

---

# **Verkehrsentwicklungsplan Pforzheim 2020 Öffentlichkeitsbeteiligung**

## **Forum 3 ÖPNV**

**Ergebnisse der Sitzungen am 07. und 21. April 2009**

Pforzheim 24. Juni 2009  
Jörg Müller, Forumssprecher

### ■ Leitgedanke Umweltverbund

- Der Leitgedanke der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in Pforzheim zur Förderung des „Umweltverbundes“ (Fuß, Rad, Bus, Bahn) bei der Nutzung der Verkehrsmittel wird begrüßt.
- Ziel: 50 % Anteil „Umweltverbund“ im Modal-Split
- Differenzierung dieser Zielvorgabe wird empfohlen:
  - nach Nutzergruppen
  - unter Berücksichtigung demographischer Entwicklungen,
  - Entwicklung des Mobilitätsverhaltens,
  - räumlicher und topographischer Bedingungen sowie
  - wirtschaftlicher Standortfaktoren und
  - Siedlungsstrukturen

# Verkehrsentwicklungsplan Pforzheim 2020 – Forum 3 ÖPNV

## 1. Allgemeine Ziele

---

### ■ **Bedarfsplanung**

- Orientierung an den Bedürfnissen derjenigen Nutzer, die keine Wahlfreiheit bei der Verkehrsmittelwahl haben und auf die Nutzung des ÖPNV angewiesen sind

### ■ **Attraktive Angebotsplanung**

- Ziel: Steigerung der Nutzung des ÖPNV durch eine attraktive Angebotsplanung
- Attraktivität = Orientierung am Mobilitätsverhalten und an den Entscheidungskriterien bei der Verkehrsmittelwahl, Kriterien:
  - Komfortmerkmale
  - Reisezeiten / Umsteigehäufigkeiten
  - Taktdichten + Nachtverkehre
  - Systemübergänge zum Regional- und Fernverkehr Bahn
  - Unkompliziertes Tarifsysteem / Preisniveau
- Ein attraktiveres Angebot erfordert ggf. **höhere Deckungsbeiträge** durch öffentliche Hand. **Politische Zielvorgaben** hierfür zwingend erforderlich.

### ■ **Modal Split**

- Das Forum bekennt sich zu einem Verkehrskonzept, das im **ausgewogenen Mix aller Verkehrsträger** die innerstädtische Erschließung, die Erreichbarkeit aus dem Umland sowie die **Attraktivität des Standortes Pforzheim** als Wirtschafts-, Hochschul-, Wohn-, Einkaufs- und Freizeitstandort nachhaltig fördert.
- Das Forum empfiehlt die **Erhöhung des Anteils ÖPNV** im Modal-Split vorrangig durch eine **Attraktivierung des ÖPNV** zu erzielen.
- Gezielte Beschränkungen des MIV sind nur dort vorzusehen, wo sie zur Erhöhung der städtebaulichen Qualität beitragen und die Standortqualität nachhaltig fördern (z.B. Verlagerung Durchgangsverkehre).

■ **Höherwertiges Bussystem**

- System Bus als zentrales, flächendeckendes ÖPNV-Netz
  - Weiterentwicklung Bussystem zu **hochwertigem „Komfort-Bussystem“**
  - zentrale Erschließung der Kernstadt mit städtischen Buslinien erhalten
  - Dadurch: Sicherung Attraktivität der Innenstadt als Einzelhandelsstandort
  
- **Neubau eines ZOB** im Bahnhofsbereich
  - Bündelung aller Verkehrssysteme an einem zentralen Verknüpfungspunkt
  - Optimierung der Netzübergänge zwischen städtischen Bussen, Überlandlinien, Regional- sowie dem Fernverkehr der Bahn durch aufeinander abgestimmte Fahrpläne
  
- bestehende Konfliktpunkte im städtischen Busnetz
  - Nutzung **Beschleunigungspotentiale** durch geeignete bauliche (z.B. eigene Bustrassen) oder technische Maßnahmen (z.B. Beeinflussung LSA)
  - Auf die Verträglichkeit mit dem MIV ist dabei zu achten.

■ **Leopoldplatz – Städtebauliche Aspekte**

- Die **städtebauliche Qualität und die Aufenthaltsqualität** sind zur Förderung der Entwicklung höherwertiger Einzelhandelsangebote am Leopoldplatz deutlich zu **verbessern**.
- **Mittelfristige** Maßnahmen
  - Entflechtungen zur städtebaulichen Aufwertung durch **Neuordnung der Haltestellen** im Bereich Leopoldplatz / Leopoldstraße / Bahnhofstraße und ggf. durch Änderung von Linienführungen
  - Chancen einer fahrplanseitigen **Verlegung der Umsteigebeziehungen** im städtischen Bussystem vom Leopoldplatz zum **neuen ZOB** prüfen
- **Langfristige** Perspektive
  - Thematik „Busfreier“ Leopoldplatz wurde kontrovers diskutiert.
  - Hierzu notwendige Änderungen in Linienführungen führen zu Konflikten mit MIV
  - **Ziel: Langfristige Aufwertung durch städtebauliche Maßnahmen**
  - Das Forum regt an, auch für diese langfristige Perspektive Planungsvarianten zu erarbeiten (z.B. Tunnellösungen).

### ■ **Angebotsqualität städtisches Bussystem**

Das Forum begrüßt Maßnahmen zur Attraktivierung des städtischen Bussystems, z.B.:

- Einsatz von Komfort-Bussen
- dynamische Fahrgastinformation (flächendeckend)
- Taktverdichtung in Kernzeiten
- Ausweitung der Nachtverkehre
- Nachfrageorientierte Ausweitung von Expresslinien
- Verbesserung der Übergänge zum Regional- / Fernverkehr
- Nutzung der Chancen innovativer Informationstechnologien, z.B.:
  - Handy-Fahrplan
  - Handy-Ticket

### ■ **Stadtbahn**

- Ausweitung des Stadtbahnangebots auf dem vorhandenen Schienennetz
- Neubau zusätzlicher Haltepunkte, z.B.:
  - Eutingen Schienenstraße
  - Kühler Grund
  - Gartenstadt
  - Zeppelinstraße
  - Dillstein
  - Durlacher Straße
  - Karlsruher Straße
  - Osterfeld
- Taktverdichtung
- Vereinfachung der Tarifübergänge zu KVV und VVS
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Stadtzentrums aus umliegenden Gemeinden durch Neubau von Netzergänzungen (z.B. Niefern Ortskern)



### ■ **Straßenbahn**

- keine Einrichtung eines innerstädtischen Straßenbahnsystems
- Vorrangig: Ausweitung des S-Bahnangebots auf bestehendem Schienennetz

### ■ **Alternative Verkehrssysteme**

- alternative und innovative Verkehrssysteme (z.B. „Sky-Walk“, Seilbahnen) grundsätzlich in Planungsüberlegungen einbeziehen
- Für Ergänzungen im Systemverbund des konventionellen ÖPNV-Netzes sind hierdurch wirtschaftliche und attraktive Lösungen denkbar, z.B.:
  - Zubringer zu S-Bahn-Stationen
  - Shuttle-Verkehre
  - Direktverbindungen zwischen Zentrum und Stadtteilen (z.B. Buckenberg/Haidach)
  - Kurzverbindungsvarianten (z.B. Rollsteige)
  - Vernetzung der Attraktionspunkte der geplanten Landesgartenschau