Mobilität in Rheinland-Pfalz

Verkehrspolitische Forderungen des ACE Auto Club Europa

Gute Fahrt. Wir sind dabei.

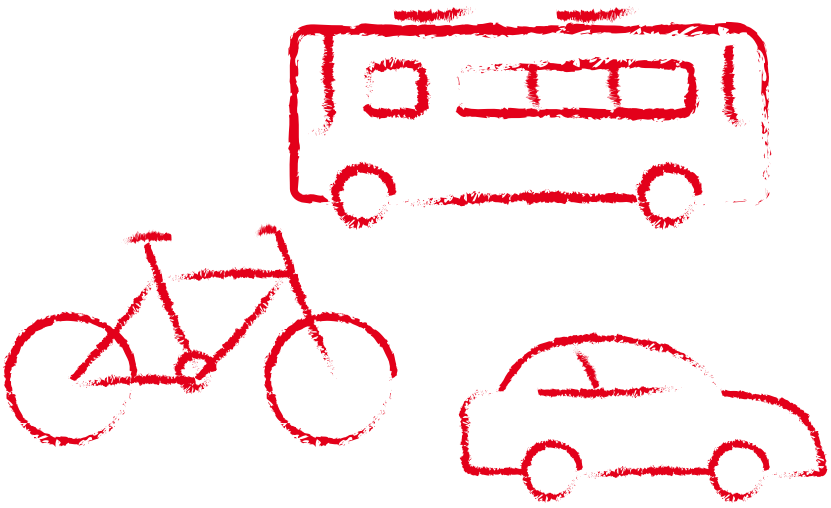
Mobilität in Rheinland-Pfalz

In Rheinland-Pfalz wird am 13. März 2016 ein neuer Landtag gewählt. Im Land leben vier Millionen Menschen. Die dezentrale Siedlungsstruktur und die Konzentration der Wirtschaft entlang des Rheins verursachen eine hohe Pendleraktivität. Fast die Hälfte der rund 1,25 Millionen Berufstätigen pendelt täglich über Kreisgrenzen hinweg. Hinzu kommen fast 275.000 Rheinland-Pfälzer, die jenseits der Landesgrenzen arbeiten, sowie 150.000 Einpendler aus anderen Bundesländern. Sie sind, wie die Wirtschaft in Rheinland-Pfalz, die verlässliche Rahmenbedingungen für den Transport von Waren und Gütern braucht, auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Gut ausgebaute Verkehrswege und eine Öffnung gegenüber multimodalen Mobilitätskonzepten sind die Voraussetzung für die Mobilität der Menschen und eine funktionierende Wirtschaft.

Die Parteien werden wir deshalb daran messen,

- wie sie die Infrastrukturfinanzierung in den Griff bekommen wollen, um das Straßennetz zu sanieren;
- welche Konzepte sie für einen vernünftigen, umwelt- und sozialverträglichen Personenverkehr und Gütertransport entwickeln;
- wie sie Mobilität zu erschwinglichen Preisen fördern;
- welche Maßnahmen sie politisch anpacken wollen, um die Zahl der Verkehrstoten und -verletzten weiter zu senken und
- für welche verkehrspolitischen Vorhaben sie sich vor Ort in ihrem Wahlkreis stark machen wollen.

Mit unserem Diskussions- und Analysepapier – die Kurzfassung unserer Forderungen findet sich zu Beginn des Papieres – will der ACE Region Rheinland-Pfalz den Landtagswahlkampf begleiten und die Verkehrspolitik der nächsten Legislaturperiode diskutieren. Für eine bessere, sicherere und umweltschonendere Verkehrswelt.



Peter Pilger
ACE Auto Club Europa
Vorsitzender Regional-
vorstand Mitte

Unsere Forderungen in Kürze

1. Erhalt vor Neubau

Grundsätzlich gilt für den ACE das Prinzip „Erhalt vor Neubau". In Rheinland-Pfalz umfasst das Netz der Bundesfern-, Landes- und Kreisstraßen insgesamt 18.391 Kilometer. Davon entfallen 7.236 Kilometer auf Landesstraßen. Diese vorhandene Infrastruktur muss nachhaltig gepflegt und instand gesetzt und der Sanierungsstau aufgelöst werden. Besonderen Handlungsbedarf gibt es bei folgenden Infrastrukturmaßnahmen:

- Ausbau der A643
- Ausbau der B10 Landau-Pirmasens
- Lückenschluss der A1 zwischen Blankenheim und Kelberg
- Zusätzliche Rheinbrücke zwischen Bingen und Ingelheim
- Dringende Sanierung der Rheinbrücken Maxau
- Entlastung Mittelrheintal durch eine neue Verbindungsbahnstrecke
- Ausbau der Bahnstrecke Mittelrhein – Pfalz – Oberrhein

2. Bürgerbeteiligung

Der ACE begrüßt, dass die amtierende Landesregierung in Rheinland-Pfalz der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei verkehrlichen Infrastrukturprojekten einen hohen Stellenwert beimisst. Sie stärker in die Entscheidungsfindung und die Planung mit einzubinden, ist in den letzten Jahren zu einem anerkannten Politikziel und im Rahmen vieler Projekte umgesetzt worden. Von der zukünftigen Landesregierung erwartet der ACE, dass sie diesen Weg weitergeht. Für eine moderne Infrastruktur brauchen wir einen gesellschaftlichen Konsens.

3. Finanzierung der Straßeninfrastruktur

Der ACE setzt sich für die Gründung einer nutzerfinanzierten Bundesfernstraßenfinanzierungsgesellschaft ein. Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) als Finanzierungsinstrument lehnen wir ab. Die Finanzmittel für den Straßenbau sind vorhanden und die Bodewig-Kommission hat ein hervorragendes Konzept für eine nachhaltige Infrastrukturfinanzierung erarbeitet. Die Politik sollte dieses Konzept konsequent umsetzen.

© Razvan Radu-RazvanPhotography – Fotolia.com

4. Verkehrssicherheit konkret und erfolgreich umsetzen

- Unfallschwerpunkte sind zügig zu entschärfen; entsprechende Maßnahmen sind – gemessen an deren Wirksamkeit – zu priorisieren. Als wirksamer Beitrag für mehr Sicherheit im Sinne eines günstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses ist unter anderem der dreistreifige Ausbau von Landesstraßen mit wechselnden Überholspuren vorzusehen.
- Der ACE begrüßt die Bemühungen der amtierenden Landesregierung, das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel zu stärken. Bei der Sanierung von Landes- und Kreisstraßen sollten, wenn noch nicht vorhanden, Radwege am Fahrbahnrand eingeplant werden.
- Der ACE lehnt ein generelles innerstädtisches Tempolimit von 30 Stundenkilometern ab. Dort, wo es Argumente für einen langsameren Stadtverkehr gibt, sollten die Kommunen gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort entscheiden können, ein entsprechendes Limit festzulegen.
- Der ACE fordert, wo es sich anbietet, Kreisverkehren vor Ampelanlagen den Vorzug zu geben.
- Der ACE fordert, die Kapazitäten der Rastanlagen entlang der Autobahnen in Rheinland-Pfalz dem aktuellen und dem künftigen Verkehrsaufkommen durch Lkws anzupassen. Auch die beschleunigte Einführung moderner, unfallverhütender Fahrerassistenzsysteme spielt eine wichtige Rolle. Daneben muss ausreichendes Personal zur Kontrolle der Fahrzeuge sowie der Lenk- und Ruhezeiten bereitgestellt werden.
- Der ACE in Rheinland-Pfalz fordert die Änderung der Garagenverordnung. Die Mindestbreite der Parkplätze soll, zumindest bei neu gebauten Stellflächen, 2,50 Meter betragen.

5. Mobilität modern gestalten

- Mitfahrdienste, Rufbussysteme und Anrufsammeltaxen als Ergänzung zum ÖPNV müssen den klassischen ÖPNV in der Fläche ergänzen.
- In den Unternehmen im Land sollte betriebliches Mobilitätsmanagement angeregt und unterstützt werden. Es gilt, die Rahmenbedingungen zur Nutzung von Fahrgemeinschaften, ÖV und Fahrrädern zu verbessern. Dabei können Schnellbuslinien, Park&Ride- und Mitfahrer-Parkplätze wertvolle Beiträge leisten.
- Eine bezahlbare Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen ist notwendig. Die Chance der gesellschaftlichen Teilhabe muss für jeden Menschen gewährleistet sein. Auch die Möglichkeiten der multimodalen Mobilität dürfen nicht den besser verdienenden Mitgliedern unserer Gesellschaft vorbehalten sein.

© mariusz szczygie – Fotolia.com

Unsere Forderungen – ausführlich und informativ

1. Erhalt vor Neubau

Verkehrsträger Nummer eins im Land ist die Straße. Rund 70 Prozent der Pendler sind mit dem Pkw unterwegs; ein Großteil des Güterverkehrs wird über die Straße abgewickelt. Gut ausgebaute Verkehrswege und eine Öffnung gegenüber multimodalen Mobilitätskonzepten sind hier die Voraussetzung für die Mobilität der Menschen und eine funktionierende Wirtschaft. Dem gegenüber steht die Aussage einer Studie des Landesrechnungshofes[1], nach der sich das Landesstraßennetz von Rheinland-Pfalz in einem beklagenswerten Zustand befindet. Der Restbuchwert der Landesstraßen betrage nur noch 43 Prozent der Anschaffungskosten. Der Anlagenabnutzungsgrad sei auf 71 Prozent gestiegen. Fast 4.000 Kilometer oder 55 Prozent des Netzes befinden sich in einem problematischen bis sehr schlechten Zustand. Ursache hierfür seien begrenzt zur Verfügung stehende Haushaltsmittel und eine ungeeignete Erhaltungsstrategie des Landesbetriebs Mobilität (LBM).

Grundsätzlich gilt für den ACE im Straßenbau das Prinzip „Erhalt vor Neubau". In Rheinland-Pfalz umfasst das Netz der Bundesfern-, Landes- und Kreisstraßen insgesamt 18.391 Kilometer. Davon entfallen 7.236 Kilometer auf Landesstraßen. Mit einer Streckenlänge von 927 Meter pro Quadratkilometer hat Rheinland-Pfalz damit das dichteste klassifizierte Straßennetz in der Bundesrepublik Deutschland und mit 364 Meter pro Quadratkilometer knapp hinter Nordrhein-Westfalen das zweitdichteste Landesstraßennetz. Diese vorhandene Infrastruktur muss nachhaltig gepflegt, instand gesetzt und der Sanierungsstau aufgelöst werden. Die Erkenntnis des Landesrechnungshofes Rheinland-Pfalz, dass die Erhaltungsstrategie des Landesbetriebs Mobilität nicht gegen den Substanzverzehr wirkt, beunruhigt uns. Dass Landesstraßen in ohnehin schlechtem Zustand, nur geringe verkehrliche Priorität haben und bei der Verteilung der knappen Mittel immer wieder außen vor bleiben, wird über kurz oder lang zu Nutzungseinschränkungen auf den betroffenen Straßen führen.[2]

Wir befürworten die aus dem Bauprogramm Landesstraßen 2016 hervorgehende Entscheidung des rheinland-pfälzischen Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur, von den 87 Millionen Euro, die Rheinland-Pfalz für Investitionen in die Landesstraßen 2016 eingeplant hat, lediglich 3 Millionen EUR für Neubauprojekte auszugeben. Weitere 3,1 Millionen Euro sind für Radwege vorgesehen. Die restlichen gut 81 Millionen Euro sind für Sanierung, Ausbau und Ertüchtigung vorhandener Landesstraßen eingeplant. Von den 333 Maßnahmen sind lediglich sechs echte Neubauvorhaben.[3] Wir begrüßen auch die Ankündigung des amtierenden Infrastrukturministers, zusätzliche Ingenieurstellen zu schaffen und die Mittel für den Einkauf externer Planungsleistungen zu erhöhen, damit der LBM das steigende Investitionsvolumen für Bundesfern- und Landesstraßen abwickeln kann.[4]

© benjaminnolte – Fotolia.com

1 Vgl. Rechnungshof Rheinland-Pfalz: Beratende Äußerung gemäß § 88 Abs. 2 LHO, Erhaltung des Landesstraßennetzes, August 2015
2 Vgl. ebenda
3 Vgl. Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur des Landes Rheinland-Pfalz (ISIM), Bauprogramm Landesstraßen 2016 (BP 2016), Oktober 2015
4 Vgl. Pressemitteilung des ISIM vom 19.10.2015: „Lewentz: 87 Millionen Euro für Landesstraßenbau 2016"

Wir unterstützen den Vorschlag des Landesrechnungshofes, der weiteren Unterfinanzierung entgegenzuwirken, indem dem Landtag turnusgemäß Netzzustands- und Leistungsberichte vorgelegt werden. „Um aussagekräftige Kennzahlenvergleiche zu ermöglichen, wird darüber hinaus angeregt, dass der LBM künftig den Modernitätsgrad der Landesstraßen in Rheinland-Pfalz den entsprechenden Kennwerten von Straßenbauverwaltungen anderer Länder gegenüberstellt, die das Anlagevermögen ihrer Landesstraßen erfasst und bewertet haben."[5]

Auch der Empfehlung des Rechnungshofes an das Infrastrukturministerium, verschiedene Qualitäts- und Finanzszenarien zu entwickeln, aus denen hervorgeht, wie sich der Zustand des Landesstraßennetzes in Zukunft qualitativ entwickeln könnte, folgen wir. Diese Szenarien können dem Landtag als eine Grundlage für Budgetentscheidungen dienen.[6]

Besonderen Handlungsbedarf sieht der ACE in Rheinland-Pfalz bei folgenden Projekten:

Straßen

Ausbau der A643

Der Neubau der Schiersteiner Brücke mit der Mainzer Vorlandbrücke und der Ausbau zwischen dem Autobahndreieck Mainz (A60 /A643) und Mainz-Mombach ist ein umstrittenes Thema in Rheinland-Pfalz. Teile der Vorlandbrücke sowie der Teilabschnitt zwischen den AS Mainz-Gonsenheim und AS Mainz-Mombach verlaufen durch ein Naturschutzgebiet. Der vom Bundesverkehrsministerium angeordnete Vollausbau auf 6+2 Fahrspuren für das Teilstück zwischen Mainz-Gonsenheim und Mainz-Mombach stößt insbesondere bei Bürgerinitiativen und Naturschutzverbänden, die sich – genauso wie die amtierende Landesregierung und die Stadt Mainz – für eine 4+2-Lösung aussprechen, auf Kritik. Wirtschafts- und Verkehrsverbände sowie CDU und FDP befürworten einen kompletten 6+2-Ausbau zwischen Autobahndreieck und Schiersteiner Brücke, ergänzt um entsprechende Lärmschutzmaßnahmen.

Mit Blick auf die deutlich gewordenen Probleme an der Schiersteiner Brücke im Zuge der Sperrung und notdürftigen Reparatur, fordert der ACE eine Entscheidung zugunsten der Variante, die dem prognostizierten täglichen Verkehr gerecht wird, das Naturschutzgebiet möglichst wenig betrifft, das Risiko von Klagen im Planfeststellungsverfahren minimiert und somit am schnellsten realisierbar ist.

Ausbau der B10 Landau – Pirmasens

Die 50 Kilometer lange Strecke der Bundesstraße 10 zwischen Pirmasens und Landau wird momentan auf einigen Abschnitten auf vier Fahrstreifen erweitert. Rund 17 Kilometer von der A62 bei Pirmasens bis zur Anschlussstelle Hinterweidenthal/Salzwoog westlich von Hinterweidenthal sind bereits vierstreifig ausgebaut. Der Abschnitt Walmersbach bis Hinterweidenthal soll 2019 abgeschlossen sein. Ein durchgehender Ausbau auf vier Fahrstreifen bis Landau ist umstritten.

Unabhängig davon wird im Abschnitt der B10 zwischen Hinterweidenthal und Hauenstein die Planung im Bereich der Felswand fortgesetzt. Das Planfeststellungsverfahren zur Beschaffung des Baurechts ist bereits eingeleitet worden. Bei der Maßnahme handelt es sich um den dreistreifigen Ausbau des letzten noch verbliebenen zweistreifigen Abschnittes der B10 zwischen Hinterweidenthal und Hauenstein. Die Baustrecke ist insgesamt 1,380 Kilometer lang. Dieser Abschnitt der B10 wird so geplant, dass ein eventuell späterer vierstreifiger Ausbau ohne besonderen Aufwand möglich ist.[7]

Der ACE fordert, dass auch die künftige Landesregierung in ihren Anstrengungen nicht nachlässt, die B10, die eine der meistbefahrenen Straßen in Rheinland-Pfalz ist, durchgehend vierspurig auszubauen.

Lückenschluss der A1 zwischen Blankenheim und Kelberg

Der Lückenschluss der A1 auf der Verbindungsstrecke zwischen Trier und Köln, für das die Planfeststellungsbeschlüsse seit 2005 mehrfach geändert werden mussten, befindet sich weiterhin in Planung. Für den Teilabschnitt Blankenheim bis Adenau ist das Land Nordrhein-Westfalen zuständig; die Planung für den Abschnitt von Adenau bis Kelberg liegt im Zuständigkeitsbereich von Rheinland-Pfalz.

5 Vgl. Rechnungshof Rheinland-Pfalz: Beratende Äußerung gemäß § 88 Abs. 2 LHO, Erhaltung des Landesstraßennetzes, August 2015, Seite 54
6 Vgl. Rechnungshof Rheinland-Pfalz: Beratende Äußerung gemäß § 88 Abs. 2 LHO, Erhaltung des Landesstraßennetzes, August 2015
7 Vgl. Informationen zum Projektstand B 10 Pirmasens-Landau des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM), www.lbm.rlp.de/Bauprojekte/B-10-Pirmasens-Landau/

Der Abschnitt zwischen Blankenheim und Lommersdorf (NRW) befindet sich seit Mai 2012 im Planfeststellungsverfahren. Für die Abschnitte Lommersdorf bis Adenau (NRW) und Adenau bis Kelberg (RLP) werden im Moment die Planfeststellungsverfahren vorbereitet.

Der ACE fordert, dass die Landesregierungen von Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz in enger Zusammenarbeit für einen zügigen Ablauf der Planungsverfahren sorgen. Zehn Jahre der Planung und Verzögerung sind genug.

Brücken

- **Zusätzliche Rheinbrücke zwischen Bingen und Ingelheim**

Der Ausfall der Schiersteiner Brücke, die täglich von 90.000 Fahrzeugen passiert wird, hat im Februar und März 2015 gezeigt, dass der Verkehr einer gesamten Region zum Erliegen kommt, wenn eine der drei Brücken in Mainz (Schiersteiner Brücke, Theodor-Heuss-Brücke, Weisenauer Brücke) nicht genutzt werden kann. Auf der gesamten Rheinstrecke von Worms bis Koblenz gibt es nur die Brücken bei Mainz. Auf den dazwischen liegenden Teilstücken Worms – Mainz und Mainz – Koblenz gibt es lediglich Fähren, deren Kapazitäten begrenzt sind.

Wir plädieren für den Bau einer zusätzlichen Rheinbrücke zwischen Bingen und Ingelheim. So könnte der tägliche Verkehr aus der Hunsrückregion und dem Nahetal sowie dem nördlichen Landkreis Mainz-Bingen bereits am Autobahndreieck Nahetal (A60/61) über die B42 und A66 in Richtung Wiesbaden und Frankfurt geleitet werden. Die A60, A643 und die Autobahnbrücken bei Mainz, allen voran die Schiersteiner Brücke, könnten merklich entlastet werden.

Eine Realisierung im Mittelrheintal lehnt der ACE ab, da durch den Bau der Brücke das UNESCO-Weltkulturerbe gefährdet wäre und auch die zu erwartende tägliche Nutzung die Kosten für den Brückenbau nicht rechtfertigen würde.

- **Dringende Sanierung der Rheinbrücken Maxau**

Auf einer Länge von 50 Kilometern sind die Rheinbrücken Maxau, zwei parallel verlaufende Brückenbauwerke für den Straßen- und Schienenverkehr, die einzige Verbindung zwischen der Südpfalz und Karlsruhe. Sie gelten seit Jahren als Verkehrsengpass und halten, 1966 eröffnet, den Belastungen durch den zunehmenden Verkehr kaum noch stand. Der Aufwand, die Brücken in immer kürzeren Intervallen zu sanieren und in Betrieb zu halten, wird immer größer.

Um zu verhindern, dass es infolge einer Vollsperrung zu einem Verkehrskollaps kommt, fordert der ACE, die Brücken so bald wie möglich zu sanieren.

Schienenverkehr

- **Verbindung der Verkehrsräume Rhein-Ruhr/ Köln und Rhein-Main/ Rhein-Neckar-Karlsruhe**

Das Mittelrheintal ist eine der am stärksten durch Schienengüterverkehrslärm belasteten Regionen in Deutschland, vielleicht sogar in Europa. Täglich passieren rechtsrheinisch 180 bis 200 Güterzüge das Mittelrheintal, linksrheinisch sind es 70. Der Dauerschallpegel liegt in der Nacht bei fast 80 Dezibel. Für die Menschen, die dort leben, ist das eine große und zunehmend unerträgliche Belastung. Aufgabe der künftigen Landesregierung muss es deshalb sein, für die Bürgerinnen und Bürger eine Trendwende beim Schienenlärm einzuleiten.

Der ACE schlägt den Neubau einer Verbindung der Verkehrsräume Rhein-Ruhr/Köln und Rhein-Main/ Rhein-Neckar-Karlsruhe vor. Eine weitere Entlastung der Region könnte durch die Nutzung der Wasserwege erfolgen.

- **Ausbau der Bahnstrecke Mittelrhein – Pfalz – Oberrhein**

Der ACE fordert den Ausbau der Bahnstrecke Mittelrhein – Pfalz – Oberrhein als Entlastungsstrecke für den Güterverkehr Rotterdam – Genua. Die Güterstrecke entlang des Rheins ist eine der am stärksten befahrenen Schienenstrecken Europas.

2. Bürgerbeteiligung

Der ACE begrüßt, dass die amtierende Landesregierung in Rheinland-Pfalz der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei verkehrlichen Infrastrukturprojekten einen hohen Stellenwert beimisst. Sie stärker in die Entscheidungsfindung und die Planung mit einzubinden, ist in den letzten Jahren zu einem anerkannten Politikziel und im Rahmen vieler Projekte umgesetzt worden.

Von der zukünftigen Landesregierung erwartet der ACE, dass sie diesen Weg weitergeht. Für eine moderne Infrastruktur brauchen wir einen gesellschaftlichen Konsens. Dieser wird nur erreicht, wenn Bürgerinnen und Bürger in die Planung von Vorhaben von Anfang an einbezogen werden. Wenn für sie erkennbar ist, dass die Projekte, mit denen sie vor Ort konfrontiert sind, Teil einer gut begründeten, strategisch ausgerichteten Infrastrukturpolitik sind, steigert das deren Akzeptanz. Folglich müssen die Bürgerinnen und Bürger nicht erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, sondern bereits an den Vorplanungen beteiligt werden, die dem Planfeststellungsverfahren zum Neubau von Verkehrswegen vorausgehen. Dies betrifft insbesondere die Prüfung und Auswahl alternativer Ausführungsvarianten.

3. Finanzierung der Straßeninfrastruktur

Der ACE setzt sich für die Gründung einer nutzerfinanzierten Bundesfernstraßenfinanzierungsgesellschaft ein. Der Bau, die Erhaltung und der Betrieb von Bundesfernstraßen wären dann unabhängig von öffentlichen Haushalten und politischen Prozessen und im Wesentlichen aus Nutzergebühren finanziert.

Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) als Finanzierungsinstrument lehnen wir ab. Über 33 Milliarden Euro hat der Staat 2013 an Mineralölsteuer eingenommen, darüber hinaus gab es Einnahmen aus der Umsatzsteuer auf Kraftstoffe, Kfz-Steuereinnahmen und Mittel aus der Lkw-Maut. Die Finanzmittel für den Straßenbau sind also vorhanden und die Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung (Bodewig-Kommission)“ hat ein hervorragendes Konzept erarbeitet.[8] Die Politik sollte dieses Konzept konsequent umsetzen. Der Straßenerhalt als Staatsaufgabe und die Renditeerwartungen der Unternehmen bilden keine Basis für eine Partnerschaft. Bisherige Projekte haben gezeigt, dass in solchen Partnerschaften für anfallende Probleme der Staat zuständig ist, während die Unternehmen Gewinn machen. Das kann kein Zukunftsmodell für Deutschland sein. Sollten ÖPP-Projekte doch auf den Weg gebracht werden, dann sollten die Vorbehalte hinsichtlich ihrer Kosten-Nutzen-Bilanz durch unabhängige Untersuchungen überzeugend ausgeräumt sein. Der ACE fordert Transparenz über alle Annahmen und Rahmenbedingungen der Wirtschaftlichkeit.[9]

4. Verkehrssicherheit konkret und erfolgreich umsetzen

Das Ziel der EU zur Verkehrssicherheit sieht eine Halbierung der Verkehrstoten bis 2020 im Vergleich zu 2010 vor. „Keiner kommt um. Alle kommen an.“ Diese Beschreibung der Vision Zero fordert die Politik heraus, die Verkehrssicherheit ganzheitlich zu betrachten. Verkehrssicherheit ist ein Thema, das im Mobilitätsland Deutschland in der Mitte der Gesellschaft stehen muss.

Wichtig ist dabei eine grundlegende Orientierung auf die „Vision Zero“ als gesellschaftspolitischen Ansatz zur Vermeidung von Verkehrsunfällen.

© ACE Auto Club Europa e.V.

8 Download des Kommissionsberichtes auf den Internetseiten der VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH, www.vifg.de/_downloads/service/Bericht_Bodewig-Kommission_13-10-02.pdf

9 Siehe Kurzstudie im Auftrag des ACE Auto Club Europa e.V., Prof. Dr. Alexander Eisenkopf: Reformmodelle für die Verkehrsinfrastrukturpolitik, 2015, www.ace-online.de/presse/medien-service/grafiken/datei/reformmodelle-fuer-die-verkerhsinfrastruktur.html

Die gesellschaftliche und politische Diskussion darüber sollte beispielsweise auch die Forderungen nach einem Alkoholkonsumverbot vor und während der Fahrt mit einem Kfz einbeziehen. Auch das Thema Medikamente und ihre Auswirkungen auf die Fahrtauglichkeit muss in Anbetracht der Folgen des demografischen Wandels verstärkt behandelt werden. Zudem sind bei der Umsetzung des Programms auch andere Ressorts einzubeziehen, etwa Arbeit, Soziales und Gesundheit. Um die insgesamt erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland weiter auszubauen, muss eine am wachsenden Bedarf orientierte Finanzierung von etablierten Trägern der Verkehrssicherheit gewährleistet werden. Nur so können etwa der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die Deutsche Verkehrswacht (DVW) ihre Arbeit fortführen. Mittelzuweisungen, die lediglich die Inflationsrate ausgleichen, reichen dafür nicht aus.

Für eine aktive Verkehrssicherheitspolitik fordert der ACE:

Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Bundes- und Landesstraßen

Der ACE fordert, die Möglichkeiten, die das intelligente Management von Verkehrsflüssen und die Vernetzung zwischen Verkehrssystemen, -trägern und -teilnehmern bieten, verstärkt zur Unfallvermeidung und zur energieeffizienten Steuerung des Verkehrs zu nutzen. Besonders in Ballungsräumen können sie zudem für eine Entlastung des Verkehrs sorgen. Hierzu gehört, dass die Ergebnisse behördlicher Unfallstreckenanalysen grundsätzlich öffentlich zugänglich gemacht und im Zuge der Vernetzung von Autos („Car-to-Car"-Kommunikation und „Car-to-Infrastructure"-Kommunikation) zwecks wirksamer Unfallverhütung auch einer praktischen Nutzung zugeführt werden. Unfallschwerpunkte sind zügig zu entschärfen; entsprechende Maßnahmen sind – gemessen an deren Wirksamkeit – zu priorisieren. Als wirksamer Beitrag für mehr Sicherheit und im Sinne eines günstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses ist unter anderem der dreistreifige Ausbau von Landesstraßen mit wechselnden Überholspuren vorzusehen.

Radwege

Der ACE begrüßt die Bemühungen der amtierenden Landesregierung, das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel zu stärken. Wichtig ist uns, dass auch die Kommunen in Rheinland-Pfalz ihre diesbezüglichen Bemühungen fortsetzen und die innerstädtischen und ländlichen Rahmenbedingungen für den Radverkehr weiter verbessern. Bei der Sanierung von Landes- und Kreisstraßen sollten, wenn noch nicht vorhanden, Radwege am Fahrbahnrand eingeplant werden.

Tempo 30

Der ACE ist gegen ein generelles innerstädtisches Tempolimit von 30 Stundenkilometern. Dort, wo es Argumente für einen langsameren Stadtverkehr gibt, sollten die Kommunen gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort entscheiden können, ein entsprechendes Limit festzulegen. Die grundsätzliche Implementierung von Tempo 30 in der Straßenverkehrsordnung halten wir für unangemessen.

Unabhängig davon sind Tempo-30-Zonen vor Kindergärten, Schulen, Alten- und Pflegeeinrichtungen und Krankenhäusern erforderlich. Wo möglich, sollten diese tageszeitlich begrenzt sein.

Kreisverkehre statt Ampelanlagen

Der ACE fordert, wo es sich anbietet, Kreisverkehren vor Ampelanlagen den Vorzug zu geben. Kreisverkehre sind sicherer: Die Fahrzeuge fahren mit einer niedrigeren Geschwindigkeit, sie sind übersichtlicher und Unfälle laufen glimpflicher ab. Die Anzahl der Konfliktpunkte in einem Kreisverkehr ist weitaus geringer als an einer gewöhnlichen Kreuzung. Sie erhöhen den Verkehrsfluss, weil die Durchlassgeschwindigkeit oft größer ist als bei einer vorfahrts- oder signalgesteuerten Kreuzung. Gut geplante, großflächig angelegte Kreisverkehre können sehr hohe Verkehrsaufkommen mit einem Minimum an Stau sehr effizient bewältigen. Sie sind wirtschaftlicher als Ampelanlagen, da keine Strom- und Wartungskosten anfallen. Zudem verursachen sie weniger Abgase und Lärm.

Lkw-Stellplätze an Rastanlagen

Nicht zuletzt die Zunahme des Straßengüterverkehrs erfordert besondere Anstrengungen auf dem Gebiet der Unfallverhütung. Dabei spielt eine durch gesetzliche Vorgaben beschleunigte Einführung moderner, unfallverhütender Fahrerassistenzsysteme eine wichtige Rolle. Parkplatzmanagement, ausreichendes Personal zur Kontrolle der Fahrzeuge sowie der Lenk- und Ruhezeiten sind ebenso Maßnahmen, die ihre Wirksamkeit dann voll entfalten, wenn sie intensiviert und verstetigt werden.

Mit wenigen Ausnahmen (z.B. A61) ist die Lkw-Parksituation entlang der Autobahnen in Rheinland-Pfalz besonders an Wochenenden schwierig. Die Lkw-Fahrer suchen Parkraum, um die im Interesse der Verkehrssicherheit gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhepausen einzuhalten. Sie finden in Abhängigkeit von Uhrzeit und Strecke aber nicht überall ausreichend Parkraum vor. In der Konsequenz kommt es zu gefährlichen Situationen, wenn Fahrer ihre Lenkzeiten nicht einhalten können, die Fahrzeuge sich gegenseitig blockieren oder auf den Standspuren an der Ein- oder Ausfahrt der Rastanlage abgestellt werden.

Der ACE fordert, die Kapazitäten der Rastanlagen entlang der Autobahnen in Rheinland-Pfalz dem aktuellen und dem künftigen Verkehrsaufkommen durch Lkws anzupassen. Es müssen ausreichend Rastplätze und sanitäre Anlagen für die Fahrer zur Verfügung gestellt werden. Mittelfristiges Ziel muss es sein, besonders stark betroffene Autobahnabschnitte mit telematischen Systemen auszurüsten. Die so gewonnenen Daten müssen für die Nutzung im Internet und in Navigationsgeräten zur Verfügung stehen. Die Information über die Belegung der Lkw-Parkflächen auf seiner Strecke – nicht nur die auf dem nächstgelegenen Rastplatz – sollte dem Fahrer direkt ins Fahrerhaus geschickt werden.

Breitere Parkplätze

Der ACE in Rheinland-Pfalz fordert die Änderung der Garagenverordnung. Die Mindestbreite der Parkplätze soll, zumindest bei neu gebauten Stellflächen, 2,50 Meter betragen. Angesichts immer größer und breiter werdender Fahrzeuge müssen auch die Stellplatzbreiten angepasst werden. Andernfalls ist ein bequemes Ein- und Aussteigen kaum möglich, ohne nebenstehende Autos zu beschädigen.

5. Mobilität neu denken

Auch in Rheinland-Pfalz verlegen immer mehr Menschen ihren Lebensmittelpunkt und Wohnsitz vom Land in die Stadt. Diese Wanderungsbewegung ist vor allem dem Rückgang der Arbeitsplätze im ländlichen Raum und den steigenden Kosten für das Pendeln zwischen Wohnort und Arbeitsplatz geschuldet, die durch die günstigeren Mieten auf dem Land nicht kompensiert werden können. In den ländlichen Regionen von Rheinland-Pfalz sinken so die Einwohnerzahlen, die Bevölkerungsstruktur verschiebt sich. Das Durchschnittsalter der Bevölkerung steigt an und die Zahl der jüngeren Menschen sinkt. Die örtliche Infrastruktur nimmt aufgrund der sinkenden Wirtschaftskraft ab. Der „klassische" ÖV wird zurückgefahren. Zudem wächst die Zahl älterer Menschen, die länger mobil bleiben. Sie und auch mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer fordern verstärkt eine andere Gestaltung der Mobilität (Barrierefreiheit, Fahrzeiten). Gerade für die stark wachsende Gruppe der älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen, die der modernen Technik aufgeschlossen gegenüber stehen, müssen neue Angebote geschaffen werden, um ihre gesellschaftliche Teilhabe zu gewährleisten.

Mitfahrdienste, Rufbussysteme und Anrufsammeltaxen als Ergänzung zum ÖPNV

Diese Angebote müssen sich die Möglichkeiten der neuen vernetzten Mobilität zunutze machen: Wie in sozialen Netzwerken sollen Angebot und Nachfrage von Mobilität zueinanderfinden. Intelligente, bedarfsgerecht gesteuerte Mobilitätsdienstleistungen wie Mitfahrdienste, Rufbussysteme und Anrufsammeltaxen sollen den klassischen ÖPNV in der Fläche ergänzen und somit attraktive, barrierefreie Komplettangebote schaffen. Das ist insbesondere für klassische Nahverkehrsbetriebe eine neue Herausforderung, der sie sich nach Ansicht des ACE unbedingt stellen sollten.

Mit dem Pendlerportal Rheinland-Pfalz hat die Landesregierung die Idee der Bildung von Fahrgemeinschaften bereits aufgegriffen. Hier können Angebote aufgegeben, gesucht und gefunden werden.

Schnellbuslinien, Park&Ride- und Mitfahrer-Parkplätze

In Gegenden, die nicht vom Bahnverkehr abgedeckt werden, sollten Schnellbuslinien eingerichtet werden. Für Pendler kann dies eine gute Alternative oder Ergänzung zum Pkw sein. Die Kosten für ihren Arbeitsweg könnten reduziert und die Notwendigkeit eines Umzugs in die Nähe des Arbeitsplatzes hinfällig werden. Ein konkreter Vorschlag wäre die Einrichtung einer Schnellbuslinie im Hunsrück entlang der B50 bis nach Mainz. Natürlich müssten dann entlang der Bundesstraße Park&Ride-Parkplätze geschaffen werden.

Im Rahmen des Pendlerportals hat das Land bereits 140 Mitfahrerparkplätze geschaffen. Sie liegen an Autobahnauffahrten oder an Knotenpunkten wichtiger Straßen und sind ideale Treffpunkte.

© ACE Auto Club Europa e.V.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

In den Betrieben im Land sollte betriebliches Mobilitätsmanagement angeregt und unterstützt werden, um die Arbeits- und Dienstwege der Beschäftigten effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Die Rahmenbedingungen zur Nutzung von Fahrgemeinschaften, ÖV und Fahrrädern können verbessert werden, wodurch Beschäftigte Geld und Zeit sparen und Betriebe ihre Attraktivität erhöhen.

Im Rahmen seines Projektes „Gute Wege zur guten Arbeit" (http://www.gute-wege.de), das vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) gefördert wird, bietet der ACE Unterstützung in diesem Themenfeld an.

Bezahlbarkeit multimodaler Mobilität

Unser Anspruch, dass möglichst alle Mobilitätsangebote bezahlbar und damit für alle Teile der Bevölkerung nutzbar sein sollen, gilt. Die Chance der gesellschaftlichen Teilhabe muss für jeden Menschen gewährleistet sein. Auch die Möglichkeiten der multimodalen Mobilität dürfen nicht den besser verdienenden Mitgliedern unserer Gesellschaft vorbehalten sein. Ein umfassender, gut kommunizierender Mobilitätsverbund von Bussen und Bahnen, Carsharing, Taxen, Fahrradverleihsystemen, Mitfahrgelegenheiten und anderen Dienstleistungen könnte die Mobilität der Bürger nicht nur vereinfachen und verbessern. Er könnte die vielen unabhängig voneinander bestehenden Angebote gebündelt allen Verkehrsteilnehmern zugänglich machen. In einem solchen System wären die einzelnen Angebote keine Nischenprodukte mehr, bekämen ein höheres Nutzerpotenzial und könnten so zu einem Preis angeboten werden, der für alle Verkehrsteilnehmer finanzierbar ist. Damit werden die rheinland-pfälzischen Verkehrsverbünde vor neue existenzielle Aufgaben gestellt: ein Netz, ein Fahrplan, ein Tarif. Dies wird virtuell (z.B. per Smartphone) abgebildet, Fahrgastströme einzelner im Verbund tätiger Verkehrsbetriebe werden online gezählt und die Verteilung monetär wirksam.

Bessere Gestaltung des ÖPNV – gleiche Regelungen in allen Verbundgebieten

In Rheinland-Pfalz gibt es insgesamt sieben Verkehrsverbünde: KVV (Karlsruher Verkehrsverbund), VRM (Verkehrsverbund Rhein-Mosel), RNN (Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund), RMV (Rhein-Main-Verkehrsverbund), VMW (Verkehrsverbund Mainz-Wiesbaden), VRN (Verkehrsverbund Rhein-Neckar) und VRT (Verkehrsverbund Region Trier). Fünf davon (KVV, VRM, VRT, RNN, VRN) sind im sogenannten Rheinland-Pfalz-Takt aufeinander abgestimmt. Schon seit 1974 betreiben die beiden Landeshauptstädte Mainz und Wiesbaden gemeinsam den Verkehrsverbund Mainz-Wiesbaden (VMW). Über die Stadt Wiesbaden ist der VMW Mitglied im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). Mainz wiederum ist dadurch die einzige rheinland-pfälzische Stadt im hessischen RMV, der hier auch den öffentlichen Nahverkehr anbietet.

Deswegen ist der Nahverkehr in Mainz nicht auf den Rheinland-Pfalz-Takt, sondern auf den Hessen-Takt abgestimmt. Das hat zur Folge, dass es beim Umsteigen zwischen Fahrzeugen des RMV und RNN regelmäßig zu längeren Wartezeiten kommt.

Zwar sind die Fahrzeiten im Land durch den Rheinland-Pfalz-Takt aufeinander abgestimmt. In Bezug auf die Beförderungs- und Mitnahmebedingungen der einzelnen Verkehrsverbünde kann davon allerdings nicht die Rede sein. Dies wird bei verbundübergreifenden Fahrten deutlich, bei denen alle Kunden – ob Stammkunden oder Gelegenheitsnutzer – mit höchst unterschiedlichen Preisen und Mitnahmeregeln für Kinder, Familienangehörige und Fahrräder konfrontiert werden.

Der ACE fordert daher, die bisher unterschiedlichen Tarife und Mitnahmeregelungen der Verkehrsverbünde zu vereinheitlichen. Dabei darf es zu keinen qualitativen und finanziellen Einbußen für die Kunden kommen.

ACE Auto Club Europa e.V.
Verkehrspolitik – Hauptstadtbüro
Märkisches Ufer 28, 10179 Berlin
Tel.: 030 278725-0, Fax: 030 278725-5
E-Mail: verkehrspolitik@ace-online.de
www.ace-online.de

ACE-Kreise Rheinland-Pfalz
Marcel Divivier-Schulz, Mitglied ACE-Regionalvorstand Mitte
E-Mail: marcel.divivier-schulz@dgb.de
Telefon: 0151 51154853

1/2016