreis fahren dürfen.
BRN	Busverkehr Rhein-Neckar.
City-Bahn (CB)	Zuggattungsbezeichnung für aufgewertete Schienenvregionalverkehre der Ballungsräume und Oberzentren.
DB	Deutsche Bundesbahn
EC	EuroCity, Zuggattungsbezeichnung für grenzüberschreitende Fernverkehrszüge mit einheitlichen Qualitätsstandard.
Flexible Angebote	Bedarfsgesteuerte Formen der Bedienung im öffentlichen Verkehr, bei denen eine fahrplanmäßig veröffentlichte Fahrt nur bei (telefonischer) Bestellung durch einen Fahrgast verkehrt.
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden vom 28.Januar 1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Art. 29 des Steueränderungsgesetzes 1992 vom 25.2.1992 (BGBl. I S. 331/332)
Kfz.	Kraftfahrzeug
IC	InterCity, Zuggattungsbezeichnung für innerdeutsche Fernverkehrszüge, die in das vertaktete IC/EC/ICE-Netz eingebunden sind.
ICE	InterCityExpreß, Zuggattungsbezeichnung für innerdeutsche Fernverkehrszüge des Hochgeschwindigkeitsverkehrs, die in das vertaktete IC/EC/ICE-Netz eingebunden sind.
IR	InterRegio, Zuggattungsbezeichnung für innerdeutsche Fernverkehrszüge, die in das vertaktete IR-Netz eingebunden sind (Grundtaktzeit derzeit 2 Stunden), als Nachfolger des innerdeutschen D-Züges konzipiert.
MIV	Motorisierter Individualverkehr mittels Kraftfahrzeugen.
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentliche Linienverkehre mit Bahnen, Bussen und flexiblen Angeboten im Fern-Regional- und Nahverkehr, die als Gesamtsystem zu betrachten sind und ihre Qualität erst durch die Summe all ihrer Teilverkehre erhalten.
S-Bahn	Stadt-Schnellbahn, bekannteste Zuggattungsbezeichnung des Schienennahverkehrs. Nach DB-Definition "in meist starrem Taktfahrplan betriebene öffentliche Nahverkehrssysteme der Deutschen Bundesbahn mit hoher Leistungsfähigkeit für den Stadt und Regionalverkehr in den großen Verdichtungsräumen."

Radfahrstreifen	Niveaugleicher, direkt neben der Kfz-Spur markierter Radweg
Radspur	Eine den Radfahrern gewidmete Fahrspur, darf jedoch von anderen Verkehrsteilnehmer in Ausnahmefällen überfahren werden.
RB	RegionalBahn, Zuggattungsbezeichnung für aufgewertete, vertaktete Nahverkehrszüge am Rand bzw. außerhalb der großen Verdichtungsräume, die wichtige Aufgaben bei der regionalen Erschließung bzw. im Netzzusammenhang zu erfüllen haben.
RSB	RegionalSchnellBahn, Zuggattungsbezeichnung für aufgewertete (Fern-)Eilzüge, die als schnelles, vertaktetes Grundangebot Mittel- und Oberzentren miteinander verbinden.
Spätverkehr	Verkehr im täglichen Zeitraum zwischen 20.00 h und dem Betriebsbeginn des folgenden Tages
Taktverkehr	Kundenfreundliche Art der Fahrplangestaltung, bei der die Züge oder die Busse innerhalb bestimmter Zeiträume in einem festen Zeitabstand (=Taktzeit) verkehren.
UPI	Umwelt- und Prognoseinstitut Heidelberg
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Anhang

Unsere Verbände stellen sich vor

ADFC: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.

Der ADFC ist ein Verein für Alltags- und Freizeitradler. Er versteht sich als Interessenvertretung von nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern, insbesondere Radfahrern aller Altersgruppen. Wir setzen uns dafür ein, daß Vorschriften und Richtlinien so geändert werden, daß Radwege nicht Abfallprodukt der Straßenplanung bleiben, sondern entsprechend den Bedürfnissen der Radler ausgelegt werden. Überall, wo es ADFC-Ortsgruppen gibt, werden Planern und Politikern konkrete Verbesserungsvorschläge für Radwege und verkehrsberuhigende Maßnahmen vorgelegt.

Als Verkehrsclub bietet der ADFC seinen Mitgliedern eine Haft- und Rechtschutzversicherung als Radfahrer, Fußgänger und Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel (als Privatperson) sowie Beratung zum Thema Fahrrad (Technik, Fahrradkauf, Beleuchtung, Helme, Anhänger, usw.). Die Mitglieder beziehen die Zeitschrift "Radfahren" und können an Veranstaltungen wie Radtouren, Dia-Vorträgen, Seminaren und Reparaturkursen teilnehmen zu ermäßigten Preisen teilnehmen.

AGU: Aktionsgemeinschaft für Umweltschutz Rheinhessen-Süd

Die Aktionsgemeinschaft wurde 1971 gegründet. In Worms ist die "Initiative gegen Atomtod" eine Arbeitsgruppe der Aktionsgemeinschaft aktiv, weiterhin die AG Ökomesse sowie die Arbeitsgruppe Umwelt-Infodienst.

Schwerpunkte sind Schutz und Pflege der natürlichen Umwelt im südlichen Rheinhessen sowie die Förderung und Bildung von Interesse an ökologischen Zusammenhängen und deren Verständnis auf gesellschaftlicher und politischer Ebene. Die Mitglieder besuchen Anhörungen, Sprechstunden und Ratssitzungen, organisieren Ökomessen, verbreiten und sichten Umweltinformationen, kommen mit Infotischen in die Fußgängerzonen, verleihen ein Stromverbrauchsmeßgerät und veranstalten Exkursionen.

Insgesamt liegt der Schwerpunkt der Arbeit im Bereich Atomkraft, Energie, Treibhauseffekt und der Förderung des Umweltbewußtseins.

BUND: Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

Der BUND ist eine Natur- Umwelt- und Denkmalschutzorganisation. Er verfolgt seine Ziele, indem er Öffentlichkeitsarbeit betreibt und ökologisches Verständnis als Bildungsziel anstrebt. Parteipolitisch, konfessionell und weltanschaulich ist der Verein unabhängig. Bei allen umweltrelevanten Planungen und Maßnahmen vertritt er die Belange des Natur- und Umweltschutzes. Mit legalen Mitteln ist er bestrebt, Beeinträchtigungen des Naturhaushalts, des Stadtbilds, des Wohn- und Erholungswertes zu verhindern.

Zur Kreisgruppe Worms gehören über 100 Mitglieder. Etwa 15 von ihnen sind in Arbeitskreisen aktiv: Energie, Müll, Wasser, Verkehr, Biotopschutz. Für den Eisbach zwischen Heppenheim und Wiesoppenheim wird eine Bachpatenschaft unterhalten.

NABU: Naturschutzbund

- kauft, pachtet und pflegt ökologisch wertvolle Flächen,
- betreut im amtlichen Auftrag Schutzgebiete,
- gestaltet neue Lebensräume und sichert vielen bestandsbedrohten Tier- und Pflanzenarten das Überleben,
- nimmt Einfluß auf die Naturschutz- und Umweltpolitik,
- informiert die Öffentlichkeit über Natur und Umwelt,
- betreibt Umweltbildung für Erwachsene und Jugendliche und
- beteiligt sich an internationalen Schutzprojekten.

VCD: Verkehrsclub Deutschland

Der VCD ist ein unabhängiger Verkehrsclub, der von Natur- und Umweltschützern gegründet wurde. Er will, daß Menschen und Natur nicht unter die Räder geraten. Der VCD ist für alle Verkehrsteilnehmer da. Für Fußgänger, Radfahrer, Bahn- und Busbenutzer und für alle verantwortungsbewußten Auto- und Motorradfahrer.

Der VCD setzt sich ein für:

- Eine fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt, in der sich auch Kinder, ältere Menschen und Behinderte gefahrlos bewegen können.
- Den Vorrang für umweltverträgliche Verkehrsmittel.
- Mehr Sicherheit und Umweltschutz durch Tempolimits.
- Attraktivere und billigere Bahn und Busverbindungen.

Der VCD betreibt eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und informiert ständig über verkehrspolitische Themen, er erstellt alternative Gutachten zu Verkehrsprojekten, um umweltfreundliche Alternativen aufzuzeigen. Der VCD steht allen Verkehrsteilnehmer/innen mit Rat und Tat zur Seite.

Mitglieder erhalten das Magazin für Umwelt, Verkehr, Freizeit und Reisen *fairkehr*, für Auto-/Motorradfahrer/innen In- und Auslandsschutzbriefe sowie andere Versicherungsleistungen, VISA-CARD für Mitglieder inkl. Partnerkarte für 30 DM jährlich.

Kontaktadressen

ADFC: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
Ortsgruppe Worms

Pressereferat
Dieter Dohmeier
Albert-Schweitzer-Straße 52
67549 Worms (Leiselheim)

06241 / 76662 (privat)
06241 / 303 284 (dienstlich)

Verkehrssicherheit
Christopher P. Hamkins
Burkhardstraße 16
67549 Worms 1

06241 / 59 18 93 (privat)
06233 / 86 28 68 (dienstlich)
06233 / 86 34 00 (Telefax)

AGU: Aktionsgemeinschaft für Umweltschutz Rheinhessen-Süd e.V.

Postanschrift: Postfach 1121, 67501 Worms.

AG Wormser Initiative gegen Atomtod
und Umwelt-Infodienst:
Horst Niederhöfer

06241 / 59 34 68

AG Ökomesse:
W. Heuberger

06241 / 58 537

BUND: Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
Kreisgruppe Worms

1. Vorsitzender
Dieter Arnold
Neuhäuser Str. 18
67550 Worms

06241 / 53 686

AK Verkehr
Karl Maar
Dankwartplatz 3
67547 Worms

06241 / 22 679

NABU: Naturschutzbund

Geschäftsführer
Richard Witt
Ludwigsstraße 7
67547 Worms

06241 / 82378

VCD: Verkehrsclub Deutschland e.V.
Ortsgruppe Worms

Rudolf Hauser
NoltzStraße 2A,
67549 Worms

06241 / 59 11 57

Dr. Erika Nofer-Sauerborn
Kasimirstraße 2
67549 Worms

06241/56 585

ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRADCLUB

AKTIONSGEMEINSCHAFT UMWELTSCHUTZ RHEIN-HESSEN-SÜD

BUND UMWELT UND NATURSCHUTZ DEUTSCHLAND

NATURSCHUTZBUND DEUTSCHLAND

VERKEHRSCLUB DEUTSCHLAND

Stadtbibliothek Worms
01133101

R 17. Feb. 1994 GS