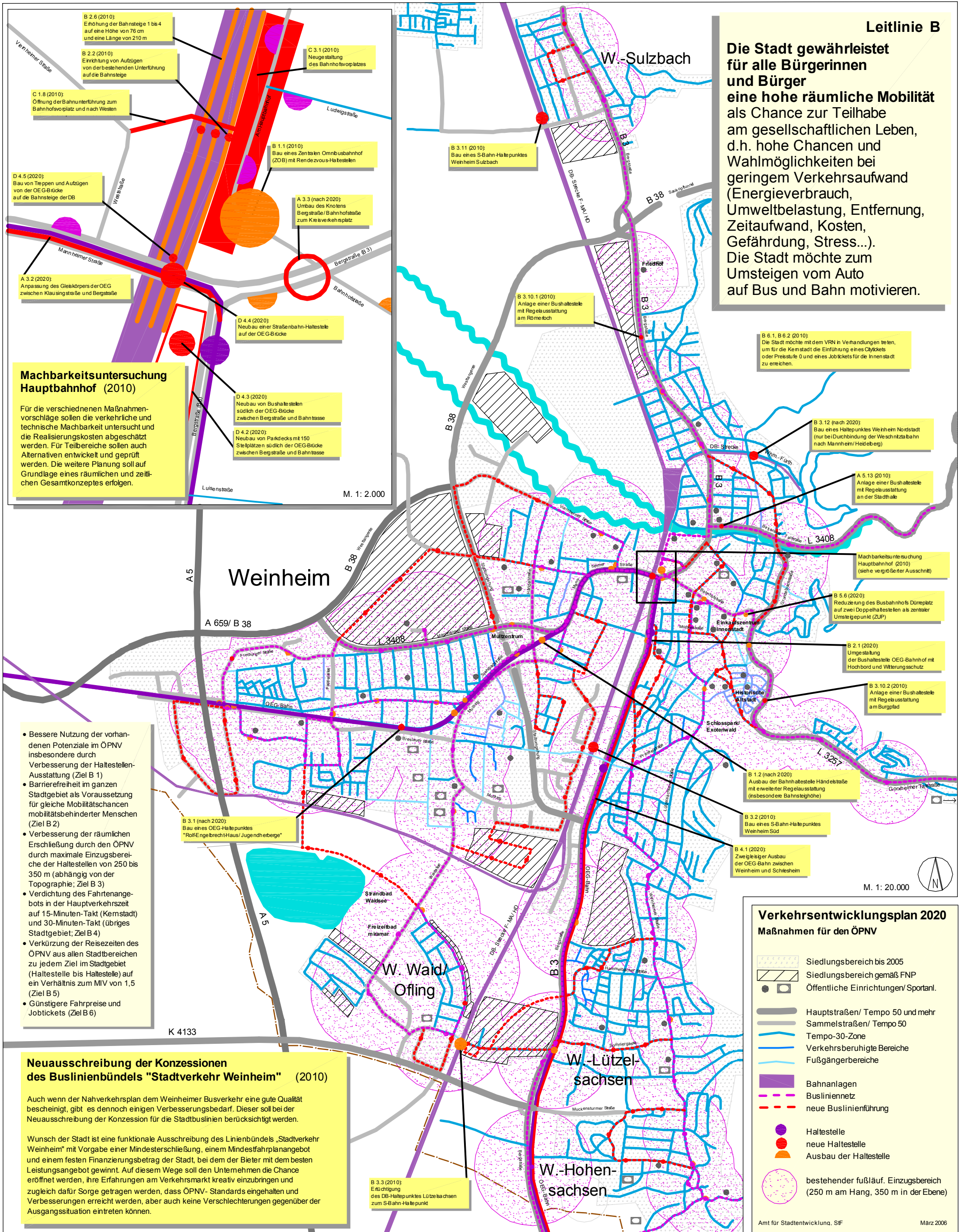


## Karte 2: Maßnahmen für den Öffentlichen Personen-Nahverkehr



**Leitlinie B**  
**Die Stadt gewährleistet für alle Bürgerinnen und Bürger eine hohe räumliche Mobilität als Chance zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, d.h. hohe Chancen und Wahlmöglichkeiten bei geringem Verkehrsaufwand (Energieverbrauch, Umweltbelastung, Entfernung, Zeitaufwand, Kosten, Gefährdung, Stress...).** Die Stadt möchte zum Umsteigen vom Auto auf Bus und Bahn motivieren.

**Machbarkeitsuntersuchung Hauptbahnhof (2010)**  
 Für die verschiedenen Maßnahmenvorschläge sollen die verkehrliche und technische Machbarkeit untersucht und die Realisierungskosten abgeschätzt werden. Für Teilbereiche sollen auch Alternativen entwickelt und geprüft werden. Die weitere Planung soll auf Grundlage eines räumlichen und zeitlichen Gesamtkonzeptes erfolgen.

- Bessere Nutzung der vorhandenen Potenziale im ÖPNV insbesondere durch Verbesserung der Haltestellen-Ausstattung (Ziel B 1)
- Barrierefreiheit im ganzen Stadtgebiet als Voraussetzung für gleiche Mobilitätschancen mobilitätsbehinderter Menschen (Ziel B 2)
- Verbesserung der räumlichen Erschließung durch den ÖPNV durch maximale Einzugsbereiche der Haltestellen von 250 bis 350 m (abhängig von der Topographie; Ziel B 3)
- Verdichtung des Fahrtenangebots in der Hauptverkehrszeit auf 15-Minuten-Takt (Kernstadt) und 30-Minuten-Takt (übriges Stadtgebiet; Ziel B 4)
- Verkürzung der Reisezeiten des ÖPNV aus allen Stadtbereichen zu jedem Ziel im Stadtgebiet (Haltestelle bis Haltestelle) auf ein Verhältnis zum MIV von 1,5 (Ziel B 5)
- Günstigere Fahrpreise und Jobtickets (Ziel B 6)

**Neuausschreibung der Konzession des Buslinienbündels "Stadtverkehr Weinheim" (2010)**  
 Auch wenn der Nahverkehrsplan dem Weinheimer Busverkehr eine gute Qualität bescheinigt, gibt es dennoch einigen Verbesserungsbedarf. Dieser soll bei der Neuausschreibung der Konzession für die Stadtbuslinien berücksichtigt werden.  
 Wunsch der Stadt ist eine funktionale Ausschreibung des Linienbündels „Stadtverkehr Weinheim“ mit Vorgabe einer Mindesterschließung, einem Mindestfahrplanangebot und einem festen Finanzierungsbetrag der Stadt, bei dem der Bieter mit dem besten Leistungsangebot gewinnt. Auf diesem Wege soll den Unternehmen die Chance eröffnet werden, ihre Erfahrungen am Verkehrsmarkt kreativ einzubringen und zugleich dafür Sorge getragen werden, dass ÖPNV- Standards eingehalten und Verbesserungen erreicht werden, aber auch keine Verschlechterungen gegenüber der Ausgangssituation eintreten können.

**Verkehrsentwicklungsplan 2020**  
**Maßnahmen für den ÖPNV**

- Siedlungsbereich bis 2005
- Siedlungsbereich gemäß FNP
- Öffentliche Einrichtungen/ Sportanl.
- Hauptstraßen/ Tempo 50 und mehr
- Sammelstraßen/ Tempo 50
- Tempo-30-Zone
- Verkehrsberuhigte Bereiche
- Fußgängerbereiche
- Bahnanlagen
- Buslinienetz
- neue Buslinienführung
- Haltestelle
- neue Haltestelle
- Ausbau der Haltestelle
- bestehender fußläuf. Einzugsbereich (250 m am Hang, 350 m in der Ebene)

Amt für Stadtentwicklung, SIF März 2006