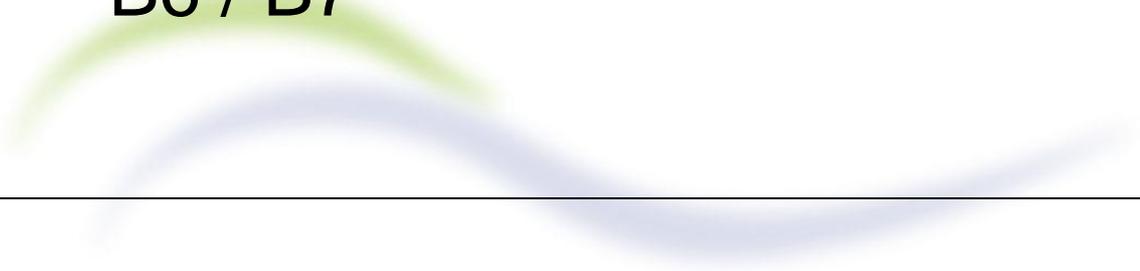
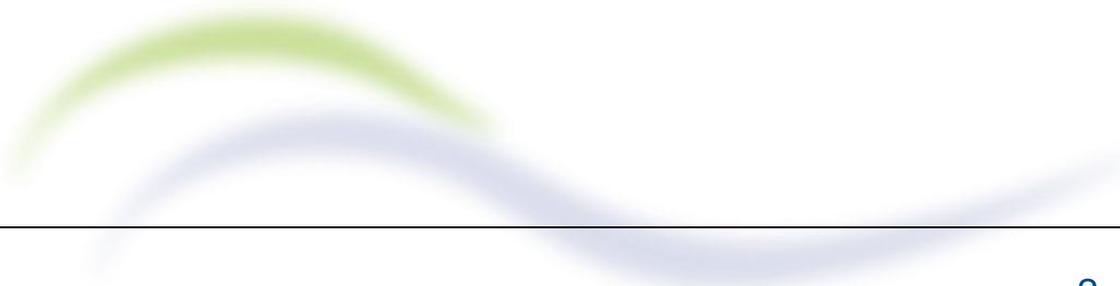

Interessengruppenbefragung
„Mobilität in Worms“
Juli / August 2020

Stadtverwaltung Worms
B6 / B7



Ergebnisse in Kürze	S. 3
1. Eckdaten der Befragung	S. 8
2. Demografie	S. 13
3. Verkehr in Worms	S. 15
4. Aspekte des Mobilitätskonzeptes	S. 22



Ergebnisse in Kürze

ÖPNV, motorisierter Individualverkehr & Parksituation

ÖPNV

- Etwas mehr als die Hälfte der Interessengruppen (6) ist mit den regionalen Bahnanschlüssen (eher) zufrieden. 5 Gruppen sind weniger zufrieden mit den momentanen Anschlüssen.
- Die vorhandenen Buslinien werden eher negativ bewertet. Nur 3 Interessengruppen finden diese „eher“ zufriedenstellend. 8 Gruppen sind nicht mit den Buslinien zufrieden.
- Die Mehrheit (7) ist der Meinung, dass nicht alle öffentlichen Einrichtungen gut mit dem ÖPNV erreichbar sind. Schlecht erreichbar sind vor allem das Naherholungsgebiet „Wäldchen“, die Vororte (allgemein und untereinander) sowie die Gewerbegebiete.
- Verbesserungsbedarf besteht ebenfalls hinsichtlich der Taktung der Buslinien.
- (Eher) zufrieden sind 8 von 11 Interessengruppen mit den Haltestellen an den vorhandenen Linien.

Motorisierter Individualverkehr & Parksituation

- Aus Sicht der Mehrheit der Interessengruppen ist Worms eine autofreundliche Stadt. Knapp 2/3 der Gruppen stimmen (eher) zu, das Auto sei das beste Fortbewegungsmittel für Worms.
- Jedoch sind die meisten Gruppen der Meinung, dass in der Innenstadt zu viel Verkehr herrscht. Dieser sollte reduziert werden.
- In den Vororten gibt es zu viel Durchgangsverkehr: $\frac{3}{4}$ der Interessengruppen stimmen zu.
- Fast alle Interessengruppen (11) gehen (eher) davon aus, dass Besucher ihren PKW nicht korrekt abzustellen. Ein kurzer Fußweg steht über den Parkregeln.
- Jedoch gehen 7 von 12 Interessengruppen davon aus, dass es relativ einfach ist in der Innenstadt einen Parkplatz zu finden. Auch die Preise seien angemessen.
- Ein kostenfreies oder vergünstigtes Parken an Markt- und Samstagen wird von knapp der Hälfte der Interessengruppen abgelehnt.

Ergebnisse in Kürze

Fahrrad- & Fußgängerverkehr

Fahrradverkehr

- Worms wird von keiner der Interessengruppen als fahrradfreundliche Stadt bewertet.
- Ebenfalls 11 der 12 Interessengruppen geben an, mit dem vorhandenen Radwegenetz in Worms (eher) unzufrieden zu sein.
- Radanbindungen in die Innenstadt werden von 11 Interessengruppen als (eher) schlecht bewertet.
- „Radfahren in Worms ist sicher“: Nur 3 Interessengruppen stimmen dieser Aussage zu, 9 lehnen sie ab. An verkehrsreichen Straßen wird das Radfahren als noch unsicherer bewertet (11 Zustimmungen).
- Zwiespalt: 7 Interessengruppen finden, dass spezielle Radspuren im Verkehr fehlen. 5 Gruppen lehnen dies ab.

Fußgängerverkehr

- 9 von 12 Interessengruppen meinen, Personen gehen in Worms gerne zu Fuß.
- Allerdings bewerten nur die Hälfte der Interessengruppen Worms als (eher) fußgängerfreundliche Stadt
- Trotzdem bewertet die Mehrheit der Interessengruppen Fußwege in Worms als sicher.
- 9 Interessengruppen davon aus, dass sich Fußgänger von Radfahrern bedroht fühlen – auch in Fußgängerbereichen.
- Die Wartezeit an Ampeln wird von der Mehrheit der Interessengruppen als zu lang (8) bewertet. Nur 4 Gruppen finden die Wartezeiten angemessen.

Ergebnisse in Kürze

Mobilitätskonzept

Bahnhalt West / Carl-Villinger Straße



10



2



0

Befürworter schätzen den besseren Zugang via ÖPNV zu öffentlichen Einrichtungen und Schulen sowie den Lückenschluss zwischen Worms Hbf. und Pfeddersheim. Gegner empfinden die Entfernung zu öffentlichen Einrichtungen als zu weit bzw. würden sie einen Haltepunkt „Nord“ bevorzugen.

Radschnellweg WO - LU



10



1



1

Vorteile werden für Pendler gesehen, die durch den Schnellweg vom Auto aufs Rad umsteigen könn(t)en. Ebenfalls wird auf eine Stärkung des Radverkehrs gehofft. Gegner würden das Budget lieber in Radwege innerhalb von Worms investieren.

Bahnhalt Süd / Cornelius-Heyl-Straße



12



0



0

Positiv wird der Lückenschluss zwischen Bobenheim-Roxheim und Worms Hbf. gesehen. Zudem ermöglicht dieser Haltepunkt einen besseren Zugang zum WEP und weiteren öffentlichen Einrichtungen.

Radanbindungen aller Stadtteile (an Innenstadt)



12



0



0

Sehr positiv: Asphaltierung der Radwege. Viele Interessengruppen befürworten den Radwege(aus)bau generell und hoffen dadurch auf eine Steigerung des Radfahreranteils und eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes. In Naturschutzgebieten o.Ä. sollte auf die Asphaltierung verzichtet werden.



Zustimmung



Ablehnung



Weiß nicht

Ergebnisse in Kürze

Mobilitätskonzept

Zusätzliche Radstellplätze am Wormser HBF



11



0



1

Gründe für die zusätzlichen Stellplätze sind ein genereller Mangel dieser, gerade am Hauptbahnhof. Es wird die Hoffnung gehegt, dass der Wormser Hbf. wieder zur Verkehrsdrehscheibe wird. Die Stellplätze sollten bewacht und kostenfrei sein.

Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung



10



1



0

Befürworter gehen von einer schnelleren und leichteren Parkplatzsuche aus. Zudem wird erwartet, dass Straßen dadurch weniger „zugeparkt“ sind. Gegner befürchten, dass Parkraum wegfällt, die Preise steigen und vermehrt Kontrollen durchgeführt werden.

Einrichtung von Fahrradstraßen



7



5



0

Befürworter erhoffen sich mehr Sicherheit, Platz und schnelleres vorankommen für Radfahrer. Gegner befürchten zu Grunde gehende Geschäfte und gehen von einer nur geringen Nutzung dieser Straßen durch Radfahrer aus: kein / nur geringer Bedarf.

30 km/h im gesamten Stadtgebiet



7



5



0

Befürworter führen vor allem Sicherheitsaspekte (für alle Verkehrsteilnehmer) und Umweltschutzgründe an. Gegner sind der Ansicht eine Geschwindigkeitsreduzierung ist an Gefahrenstellen ausreichend und hat eine zu starke Auswirkung auf den ÖPNV und MIV.



Zustimmung



Ablehnung



Weiß nicht

Ergebnisse in Kürze

Mobilitätskonzept

Bau der Krankenhaustangente



6



6



0

Befürworter hoffen auf eine Verkehrsentlastung der anliegenden Vororte und der gesamten Stadt. Gegner führen Umweltschutzgründe und vorhandene Alternativrouten an. Zudem werden die Kosten als zu hoch bewertet und ein gesteigertes Verkehrsaufkommen befürchtet.

Bevorrechtigte Ampelschaltung (für Fußgänger/Radfahrer)



8



4



0

Befürworter hoffen auf eine Steigerung des Fußgänger- & Radfahreranteils durch verkürzte Wartezeiten. Gegner rechnen mit Staus im PKW Bereich der Ampeln und vertreten die Ansicht, PKWs sollten Vorrang im Verkehrsgeschehen haben.

Autofreies Zentrum



9



3



0

Gesteigerte Lebensqualität (in Form von mehr Platz und Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer, mehr Platz für Cafés, Bepflanzung, Bänke und zum Flanieren) und der Umweltschutz sind Basis der Befürwortung der Maßnahme. Gegner befürchten, dass viele Geschäfte zugrunde gehen und die Innenstadt weiter verwaist.

Kapazitätsreduzierungen im KFZ Grundnetz



7



5



0

Befürwortet wird die Maßnahme aus folgenden Gründen: mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer sowie Umweltschutz. Gegner befürchten mehr Staus und sind der Ansicht der motorisierte Verkehr hat Vorrang. Somit sollte er auch den meisten Platz erhalten.



Zustimmung

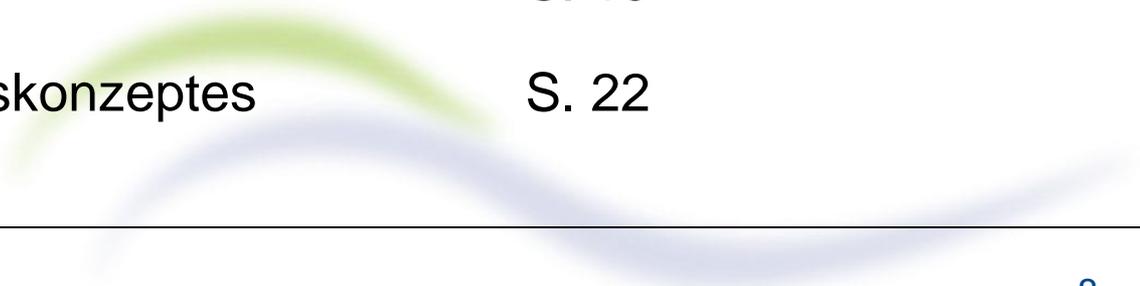


Ablehnung



Weiß nicht

Ergebnisse in Kürze	S. 3
1. Eckdaten der Befragung	S. 8
• Thema & Methode	
• Fragebogen	
• Presse	
• Rücklauf	
2. Demografie	S. 13
3. Verkehr in Worms	S. 15
4. Aspekte des Mobilitätskonzeptes	S. 22



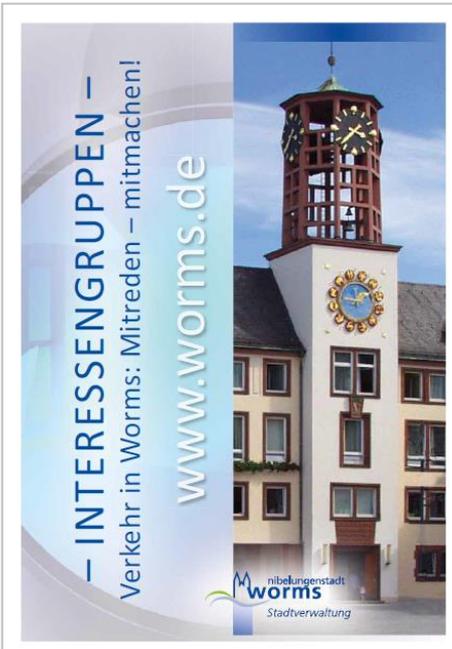
1. Eckdaten der Befragung

Thema & Methode

Thema:	Verkehr in Worms / Mobilitätskonzept
Ziel:	Wahrnehmung des Verkehrsgeschehens in Worms, Bewertung möglicher verkehrlicher Neuerungen im Rahmen des Mobilitätskonzeptes
Zielgruppe:	Interessengruppen, die in der Stadt Worms aktiv sind
Stichprobe:	aufgrund der überschaubaren Anzahl der Interessengruppen wurde keine Stichprobe gezogen sondern jede Gruppe hatte die Möglichkeit sich zu beteiligen
Zeitraum:	10. Juli 2020 – 23. August 2020
Methode:	schriftliche Befragung: P&P
Beteiligung:	freiwillig & anonym (auf Wunsch)
Fragebogen:	30 Fragen (80 Teilfragen); Dauer ca. 15 Minuten
Presse:	Begleitschreiben des Dezernenten, Pressegespräch, Pressemitteilung, Presseartikel, städtische Internetseite

1. Eckdaten der Befragung

Papier-Fragebogen



F12 Wo mangelt es nach Meinung Ihres Verbands / Vereins an Bushaltestellen?
Bitte notieren Sie, entlang welcher Buslinie und welcher Stelle eine Bushaltestelle fehlt.

F13 Motorisierter Verkehr (PKW, Motorräder, Roller): Inwiefern stimmt Ihr Verband / Verein den folgenden Aussagen zum motorisierten Verkehr in Worms zu?
Bitte kreuzen Sie jeweils eine Antwort an.

	stimme voll und ganz zu	stimme eher zu	stimme eher nicht zu	stimme gar nicht zu
Worms ist eine autofreundliche Stadt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In der Innenstadt ist zu viel Verkehr.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der motorisierte Verkehr gefährdet Radfahrer und Fußgänger.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit dem Auto kann man sich am besten in Worms fortbewegen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Das Verkehrsaufkommen sollte in ganz Worms reduziert werden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Das Verkehrsaufkommen sollte in der Innenstadt reduziert werden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es herrscht zu viel Durchgangsverkehr in den Vororten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Viele PKW-Fahrer fahren zu schnell, besonders in Wohngebieten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

F14 Parken: Inwiefern stimmt Ihr Verband / Verein den folgenden Aussagen zur Parkplatzsituation in Worms zu?
Bitte kreuzen Sie jeweils eine Antwort an.

	stimme voll und ganz zu	stimme eher zu	stimme eher nicht zu	stimme gar nicht zu
In der Wormser Innenstadt findet man immer einen Parkplatz.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Personen zahlen lieber für einen Parkplatz, als lange nach einem kostenfreien Parkplatz zu suchen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Parkhaus- & Parkplatze in Worms sind angemessen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Personen parken auch da, wo es nicht erlaubt ist. Hauptsache sie müssen nicht weit laufen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
An Markttagen und Samstagen sollte man vergünstigt parken können.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

I20 Radanbindung aller Wormser Stadtteile an die Innenstadt
Der Stadtrat hat am 11.3.2020 dem Anschluss aller Wormser Stadtteile durch Radwegeverbindungen an die Innenstadt zugestimmt. Es ist vorgesehen, dass diese Radwege zukünftig asphaltiert werden, sodass sie bei jedem Wetter befahrbar sind.

Kriterien für die Auswahl der Routenführung waren eine kurzfristige Realisierbarkeit, möglichst wenige Konflikte mit Naturschutzgebieten sowie anderen Verkehrsteilnehmern und eine geringe Neuversiegelung von Flächen.

Kostenschätzung für ALLE Radverkehrsaspekte (Radschnellweg, Radanbindungen in die Innenstadt, Abstellplätze, Fahrradstraßen): 14 – 19 Mio. € auf 10 Jahre verteilt. Die Baukosten können mit bis zu 50% der Gesamtkosten durch das Land Rheinland-Pfalz gefordert werden.

Hier können Sie die Radwegkarte ansehen:
<https://www.worms.de/nachrichten/worms/bauver-ueberblick/planen/verkehrsplanung/radwegkonzept-stadt-worms.php>

Der Radweg zwischen der Grünhütte und dem Ortsteilg Friedersheim wird asphaltiert.

F20 Wie findet Ihr Verband / Verein den Radanschluss aller Stadtteile Innenstadt?
Bitte kreuzen Sie eine Antwort an.

JA, finden wir gut (weiter mit F20a)
 NEIN, finden wir nicht gut (weiter mit F20b)
 WISSEN WIR NICHT, BETRIFFT UNS NICHT (weiter mit I21)

F20a Warum befürwortet Ihr Verband / Verein den Radanschluss aller Stadtteile Innenstadt?
Sie können mehrere Antworten auswählen.

Wir warten schon lange auf den Bau dieser Radwege.
 Wir finden gut, dass die Wege asphaltiert werden und immer befahrbar sind.
 Sonstiges, und zwar: _____

F20b Warum lehnt Ihr Verband / Verein den Radanschluss aller Stadtteile Innenstadt ab?
Sie können mehrere Antworten auswählen.

Wir denken die momentanen Radwege sind ausreichend.
 Sonstiges, und zwar: _____

I26 Autofreies Zentrum

Der Bereich innerhalb des sogenannten Parkings (siehe Skizze) ist für den motorisierten Individualverkehr (PKW, Motorrad, Roller) gesperrt. Der Fahrzeugverkehr wird auf den Ringen (Parkring und Innenstadtring) um die Innenstadt geleitet. Die Parkhäuser sind entsprechend gut erreichbar.

Fußgänger und Fahrradfahrer dürfen natürlich weiterhin passieren. Ebenso werden Fahrbahnen für den städtischen Busverkehr, den Lieferverkehr und die Bewohner freigegeben. Es wird gewährleistet sein, dass Rettungs- und Pflegedienste zu ihren Kunden kommen.

Die Sperrung der Innenstadt für den Durchgangsverkehr soll der Lebensqualität der Bewohner, der Sicherheit und dem Klimaschutz dienen. Die Innenstadt soll als Einkaufsstadt strukturiert bleiben. Weniger Fahrzeuge bedeuten mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer, aber auch Platz für Außenbestuhlung an Cafés und Platz zum Planieren und Spielen. Zudem nimmt die Feinstaubbelastung ab.

Kostenschätzung: 0,5 – 1 Mio. €.

F26 Wie findet Ihr Verband / Verein das Autofreie Zentrum?
Bitte kreuzen Sie eine Antwort an.

JA, finden wir gut (weiter mit F26a)
 NEIN, finden wir nicht gut (weiter mit F26b)
 WISSEN WIR NICHT, BETRIFFT UNS NICHT (weiter mit I27)

F26a Warum befürwortet Ihr Verband / Verein das Autofreie Zentrum?
Sie können mehrere Antworten auswählen.

Gezielte Lebensqualität der Anwohner.
 Mehr Sicherheit für Radfahrer, Fußgänger und Anwohner.
 Mehr Platz für Radfahrer und Fußgänger.
 Mehr Platz für die Außenbestuhlung von Cafés, zum Planieren, zum Spielen.
 Geringere Feinstaubbelastung in der Innenstadt.
 Mehr Platz für Bäume und Bänke.
 Aufgrund von Umweltschutzaspekten.
 Sonstiges, und zwar: _____

F26b Warum lehnt Ihr Verband / Verein das Autofreie Zentrum ab?
Sie können mehrere Antworten auswählen.

Wir denken die Geschäfte gehen zu Grunde.
 Wir denken es kommen dadurch weniger Personen in die Innenstadt.
 Sonstiges, und zwar: _____

1. Eckdaten der Befragung

Presseresonanz

Die Bürger haben das Wort

Unfangreiche Online-Befragung zum Mobilitätskonzept startet

Die Bürger haben das Wort

Am Montag, 13. Juli 2020, um 10 Uhr, startet die Online-Befragung zum Mobilitätskonzept in Worms. Die Befragung wird von der Stadtverwaltung und dem Mobilitätsausschuss durchgeführt. Die Befragung ist für alle Bürgerinnen und Bürger ab 16 Jahren zugänglich. Die Befragung wird bis zum 23. August 2020 durchgeführt. Die Befragung ist für alle Bürgerinnen und Bürger ab 16 Jahren zugänglich. Die Befragung wird bis zum 23. August 2020 durchgeführt.

Das Mobilitätskonzept ist ein zentraler Baustein der Stadtentwicklung. Es soll den Verkehr in Worms verbessern und die Lebensqualität steigern. Die Befragung ist für alle Bürgerinnen und Bürger ab 16 Jahren zugänglich. Die Befragung wird bis zum 23. August 2020 durchgeführt.

Die Befragung ist für alle Bürgerinnen und Bürger ab 16 Jahren zugänglich. Die Befragung wird bis zum 23. August 2020 durchgeführt.

Wormser Zeitung, 13.7.2020

Politik hätte für Ziele mehr werben müssen

... tangente wollen, kommt der Stadtrat kaum drumherum, das kann auch so zu akzeptieren und umzusetzen. Das könnte zur Konsequenz haben, dass das erklärte Ziel, den Anteil des Fahrradverkehrs am gesamten Verkehr in der Stadt auf mindestens 25 Prozent zu bringen, in weite Ferne rutscht. Das ist das größte Manko bei der Vorgehensweise in Sachen Mobilitätskonzept. Wenn die Politik ihr Ziel wirklich hätte erreichen wollen, hätte sie dafür in der Bevölkerung entschieden mehr werben müssen. Stattdessen wurde und wird munter gestritten, wie wenig Auto es sein darf, wo Radwege gebaut werden sollten, welche Zusätze es gibt, welche Bürgerbeteiligung es denn sein darf.

KOMMENTAR

Ernst nehmen

Johannes Götzten zur Bürgerbeteiligung

johannes.guetzen@vrm.de

Die Bürgerbeteiligung ist nicht nur richtig und gut, sie ist zwingend. Wichtig ist dabei, dass sie repräsentativ ist. Das bedeutet, dass möglichst viele der Befragten mitgeben sollten, denn umso ausgekräftigter ist das Ergebnis. Das Ergebnis muss die Politik ernst nehmen. Darin liegt zuzunehmen die Gefahr der Bürgerbeteiligung: Wenn sich etwas die überdeutliche Mehrheit gegen Fahrradstraßen ausspricht, gegen die Zurückdrängung des Autoverkehrs oder umgekehrt alle die Fortführung der Krankenhaus-tangenten wollen, kommt der Stadtrat kaum drumherum, das kann auch so zu akzeptieren und umzusetzen. Das könnte zur Konsequenz haben, dass das erklärte Ziel, den Anteil des Fahrradverkehrs am gesamten Verkehr in der Stadt auf mindestens 25 Prozent zu bringen, in weite Ferne rutscht. Das ist das größte Manko bei der Vorgehensweise in Sachen Mobilitätskonzept. Wenn die Politik ihr Ziel wirklich hätte erreichen wollen, hätte sie dafür in der Bevölkerung entschieden mehr werben müssen. Stattdessen wurde und wird munter gestritten, wie wenig Auto es sein darf, wo Radwege gebaut werden sollten, welche Zusätze es gibt, welche Bürgerbeteiligung es denn sein darf.

Wormser Zeitung, 13.7.2020

Mitmachen, mitreden, mitgestalten

VERKEHR IN WORMS: Online-Befragung zum Mobilitätskonzept startet ab Montag / Für ausgewählte Bürger, Verbände und Vereine

Welches Stellenwert hat eine autofreie Innenstadt für Wormser Bürger, Vereine und Verbände? Aufschluss darüber gibt auch die Online-Befragung im Rahmen der Erstellung eines zukunftsorientierten Mobilitätskonzepts. Foto: Steffen Heumann

VON STEFFEN HEUMANN | Die Stadt arbeitet aktuell an einem neuen Mobilitätskonzept für Worms. In Zusammenarbeit mit einem Ingenieurbüro haben mehr als 1000 Personen verschiedene Szenarien entwickelt, wie der Verkehr in Worms gestaltet werden und die Belastung durch den Verkehr für die Wormser Bürger verringert werden kann. Konkrete Maßnahmen betreffen das ÖPNV, den motorisierten Individualverkehr, aber auch den Fahrrad- und Fußgängerverkehr. Besonders der Radverkehr soll gestärkt und attraktiver werden. Um Bürger, aber auch Verbände und Vereine eine Möglichkeit zur Mitsprache hinsichtlich dieser Maßnahmen zu geben, startet jetzt eine Online-Bürgerbefragung.

Ab Montag erhalten 3.000 ausgewählte Bürger mit Hauptwohnsitz in Worms Post von der Verwaltung, um mittels Eingabe eines Codes online an der anonymen Befragung teilzunehmen. „Rund 20 Minuten Zeit nimmt die Befragung in Anspruch, die in verschiedene Bausteine für einzelne Fragebereiche unterteilt ist“, so Annett Böttner vom Bereich 6. Ab 30 ausgewählten Fragebogen sei die Online-Umfrage, an der nur der ausgewählte Personengruppe, der auch eine proportionale Auswahl an Bürgern aus den Stadtteilen berücksichtigt, repräsentativ, wie Daniela Schwarzmann, Leiterin der Verwaltung, ergänzt. Bis 23. August läuft die Befragung. Der Aufschluss über den Aufschluss für ein anspruchsvolles Thema gibt und nutzbar und auch wieder das Smartphone oder Tablet möglich ist.

Vereine und Verbände sind ebenfalls mittels einer kompletten Fragestellung in die Befragung involviert. Neben den ausgewählten Interessengruppen sei hier auf Anfrage an die Verwaltung eine rechtliche Beteiligung möglich, wie Daniela Schwarzmann ausführt. Bundesrat Uwe Franz habe hohe Kompetenz mit der die Umsetzung der Bürgerbeteiligung werde, um zukunftsorientierte Maßnahmen ableiten und priorisieren zu können. Erst folge eine große Analyse der Eingänge, dann die finale Auswertung, beschrieb Schwarzmann das Prozedere.

Im Anschluss gehen die Ergebnisse zur Aufbereitung und Präsentation in den Mobilitätsausschuss. Dann in weitere Gremien zur Diskussion und je nach Verfügbarkeit von Mitteln, zur Beschlussfassung und in die Realisierungsphase. Unabhängig der Projekte, die bereits in Planung befinden, sei mit Blick auf die Ausrichtung des Themas unter dem Aspekt, wie sich die Mobilität 2030 darstellen soll, in 10 bis 15 Jahren mit der Realisierung von einzelnen Projekten zur erreichen. Das zu erhaltende Konzepte dienen der Orientierung, wie Uwe Franz betonte. Mehr Radwege und Fahrradstraßen, ein aufwändiges Zentrum in Worms, Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo 30, die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, der Lückenschluss der Krankenhaus-tangenten und viele Fragen mehr; zu denen die Bürger Stellung nehmen können.

Badang sei zu verschiedenen Szenarien nur Ratgeber, erklärt Annett Böttner: Gegen Ende des Jahres habe man mit dem fertigen Konzept eine Grundlage, um mit den zuständigen Stellen, wie dem Landesbetrieb Mobilität oder der Unteren Straßenbehörde in Dialog zu treten, fragt Uwe Franz an.

Weitere Infos bei Annett Böttner, Telefon: 06241/853-6600 oder Daniela Schwarzmann, Telefon 06241-853-7104.

nibelungen-kurier.de, 13.7.2020

Eine repräsentative Befragung: Wie soll der Verkehr der Zukunft in Worms aussehen?

12. Juli 2020, Dennis Böhm, Annett Böttner

Eine Pressemitteilung der Stadt Worms:

Wie soll die Mobilität in Worms künftig gestaltet werden, worauf sollen die Schwerpunkte liegen? Bürger können dazu mitreden.

3.300 Bürger mit Hauptwohnsitz in Worms werden in den nächsten Tagen ein Schreiben von der Stadt erhalten. Da gehören zu der repräsentativen Gruppe, die per Zufall ausgewählt wurden, um sich an einer Umfrage der Verwaltung zum Thema Mobilität teilzunehmen. Die Befragung soll ermitteln, wie Bürger die aktuelle Verkehrssituation in Worms wahrnehmen, welche Neugierigkeiten sie sich wünschen und wie sie über mögliche Veränderungen denken.

Hintergrund ist die neue Mobilitätskonzept für Worms, das die Verwaltung gemäß dem politischen Auftrag auf den Weg bringen soll. 2030 möchten Bürger die Mobilität sehen, sich an der Gestaltung des Konzepts zu beteiligen, denn letztendlich geht es darum, die beste Lösung für die Menschen, die in unserer Stadt leben, zu finden, erklärt Stadtrat Uwe Franz. Die Umfrage soll also einen Überblick darüber geben, welche Themen Bürger im Hinblick auf die Verkehrssituation und Mobilität im Herzen liegen, was ihnen besonders wichtig ist.

Darüber hinaus die Verantwortlichen der Stadt eine repräsentative Gruppe zusammenstellen, die nun gebeten wird, sich an der Umfrage zu beteiligen. „Aber, wenn möglichst viele der angeschriebenen Menschen mitmachen, können wir auch ein repräsentatives Ergebnis ermitteln“, erläutert Daniela Schwarzmann, zuständige in der Verwaltung für Datenmanagement und Umfragen.

Auch Verbände und Vereine können teilnehmen

Beteiligten können sich deshalb auch nur Bürger, die das entsprechende Schreiben der Stadt erhalten. Dazu zu finden, neben allgemeinen Informationen, auch die Zugangsdaten zu der Umfrage und ein QR-Code, der direkt zu dem Fragebogen führt. Günstige Angaben in der Umfrage werden anonym behandelt und ausgewertet.

Wer keine Möglichkeit hat, den Fragebogen online auszufüllen, kann diesen auch in gedruckter Form anfordern. Ein transkribierter Rücksendemontag wird dann gleich beigesteuert. Auch rund 20 Vereine und Verbände erhalten die Möglichkeit, an der Befragung teilzunehmen. Sollte hier ein Verein oder Verband nicht berücksichtigt werden sein, aber an der Umfrage teilnehmen wollen, können sich die Verantwortlichen bei der Verwaltung melden.

„Die Ergebnisse der Umfrage werden wir den politischen Gremien vorlegen, die dann die abschließende Beschlussfassung darüber treffen, welche Bausteine in das Mobilitätskonzept aufgenommen werden sollen“, erklärt Annett Böttner, Abteilungsleiterin für Verkehrsinfrastruktur und Mobilität.

Der Fragebogen für Bürger besteht aus drei Teilen. Im ersten Teil werden demografische Angaben und die Verkehrsmittelwahl der Bürger abgefragt. Teil zwei beschäftigt sich allgemein mit der Verkehrssituation. Der letzte Teil bezieht sich auf die verschiedenen Maßnahmen des Mobilitätskonzepts, die von den Befragten bewertet werden sollen. Hier geht es um Themen wie den Bau der Krankenhaus-tangenten, ein autofreies Stadtzentrum oder um eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 km/h.

WO Magazin, 13.7.2020

1. Eckdaten der Befragung

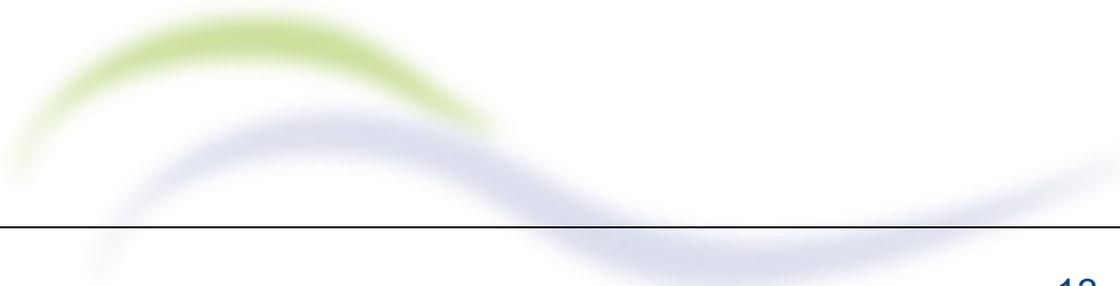
Teilnahme

Teilnahme & Rücklauf:

- 18 Wormser Interessengruppen aus den Bereichen Wirtschaft, Naturschutz und Verkehr wurden aktiv angeschrieben
- Hiervon beteiligten sich 9 Interessengruppen
- 3 weitere Interessengruppen meldeten sich zur Teilnahme
- insgesamt nahmen 12 Interessengruppen an der Befragung teil

- davon fließen alle 12 in die Auswertung ein

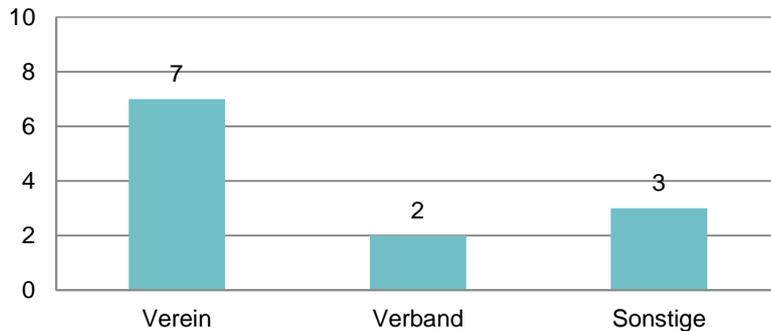
Ergebnisse in Kürze	S. 3
1. Eckdaten der Befragung	S. 8
2. Demografie	S. 13
• Art des Zusammenschlusses, Mitgliederanzahl, Sitz, Tätigkeitsgebiet & -bereich	
3. Verkehr in Worms	S. 15
4. Aspekte des Mobilitätskonzeptes	S. 22



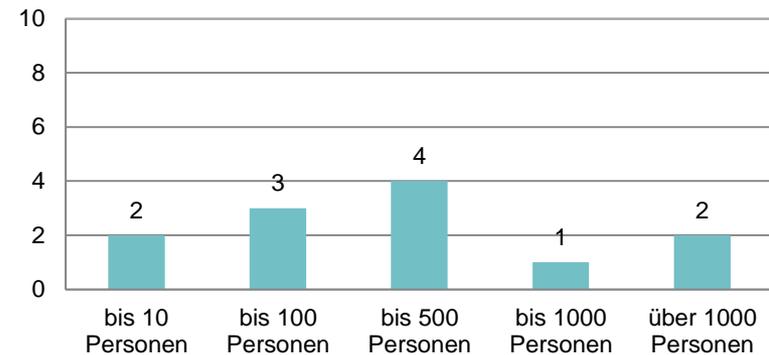
2. Demografie

Eine bunte Mischung an Interessengruppen hat an der Mobilitätsbefragung teilgenommen.

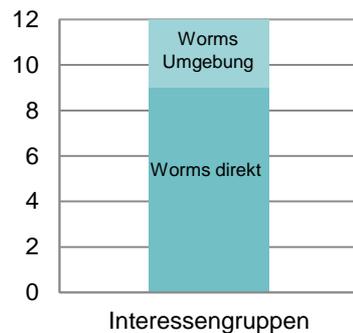
Art des Zusammenschlusses



Mitgliedszahlen



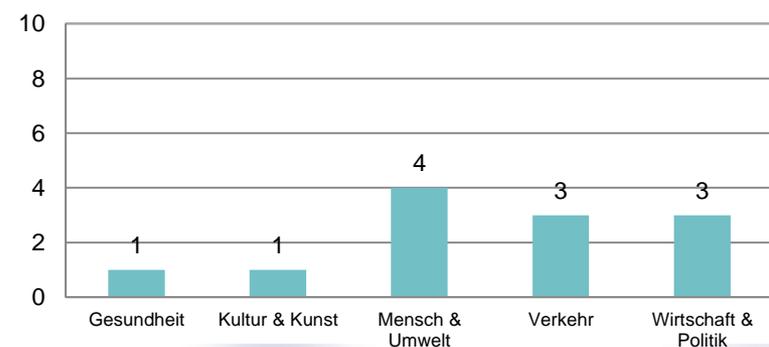
Sitz



Tätigkeitsgebiet



Kategorie

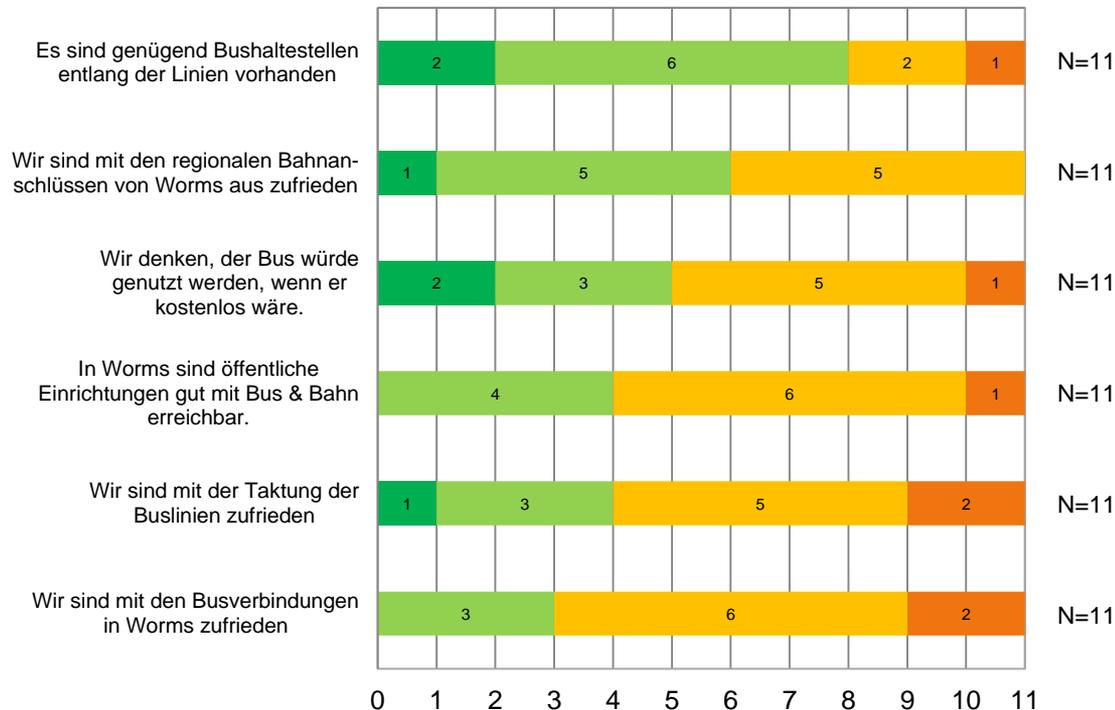


Ergebnisse in Kürze	S. 3
1. Eckdaten der Befragung	S. 8
2. Demografie	S. 13
3. Verkehr in Worms	S. 15
4. Aspekte des Mobilitätskonzeptes	S. 22

4. ÖPNV

An vorhandenen Linien gibt es ausreichend Haltestellen.
Ansonsten wird der ÖPNV in Worms eher kritisch bewertet.

Wahrnehmung des ÖPNV in Worms

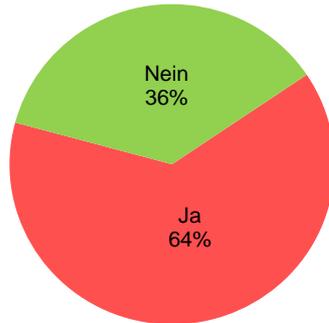


- 6 von 11 Interessengruppen stimmen der Aussage (eher) zu, dass sie mit den regionalen Bahnanschlüssen in Worms zufrieden sind. 5 Interessengruppen lehnen diese Aussage (eher) ab.
- Die vorhandenen Buslinien werden kaum positiv bewertet. „Nur“ 3 Interessengruppen finden diese „eher“ zufriedenstellend. 8 Gruppen lehnen die Aussage ab.
- Ebenfalls lehnen 7 von 11 Interessengruppen (eher) ab, dass öffentliche Einrichtungen gut mit dem ÖPNV erreichbar sind.
- Verbesserungsbedarf besteht ebenfalls hinsichtlich der Taktung der Buslinien.
- (Eher) zufrieden sind 8 von 11 Interessengruppen mit den vorhandenen Haltestellen an den Linien.

4. ÖPNV

Vor allem das Naherholungsgebiet „Wäldchen“, die Vororte und die Gewerbegebiete sind schlecht erreichbar.

Gibt es öffentliche Einrichtungen, die nicht gut mit dem ÖPNV erreichbar sind?

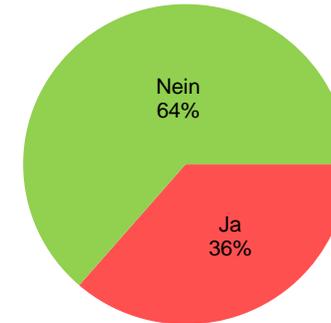


N=11

Schlecht erreichbare Einrichtungen (Anzahl der Nennungen):

- Naherholungsgebiet "Wäldchen" (6)
- Badensee Herrnsheim (2)
- Gewerbegebiet Nord (2)
- Anbindung der Vororte untereinander (2)
- WEP (2)
- Rheinpromenade (1)
- Schloss Herrnsheim (1)
- Klinikum Worms (1)
- BIZ (1)

Mangelt es in Worms, Ihrer Meinung nach, an Bushaltestellen?



N=11

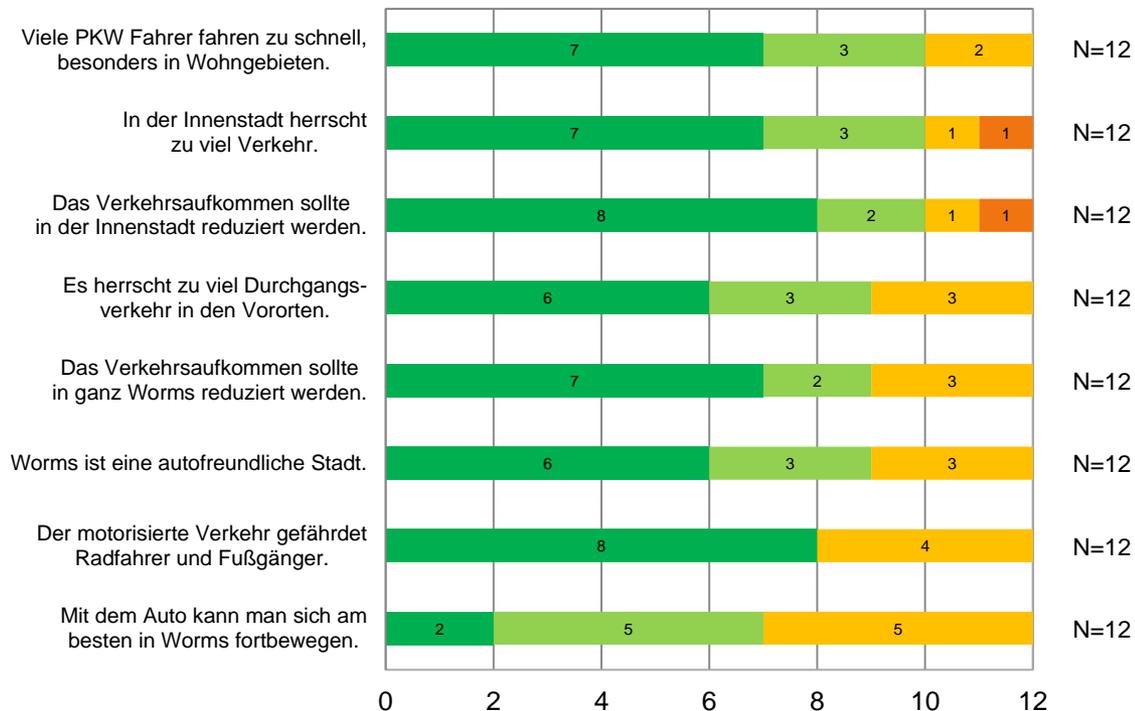
Fehlende Haltestellen (Anzahl der Nennungen):

- Naherholungsgebiet "Wäldchen" (3)
- Anbindung der Vororte untereinander (2)
- Gewerbegebiet Nord (2)
- Badensee Herrnsheim (1)
- BIZ (1)
- WEP (1)

4. Motorisierter Verkehr

Zu viel Verkehr in Worms: in der Innenstadt sowie in den Vororten – Verkehrsreduzierung wird befürwortet.

Motorisierter Verkehr in Worms

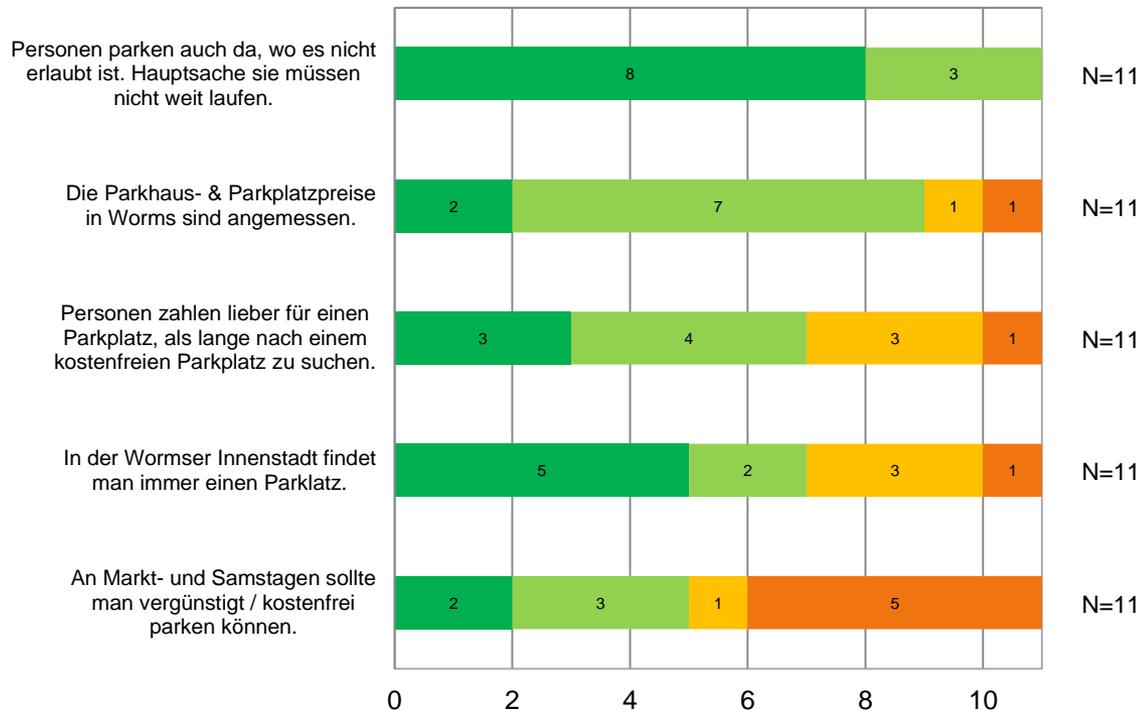


- Die Interessengruppen sind sich einig (10 stimmen - eher - zu): In Worms fahren viele Autofahrer viel zu schnell.
- 10 Interessengruppen sind (eher) der Meinung, dass in der Innenstadt zu viel Verkehr herrscht. Ebenso viele stimmen (eher) zu, dass das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt reduziert werden sollte.
- 9 Gruppen sind der Ansicht, dass in den Vororten zu viel Durchgangsverkehr herrscht.
- 8 Interessengruppen glauben, dass sich Radfahrer oder Fußgänger vom motorisierten Verkehr bedroht fühlen.
- Aus Sicht der Interessengruppen (9 mal Zustimmung) ist Worms eine autofreundliche Stadt. 7 von 11 Gruppen stimmen (eher) zu, der PKW sei das beste Fortbewegungsmittel.

4. Parksituation

Es findet sich meist ein Parkplatz in der Innenstadt. Die Preise sind angemessen und sollten auch an Samstagen gelten.

Parksituation in Worms

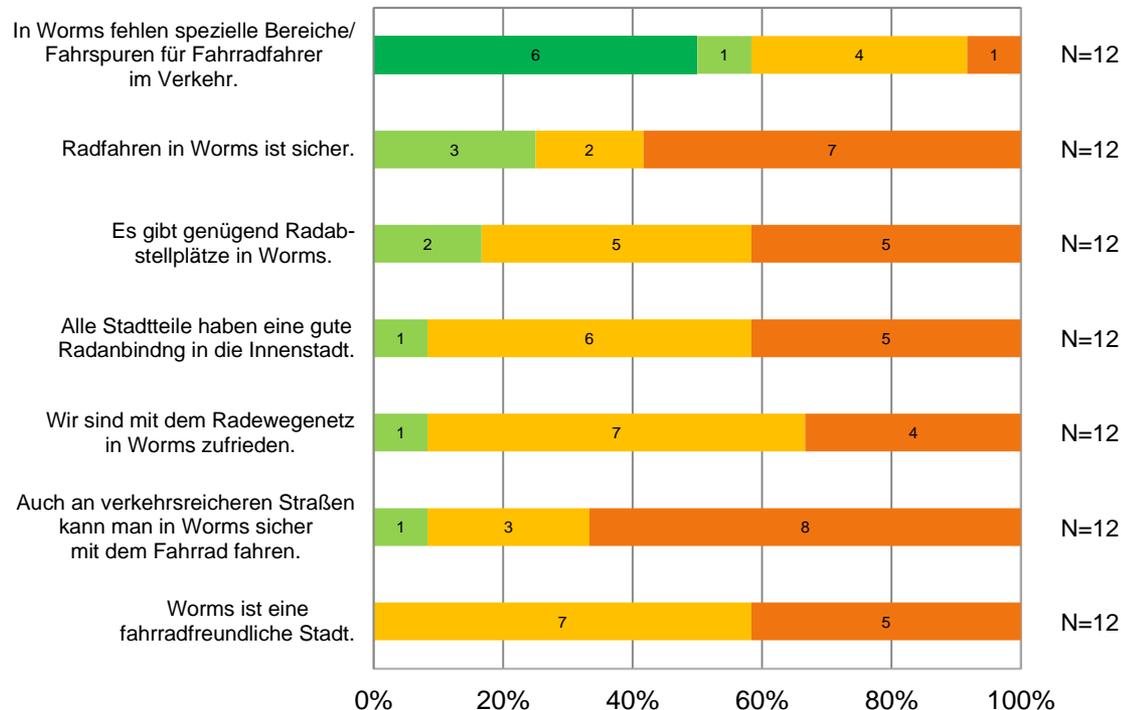


- Alle Interessengruppen (11) gehen (eher) davon aus, dass Besucher ihren PKW nicht korrekt abzustellen. Ein kurzer Fußweg steht über den Parkregeln.
- 9 von 11 Interessengruppen finden die Parkhaus- und Parkplatzpreise jedoch (eher) angemessen.
- 7 von 11 Interessengruppen stimmen zu, dass Personen lieber für einen Parkplatz bezahlen würden, als lange suchen zu müssen.
- Ebenfalls 7 von 11 Interessengruppen finden, dass es (eher) einfach ist in der Innenstadt einen Parkplatz zu finden.
- 6 von 11 Interessengruppen lehnen (eher) ein kostenfreies oder vergünstigtes Parken an Markt- und Samstagen ab.

4. Fahrradverkehr

Sehr kritische Bewertung des Radwegenetzes und des Radverkehrs in Worms durch (fast) alle Interessengruppen.

Fahrradverkehr in Worms

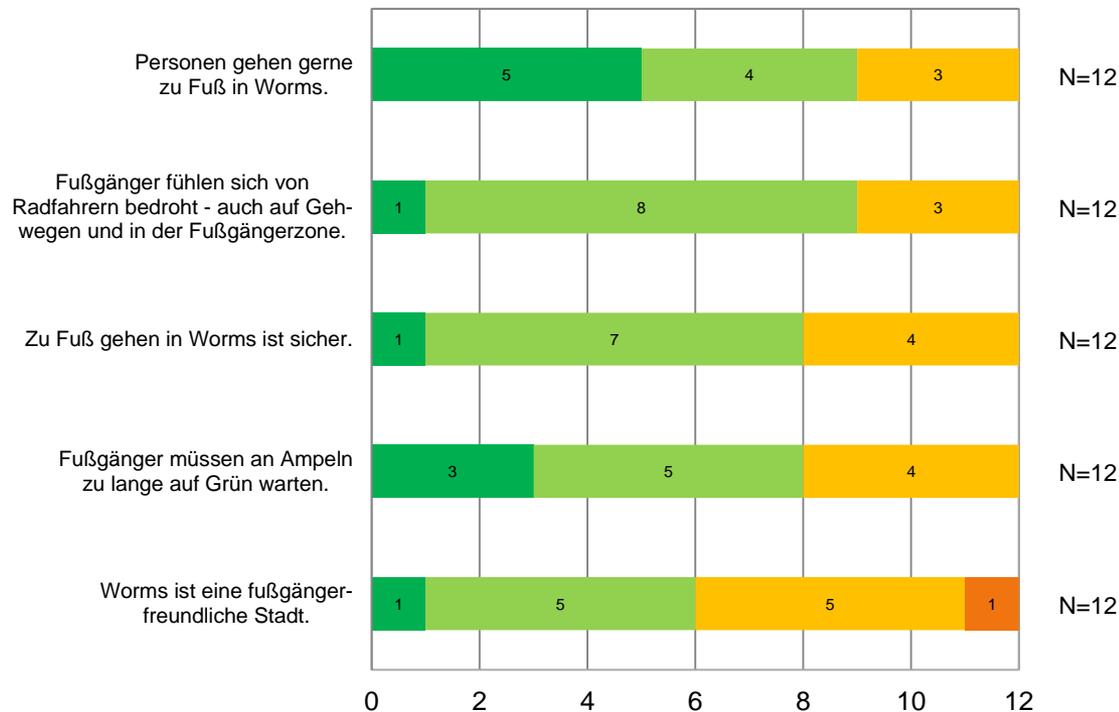


- Zwiespalt: 7 Interessengruppen finden, dass spezielle Radsuren im Verkehr fehlen. 5 Gruppen lehnen dies ab.
- Worms wird von KEINER der Interessengruppen als fahrradfreundliche Stadt bewertet.
- Radanbindungen in die Innenstadt werden von 11 Interessengruppen als (eher) schlecht bewertet.
- Ebenfalls 11 der 12 Interessengruppen geben an, mit dem vorhandenen Radwegenetz in Worms (eher) unzufrieden zu sein.
- „Radfahren in Worms ist sicher“: nur 3 Interessengruppen stimmen dieser Aussage zu, 9 lehnen sie ab. An verkehrsreichen Straßen wird das Radfahren als noch unsicherer bewertet (11 Zustimmungen).

4. Fußgängerverkehr

Personen gehen gerne zu Fuß in Worms, die Ampelschaltung und Fußgängerfreundlichkeit könnte besser sein.

Fußgängerverkehr in Worms



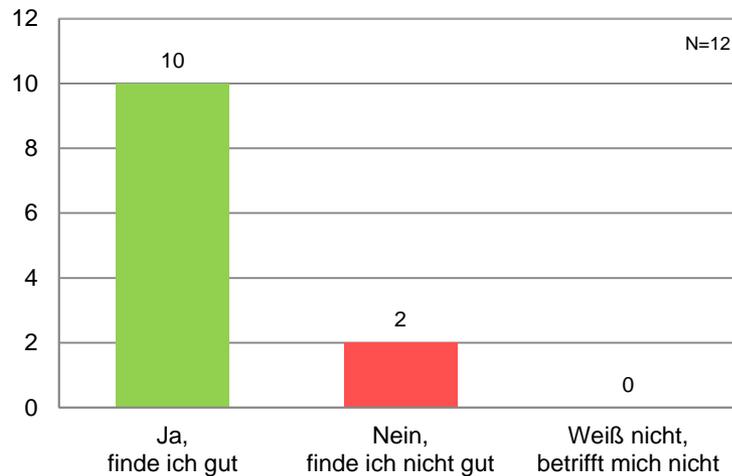
- 9 von 12 Interessengruppen meinen, Personen gehen in Worms gerne zu Fuß.
- Allerdings bewerten nur die Hälfte der Interessengruppen Worms als (eher) fußgängerfreundliche Stadt.
- 8 Interessengruppen sind der Ansicht, dass Fußwege in Worms (eher) sicher sind.
- Trotzdem gehen 9 Interessengruppen davon aus, dass sich Fußgänger von Radfahrern bedroht fühlen – auch in Fußgängerbereichen.
- Die Wartezeit an Ampeln wird von der Mehrheit der Interessengruppen als zu lang (8) bewertet. Nur 4 Gruppen finden die Wartezeiten angemessen.

Ergebnisse in Kürze	S. 3
1. Eckdaten der Befragung	S. 8
2. Demografie	S. 13
3. Verkehr in Worms	S. 15
4. Aspekte des Mobilitätskonzeptes	S. 22

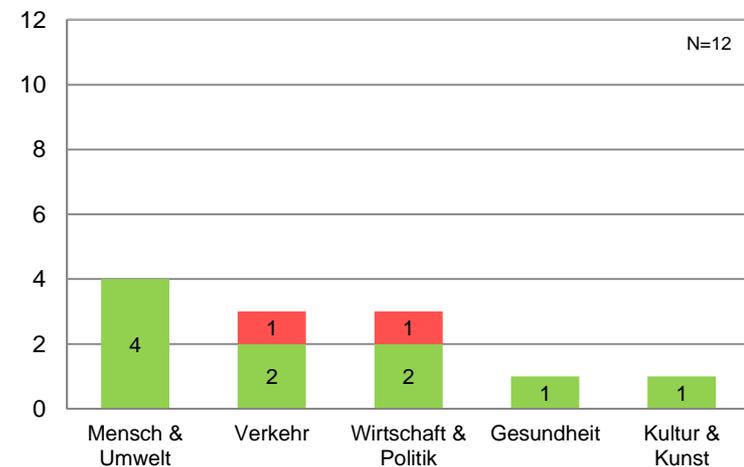
5. Bahnhof West

10 von 12 Interessengruppen befürworten den zusätzlichen Bahnhofsteilpunkt „West“.

Bewertung: „Bahnhalt West“



„Bahnhalt West“ nach Kategorie



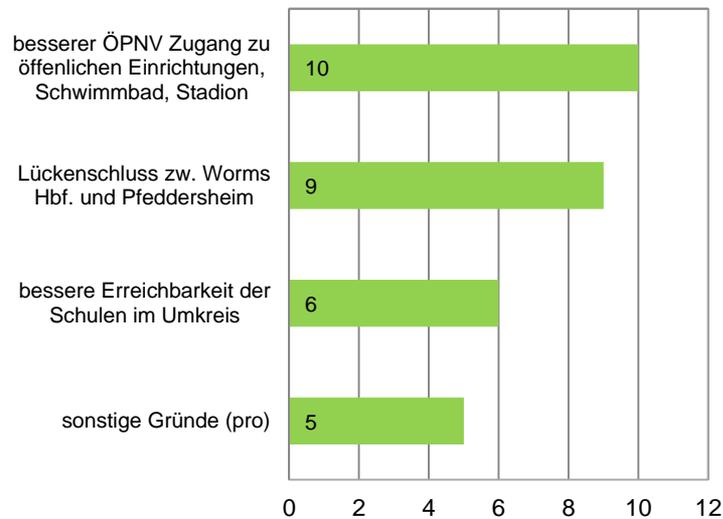
- 10 Interessengruppen (83%) befürworten einen zusätzlichen Bahnhofsteilpunkt „West“ an der Carl-Villinger-Str..
- 2 Interessengruppen (17%) lehnen einen zusätzlichen Bahnhofsteilpunkt „West“ an der Carl-Villinger-Str. ab.

- Interessengruppen unterschiedlichster Ausrichtung befürworten den zusätzlichen Bahnhofsteilpunkt an der Carl-Villinger-Straße.
- Ablehnungen kommen von 2 Interessengruppen aus den Kategorien Verkehr und Wirtschaft & Politik.

5. Bahnhof West

Befürwortet wird der Haltepunkt besonders wegen des besseren Zugangs zu diversen Einrichtungen.

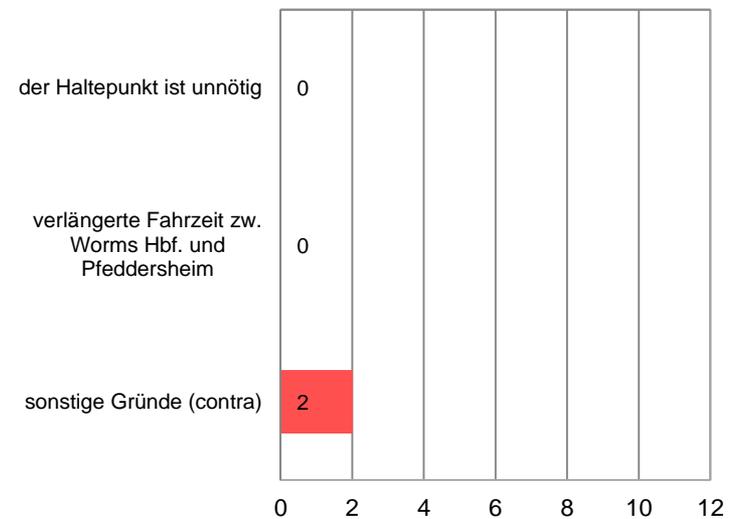
PRO „Bahnhalt West“



Sonstige Gründe (pro) (Anzahl der Nennungen)

- bessere Anbindung für Pendler (2)
- Hochschule (1)
- Ausbau ÖPNV allgemein positiv (1)
- ! Haltepunkt Nord ! (1)

CONTRA „Bahnhalt West“



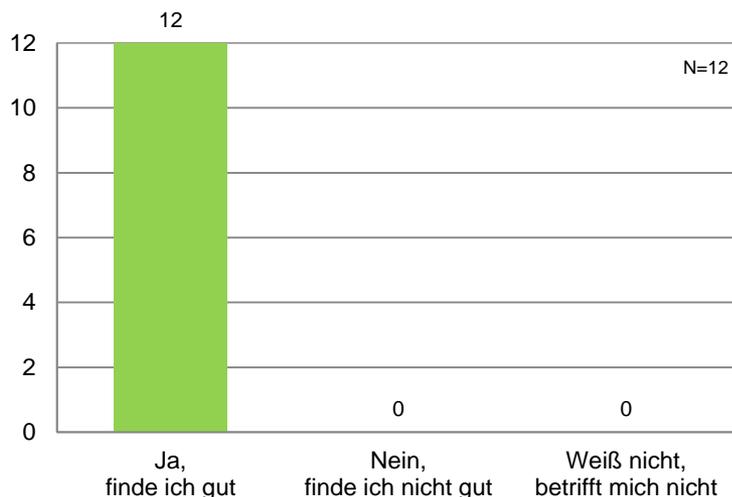
Sonstige Gründe (contra) (Anzahl der Nennungen)

- Langer Fußweg zu Schulen unattraktiv (1)
- Haltepunkte "Süd" / "Nord" wichtiger (1)

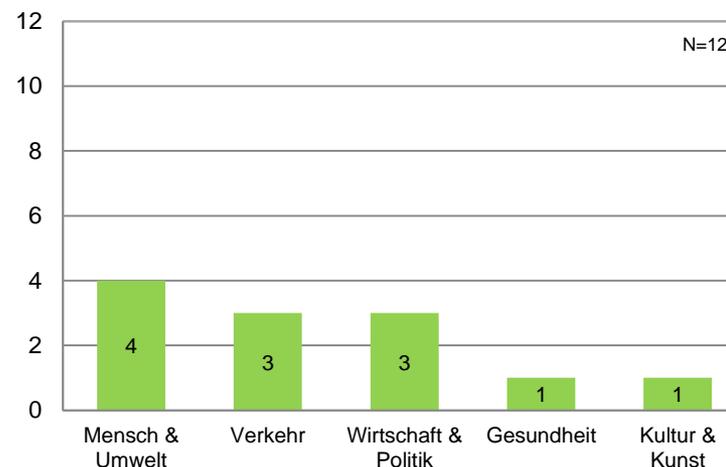
5. Bahnhof Süd

Ausnahmslos wird der zusätzliche Bahnhaltepunkt „Süd“ an der Cornelius-Heyl-Straße befürwortet.

Bewertung: „Bahnhof Süd“



Bewertung „Bahnhof Süd“ nach Kategorie



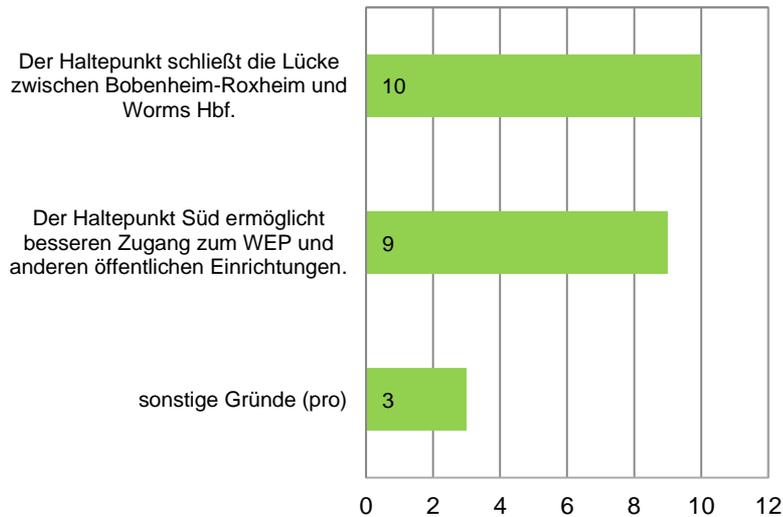
- Alle 12 Interessengruppen (100%), die an der Befragung teilgenommen haben, befürworten einen zusätzlichen Bahnhaltepunkt „Süd“ an der Cornelius-Heyl-Str..

- Interessengruppen aus verschiedensten Kategorien befürworten den zusätzlichen Bahnhaltepunkt „Süd“ an der Cornelius-Heyl-Straße.

5. Bahnhof Süd

Positiv bewertet wird der Lückenschluss zw. Bobenheim-Roxheim und Worms sowie die Nähe zum WEP.

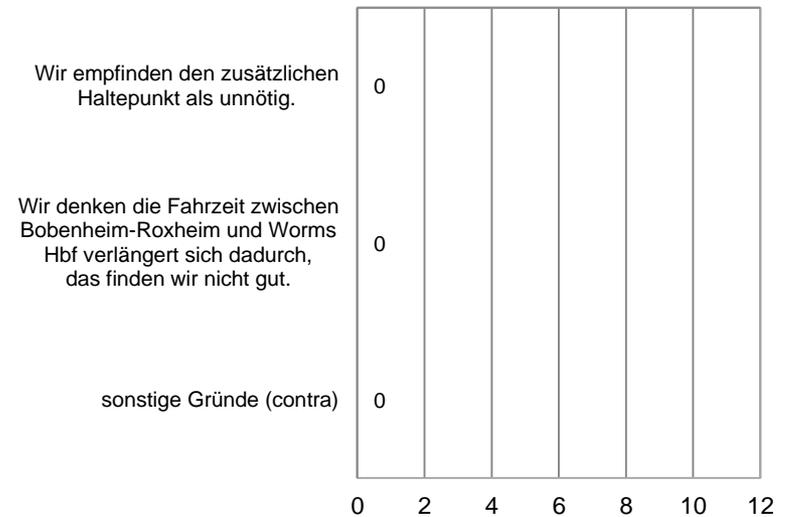
PRO „Bahnhalt Süd“



Sonstige Gründe (pro) (Anzahl der Nennungen)

- bessere Anbindung für Pendler (1)
- bessere Anbindung Anlieger Süd (1)
- Erschließung Salamander Gelände (1)

CONTRA „Bahnhalt Süd“



- Keine Nennungen -

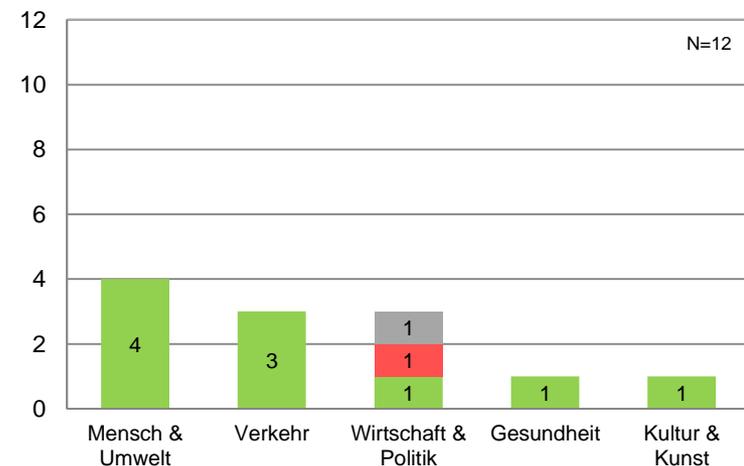
5. Radschnellweg

Der Radschnellweg wird von 10 Interessengruppen befürwortet; 1 Interessengruppe lehnt ihn ab.

Bewertung: Radschnellweg



Bewertung Radschnellweg nach Kategorie



- 10 Interessengruppen (83%) befürworten den Bau des Radschnellweges zwischen Worms und Ludwigshafen.
- 1 Interessengruppe (8%) lehnt den Bau des Radschnellweges zwischen Worms und Ludwigshafen ab.
- 1 Interessengruppe macht keine Angabe.

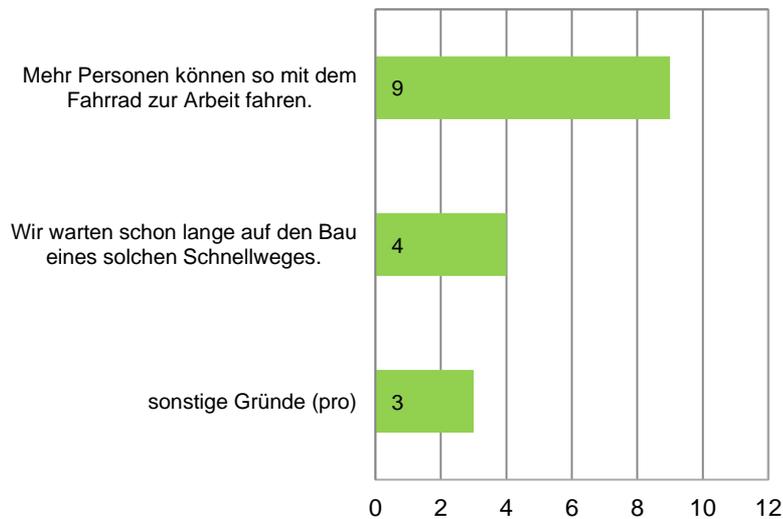
- Befürwortet wird der Radschnellweg zwischen Worms und Ludwigshafen von Interessengruppen der Kategorien Mensch & Umwelt, Verkehr, Gesundheit und Kultur & Kunst.
- Die Interessengruppen der Kategorie Wirtschaft & Politik sind sich uneinig: eine befürwortet den Radweg, eine lehnt ihn ab und eine äußert sich nicht zu dieser Maßnahme.

5. Radschnellweg

PRO: Pendler können aufs Rad umsteigen, Radwegeausbau.

CONTRA: Gelder sollten für Radwege „innerhalb“ genutzt werden.

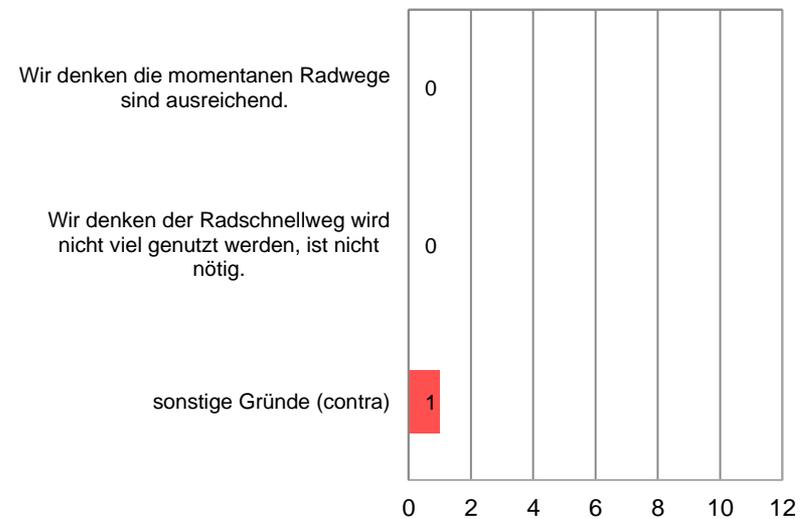
PRO Radschnellweg



Sonstige Gründe (pro) (Anzahl der Nennungen)

- besserer Anschluss nach Bobenheim-Roxheim /Frankenthal (1)
- fördert den Umstieg aufs Rad (1)
- Lückenschluss überregionaler Radwege (1)

CONTRA Radschnellweg



Sonstige Gründe (contra) (Anzahl der Nennungen)

- besser: Finanzmittel für Radanbindung der Stadtteile nutzen (1)

Inhalt:

Gründe für oder gegen einen Radschnellweg

Daten:

Interessengruppenbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

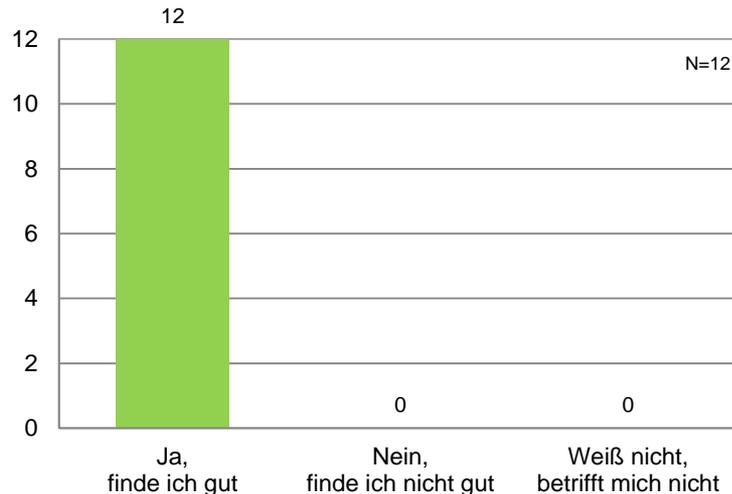
Legende:

- Ja, finde ich gut
- Nein, finde ich nicht gut
- !! Voraussetzung/Wunsch

5. Radanbindung aller Stadtteile

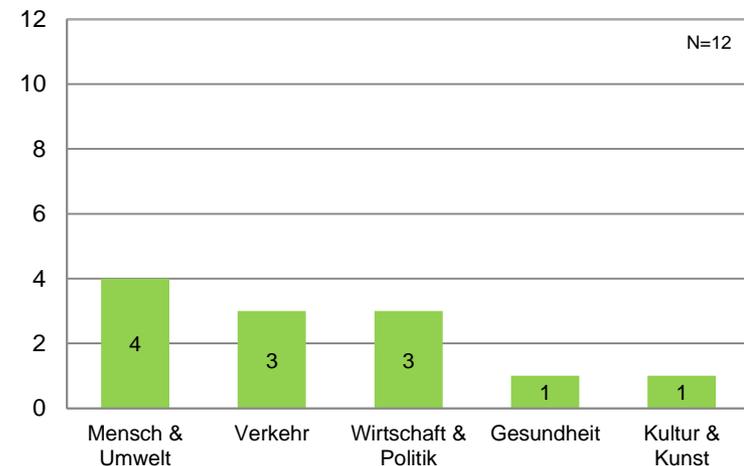
Die teilnehmenden Interessengruppen befürworten ausnahmslos die Radanbindung aller Stadtteile.

Bewertung: Radanbindung aller Stadtteile



- Alle 12 Interessengruppen (100%), die an der Befragung teilgenommen haben, befürworten die Radwegeanbindung aller Wormser Stadtteile an die Innenstadt.

Bewertung Radanbindung Stadtteile nach Kategorie



- Interessengruppen aller Kategorien befürworten die Radanbindungen aller Stadtteile an die Innenstadt.

Inhalt:

Bewertung der Radanbindung aller Wormser Stadtteile an die Innenstadt

Daten:

Interessengruppenbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

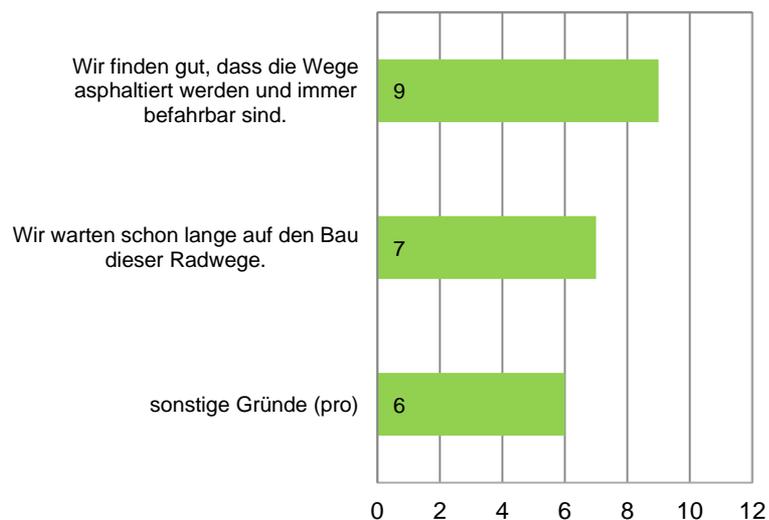
Legende:

- Ja, finde ich gut
- Nein, finde ich nicht gut
- Weiß nicht, betrifft mich nicht

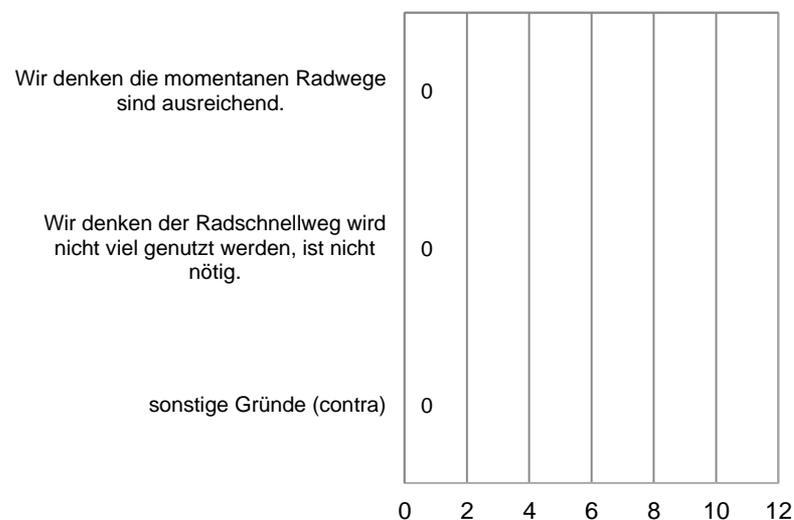
5. Radanbindung aller Stadtteile

Besonders die Asphaltierung der Radwege und der Radwegeausbau generell werden positiv bewertet.

PRO Radanbindung aller Stadtteile



CONTRA Radanbindung aller Stadtteile



Sonstige Gründe (pro) (Anzahl der Nennungen)

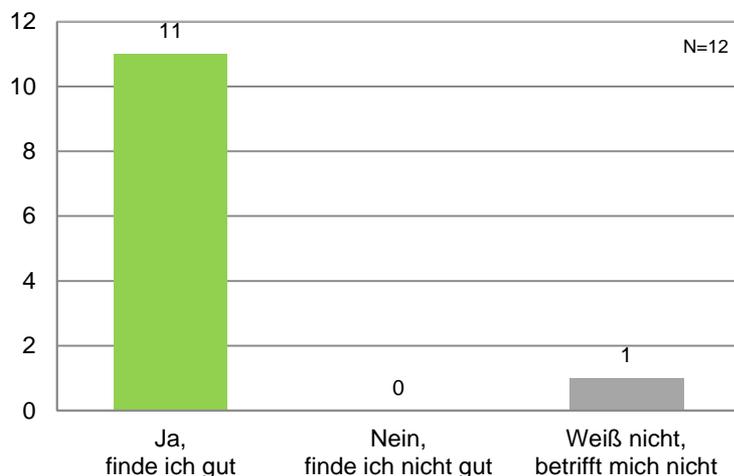
- Steigerung des Radfahreranteils (2)
- Reduktion des CO2-Ausstoßes (2)
- ! Innerstädtische Bedingungen genauso wichtig ! (1)
- ! in ökologisch empfindlichen Gebieten nicht asphaltieren ! (1)
- Gesundheitsförderung (1)

- Keine Nennungen -

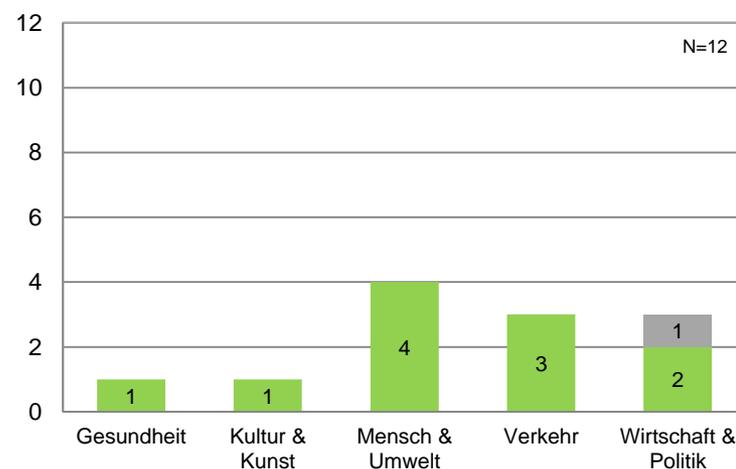
5. Radabstellplätze (Worms Hbf.)

11 Interessengruppen befürworten die zusätzlichen Radabstellplätze am Wormser Hbf.; eine Gruppe enthält sich.

Bewertung: Radabstellplätze (Hbf. Worms)



Radabstellplätze (Hbf. Worms) nach Kategorie



- 11 Interessengruppen (97%), die an der Befragung teilgenommen haben, befürworten die zusätzlichen Radabstellplätze am Wormser Hauptbahnhof.
- Eine Interessengruppe macht keine Angabe zu dieser Maßnahme.

- Fürsprecher der zusätzlichen Radabstellplätze am Wormser Hauptbahnhof kommen aus allen Kategorien.
- Eine Interessengruppe aus der Kategorie Wirtschaft & Politik enthält sich.

Inhalt:

Bewertung der zusätzlichen Radstellplätze am Wormser Hauptbahnhof

Daten:

Interessengruppenbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

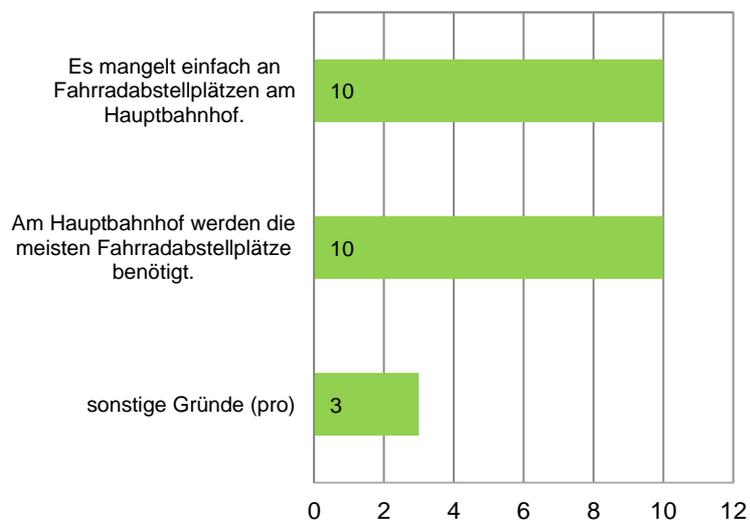
Legende:

- Ja, finde ich gut
- Nein, finde ich nicht gut
- Weiß nicht, betrifft mich nicht

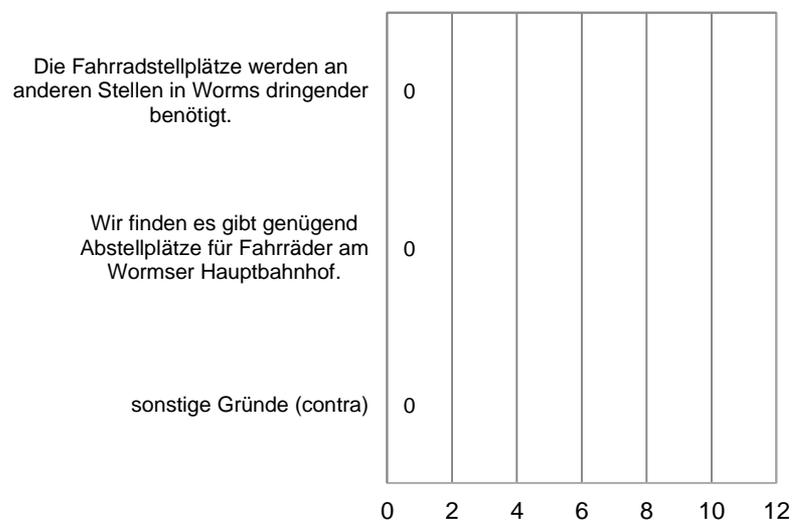
5. Radabstellplätze (Worms Hbf.)

Grund: Mangel an Radstellplätzen am Hbf. - hier werden die meisten Stellplätze benötigt. Sie sollten aber sicher sein.

PRO Radabstellplätze (Worms Hbf.)



CONTRA Radabstellplätze (Worms Hbf.)



Sonstige Gründe (pro) (Anzahl der Nennungen)

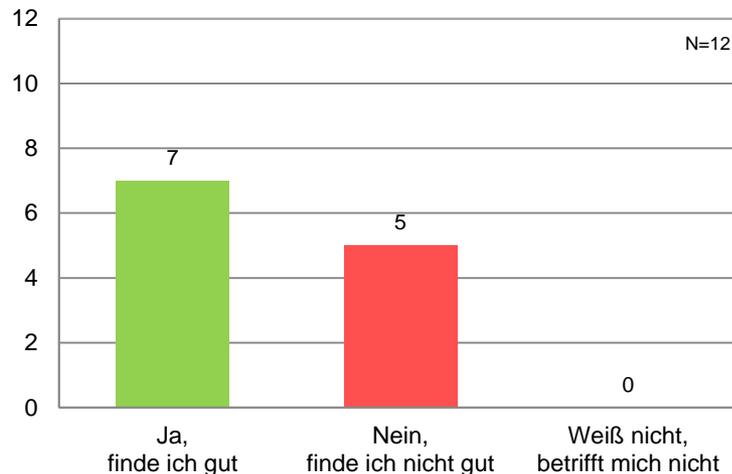
- Wormser Hbf. muss wieder Verkehrsdrehscheibe werden (1)
- ! kostenlos + bewacht ! (1)

- Keine Nennungen -

5. Fahrradstraßen

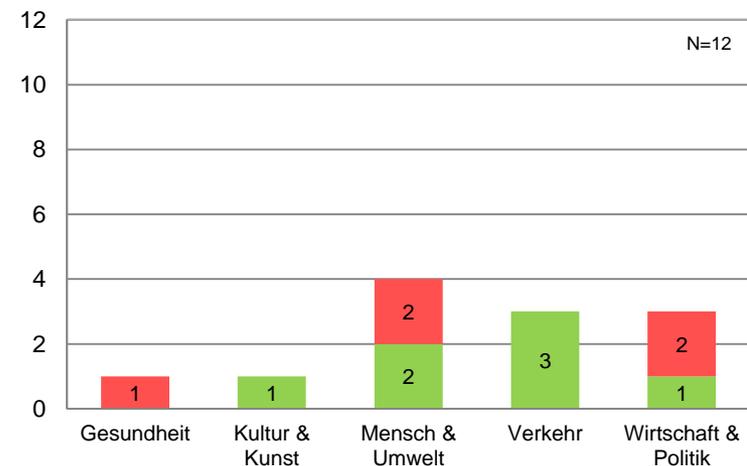
Uneinigkeit: 7 Interessengruppen befürworten die Fahrradstraßen, 5 Interessengruppen lehnen sie ab.

Bewertung: Fahrradstraßen



- 7 Interessengruppen (58%), die an der Befragung teilgenommen haben, befürworten die Einrichtung von Fahrradstraßen.
- 5 Interessengruppen (42%) lehnen die Einrichtung von Fahrradstraßen ab.

Bewertung Fahrradstraßen nach Kategorie

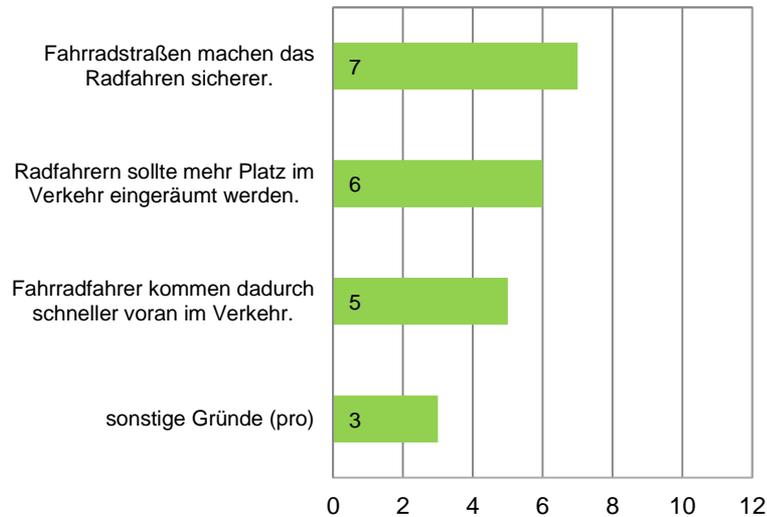


- Interessengruppen aus den Kategorien Gesundheit, Mensch & Umwelt und Wirtschaft & Politik lehnen die Einrichtung von Fahrradstraßen ab.
- Voll befürwortet werden die Fahrradstraßen von Interessengruppen aus der Kategorie Verkehr.

5. Fahrradstraßen

Sicherheit, mehr Platz und schnelleres Vorankommen (pro)
vs. Ruin der Geschäfte und geringe Nutzung (contra).

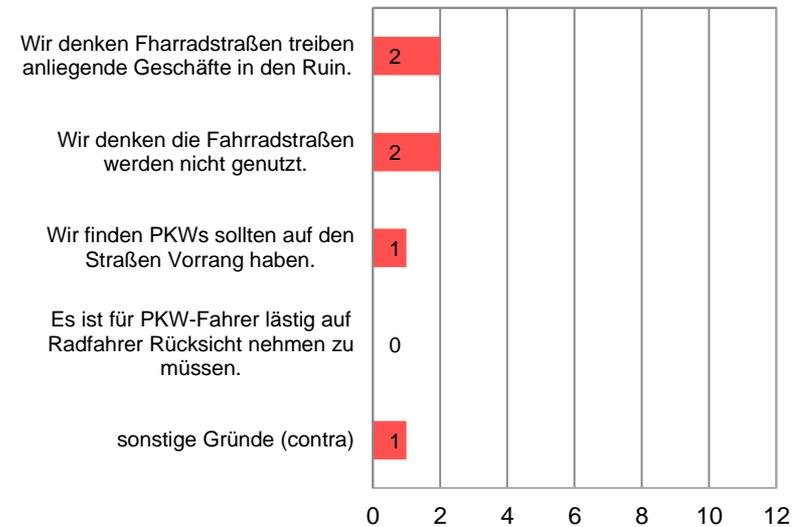
PRO Fahrradstraßen



Sonstige Gründe (pro) (Anzahl der Nennungen)

- notwendig um Radanteil zu steigern (1)
- ! Höchstgeschwindigkeit auf 25 km/h begrenzen ! (1)
- Verkehrsberuhigung für Anwohner (1)

CONTRA Fahrradstraßen



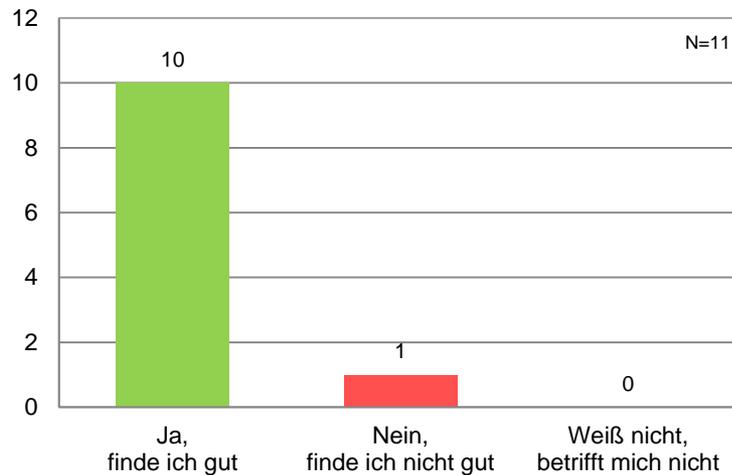
Sonstige Gründe (contra) (Anzahl der Nennungen)

- Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer (1)

5. Parkraumbewirtschaftung

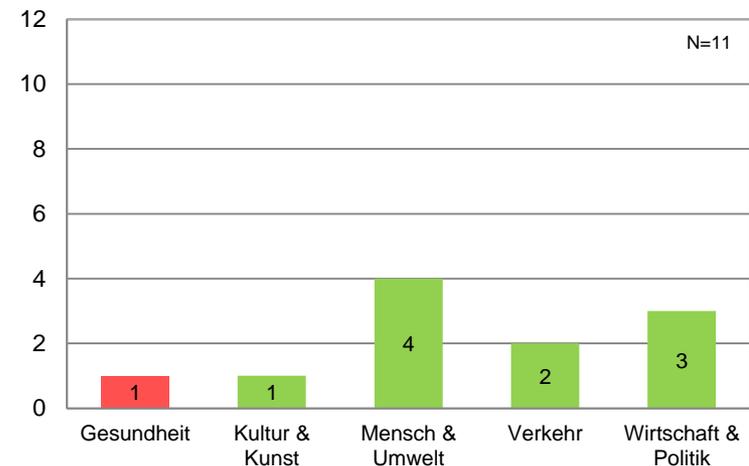
Klare Zustimmung zur Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung: 10 mal pro - 1 mal contra.

Bewertung: Parkraumbewirtschaftung



- 10 Interessengruppen (83%), die an der Befragung teilgenommen haben, befürworten die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung.
- 1 Interessengruppe (8%) lehnt die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ab.

Parkraumbewirtschaftung nach Kategorie

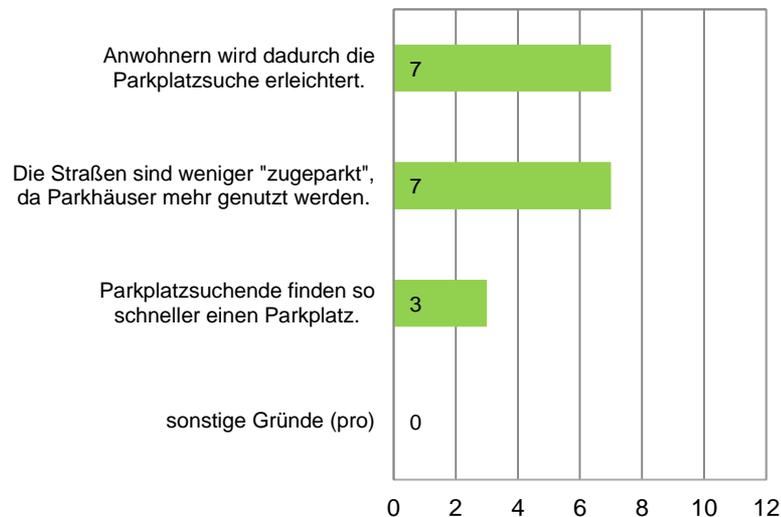


- Zustimmung erfolgt von Interessengruppen der Kategorien Kultur & Kunst, Mensch & Umwelt, Verkehr, Wirtschaft & Politik.
- Die Interessengruppe aus der Kategorie Gesundheit lehnt die Maßnahme ab.

5. Parkraumbewirtschaftung

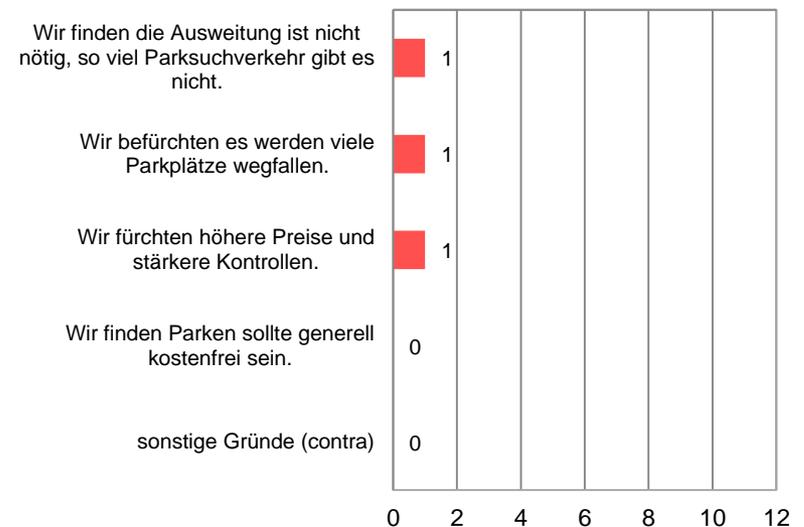
Leichtere & schnellere Parkplatzsuche, freiere Straßen vs.
Befürchtungen: weniger Parkplätze, höhere Kosten & Kontrollen.

PRO Parkraumbewirtschaftung



- Keine Nennungen -

CONTRA Parkraumbewirtschaftung

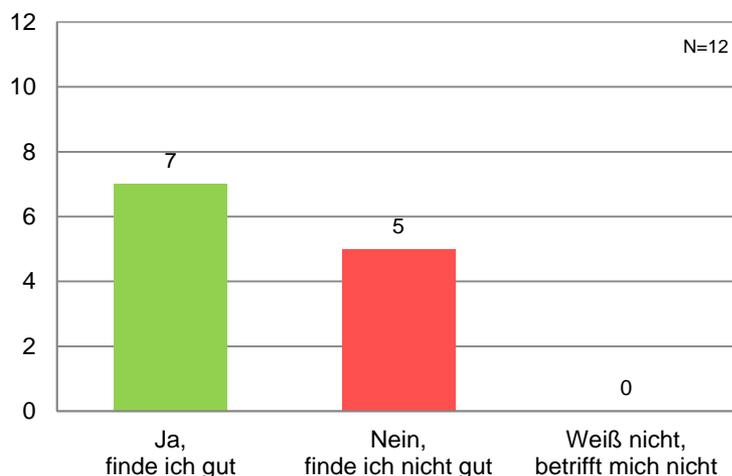


- Keine Nennungen -

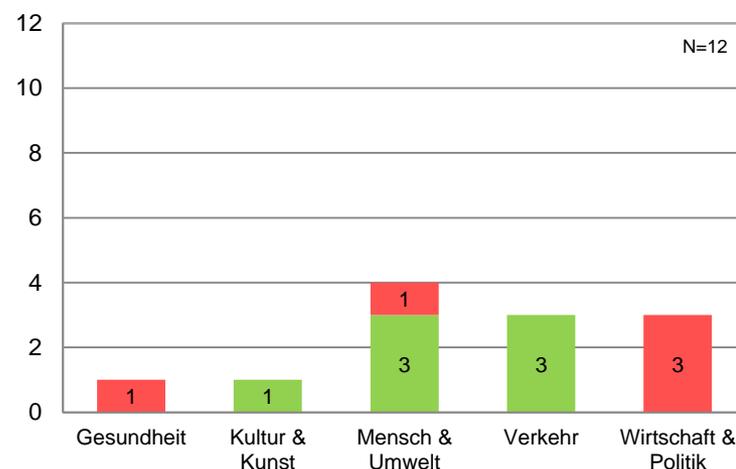
5. 30 km/h im Stadtgebiet

Uneinigkeit: 7 Interessengruppen befürworten die Geschwindigkeitsreduzierung, 5 Interessengruppen lehnen sie ab.

Bewertung: 30 km/h im Stadtgebiet



30 km/h im Stadtgebiet nach Kategorie



- 7 Interessengruppen (58%), die an der Befragung teilgenommen haben, befürworten die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im gesamten Stadtgebiet.
- 5 Interessengruppen (42%) lehnen die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im gesamten Stadtgebiet ab.

- Befürwortet wird die Maßnahme von Interessengruppen aus den Kategorien Kunst & Kultur, Mensch & Umwelt und Verkehr.
- Ablehnung der Geschwindigkeitsreduzierung erfolgt hauptsächlich durch Interessengruppen der Kategorien Gesundheit und Wirtschaft & Politik.

Inhalt:

Bewertung der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Stadtgebiet

Daten:

Interessengruppenbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

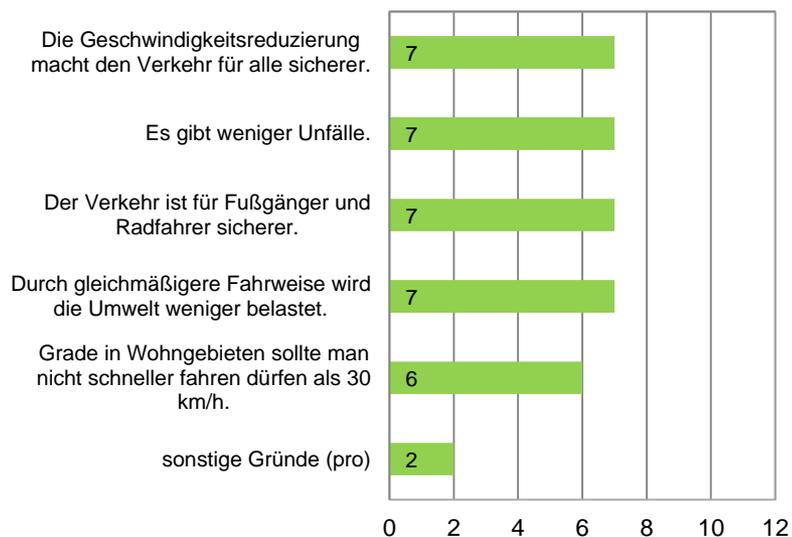
Legende:

- Ja, finde ich gut
- Nein, finde ich nicht gut
- Weiß nicht, betrifft mich nicht

5. 30 km/h im Stadtgebiet

Pro: Sicherheitsaspekte & Umweltschutz. Contra: ausreichend an Gefahrenstellen, Auswirkungen auf restl. Verkehr.

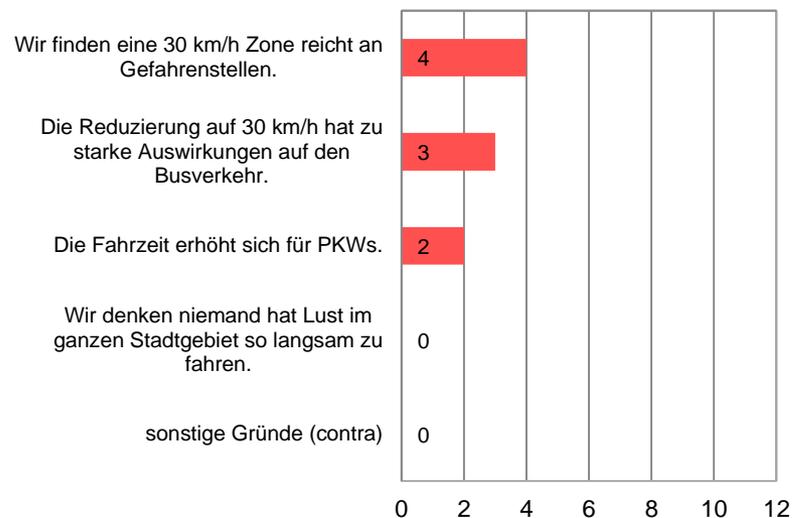
PRO 30 km/h im Stadtgebiet



Sonstige Gründe (pro) (Anzahl der Nennungen)

- Reduktion des CO₂-Ausstoßes (1)
- besserer Verkehrsfluss (1)

CONTRA 30 km/h im Stadtgebiet



- Keine Nennungen -

Inhalt:

Gründe für oder gegen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Stadtgebiet

Daten:

Interessengruppenbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

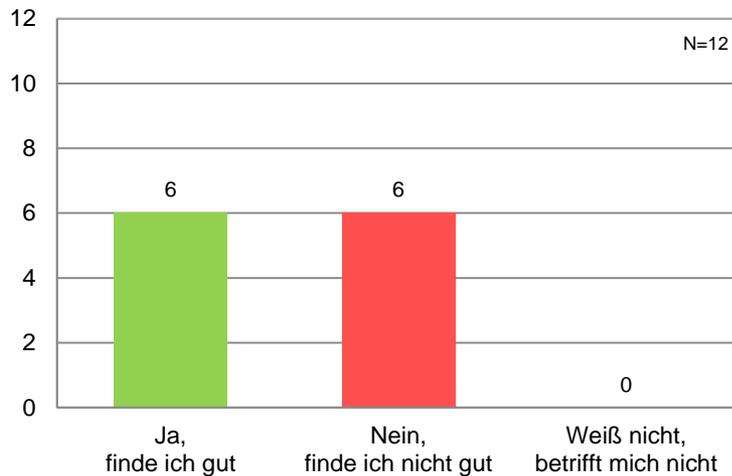
Legende:

■ Ja, finde ich gut
■ Nein, finde ich nicht gut
!! Voraussetzung/Wunsch

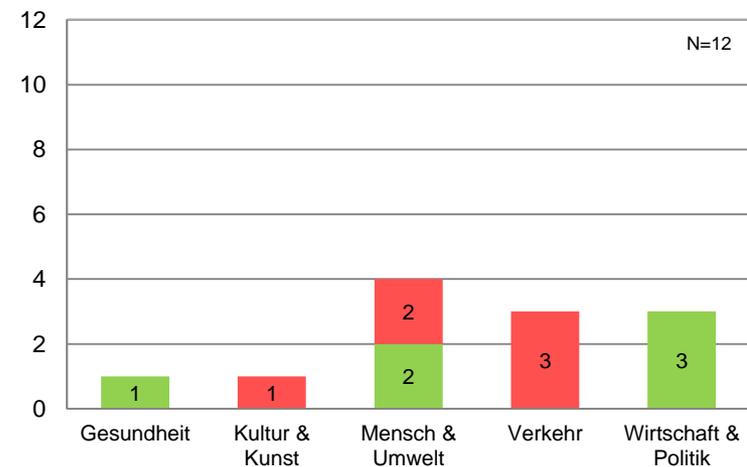
5. Krankenhaustangente

Uneinigkeit hinsichtlich des Baus der Krankenhaustangente: 6 Interessengruppen stimmen zu, 6 lehnen ab.

Bewertung: Bau der Krankenhaustangente



Krankenhaustangente nach Kategorie



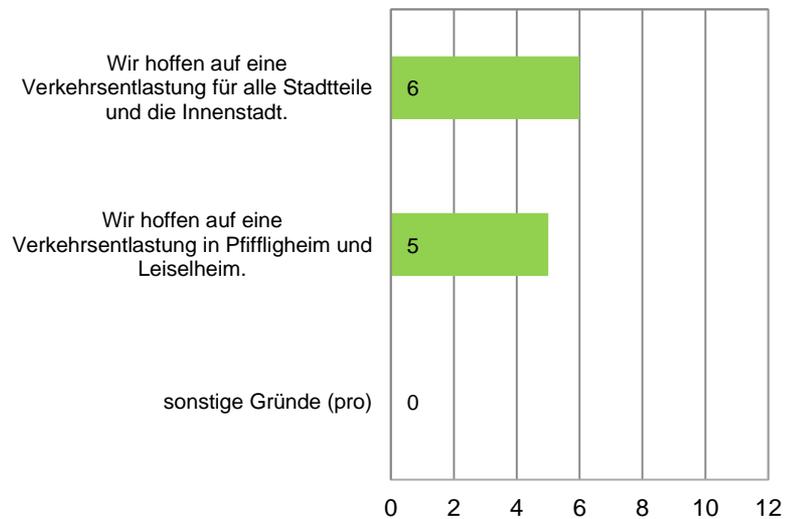
- 6 Interessengruppen (50%), die an der Befragung teilgenommen haben, befürworten den Bau der Krankenhaustangente.
- 6 Interessengruppen (50%) lehnen den Bau der Krankenhaustangente ab.

- Interessengruppen der Kategorien Gesundheit und Wirtschaft & Politik stimmen dem Bau der Krankenhaustangente zu.
- Ablehnung: Gruppen der Kategorien Kultur & Kunst und Verkehr.
- Kategorie Mensch & Umwelt: unterschiedliche Bewertung durch die Interessengruppen – 2 mal Zustimmung, 2 mal Ablehnung..

5. Krankenhaustangente

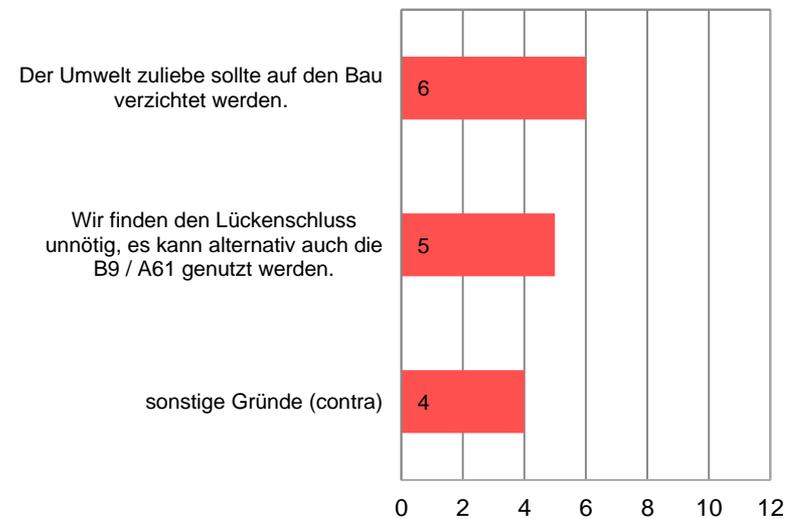
Hoffnung auf Verkehrsentslastung in den Vororten und der Innenstadt vs. Umweltschutz, Alternativrouten & Kosten.

PRO Krankenhaustangente



- Keine Nennungen -

CONTRA Krankenhaustangente



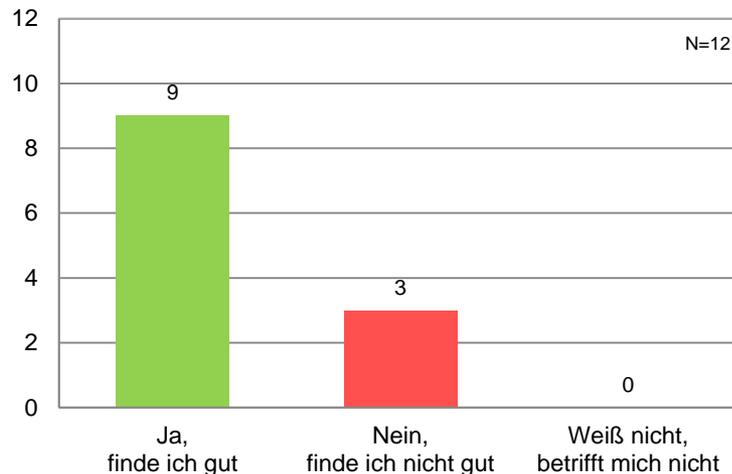
Sonstige Gründe (contra) (Anzahl der Nennungen)

- hohe Kosten - Geld woanders besser angelegt (2)
- generiert mehr Verkehr (2)
- Naherholungsgebiet wird geteilt (Umweltschutz) (1)

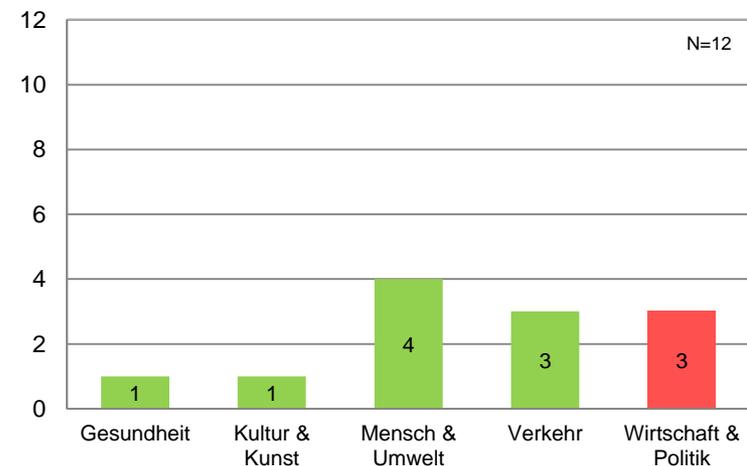
5. Autofreies Zentrum

9 von 12 teilnehmenden Interessengruppen befürworten das autofreie Zentrum, 3 lehnen es ab.

Bewertung: Autofreies Zentrum



Autofreies Zentrum nach Kategorie



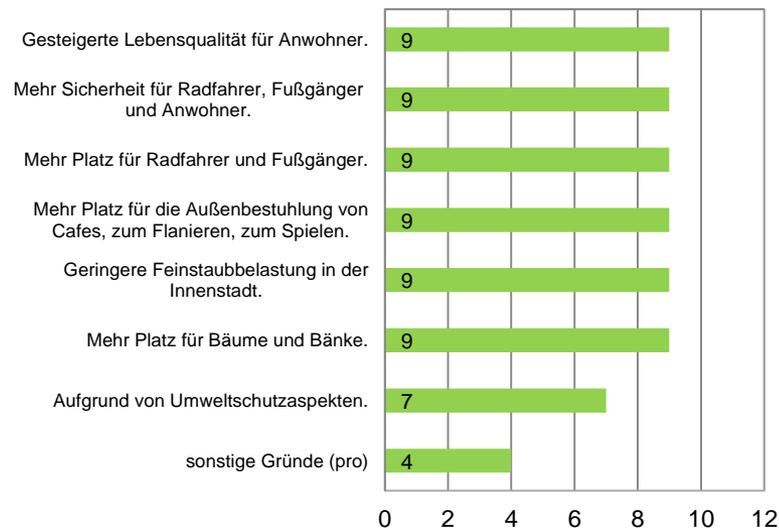
- 9 Interessengruppen (75%), die an der Befragung teilgenommen haben, befürworten das autofreie Zentrum.
- 3 Interessengruppen (25%) lehnen das autofreie Zentrum ab.

- Zustimmung von Interessengruppen aller Kategorien.
- Ausnahme: alle Interessengruppen der Kategorie Wirtschaft & Politik lehnen das autofreie Zentrum ab.

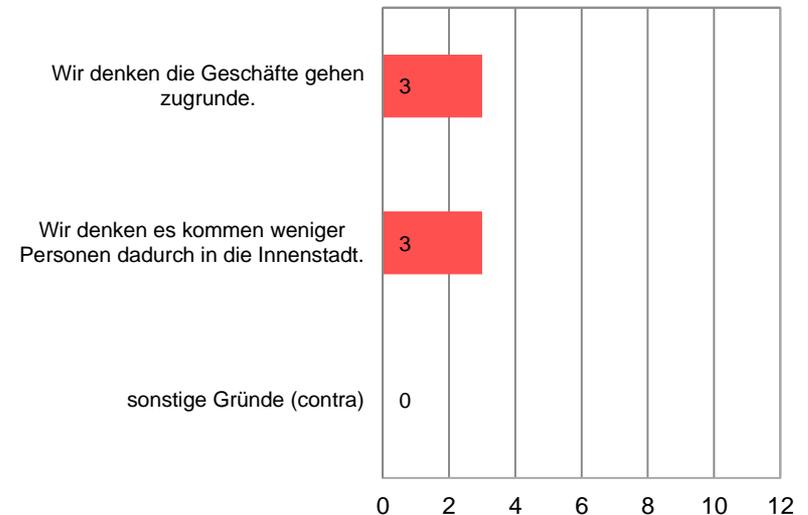
5. Autofreies Zentrum

Gesteigerte Lebensqualität, besseres Einkaufserlebnis vs. sterbende Geschäfte und verwaiste Innenstadt.

PRO autofreies Zentrum



CONTRA autofreies Zentrum



Sonstige Gründe (pro) (Anzahl der Nennungen)

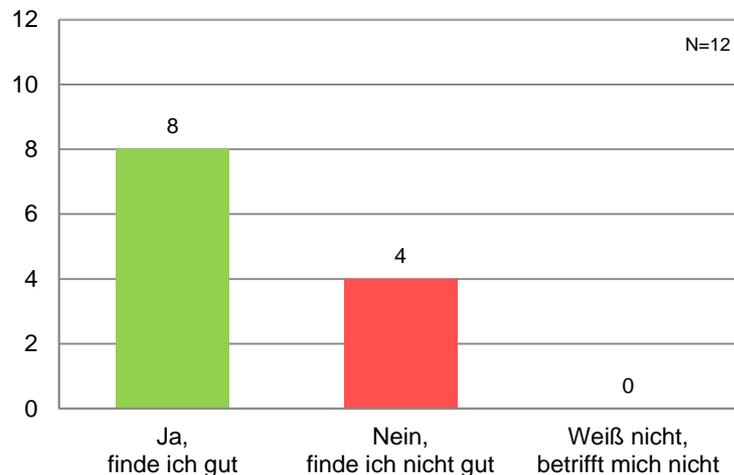
- verbessertes Einkaufserlebnis (1)
- Kosten - Nutzen positiv (1)
- steigert Attraktivität der Innenstadt (1)

- Keine Nennungen -

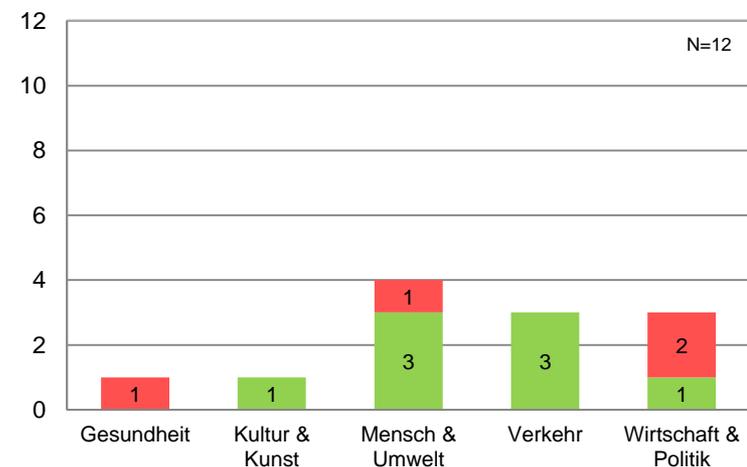
5. Bevorrechtigung an Ampeln

8 von 12 Interessengruppen finden eine bevorrechtigte Ampelschaltung für Radfahrer und Fußgänger gut.

Bewertung: Bevorrechtigte Ampelschaltung



Bevorrechtigte Ampelschaltung nach Kategorie



- 8 Interessengruppen (67%), die an der Befragung teilgenommen haben, befürworten die bevorrechtigte Ampelschaltung für Radfahrer und Fußgänger.
- 4 Interessengruppen (33%) lehnen die bevorrechtigte Ampelschaltung für Radfahrer und Fußgänger ab.

- Interessengruppen der Kategorien Kultur & Kunst und Verkehr befürworten die bevorrechtigte Ampelschaltung für Fußgänger und Radfahrer.
- Ablehnung dieser Maßnahme erfolgt (teilweise) durch Interessengruppen der Kategorien Gesundheit, Mensch & Umwelt und Verkehr.

Inhalt:

Bewertung der Bevorrechtigung der Ampelschaltung für Radfahrer und Fußgänger

Daten:

Interessengruppenbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

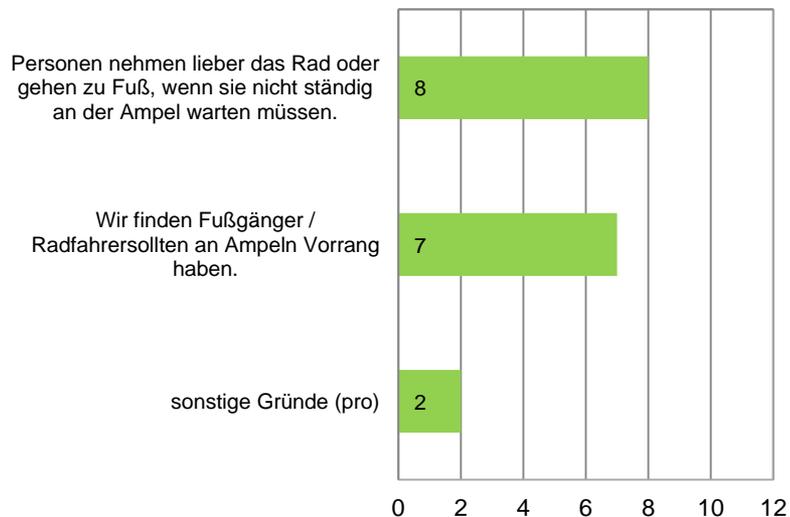
Legende:

- Ja, finde ich gut
- Nein, finde ich nicht gut
- Weiß nicht, betrifft mich nicht

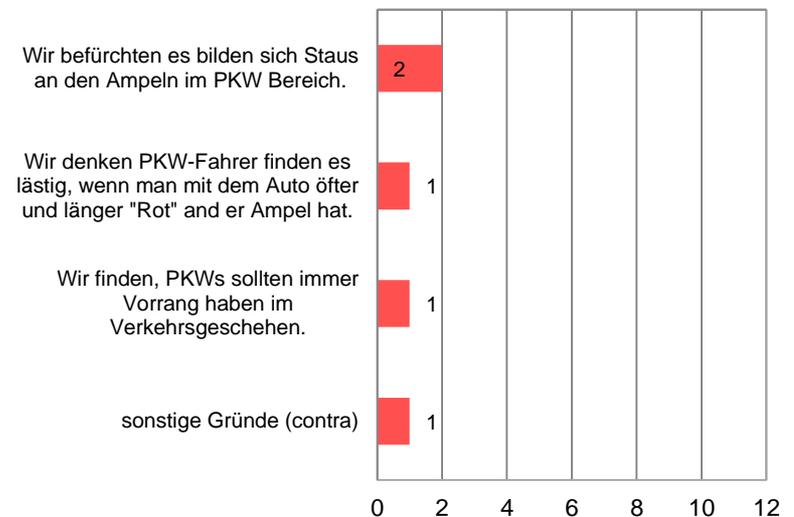
5. Bevorrechtigung an Ampeln

Mehr Rechte für Fußgänger/Radfahrer und Förderung des Radverkehrs vs. Staus und lästige Wartezeiten.

PRO Bevorrechtigung an Ampeln



CONTRA Bevorrechtigung an Ampeln



Sonstige Gründe (pro) (Anzahl der Nennungen)

- ! an wichtigen Übergängen (bspw. Vannini, Parma Platz, HVB...) ! (1)
- motiviert zum Umstieg aufs Fahrrad (1)

Sonstige Gründe (contra) (Anzahl der Nennungen)

- Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer (1)

Inhalt:

Gründe für oder gegen eine Bevorrechtigung der Ampelschaltung für Radfahrer und Fußgänger

Daten:

Interessengruppenbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

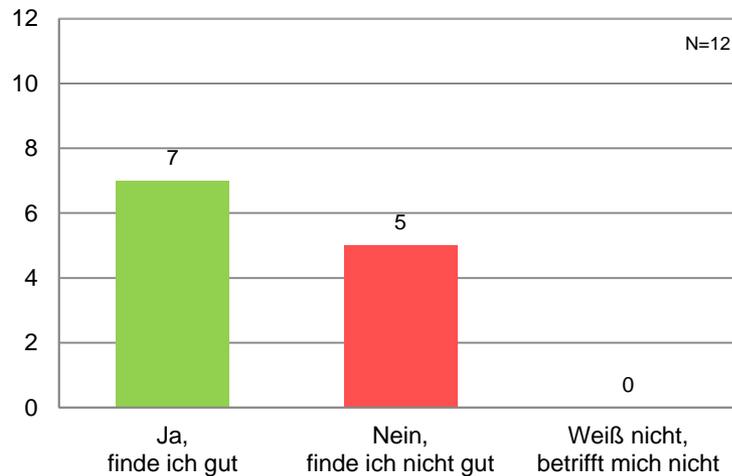
Legende:

- Ja, finde ich gut
- Nein, finde ich nicht gut
- !! Voraussetzung/Wunsch

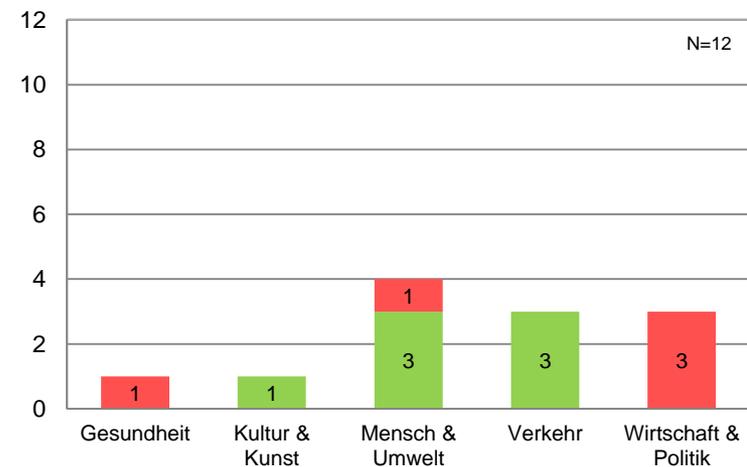
5. Kapazitätsreduzierung

Kapazitätsreduzierungen im KFZ-Grundnetz werden von 7 Interessengruppen befürwortet, 5 lehnen diese ab.

Bewertung: Kapazitätsreduzierung



Kapazitätsreduzierung nach Kategorie



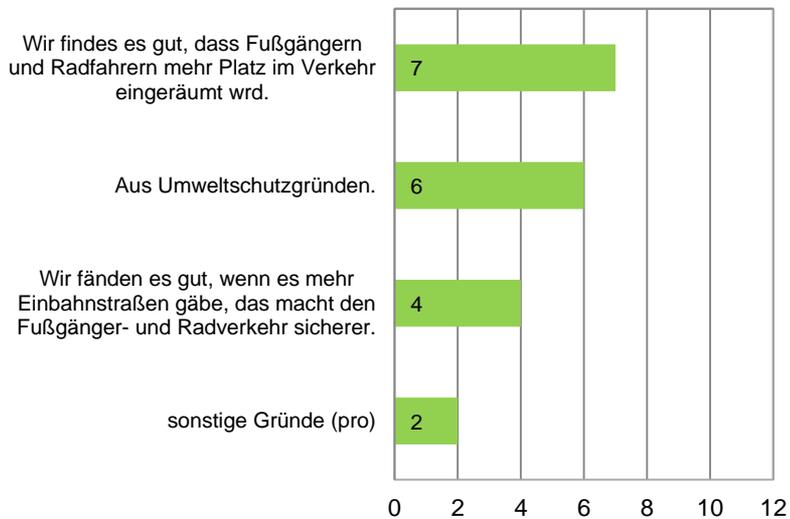
- 7 Interessengruppen (58%), die an der Befragung teilgenommen haben, befürworten eine Kapazitätsreduzierung im KFZ-Grundnetz.
- 5 Interessengruppen (42%) lehnen eine Kapazitätsreduzierung im KFZ-Grundnetz ab.

- Interessengruppen der Kategorie Verkehr, Mensch & Umwelt (vorwiegend) und Kultur & Kunst befürworten die Maßnahme.
- Ablehnung der Kapazitätsreduzierungen im KFZ-Grundnetz besonders durch Interessengruppen der Kategorien Gesundheit und Wirtschaft & Politik.

5. Kapazitätsreduzierung

Zwiespalt: mehr Platz für Fußgänger/Radfahrer & Umweltschutz vs. Staus und Vorrang des motorisierten Verkehrs.

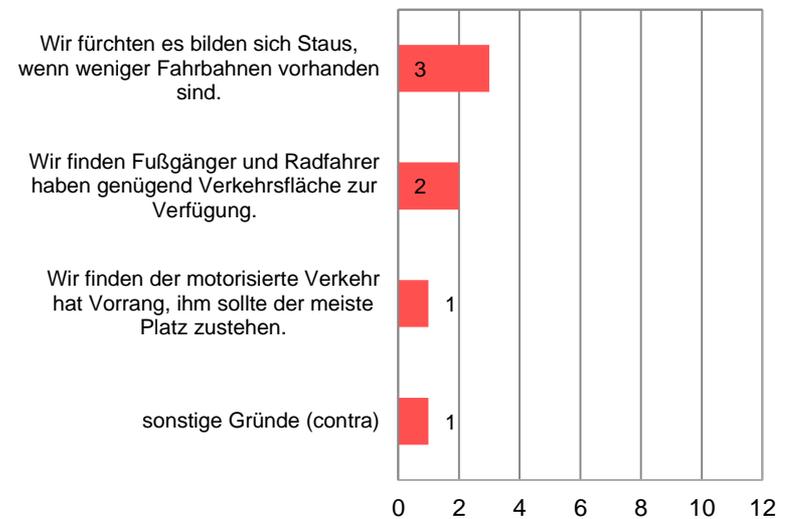
PRO Kapazitätsreduzierung



Sonstige Gründe (pro) (Anzahl der Nennungen)

- Lärmreduktion (1)
- mehr Lebensqualität für Anwohner (1)

CONTRA Kapazitätsreduzierung



Sonstige Gründe (contra) (Anzahl der Nennungen)

- Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer (1)

Inhalt:

Gründe für oder gegen eine Kapazitätsreduzierung im KFZ-Grundnetz

Daten:

Interessengruppenbefragung „Mobilität in Worms“ 2020

Zeitraum:

Juli/August 2020

Legende:

■ Ja, finde ich gut
■ Nein, finde ich nicht gut
!! Voraussetzung/Wunsch

8. Kontakt

Annett Böttner
6.6 Verkehrsinfrastruktur und Mobilität
Abteilungsleiterin
Stadtverwaltung Worms

Mail: annett.boettner@worms.de
Tel: 06241/853-6600

Daniela Schwartzmann
7.01 Stadtentwicklung
Demografie & Demoskopie
Stadtverwaltung Worms

Mail: daniela.schwartzmann@worms.de
Tel: 06241/853-7104