

HEILBRONN-FRANKEN 2020
ARBEITSKREIS „VERKEHRSINFRASTRUKTUR“
PROJEKTGRUPPE STADTBAHN

- Empfehlungen -

Zukunft Stadtbahn

Der Personennahverkehr mit dem Bus und mit der Stadtbahn bilden zusammen mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf dem DB-Netz den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Region Heilbronn-Franken. Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV liegt bei den Landkreisen, die als zentrales Steuerungselement Nahverkehrspläne aufstellen. Der SPNV wird vom Land bestellt.

Im Bereich des Oberzentrums Heilbronn wird seit den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts der Aufbau eines Stadtbahnnetzes verfolgt. Am „Zielkonzept 2010“ orientierend soll ein Stadtbahnnetz mit vier Linien und etwa 114 km Gesamtlänge realisiert werden. Wesentliches Merkmal des Konzepts ist die weitgehende Nutzung vorhandener regionaler Schienenstrecken, die miteinander verknüpft werden. Lediglich die Innestadtdurchquerung von Heilbronn stellt einen Neubau dar.

Realisiert ist bislang die Durchbindung von Karlsruhe bis Heilbronn einschließlich der Durchquerung der Heilbronner Innenstadt; bis Ende 2005 wird die Linie S 4 komplett bis Öhringen in Betrieb gehen. Ergänzend zu dieser West-Ost-Verbindung steht dann die Nord-Süd-Achse zur Verwirklichung an, die von Sinsheim/Bad Rappenau bzw. Mosbach-Neckar-elz/Gundelsheim über Heilbronn bis nach Lauffen a.N. und ins Zabergäu bis Zaberfeld führen soll.

Seit 2001 ist die Stadtbahn von Karlsruhe bis Heilbronn-Hbf. in Betrieb, so daß auf diesem Abschnitt die Anliegergemeinden mit dem neuen regionalen Schienenverkehrssystem bereits hinreichend Erfahrung sammeln konnten. Diese Erfahrungen sollen als Empfehlungen an künftige Anliegergemeinden weitergegeben werden.

Empfehlungen:

- Die Region Heilbronn-Franken benötigt als Ergänzung und als vollwertige Alternative zum Individualverkehr einen gut ausgebauten ÖPNV/SPNV. Infrastrukturelle Engpässe im Netz wie z.B. bei Möckmühl-Züttlingen sind baldmöglichst zu beseitigen, das Netz durch Elektrifizierung z.B. auf der Elsenzalbahn und der Hohenlohebahn aufzuwerten und der Einsatz von modernem Wagenmaterial weiter voranzutreiben.
- Der ÖPNV hat die Funktion einer Dienstleistung am Kunden – Tarif, Fahrplan und Vertrieb müssen deshalb aus einem Guß angeboten werden. ÖPNV und SPNV müssen als Einheit vermarktet, Zugangshemmnisse abgebaut und ein positives Image aufgebaut werden. Dies bedeutet über die begonnene Kooperation der Verbände in Stadt- und Landkreis Heilbronn, Hohenlohekreis und Schwäbisch Hall hinaus eine weitere stetige Verbesserung der Kooperation, möglichst regionsweit.
- Das Heilbronner Stadtbahnkonzept ist weiter konsequent umzusetzen, damit es als Rückgrat des ÖPNV im Raum Heilbronn seine Funktion voll erfüllen kann. Das Busnetz ist gleichzeitig auf die Schienenachsen auszurichten. Um mögliche Härten zu vermeiden, ist abseits der Schienenkorridore die Realisierung von Schnellbusverkehren im Einzelfall zu prüfen.

- Die Stadtbahn ist auf ein ausreichendes Bevölkerungspotential möglichst in der Nähe der Haltestellen entlang der Stadtbahnlinien angewiesen. Während sich die Siedlungsentwicklung in den vergangenen Jahrzehnten oft von der Schiene entfernt hat, ist nun siedlungsstrukturell eine konsequente Verdichtung der Siedlungsstrukturen an den Haltestellen anzustreben. Über die Bauleitplanung können die Kommunen dazu beitragen, das Kundenpotenzial erfolgreich zu vergrößern. Baulücken, minder genutzte Freiflächen sowie neue Flächen (wie z.B. in Schwaigern-Süd geplant) sind in diesem Sinne planerisch zu entwickeln und zu nutzen. Wohnstandorte mit fußläufiger Entfernung ‚auf Sichtweite‘ zur Stadtbahn gewinnen erfahrungsgemäß oft eine hohe Attraktivität. In größerer Dimension können sie zudem Entlastungswirkungen beim Individualverkehr erzeugen.
- Eine überschlägige Prüfung der Wohnbauflächenpotentiale in den Gemeinden entlang der Stadtbahnlinie zwischen Eppingen und Öhringen in Stadtbahnnähe hat ergeben, daß unbebaute rechtsverbindliche Wohnbauflächen derzeit ein Volumen von ca. 300 ha haben. Hinzu kommen Innenpotentiale durch nicht bebaute Flächen in Höhe von ca. 140 ha. Die jeweiligen Einwohnerdichtewerte zu Grunde gelegt, ergibt sich so ein zusätzliches rechnerisches Einwohnerpotential von ca. 23.000 Einwohnern. (Da große Teile der Neubaugebiete für die Eigenentwicklung der Gemeinden benötigt werden, darf dieser Wert nicht mit Zuwanderungsgewinnen gleichgestellt werden.)
- Die bei der Planung von Stadtbahn-Haltestellen zu Grunde gelegten Radien von 500-1000m Entfernung dienen der groben Abschätzung des Bevölkerungspotentials. Sie sagen jedoch nichts aus über die tatsächliche Qualität der Erreichbarkeit. Sie kann z.B. durch Straßen, Gewässer, Brücken etc. erheblich verschlechtert sein. Um die Attraktivität der Stadtbahn zu erhöhen, sollte die tatsächliche fußläufige Anbindung der Haltestellen durch Minimierung von bestehenden Umwegen konsequent optimiert werden, z.B. durch Fußgängerüberwege, Fußgängerbrücken, Anlage von Fußwegen etc. oder auch ausreichende Beschilderung.
- Auch über die Bevölkerung im näheren Umfeld von Haltestellen hinaus ist die Stadtbahn ein attraktives Verkehrsmittel, das dann aber oftmals nicht mehr zu Fuß erreicht werden kann. Deshalb ist auf eine innergemeindliche Optimierung der Beförderungskette von Bus/Stadtbahn z.B. durch Anpassungen der Buslinienführung zu achten. Insbesondere in größeren Gemeinden kann die wichtige Verknüpfung von Bus und Stadtbahn ggf. auch über die Einführung von Stadtbussen erreicht werden, die den Siedlungsbereich der Gemeinde erschließen und an die Stadtbahn anschließen.
- Stadtbahnhaltestellen können schon in der Planungsphase zu weiteren stadtplanerischen Aktivitäten führen. Das Beispiel Bad Rappenau zeigt, daß die Planung der künftigen innerstädtischen Stadtbahnhaltestelle und die Planungen zur Umstrukturierung des umliegenden Areals sich gegenseitig befruchten und künftig zu einer erheblichen Aufwertung und Attraktivitätssteigerung des Zentrums führen werden. Die Dynamik solcher Prozesse sollte auch in anderen Gemeinden rechtzeitig erkannt und genutzt werden, um möglichst großen Nutzen für die Stadt und die Stadtbahn daraus zu ziehen.
- Die Erfahrungen zeigen, daß sich verkehrsgünstig gelegene und mit weiteren Funktionen (z.B. Einkaufsmöglichkeiten) ausgestattete Stadtbahnhaltestellen zu wichtigen Schnittstellen zwischen ÖPNV und Individualverkehr entwickeln können. Neben dem ÖPNV ist für das weitere Umfeld einer Gemeinde auch die Bedeutung des Pkw als Zubringer zur Stadtbahn nicht zu unterschätzen. Es sind deshalb rechtzeitig geeignete Konzeptionen für P+R-Plätze zu erstellen, P+R-Plätze ausreichend

großzügig zu dimensionieren und/oder ggf. geeignete Grundstücksflächen rechtzeitig zu sichern. Auch die Zu- und Abfahrtmöglichkeiten sollten auf ihre Eignung für ein ggf. erhöhtes Verkehrsaufkommen überprüft und nötigenfalls geregelt werden.

- Das Ausstattungsniveau der Stadtbahnhaltestellen im Raum Heilbronn ist vereinheitlicht und gilt im allgemeinen als modern, praktikabel und ausreichend. Die Haltestellen der DB haben ebenfalls ein Mindestniveau an Ausstattung, daß jedoch niedriger liegt. Beim weiteren Ausbau der Stadtbahn ist deshalb darauf zu achten, daß das Mindestniveau der eingeführten Stadtbahnhaltestellen überall zu Anwendung kommt. Ggf. können auch Mindest- oder Optimal-Standards formuliert werden; in der Regel wird jedoch die jeweilige Gemeinde für die Finanzierung der Mehrausstattung aufkommen müssen.
- Die Zahlungssysteme im ÖPNV stehen an der Schwelle zum Umbruch. Mit dem sog. E-Ticketing befinden sich moderne elektronische Systeme in der Erprobungsphase, u.a. im Landkreis Schwäbisch Hall. Erkenntnisse daraus sollten baldmöglich in der gesamten Region, also auch bei der Stadtbahn, eingeführt werden. Mit der elektronischen Karte kann der Kunde den ÖPNV ohne detaillierte Kenntnisse der Tarif- und Fahrkartenstruktur bei gleichzeitiger Gewährleistung des besten Preises nutzen. Durch die damit erzielbare deutliche Senkung der Zugangsbarrieren erwartet man sich neben neuen Kunden auch eine deutlich stärkere Bindung von Stammkunden.
- Fahrgastgewinnung für den ÖPNV bzw. die Stadtbahn ist eine Daueraufgabe. Marketingaktivitäten sind deshalb vor, während und nach der Einführung der Stadtbahn notwendig. Diese sollten koordiniert und bezüglich der Stadtbahn abgestimmt durchgeführt werden. Zusätzlich sind jedoch auch gezielte, ortsbezogene Aktivitäten und die Direktansprache der Bevölkerung erfolgversprechend.
- Neben dem zunächst anstehenden Ausbau der Stadtbahn in der Nord-Süd-Achse Sinsheim/Bad Rappenau bzw. Mosbach-Neckarelz/Gundelsheim – Heilbronn – Lauffen a.N./Zabertal sollte perspektivisch auch eine Verlängerung der Stadtbahn über Öhringen-Cappel hinaus in den Raum Schwäbisch Hall in die Überlegungen einbezogen werden. Sie könnte bis Schwäbisch Hall-Sulzdorf auf bestehenden Gleisen erfolgen. Für die Stadtbahnerschließung dieses Raumes wäre die Elektrifizierung des Abschnitts Öhringen-Cappel – Schwäbisch Hall-Hessental und der Erhalt der 2-gleisigen Infrastruktur notwendig.

September 2005