

## Ergebnisse der 4. Arbeitssitzung am 12.06.2017

In dieser Arbeitssitzung sollten die Themen aus den Themenfeldern mit hoher Priorität ausformuliert werden vom Arbeitsgruppen ausformuliert werden.

### Preise / Tarife

#### Thema 1.1. fahrscheinloser / kostenloser /umlagefinanzierter ÖPNV

**Anmerkung:** Hier muss erst einmal klargestellt werden, was konkret damit gemeint ist.

Klarstellung:

**Fahrscheinlos** ist nicht identisch mit kostenlos – es können z.B. e-Tickets oder Fahrscheine auf Smartphones die seitherigen Stempelkarten oder Einzelfahrscheine lediglich ersetzen.

**Kostenlos** bedeutet, dass für die ÖPNV-Benutzer keine Kosten je Fahrstrecke/Zeitabschnitt erhoben werden, sondern die Nutzung über Umlagen finanziert wird (z.B. Mobilitätsabgabe je Bürger, Unternehmensabgaben, Grundsteuererhöhung, Anteil an erhöhtem kommunalem Steueraufkommen u.a. – als Kombination). Wurde in HHN-Beitrag dargestellt.

Kostenloser ÖPNV wirkt nur in Kombination mit anderen Maßnahmen wie z.B.

- Parkraumbewirtschaftung (Teuerung, Reduzierung Fläche)
- City-Maut
- Straßen“rückbau“ (Spuren entfallen zugunsten des ÖPNV)
- Park & Ride

Notwendig auch im **Landkreis** um entsprechende Wirkung zu erzielen.

Für **alle** Nutzer kostenlos (nicht nur für Einwohner) um auch für Touristen attraktiv zu sein und einen einfachen Zugang zur umweltfreundlichen Mobilität möglich zu machen.

### Thema 1.2: e-Ticket nachträgliche Besserprüfung für alle Kartenarten

Bisher wird nur eine Besserprüfung im Zeitraum eines Tages zwischen Einzelfahrkarten und Tagesfahrkarten vorgenommen.

Es wird nicht geprüft ob eine Monatskarte besser wäre.

Einen Kurzstreckentarif gibt es beim e-Ticket nicht.

Generelle Besserprüfung deckelt die Fahrtkosten auf die Kosten eines Monatstickets.

Vorteil für den Benutzer: Er weiß, dass egal wie häufig er fährt, max. die Kosten eines Monatstickets anfallen. Führt sicherlich zu verstärkter Nutzung des ÖPNV.

Kurzstreckentarife sollten auch für das e-Ticket möglich sein und vor allem auch für die Stadtbahn angeboten werden (z.B. bis 3 Haltestellen nach Zustieg). Hier wären sicherlich neue Nutzer zu gewinnen, da für kurze Strecken (z.B. innerhalb Leingartens) die Kosten der Stadtbahn im Vergleich zur Autonutzung zu hoch sind. Im Busverkehr werden Kurzstreckenfahrtscheine angeboten.

Wichtig zum e-Ticket: Die Werbung muss forciert und der Preisvorteil besser herausgestellt werden.

### Thema 1.3: bis zum Alter von 15 Jahren kostenfreie Nutzung des ÖPNV

Bisher werden nur Kinder bis zum Alter von 6 Jahren in Begleitung eines Erwachsenen kostenlos befördert. Für Kinder im Alter 6 – 14 Jahren gibt es einen Kindertarif.

Für Kinder / Schüler und Studenten gibt es bei Zeitkarten reduzierte Sondertarife.

Hier ergibt sich die Schwierigkeit der Kontrolle: besser reduzierte Preise bis 15 Jahre mit Zeitkarten.

Ergänzung: Viel höhere Nutzerzahlen sind nach unserer Einschätzung bei dieser Gruppe durch kostenfreie Nutzung nicht zu erwarten (in dieser Altersklasse bleibt als Mobilitätsalternative Rad- oder Fußverkehr, „Taxi Mama“ wird vermutlich dadurch nicht vermieden.)

### Thema 1.4: Tarifsenkung für alle Fahrkartenarten

Die Fahrpreise des ÖPNV sind für viele Nutzergruppen zu hoch.

Das gilt auch im Vergleich zu Pkws; vor allen Dingen bei der Zusammenfahrt von mehreren Personen.

**Anmerkung:** *Die Vielzahl der unterschiedlichen Tarife ist unübersichtlich.*

Tarifsenkungen als Einzelmaßnahme haben vermutlich wenig **zusätzliche** Nachfrage zur Folge.

Ein Maßnahmenpaket aus Tarifvereinfachungen/-senkungen, nutzerorientierten Verbindungen und dichteren Taktungen, besserem Service, größerer Zuverlässigkeit und anderen, den MIV „erschwerenden“ Änderungen wird sicherlich mehr Fahrgäste zur Folge haben.

#### Thema 2.5: e-Ticket für andere Dienstleistungen erweitern

Hier gibt es schon einige gute Beispiele: Carsharing, Gaffenberg-Festival, Theater-, Konzertbesuche. Die sind weitere Angebote gesucht.

Carsharing funktioniert schon.

Im Mobilitätsbereich sinnvoll (auch Leihfahrräder).

Wahrscheinlich wird das e-Ticket durch das Handyticket überholt.

Wirkung sehr gering.

## Netz

### Thema 2.1: Überarbeitung Liniennetz

Ausgangslage:

Das heutige Netz ist sternlinienförmig angeordnet und alle Busse und Stadtbahnen fahren über den Knotenpunkt Allee/Kaiserstr/Moltkestr. Alle am Stadtrand liegenden Ziele sind nur über die Stadtmitte erreichbar, was zu unattraktiven Reisezeiten führt.

Verbesserungen:

Die Stadtbahn soll als Rückgrat des ÖPNV in Heilbronn etabliert werden, da sie in der Lage ist, größere Mengen an Fahrgästen auf eigenen Trassen schnell zu befördern. Deshalb ist es nötig, den Ausbau der Schienenanbindung nach Lauffen, ins Zabergäu und in das Schozachtal zu forcieren.

Die Buslinien durch die Innenstadt sollen durch Tangentialverbindungen miteinander verknüpft werden, um Stadteile am Stadtrand besser zu verbinden bzw. besser zu wichtigen Zielen zu kommen. Wichtige Ziele sind alle Schulen, Behörden, Gewerbegebiete wie Böllinger Höfe, Klinikum Gesundbrunnen sowie die Wohnorte der Heilbronnerinnen und Heilbronner.

Mögliche Tangentialverbindungen könnten sein:

Die heutige Linie 5 verbindet als südlichen Punkt die Hoover-Siedlung, die Hochschule und die umliegenden Schulen mit Böckingen, dem Sonnenbrunnen, die Möbelmeile, das Klinikum und Neckargartach und/oder Frankenbach (geändert im Juli 2013). Im Osten könnte die Linie 11 bis zur S-Bahnhaltestelle Pfühlpark verlängert werden.

Verlängerung der Linie 1 bis Hermann-Hesse-Straße.

Der Bahnhof Neckarsulm könnte direkt mit den Böllinger Höfen und weiter mit Biberach/Kirchhausen/Leingarten verknüpft werden.

Dazu ist notwendig, dass das ÖPNV-Netz als eine Einheit zumindest im Großraum Heilbronn gedacht wird und man sich von den Grenzen der einzelnen Gebietskörperschaften löst.

Die ein- und ausbrechenden Regionalbusse sollten auch als innerstädtische Verbindungen integriert werden, um die Ressourcen besser und effizienter zu nutzen

### Thema 2.2: Umsteigepunkt Sonnenbrunnen

Bisher sind nur die Linien 1 und 5 am Sonnenbrunnen mit der Stadtbahn verknüpft. Die Linie 8 und die wichtige Linien 6x führen bei der Haltestelle Grünwaldschule, die nicht von den Linien 1 und 5 bedient werden, ca. 150m an der S-Bahn-Haltestelle Sonnenbrunnen vorbei.

Der Sonnenbrunnen ist ein idealer Umsteigepunkt vom Bus zur Bahn und umgekehrt, sowohl in Richtung Innenstadt als auch in Richtung Leingarten-Schwaigern. Idealweise treffen alle Busse und Bahnen gleichzeitig ein, um einen idealen und zeitsparenden Übergang zu gestalten, mindestens jedoch in der Hauptverkehrsrichtung.

Damit lassen sich auch einige Busse parallel zur Stadtbahn einsparen, wenn die Fahrgäste auf die Schiene gelenkt werden.

Durch den Bau der Unterführung am Sonnenbrunnen besteht die Möglichkeit in der Großgartacher Str. /Ecke Grünwaldstr. je eine Fahrspur für den ÖPNV und Haltestellen einzurichten und alle Busse aus der Neckargartacher Str./Klingenberger Str. und Heidelberger Str. am S-Bahnhof Sonnenbrunnen vorbeizuführen.

### Thema 2.3: Busanbindung/Stadtteilumsteigehaltestellen

Es gibt nur wenige Verknüpfungspunkte der Linien in den Stadtteilen. Ursache dafür sind fehlende direkte Verbindungen zwischen den äußeren Stadtteilen.

Im neuen Netz sollte an folgenden Punkten ein Umstieg von Bus zu Bus oder von Bahn zu Bus bzw. von Bus zu Bahn einfach und schnell möglich sein.

1. Haltestelle Bahnhof Sontheim/Brücke nach Böckingen
2. Charlottenstraße/Max-Planck-Str. Schwabenhof
3. Hooverstraße
4. S-Bahn Pfühlpark
5. Theater/K3/Berliner Platz
6. Kreisverkehr Würzburger Str. in Frankenbach

## Thema 2.4: Überarbeitung der Bezeichnung der x-Linien (3x, 4x, 5x, 6x)

Die Bezeichnungen sind nicht eindeutig und nicht transparent.

Ziel sollte es sein, dass pro Linie ein eindeutiger Weg und ein Ziel vorgegeben ist, das immer identisch sind.

Die Nummerierung über Stadt und Regiobusse ist zu vereinheitlichen

## Takt, Bedienzeiten

### Thema 3.1: Übergeordnete Planungen

Eine Abstimmung der Bedienzeiten, des/der Takt(e) und der Verknüpfungen muss mit allen ÖPNV-Beteiligten gemeinsam erfolgen. Die Takte müssen kompatibel sein und sich entweder an einer Zehnernteilung der Stunde (1h, 30Min., 20 Min., 10 min.) oder an Teilen einer Stunde (1h, 1/2h, 1/4h, 1/8h) orientiert.

Umsteigezeiten und Wartezeiten bei Verspätungen müssen für alle gemeinsam geregelt werden.

Vorschlag: Um künftig einen dichteren Takt für ein vergrößertes Angebot planen zu können, schlagen wir Orientierung an eine 10-minütigen Einteilung vor (10. Min., 20. Min. 30 Min. usw.)

### Thema 3.2: Linienvverzahnung Regiobusse / Stadtbusse

Die Takte und die zeitlichen Verknüpfungen müssen so gestaltet werden, dass Umstiege ohne längere Wartezeiten ermöglicht werden. Eine Anschlussgarantie sollte gegeben sein. Auf Parallelstrecken (auch der Stadtbusse) ist eine der Fahrzeitpunkte anzustreben.

Anmerkung: Dieses Thema wurde in der Arbeitsgruppe aus Zeitgründen nicht behandelt.

### Thema 3.3: Stauabbau ÖPNV (z.B. Neckargartach, Frankenbach, etc.)

Was sind geeignete Maßnahmen, um Behinderungen des ÖPNV durch Stausituationen zu vermeiden?

An welchen Orten können welche konkreten Maßnahmen erfolgreich angewendet werden?

Vorschlag:

Die Einrichtung von Busspuren sollte, wo dies möglich ist, geprüft werden.

Wo dies nicht möglich ist, sollte dringend eine Änderung der Ampelschaltungen zugunsten des ÖPNV erfolgen. Die Ampelsteuerungsbeeinflussung sollte künftig in der Regel durch die Busse selbst erfolgen.

Dabei sollten zwei Möglichkeiten zum Einsatz kommen: Pförtnerampeln, durch die Ampelsteuerung wird die Durchfahrt für den MIV so lange gesperrt, bis der gemeldete Bus staufrei durchgefahren ist.

Verlängerte Grünphasen für die Situation, in der sich der Bus in der Grünphase befindet. Die Grünphase muss dann so lange erhalten bleiben, bis der Bus mit allen Fahrzeugen des MIV durch ist.

Diese Schaltungsformen sind heute nicht oder nur ungenügend im Einsatz. Durch eine konsequent busgesteuerte Ampelschaltung könnten so erhebliche Verzögerungen vermieden werden.

#### Thema 3.4: Längere Bedienzeiten, dichter Grundtakt

Bedienzeiten von Bus und Bahn aufeinander anpassen. Hier ist auch das Thema Nachtbus relevant.

Die Bedienzeiten sollten ausgeweitet werden, sie sind nicht mehr zeitgemäß und damit nicht mehr an den Bedarfen den Nutzer orientiert.

Künftige Zeiten:

Volllastzeiten: Von 06.00 Uhr bis 20.30 Uhr

Abendlastzeiten: Von 20.30 Uhr bis 00:30 Uhr

Danach jeden Wochentag einen Nachtbus

Freitag und Samstag mindestens 2 bis 3 Nachtbusse.

#### Taktzeiten:

Um eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils auf 20 % zu erreichen müssen die Taktzeiten verkürzt werden. Die Arbeitsgruppe empfiehlt einen Grundtakt von 10 Minuten. Dieser sollte nach und nach auf allen Linien eingeführt werden, die derzeit im 15-Min.-Takt fahren. Begonnen sollte hier mit der stark genutzten Linie 60 und der Linie 1. Bei Linie 1 könnte schon kurzfristig eine Verbesserung und klarere Vertaktung erreicht werden, wenn die Linie 5 ohne Betriebspausen in der Tageslastzeit durchgeführt würde. In guter Abstimmung mit den Fahrzeiten der Linie 1 könnte dann für Böckingen Süd schon kurzfristig mindestens ein 10-Min.-Takt gesichert werden.

Weitere Linien könnten folgen.

Keine Linie sollte unterhalb eines Taktes von 30 Minuten fahren. Dies gilt auch für die Abendlinien und sollte v.a. Einer Verbesserung des Anschlusses der Außenbezirke dienen.

#### Thema 3.5: Verkehrskonzept bei Events (z.B. Volksfest, Konzerte, Late-Night Shopping etc.) Anpassung der Bedienzeiten und Verstärkung der Linien bzw. Sonderlinien

Vorschlag: Neben der Ausweitung der regelmäßigen Bedienzeiten in den Abend- und Nachtstunden bis 00.30 Uhr (siehe Thema 3.4) und der Ausweitung der Nachtbuslinien (ebd.), sollte die Zusammenarbeit mit den Veranstaltern der Events verstärkt werden. So sollte geprüft werden, ob es möglich ist, zum Ende von Events am Eventpunkt Busse mit allen wichtigen Linienzielen starten zu lassen.

#### Service

##### Thema 4.1: Haltestellen verbessern (Sitze / Wetterschutz / Beleuchtung)

Die Haltestellen sollen in der Hand der Stadt (Verkehrsbetriebe) bleiben und können dann zu Werbezwecke verpachtet werden.

Alle Haltestellen, die nachweislich keine reinen Ausstiegshaltestellen sind, sollen eine Standardausrüstung aufweisen.



Zur Standardausrüstung zählen:

- Wetterschutz (auch an den Seiten),
- Sitzgelegenheiten in zwei Höhen (nicht vor Fahrplänen),
- Gute Beleuchtung bei Dunkelheit auch Fahrpläne und Informationen,
- Kennzeichnung der Haltestelle mit Namen und allen Linien (auch Regiobuslinien, wenn sie hier halten),
- Fahrpläne mit auch bei Dunkelheit lesbarer Schriftgröße (auch der Fußnoten),
- Zusätzliche Informationen wie Tarife, Netzplan und Stadtplanausschnitt,
- Papierkorb,
- Sichtbarkeit der anfahrenen Busse von den Sitzplätzen aus,
- Ausstattung mit einem haltestellenspezifischen QR-Code mit Fahrplaninformationen,
- Hinweise, wie Mängel gemeldet werden können.

Die Zustände der Haltestellen und deren Ausrüstung ist regelmäßig (2-Mal pro Jahr) zu überprüfen.

Wichtige Umsteigehaltestellen sind mit Toiletten auszurüsten oder mit Hinweisen, wo sich nahegelegene öffentliche Toiletten befinden, zu versehen.

In den Bussen gibt es beim Fahrer Mängelzettel, die nach dem ausfüllen beim Fahrer abgegeben werden können.

#### Thema 4.2: Anzeigen verbessern (Infotafeln /Apps)

Alle Umsteigehaltestellen sind mit elektronischen Realtime-Anzeigen auszustatten, auf denen, neben Datum und Uhrzeit, die Ankunftszeiten der nächsten Busse (Stadtbahnen) aller Linien angezeigt werden. Verspätungen sind herausgehoben anzuzeigen

Ins allen Bussen sind Bildschirme angebracht, auf denen neben Liniennummer, Datum und Uhrzeit die nächsten Haltestellen, die Endhaltestelle sowie Umsteigemöglichkeiten in andere Linien mit Angabe deren Endhaltestelle angezeigt werden.

Die nächste Haltestelle, Linienverzweigungen oder Umsteigemöglichkeiten werden auch angesagt.

#### Thema 4.3: Regionalbusse (Hinweisschilder / Fahrpläne) (siehe auch 4.1)

An allen Stadtbushaltestellen werden die Liniennummern der haltenden Regionalbusse angezeigt.

Es sind neben den Stadtbusplänen auch die Pläne der Regionalbusse mit dem Endziel und den bis dahin angefahrenen Haltestellen anzubringen.

In den Fahrplankästen sind auch die Fahrpläne der Regionalbusse auszuhängen.

**Anmerkung:** Regionalbusse könnten als „Schnellbuslinien“ in die Stadt genutzt werden, da sie nicht an allen Haltestellen der Stadtbusse halten.

*Hinweis:* Auf Parallelstrecken mit den Stadtbussen sollte die Regiobusse zeitlich verzahnt fahren.

#### Thema 4.4: Kombiniertes Stadt- u. Linienfahrplan

An den wichtigsten Haltestellen sollten die Lage der Haltestellen in einem groben Stadtplan und ein detaillierter Stadtplanausschnitt der Umgebung der jeweiligen Haltestelle mit Eintrag des Linienverlaufs ausgehängt werden.

Daneben sollte ein Gesamtstadtlinienplan ausgehängt sein.

#### Thema 4.5: Landkreisbus und Stadtbus an derselben Haltestelle

Die Haltestellen von Stadt- und Landkreisbusse sollen, wenn möglich, örtlich zusammengelegt werden (z.B. Allee, Hbf).

### Bewertung der erarbeiteten Maßnahmen

Die Maßnahmen wurde in nach einem einheitlichen Schema darauf hin bewertet, wie wichtig sie sind, neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen. In der Tabelle wurde dann unterschieden, ob die Umsetzung der Maßnahmen kurz-, mittel- oder langfristig möglich und ob sie relativ kostengünstig oder teuer sind.

Verbesserungen im ÖPNV von Heilbronn

Die grün markierten Maßnahmen sind diejenigen mit dem höchsten Nutzen in Bezug auf neue Fahrgäste.

Thema	kurzfristig realisierbar (weniger 1 Jahr)				mittelfristig realisierbar (1 – 5 Jahre)				langfristig realisierbar (mehr als 5Jahre)			
	gering		hoch		Gering		Hoch		gering		hoch	
	g	h	g	h	G	h	g	h	g	h	g	h
Thema 1.1 Überarbeitung Liniennetz						X						
Thema 1.2 Umsteigepunkt Sonnenbrunnen								X				
Thema 1.3 Busanbindung/ Stadtteilumsteigehaltestellen								X				
Thema 1.4 Überarbeitung der Bezeichnungen der x-Linien					X							
Thema 2.1 (fahrcheinloser)/kostenloser/umlagefinan- zierter ÖPNV								mögl. X				real.H N X
Thema 2.2 e-Ticket nachträgliche Besserprüfung	X											
Thema 2.3 bis Alter 15 kostenfrei (Kostenberechnung erforderlich – Nutzerzahlen?)							X ?					
KostenThema 2.4 Tarifsenkung für alle Fahrkartenarten (als Einzelmaßnahme!)			X									
Thema 2.5 e-Ticket für andere Dienstleistungen ohne Mobilität					X							
Thema 2.5 e-Ticket für andere Mobilitäts- dienstleistungen							X					

Thema	kurzfristig realisierbar (weniger 1 Jahr)				mittelfristig realisierbar (1 – 5 Jahre)				langfristig realisierbar (mehr als 5Jahre)			
	gering		hoch		Gering		Hoch		gering		hoch	
Kosten	g	h	g	h	g	H	g	h	g	h	g	h
Wirkung hoch / gering	g	h	g	h	g	H	g	h	g	h	g	h
Thema 3.1 übergeordnete Planungen								X				
Thema 3.2 Linienverzahnung Regio/Stadt												
Thema 3.3 Stauabbau ÖPNV								X				
Thema 3.4 Längere Bedienzeiten,												X
Thema 3.4 dichter Grundtakt						X						
Thema 3.5 Verkehrskonzept bei Events								X				
Thema 4.1 Haltestellen verbessern							X					
Thema 4.2 Anzeigen verbessern							X					
Thema 4.3 Regionalbusse	X											
Thema 4.4 kombinierter Stadt- u. Linienfahrplan	X											
Thema 4.5 Landkreisbus und Stadtbus an derselben Halterstelle							X					

