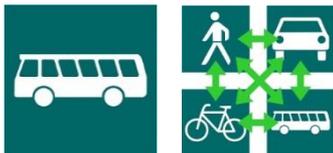


Verkehrsentwicklungsplan 2035

Online-Bürgerbeteiligung

Baustein:

**Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV),
Mobilitätsverbund und Elektromobilität**



Inhalt

- 1. Verkehrserhebungen / Befragungen**
- 2. Status-Quo-Analyse ÖPNV**
- 3. Status-Quo-Analyse Mobilitätsverbund und Elektromobilität**



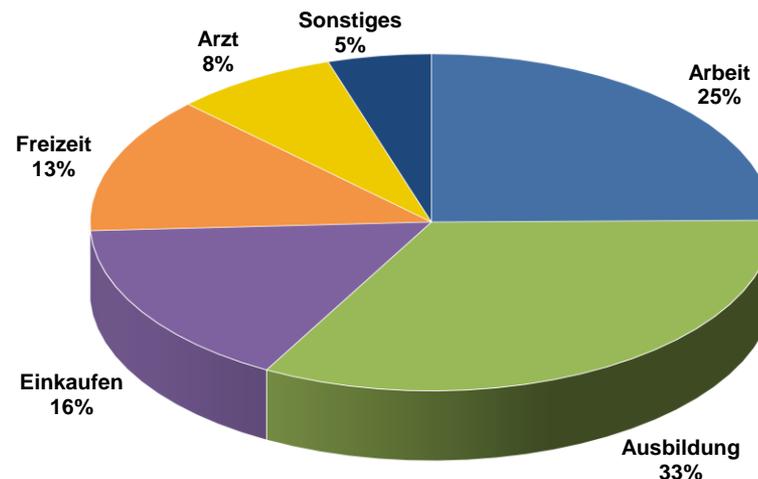
Es wurden im Frühjahr 2019 umfangreiche Ein- und Aussteigerzählungen sowie Fahrgastbefragungen durchgeführt.

⇒ Mehr dazu erfahren Sie unter

Datenfundament Verkehrszählungen/ Verkehrsbefragungen

Haltstelle	Einsteiger	Aussteiger
ZOH [24 Linien]	4.686	4.013
ZOB [24 Linien]	1.219	1.026
Rathaus [16 Linien]	342	275
Zollamt [12 Linien]	55	37
Voith/Alexanderstraße [11 Linien]	19	26
Klinikum [2 Linien]	100	123
Seestraße [1 Linie]	71	41
Berliner Platz [5 Linien]	225	220
Am Rathaus (Schnaitheim) [6 Linien]	205	165
Tübinger Platz (Reutenen) [3 Linien]	74	73

Anteile der verschiedenen Wegezwecke



Status-Quo-Analyse ÖPNV





Die Anforderungen an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Stadtgebiet Heidenheim werden im **Nahverkehrsplan für den Landkreis Heidenheim** definiert. Wesentliche Kriterien sind die Erschließung- und Bedienungsqualität, Reisezeiten und Umstiege sowie die Haltestellen- und Fahrzeugausstattung

Der ÖPNV ist ein wichtiger Baustein im Gesamtkonstrukt städtischer Verkehr. Der ÖPNV ist oftmals die einzige Alternative für Menschen, die aufgrund körperlicher Beeinträchtigungen ansonsten nicht mobil wären. Auch im Ausbildungsverkehr jüngerer Menschen besitzt der ÖPNV eine wichtige Rolle. Darüber hinaus ist der ÖPNV aber auch eine umweltfreundliche Alternative zu Pkw-Fahrten innerhalb des Stadtgebiets.

Allgemeine Ansprüche und Standards



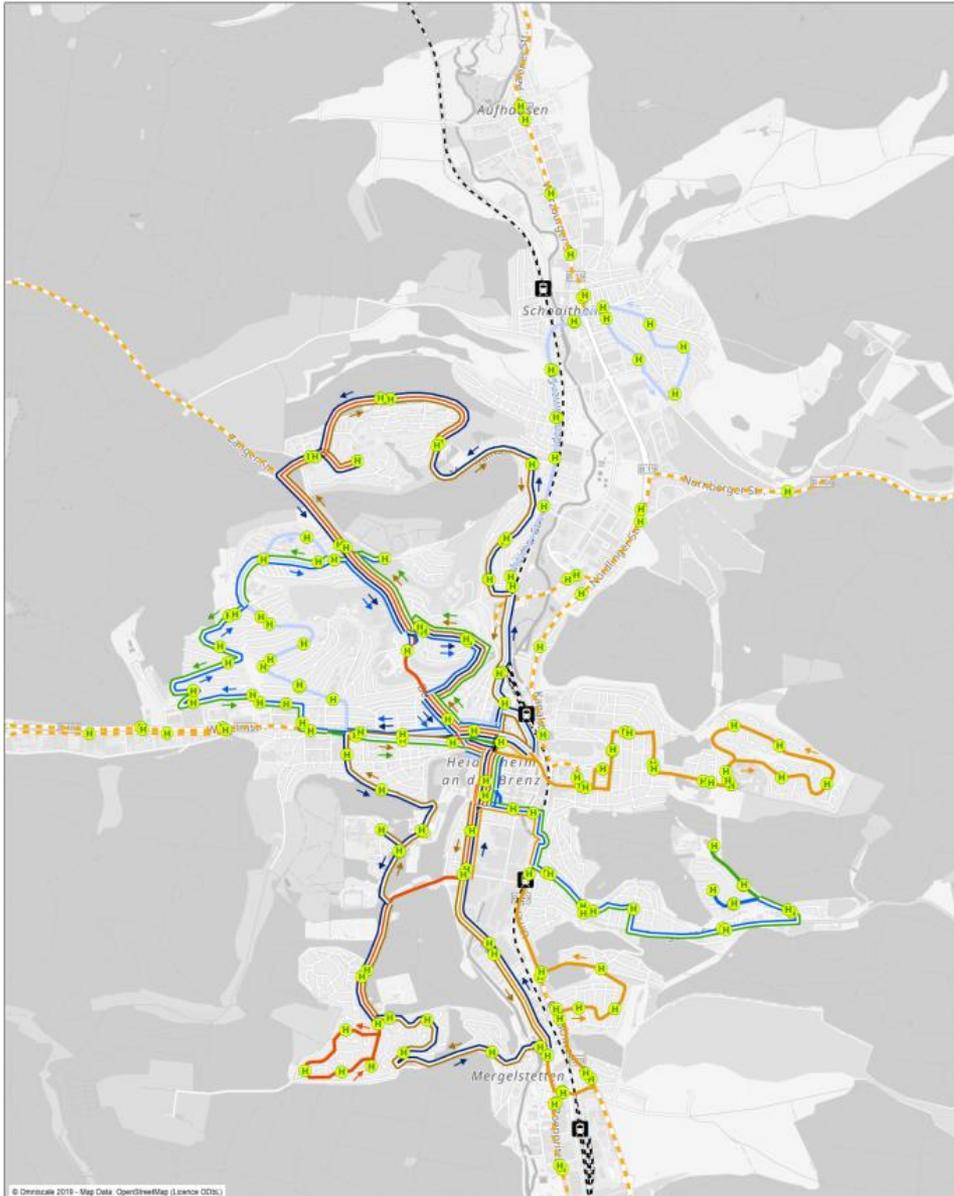
Entsprechend den gängigen Empfehlungen ist mit einem Haltestelleneinzugsbereich von ca. 300 – 500 m eine fußläufige Erschließung von Haltepunkten und Haltestellen zu gewährleisten.

Insbesondere auf Wegen zum Stadtzentrum soll der Busverkehr eine gute Konkurrenzfähigkeit zum Pkw aufweisen. Die Erreichbarkeit von Einzelhandels- bzw. Versorgungsschwerpunkten und anderen wichtigen Zielen im Stadtgebiet sollte in angemessener Form sichergestellt sein.

Die Anzahl der Umsteigevorgänge zur Erreichung wichtiger Ziele sollte so gering wie möglich gehalten werden. Es sollte eine möglichst optimale Abstimmung zum SPNV hergestellt werden.

Der Zugang zum ÖPNV (Zuwege, Haltestellen, Fahrzeuge) soll barrierefrei gestaltet sein. Zudem sollten Haltestellen dem Standard entsprechend mit Witterungsschutz, Fahrplanauskünften, ausreichend großer Wartefläche und je nach Bedeutung der Haltestelle mit dynamischen Anzeigen, Sitzgelegenheiten etc. ausgestattet sein.

Stadtbusliniennetz



Der Stadtbusverkehr ist als sternförmiges Liniennetz mit einer gemeinsamen Zentralen Omnibus-Haltestelle (ZOH) in der Marienstraße konzipiert. Die einzelnen Buslinien verlaufen als Durchmesserlinien von einem Ortsteil zu einem andern und haben dabei den gemeinsamen Haltepunkt ZOH. In den jeweiligen Außenbereichen erfolgt die Linienführung teilweise ringförmig, wobei dieser Ring in verschiedenen Richtungen befahren wird (wechselseitige Ringlinien).

- | | | | |
|--------------|---|---|---------------|
| Liniennummer | — | 5 | |
| — | 1 | — | 6 |
| — | 2 | — | 7 |
| — | 3 | — | Regionalbusse |
| — | 4 | Ⓜ | Haltestellen |
| | | 🚉 | Bahnhöfe |



Die einzelnen Bedienzeiträume und der Takt während der Hauptverkehrszeit sind in nachfolgender aufgeführt. Dabei ist jedoch zu beachten, dass aufgrund von parallelen Linien-Führungen und einem zeitlichen Versatz auf vielen Strecken effektiv ein Halbstundentakt besteht.

Linie	Bedienzeiträume			Takt Hauptverkehrszeit [min]		
	Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
1	6:00 - 23:30*	7:00 - 21:30*	9:00 - 19:00	30	30	60
2	5:45 - 23:00	7:15 - 23:00	9:15 - 18:00	60	60	120
3	5:45 - 19:30	7:15 - 19:45	10:15 - 19:15	60	60	120
4	5:45 - 23:15*	7:15 - 23:00*	9:15 - 19:15	30 / 60 *	60	60
5	6:00 - 18:30	-	-	30 / 60 *	-	-
6	5:45 - 23:15*	7:15 - 01:15	9:15 - 19:15	60	60	60
7	5:45 - 19:30	7:15 - 15:15	9:15 - 19:15	60	60	60

* Fr + Sa Nachtbusse

* teilweise nur halbe Kurse
(bspw. ZOH - Reutenen auf Linie 5)



An der ZOH wird das Umsteigen mit einem Rendezvous-System unterstützt, was bedeutet, dass Fahrzeuge gleichzeitig die ZOH anfahren und somit ein Umsteigen ohne Wartezeiten ermöglicht wird. Zur Hauptverkehrszeit finden alle 15 Minuten gemeinsame Abfahrten mehrerer Linien statt. Es ist eine Anschlusssicherheit gegeben, da die Busse aufeinander warten. Der Fahrplan sieht dabei eine mehrminütige Umsteigezeit vor.

Eine Anpassung des Busangebots an die wechselnde Nachfrage zwischen dem Tagesverkehr montags bis freitags und nachfrageschwächeren Zeiträumen abends und am Wochenende erfolgt sowohl durch eine geringere Bedienungshäufigkeit als auch durch die Anzahl der betriebenen Linien. In den Nächten an Wochenenden sowie vor Feiertagen wird auf den Linien 1, 4, 5 und 6 ein Nachtbusverkehr angeboten.

Stadtbusliniennetz



Aufgrund der hohen Haltestellendichte im Stadtgebiet ist die Erschließungsqualität im Stadtgebiet von Heidenheim gut. Zentrale und dicht besiedelte Gebiete sind mit einem 300 m Einzugsradius ausreichend erschlossen. Auch die Rand- und Gewerbebereiche werden erschlossen, auch wenn dafür zum Teil Linien des Regionalbusverkehrs benutzt werden müssen.

-  Liniennetz
-  Haltestellen
-  Einzugsbereich Bushaltestellen (R=300m)



Im Landkreis Heidenheim stellt der regionale Busverkehr das übergeordnete ÖPNV-Angebot dar, welches durch den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf der Brenzbahn ergänzt wird. Die Regionalbuslinien verlaufen innerhalb des Stadtgebiets teilweise parallel zu den Stadtbuslinien und verdichten dort das ÖPNV-Angebot. Auch Oggenhausen, Aufhausen und Großkuchen werden ausschließlich über den Regionalbus erschlossen.

Insgesamt bestehen 17 Regionalbuslinien, die Ziele in Heidenheim anfahren. Diese Linien sind zum Großteil nicht vertaktet bzw. aufeinander abgestimmt. Neben der ZOH ist auch der Zentrale Omnibus-Bahnhof (ZOB) in Nähe des Bahnhofes ein wichtiger Halte- und Umsteigepunkt für den regionalen Busverkehr.



Darüber hinaus besteht mit der **Brenzbahn** eine Bahnverbindung mit mehreren Halten im Heidenheimer Stadtgebiet und einer festen Taktung. Auf dieser Strecke verkehren stündlich Regional-Express-Züge der Linie Aalen und Ulm (RE 57). Zusätzlich besteht im Zweistundentakt eine Interregio-Express-Verbindung (IRE) zwischen Aalen und Ulm. Vereinzelt fungiert noch eine Regionalbahn (RB 57) außerhalb des Taktes als Verstärkerfahrten.

Der Bahnhof Heidenheim wird dabei von allen Zügen angefahren, während der Haltepunkt Schnaitheim nur Bestandteil der RE- und RB-Strecken ist. Die Haltepunkte Mergelstetten und Voithwerk werden nur von einzelnen Regionalzügen der RB 57 im Schüler- und Berufsverkehr bedient und sind somit keine gleichwertige Alternative.



Vergleicht man die Reisezeiten von Direktverbindungen, dann zeigt sich, dass diese auf den meisten Relationen akzeptabel sind (Verhältnis zur Pkw-Fahrzeit kleiner oder gleich 1,5). Der Grund dafür ist, dass die Buslinien häufig über die Hauptverbindungsstraßen geführt werden.

Ungünstige Reisezeitverhältnisse entstehen jedoch bei Umsteige-Verbindungen. Innerhalb der Linien des Stadtbusverkehrs sind diese durch den ZOH als Rendezvous-Punkt akzeptabel. Aber auch aufgrund der fehlenden Vertaktung der regionalen Buslinien entstehen zum Teil sehr lange Umsteigezeiten zwischen einzelnen Buslinien untereinander und auch zu den Zügen.

Reisezeiten und Vertaktung



Die Vertaktung der Stadtbuslinien mit den Zügen im Regionalverkehr ist ebenfalls verbesserungswürdig. Die Ankunftszeiten der Linien am ZOB (respektive Bahnhof) sind nicht gut mit den Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Regionalzüge abgestimmt. Lediglich die Linie 1 mit Fahrtrichtung Zanger Berg bietet eine attraktive zeitliche Verknüpfung für Umsteiger vom Bus auf die Bahn an.

Zudem stellt die fußläufige Verbindung von der ZOH zum Bahnhof nicht für alle Verkehrsbeteiligten eine attraktive Wegerektion dar (bspw. für Reisende mit Gepäck, mobilitätseingeschränkte Menschen...).

Linie	Richtung	Ankunft ZOB BHF
1	Schnaitheim	X:01
1	Schnaitheim	X:31
1	Zanger Berg	X:23
1	Zanger Berg	X:53
6	Klinikum	X:07
7	Mittelrain	X:16
RE	Ulm	X:00
	Aalen	X:00
IRE	Ulm	X:24
	Aalen	X:34



Die Idee einer technischen Aufstiegshilfe von der Innenstadt Heidenheim hinauf zum Schlossberg besteht schon seit vielen Jahren. So wurden bereits 2005 von der Stadtverwaltung Heidenheim erste Überlegungen dazu erarbeitet und ein Schrägaufzug unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten näher betrachtet.

Neuen Antrieb erhalten diese Überlegungen durch eine vorgestellte Studie zum Ausbau des Fußballstadions in Heidenheim. Auch hier wird eine technische Anlage als Verbindung zwischen Innenstadt und Schlossberg erwähnt.

Aktuell werden deshalb in einer separaten Untersuchung verschiedene Formen einer besseren Anbindung des Schlossbergs an die Innenstadt geprüft.

Stärken und Schwächen ÖPNV



Stärken:

- im Stadtgebiet besteht ein dichtes Netz an Haltestellen
- Fahrzeuge entsprechen meist dem aktuellen Stand der Technik (auch hinsichtlich der Barrierefreiheit)
- für die meisten innerstädtischen Fahrbeziehungen besteht ein Halbstundentakt

Schwächen:

- fehlende Vernetzung mit Bahn und Regionalbussen, die für eine deutliche Verlängerung der Reisezeit sorgt
- unattraktive Taktung über das Stadtgebiet hinaus
- SPNV-Haltestellen Mergelstetten und Voithwerk werden nur unregelmäßig bedient und sind somit keine gleichwertigen Alternativen
- barrierefreier Ausbau der Haltestellen ist verbesserungswürdig

Status-Quo-Analyse Mobilitätsverbund + E-Mobilität





Um Mobilität und Verkehr zukünftig stadtverträglicher abzuwickeln, ist eine optimierte Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel notwendig. Durch diese Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel unter Nutzung ihrer spezifischen Vorteile soll das Gesamtverkehrsangebot verbessert, die Abhängigkeit vom eigenen Kfz verringert, eine höherwertige Mobilität geschaffen und ein stadt- und umweltverträglicherer Verkehr erreicht werden. Wesentlicher Baustein eines zukunftsgerichteten Mobilitätsangebotes ist die Vernetzung der Verkehrsträger und die Stärkung der Multimodalität.

In Heidenheim gibt es bisher wenige Angebote zur Verknüpfung der Verkehrsträger. Die bisherige Nutzung des Mobilitätsverbundes in Heidenheim wurde im Rahmen der Haushaltsbefragung erfasst. Nur etwa 0,5 Prozent der befragten Personen nutzen bereits Carsharing-Angebote. Etwa 4 Prozent nutzen Park-and-Ride-Angebote und wiederum etwa 0,5 Prozent gaben an, Bike-and-Ride-Angebote zu nutzen.



Innerhalb des Stadtgebietes von Heidenheim sind mehrere **Park & Ride Parkplätze** für besondere Veranstaltungen (insbesondere Heimspiele des 1. FC Heidenheim) vorhanden, die ansonsten als Firmen- oder Schulparkplätze genutzt werden. Diese befinden sich größtenteils außerhalb der Kernstadt und dienen bspw. als Auffangparkplätze an Spieltagen des 1. FC Heidenheim. Zusätzlich ist am Hauptbahnhof eine große P+R-Anlage in Form eines Parkhauses mit ca. 230 Stellplätzen vorhanden. Diese sollen aufgrund der Verknüpfung mit der Bahn hauptsächlich den Pendlern dienen.

Ausgewiesene Stellplätze für **Bike & Ride** stehen in Heidenheim derzeit am Hauptbahnhof zur Verfügung.

Im Heidenheimer Osten zwischen Heidenheim und Nattheim (im Bereich der Anschlussstelle Heidenheim) befindet sich mit direktem Anschluss an die A 7 ein **Mitfahrerparkplatz** mit etwa 100 Stellplätzen.



Über das gesamte Stadtgebiet verteilt finden sich derzeit **10 öffentliche Elektroladestationen** für Kraftfahrzeuge (meist in Parkhäusern oder an Parkplätzen).

Das **Carsharing-Angebot** in Heidenheim wird von zwei Anbieter organisiert. Zum Zeitpunkt der Erhebung standen in Heidenheim 3 Carsharing Fahrzeuge zur Verfügung.

Im Stadtgebiet sind keine flächendeckendes **Vermietsystems** für Fahrräder oder E-Scooter vorhanden.

In allen Zügen des Nahverkehrs ist eine **Fahrradmitnahme** möglich. Im Busverkehr wird dies lediglich zu "Schwachzeiten" ermöglicht und unterliegt der Beurteilung des jeweiligen Fahrers.

Stärken und Schwächen Mobilitätsverbund und E-Mobilität



Stärken:

- Mitfahrerparkplatz und B+R Angebote vorhanden
- Fahrradmitnahme prinzipiell möglich

Schwächen:

- kaum multimodale Wegeketten möglich – es fehlen Verknüpfungspunkte
- wenig Sharing-Angebote von Verkehrsmitteln (Kfz, Fahrräder, E-Scooter?)
- B+R-Angebote zu gering dimensioniert (insbesondere Fahrradboxen)
- wenige E-Zapfsäulen im öffentlichen Straßenraum