

A11NEU5 Verkehr

Gremium:	Vorstand KV LU - Heike Hess
Beschlussdatum:	20.10.2018
Tagesordnungspunkt:	0. Tagesordnung
Status:	Modifiziert

Text

- 1 Wir setzen auf Vorrang für nachhaltige Mobilität!
- 2 Urbane Zentren wie Ludwigshafen sind ohne Mobilität undenkbar. Wir möchten diese
- 3 Mobilität umweltverträglicher gestalten, indem wir den öffentlichen
- 4 Personennahverkehr attraktiver machen, mehr Raum für Fußgänger*innen und
- 5 Radfahrer*innen zur Verfügung stellen, Autoverkehr möglichst vermeiden und das
- 6 Carsharing ausbauen.
- 7 Öffentlicher Personennahverkehr
- 8 In Ludwigshafen wurde in den letzten Jahren beim Öffentlichen Personennahverkehr
- 9 (ÖPNV) rationalisiert statt investiert. Wir wollen diese Entwicklung umkehren
- 10 und den ÖPNV attraktiver machen, um so die innerstädtischen Wohnquartiere von
- 11 Lärm- und Schadstoffemissionen zu entlasten und Ludwigshafen wieder lebenswerter
- 12 zu machen.

13 Grüne Ziele sind...

- 14 • Die im Zuge des Hochstraßenabrisses angedachten Verbesserungen im ÖPNV
15 frühzeitig und nachhaltig umzusetzen.
- 16 • Im Abend- und Wochenendverkehr Busverkehre möglichst durch Straßenbahnen
17 zu ersetzen.
- 18 • Auf allen Linien eine zusätzliche Fahrt um Mitternacht.
- 19 • Taktverdichtungen zu erreichen.
- 20 • Die Straßenbahnlinie 10 zügig zu sanieren und den Streckenabschnitt
21 Ruthenplatz – BASF – Rathaus – Berliner Platz (frühere Linie 11)
22 reaktivieren.
- 23 • Die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung Frankenthals an die nördlichen
24 Stadtteile.
- 25 • Melm und Oppau durch eine eigene Busstraße zu verbinden.
- 26 • Die schnelle Anschaffung von emissionsärmeren Bussen und die Ausmusterung
27 alter Fahrzeuge.
- 28 • Die Einrichtung von „Mobilitätspunkten“ an den großen ÖPNV-Knoten.
- 29 • Die Aufenthaltsqualität in Bahnen, Bussen und an Haltestellen zu
30 verbessern.
- 31 • Ein Sozialticket im Gebiet des Verkehrsverbunds einzuführen.
- 32 • Die Wiedereinführung des 24-Stunden-Tickets.
- 33 • Den ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen attraktiver zu machen.

34 S-Bahn

35 Die S-Bahn bildet das Rückgrat der regionalen Mobilität. Sie muss in ihrer
36 Leistungsfähigkeit gestärkt und besser mit den anderen nachhaltigen
37 Verkehrsträgern verknüpft werden.

38 Grüne Ziele sind...

- 39 • Alle S-Bahnen halten an den Stadtteilbahnhöfen Mundenheim und
40 Rheingönheim.
- 41 • Das Umsteigen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln durch
42 Informationen zu den Abfahrtszeiten der S-Bahn an der Bushaltestelle LU-
43 Mitte und umgekehrt zu erleichtern.
- 44 • Installation diebstahlsicherer Fahrradabstellanlagen an den wichtigsten
45 Umsteigepunkten Ludwigshafen-Mitte und Hauptbahnhof.
- 46 • Den Hauptbahnhof und den Busbahnhof am Hauptbahnhof aufzuwerten. Die
47 steigende Nutzung von Fernbuslinien erfordert wettergeschützte Warte- und
48 Sitzgelegenheiten für die Fahrgäste.

49 Radfahren

50 Das Fahrrad ist ein besonders umweltverträgliches Verkehrsmittel, deshalb wollen
51 wir den Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr bis 2024 auf mehr als 20%
52 erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, wollen wir mehr in den Radverkehr
53 investieren und bestehende Hemmnisse abbauen. Ludwigshafen als
54 fahrradfreundliche Stadt heißt: Radfahren muss sicher, bequem und schnell sein.

55 Grüne Ziele sind...

- 56 • Einen Investitionsanteil für das Radwegenetz von mindestens 5 % der
57 Straßenbauinvestitionen zu erreichen.
- 58 • Die Lücken im Radwegenetz zu schließen und vorhandene Radwege zu
59 ertüchtigen. Dabei ist ein geeigneter Belag zu wählen, d.h. keine
60 Pflasterung.
- 61 • Berliner Straße als Hauptachse für den Radverkehr auszubauen
- 62 • In der Verwaltung eine/n Stelle für einen Beauftragte/n für
63 Radfahrer*innen und Fußgänger*innen zu schaffen.
- 64 • Sackgassen mit Durchgangsmöglichkeit für Radler entsprechend
65 auszuschildern.
- 66 • Radschnellwege voranzubringen.
- 67 • Eine Stellplatzverordnung für Fahrräder.
- 68 • Eine verbesserte Ausschilderung von Radtouren, innerstädtischen Radzielen
69 und Umleitungen für Radler.
- 70 • Überdachte Abstellanlagen an allen Hauptknotenpunkten des SPNV und ÖPNV
- 71 • Die Nutzbarmachung von Lastenfahrrädern zu fördern.

72 Zu Fuß gehen

73 Das zu Fuß gehen verbindet das Nützliche mit dem Angenehmen und Gesunden.
74 Fußgänger*innen beleben die Stadt. Zur Förderung des Gehens sind Fußgängerwege
75 und -flächen so zu gestalten, dass sie eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen
76 und Angsträume vermieden werden. Umwege sind für Fußgänger*innen zu vermeiden.
77 Besonders mobilitätseingeschränkte Personen und Kinder sind bei den Planungen zu
78 berücksichtigen.

79 Grüne Ziele sind...

80 • Wo eine Gehwegbreite von 2,5 Metern vorhanden ist, soll sie den
81 Fußgänger*innen zur Verfügung stehen.

82 • Gemeinsame Geh- und Radwege zu vermeiden.

83 Autoverkehr – vermeiden und lenken

84 Autoverkehr soll nach Möglichkeit vermieden oder auf umweltfreundlichere
85 Verkehrsträger verlagert werden. Eine Voraussetzung dafür ist, dass Güter und
86 Dienstleistungen des täglichen Bedarfs ohne Auto gut verfügbar sind.
87 Einkaufsmärkte auf der grünen Wiese führen unmittelbar zu mehr Autoverkehr. Im
88 Interesse einer lebenswerten Stadt wollen wir dafür Sorge tragen, dass die
89 Versorgung mit Artikeln des täglichen Bedarfs weitgehend in den Stadtteilzentren
90 gewährleistet ist. Wir wollen, wo das Gesetz es zulässt, auch in Erschließungs-
91 und Durchgangsstraßen Tempo 30 einführen. Wo es noch nicht geschehen, aber
92 möglich ist, wollen wir in Wohngebieten verkehrsberuhigte Bereiche schaffen.
93 Vorrang vor weiterem Straßenbau müssen in Ludwigshafen die Öffentlichen
94 Verkehrsmittel haben. Eine Rheinquerung bei Altrip lehnen wir ab.

95 Grüne Ziele sind...

96 • Ein breites Carsharingangebot mit gut erreichbaren Stationen.

97 • Carsharingnutzung als teilweiser Ersatz des städtischen Fuhrparks.

98 • Nutzung von Geldern aus der Parkraumbewirtschaftung zur Stärkung des
99 Umweltverbundes.

100 • Ersatz der Hochstraße Nord durch eine ebenerdige Straße auf der Flächen
101 für eine Straßenbahntrasse freigehalten werden.

102 Die erneute Prüfung möglicher Sanierungs- oder Ersatzvarianten für die
103 Hochstraße Süd, die ohne die Prämisse auskommen, dass die Sanierung im laufenden
104 Betrieb bei gleichbleibender Verkehrsdichte durchgeführt werden soll.