



RheinlandPfalz

MINISTERIUM FÜR
WIRTSCHAFT, VERKEHR,
LANDWIRTSCHAFT UND
WEINBAU

RHEINLAND-PFALZ. GEMEINSAM GUT UNTERWEGS.

MobilitätsKONSENS 2021 – Der Beteiligungsprozess



MobilitätsKONSENS
Rheinland-Pfalz

Rheinland-Pfalz. Gemeinsam gut unterwegs.



Die Mobilität befindet sich im Wandel. Neue Technologien, geänderte Lebensstile der Menschen, Klimaschutz und Digitalisierung verändern unser Verkehrssystem. Wege werden weiter, denn Wohnen, Arbeiten und Leben finden häufig nicht mehr am selben Ort statt. Die individuelle und unabhängige Mobilität wird den Menschen immer wichtiger, gleichzeitig steigt das Bewusstsein für eine umweltschonende Fortbewegung und eine Steigerung der Lebensqualität.

Das bedeutet neue Herausforderungen, aber auch neue Chancen für die Verkehrspolitik und die Gesellschaft. Nicht nur die Wirtschaft oder unterschiedliche Interessenvertreter sind betroffen, sondern jeder Einzelne von uns. Jede Bürgerin und jeder Bürger ist die eigene Expertin, der eigene Experte, für die konkrete individuelle Mobilität. Deshalb müssen neue Wege beschritten werden und deshalb darf und muss der Wandel in Rheinland-Pfalz von allen mitgedacht werden.

Aus diesem Grund hat die Landesregierung einen alle Seiten einschließenden Beteiligungsprozess initiiert. Im Zentrum des Mobilitätskonsenses stehen die Bürgerinnen und Bürger unseres Landes mit ihrem alltäglichen Mobilitätsverhalten und ihren Anforderungen an ihre persönliche Mobilität, die im Beteiligungsprozess erfragt und zusammengetragen wurden sowie die Unternehmen in Rheinland-Pfalz. Jedermann hatte die Möglichkeit, sich zu beteiligen.

Die rheinland-pfälzischen Bürgerinnen und Bürger wurden zu deren Anforderungen an die Mobilität online befragt und in Foren wurde mit Fachleuten wie Verbänden, Kommunen, Gewerkschaften, unterschiedlichen Interessenvertretern und speziell auch mit jungen Menschen über die zukünftigen Mobilitätsanforderungen in Rheinland-Pfalz diskutiert, beraten und Vorschläge entwickelt. Insbesondere wurden die unterschiedlichen Herausforderungen und Anforderungen des ländlichen und urbanen Raumes betrachtet. Ein weiterer Schwerpunkt lag auf innovativen Ansätzen und neuen Technologien. Im Ergebnis wurden Vorschläge für das Verkehrssystem und die Verkehrspolitik der Zukunft entwickelt, die der Landesregierung als Leitlinie und Entscheidungsgrundlage dienen werden.

Mobilitätskonsens heißt nicht, dass alle dasselbe wollen. Mobilitätskonsens heißt, auf Grundlage unterschiedliche Bedürfnisse ein Angebot zu organisieren, das möglichst vielen gerecht wird.

Die guten Ideen unserer Rheinland-Pfälerinnen und Rheinland-Pfäler sind eine solide Grundlage für eine moderne Mobilitätspolitik. Ich danke daher allen, die sich an der Befragung beteiligt und uns geholfen haben, unsere Mobilitätspolitik noch besser an ihre Bedürfnisse anzupassen.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Volker Wissing'.

Dr. Volker Wissing

Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

Inhaltsverzeichnis

Alle wurden gefragt – Der Beteiligungsprozess zum MobilitätsKONSENS	5
Onlinebefragung	5
Regionalforen	5
#MobilitätsforumGenZ – das Jugendforum.....	6
Für meine Mobilität in Rheinland-Pfalz.....	7
Infrastruktur in Zahlen.....	7
So bin ich in Rheinland-Pfalz unterwegs	8
Die Zusammensetzung des Verkehrs in Rheinland-Pfalz - Modal Split -.....	8
Warum muss (s)ich was ändern?.....	9
Lebensweise.....	9
Klimaschutz	9
Reduzierung des Verkehrs	9
Neues Arbeiten.....	10
In Rheinland-Pfalz habe ich die Wahl und bin überall mobil!.....	11
Leben auf dem Land und in der Stadt.....	11
Darf ich vorstellen: Florian und Katy.....	12
Florian: Ich lebe gerne auf dem Land!	12
Katy: Ich liebe das Leben in der Stadt!	13
Ich steige um und lasse mein Auto einfach mal stehen!.....	14
Ausbau des ÖPNV.....	15
Zusätzliche und modernisierte Bahnhöfe und Haltepunkte.....	15
Barrierefreiheit im ÖPNV	16
Novellierung des Nahverkehrsgesetzes	17
Tarife beim ÖPNV.....	17
80+ im ÖPNV – Große Sprünge auch für Menschen ab 80 Jahren	18
Ich erreiche meinen Ausbildungsplatz!.....	19
Ich bin gesundheitsbewusst und klimafreundlich unterwegs – ich nutze das Fahrrad!	20
Entwicklung des Radverkehrs in Rheinland-Pfalz	20
Förderung von Radrouten in Rheinland-Pfalz.....	21
Digitalisierung auch im Radverkehr	23
Shared Mobility	24
Ich habe gar kein...!.....	24
Park+Ride	25

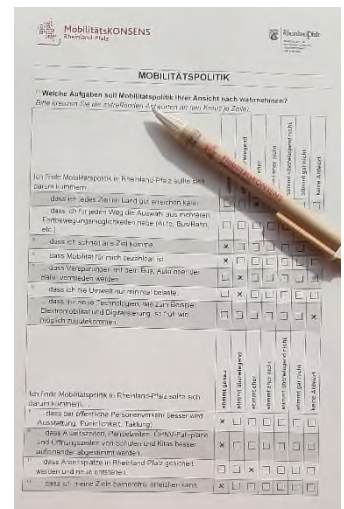
Entlastung der Zentren	25
Intelligente und nachhaltige Mobilität	26
Verknüpfung macht mich mobiler!	26
Intermodaler Verkehr – Schaffung von Mobilitätsketten	26
Multimodaler Verkehr.....	27
Zusammen funktioniert es!	28
Unterstützung der Kommunen durch das Land	28
Ich erreiche meine Ziele auch außerhalb von Rheinland-Pfalz	29
Alternative Antriebe - Meine Elektromobilität.....	30
Digitalisierung unterstützt meine Mobilität!	32
Mobilitätsatlas	32
Baustelleninfo digital.....	33
Digitalisierung im ÖPNV	34
Nochmal zu Florian und Katy	35
Abkürzungen	37
Anlagen – die Ergebnisse.....	38
Impressum.....	96

Alle wurden gefragt – Der Beteiligungsprozess zum MobilitätsKONSENS

Onlinebefragung

- 7.101 Bürgerinnen und Bürger
- 79 Fragen
- 3.460 Freitexte mit Ideen, Anregungen und Kommentaren

Die Onlinebefragung hat vom 1. Februar 2019 bis zum 31. August 2019 stattgefunden. Eine Altersbeschränkung gab es nicht. Alle rheinland-pfälzischen Bürgerinnen und Bürger konnten teilnehmen. Sehbehinderten Menschen wurde der Fragebogen als pdf-Datei übermittelt, die entsprechend vergrößert werden konnte. Der Frageblock wurde statistisch ausgewertet, die eingegebenen Freitexte wurden komplett gelesen und ausgewertet.



© MWVLW

Regionalforen

- rd. 300 Expertinnen und Experten sowie Interessenvertretungen
- 5 Foren
- 4 Denkfabriken
- 60 Workshops

Um bei der Beteiligung dieses Fachkreises sowohl regionalen als auch landesweiten Mobilitätsanforderungen gerecht zu werden, wurden fünf Regionalforen initiiert.

Folgende Foren haben stattgefunden:

- 18. März 2019 Regionalforum Mainz
- 8. April 2019 Regionalforum Koblenz
- 9. April 2019 Regionalforum Trier
- 11. Juni 2019 Regionalforum Kaiserslautern
- 12. Juni 2019 Regionalforum Frankenthal

Die Gruppendiskussionen wurden in sogenannten Denkfabriken zu folgenden Themen durchgeführt:

- Mobilität in der Stadt
- Mobilität auf dem Land
- Zukunftstechnologien der Mobilität und Digitalisierung
- Mobilität der Waren, Güter und Logistik



©raumkom

#MobilitätsforumGenZ – das Jugendforum

- 59 Schülerinnen und Schüler/Auszubildende/Studierende
- 4 Stationen
- 12 Workshops

Das #MobilitätsforumGenZ hat unter dem Titel „Welche Mobilität willst du?“ stattgefunden. Es wurde für die junge Generation ein spezielles Podium geschaffen, um die Anforderungen und Sichtweisen der Jugend kennenzulernen. Insgesamt haben 59 junge Menschen aus ganz Rheinland-Pfalz im Alter von 16 – 24 Jahren teilgenommen.



©raumkom

Die Einladung erfolgte über die weiterführenden Schulen in Rheinland-Pfalz, die Landeschüler*innenvertretung, die Allgemeinen Studierenden Ausschüsse der Hochschulen und Universitäten sowie die LandesAStenKonferenz, Arbeitsgemeinschaften der IHKen und der Hwken, DEHOGA, 27 Jugendvertretungen (z. B. Landesjugendring, Jugendvertretung Rheinland-Pfalz, Landjugend, Naturfreunde, DLRG, DGB Jugend, Kirchenjugend, Pfadfinder), Jugendorganisationen der im Landtag vertretenen Parteien. Schwerbehinderte Jugendliche wurden über den Landesbeauftragten für die Belange behinderter Menschen eingeladen.



© Katja Philippsburg



© Kerstin Bauer, MWVLW

Für meine Mobilität in Rheinland-Pfalz

Infrastruktur in Zahlen



7.249 km Landesstraßen
7.357 km Kreisstraßen
2.849 km Bundesstraßen
877 km Bundesautobahnen



2.038 km Schiene
443 Bahnhöfe und Haltepunkte
1,8 Mrd. zurückgelegte SPNV-Kilometer jährlich



15.000 Bushaltestellen



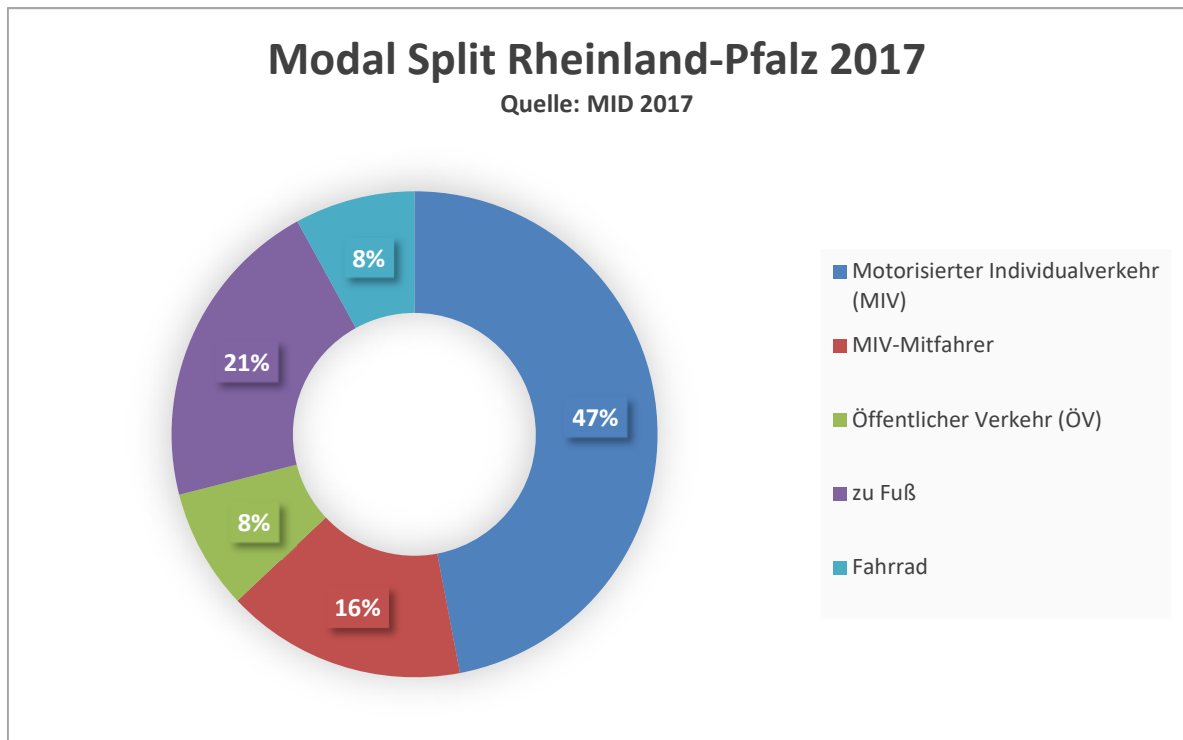
12.000 km Radwege



1.094 Ladepunkte
davon 223 Schnellladepunkte

So bin ich in Rheinland-Pfalz unterwegs

Die Zusammensetzung des Verkehrs in Rheinland-Pfalz - Modal Split -



Ziel muss es sein,

...den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal-Split zu verringern.

...die Wahlmöglichkeiten der Bürger zu verbessern.

...den Bürgerinnen und Bürgern eine möglichst klimaschonende Mobilität zu ermöglichen.

Dazu muss die Nutzung der anderen Verkehrsträger attraktiv gestaltet werden. Es muss die Möglichkeit geben, nicht nur multimodal, sondern auch intermodal mobil zu sein und Mobilitätsketten zu bilden. Bei einer vernetzten intermodalen Mobilität ergänzen sich die einzelnen Verkehrsmittel gegenseitig und nahtlose Umstiege von einem Verkehrsmittel zum nächsten sind möglich. Die Verbindung mit Fahrrädern, E-Scootern und autonomen Fahrzeugen machen die Individualisierung des ÖPNV möglich.

Der ÖPNV und die Umsteigepunkte müssen entsprechend gut ausgebaut werden, auch im ländlichen Raum.

Um Ziele zu erreichen, für die die Nutzung des Individualverkehrs unumgänglich ist, müssen Fahrzeuge mit alternativen Antrieben bezahlbar sein und mich genauso sicher an mein Ziel bringen, wie mein bisheriges Auto.

Warum muss (s)ich was ändern?

Lebensweise

Die heutige Lebensweise ist geprägt von Entscheidungsfreiheit, individueller Lebensgestaltung, Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, Selbstverwirklichung und der Erfüllung der privaten Wünsche und beruflichen Ziele, der sogenannten Work-Life-Balance. All das sind Gründe, warum Mobilität ein unverzichtbarer Teil unseres Alltags geworden ist und Menschen flexibel und uneingeschränkt mobil sein wollen.

Klimaschutz

Gleichzeitig wächst das Bewusstsein, dass der Klimawandel weltweit seine Spuren hinterlässt und negative Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen sowie auf Natur und Umwelt verursacht.

Um das im Pariser Übereinkommen vereinbarte Ziel zu erreichen, den Anstieg der weltweiten Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2°C – möglichst auf 1,5°C – gegenüber vorindustriellen Werten zu begrenzen, muss in Deutschland eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen (u. a. CO₂) um mindestens 90 % bis zum Jahr 2050 erfolgen. Im Bundesklimaschutzgesetz wird das Ziel normiert, bis zu diesem Jahr weitgehend klimaneutral zu sein.

Die Erreichung dieses Ziels bedarf erheblicher Anstrengungen auf allen politischen und auch gesellschaftlichen Ebenen.

Auch die Landesregierung hat sich mit dem Landesklimaschutzgesetz das Ziel gesetzt, die Landesverwaltung bis 2030 klimaneutral zu organisieren. Dabei spielen u.a. auch Themen zur Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität eine entscheidende Rolle, etwa der Einsatz von E-Auto als Dienstwagen und die Vermeidung dienstlich bedingter Flugreisen. Sofern dies nicht möglich ist, wird deren CO₂-Ausstoß kompensiert.

Reduzierung des Verkehrs

Ein erheblicher Teil unserer Mobilität ist mit der Freisetzung von Treibhausgasen (THG), insbesondere CO₂, verbunden. An den THG-Emissionen in Deutschland hatte der Mobilitätssektor im Jahr 2018 einen Anteil von ca. 19 % – Tendenz steigend. Die Emissionen im Verkehr in Rheinland-Pfalz setzen sich aus Beiträgen von Straßenverkehr, Bahnverkehr und Schifffahrt zusammen, wovon der Straßenverkehr aktuell einen Anteil von ca. 95 % einnimmt. Etwa 60 % davon werden durch den motorisierten Individualverkehr, d.h. durch PKWs, verursacht.

Das am 1. Januar 2020 in Kraft getretene Bundesklimaschutzgesetz verankert die nationalen sektorspezifischen Klimaziele und die entsprechenden Prozesse zum Überprüfen der Zielerreichung. Mit dem Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung wurde ein Maßnahmenkatalog verabschiedet, mit dem Deutschland seine Klimaziele bis 2030 erreichen soll. Auch der Mobilitätssektor muss einen signifikanten Beitrag leisten. Dazu müssen geeignete Rahmenbedingungen geschaffen werden, die es dem Einzelnen ermöglichen, seinen individuellen Beitrag zu leisten.

Neues Arbeiten

Eine moderne Arbeitswelt bietet Chancen dort anzusetzen, wo Umweltschutz und Effizienz zusammenkommen. Digitalisierte Arbeitsplätze ermöglichen das Arbeiten von allen Orten, in der Firma, zu Hause und auf Reisen. In Rheinland-Pfalz nutzt das beinahe jede/jeder Fünfte, mehr Menschen als in allen anderen Ländern. Flexible Arbeitszeiten, moderne Arbeitsformen, wie das Arbeiten im Homeoffice helfen, die beschriebenen individuellen Entscheidungen und Lebensentwürfe zu verwirklichen – und entlasten die Verkehrsnetze. Eine digitale Arbeitswelt bringt nicht nur mehr Freiheit und Selbstbestimmung und damit zufriedeneren und erfolgreichere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, das Arbeiten im Homeoffice reduziert auch die Pendlerströme.

Das bedeutet weniger Staus, eine Senkung des CO₂-Ausstoßes und der klassischen Luftschadstoffe (Feinstaub, Stickoxide etc.) sowie mehr Platz in Bus und Bahn. Der Anteil der Spitzenstunde an der Gesamtverkehrsbelastung ist in den letzten Jahren gesunken – und die Kapazität des Verkehrssystems damit insgesamt gestiegen.

Dass ein dahingehendes Umdenken nicht nur möglich, sondern auch notwendig ist, hat die Corona-Krise gezeigt.

In Rheinland-Pfalz habe ich die Wahl und bin überall mobil!

Leben auf dem Land und in der Stadt

Knapp 1/3 aller Bürgerinnen und Bürger unseres Landes leben in Gemeinden mit einer Größe von unter 2.000 Einwohnern, fast 60 % aller Rheinland-Pfälzer leben in Gemeinden unter 10.000 Einwohnern. Viele fahren aber regelmäßig in die Stadt – zum Arbeiten oder Einkaufen. Unterschiedliche Lebensräume und Lebensgewohnheiten bringen vielfältige Mobilitätsanforderungen mit sich.

Die Umfrage zum Mobilitätskonsens hat die Unterschiede in der Mobilität sowie den Mobilitätswünschen der Bewohnerinnen und Bewohner der Städte und der ländlichen Räume aufgezeigt. Die Städter möchten weniger Autoverkehr, weniger parkende Autos im öffentlichen Raum und befürworten etwa auch stärker längere Grünphasen zugunsten von Fußgängern und Radfahrern.

Zitat aus der Befragung:

Die Mobilität der Zukunft muss gerade in ländlichen Regionen bedarfsgerecht, on-demand und barrierefrei sein. Da dies mit einem höheren Preis als in Ballungszentren mit höherem Auslastungsgrad der ÖPNV-Verkehrsmittel verbunden ist, ist zu akzeptieren. Die Differenz muss moderat gehalten werden. Außerhalb der Hauptverkehrszeit sollte bei geringem Fahrgastaufkommen auf feste Fahrpläne verzichtet werden, kleine Fahrzeuggrößen sollten bedarfsorientiert zum Einsatz kommen, Fahrwege sollten flexibel sein.

Für die im ländlichen Raum lebenden Befragten ist das Auto immer noch das Verkehrsmittel Nummer eins. Sie können sich einen Verzicht auf individuelle motorisierte Mobilität nur schwer vorstellen.

Damit Stadt und Land nicht auseinanderfallen ist die Politik gefragt. Dies betrifft viele Bereiche, auch den Bereich der Verkehrspolitik. Wir wollen, dass es gute Bedingungen für alle gibt, egal wo sie in Rheinland-Pfalz wohnen oder arbeiten. Sie haben die Wahl, wo sie leben, wo sie arbeiten und sollen auch die Wahl haben, wie sie sich fortbewegen.

Die Auswertung der Onlinebefragung, die Regionalforen und das Jugendforum #MobilitätsforumGenZ zeigten aber auch, dass es ganz klare Gemeinsamkeiten gibt:

Alle wollen, dass Mobilität pünktlich, preiswert/bezahlbar, flexibel und umweltfreundlich stattfindet. Dies zeigen auch die beiden Wortwolken aus dem Jugendforum #MobilitätsforumGenZ, die die Meinung zwei unterschiedlicher Gruppen widerspiegeln.



Darf ich vorstellen: Florian und Katy

Florian und **Katy** gestalten ihr Leben ganz unterschiedlich und haben dadurch auch ganz unterschiedliche Anforderungen an ihre Mobilität. Sie werden uns hier noch öfter begegnen.

Florian: Ich lebe gerne auf dem Land!



Florian

Mein Name ist **Florian** (43), ich lebe in Partenheim, das ist ein Ort in Rheinhessen mit rund 1.600 Einwohnern.



Laura

*Ich bin verheiratet, habe 2 Kinder – **Laura** (15) und Tom (13) -, ein Haus und arbeite in Mainz. Nach Feierabend und am Wochenende genieße ich die Ruhe auf dem Land. Ich verbringe Zeit mit der Familie, treffe mich mit meinen Nachbarn und freue mich auf die entspannende Gartenarbeit.*

Ein Leben in der Stadt kann ich mir nicht vorstellen.

Natürlich habe ich ein Auto, ohne geht es nicht, denn ich muss zur Arbeit, zum Einkaufen, die Kinder zum Sport oder zu Freunden fahren. Mit meiner Frau fahre ich gerne mal ins Kino oder zum Essen. Dann ist aber selbstverständlich nur ein Glas Wein drin.

Katy: Ich liebe das Leben in der Stadt!



Katy

Ich bin **Katy** (24), ich lebe und arbeite in Mainz.

Eigentlich komme ich aus Stipshausen im Hunsrück. In Mainz habe ich studiert und bin direkt hiergeblieben.

Ich habe mir eine Wohnung in der Neustadt gemietet, das ist klasse, hier ist richtig was los. Zur Arbeit fahre ich mit der Straßenbahn.

Zum Einkaufen gehe ich zu Fuß oder nutze das Fahrradverleihsystem. Abends treffe ich mich mit Freunden. Wir gehen gerne in die neuen Locations, aber auch in die alten Weinstuben. Kein Problem, fahren muss ich dann nicht mehr.

Ich habe ein Auto, es steht aber viel rum, unten auf der Straße im Anwohnerparken. Ich nutze es, um meine Eltern im Hunsrück zu besuchen, ab und zu auch mal für Ausflüge oder wenn ich was Größeres transportieren muss. Die Karre kostet mich eigentlich nur Geld.

In meiner Familie gibt es noch **Opa Ernst** (82), meinen Lieblings-Opa. Er wohnt hier ganz in der Nähe, deshalb besuche ich ihn ab und zu. Klappt von Mainz aus sogar mit dem Bus. Ganz fit ist er nicht mehr, aber er trifft noch Bekannte und geht auf den Markt einkaufen. Dazu fährt er Auto, das finde ich nicht so klasse, denn ich bemerke, dass er nicht mehr so sicher fährt wie früher. Er meint, das Autofahren sei einfach und bequem und auch nicht so teuer wie der Bus.



Opa Ernst

Ich steige um und lasse mein Auto einfach mal stehen!

Die Onlinebefragung zeigte beim Thema Umwelt, dass der Aussage „Ich finde, dass sich die Mobilitätspolitik in Rheinland-Pfalz darum kümmern soll, dass ich die Umwelt nur minimal belaste.“ die höchste Bedeutung beigemessen wird. Die Befragten möchten demnach, dass mehr für den Klimaschutz getan werden soll. Wenn allerdings die Veränderung des eigenen Mobilitätsverhaltens in Frage steht, um eine nachhaltige Mobilität zu unterstützen, ist die Bereitschaft, das eigene Verhalten zu verändern in vielen Fällen noch ausbaufähig.

Ausbau und Attraktiveren des ÖPNV sowie neue Antriebstechnologien werden aber von den Befragten als geeignete Mittel zur Reduzierung des Individualverkehrs und der Emissionen vorgeschlagen.



Für **Katy** ist das kein Problem. Sie lässt bereits ihr Auto stehen und überlegt sogar, es abzuschaffen. So wäre es vielen Rheinland-Pfälzern möglich, die direkt in einer der großen Städte oder zumindest im Bereich des Stadtbusverkehrs wohnen.

Aber was ist mit **Florian**? Kann er so einfach sein Auto stehen lassen?

Er stellt sich die wichtige Frage:

Kann mir der ÖPNV ein attraktives Angebot bieten?



Die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs, sowohl in den Städten und ihrem Umland als auch in dünner besiedelten Räumen, ist eine Schwerpunktaufgabe im Bereich Verkehr.

Die Auswertung des Beteiligungsprozesses zeigt, dass die Befragten beim Thema ÖPNV den Ausbau, die Taktung und die Pünktlichkeit des ÖPNV in den Vordergrund stellen. Der Preis wird erst nachfolgend als wichtig erachtet.

Dies verwundert nicht, denn was nützt mir ein günstiges Ticket, wenn kein Bus fährt.

In den größeren Städten wird dies nicht so sehr als Problem gesehen, dort passt die ÖPNV-Anbindung meistens sehr gut. Die große Herausforderung eines zukunftsfähigen ÖPNVs liegt in Rheinland-Pfalz vor allem darin, Lösungen für den ländlichen Raum und den sich abzeichnenden Wandel sowie das sich ändernde Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu finden.



Betrachtet man die Haltestellen, die in max. 500 Meter Umkreis zur Wohnung liegen, sind ca. 25 % der Rheinland-Pfälzerinnen und Rheinland-Pfälzer gut oder sehr gut durch den ÖPNV versorgt, 45 % ausreichend oder befriedigend und 30 % noch unzureichend.

Ausbau des ÖPNV

Aus diesem Grund sieht die Landesregierung den Ausbau des ÖPNV als vorrangige Aufgabe. Der Rheinland-Pfalz-Takt war schon ab den 90er Jahren Vorbild für einen besseren öffentlichen Nahverkehr und hat landesweit zu einer Verdopplung der Nachfrage geführt.

Pilot und Vorbild für weitere Schritte ist dabei das ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz-Nord, das ein neu verknüpftes, deutlich verbessertes hierarchisches Busnetz aus regionalen und lokalen Linien beinhaltet, die nach verkehrlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu sinnvollen Linienbündeln zusammengefasst worden sind.

Das durch die Umsetzung des Konzeptes „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ verbesserte Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird nun ergänzt durch ein Konzept des öffentlichen Nahverkehrs auf der Straße. Regelmäßige und verknüpfte Buslinien – ergänzt durch Ruf-Verkehre – bieten den Bürgerinnen und Bürgern einen öffentlichen Verkehr, der dem Wandel im Mobilitätsverhalten gerecht wird und neue Fahrgäste gewinnt.

Gleichzeitig werden touristische und wichtige Ziele in den größeren Städten besser angebunden.

So sollen zukünftig mindestens 50 % der Bürgerinnen und Bürger ein zumindest gutes und 90 % ein mindestens ausreichendes ÖV-Angebot zur Verfügung haben

Die bisherigen Erfahrungen im Rahmen des ÖPNV-Konzepts Nord zeigen, dass der eingeschlagene Weg eine gute Lösung bietet, den ÖPNV attraktiver und Nutzergerecht zu gestalten.

Das ÖPNV-Konzept Nord wird bis Ende 2025 mit Ausnahme des Westerwaldkreises komplett umgesetzt sein, im Bereich Rheinhessen-Nahe, werden alle Bündel bis voraussichtlich Ende 2022 umgesetzt. Aufgrund der Projektstruktur und des Vergabekalenders kann der rheinland-pfälzische Bereich des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar (VRN) erst zu einem späteren Zeitpunkt flächendeckend nachziehen. Dann wird in ganz Rheinland-Pfalz in allen Regionen ein entsprechend ausgebautes ÖPNV-Netz vorhanden sein.

Anmerkung aus der Onlinebefragung:

Ländliche Gemeinden brauchen einen regelmäßigen, zuverlässigen Pendelverkehr zwischen den Dörfern und den nächstliegenden urbanen Zentren.

Zusätzliche und modernisierte Bahnhöfe und Haltepunkte

Die Landesregierung unterstützt mit erheblichen Mitteln den Ausbau und die Modernisierung der Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte in Rheinland-Pfalz. Dies beinhaltet insbesondere die Umgestaltung der Bahnhöfe und Haltepunkte zu Verknüpfungspunkten für alle Verkehrsträger durch den Ausbau der Bahnsteiganlagen, den Bau und Ausbau von Bushaltestellen beziehungsweise Zentralen Omnibusbahnhöfen, die Errichtung von Taxi-, Park+Ride-, Kurzzeitparkplätzen, Fahrradabstellanlagen sowie die Beseitigung von Zugangshemmnissen für mobilitätsbehinderte Menschen.



Eine häufige Forderung bei der Onlinebefragung war die ganztägige freie Fahrradmitnahme im Zug. Das ist häufig gut möglich, an stark frequentierten Tagen und Strecken aber ein Kapazitätsproblem. Durch die Förderung sicherer Abstellanlagen, in denen auch ein E-Bike diebstahlsicher aufbewahrt werden kann und flächendeckender Mietradstationen an Bahnhöfen, kann die Mitnahme von Fahrrädern reduziert werden. Die Informationsmedien zum ÖV-Takt beraten (www.rolph.de), wo und wann man sein Fahrrad aber auch im Zug mitnehmen kann.

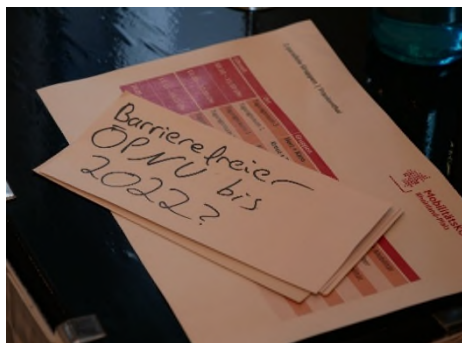
Gemeinsam mit der DB AG und den Zweckverbänden realisiert die Landesregierung das Projekt „Stationsoffensive“.

Dabei wird der Bau rund 20 zusätzlicher SPNV-Stationen dazu beitragen, an vorhandenen Strecken den neuen Bedarf an Haltepunkten, der aufgrund veränderter Siedlungsstrukturen entstanden ist, abzudecken. Damit sollen Stationen dort zur Verfügung stehen, wo die rheinland-pfälzischen Bürgerinnen und Bürger leben oder arbeiten. Mehr als 100.000 Menschen werden davon profitieren. Damit werden den Menschen in Rheinland-Pfalz neue Möglichkeiten geboten, bequem auf die Bahn umzusteigen. Mit der Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf die Schiene leistet jeder Umsteiger einen positiven Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele und zur Verbesserung der Luftschadstoffbelastung.

Wünsche aus der Onlinebefragung:

- Trotz Fahrkartenautomat und elektr. Anzeige sollte ein Fahrplan ausgehängt werden.
- Ausbau von Pendlerbahnhöfen mit genügend Parkmöglichkeiten
- Bushaltestellen sollten für jeden innerhalb von 5 Minuten erreichbar sein.
- Ausbau von Pendlerbahnhöfen mit genügend Parkmöglichkeiten
- Bushaltestellen sollten für jeden

Barrierefreiheit im ÖPNV



© Kerstin Bauer, MWVLW

Bei diesen Neubau- und Modernisierungsmaßnahmen spielt die Umsetzung der Barrierefreiheit, die bis 2022 realisiert sein soll, eine große Rolle.

Neben der Anpassung auf die speziellen Bedürfnisse schwerbehinderter Menschen schafft die Barrierefreiheit zudem komfortable Zugangsmöglichkeiten für Personen mit Gehhilfen und Familien mit Kinderwagen.

Dort wo komplette Barrierefreiheit noch nicht möglich ist, wird die digitale Erfassung der Haltestellen und Bahnsteige bei der Reiseplanung helfen, etwa wenn es um Umsteigepunkte, Zugang zu Gleisen oder temporäre Hindernisse geht. Auch hier hilft www.rolph.de weiter.

Hinweise aus der Onlinebefragung:

- Barrierefreiheit und funktionierende Aufzüge
- Größere Anzeigen für Leute mit Sehbehinderung und besserer Ausbau des Blindenleitsystems
- Zu wenig Sitzgelegenheiten
- Die Frage, ob ich darüber informiert werden möchte, ob Knotenpunkte barrierefrei sind, erscheint mir falsch. Es muss das Ziel sein, dass alle Personen diese Knotenpunkte erreichen können. D.h. Barrierefreiheit muss überall umgesetzt werden.

Novellierung des Nahverkehrsgesetzes

Das bisherige Nahverkehrsgesetz (NVG) bildet die sich gewandelten Anforderungen an einen modernen ÖPNV nur noch unzureichend ab. Die kleinräumigen Organisationsstrukturen aus den 1990er Jahren werden durch schlagkräftige Organisationen abgelöst, die auch die Digitalisierung wirksam anstoßen und begleiten können.

Die Landesregierung hat daher bereits den Entwurf eines neuen NVG vorgelegt, dass zur Erfüllung der heutigen Bedürfnisse und der Erreichung der verkehrs- und umweltpolitischen Ziele maßgeblich beitragen wird.

Mit der geplanten Neuregelung soll der ÖPNV als kommunale Pflichtaufgabe etabliert werden, wobei ein transparentes Finanzierungssystem zwischen Land und kommunalen Körperschaften geschaffen werden soll. Ein Landesnahverkehrsplan soll als zentrales Steuerungselement eingeführt werden. Auch ist vorgesehen, die bisherigen Organisationsstrukturen neu zu ordnen und zwei Zweckverbände ÖPNV Rheinland-Pfalz zu schaffen, die landesweit für den ÖPNV auf der Schiene und der Straße zuständig sind.

Beim Land soll die Zuständigkeit für die Erhaltung und den notwendigen Ausbau der Infrastruktur und für die langfristige Angebotsplanung liegen.

Das neue NVG vereinfacht damit auch die Einführung neuer und landesweit geltender Tarifstrukturen.

Ideen aus der Onlinebefragung:

- *Etablieren eines transparenten Preiskonzepts (u.a. Abschaffen von Zonen-Regelungen).*
- *ÖPNV attraktiv machen mit einfachen Tarifstrukturen und Flats.*

Tarife beim ÖPNV

Im Jugendforum #MobilitätsforumGenZ, in den Regionalforen und in der Onlinebefragung wurden gleichermaßen Anforderungen zu den Tarifen im ÖPNV gestellt. Es wurden die Preise, vor allem aber auch die Struktur und Verständlichkeit der Tarife angesprochen.

Der Verkehrsminister wird gemeinsam mit den Zweckverbänden Schienenverkehr Rheinland-Pfalz Nord und Süd und den Verkehrsverbänden noch in 2020 ein landesweites Tarifgutachten zur Tarifstrukturreform und gezielter Verbesserungen hinsichtlich Tariffhöhe, Tarifangebot und Preisstufen durchführen lassen.

Das Tarifgutachten wird Grundlage für eine Tarifstrukturreform sein, die attraktive, verständliche Tarife und neue Angebote wie etwa E-Tarife mit sich bringen wird.



© MWVLW

80+ im ÖPNV – Große Sprünge auch für Menschen ab 80 Jahren

Ältere Menschen wollen genauso mobil bleiben wie junge. Zum Glück nimmt die Lebenserwartung zu. Im Jahre 2020 sind 300.000 Rheinland-Pfälzerinnen und Rheinland-Pfälzer 80 Jahre und älter. Auch in dieser Bevölkerungsgruppe wollen die Menschen über ihre Mobilität selbst bestimmen. Wer noch selbst mit dem Auto fahren möchte, kann das gerade in der Nacht oder bei schlechtem Wetter leichter, wenn digitale Dienste den Fahrer unterstützen und an schwierigen Baustellen oder an kritischen Abschnitten vorbeiführen. Hierfür bildet Baustelleninfo digital, die Baustellendatenbank des Landes eine sehr gute Grundlage.

Größere Sicherheit und Vorteile, etwa entspanntes Fahren und der Wegfall der Parkplatzsuche, bietet aber der ÖPNV.

Für die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel sind Ticketautomaten und Tarifsysteme in vielen Fällen Nutzungsbarrieren. Viele ältere Menschen profitieren von Apps und Smartphones nicht so wie jüngere. Gerade aber Ihnen soll eine Wahlfreiheit gegeben werden, damit jeder sicher unterwegs sein kann. Die Landesregierung setzt sich daher dafür ein, dass Menschen ab 80 Jahren den Öffentlichen Verkehr kostenlos nutzen können.



Opa Ernst freut sich darüber: „Das bedeutet für mich, dass ich auch ohne Auto meine Freunde sehen und meinen Markteinkauf machen kann, aber trotzdem mich nicht um Tickets kümmern muss, denn mein Personalausweis ist dann mein Ticket. Das finde ich klasse!“ So ganz wohlgeföhlt habe ich mich – offen gesagt –

in diesem schnellen Innenstadtverkehr und bei der Parkplatzsuche auch nicht mehr. Das muss **Katy** aber nicht wissen!“

Ich erreiche meinen Ausbildungsplatz!

Florians Tochter **Laura** ist 15 und in der 9. Klasse. Mit der Schule hat sie es nicht so, sie ist gar nicht so schlecht, möchte aber nicht mehr länger zur Schule. **Laura** ist handwerklich sehr begabt und interessiert. Sie hat auch schon Schülerpraktika in einer Kfz-Werkstatt und in einer Schreinerei gemacht. Der 12 km entfernte Schreinerbetrieb hat **Laura** am Ende des Praktikums einen Ausbildungsplatz fürs kommende Ausbildungsjahr angeboten. **Laura** möchte Ende des Schuljahres mit der Berufsreife die Schule beenden und die Ausbildungsstelle annehmen. Das wäre genau ihr Ding.



Zur Berufsschule müsste sie nach Bad Kreuznach.

Ein Problem ist allerdings, dass **Laura** morgens um 7.00 Uhr anfangen muss und den Ausbildungsbetrieb nicht auf direktem Weg mit dem ÖPNV erreichen kann und daher immer eine Stunde zu spät zur Arbeit erscheinen würde. Papa Florian muss morgens selbst pünktlich zur Arbeit und fährt in die entgegengesetzte Richtung. Er kann **Laura** nicht zum Ausbildungsbetrieb bringen. Die Berufsschule ist kein Problem, das klappt mit Bus und Bahn. Was allerdings ganz schön ins Geld geht, da sie zwei Tickets benötigt.

Eine gute Mobilität dient dem Wirtschaftsstandort und auch der Fachkräftesicherung. Unseren Betrieben fehlen die Auszubildenden, die den Fachkräftenachwuchs darstellen. Da gilt es, die Ausbildung attraktiv zu gestalten und Hürden abzubauen. Aus diesem Grund setzt sich der Minister für Wirtschaft und Verkehr, neben vielen Maßnahmen, die bereits im Bereich der Wirtschaftspolitik getroffen wurden, massiv dafür ein, dass die Auszubildenden bei der Nutzung des ÖPNV ähnlich profitieren wie die Studierenden. Der Ausbau des ÖPNV, den die Landesregierung vorantreibt um den Menschen in Rheinland-Pfalz bessere Anbindungen und die Wahlfreiheit bei der Nutzung ihrer Fortbewegungsmittel zu bieten, spielt auch bei der Erreichbarkeit des Ausbildungsplatzes eine wichtige Rolle.

Allerdings können auch bei vollständigem Ausbau nicht alle Orte, Gewerbegebiete und Betriebe auf direktem und schnellem Weg per ÖPNV erreicht werden.

Aus diesem Grund hat der Verkehrsminister die Regelung getroffen, dass Jugendliche nunmehr bereits mit 15 Jahren eine praktische Ausbildung zum Führerschein der Klasse AM erhalten und somit Zweiräder bis 45 km/h sicher lenken können.



© SWR 1

Für **Laura** ist damit alles geritzt. Sie fährt zur Berufsschule mit dem ÖPNV. Florian bezahlt ihr den Führerschein der Klasse AM und Oma und Opa schenken ihr zum Schulabschluss ein Moped.



Solange die Tickets für Bus und Bahn für sie noch zu teuer sind, überlegt sie, auch in die Berufsschule mit dem Moped zu fahren. Sobald der ÖPNV für sie als Azubi günstiger wird, will sie umsteigen. Sie sagt, es geht ihr um den Klimaschutz.

Ich bin gesundheitsbewusst und klimafreundlich unterwegs – ich nutze das Fahrrad!

Mit dem Fahrrad bin ich klimafreundlich mobil, ohne klimaschädigende Emissionen zu verursachen. Kein Gestank, kein Lärm und gleichzeitig mache ich Sport und damit etwas für meine Gesundheit.

Der Ausbau und die Finanzierung von Radwegen innerhalb von Städten, insbesondere aber auch im ländlichen Raum wurden im Beteiligungsprozess sehr häufig als dringend notwendig erachtet. Zum einen um mit dem Fahrrad oder E-Bike) auch weitere Wege komplett zurücklegen zu können, zum anderen um das Fahrrad für die erste und letzte Meile zu nutzen. Ein sehr wichtiges Anliegen war dabei auch die Sicherheit der Radfahrer.



© MWVLW

Entwicklung des Radverkehrs in Rheinland-Pfalz

Der Radverkehr ist in den letzten Jahren in Rheinland-Pfalz gewachsen und hat mit der Verbreitung des E-Bikes auch für die Mittelgebirgsräume an Attraktivität gewonnen.

Anmerkungen aus der Onlinebefragung:

- Förderung des Fahrrades als Fortbewegungsmittel setzt Ausbau der Radwege / Radspuren und Gleichberechtigung des Radverkehrs voraus.
- Schließung von Lücken im Radnetz

Die Potentiale des Fahrradverkehrs sollen sowohl für den Alltagsverkehr als auch für den Tourismus verstärkt erschlossen werden, denn gerade die Zunahme der E-Bikes und Pedelecs steigert die Möglichkeit, das Fahrrad als umweltfreundliches Verkehrsmittel zu nutzen und die Vorteile des Radverkehrs in den Bereichen Klimaschutz, Emissionen, Lärm, Gesundheit und Teilhabe für alle Altersgruppen zu aktivieren.

Daher fördert die Landesregierung die Teilnahme von Kommunen an der Kampagne „Stadtradeln“, mit der Kommunalpolitiker*innen, Bürger*innen und Schulklassen animiert werden, sich für mehr Klimaschutz und die Förderung des Radverkehrs in den Sattel zu schwingen.

Um den Stellenwert des Fahrrads weiter zu stärken, konzipiert die Landesregierung den Radverkehrs-Entwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030 für Stadt und Land.

Dieser wird den Entscheidungsträgern und Handlungsbeauftragten auf Landesebene sowie den Akteuren auf kommunaler Ebene ein dynamisches Handlungskonzept auf dem Weg zur Realisierung einer besseren Fahrradmobilität für Stadt und Land an die Hand geben.



Im Radverkehr können Ältere auch bei schwindender Leistungsfähigkeit gut mit elektrisch unterstützten Fahrrädern mobil bleiben, in der Ebene wie auch in Mittelgebirgsregionen.

Der Ausbau des Radwegenetzes und der Abstellanlagen, ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik der Landesregierung, machen das Fahrradfahren sicherer und auch für den Alltagsverkehr attraktiv.

Förderung von Radrouten in Rheinland-Pfalz

Die Landesregierung schafft in den Verdichtungsgebieten mit Pendler-Radrouten insbesondere für den Berufs- und Ausbildungsverkehr eine klimaschonende Alternative für die Nahmobilität.

In einer Potentialanalyse wurden sieben Korridore identifiziert, die durch Pendler-Radrouten erschlossen werden sollen.

Fünf Korridore sind bereits in planerischer Bearbeitung:

- Bingen – Ingelheim - Mainz (Pilotprojekt)
- Oberrhein zwischen Karlsruhe/Wörth und Worms
- Konz – Trier - Schweich
- Neustadt/Weinstraße – Landau/Pfalz
- Kaiserslautern – Landstuhl

Für die Pendler-Route zwischen Bingen, Ingelheim und Mainz werden 2020 bereits Teilabschnitte realisiert. Die Machbarkeitsstudien sind für die vier weiteren Korridore in Bearbeitung und zum großen Teil auch schon abgeschlossen, so dass mögliche Trassen vorgestellt und in den beteiligten Kommunen Entscheidungen getroffen werden können.

Für die Korridore

- Koblenz bis Neuwied und Boppard
- Remagen/ Linz – Bonn

wurden die erforderlichen Abstimmungen mit den beteiligten Kommunen begonnen.

Pendler-Radrouten sind ein Gemeinschaftsprojekt von Land, Kreisen und Kommunen und werden in Rheinland-Pfalz mit bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert.

Die Landesregierung unterstützt die Kommunen und hat für Investitionen in kleine Infrastrukturmaßnahmen zusätzlich 4 Millionen Euro (ELER- und GAK-Mittel) für Radwege im ländlichen Raum bereitgestellt. Damit werden bereits bestehende Förderangebote für den kommunalen Straßen- und Radwegebau um ein speziell für die ländlichen Räume aufgelegtes Programm ergänzt.

So sollen unsere ländlichen Räume auch für Radfahrer attraktiv erschlossen werden. Pendelnde kommen besser zum Arbeits- und zum Ausbildungsplatz, Touristinnen und Touristen können die attraktive Natur- und Kulturlandschaft im ländlichen Raum mit dem Fahrrad erkunden und neue Radwege werden auch das Freizeitangebot und die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger vor Ort verbessern.



©Kerstin Bauer, MWVLW

Digitalisierung auch im Radverkehr

Radfahren ist eine tolle Sache, wenn man auf den richtigen Routen unterwegs ist. Um die vorhandenen Wege so gut wie möglich zu nutzen, hat die Landesregierung etliche 1.000 Kilometer der wichtigen Verbindungen digital erfasst und über den Radroutenplaner (www.radwanderland.de) abrufbar gemacht. Und weil das auch länderübergreifend funktionieren muss, arbeitet das Land mit allen Nachbarländern zusammen an einem deutschlandweiten Dienst, den auch Serviceprovider nutzen können. So nimmt die Landesregierung die Infrastrukturverantwortung wahr – in Stadt und Region.



*Klare Sache für **Katy**, die in der Stadt – wie wir bereits wissen - das Fahrradverleihsystem nutzt. Katy wünscht sich bessere Radwege, am liebsten wäre es ihr, sie könnte mitten auf der Straße fahren und hätte überall Vorfahrt vor dem Autoverkehr.*

***Florian** nutzt sein Rad bisher nur für Familienausflüge in der Freizeit. Wie wir bereits erfahren haben, hofft er darauf, sein Fahrrad zumindest bis zum nächsten Bahnhof zu nutzen und intermodal unterwegs zu sein. Um sich fit zu halten und noch mehr für die Umwelt zu tun, stellt er sich vor, an einigen Tagen komplett mit dem Rad zur Arbeit zu fahren. Für ihn ist daher der Radwegeausbau auf dem Land und die Schaffung von Pendlerradrouten besonders wichtig.*



*Auch **Opa Ernst** denkt bereits über die Anschaffung eines E-Bikes nach.*

Shared Mobility

Ich habe gar kein...!



©MWVLW, Kerstin Bauer



Christian Bueltemann auf Pixabay

Sharingangebote sind eine vollwertige Alternative zum eigenen Fahrzeug, sei es das Auto, das Fahrrad oder der E-Scooter. Bei der Nutzung von Sharing-Angeboten stehen Fahrzeuge für jeden Zweck zur Verfügung, wann immer ich es benötige. Ob E-Scooter, Leihfahrrad oder Auto, Sharing-Angebote sind die optimale Ergänzung zu öffentlichen Verkehrsmitteln.

Vorschläge aus der Onlinebefragung:

- Carsharing sowie Mitfahrgelegenheiten in der Stadt
- Carsharing auch im ländlichen Raum anbieten
- Carsharing mit E-Autos
- Carsharing- und Teil-Auto-Konzepte/Angebote müssen viel mehr gefördert werden
- Intelligente, verfügbare Car-Sharing Angebote, pay-per-use, nicht nach Zeit
- Carsharing mehr fördern durch kostenlose Abstellplätze im öffentlichen Straßenraum. Dabei aber keinen Anbieter bevorzugen bzw. benachteiligen.
- Mitfahrzentralen im ländlichen Raum

Mit dem von Verkehrsminister Dr. Volker Wissing vorgelegten Carsharing-Gesetzes bringt die Landesregierung moderne Mobilität in die Stadt und in die Dörfer. Damit wird es für Kommunen leichter, Carsharing-Angebote in ihrer Stadt oder in ihrem Gemeindegebiet einzurichten. Carsharing ergänzt die Angebote von Bus und Bahn und macht individuelle Mobilität erschwinglich. Carsharing bietet die Möglichkeit, flexibel ein Auto nutzen zu können, ohne sich ein eigenes anschaffen zu müssen.

Bis dahin war das Einrichten von Carsharing-Stationen nur im Zuge von Bundesstraßen oder auf Privatflächen möglich gewesen. Die erfolgte

Änderung des Landesstraßengesetzes ermöglicht die Einrichtung auch an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen.

Gleichzeitig eröffnet die Gesetzesänderung die Möglichkeit, dass Kommunen selbst aktiv werden und auf Carsharing-Anbieter zugehen, um eine Station in der Gemeinde einzurichten.

Katy überlegt schon länger, ihr Auto zu verkaufen. Ab und zu benötigt sie noch ein Auto, um ihre Eltern zu besuchen oder vom Möbelhaus selbst etwas zu transportieren. Sie hat sich mit verschiedenen Sharing-Angeboten befasst und meint: „Das Auto nehme ich genau in der Größe, wie ich es gerade brauche und E-Autos werden beim Carsharing auch schon angeboten“.



Park+Ride

Entlastung der Zentren

In der Onlinebefragung wurde – insbesondere von den Teilnehmern aus Ballungsgebieten - die autoarme oder gar autofreie Stadt gewünscht.

Das ist eine große Herausforderung für die Kommunen.

Was aber auch von vielen Befragten aus dem ländlichen Raum gefordert wurde, waren mehr Park+Ride Konzepte. Gerade bei sehr großen Einzugsgebieten und wenn die um die Ballungszentren liegenden Regionen noch nicht über ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz verfügen, kann dies zur Entlastung der Innenstädte beitragen. Insbesondere für Pendler ist dies attraktiv, wenn sie damit dem Stau entgehen und die Herausforderung der Parkplatzsuche vermeiden können.

Das Land gewährt daher den Vorhabenträgern – in der Regel sind das Städte oder Gemeinden – für den Bau von P+R-Parkplätzen Zuwendungen von bis zu 85 % der zuwendungsfähigen Kosten.



*Das wäre auch eine Lösung für mich, bekräftigt **Florian** – zumindest so lange die Pendlerrouen noch nicht ausgebaut sind. Und für die Tage, an denen ich im Anschluss an die Arbeit für Erledigungen ausnahmsweise noch das Auto benötige.*

Dann fahre ich mit meinem Auto bis zum Stadtrand und steige am P+R-Parkplatz in den Bus oder auf mein Faltrad um – keine Parkplatzsuche, keine Staus, gute Luft.

Stimmen aus der Onlinebefragung:

- *Nur ÖPNV macht keinen Sinn, wegen dem ersten/letzten Meile-Problem im ländlichen Raum. Park & Ride mit kostenfreiem Parken am Knotenpunkt, aber außerhalb der Stadt. Gute Busshuttles in die Zentren. Parken in den Zentren verteuern. Parkplätze zurückbauen. Parks für Menschen schaffen.*
- *Ausbau der Park+Ride-Möglichkeiten gefordert am Stadtrand der größeren Städte mit eng getaktetem kostenlosen Shuttle in die Innenstadt*
- *Parkticket = ÖPNV-Ticket*
- *Statt Übernahme der Parkgebühren in der Innenstadt durch LEH und Warenhäuser Übernahme der Parkgebühren oder Shuttlekosten für außerhalb*

Intelligente und nachhaltige Mobilität

Verknüpfung macht mich mobiler!



Durch multimodale und intermodale Mobilität – also die Nutzung und die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel – wird der Verkehr flexibler gestaltet, die Verkehrsmittel abwechslungsreich genutzt und der individuelle Verkehr auf den Straßen verringert.

Anmerkungen aus der Onlinebefragung:

- *Wünschenswert ist ein durchgängiges Konzept, welches den Übergang der einzelnen Komponenten im ÖPNV ermöglicht und vor allem vereinfacht. Das heißt aufeinander abgestimmte Fahrpläne, Umstiege und Ausstiege versehen mit ausreichend Stellplätzen für Fahrräder und entsprechenden Stationen für Fahrradverleihsysteme und carsharing.*
- *Die Mobilität der Zukunft sollte sich dadurch auszeichnen, dass ein Mix aus unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln favorisiert wird.*

Auch im Sinn der Wahlfreiheit ist es das Ziel, den Übergang zwischen Verkehrsmitteln so einfach wie möglich zu machen. Bahnhöfe, Mitfahrparkplätze, P+R-Stationen und „Mobilitätspunkte“ auch in kleineren Orten bilden dafür die Grundlage.

Der Mobilitätsmix spielt eine immer wichtigere Rolle. Die Landesregierung unterstützt die Kommunen bei der Stärkung der Multi- als auch der Intermobilität durch Förderprogramme und entsprechende

Beratung.

Intermodaler Verkehr – Schaffung von Mobilitätsketten

Durch den Ausbau und die Umgestaltung von Bahnhöfen wird – etwa durch die Einrichtung von Park+Ride-Parkplätzen, Fahrradabstellanlagen, Fahrrad- oder E-Scooter-Verleihsystemen oder zentralen Busbahnhöfen – die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel möglich. So können für einen Weg und insbesondere auch die erste und letzte Meile verschiedene Verkehrsmittel miteinander kombiniert werden.

Ganz wichtig ist auch die Informationskette: Daten zu allen Angeboten müssen aktuell, vollständig und breit zugänglich sein. So können kreative Geister mit Apps und Anwendungen bei der Verkehrswende unterstützen und zugleich die Wahlfreiheit der Bürgerinnen und Bürger erhöhen und neue Geschäftsfelder eröffnen. Das Land setzt sich bundesweit für eine bessere Zugänglichkeit von Mobilitätsdaten ein, gleich ob für den ÖPNV, für Baustellen oder zu Radrouten.

Das sieht dann beispielsweise so aus: **Florian** fährt mit seinem Fahrrad oder E-Bike zum nächsten Bahnhof, stellt es dort sicher ab und benutzt die Bahn bis in die Stadt. Für die letzte Strecke bis zum Arbeitsplatz schnappt er sich den E-Scooter.

Die Schaffung von gut verknüpften Mobilitätsketten geht nur gemeinsam mit den Kommunen. Intermodalität bietet insbesondere für unsere Bürgerinnen und Bürger aus dem ländlichen Raum eine Chance, die zu nachhaltigem Mobilitätsverhalten führt und trotzdem eine hohe Flexibilität mit sich bringt.

Florian meint: „Dann würde ich mein Auto öfter einmal stehen lassen...“



Multimodaler Verkehr

Für unterschiedliche Wege, unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen, das zeichnet den multimodalen Verkehr aus. Es wird das für den jeweiligen Weg passende Verkehrsmittel genutzt. So werden von einer Person etwa für Wege in der Innenstadt die öffentlichen Verkehrsmittel benutzt, für Fahrten ins Umland der Pkw.



Katy ist stolz: „Das mache ich schon!“

Zusammen funktioniert es!

Unterstützung der Kommunen durch das Land

Die Kommunen sind an vielen Stellen gefragt, denn Mobilität beginnt und endet vor Ort.

Daher ist die Mobilitätswende in großem Maße abhängig von den Entscheidungen, die von den Kommunen getroffen werden.

Die Kommune muss entscheiden, welchen Stellenwert sie dem Verkehr einräumt, welche Fläche sie zur Verfügung stellt und wieviel Mittel in den Ausbau der Infrastruktur investiert werden können.

Gerade im ländlichen Raum ist man auf gute Verkehrsanbindungen angewiesen.

Um die Erreichbarkeit der Zentren zu sichern, ist eine gute Vernetzung wichtig. Klimaschonend funktioniert dies, wenn für die Bürgerinnen und Bürger auch im ländlichen Raum in kurzen Entfernungen die Nutzung des ÖPNV möglich gemacht wird.

Dazu gehören auch die Errichtung von Park+Ride-Parkplätzen und sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Bahnhöfen und Haltepunkten.

Die Landesregierung unterstützt die Kommunen dabei mit entsprechenden Fördermitteln.

Wir wollen unsere Kommunen aber auch in die Lage versetzen, innovative Konzepte zu testen und sich stärker an bundesweiten Programmen zu beteiligen.

Dazu bauen wir die Beratung durch eine **Lotsenstelle** für neue Mobilität deutlich aus. Das Angebot wird gleichzeitig auf die Erstberatung von Unternehmen erweitert.



Ich erreiche meine Ziele auch außerhalb von Rheinland-Pfalz

Die Landesgrenzen und noch mehr die Staatsgrenzen sind Linien, die das Raumbild der Menschen mitbestimmen. Jenseits der Grenze können andere Regeln gelten und andere Strukturen vorhanden sein, andere Sprachen gesprochen werden.

Die Grenzen sollen und dürfen aber keine Hindernisse sein, um mit den Nachbarn zusammen zu kommen, Natur oder Kultur zu genießen oder um eine Arbeit oder Aufgabe zu finden.

Rheinland-Pfalz profitiert von dieser Vielfalt seiner Nachbarregionen und braucht in besonderer Weise Mobilitätsangebote dorthin. Im öffentlichen Verkehr können Grenzen in der Gültigkeit von Tickets und Tarifangeboten viel Unsicherheit bringen und sich als Hemmschuh für die Nutzung dieses Verkehrsmittels erweisen. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist daher im grenzüberschreitenden Verkehr generell geringer, oftmals nur halb so hoch, als für vergleichbare Verbindungen innerhalb des Landes.

Um diese Situation zu ändern, setzt sich die Landesregierung dafür ein, dass

- ÖPNV-Tickets für grenzüberschreitende Strecken genauso gelten wie innerhalb des Landes,
- Auskunftssysteme für alle Verbindungen gleich gut funktionieren,
- der Ticketkauf vereinfacht wird und keine Kenntnisse über regionale Besonderheiten erfordert.

Im Mobilitätsatlas finden Sie aktuelle Zahlen und Informationen zu den Verkehrsverbänden in und um Rheinland-Pfalz.

Rheinland-Pfalz ist ein Land entlang großer Flüsse, dem Rhein und der Mosel.

Diese Flüsse brachten und bringen viele Vorteile für die Menschen als Verkehrswege, Erholungsangebot und Lebensraum der Artenvielfalt.

Sie können aber auch Hindernisse sein. Die größten Städte des Landes liegen am Rhein und viele Menschen überqueren den Fluss täglich, gerade auch in die Nachbarländer Hessen und Baden-Württemberg.

Zwischen 2014 und 2019 ist die Zahl rheinüberschreitenden Pendler im Rhein-Main-Gebiet um 20 %, im Rhein-Neckar-Raum um 15 % angestiegen. Das sind jeweils rund 10.000 Berufstätige mehr.

Insgesamt fahren fast 1 Million Menschen täglich über den Rhein – in, von oder nach Rheinland-Pfalz. Die Rheinquerungen sind also bei allen Verkehrsmitteln entscheidende Elemente in der Verkehrsinfrastruktur.

Zitat aus der Befragung:
Ein Ticket für ganz RLP, um über die Verbunds-, aber auch Landesgrenzen zu Hessen, BaWü und NRW hinweg fahren zu können.

Die Verkehrspolitik setzt sich daher für die Verbesserung dieser Verbindungen ein, indem die

- Kapazität und Frequenz der Schienenverbindungen des Rheinland-Pfalz-Taktes gesteigert,
- Brücken und deren Zuwegungen beschleunigt geplant und gebaut und
- Verbindungen auch im Radverkehr verbessert werden, denn viele rheinüberquerende Fahrten sind fahrradgeeignet.

Im Mobilitätsatlas finden Sie aktuelle Zahlen und Projektinformationen zu allen Brücken und Rheinquerungen für die verschiedenen Verkehrsträger.

Alternative Antriebe - Meine Elektromobilität

Die Elektromobilität bietet die Chance, Mobilität emissionsfrei und in Ortschaften leiser zu machen. Der stärkere Einsatz des elektrischen Antriebs – ob als batterieelektrisches Fahrzeug als auch als Brennstoffzellenfahrzeug – ist ein sehr wichtiger Baustein für eine nachhaltige individuelle Mobilität. Elektromobilität kann grundsätzlich bei allen Verkehrsträgern eingesetzt werden und ihre Vorteile entfalten.

Stimmen aus der Onlinebefragung:

- *Umbau von Busflotten auf E-Mobilität*
- *Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Autos (inklusive Laternenmasten), E-Tankstellen für Taxistände*
- *Öffentliche Einrichtungen mit Ladestationen ausstatten*
- *Förderung der E-Ladeinfrastruktur im ländlichen Raum*
- *in RLP wenigstens 1 Ladepunkt Typ 2, 22 kW in jeder Gemeinde. Man sollte nicht mehr als 10 km bis zum nächsten Ladepunkt zurücklegen müssen.*

Das Elektroauto ist heute einsatzreif und auch durch staatliche Zuschüsse für Viele erschwinglich geworden. Die Reichweite ist nun so groß, dass fast alle Fahrten damit ohne Aufladen möglich sind: Nur 3 % aller Pkw-Fahrten erstrecken sich über mehr als 100 Kilometer. Da man diese Fahrzeuge bequem zu Hause laden kann, eignen sie sich besonders für den ländlichen Raum, wo die meisten Menschen einen eigenen Abstellplatz zur Verfügung haben.

Zur Elektromobilität gehört eine passende Ladeinfrastruktur. Damit die Elektromobilität konkurrenzfähig wird, ist es erforderlich, ein flächendeckendes Netz von Ladestationen zu gestalten.

Die Landesregierung hat die „Leitlinie für die Elektromobilität in der Landesverwaltung Rheinland-Pfalz“ beschlossen, mit der sie sich verpflichtet, bei Neubauten und Gebäudesanierungen Lademöglichkeiten für E-Autos unter vorzugsweiser Nutzung von selbst erzeugtem Strom bereitzustellen.



Zum schnellen Aufladen des Fahrzeugs sind auch Schnellladesäulen wichtig, die für den einzelnen Bürger und für kleinere Unternehmen jedoch zu teuer sind.

Die Landesregierung arbeitet daran mit, dass auch im ländlichen Raum Schnellladesäulen zu finden sind und Standortnachteile gegenüber den Städten vermieden werden.



Die Verkehrswende, hin zu Fahrzeugen mit alternativer Antriebstechnik, ist eine nationale Aufgabe, und kann nur mit finanzieller Unterstützung des Bundes funktionieren.

Mit der **Lotsenstelle für alternative Antriebe** werden seitens der Energieagentur Rheinland-Pfalz auch zukünftig gezielte Informationen für die einzelnen Zielgruppen bereitgehalten. Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Information der relevanten Entscheidungsträger über Fördermöglichkeiten und die Beratung im Rahmen der Antragstellung der einzelnen Förderaufträge sehr gute Ergebnisse zeigt. Ziel ist es, dass Akteure aus Rheinland-Pfalz einen möglichst hohen Anteil an den Bundesfördergeldern erhalten können.



Neben der Elektromobilität und der Nutzung von Brennstoffzellen, werden aber auch Fahrzeuge mit einem Benzin-, Diesel- oder Erdgasantrieb mit entsprechenden Abgasreinigungssystemen noch für einen längeren Zeitraum eine große Rolle spielen. Perspektivisch können hier synthetische Kraftstoffe (z. B. Power-to-Gas oder Power-to-Liquid) helfen, eine bessere Klimabilanz zu erreichen. Gleichzeitig müssen vorhandene Potentiale zur Steigerung der Energieeffizienz der Fahrzeuge gehoben werden.



Florian überlegt, ob er sich ein E-Fahrzeug zulegt, wenn demnächst ein neues Familienauto fällig ist. Es würde sogar noch eine Wallbox in seine Garage passen. Für die meisten Strecken, die er zurücklegt sind die Reichweiten gar kein Problem. Im Sommer mieten sie sich oft ein Haus am Meer, in Italien oder Frankreich, auf der langen Fahrt macht er meistens einen Zwischenstopp mit Übernachtung.

Ob das mit einem E-Auto funktionieren würde? Wo gibt es Ladesäulen? Bekomme ich Zuschüsse, also Fördergelder? Fragen über Fragen, die **Florian** klären möchte.

Digitalisierung unterstützt meine Mobilität!

Das Smartphone ist Multifunktionsgerät und ständiger Alltagsbegleiter. Die Rheinland-Pfälzerinnen und Rheinland-Pfälzer wünschen mehr Echtzeit-Informationen zu verkehrstechnischen Angeboten und Einschränkungen auf ihrem täglichen Weg.

Wir sehen dies als Auftrag und nutzen die Digitalisierung, um aktuelle und umfassende Daten zur Verkehrsinfrastruktur und zu Verkehrsangeboten zur Verfügung zu stellen.

Die Digitalisierung hat vielfältige Auswirkungen auf Verkehr und unsere Mobilität. Sie ermöglicht neue Dienstleistungen und erweitert den Entscheidungsraum für die Verkehrsteilnehmer.

Digitale Informationen über das Straßennetz können dazu genutzt werden, dass kritische Stellen situationsabhängig umfahren werden.

Die Kommunikation zwischen Fahrzeugen erlaubt es, Risiken früher zu erkennen.

Fahrzeug-Assistenzsysteme helfen, mit kritischen Situationen besser fertig zu werden.

Intelligentes Verkehrsmanagement hilft bei schwerwiegenden Störungen, kleinräumig, aber auch über Hunderte von Kilometern im Voraus.

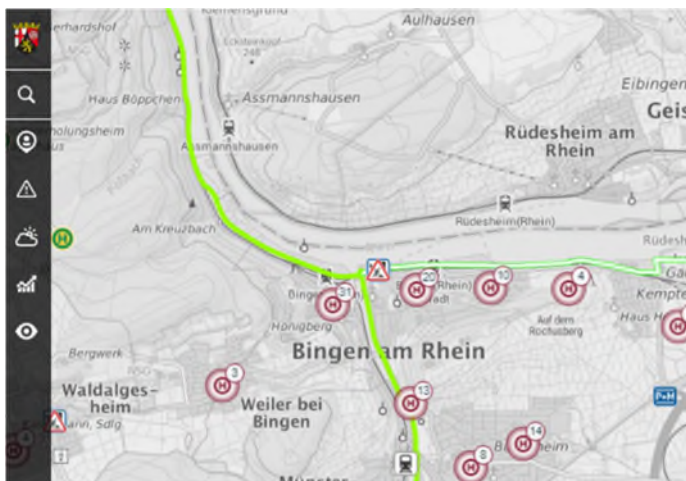
Die Landesregierung hat deshalb die Erfassung und Bereitstellung digitaler Verkehrsdaten zu einem Schwerpunkt ihrer Arbeit gemacht und den Verkehr mit dem landesweiten Digitalisierungskonzept verzahnt.

Zitat aus der Onlinebefragung:

Alle Daten, Baustellen, Verkehrssituationen, Verkehrsträger, Carsharing-Angebote, Lade-Infrastruktur. [...] in Echtzeit zur Verfügung gestellt. Und damit dem Bürger schnell, einfach und stets aktuell "Mobilität" anbieten.

Mobilitätsatlas

Das Land Rheinland-Pfalz fasst daher seine Daten und Dienste rund um das Thema Mobilität in einem inter- und multimodalen Angebot zusammen, dem Mobilitätsatlas.



Screenshot Mobilitätsatlas RLP

Der Mobilitätsatlas kann den Bürgerinnen und Bürgern insbesondere solche Informationen leicht zugänglich machen, die in oder für die Heimatgemeinde oder die Heimatregion relevant sind. Das Spektrum reicht von aktuellen Webcam-Bildern und Baustelleninformationen oder Abfahrtsdaten bis zu Zahlen über die Verkehrsbelastung von Straßen, die Häufigkeit von Unfällen, die Lage von Mitfahrparkplätzen und E-Ladestationen, die Zuständigkeit von Behörden und Dienstleistern oder größere Planungsprojekte und deren Fortschritte.

Der Mobilitätsatlas konkurriert dabei nicht mit Informationsdiensten wie Google oder Navigationsdienstleistern und schlägt auch keine Routen vor. Er bietet aber einen ortsbezogenen Informationshintergrund und Ergänzungen, die für sehr viele Menschen genauso interessant sind.

Alle Informationen des Mobilitätsatlases werden auch anderen Dienstleistern soweit möglich kostenlos zur Verfügung gestellt.

Der www.mobilitaetsatlas.rlp.de ist sowohl für Handys als auch für Tablets und größere Bildschirme ausgelegt.



*Der Mobilitätsatlas wird von **Katy** und **Florian** genutzt.*

***Katy** checkt den Mobilitätsatlas jedes Mal, bevor sie sich auf den Weg zu ihren Eltern macht. Dann entscheidet sie, je nach Anzahl der Baustellen, ob sie die A61 oder besser die B41 nimmt.*

***Florian** hat im Mobilitätsatlas seine Heimatregion markiert. Nun erfährt er rechtzeitig, wenn sich die Haltestelle für den Bus seiner Tochter ändert oder wenn es eine neue Ladesäule für ein Elektroauto gibt und wie es mit dem Großprojekt in seiner Nachbarschaft weitergeht.*



Baustelleninfo digital

Mit Baustelleninfo digital hat Rheinland-Pfalz die Nase vorn! Unsere digitalen Lösungen verbessern nicht nur den Verkehr in Rheinland-Pfalz – sie finden bundes- und europaweit Beachtung und liefern wichtige Erkenntnisse für das Verkehrsmanagement der Zukunft. Weniger Staus sowie weniger Beeinträchtigungen durch Baustellen sind ein direkter Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit und Lebensqualität in Rheinland-Pfalz.

Wir schaffen Transparenz, erleichtern die Baustellenplanung zwischen Land und Kommune und legen den Grundstein für digitales Verkehrsmanagement in Rheinland-Pfalz und bundesweit. Damit werden die Verkehrsbeeinträchtigungen durch Baustellen auf ein Minimum reduziert. Das ist auch mit Blick auf die hohe Bautätigkeit im Land von Bedeutung. Die Landesregierung investiert so viel in Straßen wie nie zu vor, qualitativ hochwertige Baustelleninformationen erleichtern die Koordination und das Verkehrsmanagement.

Die neu entwickelte Software zur digitalen Anordnung von Baustellen steht über eine Landeslizenz auch allen Städten kostenfrei zu Verfügung, so können sich die Kommunen dem Projekt „Baustelleninfo digital“ anschließen und die kommunalen Baustelleninformationen öffentlich bereitstellen.

Gleichzeitig können auch die privaten Datenanbieter von den Daten Gebrauch machen. Baustellen- und Umleitungsdaten lagen bisher nicht digital vor. Nun hat Rheinland-Pfalz einen Datenschatz aus der Taufe gehoben, mit dem der Verkehr auf der Straße durch Information in den Navi-Geräten noch sicherer gemacht wird. Die Navi-Anbieter haben die Möglichkeit, diese Daten direkt in ihre Geräte einzuspeisen. Die Autofahrerinnen und -fahrer werden nicht mehr geradewegs in die Baustellen, sondern um die Baustellen herumgeführt.

Digitalisierung im ÖPNV

Die Förderung von Systemen zur Fahrgastinformation im öffentlichen Verkehr, wie die Förderung von Ausstattungen zur Erhebung und Verteilung von Echtzeitdaten, die Unterstützung eines einheitlichen und hochaktuellen Fahrplandatenbestandes im nationalen Rahmen, der frei zugänglich für Dienstleister ist, sowie die Initiierung eines landesweit einheitlichen unternehmens- und verbundübergreifenden wirtschaftlichen elektronischen Ticketings. All das macht die Digitalisierung möglich. Dazu gehört eine enge Zusammenarbeit im öffentlichen und multimodalen Verkehr mit den Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden sowie den Betreibern von Mobilitätsdiensten. Hier existiert mit der Strategie DELFI 2020 und dem Positionspapier zur Echtzeitinformation bereits eine Grundlage, auf die wir weiter aufbauen werden.

Oftmals sind den Bürgerinnen und Bürgern die Mobilitätsalternativen nicht hinreichend bekannt oder es fehlt ein Anreiz, das eigene Mobilitätsverhalten zu ändern. Die Vernetzung von Mobilitätsangeboten und ein Echtzeitabgleich mit den Mobilitätsbedarfen schaffen größere Transparenz für die Nutzer und können einen erheblichen Beitrag dazu leisten, bisherige Gewohnheiten aus eigenem Antrieb zu wechseln. Dies gilt vor allem bei der Einführung von neuen Sharing-Konzepten oder dem Wechsel des Verkehrsträgers. Die Mobilitätsangebote müssen sich hierbei stark an den jeweiligen Nutzerbedarfen orientieren. Diese sind jedoch keine statischen, unveränderlichen Bedarfe, sondern orientieren sich an einem sich stetig weiterentwickelnden Gesamtsystem Mobilität. In diesem Rahmen werden sowohl der urbane als auch der ländliche Raum betrachtet.

Für ihre Mobilität in Rheinland-Pfalz steht ROLPH für alle Fragen als digitaler Ansprechpartner und Infoportal unter www.rolph.de 24/7 zur Verfügung.

Zitat aus der Onlinebefragung:

Ich möchte mich nicht um Fahrkarten kümmern. Ich möchte das alles nutzen wie ein Auto. Einsteigen und losfahren und von mir aus einmal im Monat einer Rechnung dafür bekommen.

Katy hat die Echtzeitdaten für die Abfahrten auf dem Smartphone. So sieht sie, wann der nächste Bus geht und ob dieser pünktlich abfährt. Sie geht immer erst so los, dass sie an der Haltestelle nicht lange warten muss. Bei Fragen etwa zum Linienplan, zu Ticketpreisen oder auch sonst zum ÖPNV, zum Radfahren oder ihrer

Mobilität, fragt Katy einfach ROLPH.



©MWVLW, Kerstin Bauer

Nochmal zu Florian und Katy

Für **Florian** und auch für **Katy** ist es keine Frage: sie fühlen sich wohl in Rheinland-Pfalz. Sie lieben ihr Leben auf dem Land und in der Stadt. Ändern möchten sie das nicht, aber gerade was ihre Mobilität angeht, sehen sie noch Verbesserungsmöglichkeiten. Beiden ist daran gelegen, dass sie in der Wahl der Verkehrsmittel flexibel und gleichzeitig umweltfreundlich und bezahlbar unterwegs sind.

Maßnahmen

Florian (und Laura)

Katy (und Opa Ernst)



<p>Ausbau ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausdehnung des ÖPNV-Konzepts Nord auf das ganze Land • Barrierefreiheit von Bahnhöfen • Stationsoffensive 	<p>Meine Busanbindung verbessert sich. Ich kann mein Auto öfter stehen lassen und mich klimafreundlich fortbewegen.</p>	<p>Wenn Alle öfter den ÖPNV statt des eigenen Autos nutzen, wird es bei mir in der Stadt ruhiger und lebenswerter.</p>
<p>Novellierung NVG/Neue Tarifstruktur</p>	<p>Das könnte alles so einfach sein, keine Waben, keine Übergänge, ein Ticket...</p>	
<p>Freie Fahrt ab 80</p>	<p>Opa Ernst ist mobil und kann weiterhin am sozialen und kulturellen Leben teilhaben, ohne dass er selbst Auto fahren muss. Es bleibt ihm mehr von seiner Rente und ich mache mir weniger Sorgen, wenn er unterwegs ist.</p>	
<p>Moped-Führerschein AM 15 und Azubi-Ticket</p>	<p>Laura kann auch ohne Elterntaxi ihre geliebte Schreiner Ausbildung beginnen und eigenständig den beruflichen Weg gehen, für den sie sich entschieden hat.</p>	

Maßnahmen

Florian (und Laura)

Katy (und Opa Ernst)

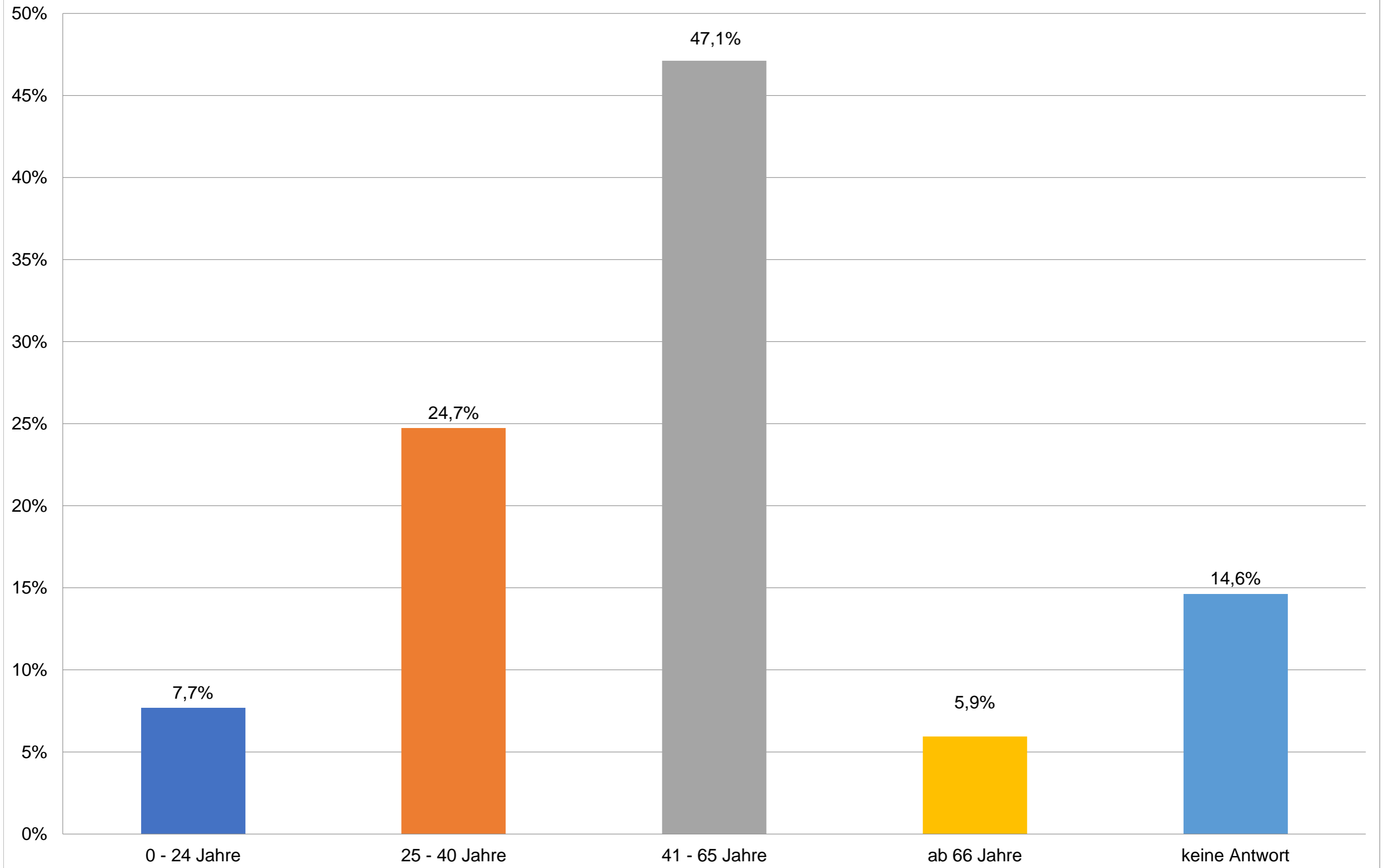


<p>Radwegeausbau und Abstellanlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung des Radverkehrs-entwicklungsplans einschließlich Pendlerradrouten, digitalen Diensten und Potentialerschließung von E-Bikes 	<p>Wenn am nächsten Bahnhof die Abstellanlage gebaut ist, werde ich auf den Zug umsteigen und mit dem Rad zum Bahnhof fahren. Das hält mich fit und gesund.</p> <p>Wenn es die Pendlerradroute gibt, dann fahre ich mit dem Rad komplett bis zur Arbeit.</p>	<p>Und es wird noch ein Stück leiser und lebenswerter in meiner Stadt, wenn der Radverkehr mehr Platz bekommt. Die Luft wird auch viel besser.</p>
<p>Ertüchtigung der Brücken</p>	<p>Dann haben diese ewigen Staus auch mal ein Ende.</p>	
<p>Shared Mobility / Carsharing-Initiative</p>	<p>Wenn ich mit dem Bus oder Zug zur Arbeit fahre, nehme ich mir für die letzte Meile am Bahnhof ein Leihfahrrad. Bin klimafreundlich und gesund unterwegs.</p>	<p>Leihfahrrad und E-Scooter nutze ich sowieso schon. Aber nun werde ich mich beim Carsharing registrieren, das Auto verkaufen, klimafreundlich unterwegs sein und Geld sparen.</p>
<p>Park+Ride</p>	<p>Keine Parkplatzsuche, keine Staus und trotzdem flexibel mit dem Auto bis zum Stadtrand.</p>	<p>Hatte ich schon erwähnt, wie toll ich es finde, wenn es in meiner Stadt leiser und lebenswerter wird...?</p>
<p>Intelligente Mobilität</p>	<p>Intermodaler Verkehr – vom Land in die Stadt - genau mein Ding!</p>	<p>Ich bin in der Stadt multimodal unterwegs – immer so wie es passt.</p>
<p>Elektromobilität</p>	<p>Auch auf dem Land eine gute Sache, vor allem habe ich Platz für die Wallbox.</p>	<p>Und noch leiser... Ich nutze schon den E-Scooter und beim Carsharing gibt es sogar E-Fahrzeuge zur Auswahl.</p>
<p>Digitalisierung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsatlas • Radroutenplaner • BaustellenInfo digital 	<p>Es kann ja mal vorkommen, dass der Zug sich verspätet oder eine Straße gesperrt ist. Aber wir wollen nicht unwissend am Bahnhof oder vor einer Vollsperrung stehen. Durch die Möglichkeiten der Digitalisierung sind wir nun immer informiert, unser Smartphone ist immer dabei. Hier erhalten wir die neuesten Infos über Baustellen, Verkehrslage, verspätete Züge, Busse und Straßenbahnen.</p>	

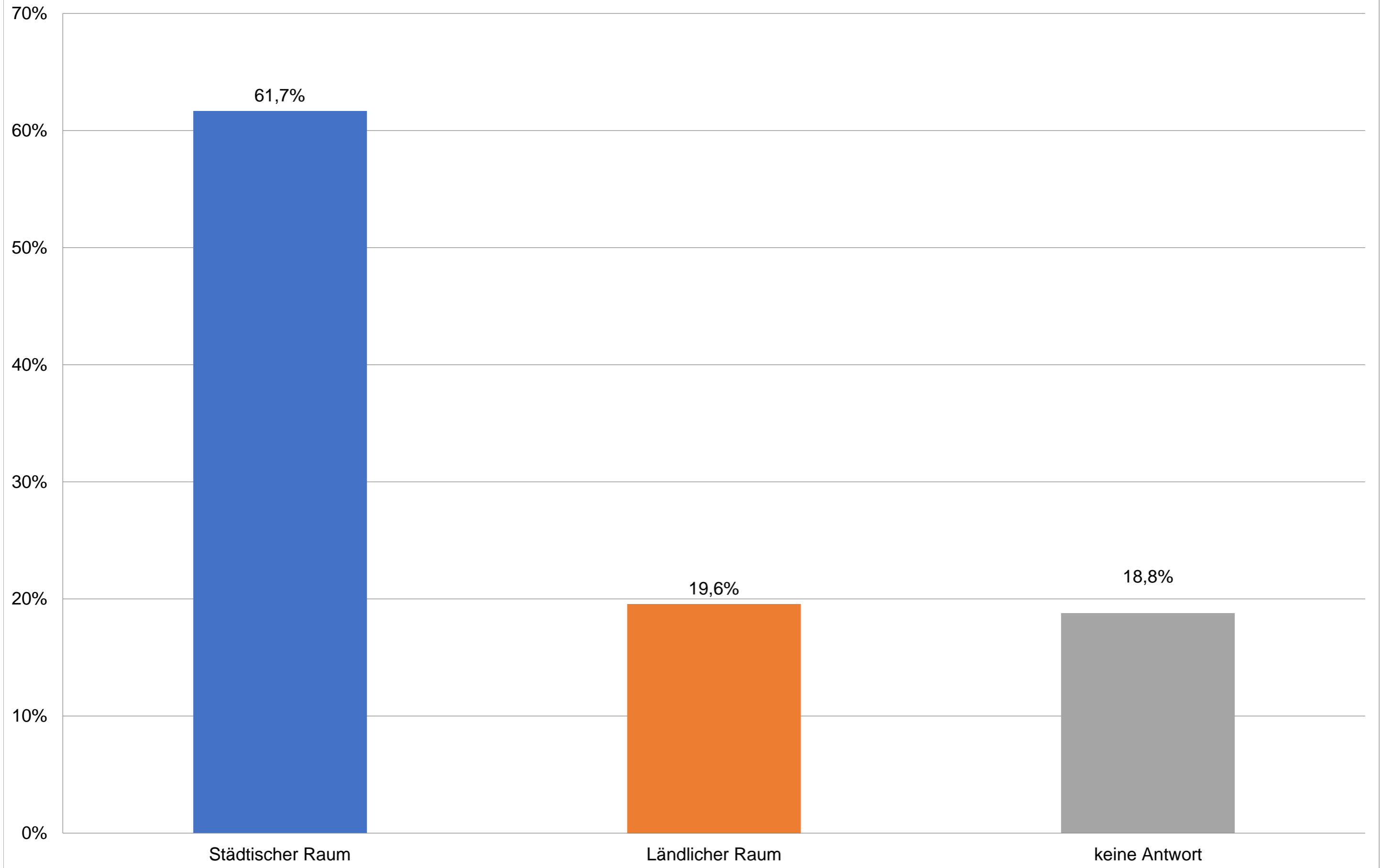
Abkürzungen

AStA	Allgemeiner Studierendenausschuss
DB AG	Deutsche Bahn AG
DEHOGA	Deutscher Hotel- und Gaststättenverband
DELFI	Durchgängige Elektronische Fahrgastinformation
DGB	Deutscher Gewerkschaftsbund
DLRG	Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft
E-	Elektro-
ELER	Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums
GAK	Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes
Hwk	Handwerkskammer
IHK	Industrie- und Handelskammer
LEH	Lebensmitteleinzelhandel
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVG	Nahverkehrsgesetz
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park+Ride
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

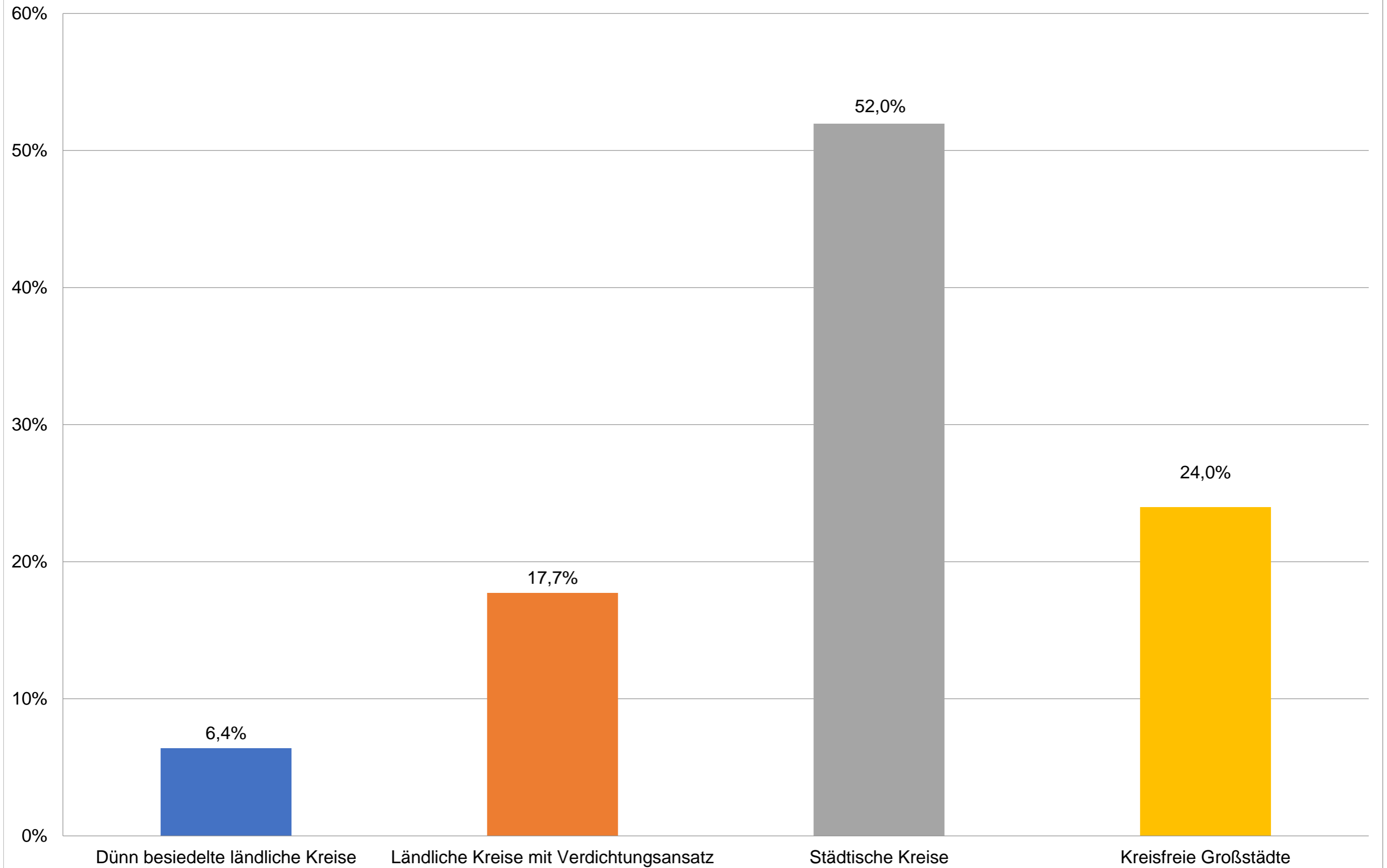
Altersverteilung Teilnehmerinnen und Teilnehmer



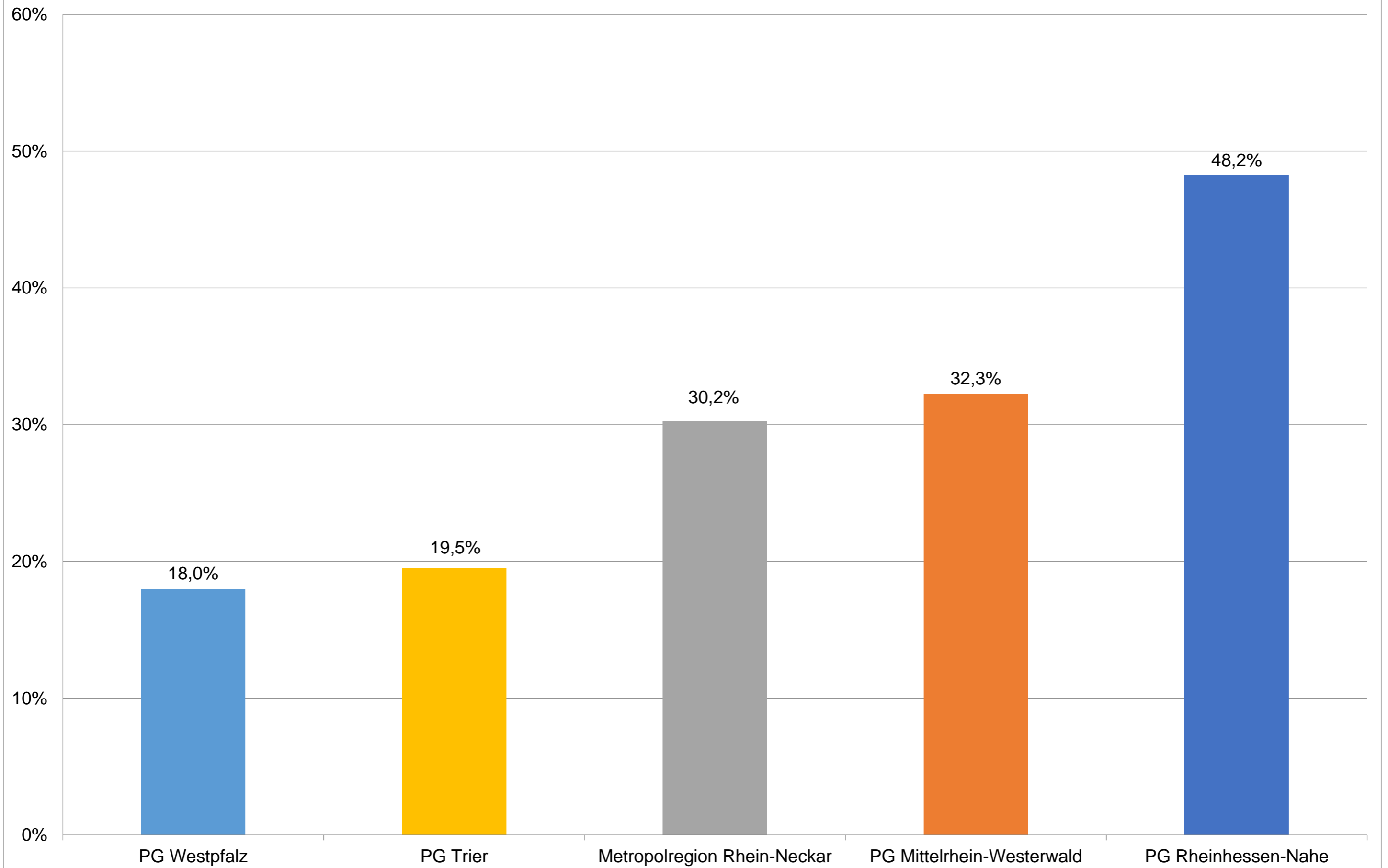
Verteilung Teilnehmerinnen und Teilnehmer



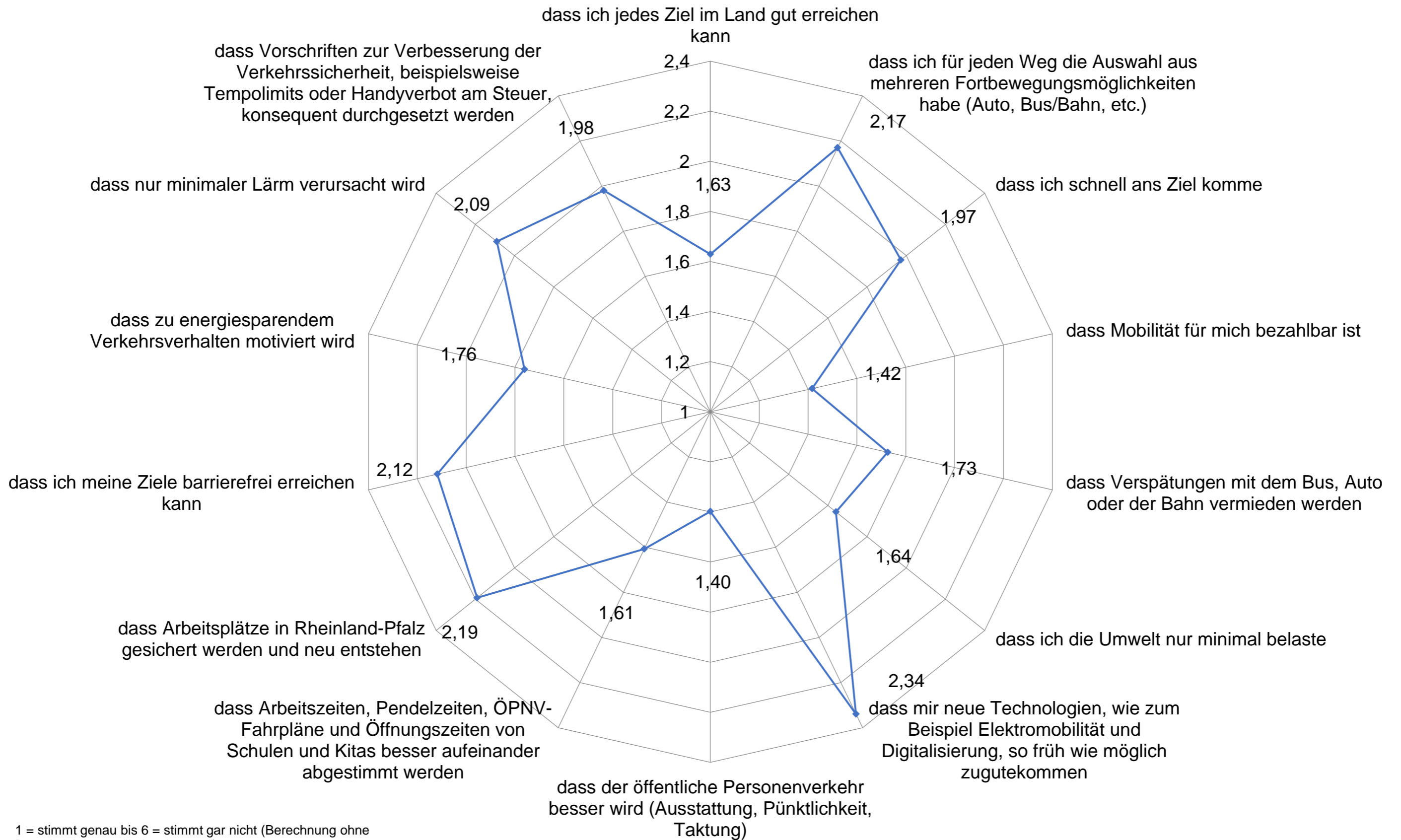
Verteilung Teilnehmerinnen und Teilnehmer



Verteilung Teilnehmerinnen und Teilnehmer

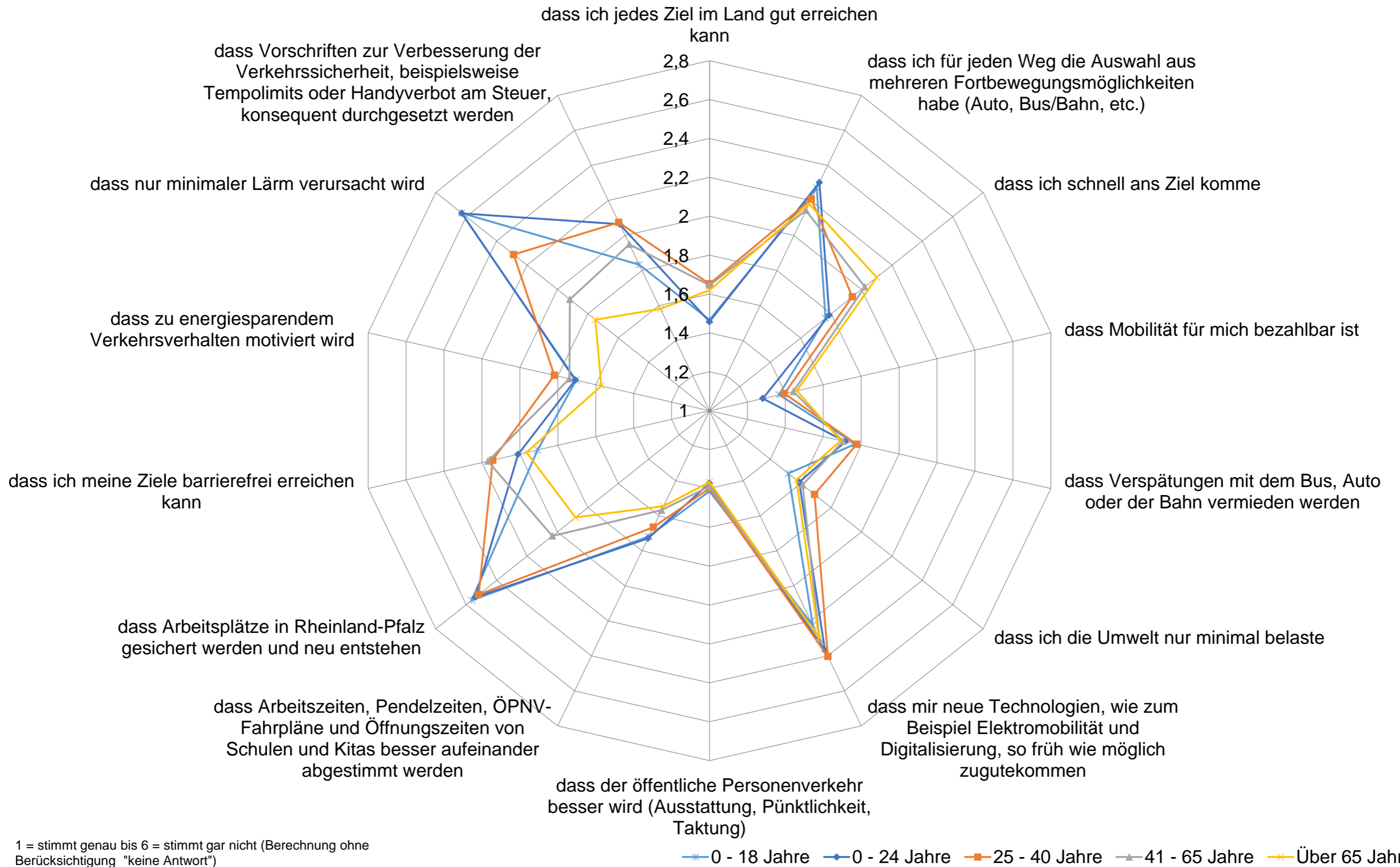


Rheinland-Pfalz muss sich darum kümmern,...

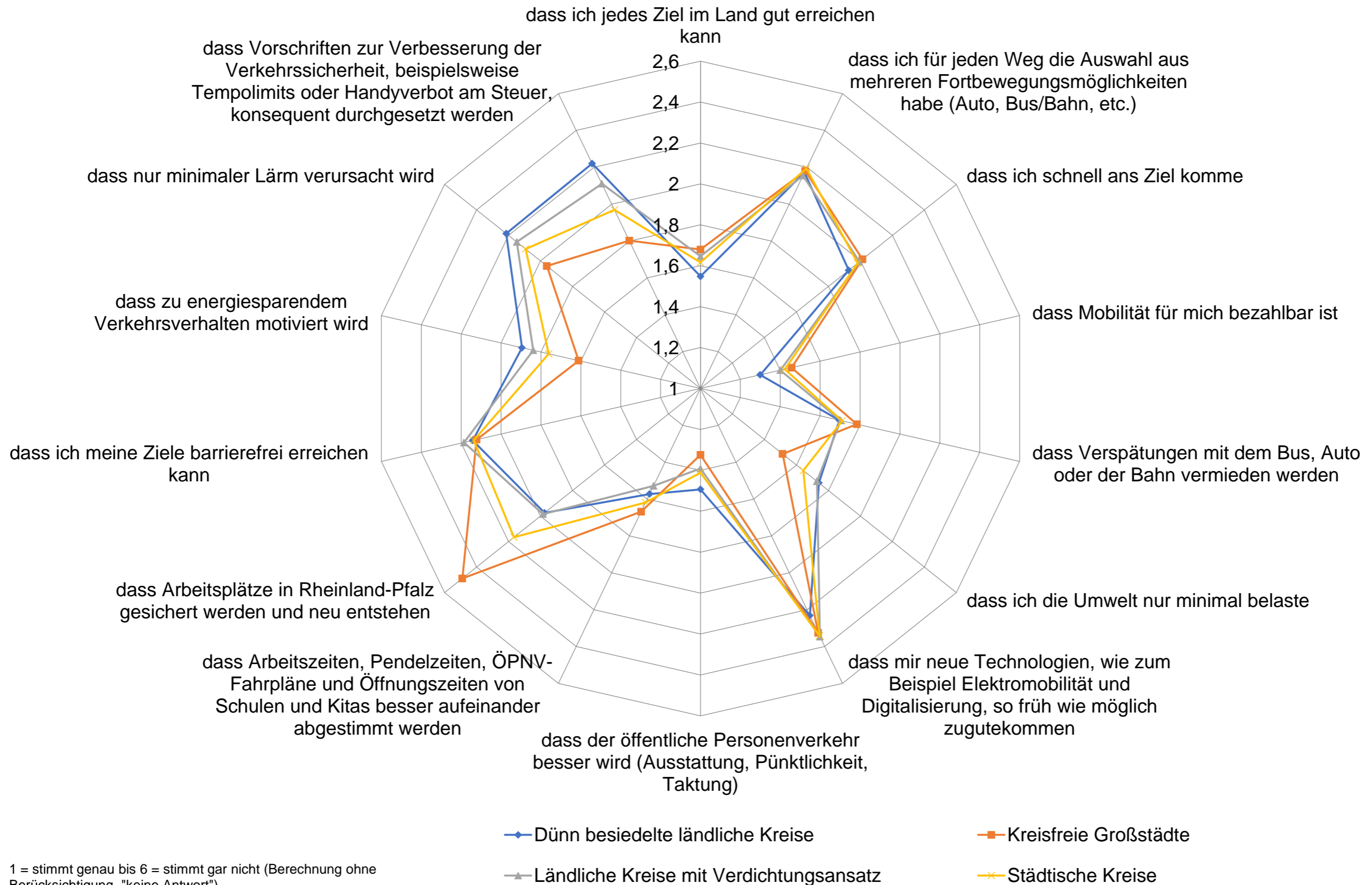


1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht (Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

Rheinland-Pfalz muss sich darum kümmern,...

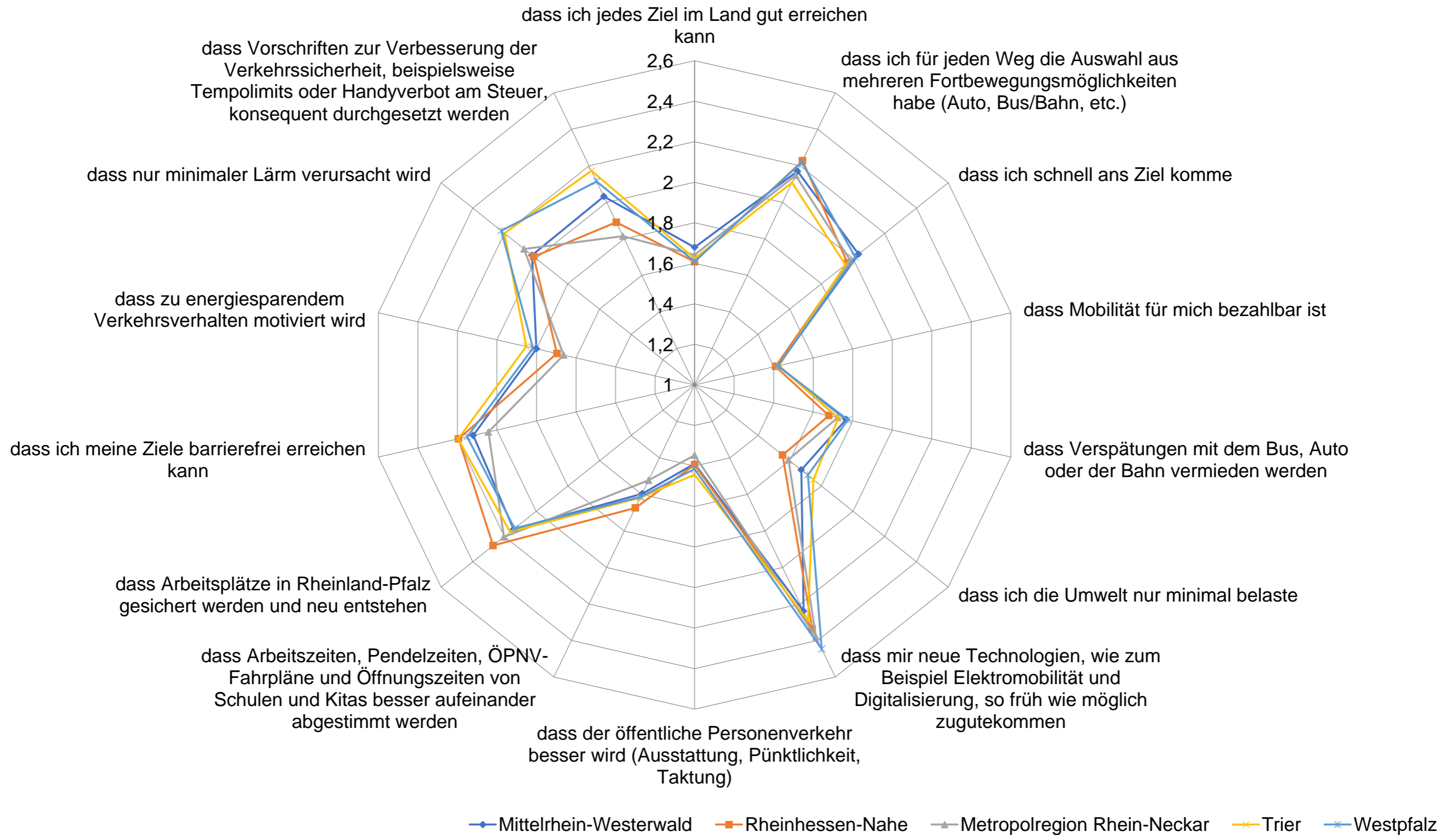


Rheinland-Pfalz muss sich darum kümmern,...



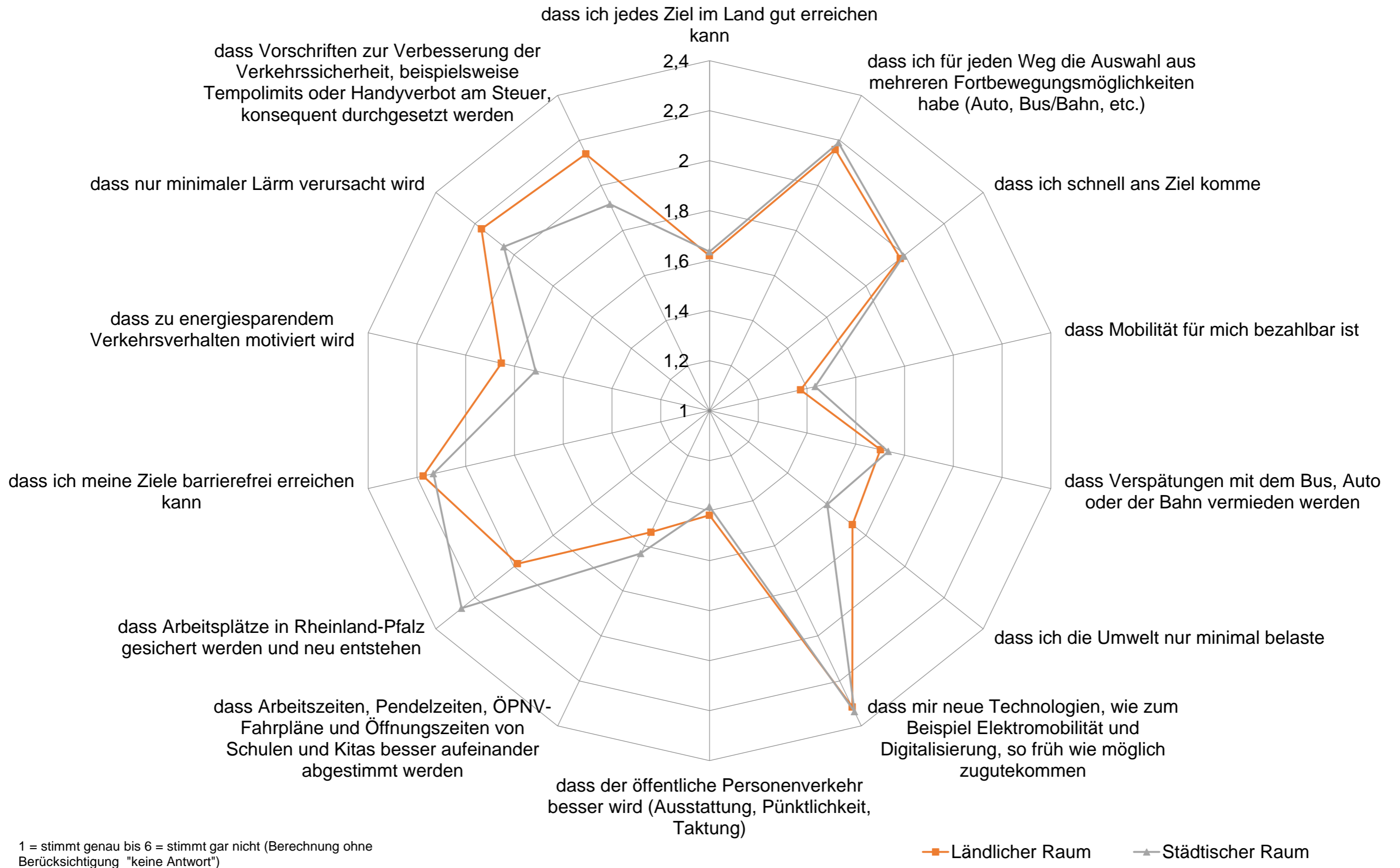
1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht (Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

Rheinland-Pfalz muss sich darum kümmern,...

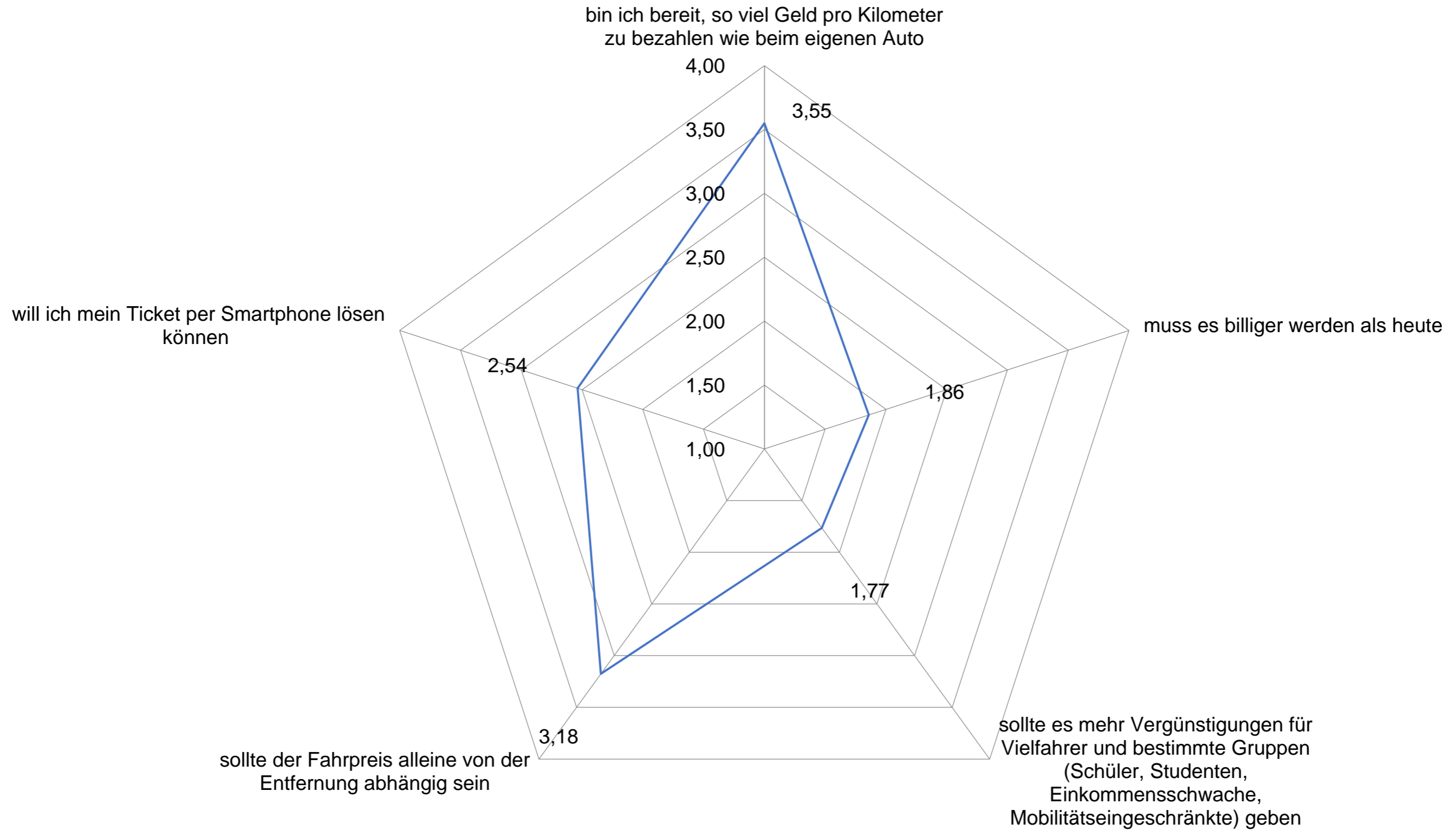


1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht (Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

Rheinland-Pfalz muss sich darum kümmern,...

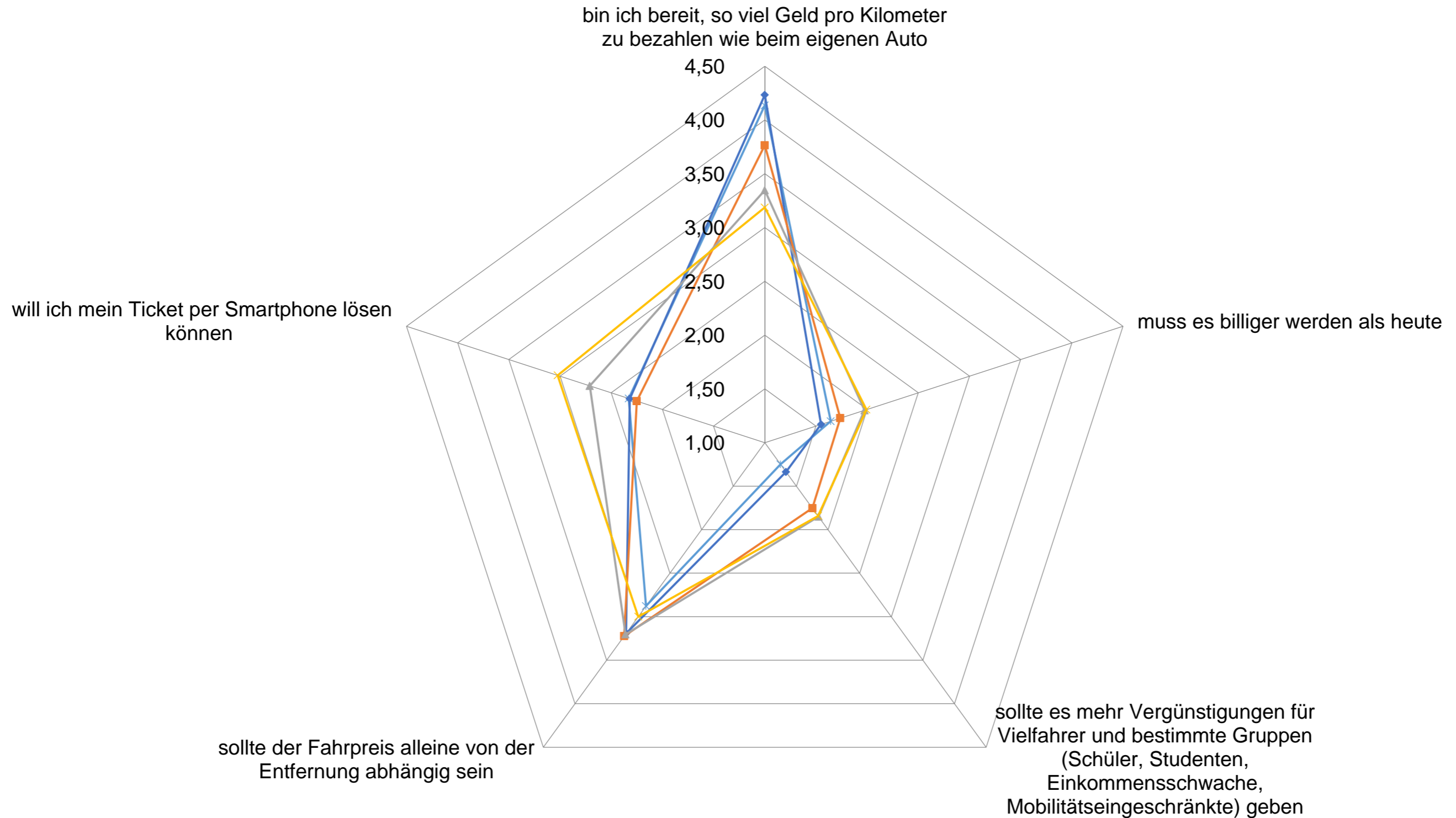


Bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ...



1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

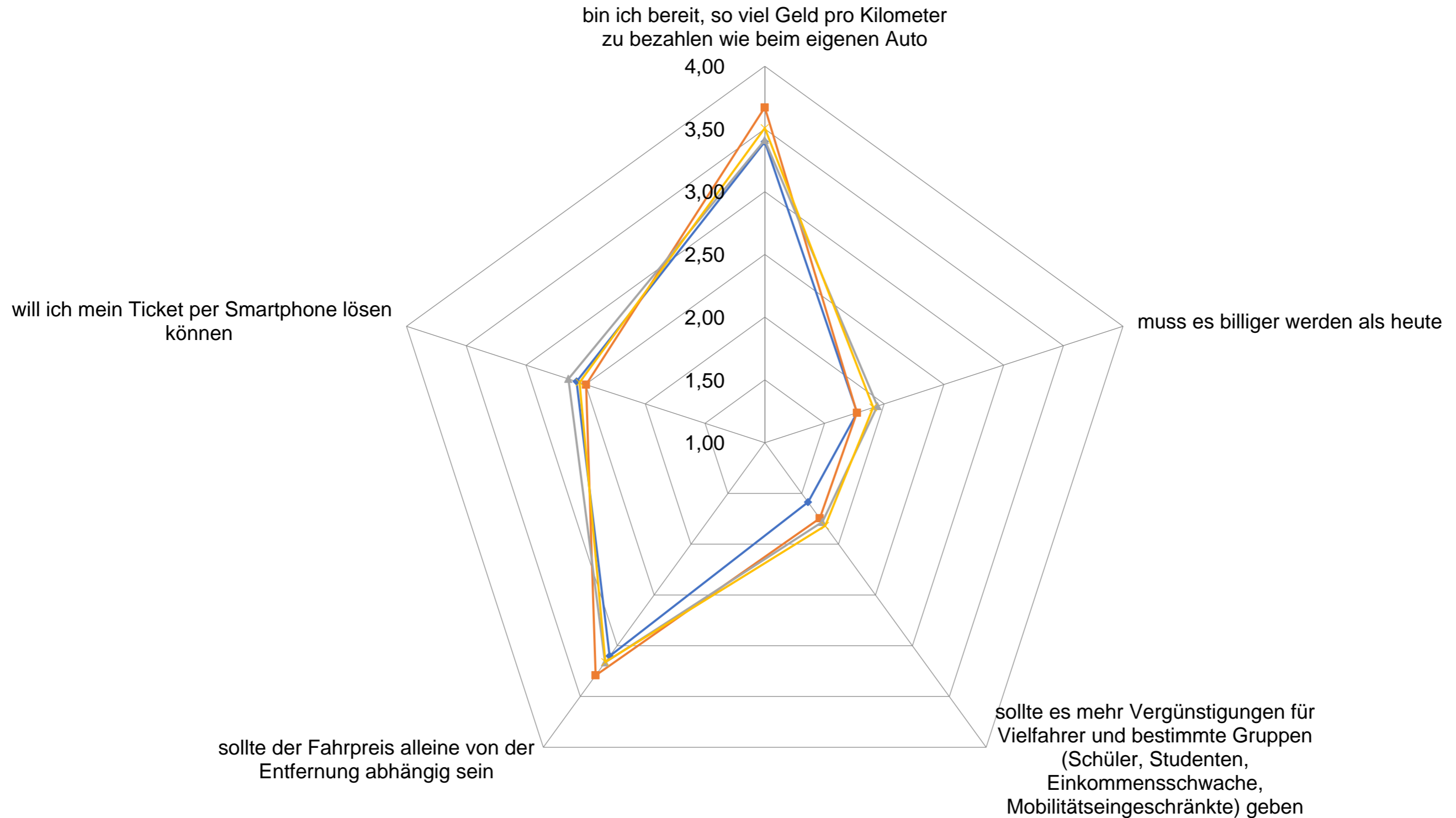
Bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ...



1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

—* 0 - 18 Jahre
 —◆ 0 - 24 Jahre
 —■ 25 - 40 Jahre
 —▲ 41 - 65 Jahre
 —✦ Über 65 Jahre

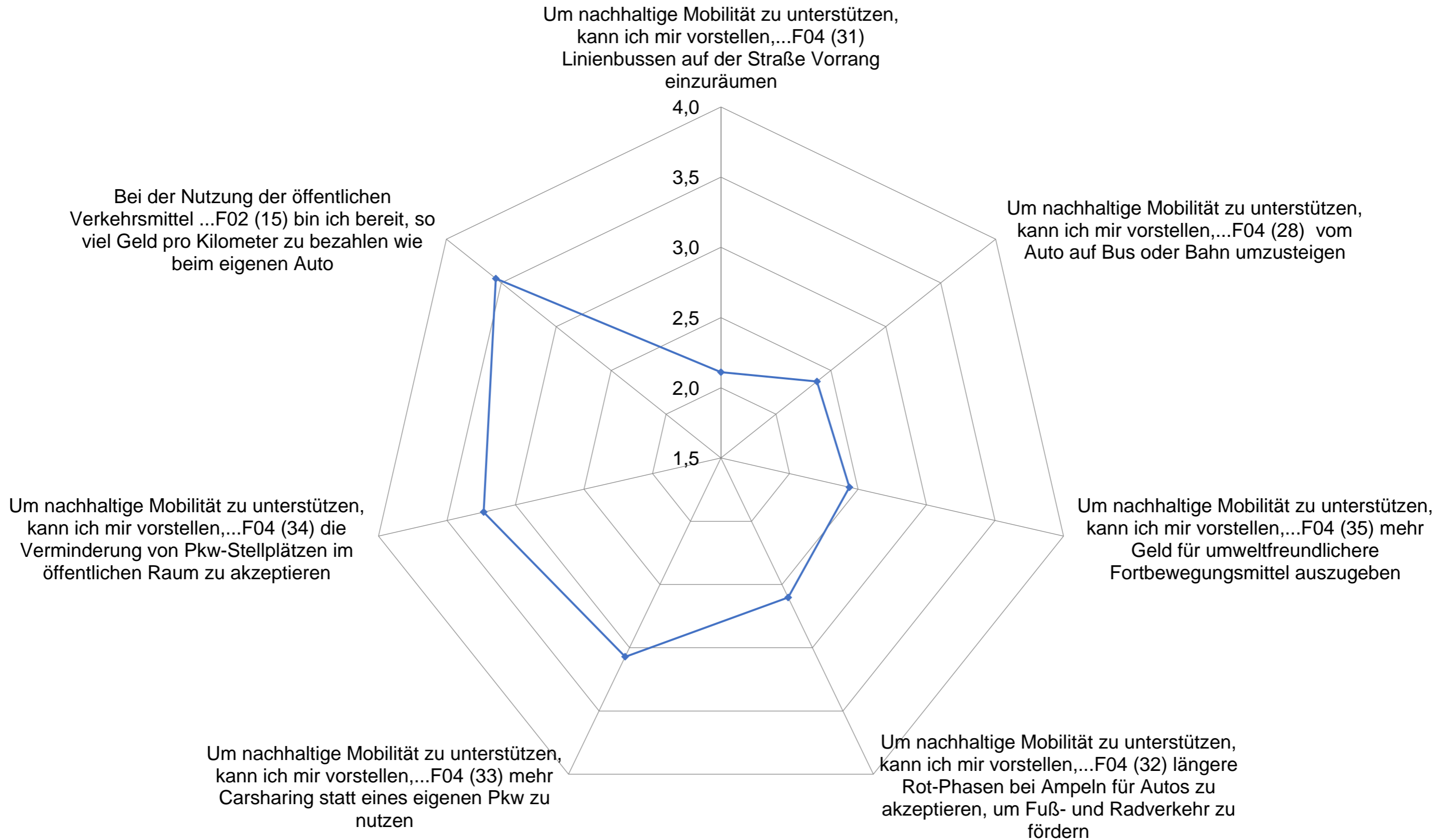
Bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ...



—◆— Dünn besiedelte ländliche Kreise
 —■— Kreisfreie Großstädte
 —▲— Ländliche Kreise mit Verdichtungsansatz
 —✕— Städtische Kreise

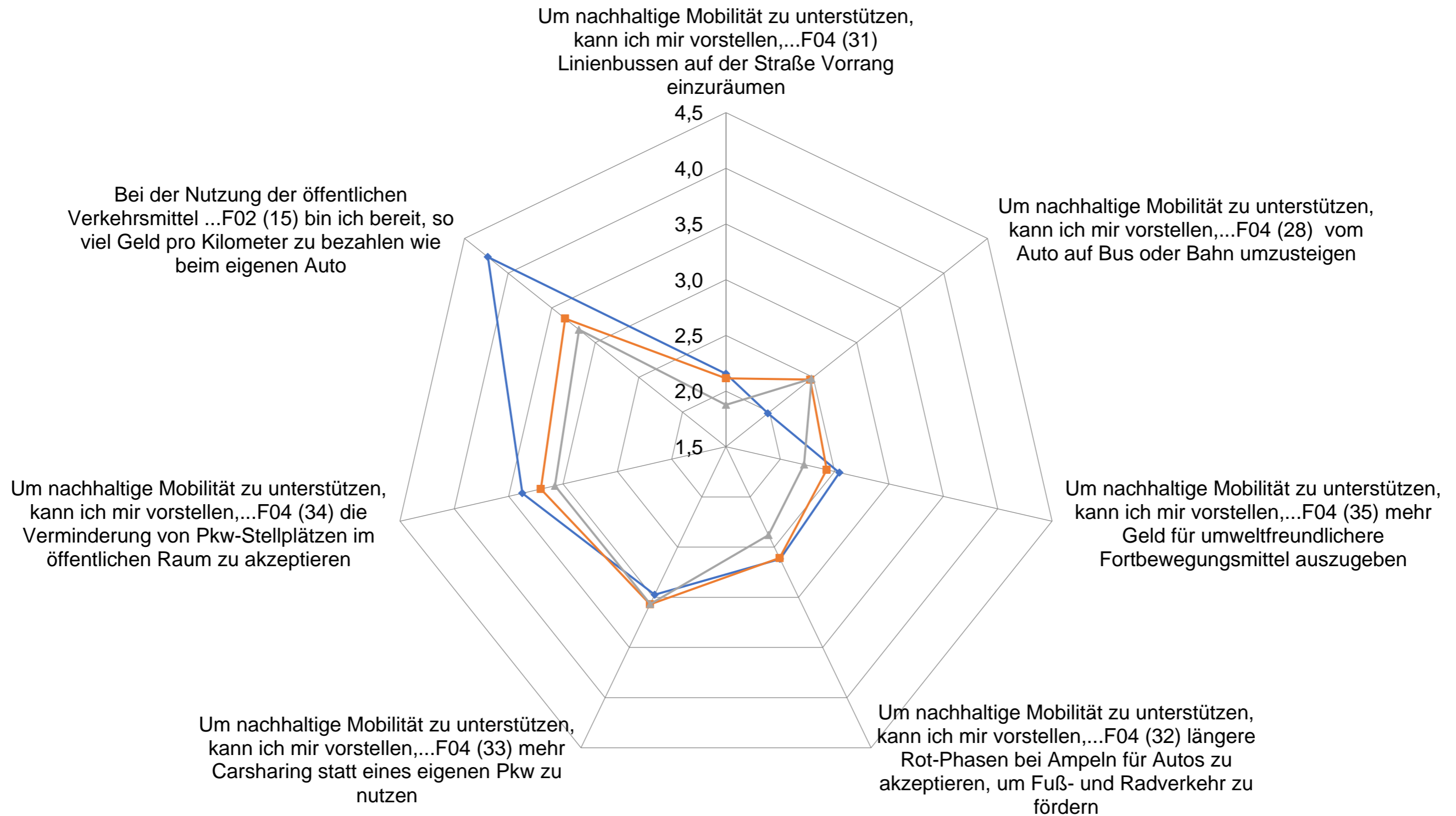
1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

Ausgewählte Fragen zum Thema Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger



1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht (Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

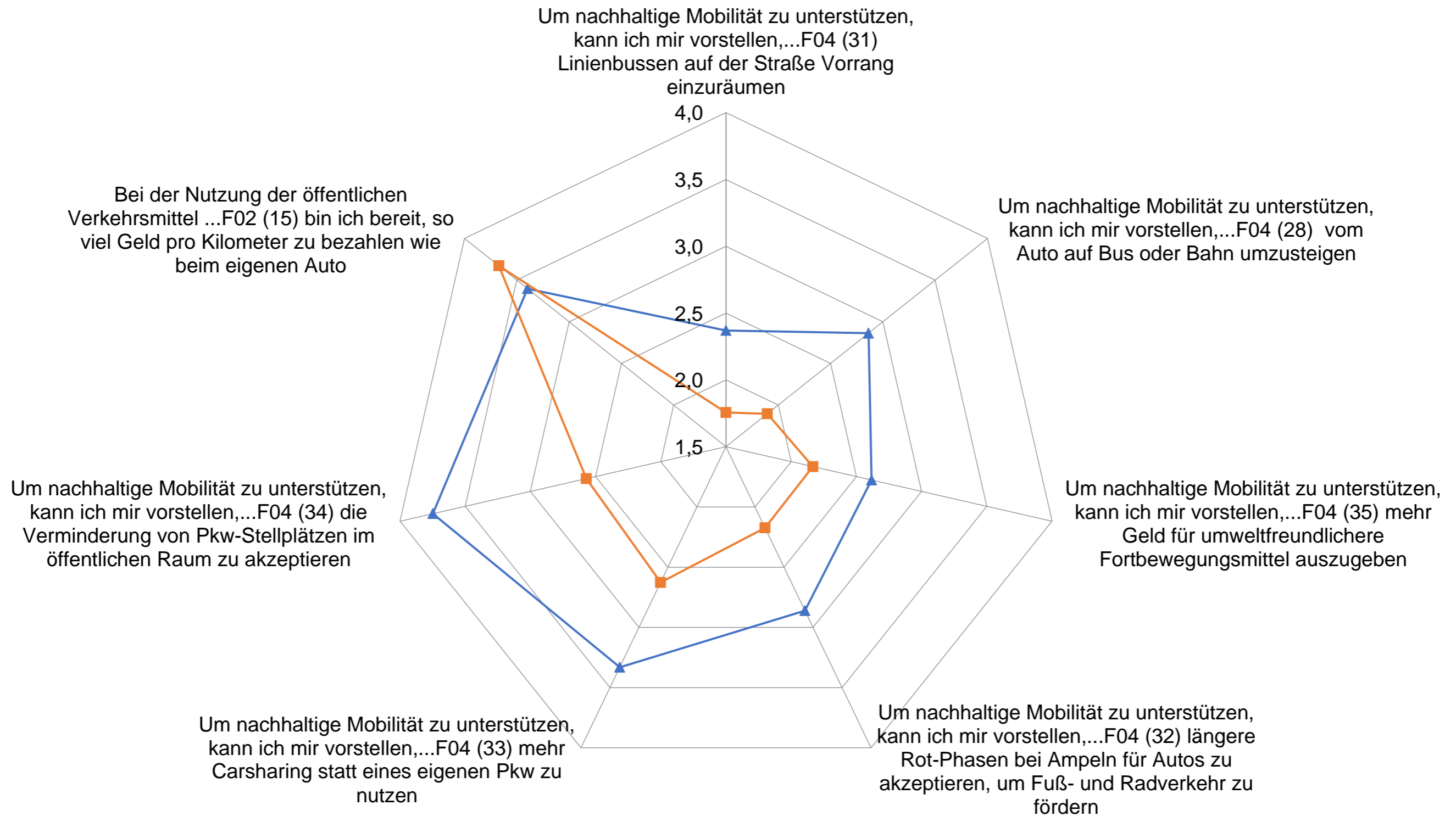
Ausgewählte Fragen zum Thema Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger differenziert nach Alter



1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht (Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

—●— 0 - 24 Jahre —■— 25 - 65 Jahre —▲— Über 65 Jahre

Ausgewählte Fragen zum Thema Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger differenziert nach dünnbesiedelten ländlichen Kreisen und kreisfreien Großstädten

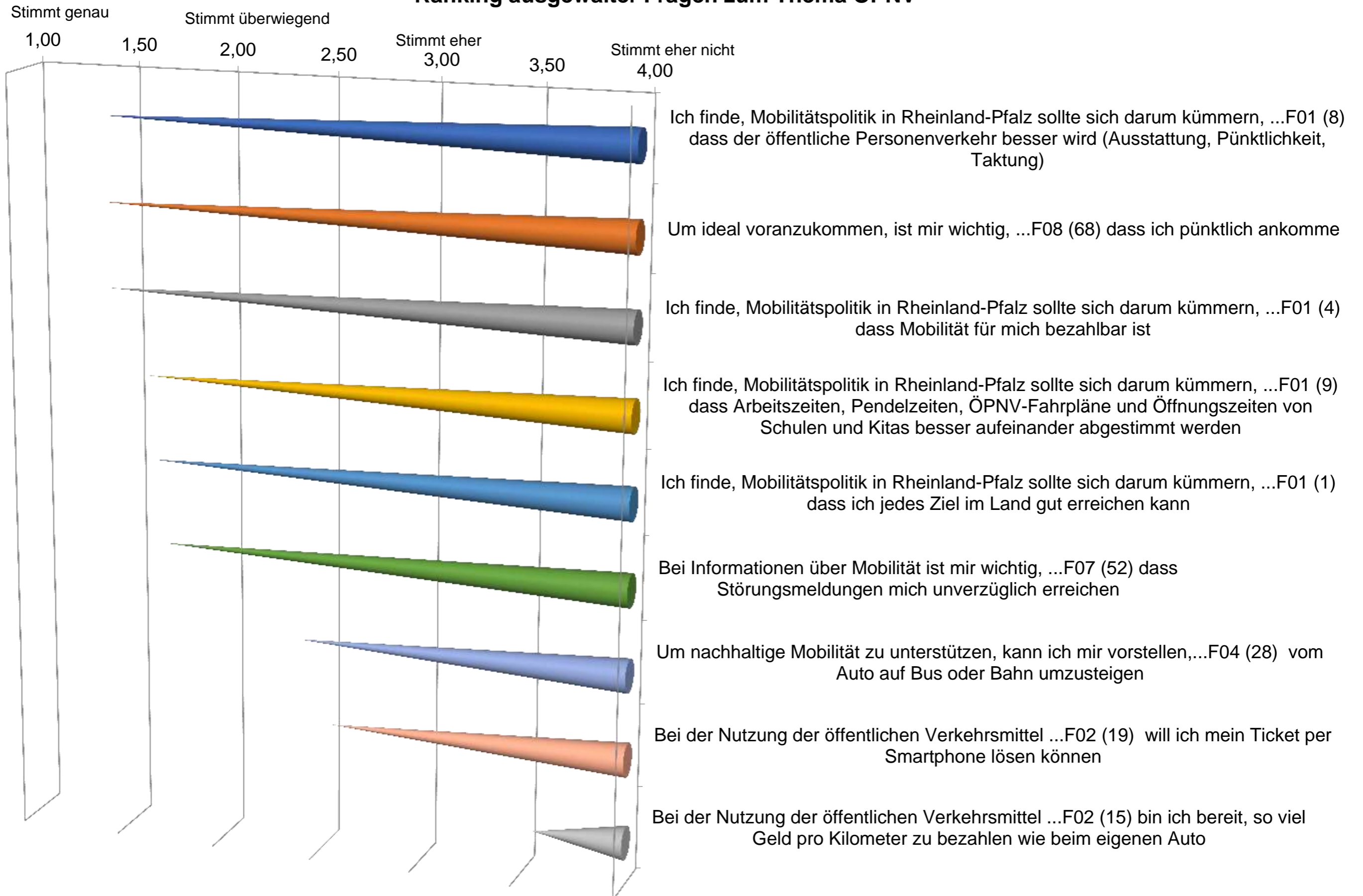


1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht (Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

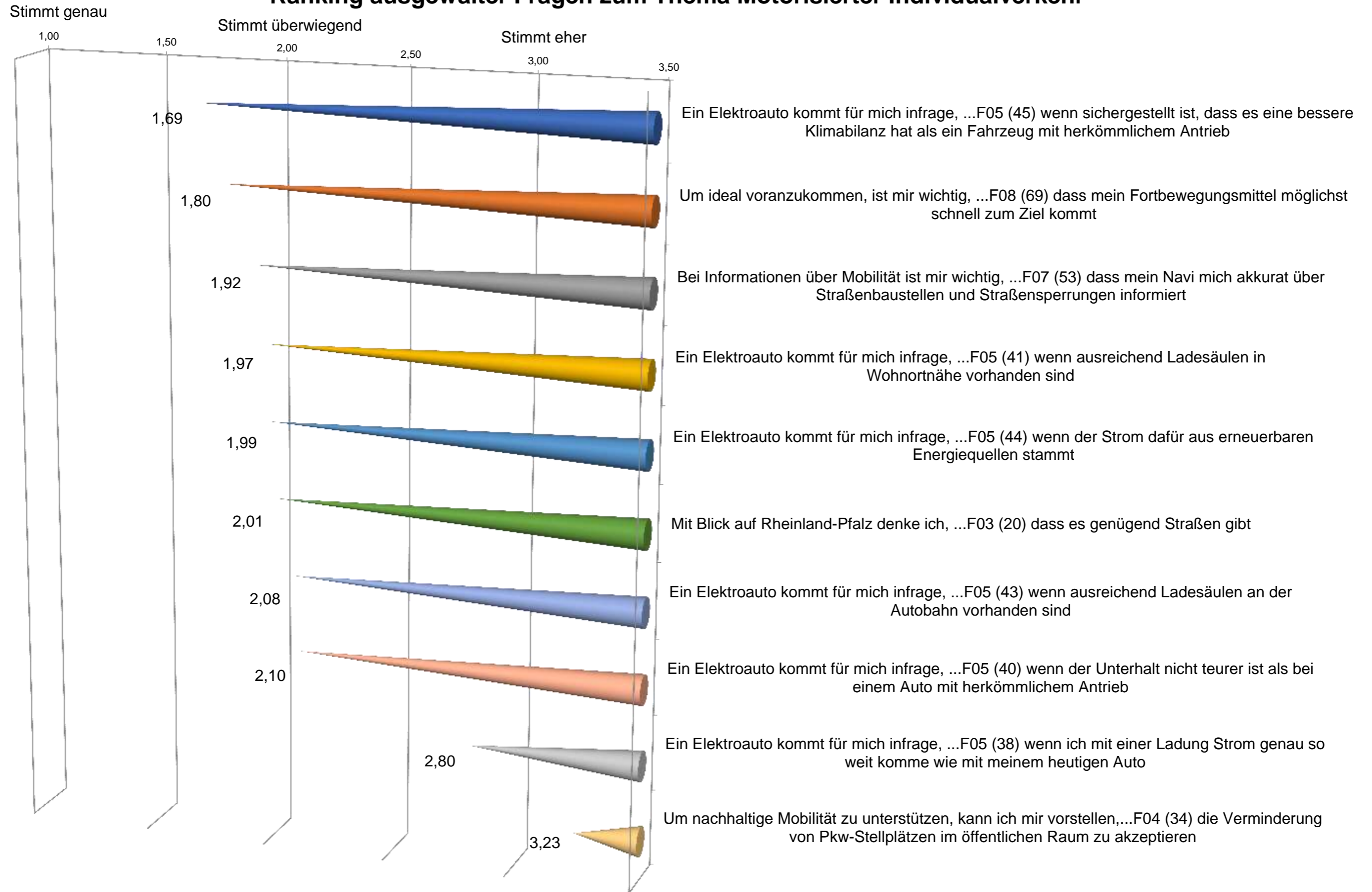
▲ Dünn besiedelte ländliche Kreise

■ Kreisfreie Großstädte

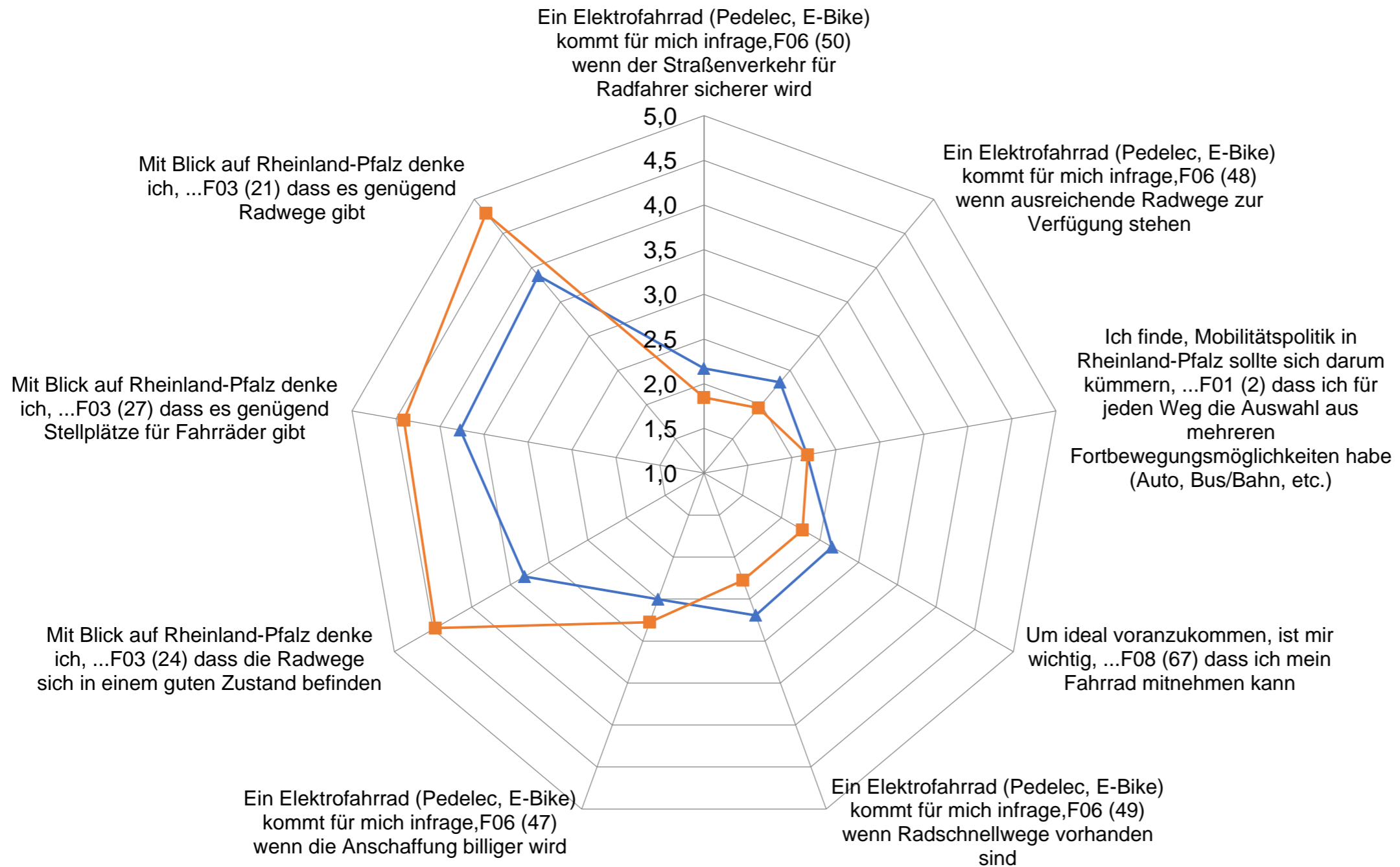
Ranking ausgewählter Fragen zum Thema ÖPNV



Ranking ausgewählter Fragen zum Thema Motorisierter Individualverkehr



Ausgewählte Fragen zum Thema Fahrrad differenziert nach dünnbesiedelten ländlichen Kreisen und kreisfreien Großstädten

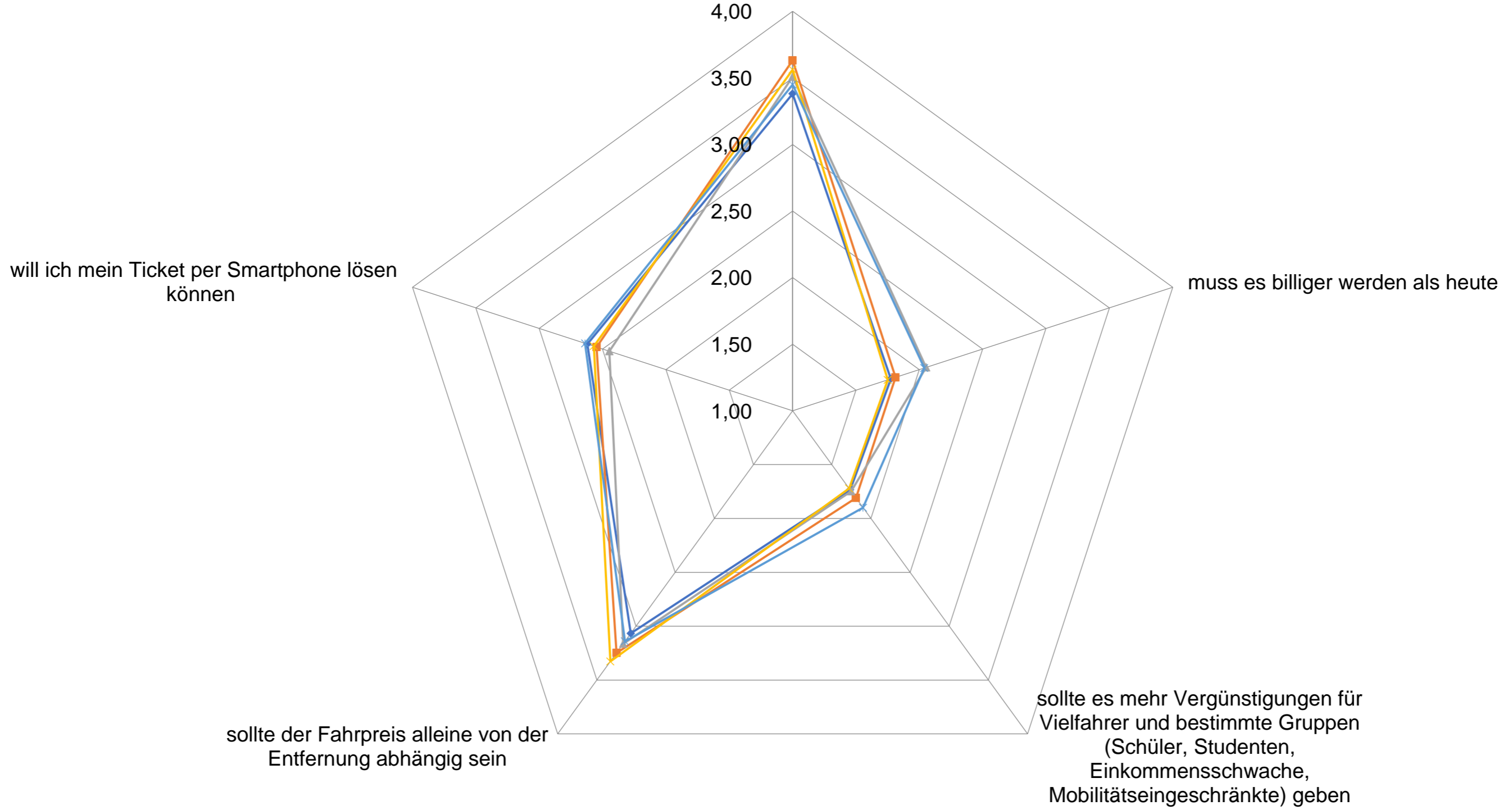


▲ Dünn besiedelte ländliche Kreise
■ Kreisfreie Großstädte

1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht (Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

Bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ...

bin ich bereit, so viel Geld pro Kilometer zu bezahlen wie beim eigenen Auto

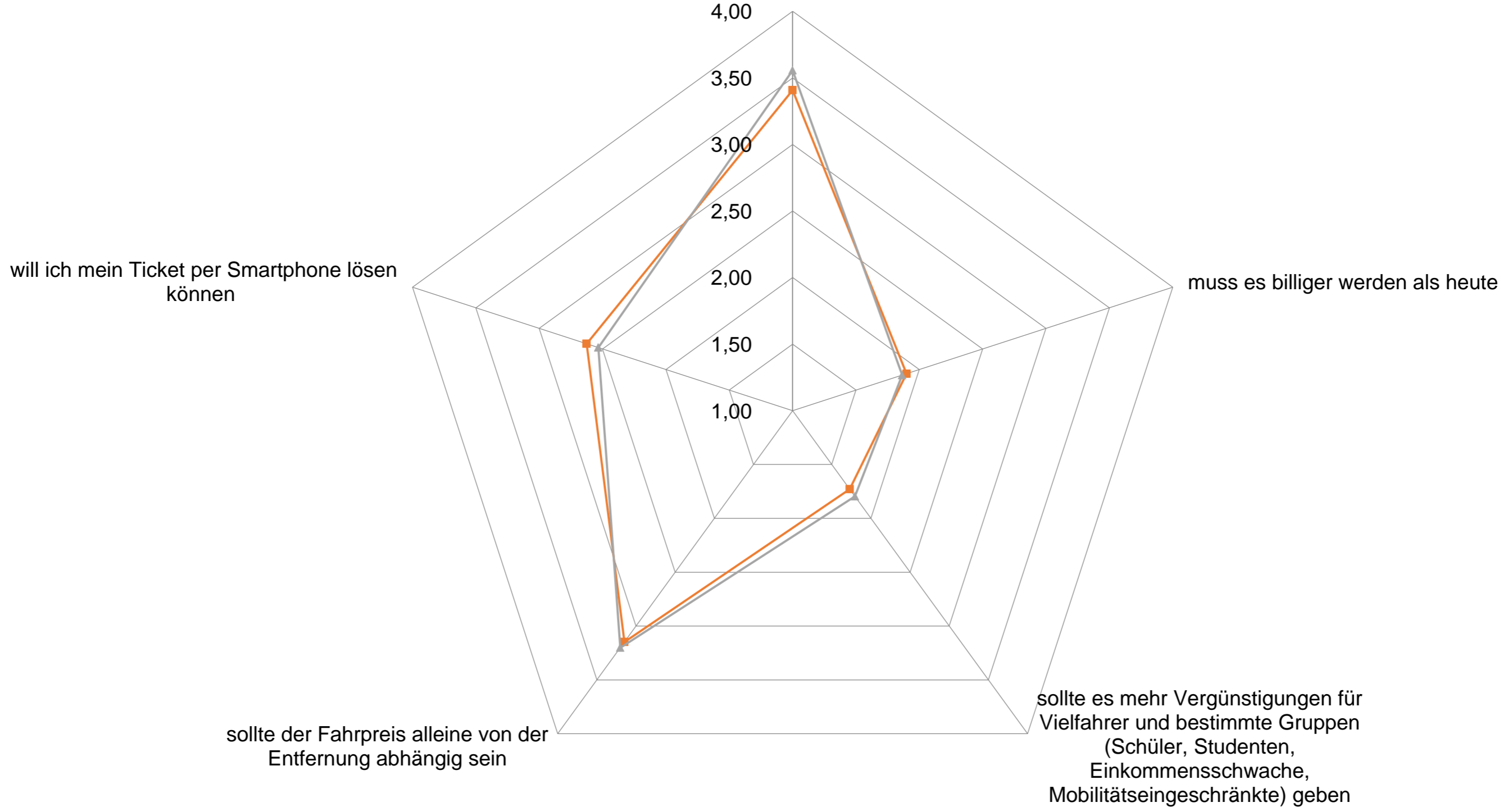


◆ Mittelrhein-Westerwald
 ■ Rheinhessen-Nahe
 ▲ Metropolregion Rhein-Neckar
 ✕ Trier
 ✧ Westpfalz

1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
 (Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

Bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ...

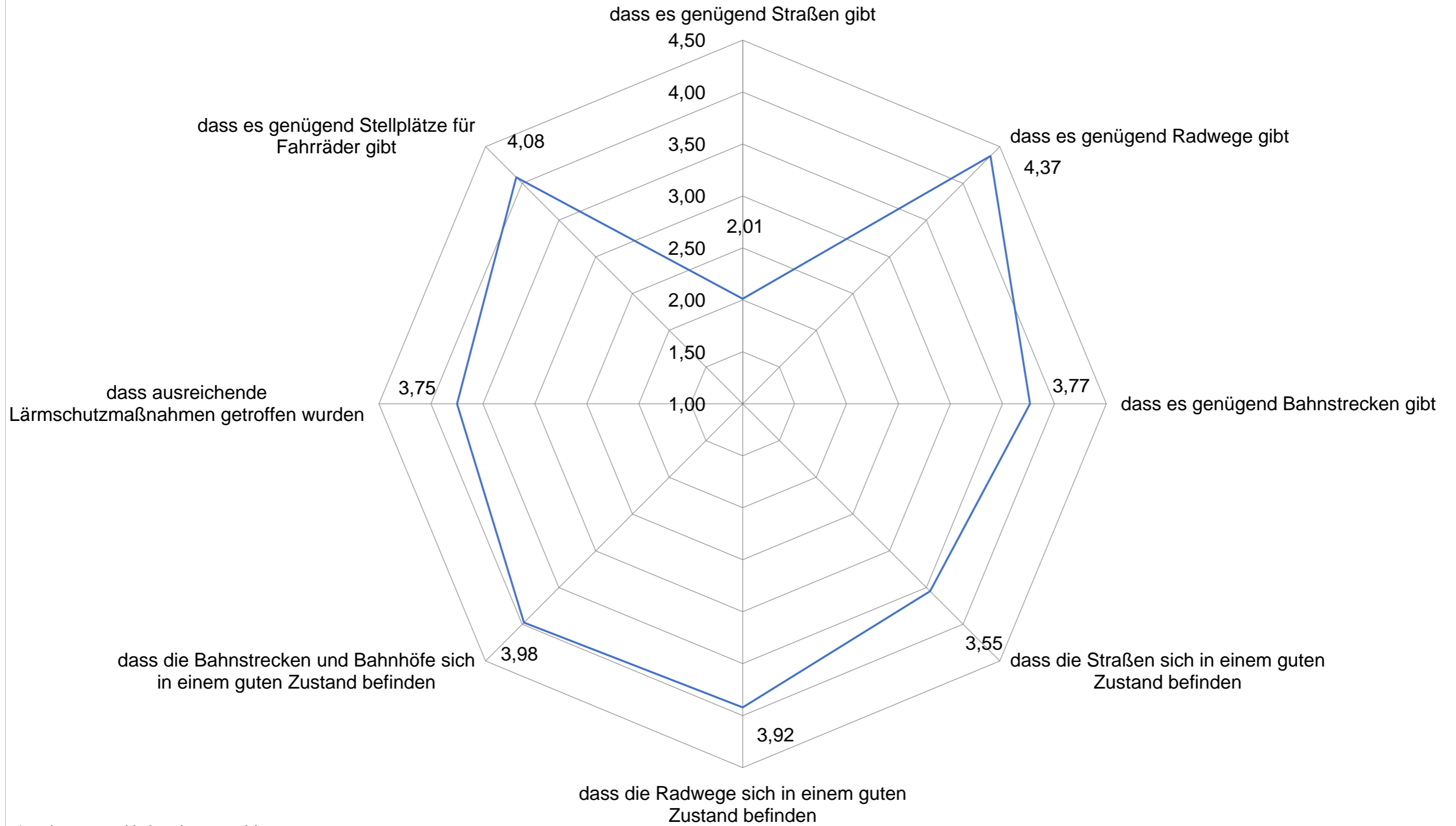
bin ich bereit, so viel Geld pro Kilometer zu bezahlen wie beim eigenen Auto



1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

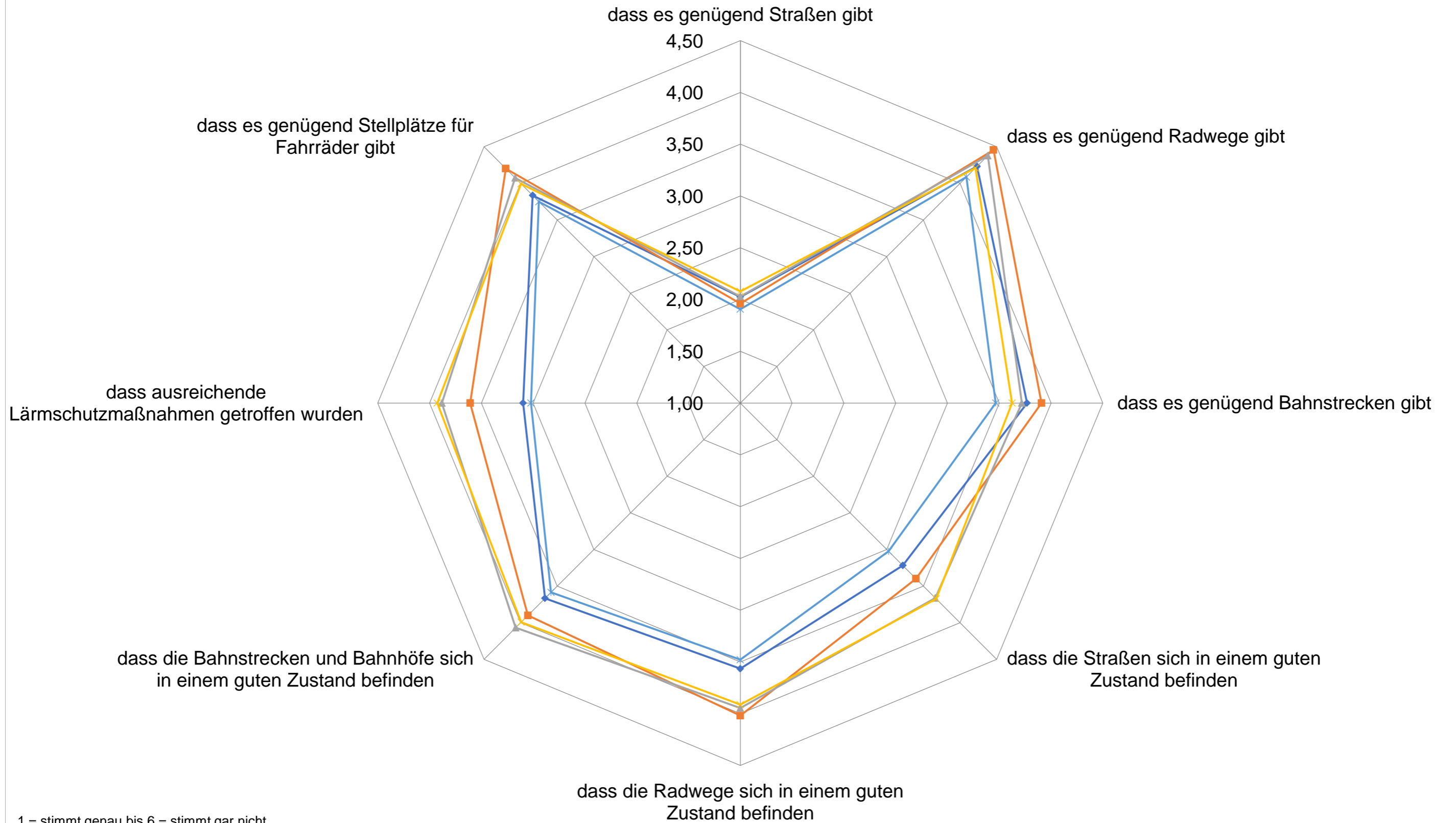
—■— Ländlicher Raum —▲— Städtischer Raum

Mit Blick auf Rheinland-Pfalz denke ich, ...



1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

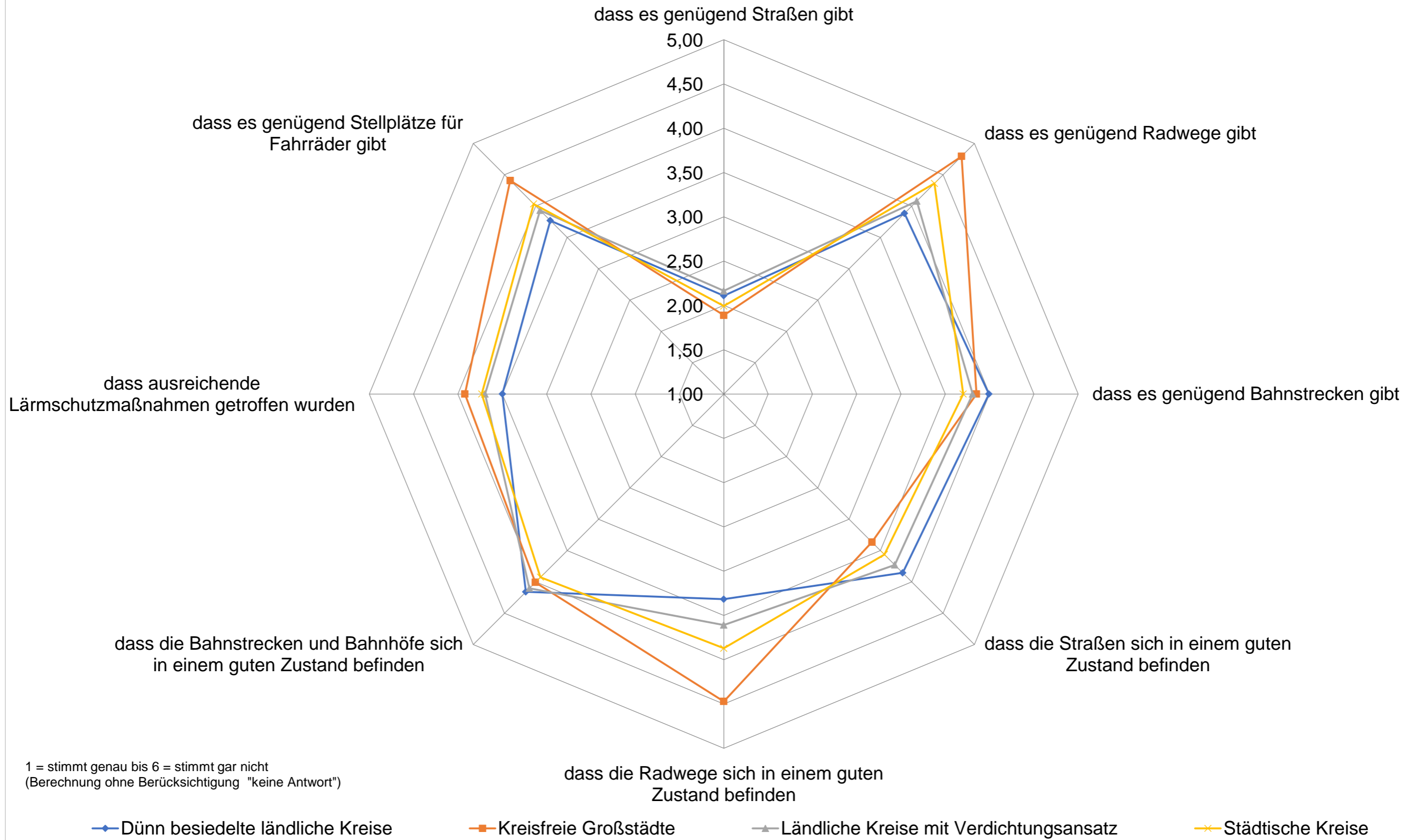
Mit Blick auf Rheinland-Pfalz denke ich, ...



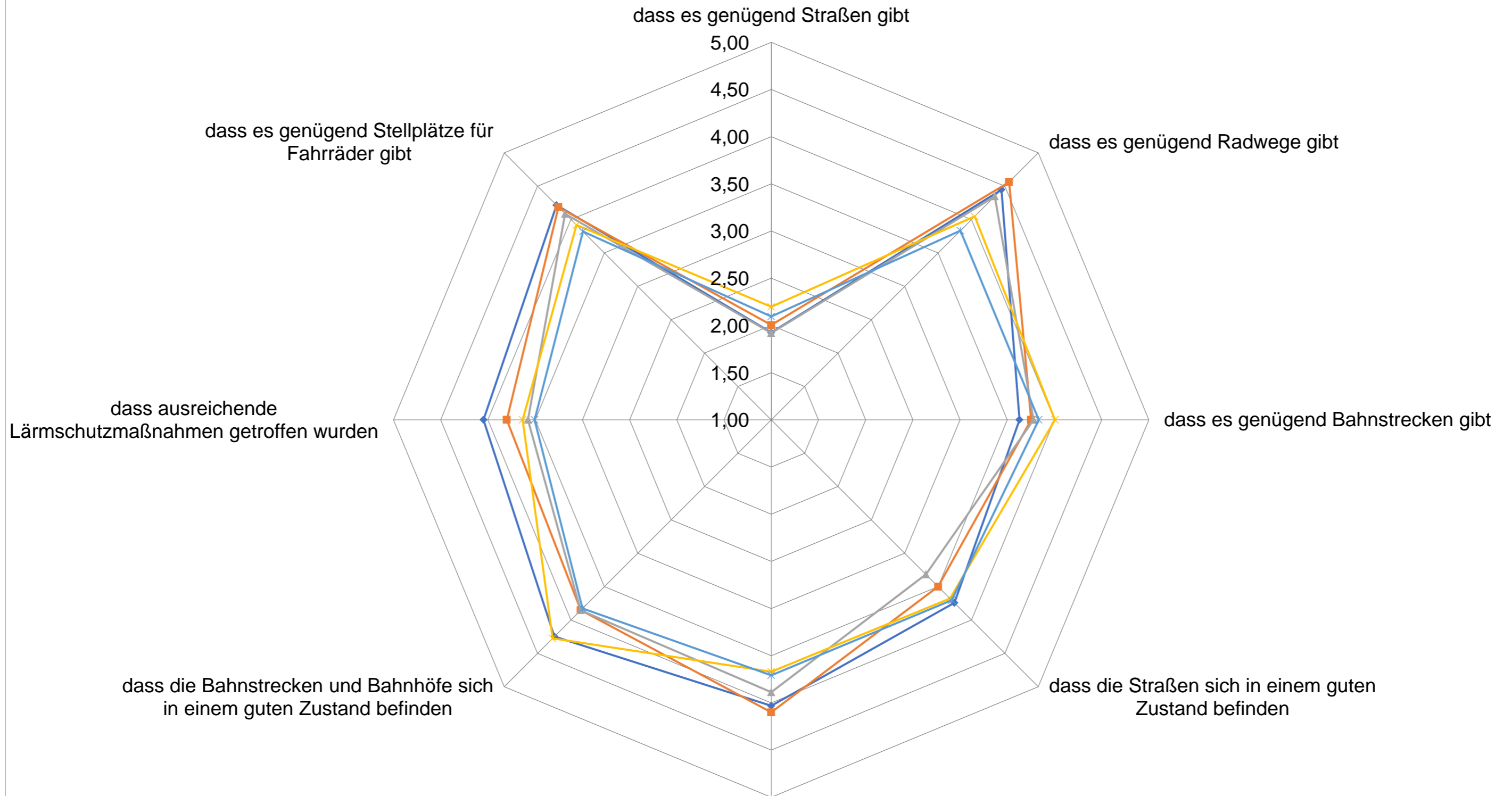
1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

—*— 0 - 18 Jahre —◆— 0 - 24 Jahre —■— 25 - 40 Jahre —▲— 41 - 65 Jahre —✕— Über 65 Jahre

Mit Blick auf Rheinland-Pfalz denke ich, ...



Mit Blick auf Rheinland-Pfalz denke ich, ...



1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

—●— Mittelrhein-Westerwald

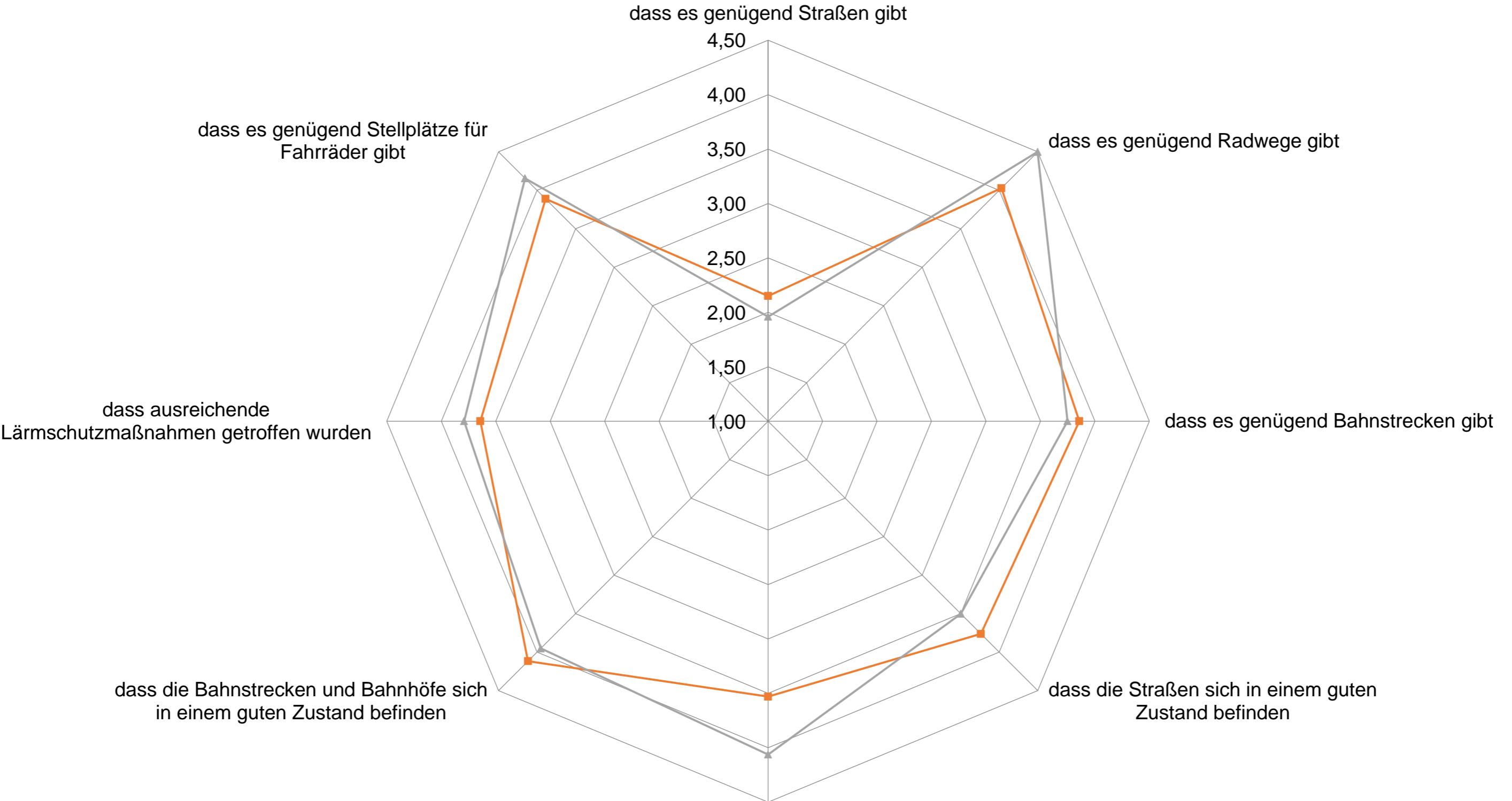
—■— Rheinhessen-Nahe

—▲— Metropolregion Rhein-Neckar

—✕— Trier

—✧— Westpfalz

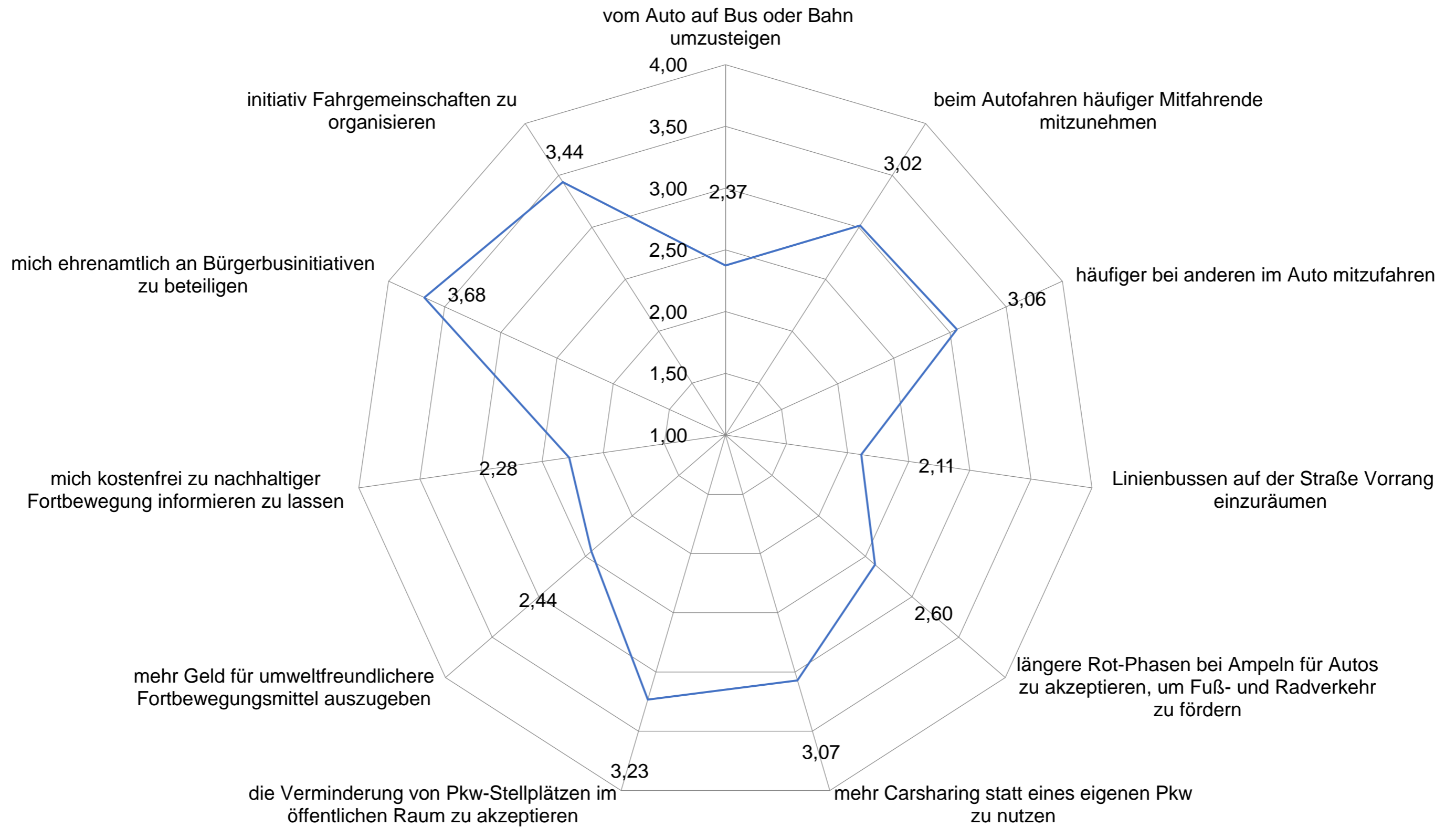
Mit Blick auf Rheinland-Pfalz denke ich, ...



1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
 (Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

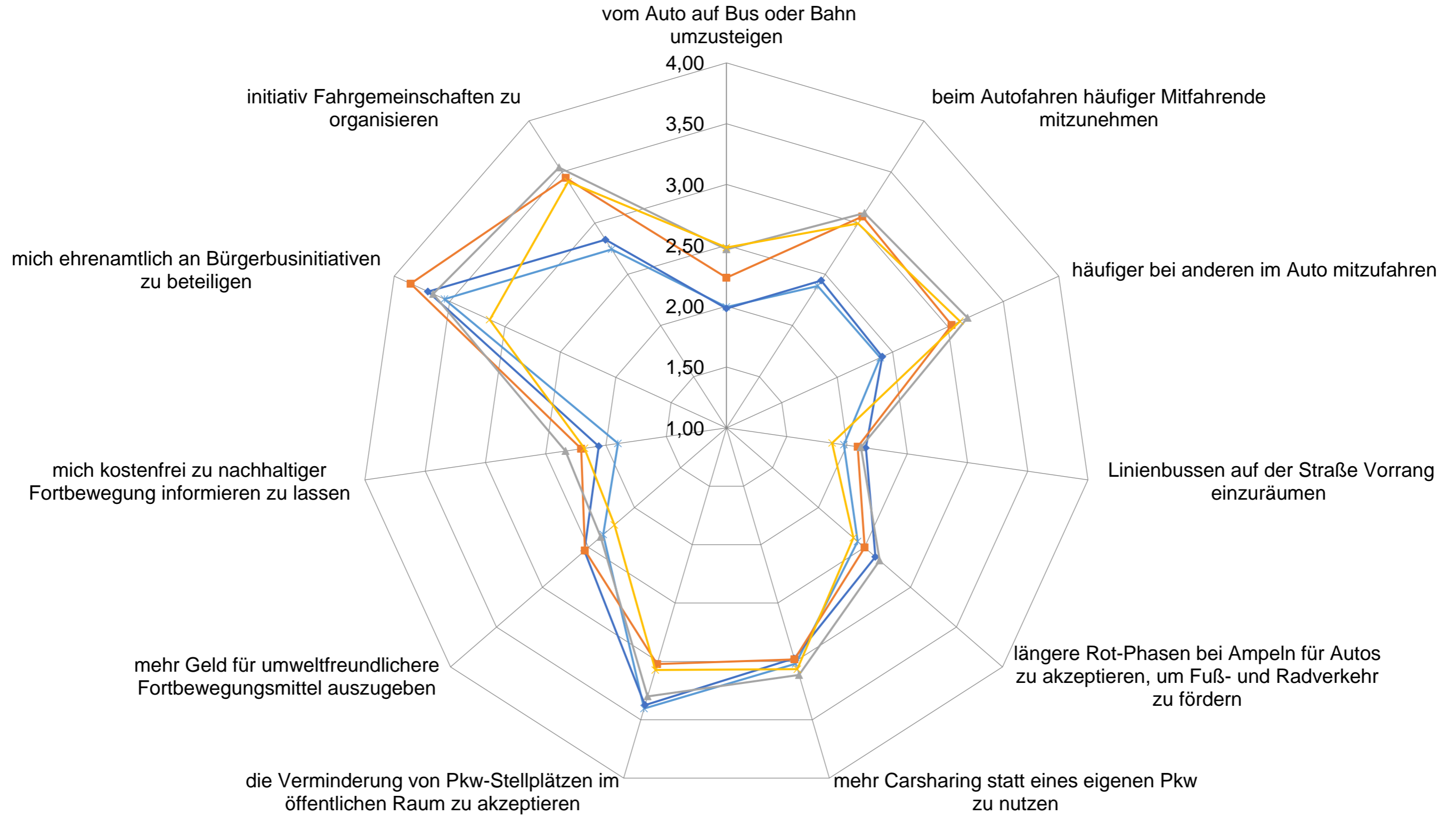
—■— Ländlicher Raum —▲— Städtischer Raum

Um nachhaltige Mobilität zu unterstützen, kann ich mir vorstellen ...



1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
 (Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

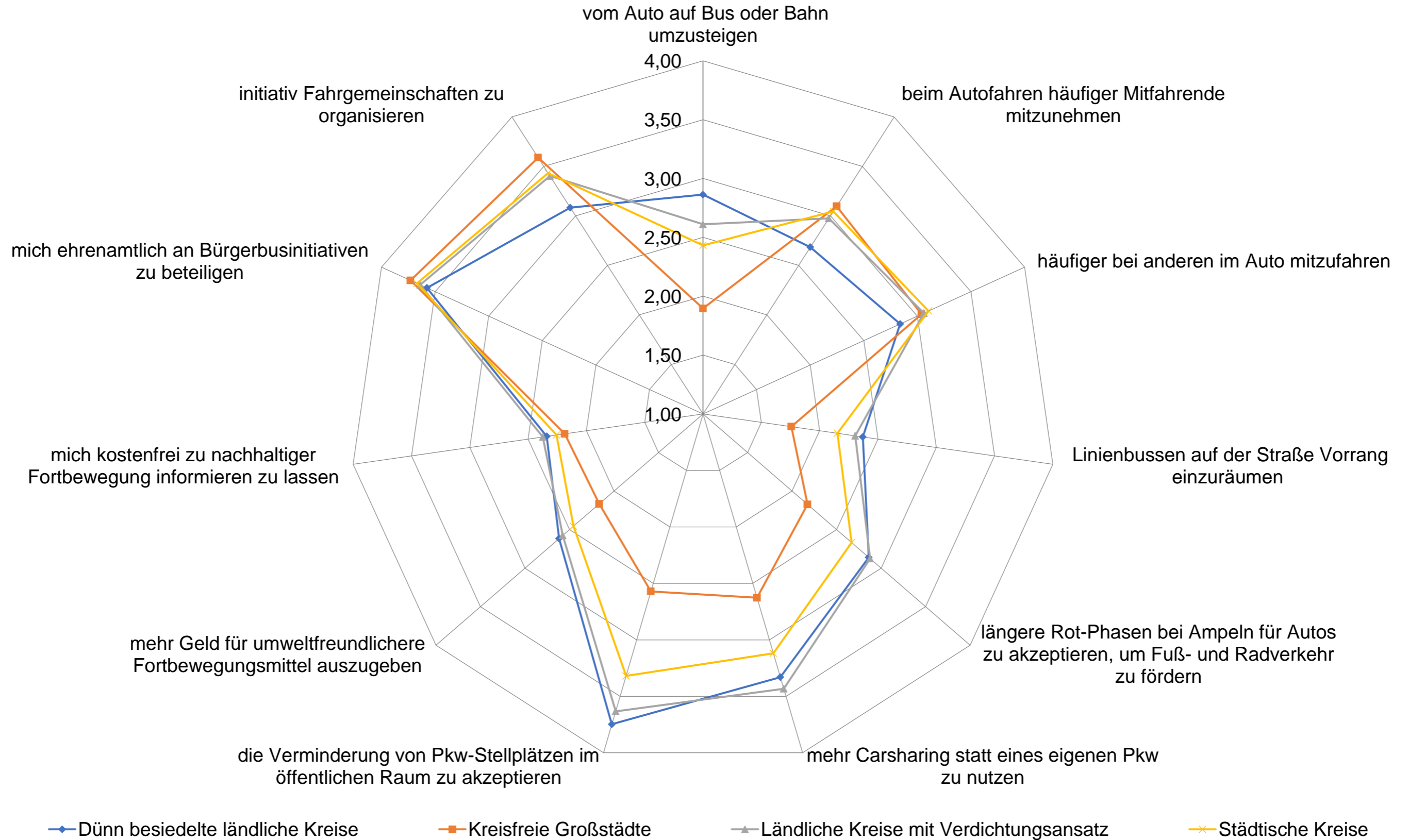
Um nachhaltige Mobilität zu unterstützen, kann ich mir vorstellen ...



1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

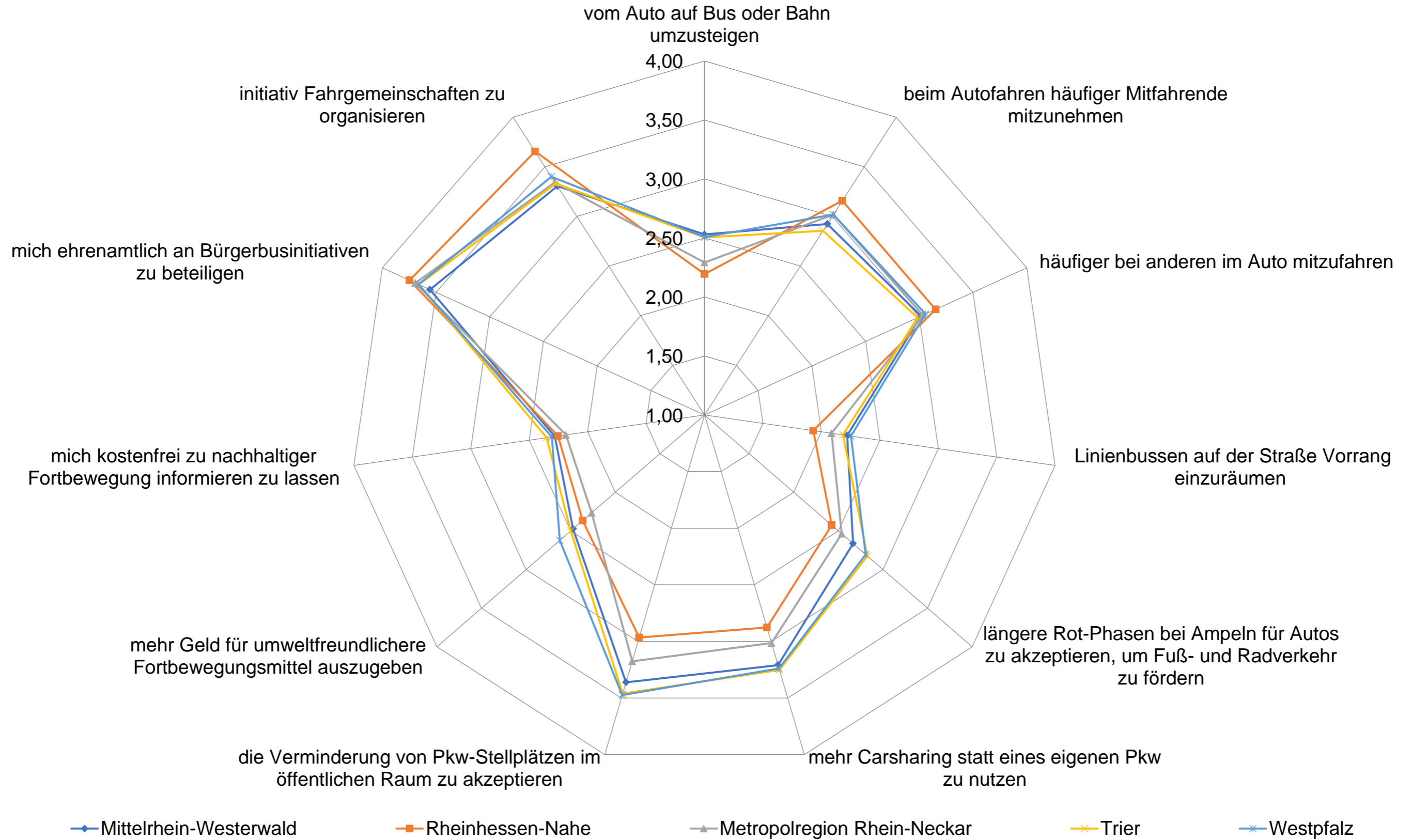
—*— 0 - 18 Jahre —●— 0 - 24 Jahre —■— 25 - 40 Jahre —▲— 41 - 65 Jahre —✦— Über 65 Jahre

Um nachhaltige Mobilität zu unterstützen, kann ich mir vorstellen ...

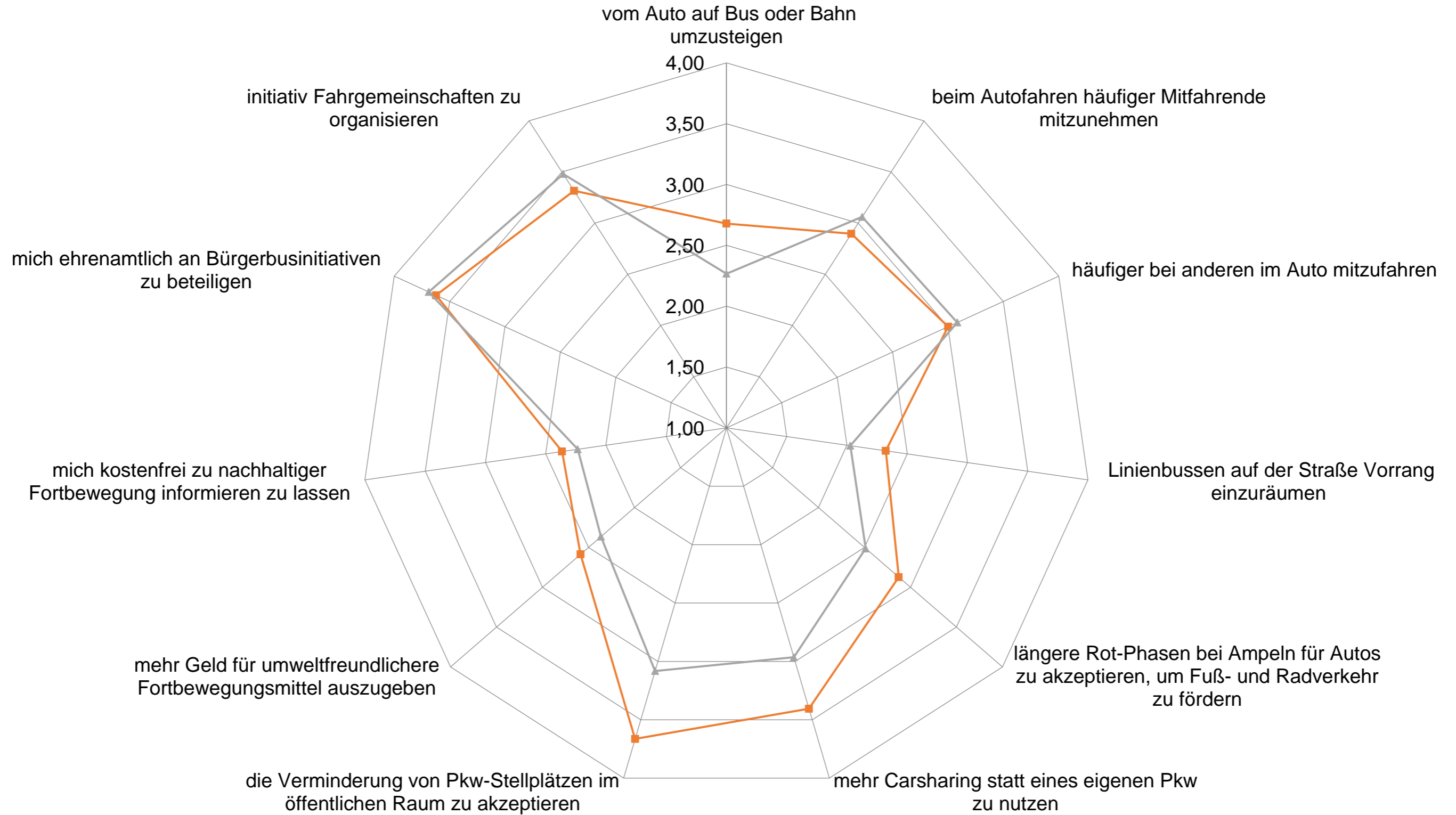


1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
 (Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

Um nachhaltige Mobilität zu unterstützen, kann ich mir vorstellen ...



Um nachhaltige Mobilität zu unterstützen, kann ich mir vorstellen ...

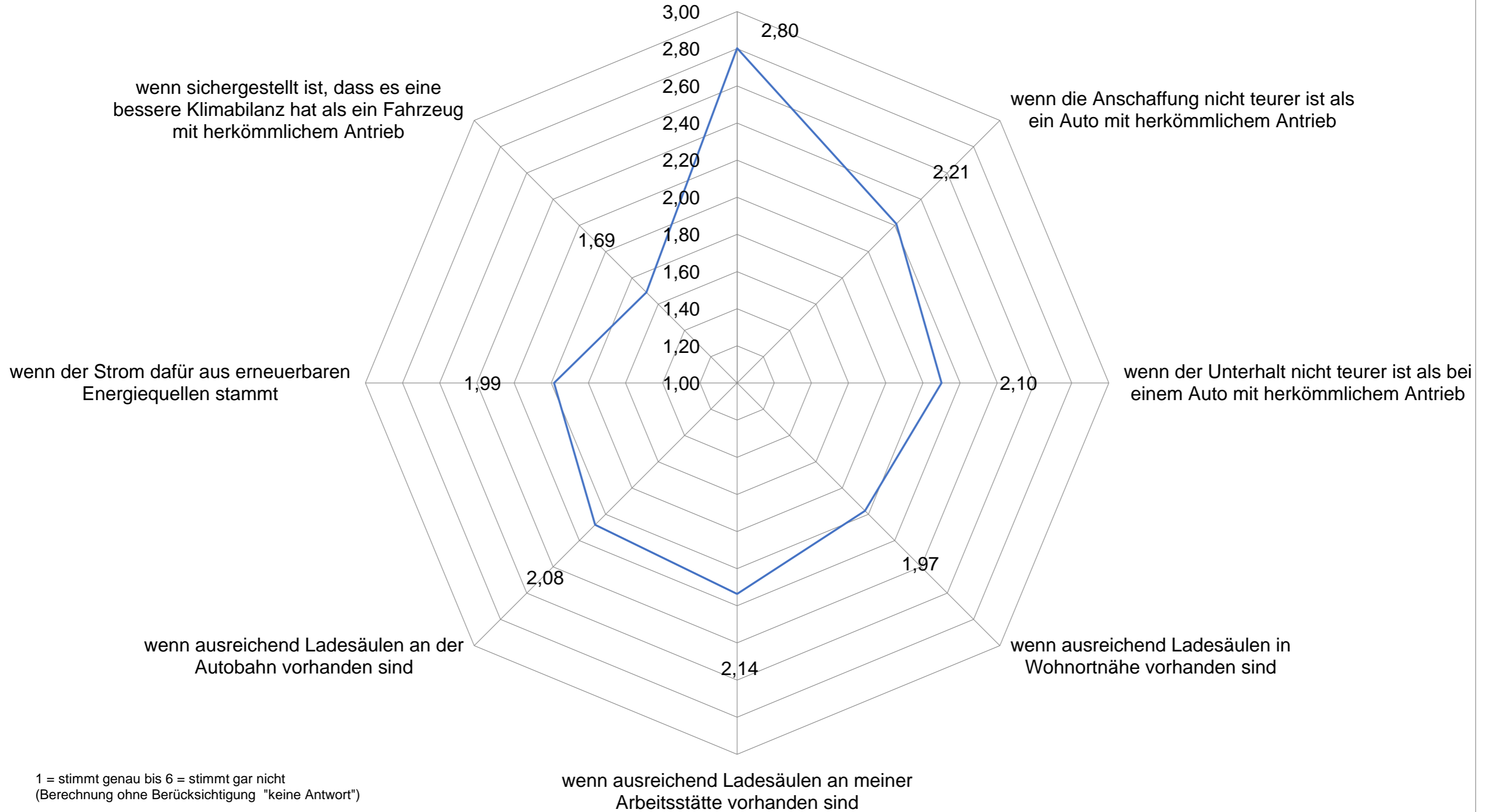


1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

—■— Ländlicher Raum —▲— Städtischer Raum

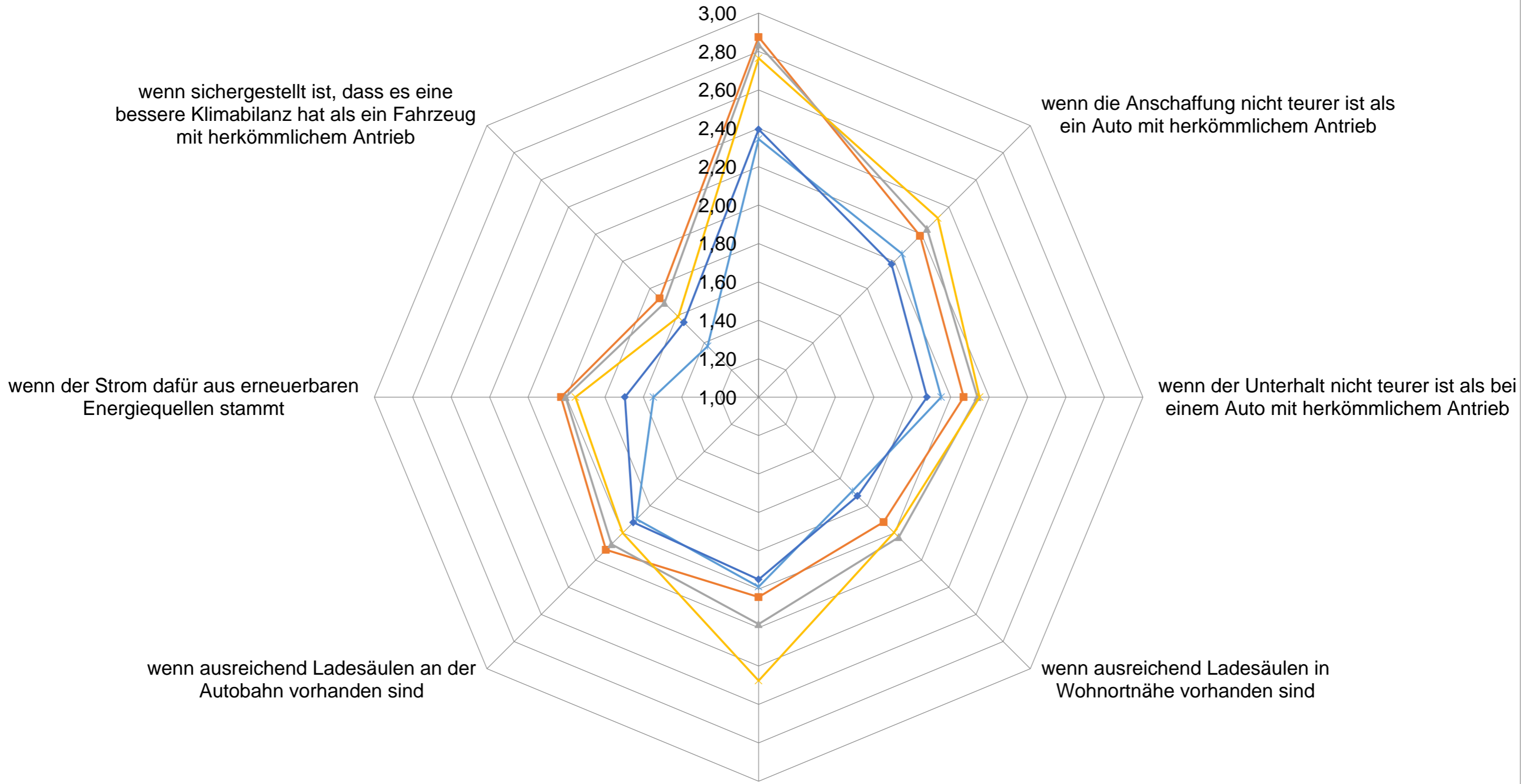
Ein Elektroauto kommt für mich infrage, ...

wenn ich mit einer Ladung Strom genau
so weit komme wie mit meinem heutigen
Auto



Ein Elektroauto kommt für mich infrage, ...

wenn ich mit einer Ladung Strom genau
so weit komme wie mit meinem heutigen
Auto



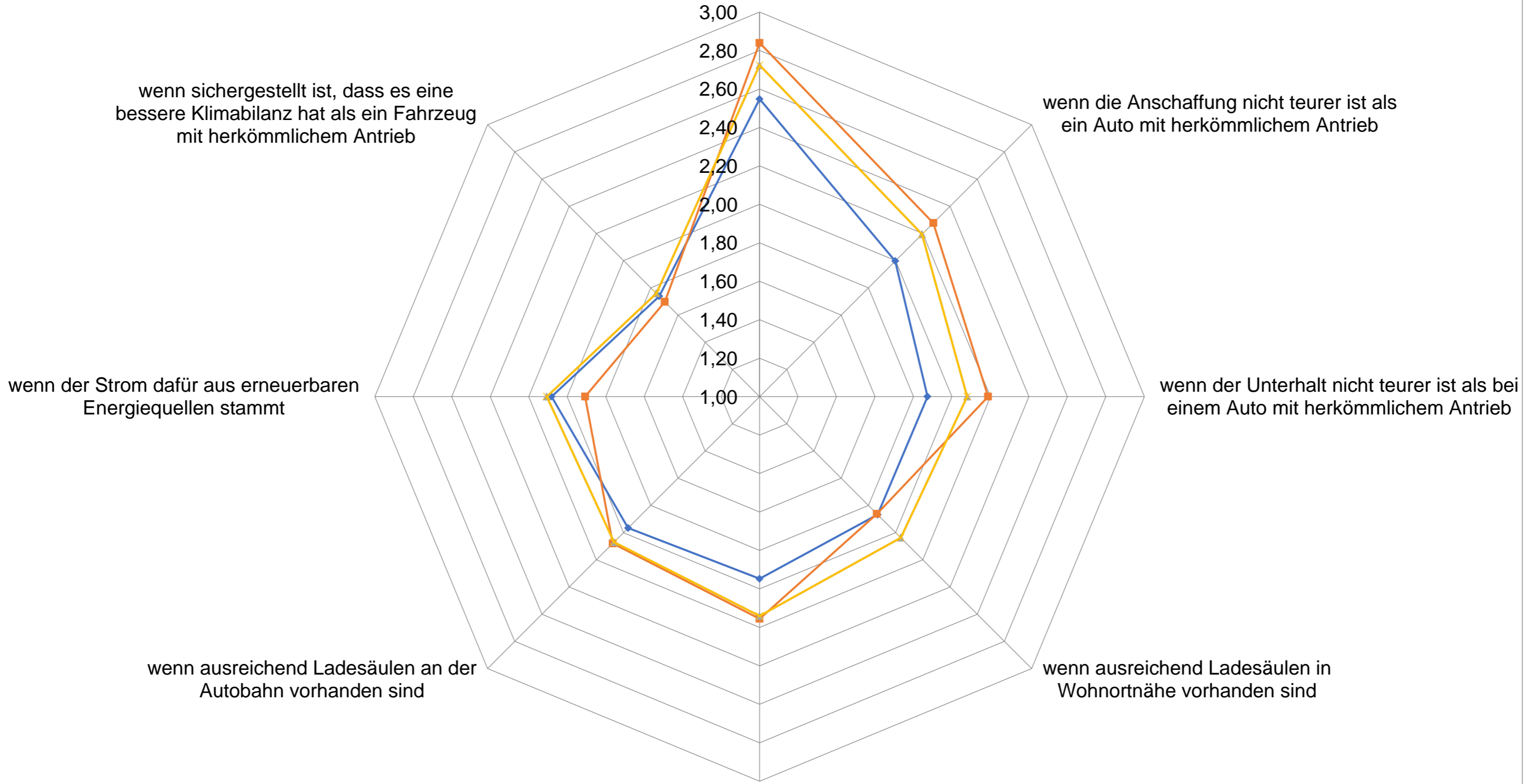
1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

wenn ausreichend Ladesäulen an meiner
Arbeitsstätte vorhanden sind

—*— 0 - 18 Jahre —●— 0 - 24 Jahre —■— 25 - 40 Jahre —▲— 41 - 65 Jahre —✦— Über 65 Jahre

Ein Elektroauto kommt für mich infrage, ...

wenn ich mit einer Ladung Strom genau
so weit komme wie mit meinem heutigen
Auto

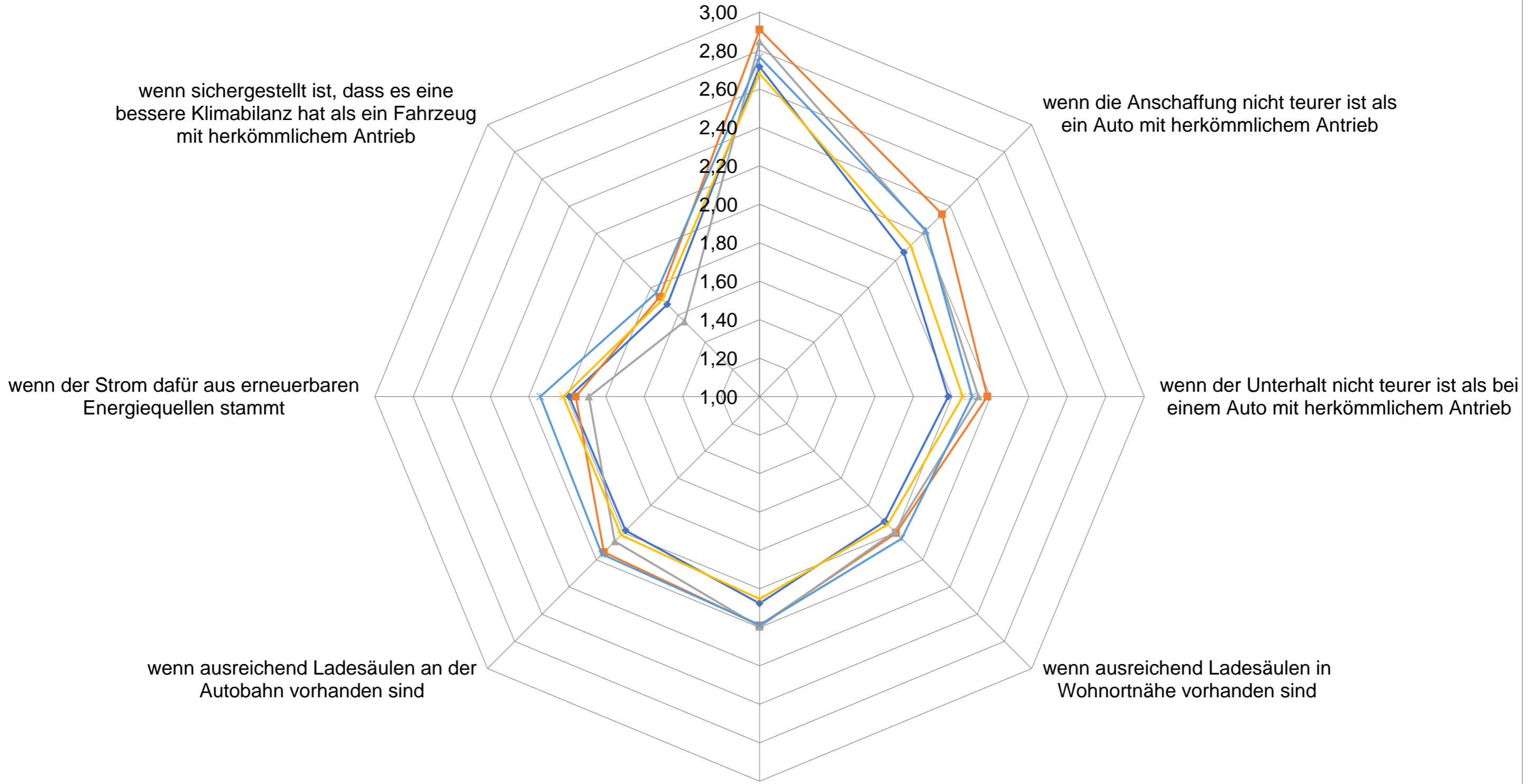


1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

- ◆ Dünn besiedelte ländliche Kreise
- Kreisfreie Großstädte
- ▲ Ländliche Kreise mit Verdichtungsansatz
- ✦ Städtische Kreise

Ein Elektroauto kommt für mich infrage, ...

wenn ich mit einer Ladung Strom genau
so weit komme wie mit meinem heutigen
Auto

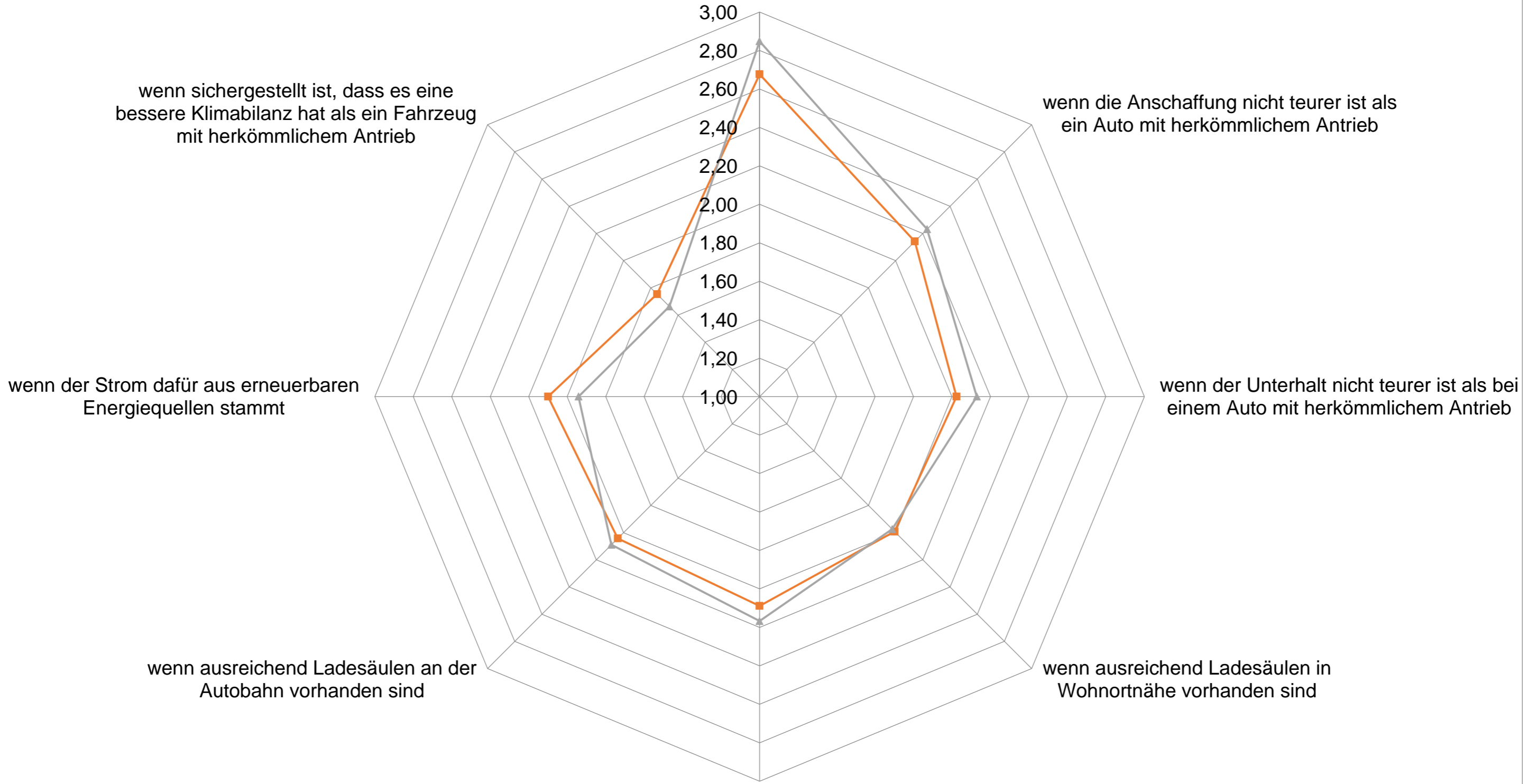


1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

—◆— Mittelrhein-Westerwald
 —■— Rheinhessen-Nahe
 —▲— Metropolregion Rhein-Neckar
 —✕— Trier
 —✧— Westpfalz

Ein Elektroauto kommt für mich infrage, ...

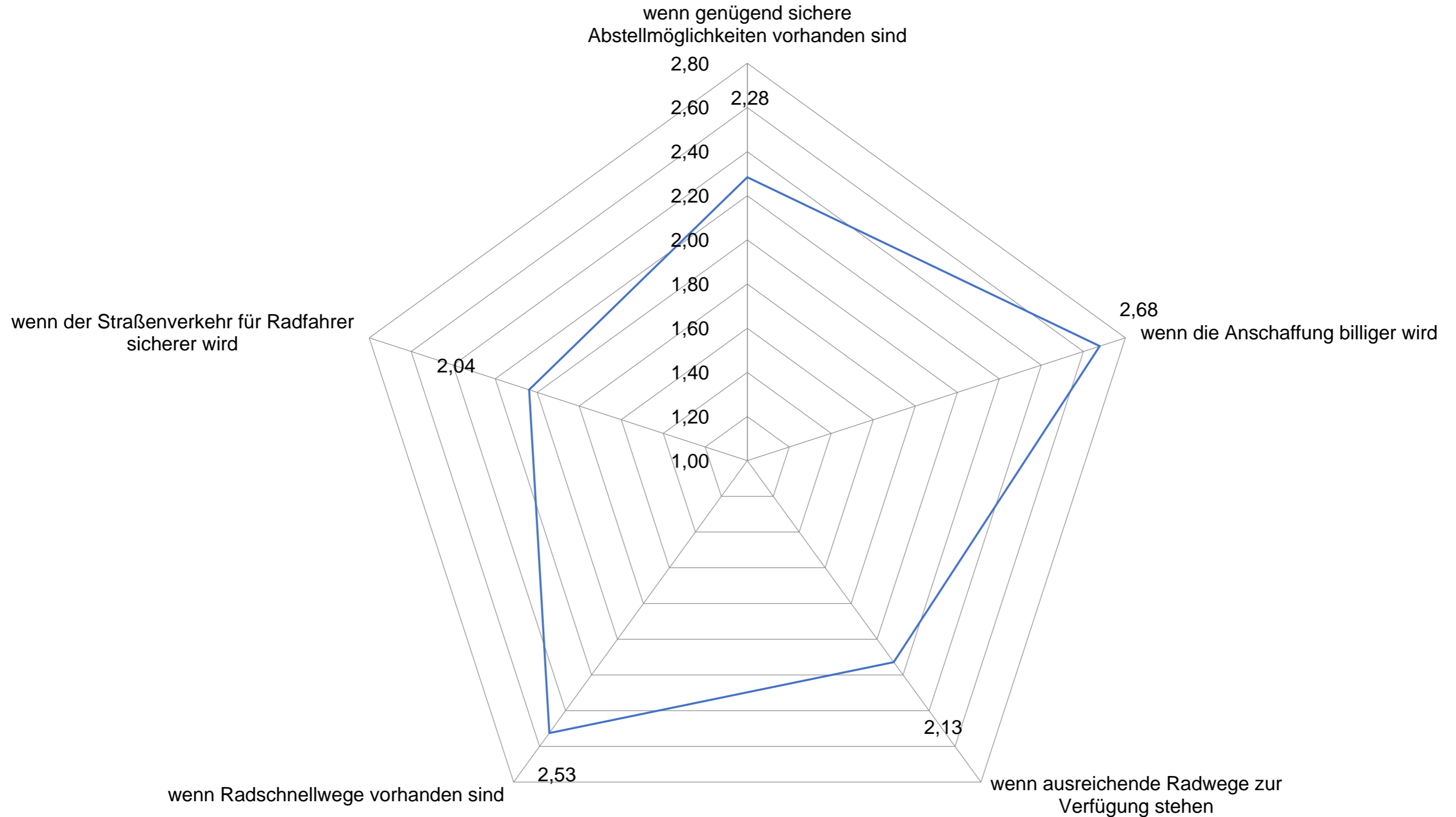
wenn ich mit einer Ladung Strom genau
so weit komme wie mit meinem heutigen
Auto



1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

—■— Ländlicher Raum —▲— Städtischer Raum

Ein Elektrofahrrad (Pedelec, E-Bike) kommt für mich infrage,...



1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

Ein Elektrofahrrad (Pedelec, E-Bike) kommt für mich infrage,...

wenn genügend sichere
Abstellmöglichkeiten vorhanden sind

3,00
2,80
2,60
2,40
2,20
2,00
1,80
1,60
1,40
1,20
1,00

wenn der Straßenverkehr für Radfahrer
sicherer wird

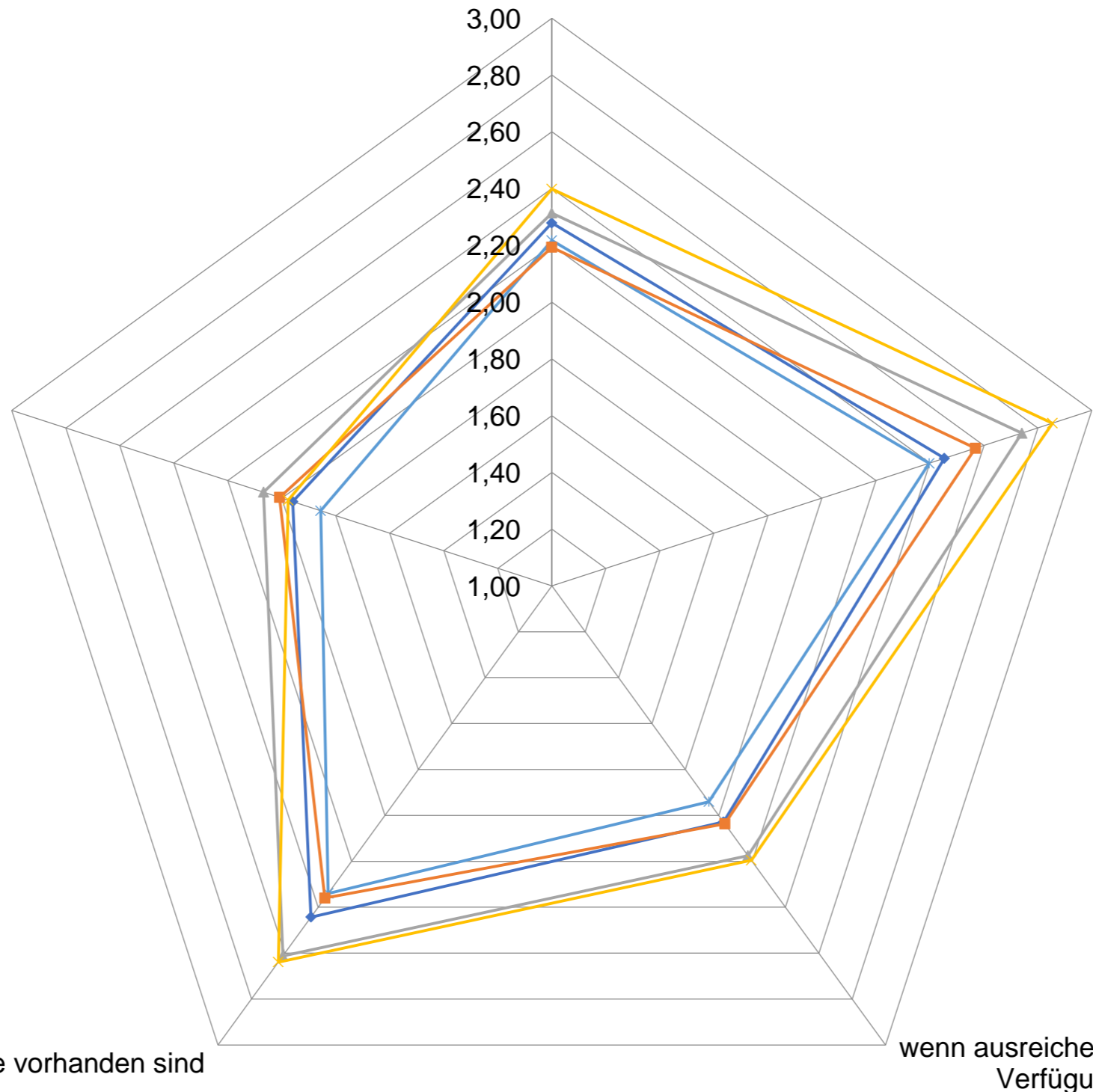
wenn die Anschaffung billiger wird

wenn Radschnellwege vorhanden sind

wenn ausreichende Radwege zur
Verfügung stehen

1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

—*— 0 - 18 Jahre —◆— 0 - 24 Jahre —■— 25 - 40 Jahre —▲— 41 - 65 Jahre —✦— Über 65 Jahre



Ein Elektrofahrrad (Pedelec, E-Bike) kommt für mich infrage,...

wenn genügend sichere
Abstellmöglichkeiten vorhanden sind

2,80

2,60

2,40

2,20

2,00

1,80

1,60

1,40

1,20

1,00

wenn der Straßenverkehr für Radfahrer
sicherer wird

wenn die Anschaffung billiger wird

wenn Radschnellwege vorhanden sind

wenn ausreichende Radwege zur
Verfügung stehen

1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

◆ Dünn besiedelte ländliche Kreise

■ Kreisfreie Großstädte

▲ Ländliche Kreise mit Verdichtungsansatz

✦ Städtische Kreise

Ein Elektrofahrrad (Pedelec, E-Bike) kommt für mich infrage,...

wenn genügend sichere
Abstellmöglichkeiten vorhanden sind

2,80

2,60

2,40

2,20

2,00

1,80

1,60

1,40

1,20

1,00

wenn der Straßenverkehr für Radfahrer
sicherer wird

wenn die Anschaffung billiger wird

wenn Radschnellwege vorhanden sind

wenn ausreichende Radwege zur
Verfügung stehen

1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

◆ Mittelrhein-Westerwald

■ Rheinhessen-Nahe

▲ Metropolregion Rhein-Neckar

✖ Trier

✧ Westpfalz

Ein Elektrofahrrad (Pedelec, E-Bike) kommt für mich infrage,...

wenn genügend sichere
Abstellmöglichkeiten vorhanden sind

2,80

2,60

2,40

2,20

2,00

1,80

1,60

1,40

1,20

1,00

wenn der Straßenverkehr für Radfahrer
sicherer wird

wenn die Anschaffung billiger wird

wenn Radschnellwege vorhanden sind

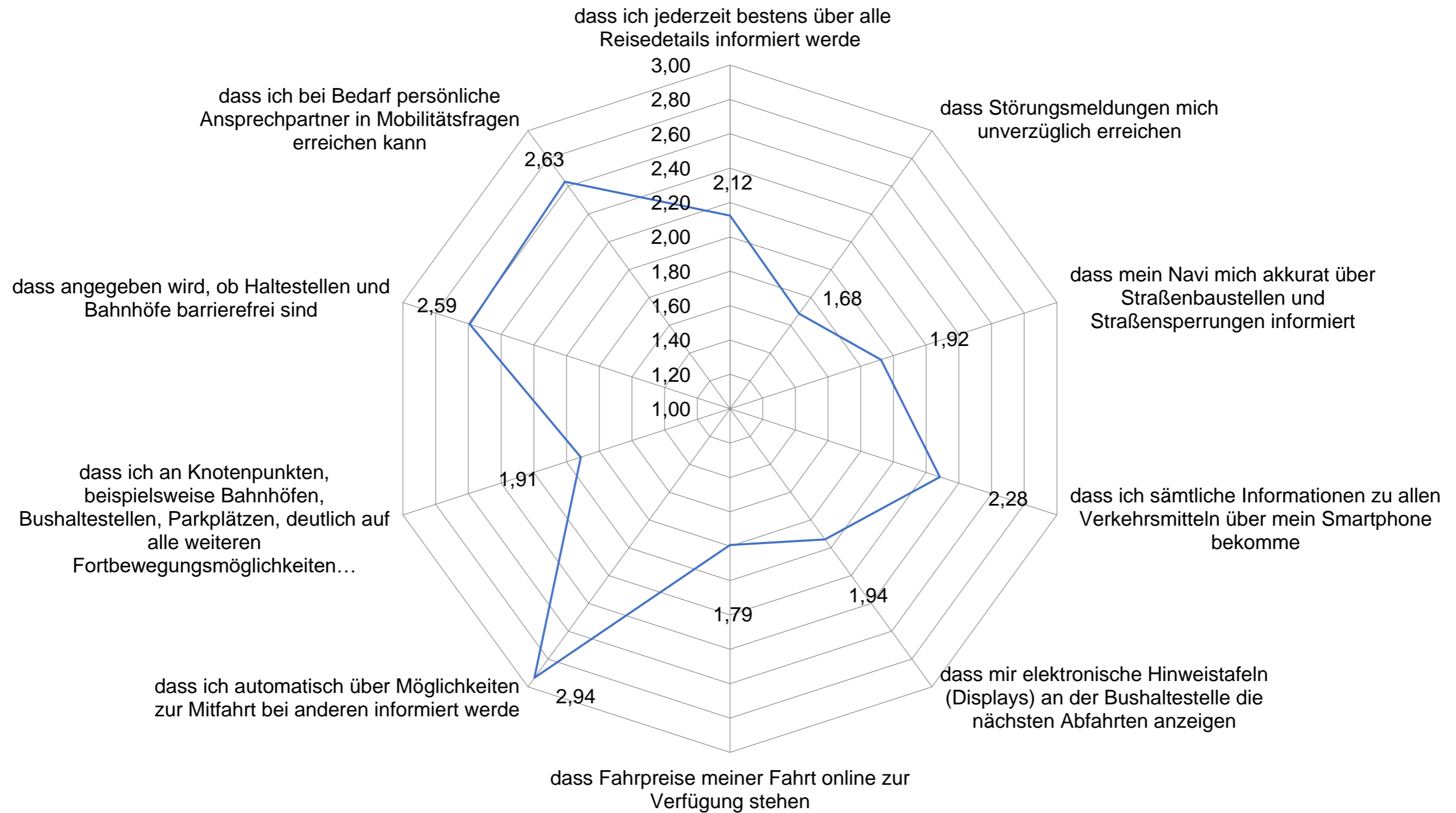
wenn ausreichende Radwege zur
Verfügung stehen

1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

—■— Ländlicher Raum

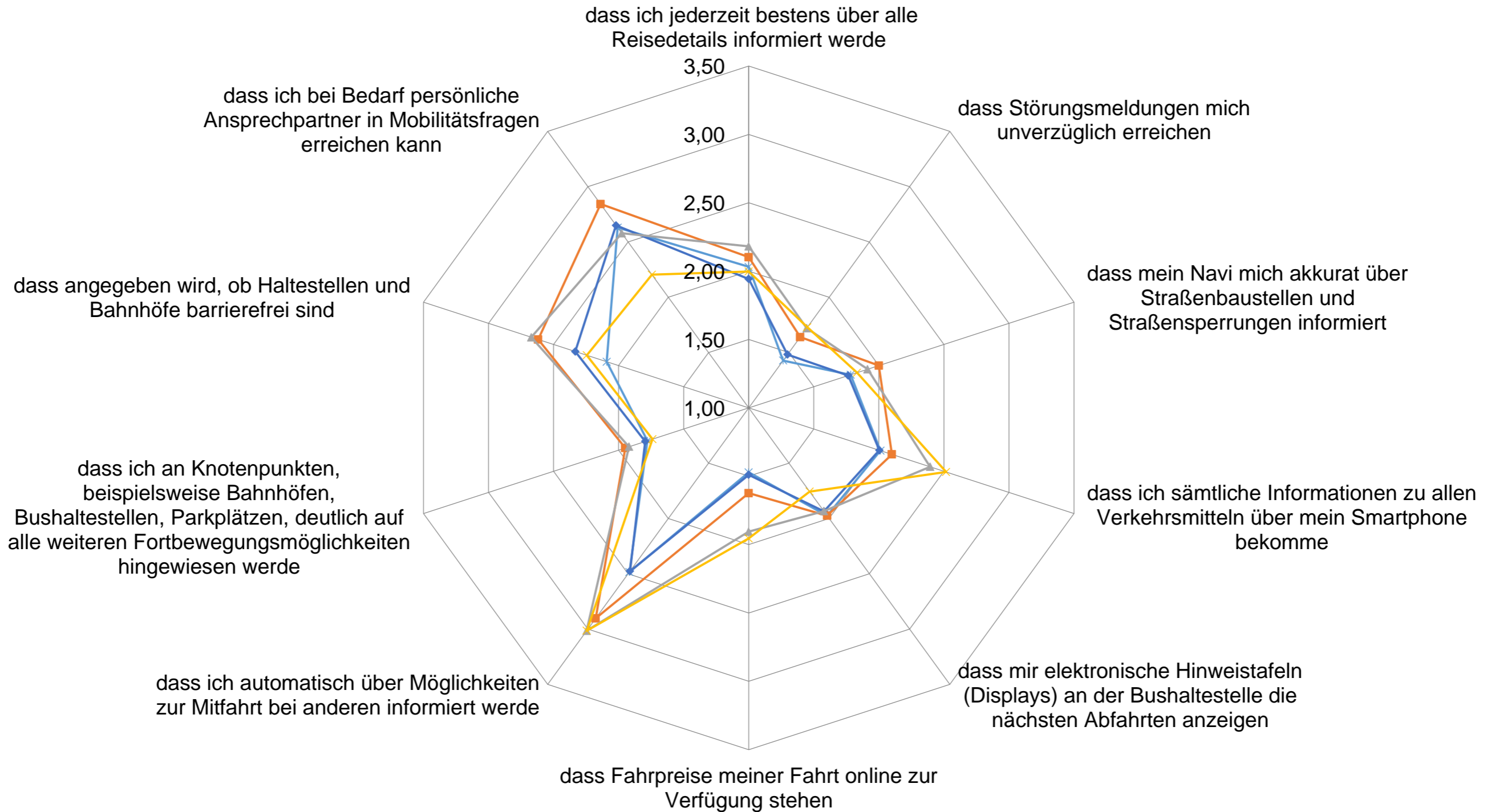
—▲— Städtischer Raum

Bei Informationen über Mobilität ist mir wichtig, ...



1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

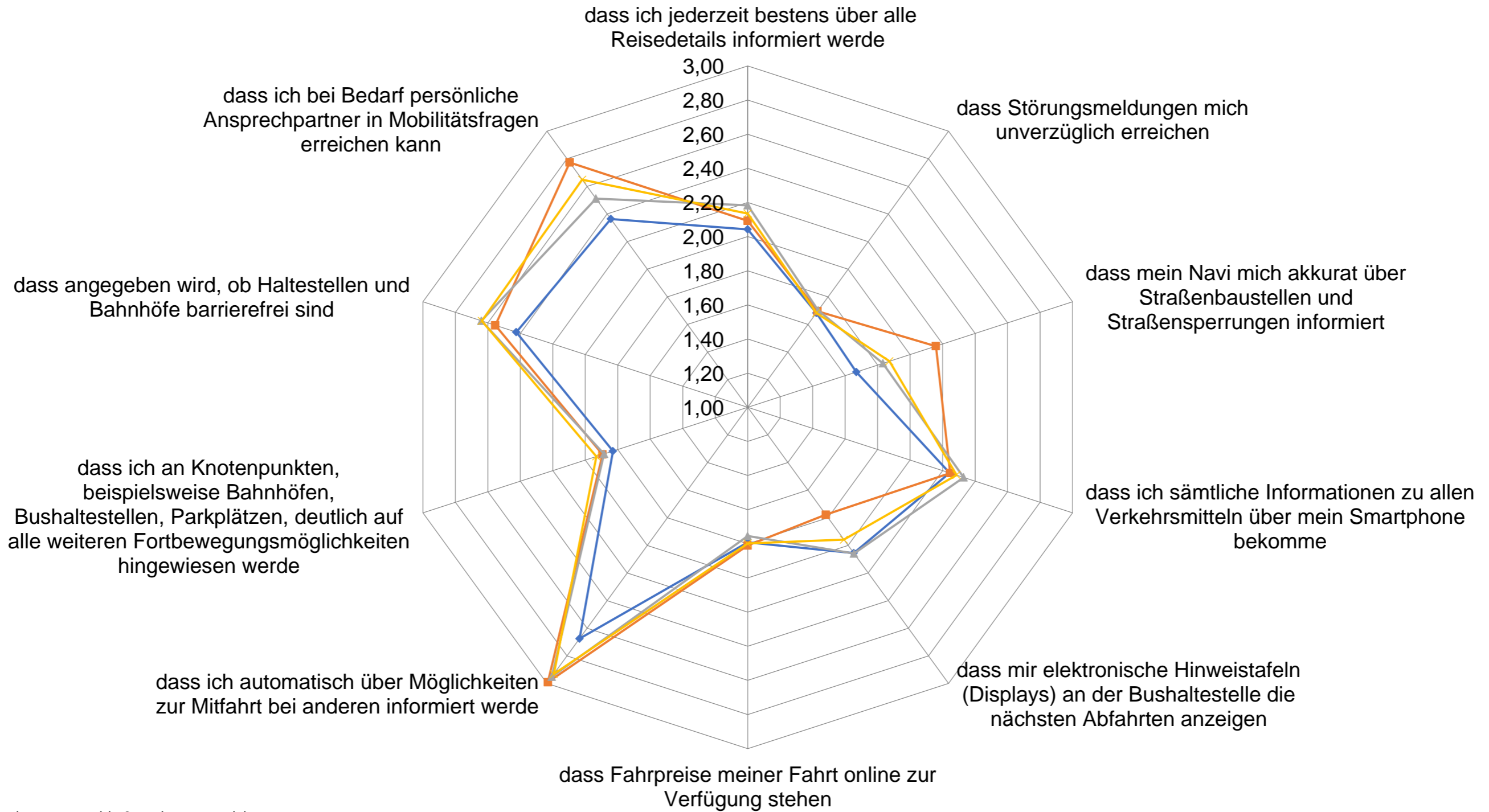
Bei Informationen über Mobilität ist mir wichtig, ...



1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

—*— 0 - 18 Jahre —◆— 0 - 24 Jahre —■— 25 - 40 Jahre —▲— 41 - 65 Jahre —✦— Über 65 Jahre

Bei Informationen über Mobilität ist mir wichtig, ...



1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

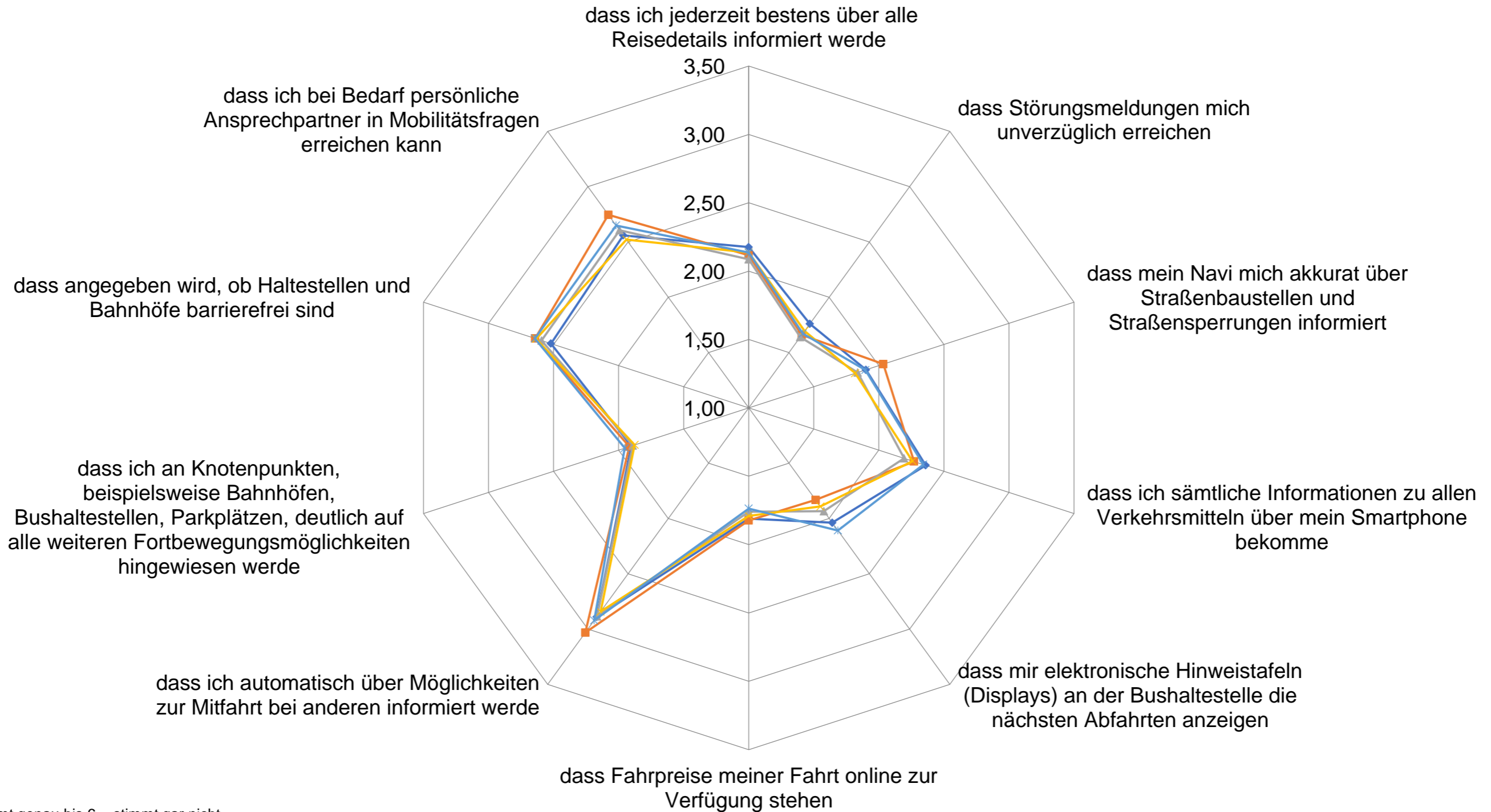
— Dünn besiedelte ländliche Kreise

— Kreisfreie Großstädte

— Ländliche Kreise mit Verdichtungsansatz

— Städtische Kreise

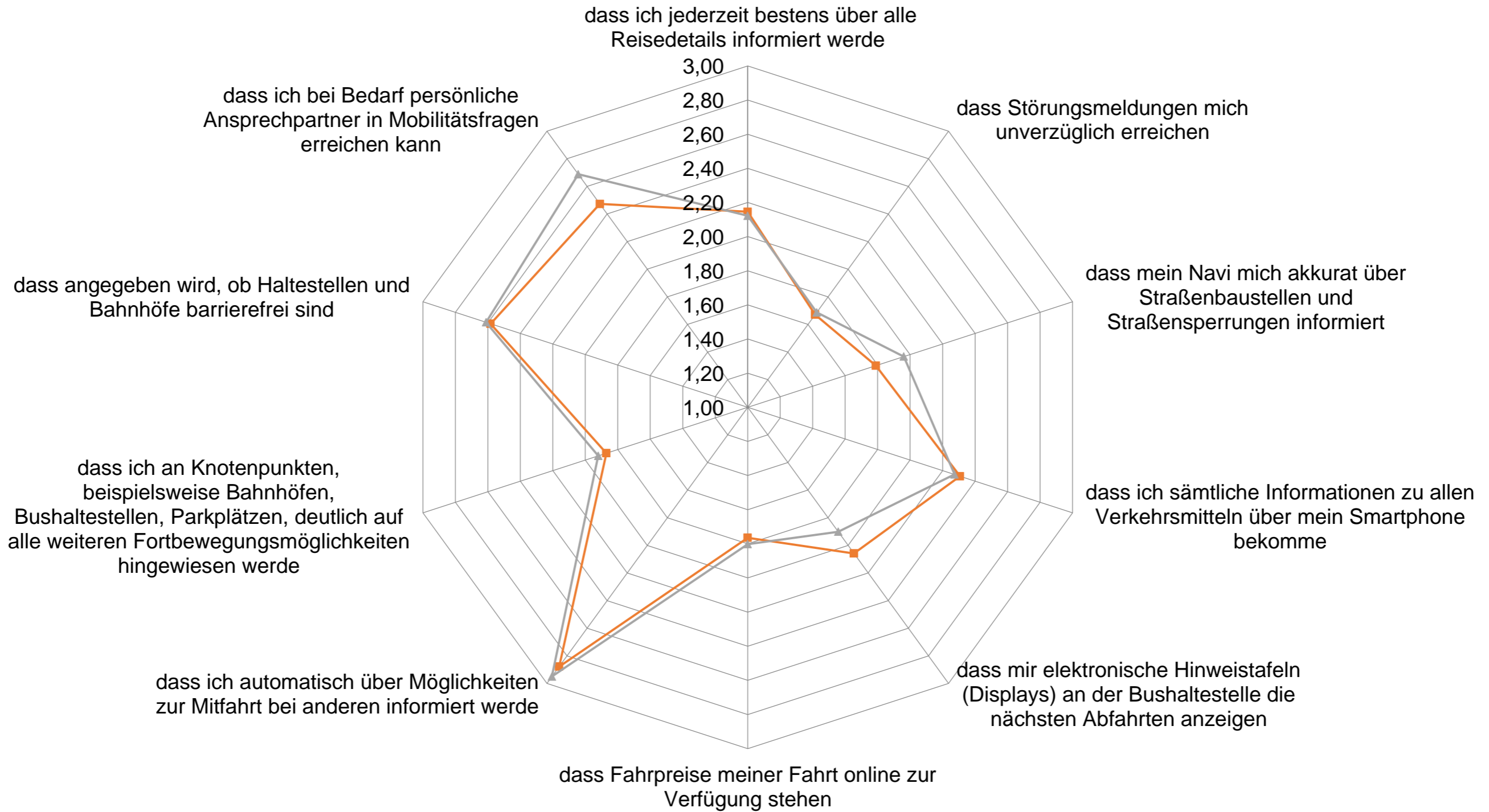
Bei Informationen über Mobilität ist mir wichtig, ...



1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

—◆— Mittelrhein-Westerwald
 —■— Rheinhessen-Nahe
 —▲— Metropolregion Rhein-Neckar
 —✕— Trier
 —✧— Westpfalz

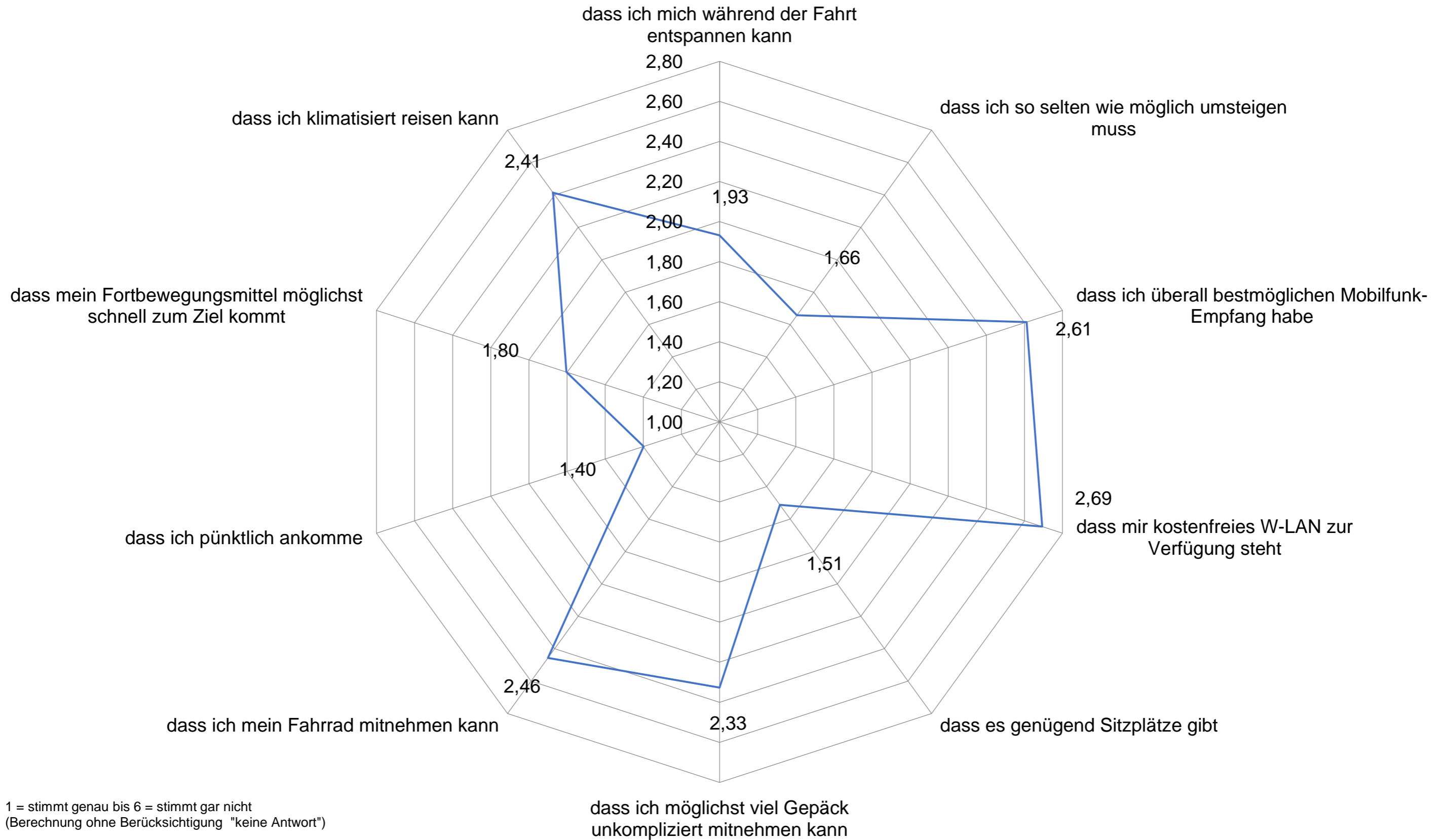
Bei Informationen über Mobilität ist mir wichtig, ...



1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
 (Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

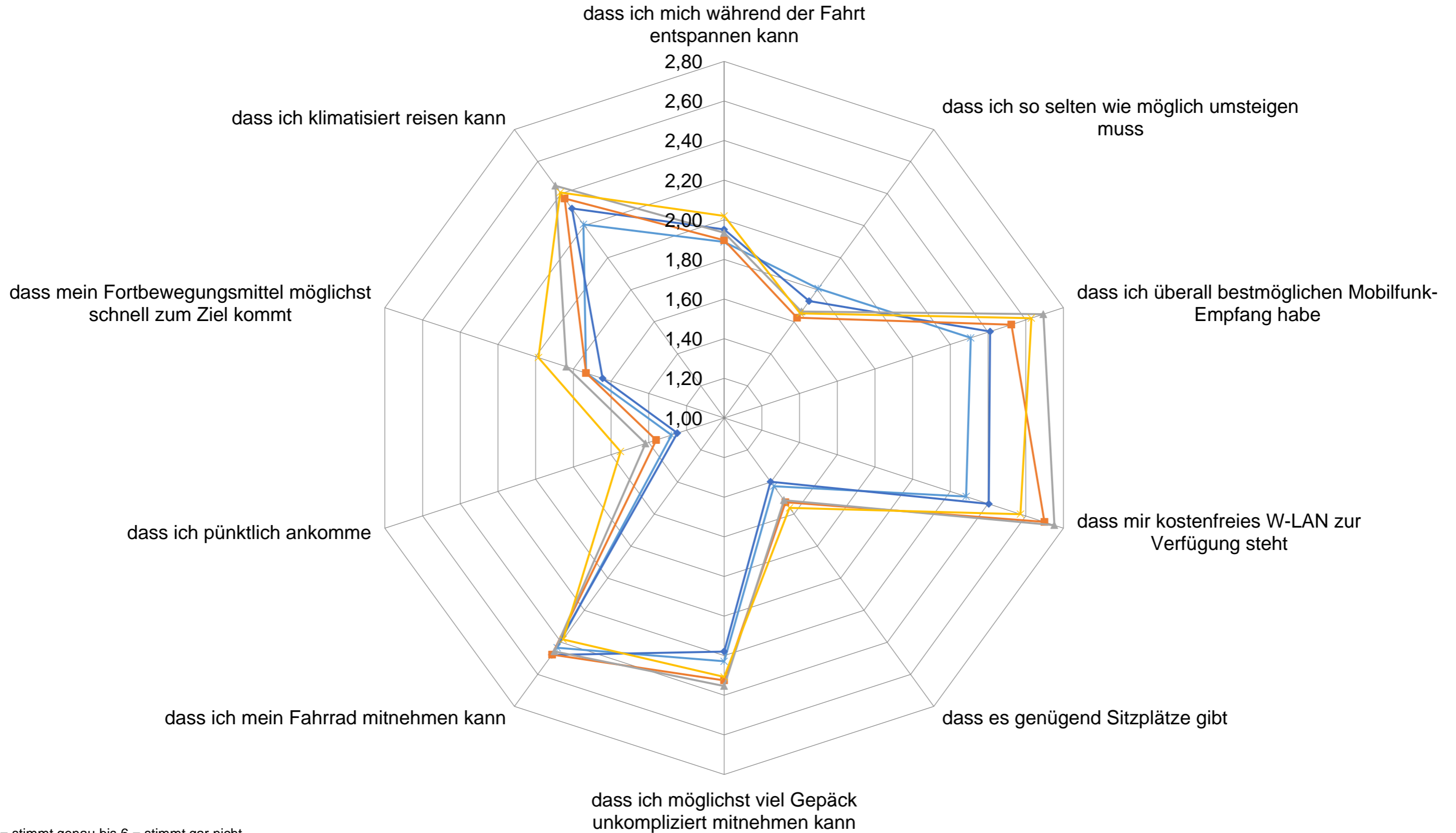
—■— Ländlicher Raum —▲— Städtischer Raum

Um ideal voranzukommen ist mir wichtig, ...



1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
 (Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

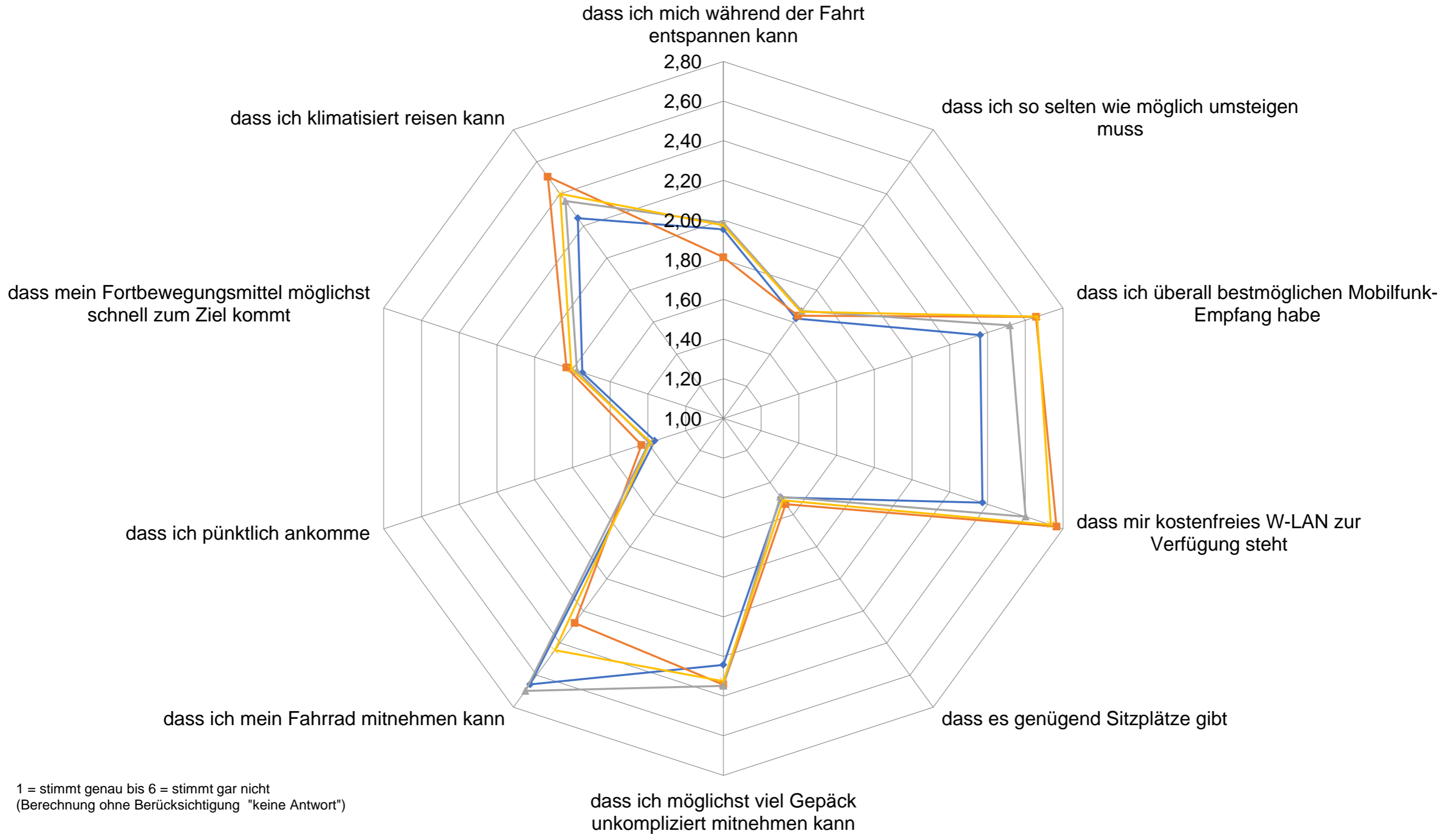
Um ideal voranzukommen ist mir wichtig, ...



1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

—*— 0 - 18 Jahre —◆— 0 - 24 Jahre —■— 25 - 40 Jahre —▲— 41 - 65 Jahre —✱— Über 65 Jahre

Um ideal voranzukommen ist mir wichtig, ...



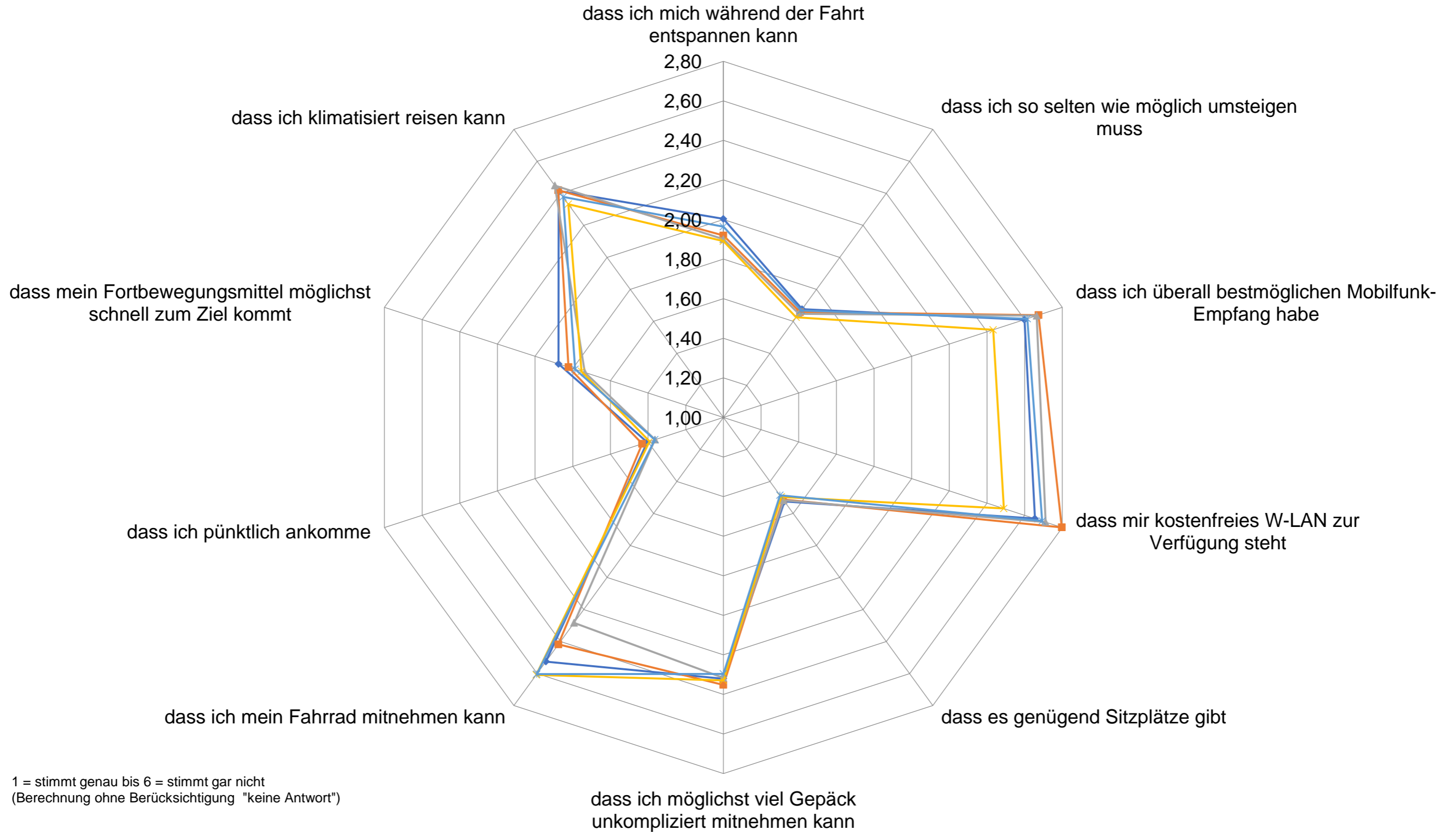
— Dünn besiedelte ländliche Kreise

— Kreisfreie Großstädte

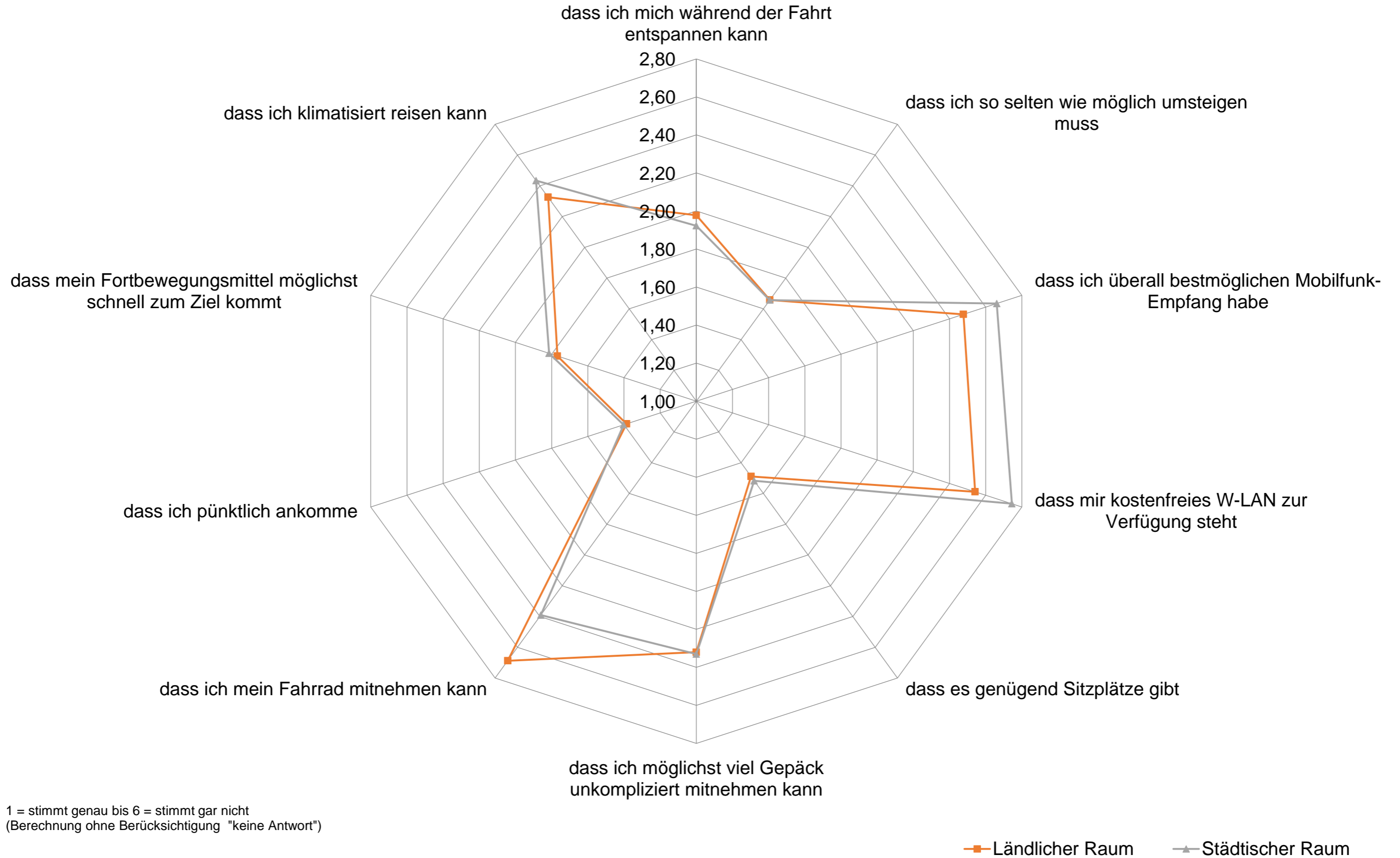
— Ländliche Kreise mit Verdichtungsansatz

— Städtische Kreise

Um ideal voranzukommen ist mir wichtig, ...

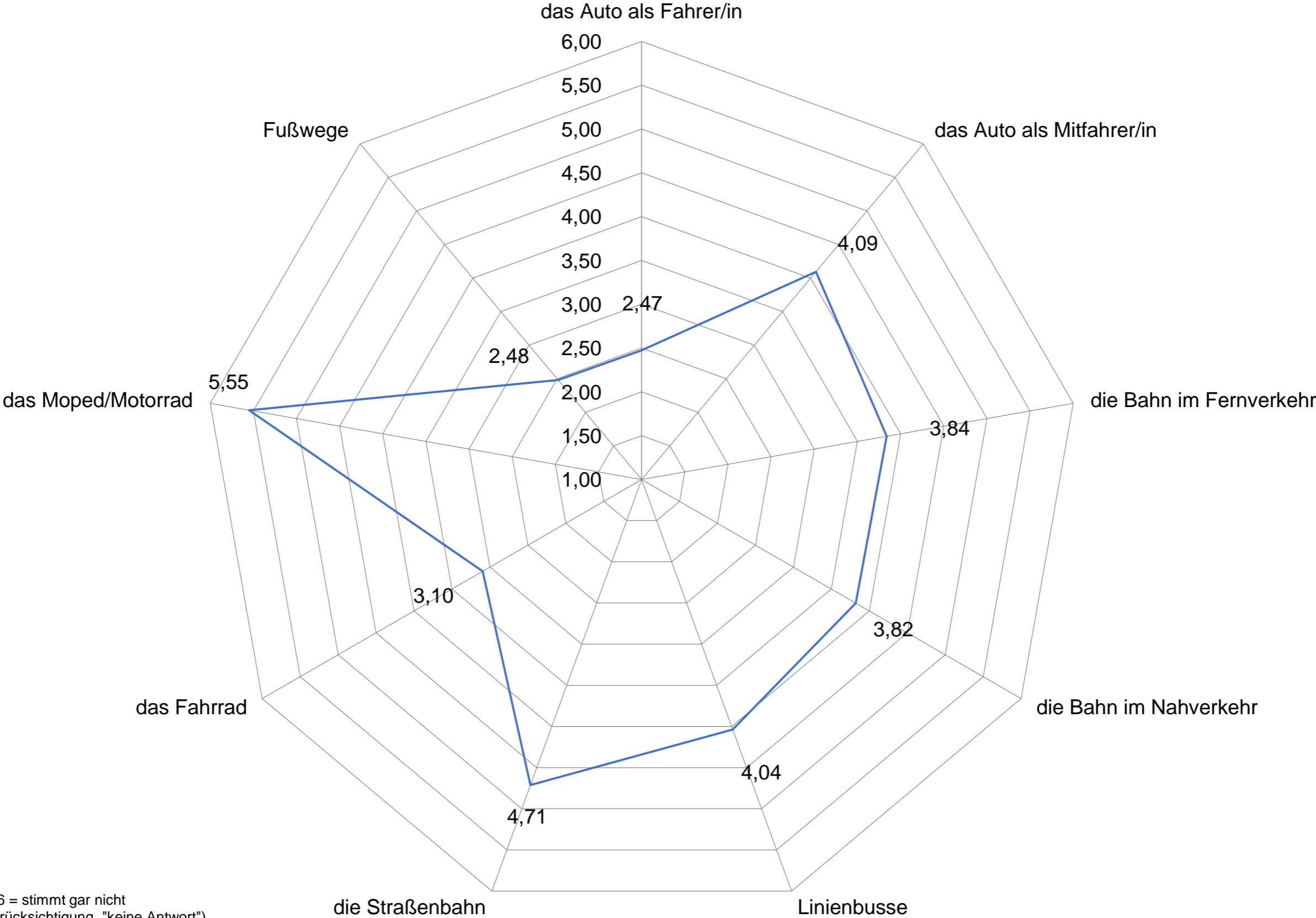


Um ideal voranzukommen ist mir wichtig, ...



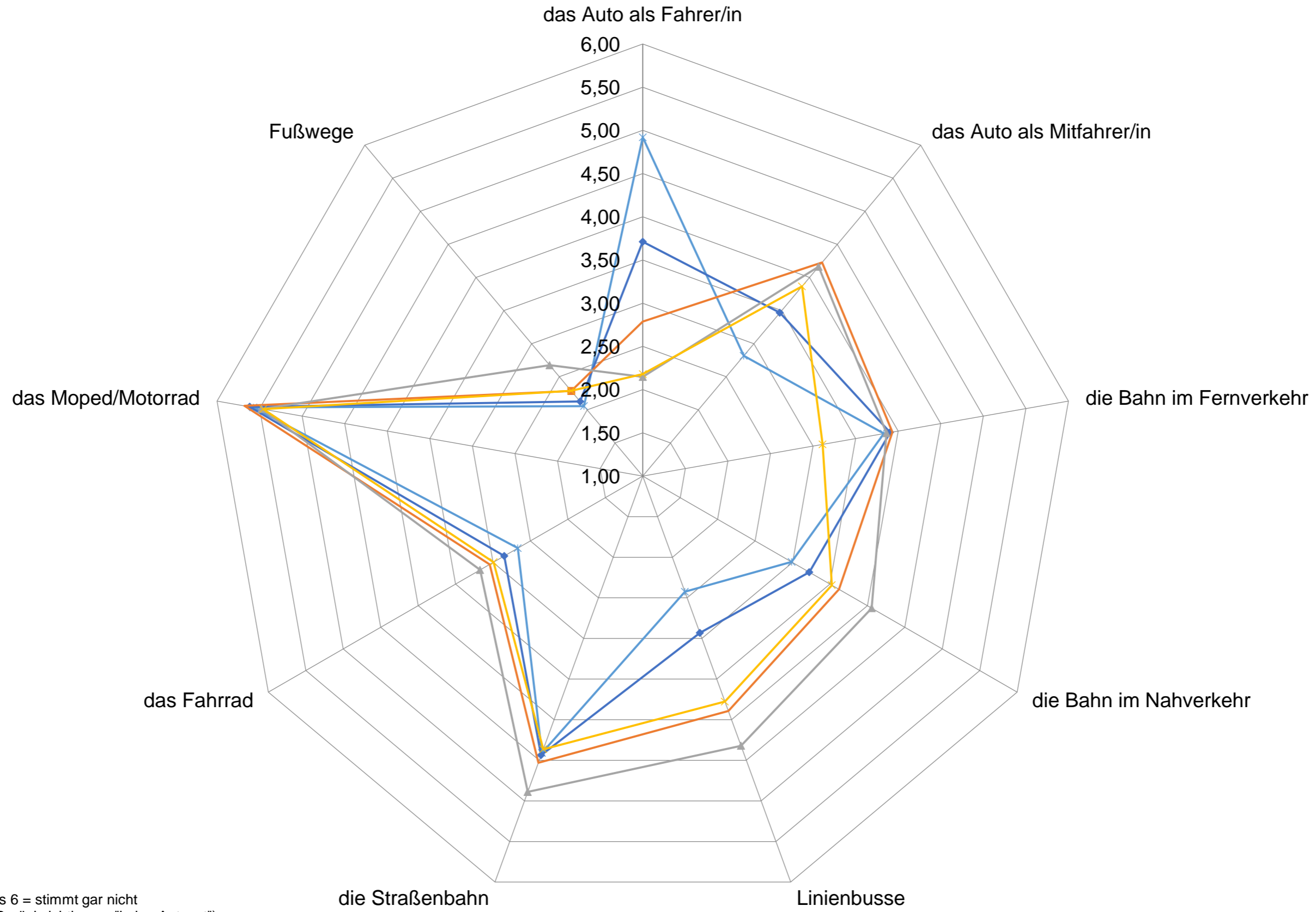
1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

Für meine Alltagsmobilität nutze ich regelmäßig ...



1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
 (Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

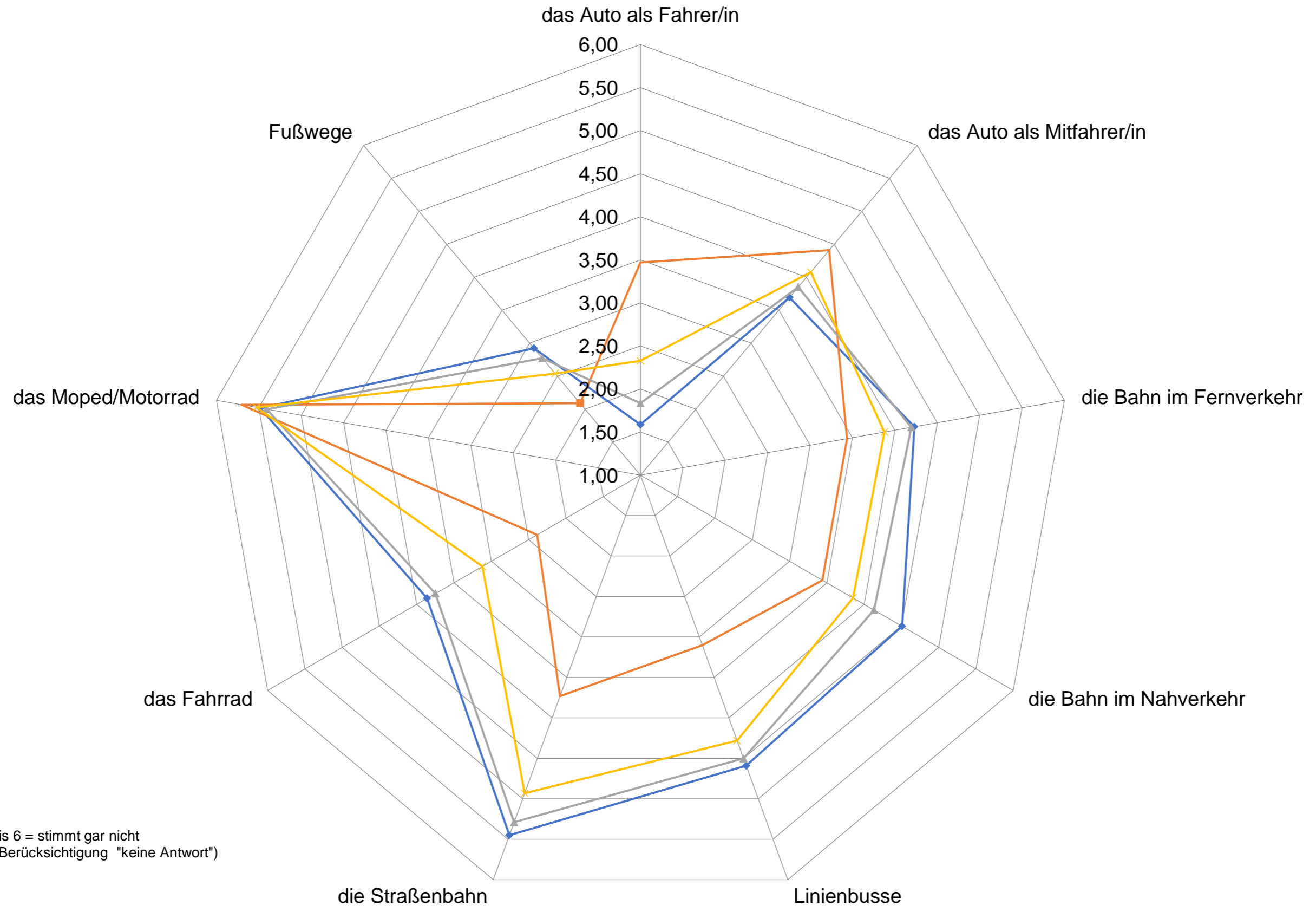
Für meine Alltagsmobilität nutze ich regelmäßig ...



1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

0 - 18 Jahre 0 - 24 Jahre 25 - 40 Jahre 41 - 65 Jahre Über 65 Jahre

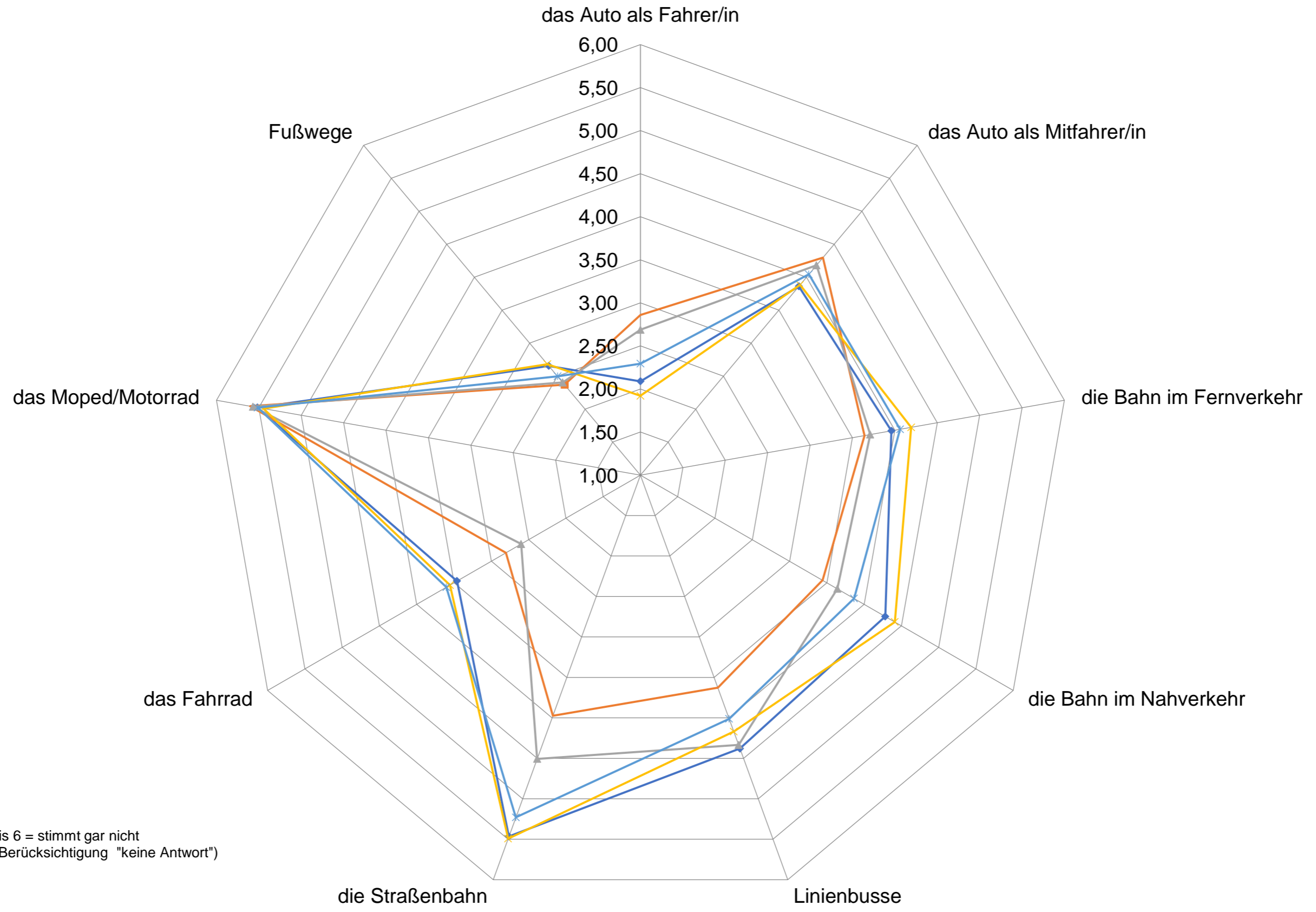
Für meine Alltagsmobilität nutze ich regelmäßig ...



1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

- ◆ Dünn besiedelte ländliche Kreise
- Kreisfreie Großstädte
- ▲ Ländliche Kreise mit Verdichtungsansatz
- ✦ Städtische Kreise

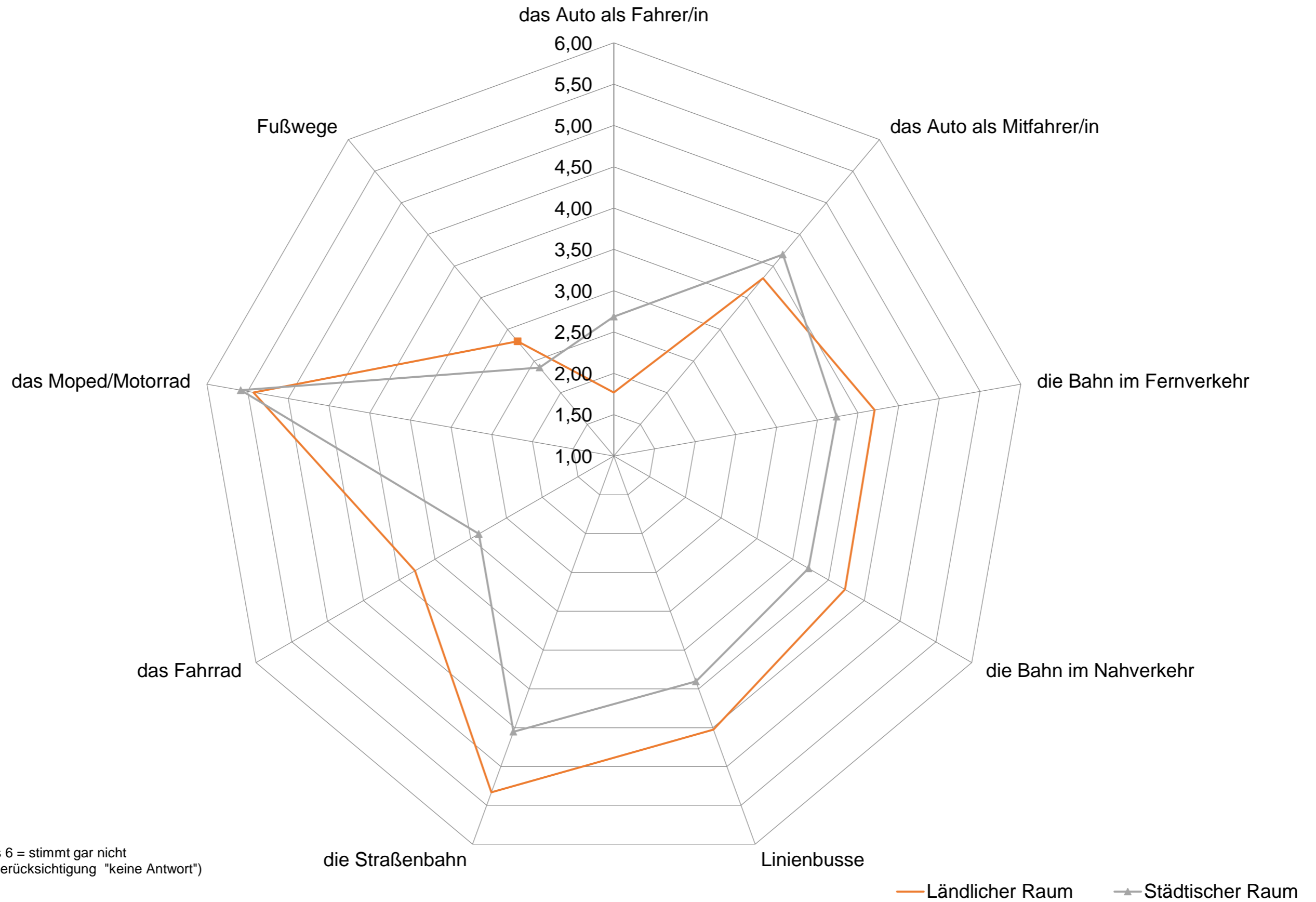
Für meine Alltagsmobilität nutze ich regelmäßig ...



1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

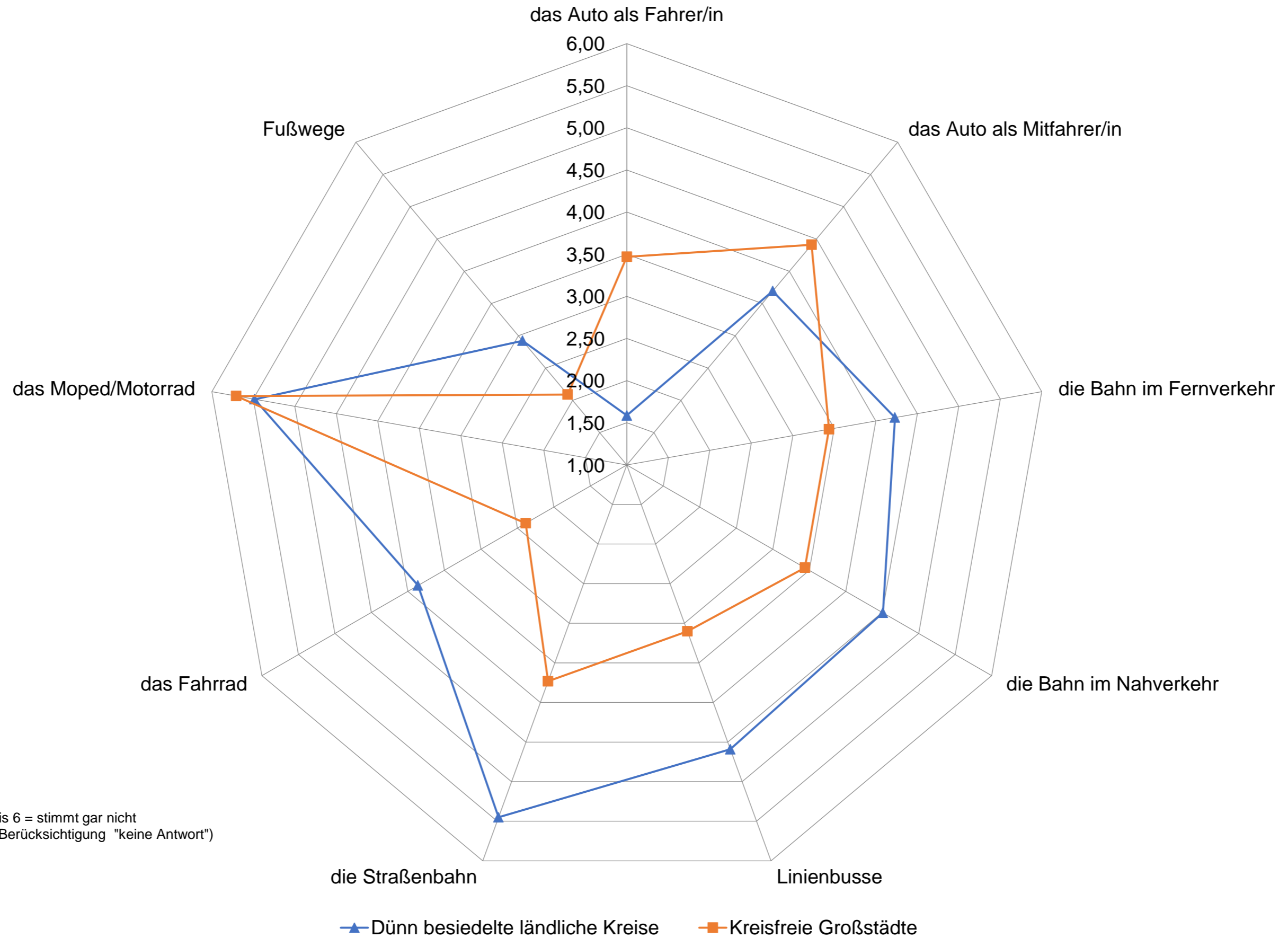
◆ Mittelrhein-Westerwald
 — Rheinessen-Nahe
 ▲ Metropolregion Rhein-Neckar
 ✕ Trier
 ✧ Westpfalz

Für meine Alltagsmobilität nutze ich regelmäßig ...



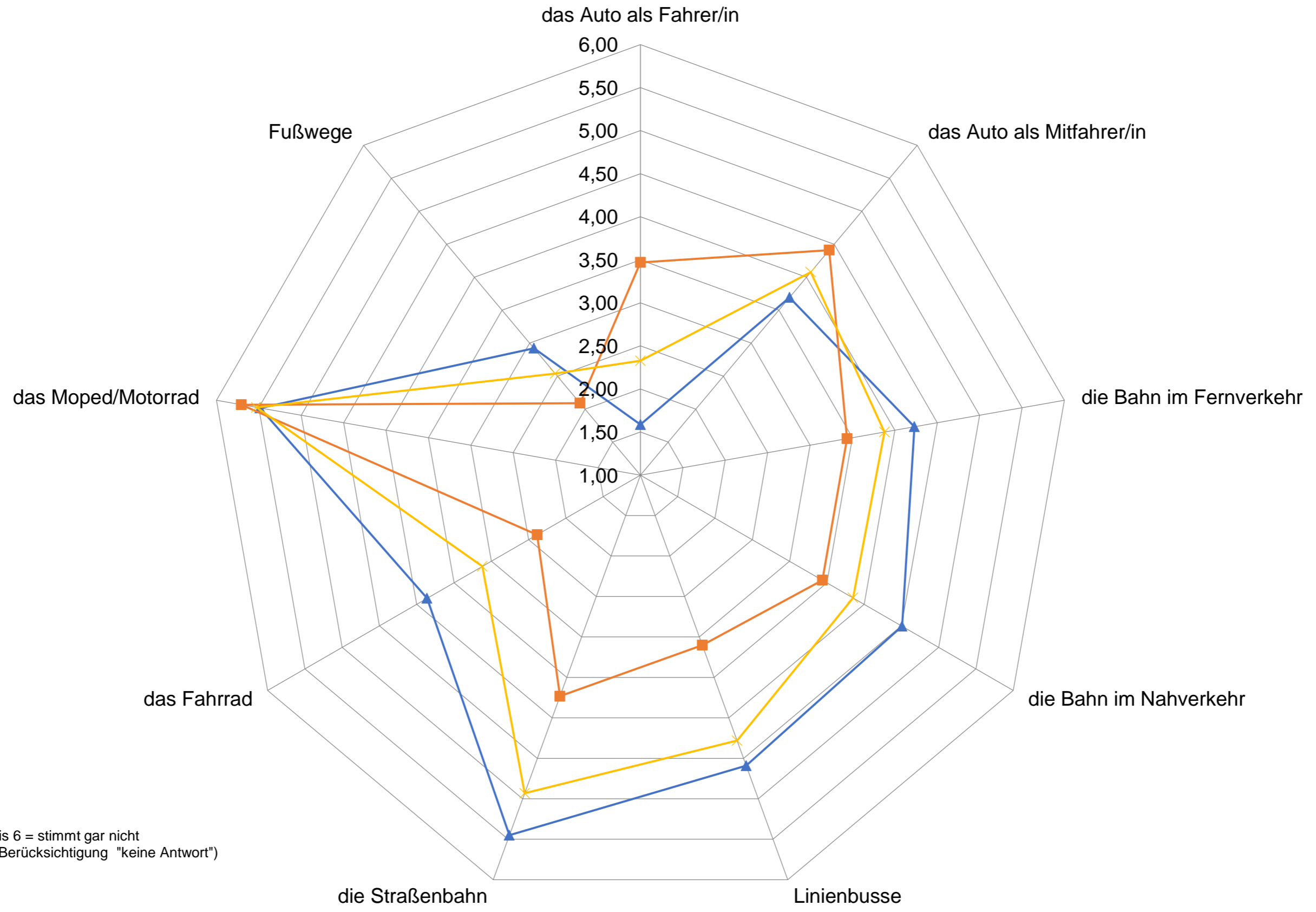
1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

Für meine Alltagsmobilität nutze ich regelmäßig ...



1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

Für meine Alltagsmobilität nutze ich regelmäßig ...



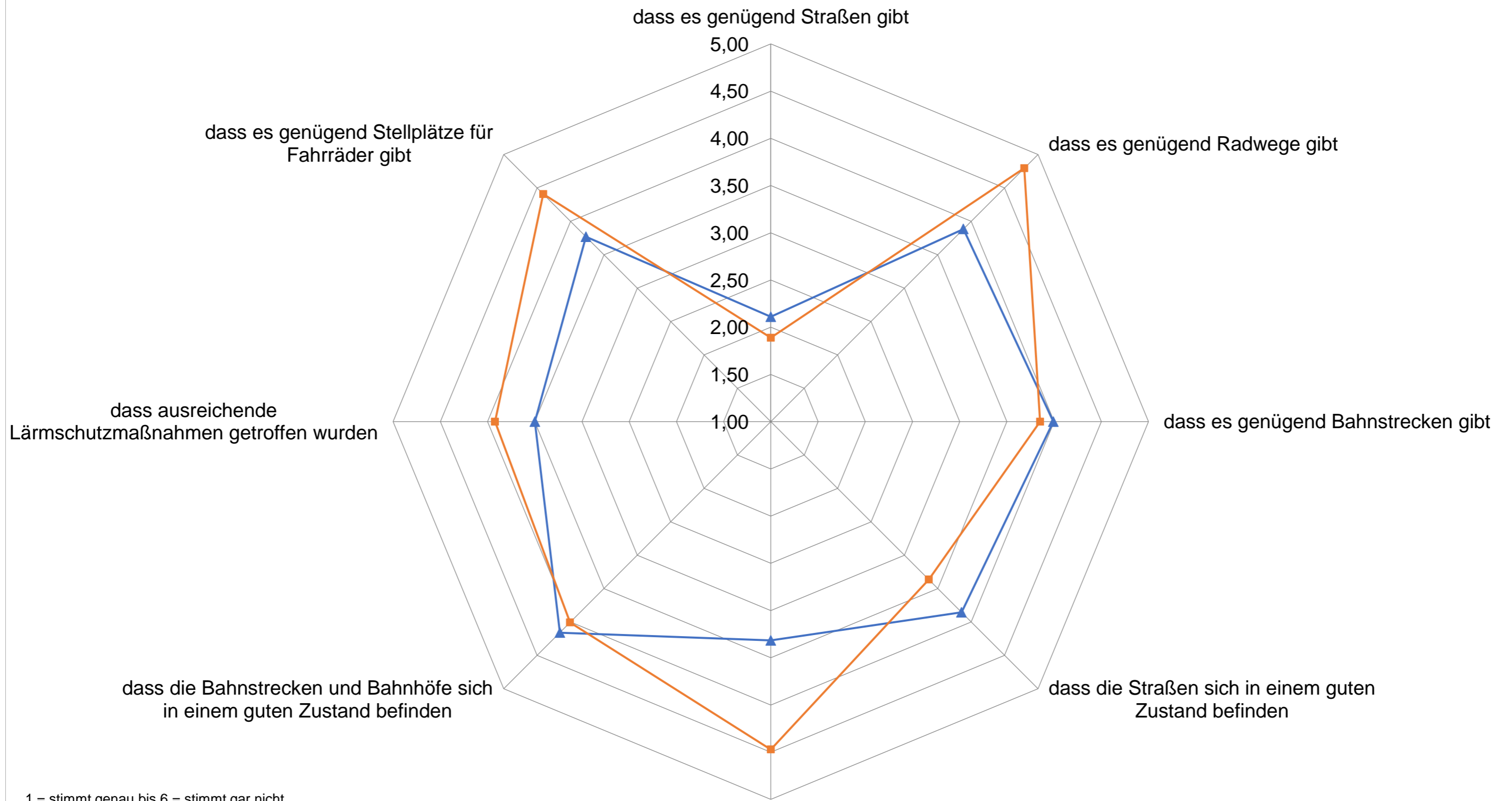
1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
(Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

▲ Dünn besiedelte ländliche Kreise

■ Kreisfreie Großstädte

✕ Städtische Kreise

Mit Blick auf Rheinland-Pfalz denke ich, ...



1 = stimmt genau bis 6 = stimmt gar nicht
 (Berechnung ohne Berücksichtigung "keine Antwort")

▲ Dünn besiedelte ländliche Kreise ■ Kreisfreie Großstädte

Impressum

Herausgeber:

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz

Redaktion:

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz
Referat „Grundsatzfragen der Verkehrspolitik, Digitale Systeme und Neue Mobilität“

Stiftsstraße 9

55116 Mainz

Telefon: 06131-162218

E-Mail: poststelle@mwwlw.rlp.de

Internet: www.mwwlw.rlp.de

Foto Deckblatt: Katja Philipsenburg

Zeichnungen: Katja Philipsenburg

Erschienen im August 2020

Kostenfreier Download im Internet: www.mwwlw.rlp.de

© Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz – Mainz - 2020

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.