Verbesserung des ÖPNV in Heilbronn

Zusammenfassung aller Arbeitssitzungen und

Abschlussbericht

Verfasser: *Uwe Ahrens*

Lokale Agenda 21

Arbeitskreis Mobilität

c/o

E-Mail:

ak.mobilitaet@agenda21-hn.de

Kontakt: Roland Arnold

September 2017

Inhalt

1 Einleitung 4
2 Einladungsschreiben 7
3 Ergebnisse der 1. Arbeitssitzung am 20.03.2017 9
4 Ergebnisse der 2. Arbeitssitzung am 24.04.2017 13
4.1 Themenfeld: Tarife/Preise 13
4.2 Themenfeld „Netz“ 15
4.3 Themenfeld „Takt und Bedienzeiten“ 17
4.4 Themenfeld „Service“ 18
5 Ergebnisse der 3. Arbeitssitzung am 15.05.2017 20
5.1 Preise / Tarife 20
5.2 Netz 22
5.3 Takt, Bedienzeiten 24
5.4 Auswahl der wichtigsten Vorschläge 26
6 Ergebnisse der 4. Arbeitssitzung am 12.06.2017 28
6.1 Preise / Tarife 28
6.2 Netz 31
6.3 Takt, Bedienzeiten 33
6.4 Service 35
6.5 Bewertung der erarbeiteten Maßnahmen 37
7 Ergebnisse der 5. Arbeitssitzung am 17.07.2017 40
7.1 Ergebnisse 41
8 Verbesserungsmöglichkeiten 43
8.1 Netzausbau 43
8.2 Dichterer Takt 45
8.3 Verlängerte Betriebszeiten 45
8.4 Vereinfachung der Tarife 46
8.5 Erhöhung der Zuverlässigkeit 47
8.6 Erhöhung der Servicequalität 47
8.7 ÖPNV bei Raum- und Bauplanung mitdenken 48

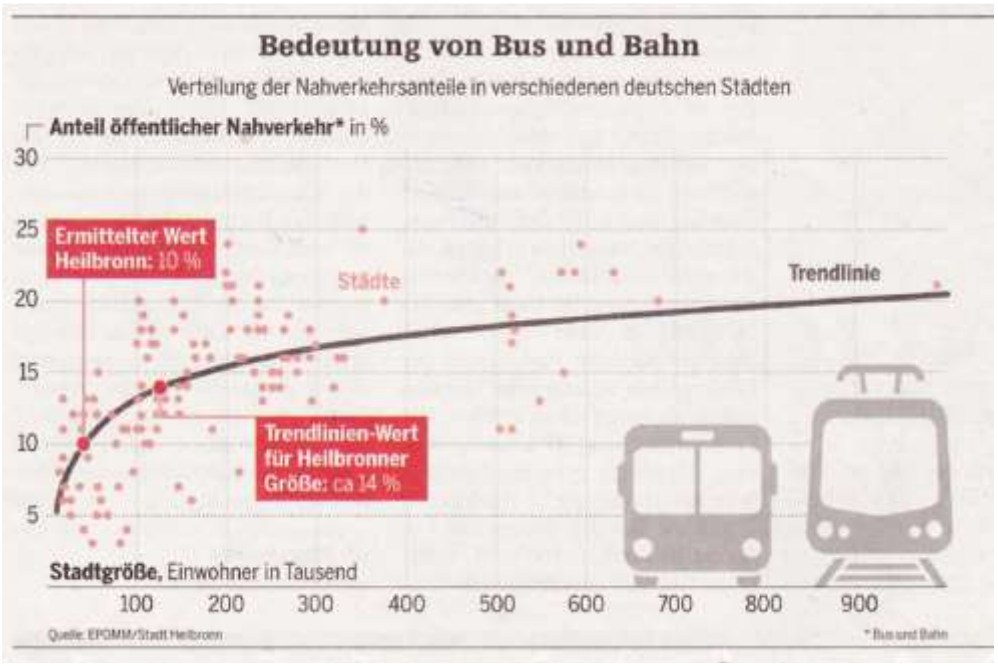
8.8 Einbeziehung der Arbeitgeber 48
8.9 Gemeinsame Planungen der Stadt und des Landkreises 48
8.10 Geringere Attraktivität für MIV 49
8.11 Fahrzeuge umweltfreundlich gestalten 49
9 Zusammenfassung 50
10 Literaturverzeichnis 51
11 Anlagen 51

1 Einleitung

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) als Teil des Umweltverbundes stagniert in Heilbronn in Bezug auf die beförderten Personen seit Jahren

Quelle: Heilbronner Stimme vom 6.12.2016

Der Anteil des ÖPNV am Modal-Split ist mit 10% im Vergleich zum Durchschnitt ähnlich großer Städte mit 13% zu niedrig.



Quelle: Heilbronner Stimme vom 6.12.2016

Gleichzeitig nimmt der Bestand an PKW im Stadt- und Landkreis seit Jahren deutlich zu.

Quelle: Heilbronner Stimme vom 6.12.2016

Maßgebend für Bedienqualitäten des ÖPNV in Heilbronn sind die Vorgaben des Nahverkehrsplanes von 2013.

Das Stadtbusnetz umfasst eine Linienlänge von 235 km, mit einer Gesamtleistung von 3,37 Mio. Nutzwagenkilometer und 17,1 Mio. beförderte Personen. Das Stadtbahnnetz umfasst in Heilbronn eine Linienlänge von 7 km, mit einer Gesamtleistung von über 318000 Betriebskilometer und ca. 5,6 Mio. beförderte Personen (2015).

Als Resultat der Gesamtentwicklung gibt es auf vielen innerstädtischen Hauptstraßen Staus in der morgendlichen und abendlichen Rushhour und die Luftqualität an der innerstädtischen Messstelle des Landesamtes zeigt alarmierende Grenzwertüberschreitungen in Bezug auf NO_x. Am Klinikum Gesundbrunnen gibt es Parkplatznot. Deshalb werden sowohl Forderungen nach mehr Parkraum im Bereich des Klinikgeländes, als auch Forderungen nach mehr Straßen, um Staus zu vermeiden, erhoben.

In Heilbronn gibt es 10 Stadtbuslinien (davon 2 Berufsverkehrslinien), zwei Nachtbuslinien, zwei Frühbuslinien und eine Ausflugsbuslinie.

1. Linie 1: ca. 15%
2. Linie 5: ca. 4% Berufsverkehrslinie
3. Linie 8: ca. 2% Berufsverkehrslinie
4. Linie 10: ca. 12%
5. Linie 11: ca. 7%
6. Linie 12: ca. 11%
7. Linie 13: unter 1% Kleinbus
8. Linie 3x: ca. 18%
9. Linie 4x: ca. 7%
10. Linie 6x: ca. 24% (stärkste Linie)

Bis Ende 2018 erstellt die Stadtverwaltung in einem Beteiligungsprozess ein Mobilitätskonzept „Heilbronn 2030“, das alle Verkehre umfassen soll.

Aus diesen Gründen veranstaltete der Arbeitskreis Mobilität der Lokalen Agenda21 Heilbronn fünf offene Workshops mit folgenden Zielen:

→ Erhöhung des Anteils Umweltverbund am Gesamtverkehr

→ Erreichung der Klimaziele der Stadt Heilbronn

→ Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität in der Stadt

→ Reduzierung des Lärms in der Stadt

Die Workshops wurden zwischen März und Juli 2107 an 5 Abenden in der VHS im Deutschhof durchgeführt. Durchschnittlich nahmen daran 14 Personen teil.

1. Workshop (März): Stärken –Schwächen-Analyse
2. Workshop (April): Analyse des Istangebotes und Bewertung
3. Workshop (Mai): Handlungsfelder und Verbesserungsmöglichkeiten
4. Workshop (Juni): Ausarbeitung der Verbesserungsmöglichkeiten und Bewertung
5. Workshop (Juli): übergeordnete Maßnahmen und Prioritäten

2 Einladungsschreiben

Projektgruppe des Arbeitskreises **Mobilität** in der
Lokalen Agenda 21 Heilbronn

Die Zukunft des ÖPNV in Heilbronn

Der Arbeitskreis Mobilität möchte mit allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern in Heilbronn eine Diskussion über die zukünftige Entwicklung des **Ö**ffentlichen **P**ersonen**N**ah**V**erkehrs (ÖPNV) in Heilbronn führen.

Nach den neuesten Zahlen stagniert der Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr in Heilbronn seit vielen Jahren. Trotz Zugewinne durch die Stadtbahn musste der Busverkehr in der letzten Zeit Verluste hinnehmen und der Anteil des ÖPNV an der gesamten Verkehrsleistung verharrt bei ca. 10 %. Er liegt deutlich niedriger als der Durchschnitt vergleichbarer Städte.
Der ÖPNV ist ein wichtiger Teil des **Umweltverbund**s, bestehend aus Fuß- und Radverkehr und eben dem ÖPNV. Der Anteil des Umweltverbundes an der gesamten Verkehrsleistung in der Stadt soll ansteigen. Dazu kann der ÖPNV einen wesentlichen Teil beitragen.
Daher wollen wir die Diskussion über die Weiterentwicklung des ÖPNV in Heilbronn anregen.

Unsere Ziele sind dabei:

- Der ÖPNV ist verstärkt zu fördern, da er gegenüber dem **M**otorisierten **I**ndividual**V**erkehr (MIV) die Nachhaltigkeits- und Umweltziele besser erreicht hinsichtlich
  - # geringerer Schadstoffbelastung
  - # geringerer Flächeninanspruchnahme
  - # geringerer Lärmbelastung
- Diese Erhöhung des Anteils des ÖPNV sollte dabei nicht zu Lasten der anderen Träger des Umweltverbundes gehen.

Die Diskussion soll sich nicht starr an das vorhandene Angebot anlehnen, sondern offen die Bedarfe und die möglichen Angebote betrachten und zukunftsorientierte Vorschläge entwickeln hinsichtlich:

- # Linienführung
- # Taktzeiten
- # einzusetzenden Fahrzeugen
- # Preisgestaltung

Übergangskonzepten zu anderen Verkehrsträgern.

Wir wollen dabei alle Busse und Stadtbahnen auf Heilbronner Stadtgebiet betrachten, d.h. auch alle ein- ausbrechenden Verkehre.

Für die Führung der Diskussion haben wir 5 Termine festgelegt:

6. Termin: Mo. 20. März 2017
7. Termin: Mo. 24. April 2017
8. Termin: Mo. 15. Mai 2017
9. Termin: Mo. 19. Juni 2017
10. Termin: Mo. 17. Juli 2017

Die Treffen werden alle in den Räumen der Volkshochschule Heilbronn, Im Deutschhof, jeweils von 18. 00 – 20:00Uhr.

Als Inhalt für die 5 Termine sind folgende Schwerpunkte geplant:

11. Termin: Stärke/Schwäche-Analyse des derzeitigen ÖPNV-Angebotes.
12. Termin: Ist-Analyse des derzeitigen Angebotes.
13. Termin: Verbesserungspotential und Handlungsbedarf
14. Termin: Ausarbeitung einzelner Handlungsfelder für ein verbessertes ÖPNV-Angebot.
15. Termin: Konzept für einen besseren ÖPNV in Heilbronn.

Wir laden alle Interessierten Einzelpersonen sowie Vertreter(innen) aller relevanten Organisationen und Verbände ein, sich an dieser Diskussion zu beteiligen, gerne auch nur an einzelnen Terminen.

Das erste Treffen findet
am **Montag, 20. März 2017 , 18:00 - 20:00Uhr**
in der **Volkshochschule Heilbronn, Im Deutschhof, Raum 126**
statt.

Weitere Infos auf der Website der Lokalen Agenda 21 Heilbronn:
https://www.agenda21-hn.de/

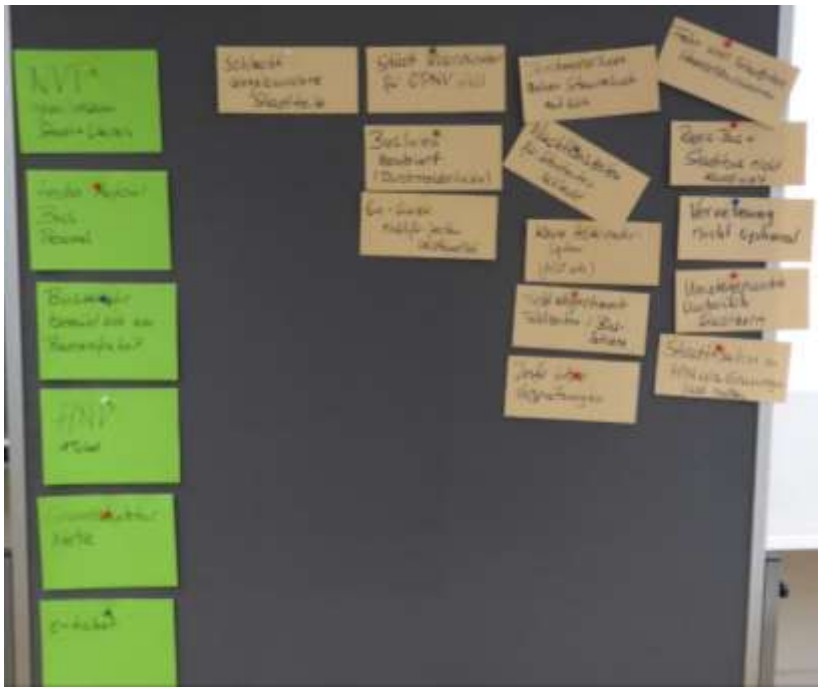
Kontakt und Anfragen unter der E-Mail: ak.mobilitaet@agenda21-hn.de

3 Ergebnisse der 1. Arbeitssitzung am 20.03.2017

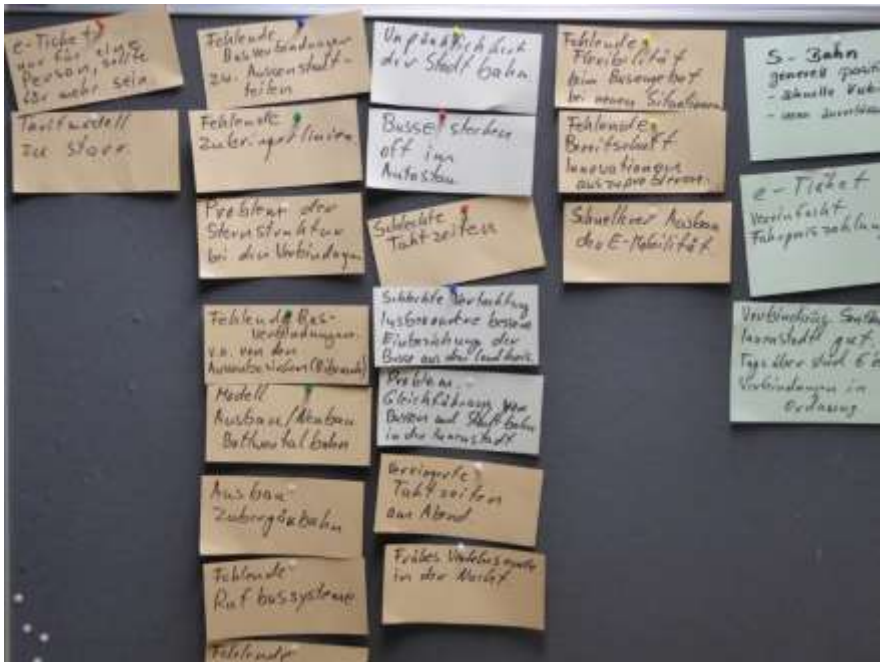
Thema: Stärke/Schwäche-Analyse des derzeitigen ÖPNV-Angebotes

Arbeitsgruppe 1:

Arbeitsgruppe 2:



Arbeitsgruppe 3:



Zusammenfassung der Vorschläge:

Stärken

Text der Karten	Zugehörig zu Themenfeld 1	2
Grundstruktur Netz	Netz	
S-Bahn generell positiv - schnelle Verbindung - wenn zuverlässig	Netz	
Verbindung Sontheim-Innenstadt gut, Tagsüber sind 6er Verbindungen on Ordnung	Netz	
e-Ticket	Politik und Preise	
HNV e-Ticket	Politik und Preise	
Nahverkehrsplan gemeinsam Stadt und Land	Politik und Preise	
Busverkehr bemüht sich um Barrierefreiheit	Politik und Preise	
e-Ticket	Politik und Preise	
e-Ticket vereinfacht Fahrpreiszahlung	Politik und Preise	
Teilweise freundliche Fahrer	Service	
Niederflurbus (Bsp. Einfacher Einstieg etc.)	Service	
Fahrscheinverkauf in Fahrzeugen (Bus +S)	Service	
Technisches Material Bus und Personal	Service	

Schwächen

Text der Karten	Zugehörig zu Themenfeld 1	2
Keine Alternativsysteme, z.B. AST etc)	Alternative Konzepte	
Fehlende Rufbussystem	Alternative Konzepte	
Keine ÖPNV-Anpassung an Events	Bedienzeiten und Takt	
Schlechte Vertaktung	Bedienzeiten und Takt	
Taktfrequenzen (Soll 10 Min/ Ist teilweise 1 Std)	Bedienzeiten und Takt	
Nachtbuszeiten für Studenten schlecht	Bedienzeiten und Takt	
Frühes Verkehrsende in der Nacht	Bedienzeiten und Takt	
Nicht abgestimmte Taktzeiten Bus/Schiene	Bedienzeiten und Takt	
Schlechte Taktzeiten	Bedienzeiten und Takt	
Verringerte Taktzeiten am Abend	Bedienzeiten und Takt	
Fahrplan und Stadtplan nicht zusammen abrufbar	Kommunikation/Werbung	
Alles geht durch das Zentrum → kein€ Bus/Bahn fährt „quer“	Netz	
Umsteigepunkte außerhalb des Stadtkerns	Netz	
Schlecht angebundene Stadtteile	Netz	
Buslinien zentriert (Durchmesserlinien)	Netz	
Konzept der X-Linien nicht für jeden verständlich, z.B. 6X	Netz	
Durchmesserlinien ziehen Stauverluste mit sich	Netz	
Fehlende Busverbindungen zwischen Außenstadtteilen	Netz	
Fehlende Zubringerlinien	Netz	
Problem der Sternstruktur bei den Verbindungen	Netz	
Fehlende Busverbindungen v.a. von den Außenbezirken (Biberach)	Netz	
Modell Ausbau/Neubau Bottwartalbahn	Netz	Anderes Thema
Ausbau Zabergäubahn	Netz	Anderes Thema
Fehlende Ringlinien	Netz	
Busse stehen oft im Autostau	Netz	
Problem: Gleichführung von Bussen und Stadtbahn in der Innenstadt	Netz	
Schlechte Vertaktung Insbesondere bessere Einbeziehung der Busse aus dem Landkreis	Netz	Bedienzeiten und Takt
HNV = Fehlkonstruktion	Politik und Preise	
Mangelnde Zusammenarbeit der verschiedenen ÖPNV-Anbieter	Politik und Preise	
Regio-Bus und Stadtbus nicht koordiniert	Politik und Preise	

Text der Karten	Zugehörig zu Themenfeld 1	2
Vernetzung nicht optimal (Stadt- und Landkreis)	Politik und Preise	
Stadtbahn in Heilbronn nicht das Grundgerüst des ÖPNV	Politik und Preise	
e-Ticket nur für eine Person, sollte für mehr sein	Politik und Preise	
Tarifmodell zu starr	Politik und Preise	
Fehlende Flexibilität beim Busangebot bei neuen Situationen	Politik und Preise	Service
Fehlende Bereitschaft Innovationen auszuprobieren	Politik und Preise	Service
Viele Haltestellen: - keine Überdachung - keine Sitzmöglichkeiten	Service	
e-Terminal als Suchfunktion (kein System)	Service	
Schulung von Busfahrer (Fahrstil/ Hilfe für Behinderte)	Service	
Schlechte Beleuchtung von Fahrplänen	Service	
Qualität der Niederflurbusse (Bsp.: keine Federung etc.)	Service	
Kein Busersatzverkehr bei Stadtbahnausfall	Service	
Ansagen für Sehbehinderte	Service	
Infos über Verspätungen	Service	
Unpünktlichkeit der Stadtbahn	Service	
P+R-Plätze am Stadtrand fehlen	Service	Netz
Frühes Verkehrsende in der Nacht	Bedienzeiten und Takt	
Schnellerer Ausbau der E-Mobilität	Anderes Thema	

Folgende Themenfelder werden ausgewählt, um die Anmerkungen zu sortieren

1. **Politik und Preise**: dazu gehört alles, was die Politik beeinflussen kann, z.B. über Nahverkehrsplan, Koordination/Zusammenarbeit mit dem Landkreis und/oder den Nachbargemeinden und HNV.
2. **Netz**: hierzu gehören Linienführungen, Lage der Haltestellen, Abstimmungen Bus-Bahn, Knotenpunkte zum Umsteigen mit Anschlussgarantie
3. **Umland-Vernetzung**: Ob dies ein eigenes Thema ist oder bei Netz resp. Politik anzusiedeln ist, muss noch besprochen werden.
4. **Bedienzeiten und Takt**: hierzu gehören Beginn und Ende, Definition von Hauptverkehrszeiten, Nebenverkehrszeiten und Schwachverkehrszeiten
5. **Alternative Konzepte**
6. **Service**
7. **Kommunikation und Werbung**

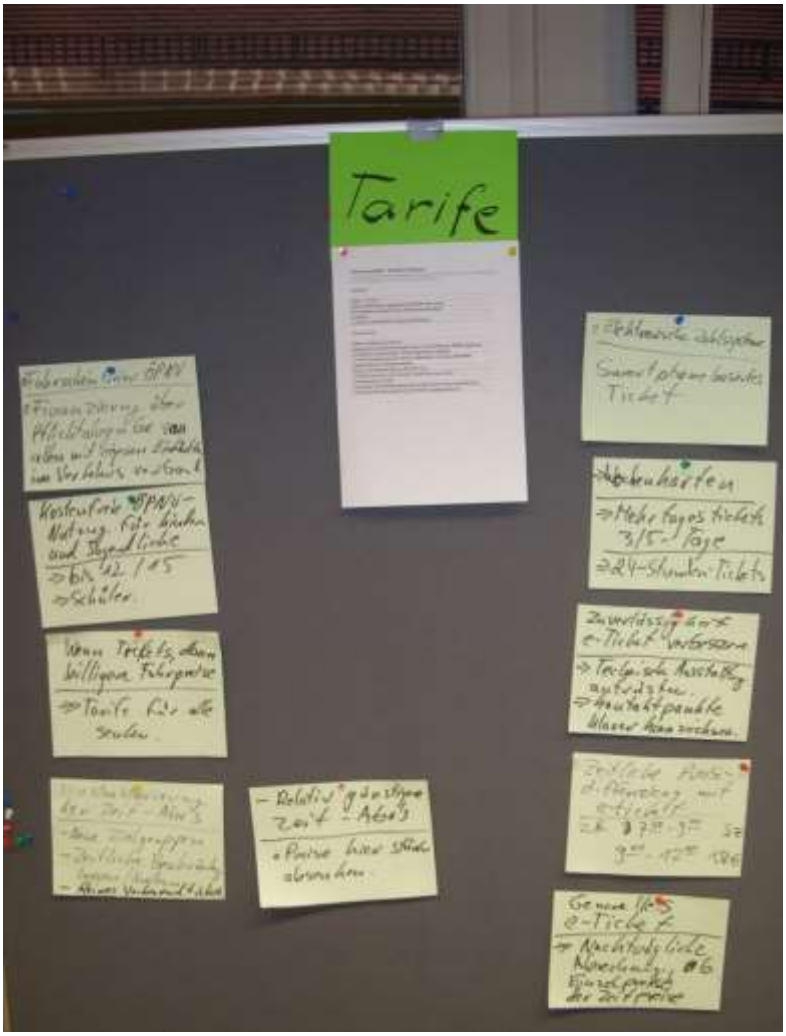
4 Ergebnisse der 2. Arbeitssitzung am 24.04.2017

In den vier Themenfeldern.

- Tarife/Preis
- Netz
- Takt und Bedienzeiten
- Service

sollten Vorschläge zur Erhöhung der ÖPNV-Nutzerzahlen in Gruppen erarbeitet werden.

4.1 Themenfeld: Tarife/Preise



Zusammenfassung:

Problem	Vorschlag	Bemerkung
Preishöhe	ÖPNV für den Nutzer Kostenfrei (Fahrscheinfrei) - Finanzierung über Pflichtabgabe von allen mit eigenen Einkünften im Verkehrsverbund.	
	ÖPNV-Nutzung für Kinder und Jugendliche kostenfrei - Altersgrenze bis 12 oder 15 - für Schüler und Auszubildende Kostenfrei	
	Wenn Fahrscheine, dann billigere Fahrpreise - Tarife für alle senken.	
	Zeit-Abos preisgünstiger gestalten - Beispiel Job-Ticket	
	Neustrukturierung der Zeit-Abos - Neue Zielgruppen - Zeitliche Beschränkungen ändern/wegfallen lassen	
	Neue Zeittickets - 24-Stunden-Tickets - Mehrtagestickets 2/3/5-Tage - Wochentickets - Wochenendtickets	
e-Tickets	Generelles e-Ticket (Keine Alternative dazu)	
	Nachträgliche Abrechnung mit Besserprüfung, ob Abrechnung nach Einzeltarif oder Zeittarif	
	Zuverlässigkeit der e-Tickets verbessern - Technische Ausstattung aufrüsten - Kontaktpunkte klaren kennzeichnen	
	Zeitlich Preisdifferenzierung mit e-Tickets - z.B. von 7.00 bis 9.00 Uhr Einzelfahrt 2,50 € und von 9.00 bis 12.00 Uhr Einzelfahrt 1,50 € usw.	
	Ausweitung des e-Tickets auf ein Smartphone basiertes Ticket - Elektronische Zahlungssysteme besser nutzen	

4.2 Themenfeld „Netz“

Abschrieb und Neuordnung der Karten mit den Vorschlägen

Problem	**Vorschlag**	**Bemerkung**
Stadtbahn, Linien	Trasse über Karlstor mit nutzen	
Stadtbahn, Netzausbau	Zabergäu anschließen	
Stadtbahn Netzausbau	Auch Richtung Osterburken	
Stadtbahn, Netzausbau	Richtung Sontheim, Bottwartal	
Stadtbahn, Südast	ÖPNV / Stadtbahn durch die Wilhelmstr.	
Netzstruktur	Klare Ringlinien einführen	
Netzstruktur	Ringlinie: Neckarg. – Fra. – Bö. – Sont. - Oststr. Paul-Göbel-Str. Burenstr. Altes Industriegebiet; in beide Richtungen	
Netzstruktur	Zusätzlicher Ringverkehr zwischen Landratsamt, Hbf, Krankenhaus	
Netzstruktur	Ringverkehr zwischen den Parkhäusern u Knotenpunkte mit Schließfächern	
Netzstruktur	Kirchhausen (Linie 60) – Biberach (Linie 30)	
Netzstruktur	Direktverbindung HN West - NSU, z.B. über L695	
Netzstruktur	Innenstadt z.B. Kaiserstr. Entzerrung der Linien	

Netzergänzung, Busart	Rufbus einrichten	
Problem	**Vorschlag**	**Bemerkung**
Buslinienführung	Busnummern x-linien transparenter gestalten	
Buslinien	Zusätzlich Kleinbusse einsetzen, z.B. Bö. Ziegeleipark , HN-Ost	
Busspuren	Europaplatz bis Industrieplatz in beide Richtungen	
Busspuren	Mannheimer Str. beide Richtungen	
Nachtbus	Transparente Linienführung, attraktivere Bedienzeiten (Stadtbahn fährt auch länger)	
Anbindung Gewerbegebiete	Böllinger Höfe Anbindung verbessern	
Erschließung Gewerbegebietet	Schienennetz unbedingt sichern	
ÖPNV, Nutzerzahlen	erhöhen; Untersuchung der räum- und zeitlichen Nachfrage beim ÖPNV	
ÖPNV, Nutzerzahlen	erst Angebot erhöhen und dadurch Nachfrage schaffen und nicht umgekehrt, (Henne / EI-Problem)	
Umsteigepunkte	Nördlich Sonnenbrunnen schaffen (Linien 30, 60)	
Umsteigepunkte	Leuschnerstr.	
Stadtteilanschluss	z.B. Sontheim, Linie 5 ganztägig und nicht nur zur Schulzeit fahren lassen	

4.3 Themenfeld „Takt und Bedienzeiten“

Takt und Bedienzeit

Probleme	Lösungen	Deutung/ Erklärung
Abstimmung Anschlüsse zw. Stadtbus – Stadtbahn – Zug	Übergeordnete Planung (Fahrplan) → Abstimmung NVWB – HNV	NVBW → zuständig für Vergaben Zugleistungen (SPNV) NVBW und HNV sollten bei der Fahrpangestaltung im Stadt- und Landkreis stärker zusammenarbeiten Ziel: bessere Anschlussvermittlung zw. Bussen und Zügen/Stadtbahnen (Hauptlastrichtungen berücksichtigen, da nicht alle Anschlüsse möglich sind)
Teilweise Parallelfahrten von Regionalbus und Stadtbus	Siehe oben → Stärkere Koordination durch HNV gemeinsam mit Landratsamt (LK Heilbronn)	Linienüberlagerungen von RegioBus und Stadtbus (bspw. Allee/Wollhaus ←→ Schwabenhof Stärkere Abstimmung der Fahrpläne untereinander FG wissen teilweise mit Linienwegen der RegioBusse nichts anzufangen, das muss durch bessere Werbung verbessert werden, somit können sich FG-Ströme sinnvoll auf beide Bus-Arten verteilen und generieren einen Mehrwert für den FG („Taktverdichtung“)
EVENTS/ Großveranstaltungen (VA)	Stadt und ggf. LK müssen mit HNV und Verkehrsunternehmen ein Verkehrskonzept erstellen, ggf. finanzielle Beteiligung der Veranstalter (über Kombiticket etc.)	Bisher wird nur zum Weinfest ein verstärktes Angebot im Stadtverkehr angeboten Bei anderen VA (Konzerte, Volksfest, LateNightShopping) gibt es keine Verdichtung des Angebotes → unattraktiver ÖPNV für Anreise und Überlastung des Bestandsangebotes am Abend
Asynchrone Linienastbedienungen	Überarbeitung Liniennetz	Einige Buslinien bedienen bis zu drei Endpunkte in einer Fahrtrichtung (30er/60er), oder haben unterschiedliche Linienverläufe (30er Rosenberg) → Oftmals für den FG unmerkbare Bedienschemen von Endpunkten und lange Taktlücken
Verkehrsbedingte Störungen	Besonders Frankenbach/Neckargartach → Bau der Verlängerung Saarlandstraße → Verlegung „Pförtnerampel“ von Leintalstraße zur Maihalde	Einpendlerverkehr über Frankenbach und Neckargartach sorgt für große Verspätungen beim 30er/60er/10er am Morgen → Attraktivitätsverlust → Verkehrsverlagerung auf PKW → teils immense Auswirkungen auch auf Gegenfahrtrichtung der Busse → Ampel Leintalstraße erfüllt (wohl) Pförtnerfunktion um PKW-Zustrom auf Saarlandstraße und in die Stadt zu regulieren → damit bricht der gesamte
	→ Vorrangschaltung ÖPNV (wurde im Kreis so nicht direkt diskutiert)	Busverkehr auf dem 60er/10er ab Maihalde zusammen, weil die Busse im Rückstau stehen → Verlagerung der Ampelfunktion an die Fußgänger-LZA Maihalde würde stabilen Busverkehr ab Endpunkt Maihalde auf 5er/10er/30er/60er ermöglichen Schaffung neuer Busspuren und Einrichtung ÖPNV-Vorrangschaltung für die Busse
Nachtbus → lange Fahrzeiten → fehlende Kundeninfo → Abfahrtszeiten unattraktiv	Besseres Marketing Verlängerung Bedienzeiten (Abstimmung mit Gastro etc.) Angebotsverstärkung (dritte Linie?) und Koordination mit Spätfahrten des Regionalverkehr (Bus)	Hierzu wurde bereits durch Engagierte der HHN gemeinsam mit dem Jugendgemeinderat eine Ideensammlung vorgenommen und mit HNV und SWH diskutiert Das Bedienkonzept muss dem FG erklärt werden, sonst wird dieser durch die langen Fahrzeiten aus den Fahrplaninfos abgeschreckt.
Allgemeine Attraktivität (hier Punkte, die keinem direkten Problem zugeordnet werden, sondern Vorschläge, die offen eingebracht wurden)	→ Verlängerte Bedienzeiten mit dichtem Takt → Dichterer Grundtakt (z.B. 10 Minuten-Takt) → Zug und Regiobus nach Vorgaben Verkehrsministerium im konstanten 1h-Takt → Innovativ: autonomer Shuttleverkehr zwischen Schwerpunkten (SKL, LRA, Parkhäuser, Stadtzentrum)	Um die Attraktivität des ÖPNV in Heilbronn deutlich zu steigern, sollten die Bedienzeiten des 15-Minuten-Taktes am Abend ausgedehnt werden (22/23 Uhr), besonders an Freitagen, Samstagen und vor Feiertagen muss das Verkehrsangebot dem umfangreicheren Freizeit- und Einkaufsverkehr angepasst werden. Im Stadtverkehr sollte über eine Taktverdichtung nachgedacht werden, da Bürgern eine hohe Verfügbarkeit und Flexibilität sehr wichtig ist. Die Region muss stärker und attraktiver an Heilbronn angebunden werden, dies soll durch ein dichtes Grundtaktangebot im Regiobusverkehr erreicht werden.

4.4 Themenfeld „Service“

Aufenthaltsqualität Haltestellen (an allen Einsteigehaltestellen)

- gute Sitzmöglichkeit
- Wetterschutz 3-seitig
- gute Beleuchtung

Aufenthaltsqualität in den Fahrzeugen

- Weniger Klapper- und Motorgeräusche
- Sauberer Innenraum (Sitzpolster, Scheiben, Boden)
- Internet (WLAN) in Bussen und Bahnen
- Toiletten in S-Bahnen und an Knotenpunkten bzw. stark frequentierten Haltestellen

Informationen über Abfahrtszeiten, Fahrtdauern und Verspätungen

- Knotenpunkte mit elektronischen Infotafeln ausstatten
- (Fahrzeiten-)Apps (auch für Landkreisbusse)
- Fahrdauer (in Minuten) auf Fahrplänen ausweisen
- Im Hauptbahnhof: Fahrpläne für Landkreisbusse aushängen
- Faltfahrpläne für die einzelnen Landkreisbuslinien

Informationen über Streckennetz an jeder Haltestelle

→ Kombination Linienplan und Stadtplan per Aushang

Bessere Orientierung

→ Kombinierter Stadt- und Liniennetzplan
→ Liniennetzpläne im Bus
→ Elektronischer Liniennetzplan in S-Bahn (wg. Wechsel des Verkehrsverbunds)
→ Hinweisschilder auf Haltestellen der Landkreisbusse

Warentransport erleichtern

→ Schließfächer an Knotenpunkten
→ Fahrrad- und Gepäckmitnahme (Anhänger)

Mobilitätsknoten

→ Carsharing/Mietfahrzeuge

→ Radverleih

Schnelles und bequemes Umsteigen durch Verknüpfung der Landkreisbusse mit Stadtbussen und Stadtbahn

→ Wollhaus- + Alleehaltestelle zusammenführen

→ Landkreisbushalt beim Stadtbushalt am Willy-Brandt-Platz

Verbesserung der Beförderungsqualität für mobilitätseingeschränkte Personen (mit Rollatoren, Rollstühlen, Krücken, Blinde/ Sehbehinderte und auch mit Kinderwagen)

→ Niederflurbusfahrten im Fahrplan ausweisen

→ Kennzeichnung der zu nutzenden S-Bahnwagen für ebenen Ausstieg

→ Sensibilisierung der Fahrer durch Schulung

→ Hilfestellung durch Fahrer wenn erforderlich

Kundenfreundlichkeit und -zufriedenheit erhöhen

→ Fahrerschulung

→ Kennzeichnung der Fahrer mit ihrem Namen

→ Prämierungssystem aufgrund Fahrgastbewertung (Fahrstil/Freundlichkeit…)

→ Betriebliches Vorschlagswesen einführen

Schadstoff- und Lärmreduzierung

→ Elektrobusse im innerstädtischen Verkehr

5 Ergebnisse der 3. Arbeitssitzung am 15.05.2017

Die Vorschläge in den vier Themenfeldern aus der 2. Veranstaltung sollten zunächst in drei Gruppen parallel bewertet werden.

5.1 Preise / Tarife

Problem	Lösungsvorschlag	Bewert. Gr. I, II, III.	Summe
Preishöhe	**ÖPNV für den Nutzer kostenfrei (fahrscheinfrei)** **- Finanzierung über Pflichtabgabe von allen Bewohnern im Verbundgebiet mit eigenen Einkünften** ***mehr Infos notwendig; umlagebasierte Bezahlung?***	***.-, -, 5***	***((15))***
	ÖPNV-Nutzung für Kinder und Jugendliche kostenfrei **- Altersgrenze bis 12 oder 15 Jahre** **- für Schüler und Auszubildende kostenfrei**	***-, -, 5***	***((15))***
	Wenn Fahrscheine, dann niedrigere Fahrpreise - Tarife dann für alle senken.	*-, 5, 3*	*(12)*
	Zeit-Abos preisgünstiger gestalten - Beispiel Job-Ticket *(gestrichen)*	*-, 1, 2*	*(4,5)*
	Neustrukturierung der Zeit-Abos - Neue Zielgruppen - Zeitliche Beschränkungen ändern/wegfallen lassen	*-, 2, 4*	*(9*
	Neue Zeittickets, z.B. - 24-Stunden-Tickets - Mehrtagestickets 2/3/5-Tage - Wochentickets - Wochenendtickets	-, 4, 1	(7,5))
e-Tickets	Nur noch e-Ticket (keine Alternative dazu) *Bemerk.: problematisch. Bei nur einer Fahrt (Gäste)*	*-, 1, 4*	*(7,5)*
	Nachträgliche Abrechnung mit Besserprüfung, ob Abrechnung nach Einzeltarif oder Zeittarif	-, 4, 5	(13,5)
	Zuverlässigkeit der e-Tickets verbessern - Technische Ausstattung aufrüsten - Checkpunkte klarer kennzeichnen	-, 4, 2	(9)
	Zeitlich Preisdifferenzierung mit e-Tickets *(alle Tickets)* - z.B. von 7.00 bis 9.00 Uhr Einzelfahrt 2,50 € und von 9.00 bis 12.00 Uhr Einzelfahrt 1,50 € usw. *Schwachlastzeiten billiger*	*-, 3, 2*	*(7,5)*
	Ausweitung des e-Tickets auf ein Smartphone-basiertes Ticket (durch NFC) - elektronische Zahlungssysteme besser nutzen	-, 2, 2	(6)
	andere ÖPNV-nahe Dienstleistungen durch e-Ticket abbuchen lassen	-, 4, 2	(9)
	Landes-/Bundesweites e-Ticket (Ergänzung Gruppe II)		

Für jeden Vorschlag hatte jede Gruppe von 1 (sehr geringe Priorität bis 5 (sehr hohe Priorität.).
Bei der Bewertung sollte die Wirksamkeit des jeweiligen Vorschlags in Bezug auf die Steigerung der Zahl der ÖPNV-Nutzer hauptsächlich berücksichtigt werden.

Aus Zeitgründen konnten ein Teil der Vorschläge nicht von allen Gruppen bearbeitet werden.
Die Nichtbewertung ist durch einen – dargestellt:
Um eine Vergleichbarkeit herzustellen wurden folgende Hochrechnungen vorgenommen.

Berechnung der Gesamtnote Beteiligung von nur ((einer Gruppe))
= (Bewertung. Gr. x * 3
Berechnung der Gesamtnote Beteiligung von (zwei Gruppen)
= (Bewertung. Gr. I + Bewertung. Gr. III)/2 * 3

Berechnung der Gesamtnote Beteiligung aller Gruppen
= Bewertung. Gr. I + Bewertung. Gr II + Bewertung. Gr. III

(13,5Pkte): e- ticket; nachträgliche Abrechnung mit Besserprüfung
(12 Pkte): Wenn Fahrscheine, dann niedrigere Fahrpreise – Tarife dann für alle senken

((15Pkte)): ÖPNV umlagebasierte Bezahlung
((15 Pkte)): Kinder und Jugendliche bis 15 Jahre kostenfrei

5.2 Netz

Problem	**Lösungsvorschlag**	**Bewert. Gr. I, II, III.**	**Summe**
Stadtbahn, Linien	Bahntrasse über Karlstor mit nutzen *Haltestellen Europaplatz, Karlstor, Trappenseee*	1, 4, 4	9
Stadtbahn, Netzausbau	**Zabergäu anschließen**	**5, 5, 5**	**15**
Stadtbahn Netzausbau	Auch Richtung Osterburken	2, -, 2	(6)
Stadtbahn, Netzausbau	Richtung Sontheim, Bottwartal	4, - ,3	(10,5)
Stadtbahn, Südast	ÖPNV / Stadtbahn durch die Wilhelmstr.	4, --; 2	(9)
Netzstruktur	Klare Ringlinien einführen, *(tangential erschließen*)	5, 5, 4,	14
Netzstruktur	Ringlinie: Neckarg. – Fra. – Bö. – Sont. - Oststr. Paul-Göbel-Str. Burenstr. Altes Industriegebiet; in beide Richtungen *(Umsteigepunkte an Radiallinien)*	5, 5, 4	14
Netzstruktur	Zusätzlicher Ringverkehr zwischen Landratsamt, Hbf, Krankenhaus *(besonders Hbf – Krankenhaus)*	5, -, 4	(13,5)
Netzstruktur	Ringverkehr zwischen den Parkhäusern	5, -, 1	(9)
Netzstruktur	Knotenpunkte mit Schließfächern *(Service !)*	5, -, 3	(12)
Netzstruktur	**Kirchhausen (Linie 60) – Biberach (Linie 30) *(Ringschluss)***	**5, -, -**	**((15))**
Netzstruktur	Direktverbindung HN West - NSU, z.B. über L695	5, -, 2	(10,5)
Netzstruktur	Innenstadt z.B. Kaiserstr. Entzerrung der Linien	4,-, 3	(10,5)
Netzstruktur	***Städteübergreifende Linien (z.B. NSU – Bö.Höfe – Frankenbach/Biberach***	***5, -, -***	***((15))***
Netzstruktur	**Stadteil-Umsteigestellen (IFT)**	**5,-, -**	**((15))**
Netzergänzung, Busart	Rufbus einrichten */ Anruf-Linien-Taxi*	3, -, 3	(9)
Buslinienführung	Busnummern x-linien transparenter gestalten	3, -, 5	(12)
Buslinien	Zusätzlich Kleinbusse einsetzen, z.B. Bö. Ziegeleipark , HN-Ost	3, - 2	(7,5)
Busspuren	Europaplatz bis Industrieplatz in beide Richtungen	5,- 2	(10,5)
Busspuren	Mannheimer Str. beide Richtungen	5, -, 2	(10,5)
Nachtbus	Transparente Linienführung, attraktivere Bedienzeiten (Stadtbahn fährt auch länger)	4, - 4	(12)

Problem	**Lösungsvorschlag**	**Bewert. Gr. I, II, III.**	**Summe**
Anbindung Gewerbegebiete	Böllinger Höfe Anbindung verbessern	5,-, 4	(13,5)
Erschließung Gewerbegebietet	**Schienennetz unbedingt sichern *(Güter- u Stadtbahn)***	**5, -,5**	**(15)**
ÖPNV, Nutzerzahlen	erhöhen; Untersuchung der räum- und zeitlichen Nachfrage beim ÖPNV, (*auch Nichtfahrer befragen)*	1, -, 4	(7,5)
ÖPNV, Nutzerzahlen	erst Angebot erhöhen und dadurch Nachfrage schaffen und nicht umgekehrt, (Henne / EI-Problem)	1, -, 5	(9)
Umsteigepunkte	Nördlich Sonnenbrunnen schaffen (Linien 30, 60) *(über-Eck-Anschlüsse)*	5, - 4	(13,5)
Umsteigepunkte	Leuschner Str.*(auf Stadtbahn)*	1, -, 4	(7,5)
Stadtteilanschluss	z.B. Sontheim, Linie 5 ganztägig und nicht nur zur Schulzeit fahren lassen	5, -, 3	(12)
Anschluss der Peripherie	*Shuttle zur Stadtbahn*	*-, -, 4*	*((12))*

Anregung Gruppe II:
Untersuchung des Wohnumfeldes der Haltestellen.- wer nutzt / nutzt nicht den ÖPNV z.B. in einer Laufwegentfernung von ca. 3 Minuten (Ermittlung der Gründe)

15 Pkte: Zabergäu anschließen
15 Pkte: Kirchhausen (Linie 60) – Biberach (Linie30), Ringschluss
15 Pkte: Stadtteilumsteigestellen
15 Pkte Schienennetz unbedingt sicher (Hafen- u. Stadtbahn)

5.3 Takt, Bedienzeiten

Problem	Lösungsvorschlag	Erklärung	Bewert. Gr. I, Gr.II,Gr.II	Summe
Abstimmung An-schlüsse zwIschen Stadtbus – Stadtbahn – Zug	Übergeordnete Planung (Fahrplan) Abstimmung VWB – HNV	NVBW: zuständig für Vergaben Zugleistungen (SPNV) NVBW und HNV sollten bei der Fahrpangestaltung im Stadt- und Landkreis stärker zusammenarbeiten Ziel: bessere Anschlussvermittlung zw. Bussen u. Zügen/Stadtbah-nen (Hauptlastrichtungen berücksichti-gen, da nicht alle Anschlüsse möglich sind)	5, 5, 5	15
teilweise Parallelfahrten von Regionalbus und Stadtbus	Siehe oben Stärkere Koordination durch HNV gemeinsam mit Landratsamt (LK Heilbronn)	Linienüberlagerungen von RegioBus und Stadtbus (bspw. Allee / Wollhaus - Schwabenhof) Stärkere Abstimmung der Fahrpläne untereinander FG wissen teilweise mit Linienwegen der RegioBusse nichts anzufangen. Das muss durch bessere Werbung verbessert werden, somit können sich FG-Ströme sinnvoll auf beide Bus-Arten verteilen und generieren einen Mehrwert für den FG („Taktverdichtung“)	3, 5, 4	12
Events/ Großveranstaltungen (VA)	Stadt und ggf. LK müssen mit HNV und Verkehrsunternehmen ein Verkehrskonzept erstellen, ggf. finanzielle Beteiligung der Veranstalter (über Kombiticket etc.)	Bisher wird nur zum Weinfest ein verstärktes Angebot im Stadtverkehr angeboten. Bei anderen VA (Konzerte, Volksfest, Late-Night-Shopping) gibt es keine Verdichtung des Angebotes unattraktiver ÖPNV für Anreise und Überlastung des Bestandsangebotes am Abend	3, 4, 4	11
asyn-chrone Linienast-bedienungen	Überarbeitung Liniennetz	Einige Buslinien bedienen bis zu drei Endpunkte in einer Fahrtrichtung (30er/60er), oder haben unterschied-liche Linienverläufe (30er Rosenberg) Oftmals für den FG unmerkbare Bedien-schemen von Endpunkten und lange Taktlücken *(gleichmäßige Bedienung der Endpunkte)*	5, 5, 5	15
Problem	**Lösungsvorschlag**	**Erklärung**	**Bewert. Gr. I, Gr.II,Gr.II**	**Summe**

Verkehrsbedingte Störungen *Andere Lösungen müssen gesucht werden*	Besonders Franken-bach/Neckargartach Bau der Verlängerung Saarlandstraße Verlegung „Pförtneram pel“ von Leintalstraß e zur Maihalde *(Busspuren)*	Einpendlerverkehr über Frankenbach und Neckargartach sorgt für große Verspätungen beim 30er/60er/10er am Morgen Attraktivitätsverlust und Verkehrsverlagerung auf PKW hat teils immense Auswirkungen auch auf Gegenfahrtrichtung der Busse Ampel Leintalstraße erfüllt (wohl) Pförtnerfunktion um PKW-Zustrom auf Saarlandstraße und in die Stadt zu regulieren; damit bricht der gesamte Verkehr zusammen. *wichtig! Problemlösung durch andere tw. verkürzte Linienführung*	5, 3, 5	13
zusätzliche Vorschläge Gr.I				
	Längere Bedienzeiten	***Busse länger fahren lassen***	***5, -, -***	***((15))***
	Dichterer Grundtakt	***besonders Stadtteile; Oststadt***	***5, - , -***	***((15))***
	Nachtbus	***sicherstellen***	***5, -. -***	***((15))***
zusätzliche Vorschläge Gr. III				
	Bus muss weg vom Straßenverkehr	***Auf ruhigerer Parallelstrecken***	***-, -, 5***	***((15))***
	Konsequenter Vorrang für ÖPNV vor MIV	***Konsequenter Vorrang für ÖPNV vor MIV***	***-, -, 5***	***((15))***

15 Pkte: Übergeordnete Planung (Fahrplan), Abstimmung VWB – HNV

15 Pkte: Überarbeitung Liniennetz

13 Pkte: Vermeidung von Stausituationen beim ÖPNV (Frankenbach, Neckargartach)

((15 Pkte)): *Längere Bedienzeiten*
((15 Pkte)): *Dichterer Grundtakt*
((15 Pkte)): *Nachtbus*
((15 Pkte)): *Bus muss weg vom Straßenverkehr*
((15 Pkte)): *Konsequenter Vorrang für ÖPNV vor MIV*

5.4 Auswahl der wichtigsten Vorschläge

Aus den Vorschlägen mit den höchsten Bewertungen sollten für die vier Themenfelder die wichtigsten Vorschläge ausgewählt werden.

Preise / Tarife

- ÖPNV, Fahrschein, Umlage
- e-Ticket nachträgliche Besserprüfung für alle kartenarten
- bis 15 Jahre kostenfrei
- Tarifsenkung

Netz

- Ringverkehre
- Überarbeitung Liniennetz
- Zabergäu anschließen
- Böllinger Höfe anbinden
- Umsteigepunkt Sonnenbrumen; Busanbindung/Stadtteilumsteigehaltestellen
- Überarbeitung Liniennetz x-Linien
- Kirchhausen (Linie 60) – Biberach (linie 30)

Takt, Bedienzeiten

- Übergeordnete Planungen
- Linienverzahnung Regio / Stadt
- Stauabbau ÖPNV (Neckargartach, Frankenbach)

Service

- Haltestellen verbessern (Sitze / Wetterschutz / Beleuchtung)
- Anzeigen verbessern (Infotafeln /Apps)
- Regiobusse (Hinweisschilder / Fahrpläne)
- Kombinierter Stadt- u. Linienfahrplan
- Landkreisbus und Stadtbus an derselben Haltestelle

6 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.

6.1 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 Kurzstreckenfahrscheine 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.

6.2 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 eín- 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 Grünewaldschule, 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 gelichzeitig 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 Grünewaldstr. 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 Stadteilen.

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

6.3 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 Zehnerteilung 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: Linienverzahnung 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, dichterer 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.

6.4 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 anfahrenden 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: Kombinierter 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).

6.5 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.

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)**			
Kosten	**gering**		**hoch**		**Gering**		**Hoch**		**gering**		**hoch**	
Wirkung hoch / gering	**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 (fahrscheinloser)/kostenloser/umlagefinanzierter 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)**			
Kosten	**gering**		**hoch**		**Gering**		**Hoch**		**gering**		**hoch**	
Wirkung hoch / gering	**g**	**h**	**g**	**h**	**G**	**h**	**g**	**h**	**g**	**h**	**g**	**h**
Thema	**kurzfristig realisierbar (weniger 1 Jahr)**				**mittelfristig realisierbar (1 – 5 Jahre)**				**langfristig realisierbar (mehr als 5Jahre)**			
Kosten	**gering**		**hoch**		**Gering**		**Hoch**		**gering**		**hoch**	
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 dichterer 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					

7 Ergebnisse der 5. Arbeitssitzung am 17.07.2017

Vortrag und Einführung: „Was bisher zu kurz kam“

- → Rahmenbedingungen für ÖPNV
- → Was kann die Politik beitragen?
- → Welche Parallelaktivitäten sind nötig, um ÖPNV attraktiver zu machen, im Vergleich zu MIV

Es wurde angeregt zu den folgenden Themenfeldern Überlegungen anzustellen und daraus wichtige Vorschläge abzuleiten.

- → Image des ÖPNV in HN
- → Parkraumbewirtschaftung
- → Park & Ride aus den Außenbezirken
- → Finanzielle Ausstattung ÖPNV/Umweltverbund
- → Stellung des HNV
- → Klimaschutz
- → Bedeutung des ÖPNV in der Verwaltung/ Bevölkerung
- → etc

7.1 Ergebnisse

Die Ergebnisse im Einzelnen

Cluster	Vorschlag
Politik überregional	Mehr Steuervorteile für ÖPNV
Politik überregional	Einführung City-Maut
Politik überregional	EU 1570/2007 Direktvergabe nur kommunal
Politik überregional	Nachweis PKW-Stellplätze auf privatem Gelände
Politik überregional	Keine USt auf Fahrscheine
Politik lokal	Vorrang des ÖPNV: finanziell, rechtlich, politisch, gesellschaftlich
Politik lokal	Stärkere Förderquoten für ÖPNV
Politik lokal	Mindestens so viel finanzielle Mittel für ÖPNV wie für MIV
Politik lokal	Bußgelder bei Verstößen mit Auto (Parken etc.) an ÖPNV angleichen (Schwarzfahren 60€)
Politik lokal	Bessere finanzielle Förderung ÖPNV durch Umschichten von Mitteln
Politik lokal	Baurecht: keine Stellplatzpflicht
Politik lokal	Nahverkehrsplan (träge Planung)
Politik lokal	Zuständigkeit für Busverkehr (Stadt/Landkreis)
Politik lokal	Subvention für Infrastrukturerhaltung
Politik lokal	Neue Finanzquellen erschließen
Politik lokal	Politiker sollten ÖPNV selbst nutzen
Politik lokal	Schaffung eines Amtes für Mobilität in der Stadtverwaltung
Politik lokal	Feldversuch kostenloser ÖPNV
Politik lokal	Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete an Verkehrsachsen
Politik lokal	Max Entfernung zur nächsten Haltestelle 500 m
Politik lokal	Lange Planungszeiten bei Bauvorhaben
Gesellschaft	Höhere Wertigkeit (Bezahlung) des ÖPNV
Politik lokal	Jeder der zu HN-Info kommt, bekommt Fahrschein (nur Nichtheilbronner)
Parken	Park & Ride
Parken	Park & Ride am Stadtrand (1 Ticket für Bus + Parken)
Parken	Innenstadt nur noch mit abgasfreien Bussen und Lieferwagen
Parken	Oberirdisches Parken innerhalb des Ringes Karlsruher Str- Südstraße-Oststr.- Nordstr. Bahn-Neckarkanal nur noch für Anwohner
Parken	Erhöhung der Tarife in den Parkhäusern
Parken	Autofreie Innenstadt

Parken	Parkraumbewirtschaftung (Parken von Firmenmitarbeiter auf Firmengelände)
Cluster	**Vorschlag**
Parken	Parken teurer machen, auch Parkverstöße
Parken	Werbekampagne für ÖPNV
HNV	Weiterentwicklung HNV zum Verkehrsverbund
HNV	Schaffung eines Verkehrsverbundes mit Hoheit für Planung und Betrieb
HNV	Beitritt Heilbronns zum VVS
HNV	Umgestaltung des HNV zum Verkehrsverbund
HNV	Jobtickets verstärken
HNV	Mehr und bessere Werbung für den ÖPNV
HNV	Kurzstreckenticket für E-Ticket und für Stadtbahn
HNV	Vielfachfahrkarten (10er, 20er, 50er, 100er)
HNV	Zuverlässigkeit erhöhen
HNV	Bessere Information der ÖPNV-Nutzer
HNV	Freifahrten für „Erst“-Nutzer
HNV	Mitnahme von Fahrrädern im Bus
Infrastruktur	Automaten, die auch jeder bedienen kann
Infrastruktur	Elektrobusse
Infrastruktur	Den ÖPNV (Fahrzeuge) umweltfreundlicher gestalten
Handel	Anstelle Parkmünzen Fahrscheine
Handel	Weihnachten: statt Lebkuchen Fahrscheine
Handel	Einkaufsgutschein für ÖPNV
Handel	Erstattung von ÖPNV analog Parkgebühren

8 Verbesserungsmöglichkeiten

Aus den zuletzt ermittelten Themenbereichen wurden für die attraktivere Gestaltung des ÖPNV in Heilbronn die folgenden elf Punkte für wichtig erachtet.

(Was wollen wir / was schlagen wir vor)

- → Netzausbau verbessern
- → Takt verdichten
- → Betriebszeiten verlängern
- → Tarife vereinfachen
- → Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit erhöhen
- → Servicequalität verbessern
- → ÖPNV-Belange bei Raum- und Bauplanung beachten
- → Arbeitgeber bei ÖPNV-Planungen einbeziehen
- → Gemeinsame ÖPNV-Planungen der Stadt und des Landkreises
- → Attraktivität für MIV verringern
- → Busse umweltfreundlich gestalten

Eine Stärkung des Umweltverbundes führt zu mehr Klimaschutz, besserer Luftqualität und weniger Lärm in Heilbronn und auch dem Umland. Auch die Flächeninanspruchnahme sinkt.

8.1 Netzausbau

Das heutige Netz ist weitgehend sternlinienförmig angeordnet und alle Busse und Stadtbahnen fahren über den Knotenpunkt Allee/Kaiserstraße./Moltkestraße. Alle am Stadtrand liegenden Ziele sind im Wesentlichen nur über die Stadtmitte erreichbar, was zu unattraktiv~~en~~ langen Fahrzeiten führt.
Ziele und Quellen sind daher in der Regel nur über die Stadtmitte erreichbar, was es für viele Menschen unattraktiv macht, den Bus zu nutzen.

Im Heilbronner Stadtgebiet sind die Busse und die Stadtbahn nur unzureichend vernetzt. Außer an der Harmonie und zwischen Bahnhof und Allee gibt es keine kurzen Übergangswege. Die meisten S-Bahnhaltestellen werden vom Stadtbus nicht bedient.

Daher ergeben sich folgende Verbesserungsvorschläge, die aus Sicht der Teilnehmer wesentlich zur Steigerung der Attraktivität beitragen können:

- Einführung von Tangentiallinien, die die Stadtränder miteinander verbinden, z.B. von Herbert Hoover-Str. über Max-Planck-Str nach Böckingen und über Neckargartacher Str. zum Klinikum. Auch der Anschluss des Gewerbegebietes Böllinger Höfe ist nicht optimal.
- Schaffung von Umsteigepunkte in den Stadtteilen mit Anschlussgarantie in die Hauptverkehrsrichtung, z.B. Sonnenbrunnen, Charlottenstr./Max-Planck-Str, Oststr./Moltkestr., S-Bahn Pfühlpark, S-Bahn Theater, Frankenbach am Kreisverkehr Würzburger Straße
- Die Haltestellen sollten im, Stadtgebiet einschließlich Stadtteilen nicht weiter als 400 bis 500m (realer Weg, nicht Luftlinie) von der Wohnbebauung entfernt sein.
- Die Stadtbahn als Rückgrat des ÖPNV in Heilbronn etablieren, da dieses Verkehrsmittel am leistungsfähigsten ist. Die Busse sollten direkt an die Stadtbahn geführt werden, z.B. Linie 1 oder 11 an die Haltestelle Pfühlpark und die Linie 60 am Sonnenbrunnen
- Verstärkungsfahrten der Stadtbahn zwischen Hauptbahnhof und Neckarsulm sowie Pfühlpark und Neckarsulm, da dies als Straßenbahnbetrieb unter der Verantwortung der Stadtwerke HN erfolgen könnte
- Ausbau des Schienennetzes in Richtung Sontheim, Schozach- und Bottwartal und Zabergäu
- Gemeinsamer Verkehr und gemeinsames Liniennetz mit dem Landkreis, mindestens im Großraum Heilbronn mindestens einschließlich Leingarten, Neckarsulm, Weinsberg

- Planung über die Stadtgrenzen hinaus, um z.B. Linien zu schaffen, die Bahnhöfe wie Leingarten oder Neckarsulm mit Zielen in Heilbronn verbinden und den innerstädtischen Verkehr bedienen, z.B. Linie vom Bahnhof Neckarsulm zum Klinikum, oder von Kirchhausen über Böllinger Höfe zum Bahnhof NSU oder Bahnhof Leingarten-Frankenbach-Böllinger Höfe
- Pro Linie sollten nur ein Ziel und ein eindeutiger Weg definiert sein, damit die Routenkennzeichnung für alle leicht erkennbar ist.

8.2 Dichterer Takt

Eine Abstimmung des/der Takt(e) und der Verknüpfungen muss mit allen ÖPNV-Beteiligten (Stadtbus, S-Bahn, Regiobusse) gemeinsam erfolgen. Die Takte müssen kompatibel sein und sich an einer Zehnerteilung der Stunde (1h, 30Min., 20 Min., 10 Min.) orientieren.

Es wird ein Grundtakt von 10 Minuten empfohlen. Dieser sollte nach und nach auf allen Linien eingeführt werden, die derzeit im 15-Min.-Takt fahren. 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.

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

8.3 Verlängerte Betriebszeiten

Künftige Betriebszeiten sollten sein:

- Schwachlastzeit am Morgen: von 04:30 bis 06:00 Uhr
- Volllastzeiten: von 06.00 Uhr bis 20.30 Uhr
- Abendlastzeiten: Von 20.30 Uhr bis 00:30 Uhr
- Danach jeden Wochentag ein Nachtbus
- Freitag und Samstag mindestens 2 bis 3 Nachtbusse.

8.4 Vereinfachung der Tarife

- Es sollte das Ziel sein, einen fahrscheinlose Nutzung des ÖPNV (nicht identisch mit kostenlos) zu erreichen. So könnten beispielsweise e-Tickets oder Fahrscheine auf Smartphones die seitherigen Stempelkarten oder Einzelfahrscheine ersetzen.
- Die Benutzung des ÖPNV in Heilbronn könnte mittel- bis langfristig sowohl fahrscheinlos als entgeltlos erfolgen, d.h. es werden für die ÖPNV-Benutzer keine Kosten je Fahrstrecke/Zeitabschnitt erhoben, sondern die Nutzung wird über Umlagen finanziert ~~wird~~ (z.B. Mobilitätsabgabe je Bürger, Unternehmensabgaben, Grundsteuererhöhung, Anteil an erhöhtem kommunalem Steueraufkommen u.a. – als Kombination). Diese Finanzierung sollte in Kombination mit anderen Maßnahmen wie z.B.
  - Parkraumbewirtschaftung (Teuerung, Reduzierung Fläche)
  - City-Maut
  - Straßen“rückbau“ (Fahrspuren entfallen zugunsten des ÖPNV)
  - Park & Ride an den Außenlagen der Stadt oder in Nachbargemeinden

  erfolgen. Notwendig ist, dass dies auch im Landkreis umgesetzt wird, um eine entsprechende Wirkung zu erzielen.
- Die entgeltlose Nutzung sollte für alle Nutzer gelten (nicht nur für Einwohner) um auch für Touristen attraktiv zu sein und einen einfachen Zugang zur umweltfreundlichen Mobilität möglich zu machen.

8.5 Erhöhung der Zuverlässigkeit

Eine Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV ist zwingend notwendig, um die Akzeptanz zu erhöhen. Folgende Maßnahmen können dies unterstützen:

- Stauabbau durch Verbesserung der Ampelschaltungen für Busse und/oder weitere Busspuren
- Vermehrt Verlagerung des ÖPNV auf die Schiene, auch innerstädtisch
- Weniger Durchmesserlinien, um Verspätungen besser auffangen zu können
- Umsteigepunkte mit Anschlussgarantie, nicht nur in der Innenstadt, sondern auch in den Stadtteilen

8.6 Erhöhung der Servicequalität

Der Einstieg in die Nutzung des ÖPNV ist die schwierigste, aber auch wichtigste Phase. Alles ist zunächst fremd und man kennt sich nicht aus. Das beginnt, damit, dass der potenzielle Nutzer nicht weiß, wohin welche Linie an einer bestimmten Haltestelle fährt. Die nächste Hürde ist der Fahrscheinkauf und die Frage nach dem Namen der Haltestelle, an der man aussteigen muss. Hier kann ein guter Service von entscheidender Bedeutung für die weitere Nutzung des ÖPNV sein.

Service umfasst alle Dienstleistungen, die den Fahrgästen des ÖPNV nutzt:

- die Ausstattung von Haltestellen von Bussen und Bahnen sowie
- die Innenausstattung von Bussen und Bahnen
- die Information von Fahrgästen im Hinblick auf Fahrpläne (Haltestellenbezeichnung, Liniennummern, in der Linie folgende Haltestellen, Takte, Fahrzeiten, Tarife)
- Die Information der Fahrgäste im Hinblick auf Verspätungen und Betriebsstörungen
- Verkauf und Beratung in den Verkaufsstellen
- Infomaterial (schriftlich sowie im Internet)
- Werbung für die Nutzung des ÖPNV

- Die Auskunftsfreundlichkeit der Fahrer und ihre Hilfsbereitschaft

Durch ein Bündel optimal aufeinander abgestimmter Maßnahmen zur Verbesserung des Services kann eine hohe Wirksamkeit erreicht werden.

8.7 ÖPNV bei Raum- und Bauplanung mitdenken

Zukünftig sollten Wohn- und Gewerbegebiete entlang der ÖPNV-Achsen entwickelt werden, um einen attraktiven ÖPNV anbieten zu können.

Bei Baugenehmigungen sollten keine Stellplätze gefordert werden, und das Stellplatzangebot im öffentlichen Raum reduziert werden.

8.8 Einbeziehung der Arbeitgeber

Wenn ein attraktiver ÖPNV angeboten wird, können Firmen auf Mitarbeiterparkplätze verzichten und dadurch Investitionskosten einsparen. Im Gegenzug sollten sie sich an der Finanzierung des ÖPNV beteiligen, durch

- Übernahme von Planungs- und Investitionskosten,
- laufende Beiträge zum ÖPNV,
- Unterstützung des Jobtickets.

Durch eine strikte Parkraumbewirtschaftung und Umwandlung von öffentlichen Parkplätze in Anwohnerparkplätze sollten Arbeitnehmer mehr und mehr veranlasst werden, den Umweltverbund auf dem Weg zur Arbeit zu nehmen. Zusammen mit den o.g. Maßnahmen sollte dies mittelfristig für Arbeitnehmer preiswerter und komfortabler sein, als im eigenen Auto zu fahren.

8.9 Gemeinsame Planungen der Stadt und des Landkreises

Eine übergeordnete Planung aller ÖPNV-Verkehre im Großraum Heilbronn und eine Linienverzahnung ist Grundlage für mehr Akzeptanz und höherer Verfügbarkeit bei mehr oder weniger gleichen Kosten. Die Regiobusse bedienen heute fast nicht den innerstädtischen Verkehr und sind auch nicht an die Stadtbahn bzw. die Stadtbusse

innerhalb der Stadt angebunden. Ebenso fehlt eine Planung über die Grenzen des Stadtkreises Heilbronn hinaus, zusammen mit dem Landkreis und den Verkehrsanbietern.

Zur verbesserten Planung und Umsetzung bedarf es in Heilbronn eines Amtes für Mobilität, das alle Belange der Mobilität und alle dazugehörenden Verkehre aus einer Hand organisiert (siehe Beispiel aus Basel). Idealerweise gibt es im Landkreis ein entsprechendes Pendant, um auch dort die Planungen und Umsetzungen schneller und zielgerichteter zu organisieren.

8.10 Geringere Attraktivität für MIV

Durch eine strikte Parkraumbewirtschaftung v.a. in der Innenstadt sollen mehr Menschen den ÖPNV nutzen.

Innerhalb des Ringes Oststraße-Südstraße-Karlsruher Str. Neckarkanal-Neckarbogen- Mannheimer Str.- Bahnlinie Hohenlohebahn- Nordstr. sollte nur noch Anwohnerparken erlaubt sein.

Die Parkgebühren in den Parkhäusern werden schrittweise erhöht.

Eine Ausweitung der Parkraumüberwachung durch das Ordnungsamt führt zu mehr Einnahmen, die in den Ausbau des ÖPNV fließen. Es sollte eine Angleichung der Bußgelder für Schwarzfahren und Falschparken angestrebt werden, da beide Vergehen als gleichartig angesehen werden.

8.11 Fahrzeuge umweltfreundlich gestalten

Die Fahrzeuge der Stadtwerke und der Regiobusse sollten ab sofort auf umweltfreundliche Antriebe umgestellt werden. Da ein Bus 15 bis 20 Jahre im Einsatz ist, wird die Umrüstungsphase entsprechend lange dauern. Deshalb sollte hierbei mit guten Beispiel sofort begonnen werden.

9 Zusammenfassung

Die Analyse des ÖPNV in Heilbronn durch die Teilnehmer an den fünf Veranstaltungen der Lokale Agenda21 Heilbronn zur Zukunft eines erfolgreichen ÖPNV in Heilbronn hat Schwächen und Stärken aufgezeigt.

Als wesentliche Barriere für eine vermehrte Nutzung des ÖPNV haben sich das Liniennetz, sowie die Bedien- und die Taktzeiten herausgestellt. Der Einstieg in die Nutzung des ÖPNV kann durch einen verbesserten Service wesentlich gefördert werden.
Es gilt vor allen Dingen an diesen Punkten zu arbeiten, um den ÖPNV attraktiver zu gestalten und damit Nutzer vom motorisierten Individualverkehr vermehrt auf den ÖPNV umsteigen zu lassen. Dabei kommt es nicht auf den gänzlichen Verzicht auf die Nutzung von Privat-PKW an, sondern darauf den ÖPNV zusammen mit andern umweltfreundlichen Mobilitätsarten immer dann zu nutzen, wenn er objektiv Vorteile bietet.

Die wesentlichen Punkte der Verbesserung sind im vorangegangen Kapitel erläutert.

Neben den unmittelbaren Verbesserungsmöglichkeiten gibt es auch wichtige übergeordnete Punkte, die die Organisation des ÖPNV betreffen und deshalb nur durch die Entscheidungsträger in Verwaltung und Politik gelöst werden können.

Die Vorgaben durch die Politik über den Nahverkehrsplan sind zu ändern bzw. anzupassen, um eine modernere und attraktivere Gestaltung des ÖPNV zu erreichen.

Auch die Ausgestaltung der Aufgaben und Befugnisse des HNV sind zu verbessern.

Mit den vorliegenden Arbeitsergebnissen möchte die Lokale Agenda 21 Heilbronn auch einen Beitrag zum Mobilitätskonzept 2030 der Stadt Heilbronn leisten und eine breite öffentliche Diskussion über die Verbesserung e des ÖPNV anregen.

10 Literaturverzeichnis

Heilbronner Stimme (06.12.2016)

Nachverkehrsplan Heilbronn

Gesamtbericht der Stadt Heilbronn über den ÖPNV 2015

11 Anlagen

keine