

Lokale Agenda will ÖPNV attraktiver machen

HEILBRONN *Bürgergruppe erarbeitet Katalog mit Vorschlägen zur Verbesserung des Bus- und Bahnangebots*

Von unserem Redakteur
Kilian Krauth

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Raum Heilbronn müsste eigentlich aus einem Guss sein, sprich: Stadt und Landkreis sollten gemeinsame Linien planen und betreiben. In der Verwaltungen sollten die Themen Mobilität und Klimaschutz jeweils in einem Amt gebündelt werden. Und: Das ÖPNV-Angebot sollte zeitlich und räumlich verdichtet werden. Nur so könnten mehr Bürger zum Umstieg auf Bus und Bahn motiviert – und in der Folge verstopfte Straßen entlastet und Luftschadstoffe abgebaut werden.

Kommunalpolitik So lauten die Kernaussagen eines in fünf Workshops erarbeiteten Katalogs des Lokale-Agenda-Arbeitskreises Mobilität zur Verbesserung des ÖPNV in Heilbronn. Die Bürgerbewegung hat das gut strukturierte Werk jetzt an Oberbürgermeister Harry Mergel übergeben, wird es den Ratsfraktionen zur Verfügung stellen und im Frühjahr bei einer Veranstaltung der Öffentlichkeit vorstellen. Über einen möglichst breiten kommunalpolitischen Diskurs sollen die Vorschläge schließlich in das städtische Mobilitätskonzept einfließen, wo der ÖPNV nach Meinung der Agenda-Aktivisten Ulrich Baumann und Roland Arnold bisher zu kurz kommt. Hier ihre wesentlichen Verbesserungsvorschläge:

■ **Netzausbau:** Das bisherige Netz ist sternförmig auf die Kernstadt zugeschnitten, die meisten Stadtbahnhaltepunkte werden von Bussen nicht bedient. Besser wären Tangentiallinien, die die Stadtränder miteinander verbinden. Haltestellen sollten nicht weiter als 500 Meter auseinanderliegen, Stadtteile Umsteigepunkte mit Anschlussgarantie bekommen. Mehr Busse sollten direkt ans ÖPNV-Rückgrat Stadtbahn

angebunden werden. Und weiter: dichtere Taktung nach Neckarsulm; Ausbau nach Sontheim, Schozach- und Bottwartal sowie ins Zabergäu. Gemeinsames Netz mit dem Landkreis; pro Linie nur ein Ziel.

■ **Takt verdichten:** Es wird ein Grundtakt von zehn – statt 15 – Minuten empfohlen, 30 Minuten wären die Schmerzgrenze, auch abends.

■ **Betriebszeiten** sollten so verlängert werden: Schwachlast am Morgen 4.30 bis 6 Uhr; Volllast 6 bis 20.30 Uhr; Abendlast 20.30 bis 0.30 Uhr; danach ein Nachtbus pro Wochentag, freitags und samstags mindestens zwei bis drei Nachtbusse.

■ **Tarife vereinfachen:** fahrscheinlose ÖPNV-Nutzung per E-Ticket oder Handy – mit mittelfristiger Finanzierung über Mobilitätsabgaben pro Bürger oder Firma.

■ **Zuverlässigkeit:** mehr Pünktlichkeit durch bessere Bus-Ampelschaltungen, weitere Busspuren, vermehrte Verlagerung auf die Stadtbahn, Umsteigepunkte mit Anschlussgarantie.

■ **Service verbessern:** an Haltestellen, an und in Bussen und Bahnen, bei Fahrgastinfos, bei der Beratung an Verkaufsstellen und beim Fahrer, Infomaterial und Werbung.

■ **Raum- und Bauplanung:** Neubaugebiete entlang der ÖPNV-Linien entwickeln. Baugenehmigungen ohne Stellplatzgebot, um den öffentlichen Parkdruck zu erhöhen.

■ **Arbeitgeber:** Firmen sollen ihre Mitarbeiterparkplätze reduzieren und mit dem Geld Job-Tickets anbieten und sich am allgemeinen ÖPNV-Ausbau beteiligen.

■ **Stadt und Landkreis:** Heilbronn braucht ein Amt für Mobilität, das alle Belange der Mobilität – vor allem auch die Verzahnung des ÖPNV im Großraum Heilbronn – organisiert, im Idealfall mit einem entsprechenden Landkreis-Amt.

■ **Kfz ausbremsen:** In der Kernstadt sollten nur noch Anwohner parken dürfen. Parkhausgebühren werden schrittweise erhöht, vermehrte Kontrollen, Bußgelder sollten dem ÖPNV zugute kommen.

■ **Umweltfreundliche Busse:** Alle Fahrzeuge der Stadtwerke Heilbronn und die Regionalbusse sollten sofort auf umweltfreundliche Antriebe umgestellt werden – um so mit gutem Beispiel voranzugehen, beziehungsweise zu fahren.

@ **Infos zu Konzept und Agenda**
www.agenda21-hn.de

Ausgangssituation

Die Zahl der Fahrgäste im öffentlichen Personennahverkehr **ÖPNV stagniert** in Heilbronn seit Jahren. Sie lag 2015 bei 17,1 Millionen im Stadtbus und bei 5,6 Millionen in der Stadtbahn (ohne Nord-Schiene). Der Anteil des ÖPNV am Modal-Split, also am gesamten Verkehrskuchen, ist mit zehn Prozent im Vergleich zu anderen großen Städten (im Schnitt 13 Prozent) gering; Pkw machen 57 Prozent aus, Radler elf, Fußgänger 18 Prozent, der Rest sind Sonstige. Gleichzeitig **wuchs der Kfz-Bestand** bis 2015 auf 71 788 in der Stadt und 263 684 im Landkreis. Das Stadtbusnetz umfasst eine Linienlänge von 235 Kilometern mit einer Gesamtlei-

stung von 3,37 Millionen Nutzwagenkilometern und 17,1 Millionen Fahrgästen. Das Stadtbahnnetz ist in Heilbronn sieben Kilometer lang mit einer Gesamtleistung von 318 000 Betriebskilometern und 5,6 Millionen beförderten Personen (2015). Der Arbeitskreis Mobilität der Lokalen Agenda 21 klinkt sich mit seinem **Vorschlagskatalog** zur ÖPNV-Attraktivierung in den städtischen Beteiligungsprozess zum Mobilitätskonzept Heilbronn 20230 ein. Der Katalog ist das Resultat aus **fünf Workshops** mit durchschnittlich 14 Teilnehmern, darunter Verwaltungsleute, Studenten, Jugendgemeinderäte, (ehemalige) Stadträte. *kra*



Nicht überall sind Bus und Stadtbahn so gut verknüpft wie am Heilbronner Marktplatz (Foto) oder etwa am Hauptbahnhof.