

BUSNETZPLANUNG

FÜR DIE STADT LÖRRACH



Karlsruhe, August 2017

BUSNETZPLANUNG

FÜR DIE STADT LÖRRACH

Auftraggeber:

Eigenbetrieb Stadtwerke Lörrach
Betriebszweig Verkehr
Fachbereich 2800
Rathaus
Luisenstraße 16
79539 Lörrach

Auftragnehmer:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstraße 1
76131 Karlsruhe

Karlsruhe, August 2017

Dokumentinformationen

Kurztitel	Busnetzplanung für die Stadt Lörrach
Auftraggeber:	Eigenbetrieb Stadtwerke Lörrach
Auftrags-Nr.:	
Auftragnehmer:	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter:	Rimbert Schürmann
Erstellungsdatum:	21.11.2016
zuletzt gespeichert:	29.08.2017
Speicherort:	Endbericht_Final_August.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Aufgabenstellung	8
2	Strukturdaten	9
3	Bestandsanalyse und -bewertung	11
3.1	Anforderungen an den ÖPNV	11
3.1.1	Die Ziele aus dem Masterplan der Stadt Lörrach von 2013 sind:	11
3.1.2	Verkehrsgespräche vom 05.05.2012	12
3.1.3	Anforderungen aus der Projektbearbeitung	13
3.2	Das ÖPNV-Liniennetz und -angebot	13
3.2.1	Liniennetz und Erschließung	13
3.2.2	Betrieb	20
3.2.3	Nachfrage	23
3.3	Zusammenfassung Bestandsanalyse und -bewertung	26
4	Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV.....	28
4.1	Innenstadtführung.....	28
4.1.1	Variante 1: Beidseitige Bedienung der Innenstadt	29
4.1.2	Variante 2: Bedienung in Richtung und Gegenrichtung identisch	30
4.1.3	Variante 3: Führung über die Fußgängerzone	32
4.1.4	Zusammenfassung und weiteres Vorgehen Innenstadtführung	33
4.2	Brechen der Linien im Bereich der Innenstadt	33
4.3	Verknüpfungspunkte	35
4.4	Liniennetzgestaltung	36
4.4.1	Linie 7	36
4.4.2	Linie 8	38
4.4.3	Ortsbus Brombach – Hauingen	39
4.4.4	Erweitertes Abend- und Wochenendangebot	40
4.4.5	Zusammenfassung Liniennetzgestaltung	41
5	Begleitende Maßnahmen	43
5.1	Maßnahmen zur Busbeschleunigung.....	43
5.1.1	Busspuren	44
5.1.2	Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen	45

5.1.3	Einrichten von Haltestellenkaps	46
5.1.4	Busschleusen und Busschranken	48
5.1.5	Verkauf von Fahrkarten	48
5.1.6	Zusammenfassung Busbeschleunigung	49
5.2	Maßnahmen der Fahrgastinformation	50
5.2.1	Vor der Fahrt	51
5.2.2	An der Haltestelle	51
5.2.3	Während der Fahrt	53
5.2.4	Zusammenfassung Fahrgastinformation	53
5.3	Marketing im ÖPNV	54
5.3.1	Gestaltung der Haltestelle.	54
5.3.2	Gestaltung der Fahrzeuge	56
5.3.3	Prospekte und weiterführende Informationen	57
5.3.4	Zusammenfassung Marketing	60

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Einwohner je Stadtteil (Stand 2013)	9
Abbildung 2:	Das Liniennetz der Regio-S-Bahn in Lörrach	14
Abbildung 3:	Das Liniennetz der Regionalbuslinien mit Ziel Lörrach	15
Abbildung 4:	Das städtische Liniennetz von Lörrach	16
Abbildung 5:	Innenstadtführung Linienweg und Erschließung	17
Abbildung 6:	Räumliche Erschließung der Stadt Lörrach Bus 300m und sensitiv Bus 400m	17
Abbildung 7:	Erschließung des Hünerbergs und der DHBW	18
Abbildung 8:	Erschließung des Hünerbergs und der DHBW	19
Abbildung 9:	Umsteigehäufigkeit Innenstadt Lörrach und Basel Bad. Bahnhof	21
Abbildung 10:	Beförderungszeiten Innenstadt Lörrach und Basel Bad. Bahnhof	22
Abbildung 11:	Durchschnittsgeschwindigkeiten Regio-S-Bahn und Bus	22
Abbildung 12:	ÖPNV-Verkehrsverflechtungen innerhalb von Lörrach	24
Abbildung 13:	Fahrgastbelastung (Werktag; 24 Stunden; klassifiziert)	25
Abbildung 14:	Fahrgastspinne für Fahrgäste aus dem Bereich Salzert (Werktag; 24 Stunden; klassifiziert)	26
Abbildung 15:	Nullvariante: heutige Bedienung der Innenstadt	28
Abbildung 16:	Variante 1: Beidseitige Bedienung der Innenstadt	30
Abbildung 17:	Variante 2: Identische Bedienung in Richtung und Gegenrichtung	31
Abbildung 18:	Variante 3: Führung über die Fußgängerzone (Alter Markt / Tumringer Straße)	32
Abbildung 19:	Verknüpfungspunkte Bus / Schiene	36
Abbildung 20:	Linienführung der Linie 7neu	37
Abbildung 21:	Umsteigeuhr der Linie 8 am Hauptbahnhof	38
Abbildung 22:	Linienführung der Linie 8 zur DHBW	39
Abbildung 23:	Vergleich des Platzbedarfs im Straßenraum von Pkw, Fahrrad und Bus (bei 70 Personen)	44
Abbildung 24:	Beispiele für Mehrfachnutzungen von Busspuren	45
Abbildung 25:	Busspur in der Basler Straße	45
Abbildung 26:	Mögliche Knotenpunkte für Busbeschleunigung in Lörrach Aicheleknoten und Ein- und Ausfahrt ZOB	46
Abbildung 27:	Halte am Straßenrand Museum und Grabenstraße	47
Abbildung 28:	Umgebaute Haltestelle Parkschwimmbad	47

Abbildung 29:	Beispiel von Busbeschleunigung durch Busschleusen Baden-Baden und Bochum	48
Abbildung 30:	Fahrkartenautomat des RVL in Lörrach	49
Abbildung 31:	Fahrgastinformation in der Wegekette	51
Abbildung 32:	Digitale Fahrgastinformation an S-Bahnstationen (Bestand) und an Bushaltestellen (Möglichkeit)	52
Abbildung 33:	Beispiel: TFT-Anzeige im Bus des NVV	53
Abbildung 34:	Schlechte Beispiele: Werbung auf Bussen	54
Abbildung 35:	Haltestellen in Lörrach ZOB und Senigalliplatz (mit City-Light-Werbung)	55
Abbildung 36:	Haltestellen in Lörrach Sener Platz und Grabenstraße	56
Abbildung 37:	Außengestaltung der Busse in Lörrach	56
Abbildung 38:	Beispiel: SwingCard in Schweinfurt	57
Abbildung 39:	Allgemeine Fahrgastinformation Kundenzeitschrift Information zu Tarifen	58
Abbildung 40:	Spezielle Fahrgastinformation – Information zur Konuskarte für Touristen	59
Abbildung 41:	Spezielle Fahrgastinformation – Information zum RegioCard ABO 66	59

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Anzahl Fahrten je Linie und Stunde in beide Richtungen (Montag bis Freitag)	20
Tabelle 2:	Reisezeitverhältnis ÖV / IV zwischen den Stadtteilen und dem ZOB	23
Tabelle 3:	Betriebszeiten je Linie für die drei Tagarten	40
Tabelle 4:	Kilometerleistung zum Schließen der Betriebszeiten je Linie und Tagart	41
Tabelle 5:	Gesamtergebnis der Maßnahmenleistungen	41
Tabelle 6:	Beispiel: Klassifizierung von Haltestellen Einteilung und Ausbaustandard	53

1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Der ÖPNV in der Stadt Lörrach wird derzeit erbracht durch

- den lokalen Busverkehr,
- den regionalen Busverkehr und den
- S-Bahnverkehr.

An mehreren Haltestellen bestehen Verknüpfungen zwischen den Systemen, so dass ein Umsteigen möglich ist und starke Verflechtungen zwischen den Systemen bestehen.

Die Aufgabe des lokalen Busverkehrs ist die Erschließung und Bedienung der Stadt Lörrach mit einem guten ÖPNV, der sich unter anderem durch vertaktete Linien auszeichnet.

Der regionale Busverkehr stellt die Verbindung zwischen der Stadt Lörrach und den anderen Gemeinden im Landkreis Lörrach dar.

Der S-Bahnverkehr bietet zum einen ein vertaktetes Angebot auf der Wiesentalbahn im Landkreis, zum anderen stellt er die Verbindung zum Fernverkehr auf der Schiene her (Basel SBB, Basel Badischer Bahnhof).

Veränderungen in der Siedlungsstruktur der Stadt Lörrach durch Neuansiedlungen beziehungsweise Neubaumaßnahmen und der Nachfrageströme sowie jährliche Anpassungen im bestehenden ÖPNV-Netz der Stadt Lörrach führen dazu, dass die Stadt Lörrach eine Überprüfung und Überplanung des bestehenden Netzes vornehmen möchten.

Ziel ist es ein Busnetz zu gestalten, das den veränderten Anforderungen Rechnung trägt, die bestehenden Siedlungsstrukturen berücksichtigt, Optimierungspotenziale nutzt und so für die Einwohner ein gutes und attraktives Angebot darstellt. Zudem besteht aus dem Masterplan Mobilität der politische Auftrag das ÖPNV-Angebot in der Stadt Lörrach zu verbessern.

Folgende Themen werden dabei bearbeitet:

- Bestandsaufnahme und -analyse
- Analyse Stärken und Schwächen
- Maßnahmenentwicklung
 - Innenstadtführung
 - Verknüpfung zur Regio-S-Bahn
 - Liniennetzgestaltung
- Begleitende Maßnahmen im Bereich Infrastruktur, Fahrgastinformation und Marketing

2 Strukturdaten

Die Stadt Lörrach liegt im Landkreis Lörrach und grenzt an die Städte und Gemeinden:

- Weil am Rhein
- Binzen
- Rümmingen
- Wittlingen
- Kandern
- Steinen
- Rheinfeldern
- Inzlingen und
- Basel

Ihr Gemeindegebiet beträgt 3.942 ha Fläche mit insgesamt knapp über 48.000 Einwohnern (Stand 2013), Tendenz steigend. In der nachfolgenden Abbildung wird die Verteilung der Einwohner auf die Stadtteile beschrieben.

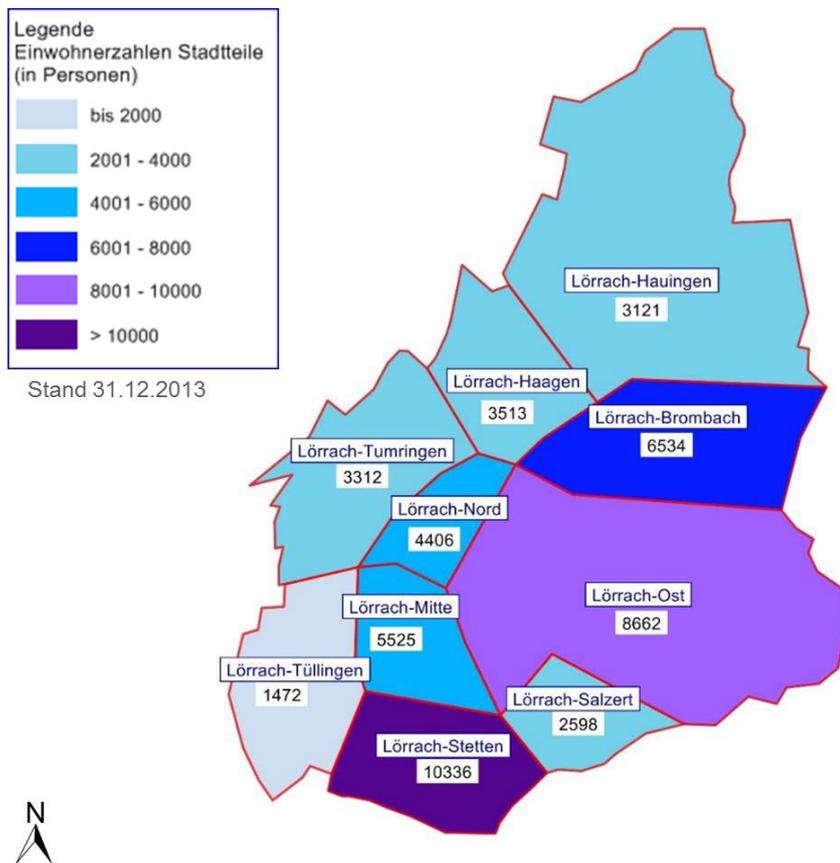


Abbildung 1: Einwohner je Stadtteil (Stand 2013)

Durch die Lage der Stadt im Grenzbereich zur Schweiz wird Lörrach verstärkt als Wohngebiet für Personen mit Arbeitsplatz in Basel genutzt. Dies erhöht den Druck auf Wohnraum und erhöht die Auslastung der bestehenden Infrastruktur, wie den Straßenraum. Auch im ÖPNV ist dies spürbar. Die Nutzung der Regio-S-Bahn als schnelles und komfortables Verkehrssystem nach Basel weist heute schon starke Ströme nach Basel auf.

3 Bestandsanalyse und -bewertung

Im folgenden Kapitel werden die wichtigen Themengebiete des ÖPNV in der Stadt Lörrach beschrieben und analysiert. Ziel ist es aus diesen Analysen Ansatzpunkte und Themen für den zukünftigen ÖPNV zu ermitteln, die dann bezüglich einer potenziellen Umsetzung und deren wirtschaftlichen Auswirkung bewertet und priorisiert werden können.

3.1 Anforderungen an den ÖPNV

Sowohl in den politischen Gremien und in Studien der Stadt Lörrach als auch in Diskussionen mit Bürgern im Zuge von Verkehrsgesprächen, werden maßnahmenbezogene Ziele und Anforderungen an den ÖPNV definiert beziehungsweise Missstände beschrieben.

3.1.1 Die Ziele aus dem Masterplan der Stadt Lörrach von 2013 sind:

- Steigerung des ÖPNV-Anteils
- Stadtbus stärken:
 - Verbindung Ortsteile - Innenstadt
 - Zubringer zur Regio-S-Bahn
- Kürzere Reisezeiten
- Bessere Verknüpfungen
- Zusätzliche Flächenerschließung
- Erschließung DHBW
- Verbesserungen bei:
 - Information und Anschlusssicherung
 - Fahrradmitnahmemöglichkeiten
 - Pünktlichkeit (LSA-Beeinflussung)
- Angebotserweiterung Regio-S-Bahn (Taktverdichtung, Abendverkehr, Wochenendverkehr, Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern)
- Tarifverbesserungen
- Stärkung Busverbindung nach Rheinfelden
- Verbesserung Busanbindung ins Kandertal

3.1.2 **Verkehrsgespräche vom 05.05.2012**

Im Zuge der **Verkehrsgespräche am 05.05.2012** mit den Bürgern wurden folgende Kritikpunkte beziehungsweise Anforderungen zum Busverkehr und Schienenverkehr beschrieben:

Busverkehr in Lörrach

- Fahrradtransport problematisch auf Bergstrecken
- Umständlich z.B. für Kinderwagen
- Unklare Linien und schlechte Tarife für Gelegenheitsnutzer
- Kein Konzept
- Fehlende Erschließung
- Laute, veraltete Busse
- Notwendige, kleine Shuttlebusse
- Viele kleinere Busse - vielleicht kostenlos
- Ziemlich gut, außer Image + Fahrzeuge
- Unpünktlichkeit
- Es gibt zu wenig für ältere Menschen z.B. Parkplatz-Zielort

Regio-S-Bahn- beziehungsweise Tramverkehr in Lörrach

- Fehlende Verknüpfung Regio-S-Bahn / Tram
- Regio-S-Bahn - Tram - sinnvoll vernetzt eine gute Lösung
- (Zu) viele Haltepunkte
- Tram entlastet Regio-S-Bahn
- Tram LÖ-Basel 25 Minuten (wie Regio-S-Bahn)
- Trennung der Stadt durch Gleise
- Muss unter die Erde / Tieferlegung Stetten-Schwarzwaldstr.
- Ist Erfolgsgeschichte
- Wartezeit an Schranken
- Platzmangel in Regio-S-Bahn
- Unpünktlichkeit Regio-S-Bahn
- Notwendiger Ausbau

3.1.3 Anforderungen aus der Projektbearbeitung

Darüber hinaus wurden im Zuge der **Projektbearbeitung** die folgenden maßnahmenbezogenen Anforderungen an den ÖPNV in der Stadt Lörrach definiert:

- ▶ Steigerung Attraktivität ÖPNV hinsichtlich:
 - ▶ Räumliche Erreichbarkeit (Einzugsgebiet, Ziele...)
 - ▶ Beibehaltung beziehungsweise Ausbau der Betriebszeiten
 - ▶ Überprüfung des Fahrtenangebots
 - ▶ Minimierung der notwendigen Umsteigevorgänge
 - ▶ Klare Definition von Umsteigepunkten zwischen Bus und Schiene
 - ▶ Kurze Fahrzeiten
 - ▶ Gutes Reisezeitverhältnis zwischen IV und ÖV

Zudem sollte das ÖPNV-Netz:

- ▶ Leicht verständlich sein
- ▶ Den ÖPNV- Nutzeranteil steigern
- ▶ Grenzüberschreitende Ströme stärker berücksichtigen
- ▶ Bahnparallele Bedienungen soweit wie möglich abbauen

Bei all diesen Zielen, Anforderungen und Wünschen ist die wirtschaftliche Machbarkeit zu berücksichtigen.

3.2 Das ÖPNV-Liniennetz und -angebot

Grundlage des bestehenden Liniennetzes und -angebotes ist der Fahrplan mit Stand 2014 / 2015.

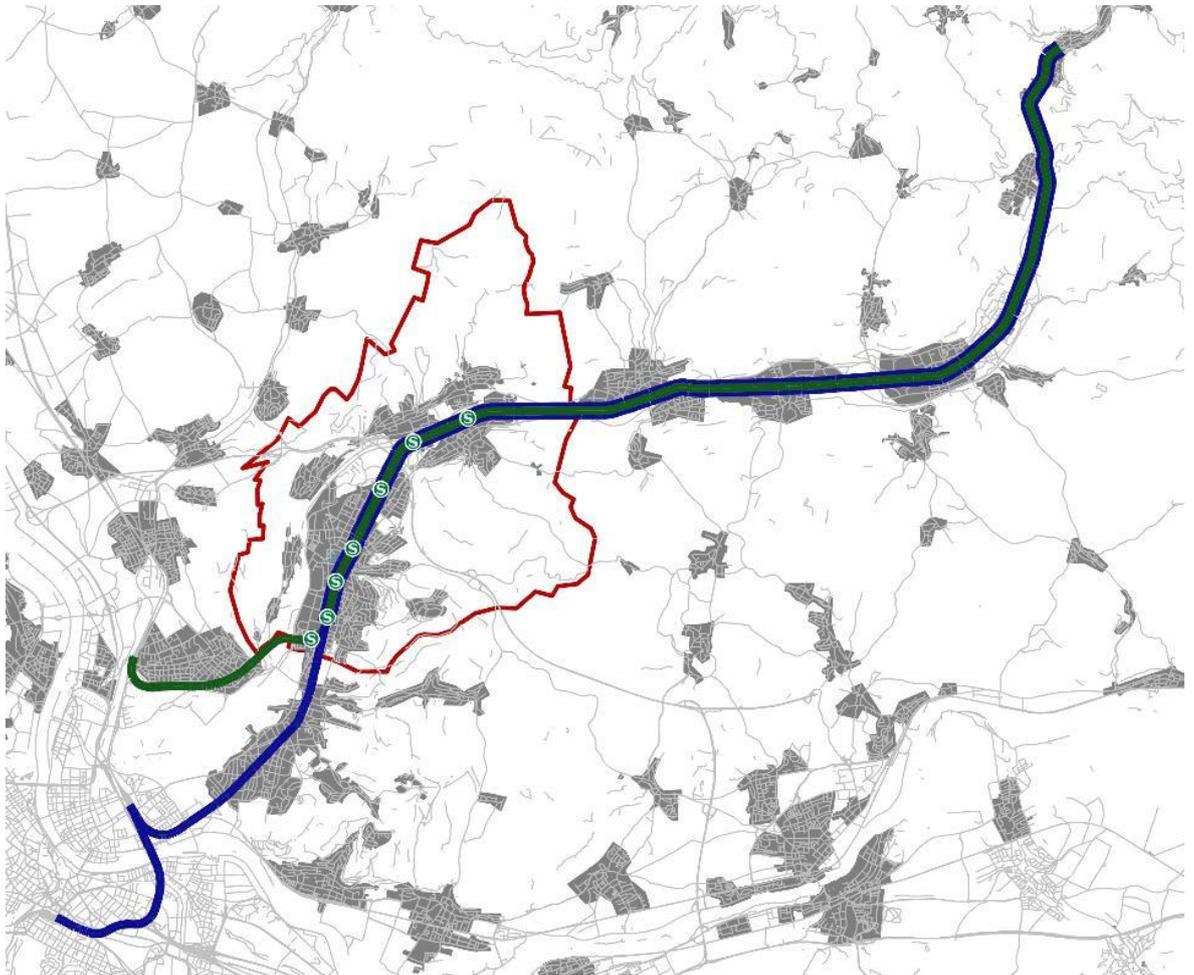
3.2.1 Liniennetz und Erschließung

Die wichtigste schienenseitige Erschließung und Bedienung in der Stadt Lörrach übernimmt die Regio-S-Bahn. Mit der S6 zwischen Zell im Wiesental und Basel SBB und der S5 zwischen Steinen und Weil am Rhein wird die Stadt Lörrach über sieben Haltepunkte beziehungsweise Bahnhöfe tagesdurchgängig im jeweils 30-Minuten-Takt bedient und erschlossen. In Basel (Basel Badischer Bahnhof und Basel SBB) besteht Anschluss an den Regional- und Fernverkehr nach Deutschland und in die Schweiz sowie nach Frankreich. Die sieben Haltepunkte beziehungsweise Bahnhöfe auf städtischer Gemarkung sind:

- ▶ Brombach / Hauingen (S5 / S6)
- ▶ Haagen / Messe (S5 / S6)

- Schwarzwaldstraße (S5 / S6)
- Lörrach Hauptbahnhof (S5 / S6)
- Museum / Burghof (S5 / S6)
- Stetten (S5 / S6)
- Dammstraße (S5)

Zusätzlich geplant ist ein weiterer Haltepunkt „Stetten Grenze“. Hier soll unter anderem die Verknüpfung zur Tram 6 der Basler Verkehrsbetriebe erfolgen. In der nachfolgenden Abbildung wird die derzeitige Linienführung dargestellt.

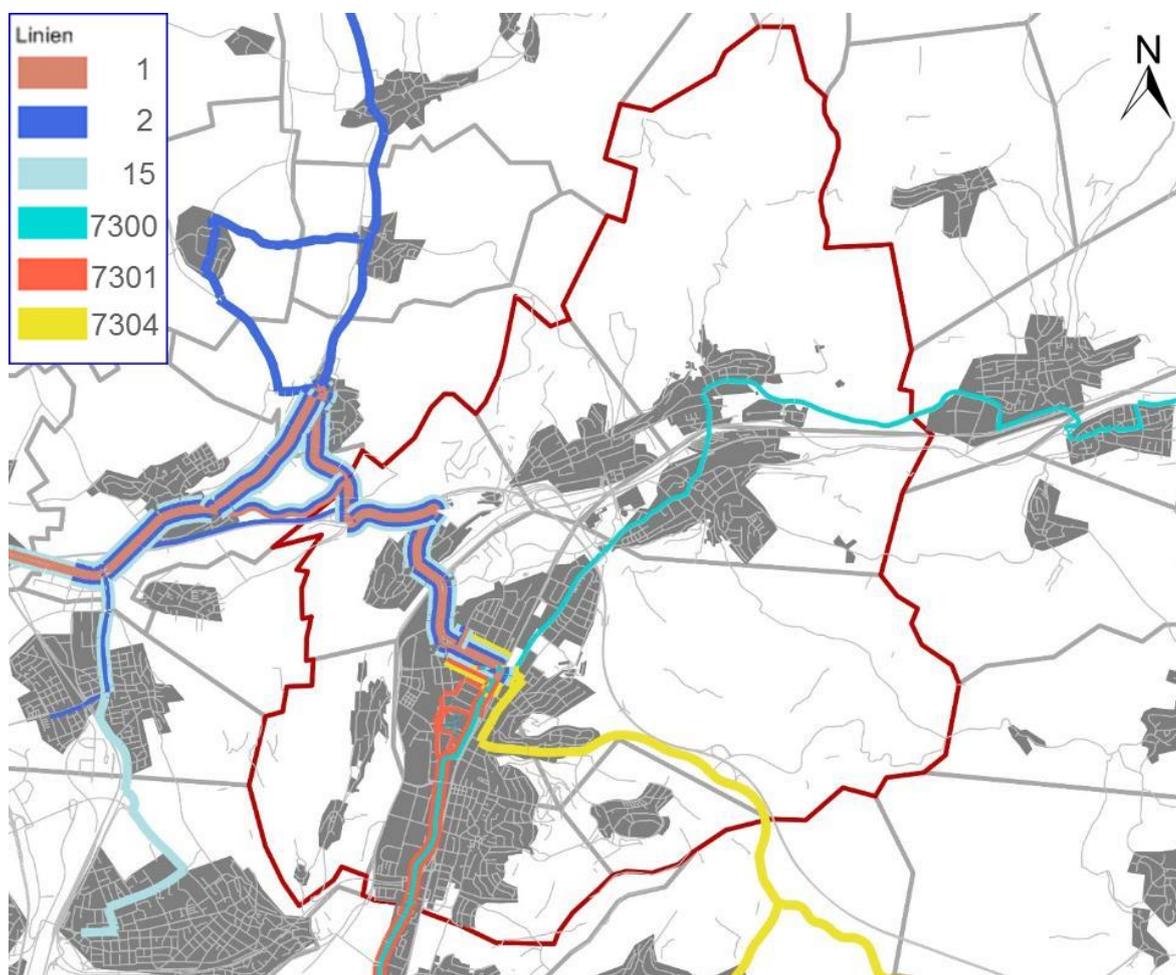


© OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 2: Das Liniennetz der Regio-S-Bahn in Lörrach

Neben dem S-Bahnangebot wird die regionale Verknüpfung mit den umliegenden Städten und Gemeinden durch das Liniennetz der Regionalbusse übernommen. Sechs Linien bieten Fahrten zwischen den Gemeinden und der Stadt Lörrach an. Diese sind nicht vertaktet, sondern hauptsächlich auf den Schüler- und Berufsverkehr ausgerichtet. Die wichtigste Haltestelle der Regionalbusse in Lörrach ist gleichzeitig deren Endhaltestelle: Lörrach ZOB. Hier bestehen Anschlüsse an den städtischen Busverkehr, das S-

Bahnnetz (Lörrach Hauptbahnhof), sowie an die Fernbuslinien. In der nachfolgenden Abbildung wird das Liniennetz der sechs Regionalbuslinien aufgezeigt.



© OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 3: Das Liniennetz der Regionalbuslinien mit Ziel Lörrach

Neben den Regionalbuslinien verkehren in Lörrach selbst fünf Stadtbushlinien. Sie erschließen die Siedlungsgebiete und verbinden die Stadtteile der Stadt Lörrach untereinander. Mit Ausnahme der Linie 7, die im 15-Minuten-Takt verkehrt, verkehren die vier übrigen Linien im 30-Minuten-Takt beziehungsweise 60-Minuten-Takt.

Das Liniennetz ist radial auf das Zentrum von Lörrach ausgerichtet. Zentrale Verknüpfungshaltestelle mit allen anderen Linien ist Lörrach ZOB, der von den städtischen Linien als Durchgangshaltestelle angefahren wird. Daneben ist die Innenstadt von Lörrach das wichtigste Zielgebiet.

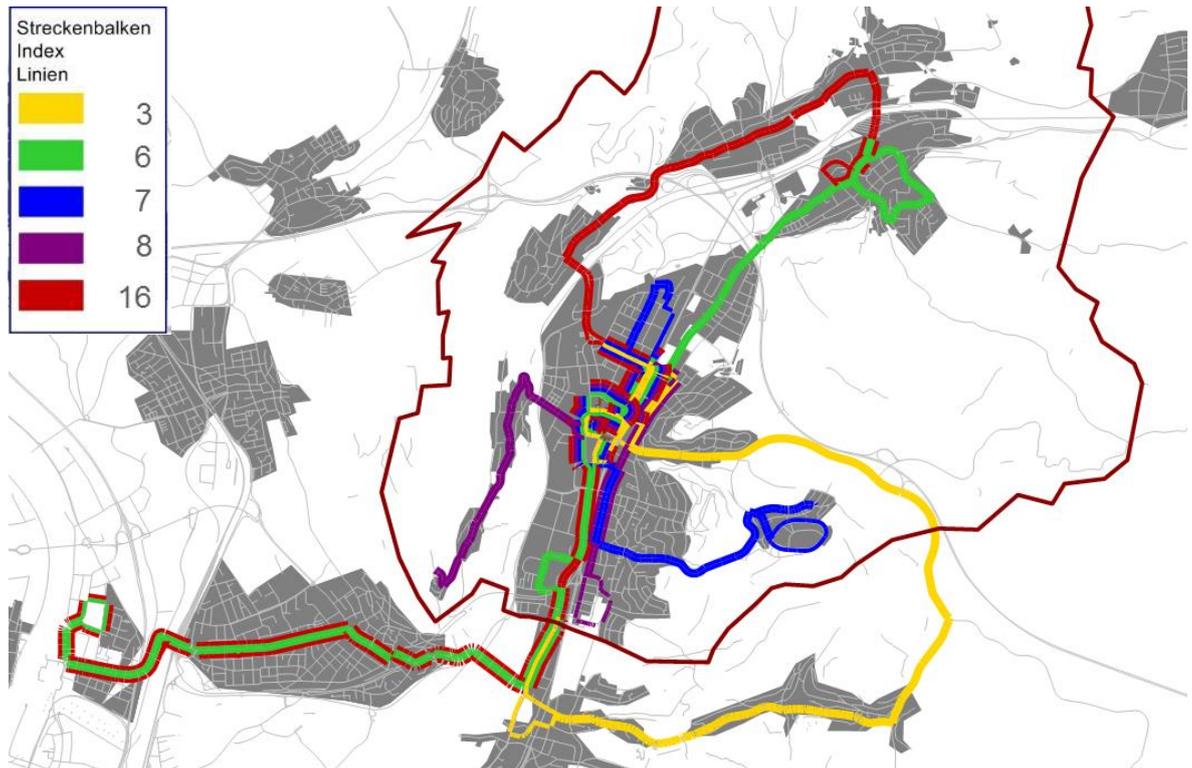
Aufgrund der Straßenquerschnitte und der Verkehrsführung verkehren die Linien im Bereich der Innenstadt in Richtung und Gegenrichtung über unterschiedliche Straßenzüge.

Mit der Linie 6/16 wird eine direkte Fahrtmöglichkeit zwischen Lörrach und Weil am Rhein angeboten. Sie hat in Weil am Rhein Anschluss an die Tram 8 von/nach Basel.

Ebenso hat die 6/16 in Stetten Grenze bzw. Riehen eine Verknüpfung mit der Tram 6 von/nach Basel.

Die Linie 3 stellt die Verbindung zwischen Lörrach und Inzlingen dar. In der Weiterführung verbindet sie Inzlingen in Riehen mit dem städtischen ÖPNV-Netz der Stadt Basel, insbesondere der Tram 6.

In der nachfolgenden Abbildung wird das Liniennetz der städtischen Linien dargestellt.



© OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 4: Das städtische Liniennetz von Lörrach

Zwischen der Haltestelle Busbahnhof (nördlich der Innenstadt) und Museum (südlich der Innenstadt) verkehren die Buslinien aufgrund der engen Straßenverhältnisse über unterschiedliche Strecken.

Nord – Süd: Bahnhofstraße – Palmstraße – Riesstraße – Spitalstraße – Weinbrennerstraße

Süd - Nord: Basler Straße – Weinbrennerstraße – Spitalstraße – Grabenstraße – Bahnhofstraße

In der nachfolgenden Abbildung ist der Linienweg einschließlich Richtungsangabe und Lage der Haltestellen dargestellt. Zudem wird aufgezeigt, dass über die bestehenden Haltestellen die Innenstadt gut erschlossen wird.

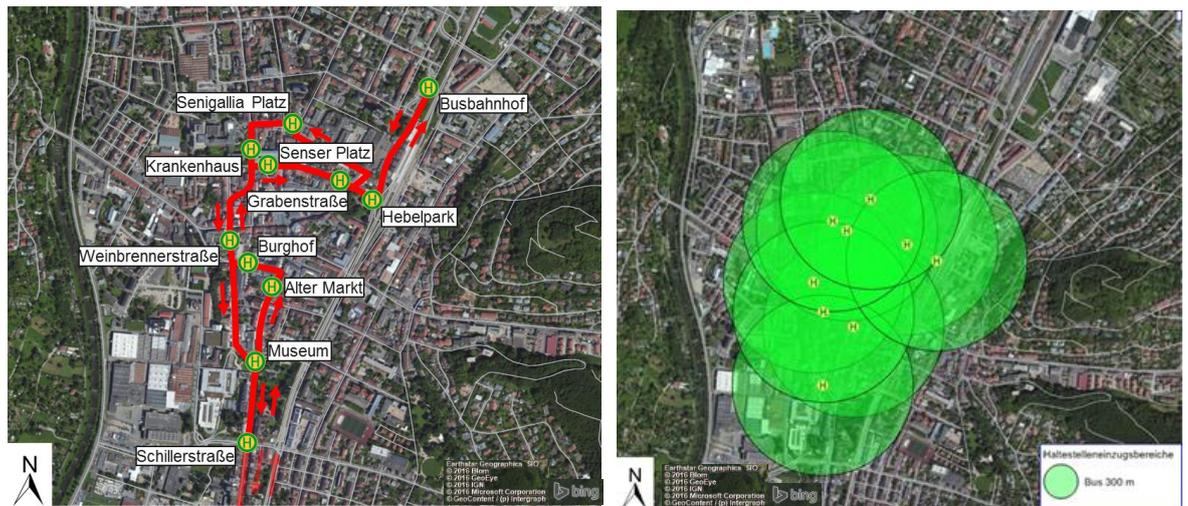


Abbildung 5: Innenstadtführung Linienweg und Erschließung

Bei einem Einzugsbereich von 300m für Bushaltestellen und 600m für Schienenhaltepunkte erfolgt eine fast vollständige Erschließung der Siedlungsgebiete von Lörrach.

Lediglich einzelne Siedlungsgebiete in den Randbereichen werden nicht erschlossen. Es handelt sich hierbei um Siedlungsgebiete, durch die eine Linienführung eines Busses nicht möglich ist wie z.B.:

- Lörrach Ost: Enge Straßen aufgrund Querschnitt und parkender Pkw
- Hauingen Nord: Enge Straßen mit engen Radien im Wohnbereich.

In der nachfolgenden Abbildung wird die Erschließungswirkung grafisch dargestellt.



© OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 6: Räumliche Erschließung der Stadt Lörrach Bus 300m und sensitiv Bus 400m

Bei einer sensitiven Erhöhung des Einzugsbereiches der Bushaltestellen von 300m auf 400m sind die sensiblen Siedlungsbereiche, in denen eine Erschließung mit dem Bus möglich ist, als ausreichend einzustufen.

Aufgrund der topografischen Lage und der Lage außerhalb der Erschließungsradien ist an dieser Stelle der große Siedlungsbereich Hünerberg mit der Dualen Hochschule Baden-Württemberg (DHBW) mit insgesamt 2.100 Studenten zu nennen.

In der nachfolgenden Abbildung wird deutlich, dass die DHBW außerhalb der Einzugsbereich der Haltestellen liegt.



Abbildung 7: Erschließung des Hünerbergs und der DHBW

Die Gehzeiten von den derzeit angefahrenen Haltestellen zur DHBW liegen je nach Haltestelle zwischen 8 Minuten (von Haltestelle Friedhof) und 18 Minuten ZOB. Selbst von den beiden nächstgelegenen S-Bahnstationen Hauptbahnhof beziehungsweise Schwarzwaldstraße ist die DHBW nur mit einem Fußweg von 17 Minuten erreichbar (siehe nachfolgende Abbildung).

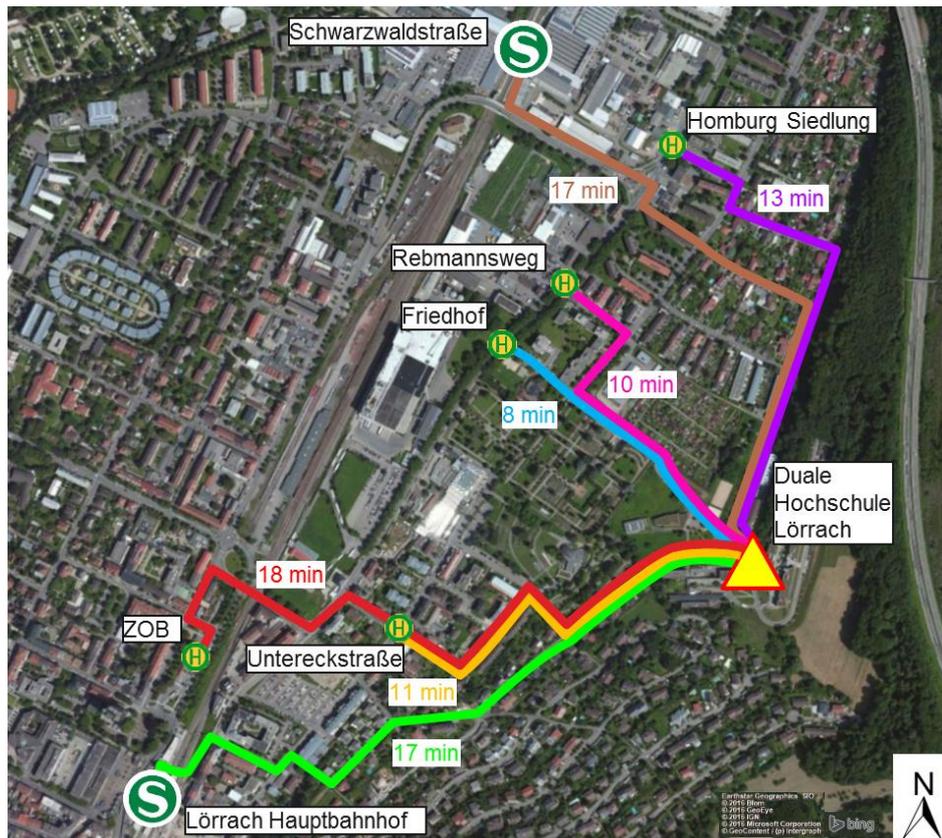


Abbildung 8: Erschließung des Hünenbergs und der DHBW

Zentrale Haltestellen, an denen zwischen den Verkehrssystemen umgestiegen wird beziehungsweise an denen ein Umsteigen planerisch vorgesehen ist, sind:

- Brombach / Hauingen
- Lörrach Hauptbahnhof / ZOB
- Museum / Burghof
- Stetten
- Dammstraße

An diesen Haltestellen kann eine enge Verknüpfung zwischen Bus und Schiene erfolgen. Hier findet eine Vernetzung zwischen schneller Verbindung und kleinräumiger Erschließung statt. Kurze Wege zwischen den Haltestellen sind hier, mit Ausnahme am Hauptbahnhof / ZOB Lörrach, gegeben.

Bei den beiden Haltestellen Hauptbahnhof / ZOB handelt es sich um die im Netz wichtigsten Haltestellen. Jedoch lässt ihre jeweilige räumliche Lage eine kurze fußwegeseitige Verknüpfung nicht zu. Zudem ist der Fußweg zwischen beiden Haltestellen schlecht beziehungsweise gar nicht ausgeschildert und keine direkte Sichtverbindung gegeben.

Aufgrund der festen Fahrplanlagen der einzelnen Linien – begründet unter anderem in deren Umlauf – sind nicht an allen Verknüpfungshaltestellen optimale Umsteigezeiten zu gewährleisten.

3.2.2 Betrieb

Die Betriebszeiten der städtischen und regionalen Buslinien beginnen Montag bis Freitag etwa um 05.00 Uhr und enden je nach Linie zwischen 19.00 Uhr und 24.00 Uhr. Im städtischen Bereich wird ab 20.00 Uhr ein AST-System (Anruf-Sammel-Taxi) angeboten, das in den Abend- und Nachtstunden und am Wochenende als Ersatz des Linienverkehrs verkehrt. Die Betriebszeiten der S5 und S6 sind Montag bis Freitag von 05.00 Uhr bis 24.00 Uhr. In der nachfolgenden Tabelle sind die Betriebszeiten und die Anzahl an Fahrten der Linien für Montag bis Freitag dargestellt. Dabei stellen die Zahlen das Fahrtenangebot in den jeweiligen Stunden in beide Richtungen dar (Beispiel: Acht Fahrten auf der Linie 7 bedeuten vier Fahrten je Richtung; in diesem Fall der 15-Minuten-Takt).

Linie	Montag - Freitag													
	1	2	3	6	7	8	15	16	7300	7301	7304	AST	S5	S6
00 - 01 Uhr	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	4	0	1
01 - 02 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
02 - 03 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03 - 04 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04 - 05 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	0	0	0	0
05 - 06 Uhr	1	2	1	2	4	0	0	3	3	0	3	0	1	4
06 - 07 Uhr	1	4	2	5	8	2	3	4	9	7	4	0	4	5
07 - 08 Uhr	1	2	4	9	2	2	4	6	4	3	0	4	7	
08 - 09 Uhr	2	3	2	3	8	1	3	4	3	1	4	0	4	4
09 - 10 Uhr	2	2	2	4	8	3	0	4	5	1	4	0	4	4
10 - 11 Uhr	0	2	2	4	8	2	0	4	4	1	2	0	4	4
11 - 12 Uhr	1	1	2	4	8	2	2	4	5	2	2	0	4	4
12 - 13 Uhr	2	3	4	4	8	2	0	5	8	3	2	0	4	4
13 - 14 Uhr	2	3	2	4	8	2	3	4	8	3	4	0	4	4
14 - 15 Uhr	0	1	2	4	8	2	3	4	4	3	4	0	4	4
15 - 16 Uhr	2	0	2	4	8	2	1	4	3	2	4	0	4	4
16 - 17 Uhr	0	4	2	5	8	2	1	4	5	3	4	0	4	5
17 - 18 Uhr	2	2	2	3	8	2	0	4	3	3	2	0	5	6
18 - 19 Uhr	0	3	3	4	8	2	1	4	4	1	2	0	4	5
19 - 20 Uhr	1	0	0	3	5	1	1	3	5	0	2	0	4	4
20 - 21 Uhr	0	1	0	3	2	0	0	2	2	1	2	3	4	4
21 - 22 Uhr	0	0	0	2	1	0	0	2	2	0	2	4	2	4
22 - 23 Uhr	0	0	0	1	2	0	0	1	2	1	2	6	2	4
23 - 24 Uhr	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	1	6	2	2
gesamt	17	33	30	66	121	27	20	64	87	37	53	24	68	83

~ Betriebsbeginn MF

~ Taktung Bus

Angebot AST

Tabelle 1: Anzahl Fahrten je Linie und Stunde in beide Richtungen (Montag bis Freitag)

Neben dem Fahrtenangebot sind insbesondere die Beförderungszeiten und die notwendigen Umsteigevorgänge zum Erreichen des Zieles für den Fahrgast von großer Bedeutung. Für die beiden zentralen Ziele Innenstadt Lörrach und Basel werden hierzu Aussagen getroffen. Es sind aus Sicht des ÖPNV und der Fahrgäste die beiden wichtigsten Ziele mit dem höchsten Quell-Ziel-Aufkommen.

Die Innenstadt gilt als erreicht, wenn eine der folgenden Haltestellen erreicht ist:

- Senser Platz
- Grabenstraße
- Weinbrennerstraße
- Hebelpark
- Alter Markt
- Burghof

Zur Analyse der Fahrten werden als Zielgebiete die Innenstadt von Lörrach und repräsentativ für Basel der Badische Bahnhof definiert. Als Quellgebiete werden alle Haltestellen in Lörrach betrachtet.

In der nachfolgenden Abbildung werden für die beiden Zielgebiete die Umsteigevorgänge aufgezeigt, die notwendig sind, um die Ziele zu erreichen. So ist zu erkennen, dass mit einzelnen Abweichungen die Innenstadt von Lörrach von allen Haltestellen im Stadtgebiet umsteigefrei erreicht werden kann. Der Badische Bahnhof sowie der Bahnhof Basel SBB sind von den meisten Haltestellen mit einem einmaligen Umsteigevorgang zu erreichen.

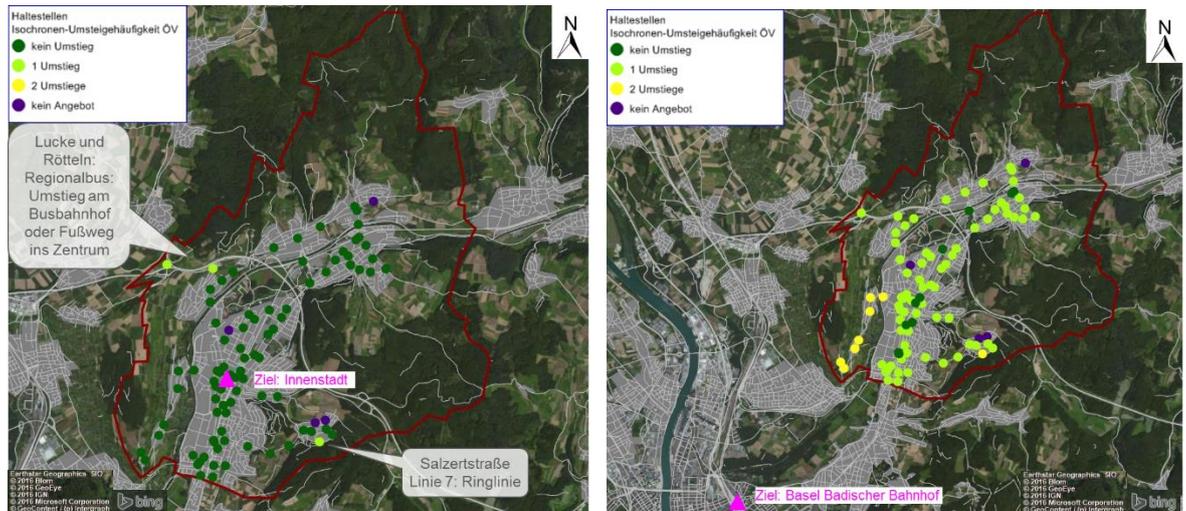


Abbildung 9: Umsteigehäufigkeit Innenstadt Lörrach und Basel Bad. Bahnhof

In der nachfolgenden Abbildung wird die Beförderungszeit zu den beiden Zielgebieten beschrieben.

Die zeitliche Erreichbarkeit der Innenstadt liegt bei den meisten Haltestellen bei 10-12 Minuten. Im Bereich Brombach / Hauingen steigt diese auf rund 15 Minuten an. Grund hierfür ist die räumliche Entfernung zur Innenstadt.

Für den Badischen Bahnhof steigt die Beförderungszeit auf rund 25-30 Minuten. Lediglich bei den S-Bahnhaltepunkten und den Bushaltestellen in räumlicher Nähe zur Regionals-Bahn sind kürzere Beförderungszeiten zu verzeichnen.

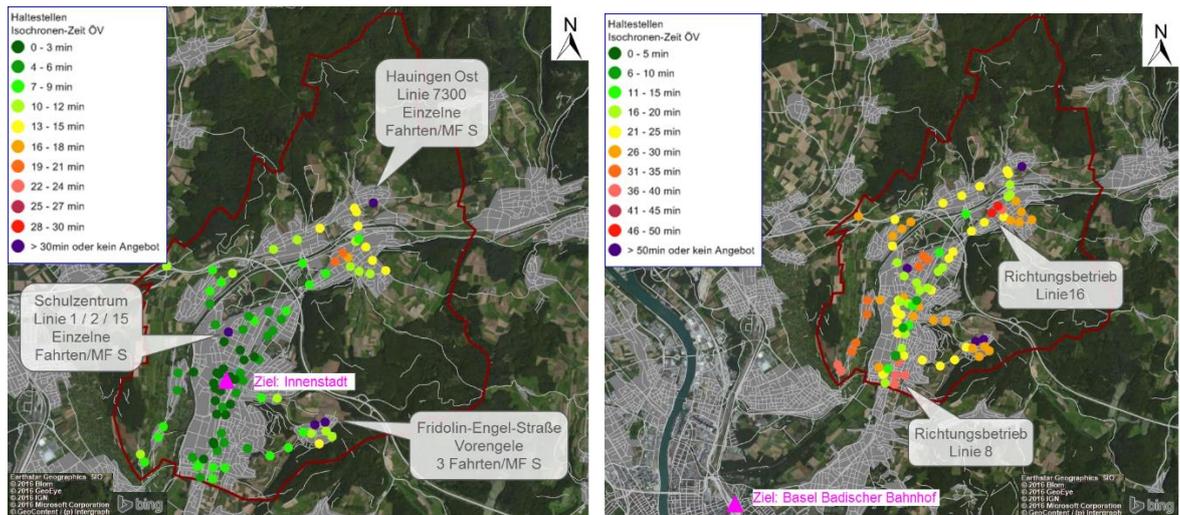


Abbildung 10: Beförderungszeiten Innenstadt Lörrach und Basel Bad. Bahnhof

Neben der Beförderungszeit für den Fahrgast ist die gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit der ÖPNV-Linien auf ihren Strecken ein ebenso wichtiges Bewertungskriterium. Hierzu wurden die Fahrzeiten zwischen den Haltestellen aus dem Fahrplan mit der jeweiligen Streckenlänge verglichen.

Es zeigt sich, dass auf der Regio-S-Bahn, durch ihre vom MIV unabhängige Führung, eine hohe Durchschnittsgeschwindigkeit gefahren werden kann. Somit stellt die Regio-S-Bahn eine attraktive Alternative in der Nord-Süd-Richtung dar.

Im Busverkehr werden je nach Lage und Anzahl der Spuren unterschiedliche Geschwindigkeiten gefahren. Diese liegen zwischen 10 km/h und 30 km/h. Diese Werte werden auch in anderen Städten gemessen und sind somit nachvollziehbar. In der nachfolgenden Abbildung werden die Durchschnittsgeschwindigkeiten im ÖPNV dargestellt.

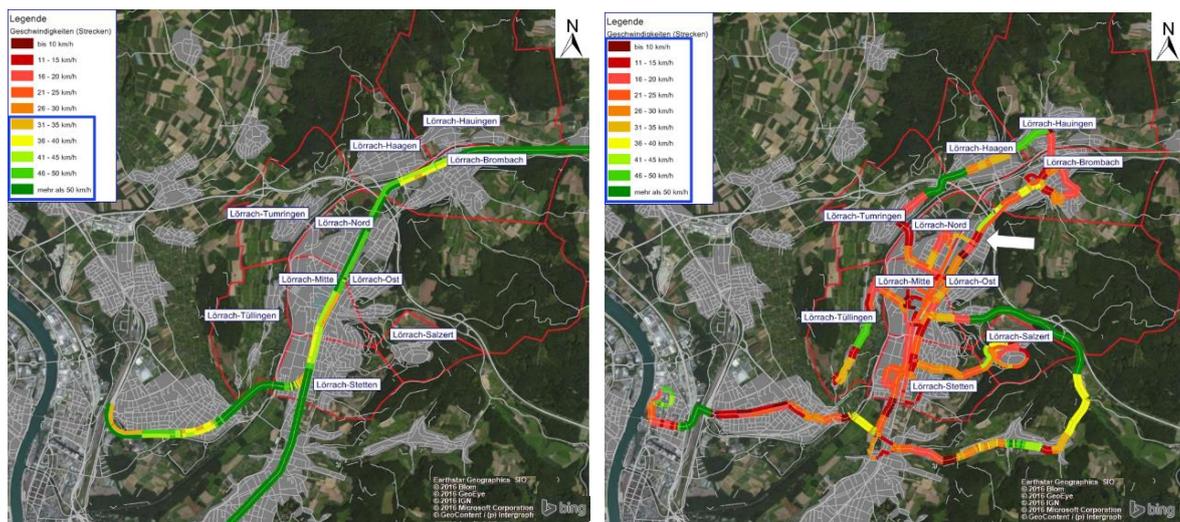


Abbildung 11: Durchschnittsgeschwindigkeiten Regio-S-Bahn und Bus

Ein weiteres Kriterium für die Nutzung des ÖPNV ist ein ausgewogenes Verhältnis der notwendigen Reisezeit im ÖPNV gegenüber dem Pkw. So liegt der ÖV / IV - Faktor zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt beziehungsweise dem ZOB zwischen 1,40 und 1,90. Lediglich von Brombach kommend liegt das Verhältnis aufgrund des umwegigen Fahrtweges der Linie 6 und insbesondere der Linie 16 bei 2,38. Das beste Reisezeitverhältnis weist der Stadtteil Lörrach Nord auf.

In der nachfolgenden Abbildung werden die Reisezeitverhältnisse ÖV / IV zwischen den Stadtteilen und dem ZOB dargestellt.

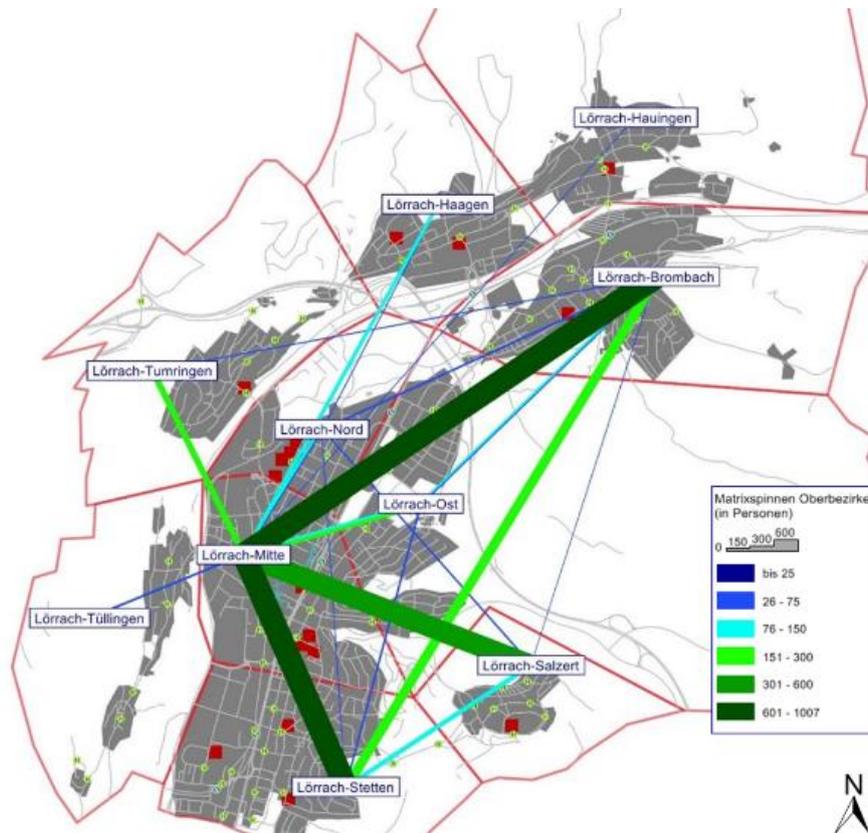
von	nach	Reisezeitverhältnis ÖV/IV
Brombach Zentrum	Lörrach Busbahnhof	2,38
Haagen Zentrum	Lörrach Busbahnhof	1,62
Hauingen Unterdorfstraße	Lörrach Busbahnhof	1,53
Heithemstraße (Lörrach Nord)	Lörrach Busbahnhof	1,30
Rebmansweg (Lörrach Ost)	Lörrach Busbahnhof	1,40
Arend-Braye-Straße (Salzert)	Lörrach Busbahnhof	1,87
Hauptstraße (Stetten)	Lörrach Busbahnhof	1,83
Tüllingen Dorfstraße	Lörrach Busbahnhof	1,60
Tumringen Mühlestraße	Lörrach Busbahnhof	1,42

Tabelle 2: Reisezeitverhältnis ÖV / IV zwischen den Stadtteilen und dem ZOB

3.2.3 Nachfrage

Für den Regio Verkehrsverbund Lörrach (RVL) wurde im Jahr 2013 / 2014 eine Fahrgasterhebung und -befragung durchgeführt. Ziel der Erhebung war die Ermittlung der Fahrgastströme und deren Größenordnung.

Für die Stadt Lörrach wurden die Ergebnisse genutzt um Verkehrsströme, Belastungen und Verkehrsverflechtungen im ÖPNV zu ermitteln. Diese sind für zukünftige Planungen wichtig. Sie geben einen Hinweis auf Möglichkeiten zu Änderungen beziehungsweise Notwendigkeiten zum Erhalt bestehender Strukturen und Linienführungen. In der nachfolgenden Abbildung werden die Verkehrsverflechtungen zwischen den einzelnen Stadtteilen in Lörrach dargestellt.



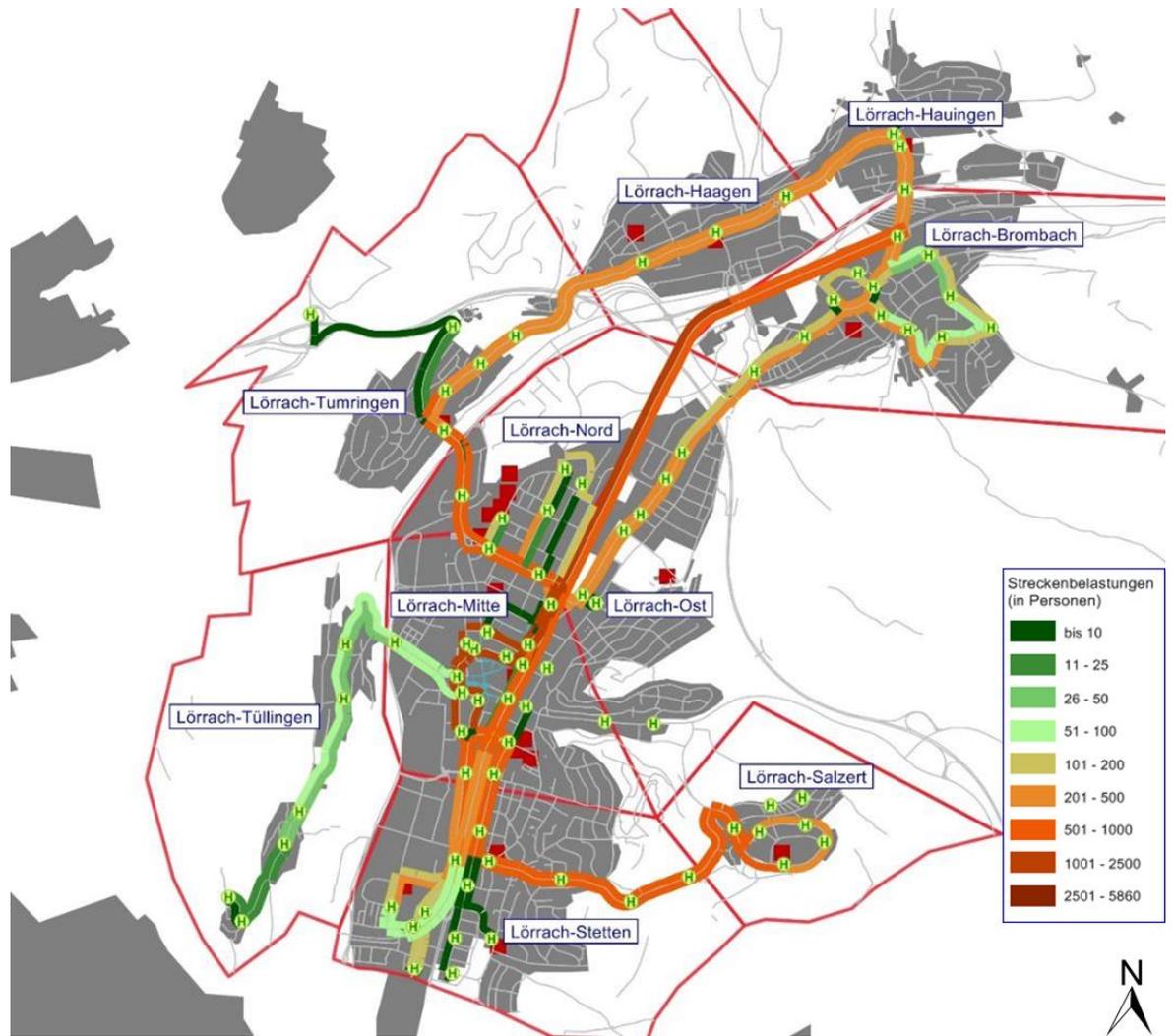
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 12: ÖPNV-Verkehrsverflechtungen innerhalb von Lörrach

In Lörrach sind die starken Verflechtungen zwischen den Stadtteilen und dem Zentrum maßgeblich. Eine nennenswerte Verflechtung zwischen zwei Stadtteilen besteht lediglich zwischen Brombach und Stetten.

Für den städtischen ÖPNV in Lörrach zeigt sich, dass in der Nord-Süd-Richtung die Regio-S-Bahn mit ihrem 15-Minuten-Takt im Stadtgebiet eine wichtige und zentrale Rolle im ÖPNV darstellt. Sie weist über 24 Stunden die höchsten Belastungen auf, gefolgt von den starken Buslinien 7 und 6/16.

In der nachfolgenden Abbildung werden die Streckenbelastungen für die Stadt Lörrach über einen Werktag für 24 Stunden klassifiziert abgebildet.



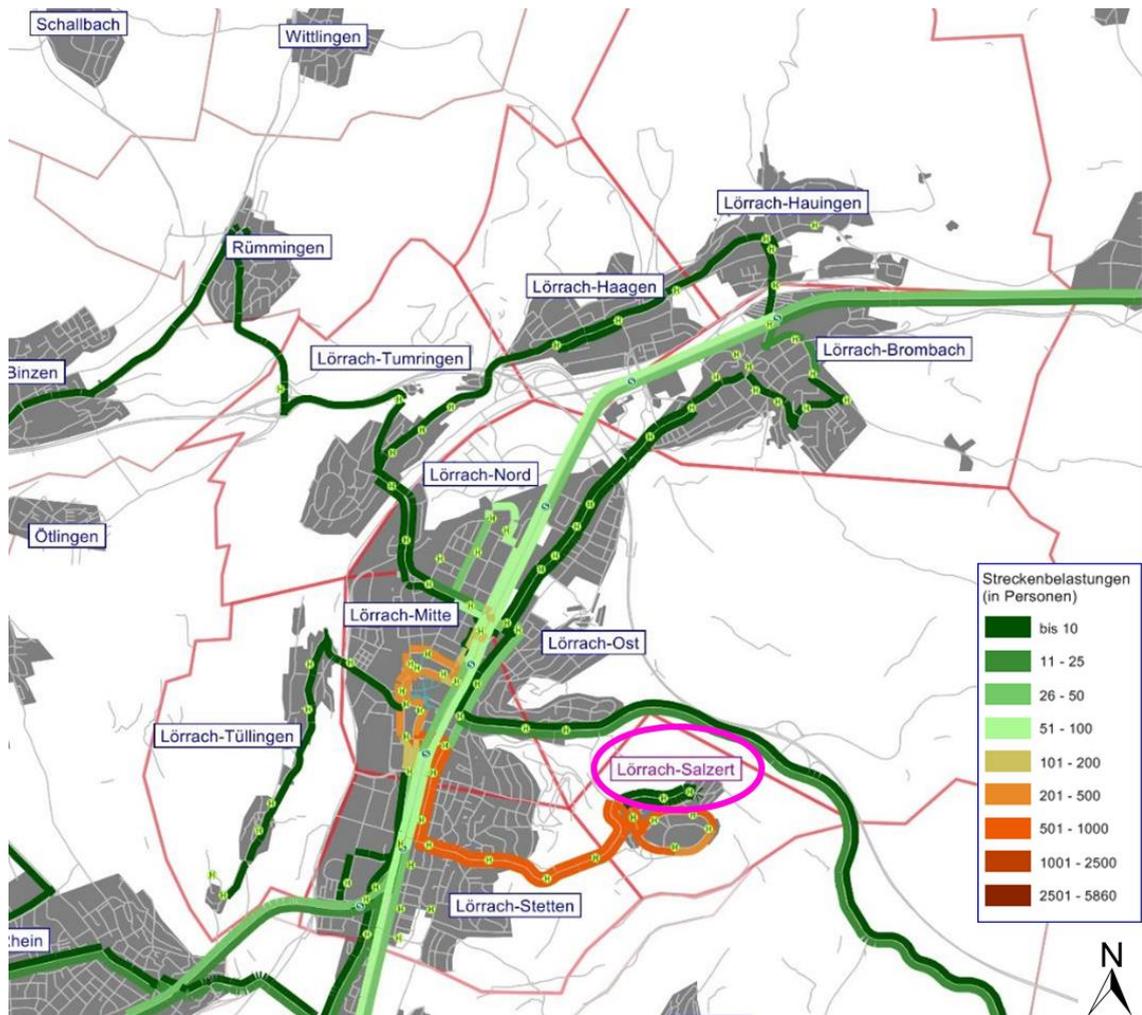
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 13: Fahrgastbelastung (Werktag; 24 Stunden; klassifiziert)

Die höchste Belastung weisen die Haltestellen beziehungsweise die Streckenabschnitte in der Innenstadt auf. Hier werden die meisten Fahrgäste befördert. Zu den schwächeren Linienästen zählen die Fahrten im Stadtteil Tülingen und in Stetten-Süd.

Eine weitergehende Analyse der Verkehrsströme zeigt, dass die meisten Fahrgäste, die den städtischen Bus nutzen, ihr Ziel im Bereich der Innenstadt haben. Exemplarisch sei dies für Fahrgäste aus dem Bereich Salzert dargestellt. In der nachfolgenden Abbildung wird anhand einer Fahrgastspinne aufgezeigt, wie das Verhalten der in Salzert eingestiegenen Fahrgäste ist. So ist festzustellen, dass mit dem Erreichen der Innenstadt beziehungsweise des ZOB die weiterführenden Fahrgastströme nur noch eine Größenordnung von maximal 25 Fahrgästen am Tag aufweisen. Dies ist auch bei der Analyse anderer Verkehrsströme festzustellen

Die stärksten Fahrgastverflechtungen zwischen Lörrach und den angrenzenden Gemeinden bestehen über die S-Bahn Richtung Basel, Weil am Rhein und ins Wiesental. Im Regionalbusbereich sind dies die Verbindungen nach Rheinfelden, Inzlingen und in das Kandertal.



© OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 14: Fahrgastspinne für Fahrgäste aus dem Bereich Salzet (Werktag; 24 Stunden; klassifiziert)

3.3 Zusammenfassung Bestandsanalyse und -bewertung

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Bestandsanalyse und -bewertung zusammenfassend beschrieben. Sie dienen, neben den vorhandenen planerischen Ideen und Ansätzen, als wichtige Eingangsgröße zur Maßnahmenkonzeption.

Fahrtenangebot

Das Fahrtenangebot der Buslinien in Lörrach variiert je Stadtteil. Salzet und Stetten haben, bedingt durch die Linie 7 ein hohes Fahrtenangebot. In den Stadtteilen Tüllingen, Haagen und Hauingen ist ein reduziertes Angebot festzustellen.

Inwiefern ein verbessertes, insbesondere dichteres Fahrtenangebot möglich ist, ist im Wesentlichen eine wirtschaftliche Frage. Jede Taktverdichtung, die in der Hauptverkehrszeit stattfindet, führt zu einem Mehr an Buskilometern aber ebenso auch zu zusätzlich benötigten Fahrzeugen. Eine Taktverdichtung ist mit den derzeit im Einsatz bestehenden Bussen aufgrund der Umläufe nicht möglich.

Erschließung

Grundsätzlich ist Lörrach gut erschlossen. Einzelne Wohngebiete an den Randlagen sind nicht optimal erschlossen. Eine Erschließung ist in einigen Fällen nicht möglich, da die bestehenden Straßenzüge eine ÖPNV-Bedienung mit Bussen nicht zulassen. Im Bereich Haagen und Hauingen ist zu überprüfen, inwiefern eine alternative Bedienung die bestehenden Erschließungslücken beheben kann. Zudem sollte über eine verbesserte Erschließung und Anbindung des Hünerbergs und damit auch der DHBW nachgedacht werden.

Direktfahrmöglichkeit

Von allen Stadtteilen ist die Innenstadt von Lörrach ohne Umstieg zu erreichen. Dies ist ein sehr guter Zustand, der auch beibehalten werden soll.

Nach Basel ist der Umstieg auf die Tram beziehungsweise die Regio-S-Bahn notwendig.

Beförderungszeit / Streckengeschwindigkeit

Die Streckengeschwindigkeit der Busse im Stadtgebiet von Lörrach ist stark von der MIV-Belastung abhängig. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit der Buslinien zwischen 10 km/h und 30 km/h ist dies realistisch und nachvollziehbar. Eine Beschleunigung der Buslinien wäre nur möglich, wenn eine LSA-Bevorrechtigung konsequent umgesetzt würde beziehungsweise Busspuren eingerichtet würden.

Die Regio-S-Bahn, als vom MIV unabhängiges ÖPNV-Verkehrssystem, weist mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von über 35 km/h eine attraktive Alternative zum Bus in der Nord-Südrichtung auf.

Für den Fahrgast sind die ermittelten Beförderungszeiten zu den wichtigen Zielgebieten wie z.B. der Innenstadt von den meisten Haltestellen mit rund 10-12 Minuten als gut zu bewerten.

Gesamtbelastung

Die Anzahl der Fahrgäste je Linie kann vor dem Hintergrund der bestehenden Angebote je Linie (Taktung, Fahrzeit,..) als gut bezeichnet werden. Die meisten Fahrgäste nutzen den Bus um direkt und umsteigefrei ihr Ziel zu erreichen. So stellt die Innenstadt das wichtigste Zielgebiet der meisten Fahrgäste dar. Zwischen den einzelnen Stadtteilen bestehen darüber hinaus im Busverkehr nur geringe Fahrgastverflechtungen.

Mit der Regio-S-Bahn besitzt die Stadt Lörrach ein wichtiges schienengebundenes Verkehrssystem, das in seiner Nord-Südausrichtung und den insgesamt 7 Haltepunkten auf städtischem Gebiet eine wichtige Funktion der Erschließung und Bedienung innerstädtischer Fahrgastverflechtungen übernimmt. Zudem stellt es die zentrale Achse zum Erreichen regionaler Ziele im Norden aber insbesondere nach Süden, nach Basel, dar.

Über die Regio-S-Bahn werden zudem die Anschlüsse an die beiden zentralen Bahnhöfe Badischer Bahnhof und SBB hergestellt, die sehr stark nachgefragt sind.

4 Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV

Im folgenden Kapitel werden Maßnahmen beschrieben, die in ihrer Ausgestaltung den gestellten Anforderungen Rechnung tragen beziehungsweise planerisch überprüft werden sollen.

Mit den Themen Innenstadtführung, Verknüpfungspunkte und Brechen der Linien im Bereich der Innenstadt werden zu Beginn der Maßnahmenbeschreibung drei Themen beschrieben, deren Ergebnisse sich auf die Gestaltung des Liniennetzes im Detail auswirken.

4.1 Innenstadtführung

Um durch die Innenstadt mit dem Bus zu fahren, müssen aufgrund der engen Straßenverhältnisse in Richtung und Gegenrichtung teilweise unterschiedliche Straßen genutzt werden. Dies führt auch zu einer Haltestellenkonzeption, in der je nach Richtung unterschiedliche Standorte in verschiedenen Straßen aufgesucht werden müssen.

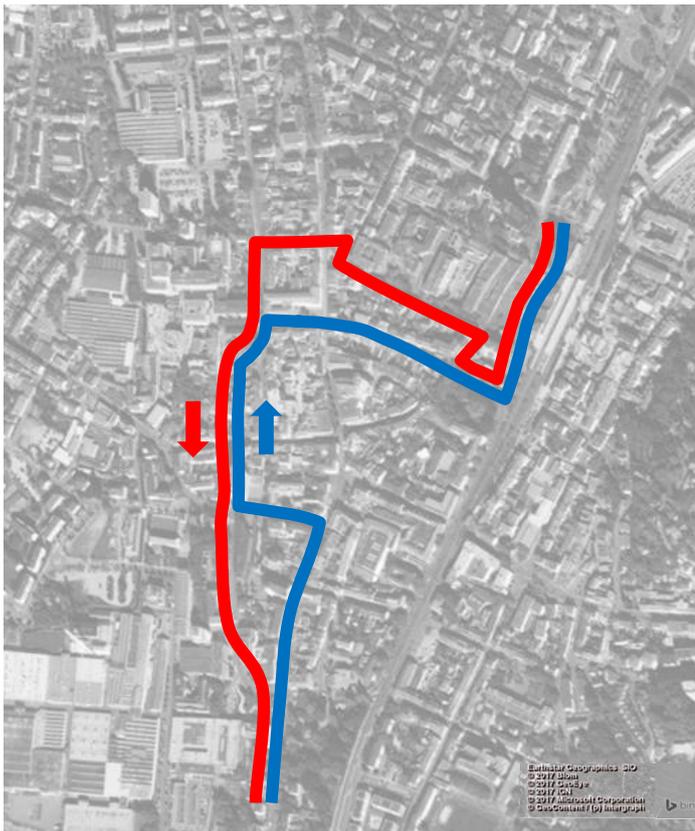


Abbildung 15: Nullvariante: heutige Bedienung der Innenstadt

Im Folgenden werden die Vor- und Nachteile der heutigen Linienführung aufgeführt:

- + Zentrale Erschließung der Innenstadt gegeben (kurze Fußwege)
- + Aufstellflächen / Wartemöglichkeiten in wenig verkehrsbelasteten Straßenabschnitten.

- Für den Fahrgast Linienweg schwierig zu erfassen, da komplett unterschiedlicher Linienweg mit unterschiedlichen Haltestellenbezeichnungen
- Enge Straßenbreiten und Falschparker führen häufig zu Behinderungen der Busse und verursachen Verspätungen

Innerhalb des Gutachtens sollte geprüft werden, inwiefern es alternative Streckenführungen gibt, die zu einer besseren Erschließung führen, die Verständlichkeit verbessern und eine schnellere Durchfahrung der Innenstadt erlauben.

Im Folgenden werden drei potenzielle Lösungsansätze, die eine Alternative zur bestehenden Führung darstellen können beschrieben, verglichen und mit bewertet. **Vor-** und **Nachteile** werden farbig gekennzeichnet:

- Variante 1: Beidseitige Bedienung der Innenstadt
- Variante 2: Bedienung in Richtung und Gegenrichtung identisch
- Variante 3: Führung über die Fußgängerzone

4.1.1 Variante 1: Beidseitige Bedienung der Innenstadt

Bei der beidseitigen Bedienung der Innenstadt verläuft die Nord-Süd-Führung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Aicheleknotten über die Bahnhofstraße. In der Süd-Nord-Führung wird die derzeitige Linienführung genutzt (siehe auch nachfolgende Abbildung).

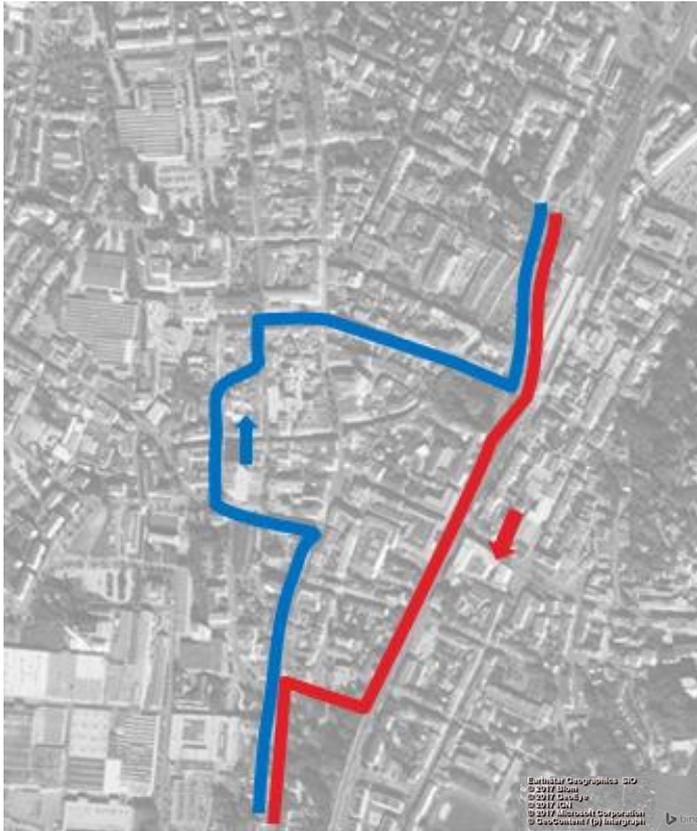


Abbildung 16: Variante 1: Beidseitige Bedienung der Innenstadt

Im Folgenden werden die Vor- und Nachteile der Linienführung aufgeführt:

- + Beidseitige Erschließung der Innenstadt gegeben
- + Schnelle Führung von Nord nach Süd
- + Möglichkeit für Buslinien aus Norden mit Endhaltestelle Bahnhof als Ringlinienfahrt über die Innenstadt
- Für den Fahrgast Linienweg schwierig zu erfassen da komplett unterschiedlicher Linienweg
- Bahnhofstraße nur in Nord-Süd für den Bus befahrbar, da entlang der Bahnhofstraße kein Platz für Haltestellen ist
- Enge Straßenbreite der Bahnhofstraße machen den Bau neuer attraktiver Haltestellen auf der westlichen Seite schwierig
- Betriebliche Probleme durch wartende Pkw an den Parkhäusern entlang der Bahnhofstraße (kaum Überholmöglichkeit) => Verspätungen

4.1.2 Variante 2: Bedienung in Richtung und Gegenrichtung identisch

Bei der identischen Bedienung in Richtung und Gegenrichtung verläuft der Linienweg über die folgenden Straßenzüge: Bahnhofstraße – Palmstraße – Weinbrenner Straße –

- Keine optimale Möglichkeit der Innenstadterschließung für aus Norden endende Buslinien mit Endhaltestelle Bahnhof, da keine Innenstadtwinde möglich ist
- Nutzung der Palmstraße für den MIV nur noch eingeschränkt möglich

4.1.3 Variante 3: Führung über die Fußgängerzone

Bei der Führung über die Fußgängerzone verläuft der Linienweg über die folgenden Straßenzüge: Bahnhofstraße – Palmstraße – Tumringer Straße – Basler Straße. Zwar besteht für die Fahrgäste mit dieser Führung eine optimale Erreichbarkeit der Innenstadt, es wird aber auch gleichzeitig die bestehende Fußgängerzone mit Bussen befahrbar gemacht (siehe nachfolgende Abbildung). In der politischen Diskussion wird die Befahrung der Fußgängerzone in gewisser Regelmäßigkeit angefragt beziehungsweise in Frage gestellt.

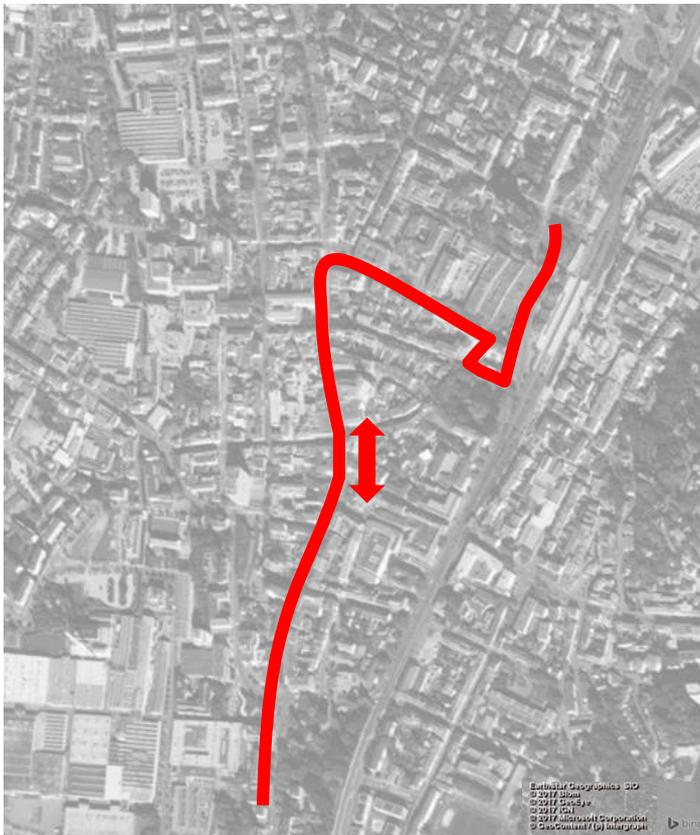


Abbildung 18: Variante 3: Führung über die Fußgängerzone (Alter Markt / Tumringer Straße)

Im Folgenden werden die Vor- und Nachteile der Linienführung aufgeführt:

- + Direkte und zentrale Erschließung der Innenstadt gegeben
- + Für den Fahrgast gut zu erfassende Linienwege, da identische Linienwege
- Enge Straßenverhältnisse in der Tumringer Straße
- Konfliktpotenzial Fußgänger / Busse auf dem Alten Markt und in der Fußgängerzone, insbesondere Sonnabends

- Befahrung nur in Schrittgeschwindigkeit möglich
- Technische Lösungen für Zufahrtskontrolle notwendig
- Keine optimale Möglichkeit der Innenstadterschließung für aus Norden endende Buslinien mit Endhaltestelle Bahnhof, da keine Innenstadtwende möglich ist

4.1.4 Zusammenfassung und weiteres Vorgehen Innenstadtführung

Die derzeitige Lösung stellt kein Optimum für den ÖPNV dar. Jedoch ist bei den drei potenziellen Varianten keine Führung dabei, deren Umsetzung unter allen Umständen weiterverfolgt werden sollte. Alle drei Varianten weisen entweder für den ÖPNV oder andere Verkehrsteilnehmer starke Einschränkung auf. Somit besteht folgende Vorgehensweise:

- Für die weitere Untersuchung wird die derzeitige Linienführung zugrunde gelegt. Eine kurzfristige Änderung der Linienführung ist nicht umsetzbar.
- Die **Variante 1** wird aufgrund der beengten Straßenverhältnisse in der Bahnhofstraße und den betrieblichen Störungen im Bereich der Parkhausein- und Parkhausausfahrten nicht weiter verfolgt.
- Für eine abschließende Bewertung der **Variante 2** wird vorgeschlagen, eine vertiefende Detailplanung unter Berücksichtigung weiterer Aspekte wie alternativ die Nutzung der Grabenstraße und insbesondere der Befahrbarkeit für den MIV vorzunehmen.
- Die **Variante 3** stellt zwar aus Sicht des ÖPNV die ideale Verbindung zur und Erschließung der Innenstadt dar, auch ist die gleiche Führung der Buslinien in Richtung und Gegenrichtung positiv zu bewerten, sie ist jedoch aufgrund der engen Straßenverhältnisse und der hohen Fußgängerströme im Bereich der Fußgängerzone insgesamt als kritisch zu bewerten und damit praktisch nicht realisierbar. Hinzu kommen die zahlreichen Veranstaltungen (u.a. Konzerte, Weihnachtsmarkt, Stadtfeste etc.), bei denen jedes Mal eine Ersatzstrecke eingerichtet werden müsste.

Angesichts der aktuellen Entwicklungen, u.a. in der Grabenstraße und bei der Planung Palmstraße / Dienstleistungszentrum, wird empfohlen, die künftige Linienführung der Busse in der Innenstadt im Detail weiter zu untersuchen - insbesondere auch im Hinblick auf die künftige Lage der Bushaltestellen und auf die Verbesserung der Ausstattung der innerstädtischen Bushaltestellen.

4.2 Brechen der Linien im Bereich der Innenstadt

Ebenso wie die Führung der Buslinien im Bereich der Innenstadt wird über eine Brechung der Linienfahrten im Bereich der Innenstadt immer wieder diskutiert.

Derzeit haben die städtischen Buslinien ihre jeweiligen Endhaltestellen in den äußeren Stadtteilen. Die Innenstadt wird durchfahren. Dies führt zu der Möglichkeit für Fahrgäste deren Ziel nicht in der Innenstadt liegt, Direktfahrbeziehungen zu nutzen. Zudem werden keine zentral gelegenen Abstellplätze für endende Busse benötigt.

Bei einem Brechen der Linien im Bereich der Innenstadt sind folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

- Die Innenstadt / Fußgängerzone ist anzubinden
- Der ZOB ist zu bedienen
- Die Buslinien müssen an der Endhaltestelle ausreichend Platz zur Verfügung haben

Mit der notwendigen Anbindung der Innenstadt und des ZOB als die beiden wichtigen Ziele ist für Fahrten aus dem Norden zwingend erforderlich, dass diese über den ZOB nach Süden in Richtung Innenstadt geführt werden.

Ausreichend Platzbedarf für eine Endhaltestelle besitzt derzeit nur der ZOB. Südlich der Innenstadt ist keine Fläche verfügbar.

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass Busfahrten aus dem Norden nach der Durchfahrt durch die Innenstadt eine Möglichkeit erhalten müssen, um wieder Richtung Norden fahren zu können. Dies wäre nur bei einer Innenstadtführung, wie in Variante 1 beschrieben, gegeben.

Neben diesen drei betrieblichen Aspekten, die zu berücksichtigen sind, existiert noch ein wirtschaftlicher Aspekt. Ein Brechen der Linien im Bereich der Innenstadt und die Anforderung ZOB und Innenstadt zu bedienen wird zu einer Verdoppelung der derzeitigen Kilometerleistung im Bereich der Innenstadt führen. Beispiel: Die Linie 6 befährt mit einer Fahrt nach Süden und der Gegenfahrt nach Norden zwei Mal die Innenstadt. Bei einem Brechen der Linie in einen Nord- und einen Südstast würde jede Teillinie durch die Innenstadtringfahrt zwei Mal die Strecke befahren. Somit würde es zu einer Verdoppelung der Kilometerleistung im Innenstadtbereich kommen.

Betrieblich weiter zu berücksichtigen ist, dass durch das Brechen der Linien die derzeitigen Umläufe ebenso gebrochen würden und zusätzliche Fahrer und Fahrzeuge benötigt werden.

Im Ergebnis würde es zu:

- zusätzlichen Kilometerleistungen kommen,
- einem erhöhten Fahrer- und Fahrzeugbedarf,
- einer Reduzierung von Direktfahrmöglichkeiten
- einer Verschlechterung des Angebotes für den Fahrgast.

Aus diesen Gründen wird von einer Weiterverfolgung der Linienbrechung im Innenstadtbereich abgeraten.

4.3 Verknüpfungspunkte

Verknüpfungspunkte zwischen den Linien sind wichtige Bestandteile im ÖPNV-System. Sie ermöglichen mit einem Umsteigevorgang Fahrtziele zu erreichen, zu denen sonst keine Direktfahrtmöglichkeit besteht. Für den Bereich Bus / Bus stellt der ZOB in Lörrach die zentrale Verknüpfungsstelle dar.

Im Bereich der Verknüpfung Bus / Regio-S-Bahn ergeben sich eine Reihe von Möglichkeiten. Wichtig hierbei ist, dass es zu einer Priorisierung beziehungsweise Festlegung von Verknüpfungspunkten kommt, bei denen die folgenden Anforderungen gelten:

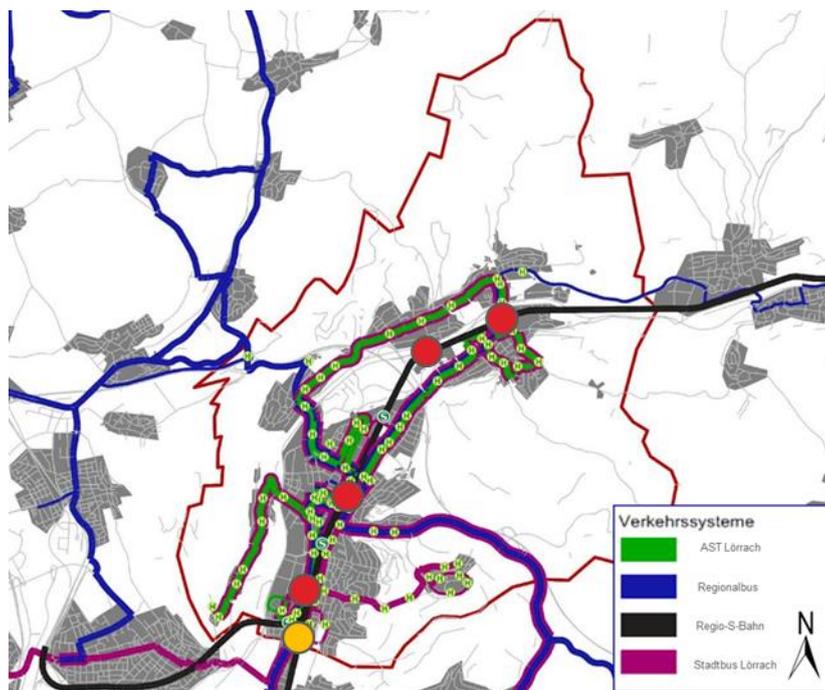
- ▶ Enge Verknüpfungen zwischen Bus und Schiene => kurze Wege
- ▶ Vernetzung mit schneller Verbindung und kleinräumiger Erschließung
- ▶ Verknüpfung nur an ausgewählten Haltepunkten sinnvoll. Kriterien hierfür sind:
 - ▶ Lage Haltestelle im Straßenraum
 - ▶ Linienführung der Buslinien
 - ▶ Fahrplanlage / Bestehende Bindungen
 - ▶ Flächenverfügbarkeit für Verknüpfungspunkt

Somit werden in Lörrach folgende Haltepunkte als Verknüpfungspunkte zwischen Schiene und Bus festgelegt:

- ▶ Stetten
- ▶ Lörrach Hauptbahnhof
- ▶ Brombach / Hauingen
- ▶ Haagen / Messe
- ▶ Neu: geplanter Haltepunkt Stetten Grenze (hier findet nicht nur eine Verknüpfung zwischen der Regio-S-Bahn und dem Bus statt, sondern auch eine Verknüpfung mit der Tram 6)

Die derzeitige Umsteigesituation am ZOB / Hauptbahnhof ist unbefriedigend. Lange und nicht deutlich erkennbare Fußwege sowie die fehlende Sichtverbindung verhindern eine optimale Umsteigeverbindung. Im Zuge einer Langfristplanung sollte hier überlegt werden, inwiefern eine Verlagerung des derzeitigen ZOB in die Nähe des Hauptbahnhofes möglich ist.

In der nachfolgenden Abbildung werden die bestehenden (rot) und der zukünftigen (gelb) Verknüpfungspunkte zwischen dem Bus und der Schiene in Lörrach in ihrer geografischen Lage dargestellt.



© OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 19: Verknüpfungspunkte Bus / Schiene

4.4 Liniennetzgestaltung

Im Folgenden werden unter Berücksichtigung der bisherigen Analysen und Planungen für die einzelnen Linien Maßnahmen entwickelt, um bestehende Schwachstellen zu beheben, zusätzliche Anforderungen zu erfüllen oder Planungsideen in das Busnetz einzufügen. Dabei werden die Planungen auf die bestehenden Linien bezogen. Inwiefern hieraus für die Umsetzung neue Linien mit neuen Liniennummern entstehen, wird nicht näher betrachtet.

Für die Linien 3 und 6 werden keine Maßnahmen vorgeschlagen. Beide Linien bleiben in ihrer derzeitigen Linienführung und in ihrem derzeitigen Angebot bestehen.

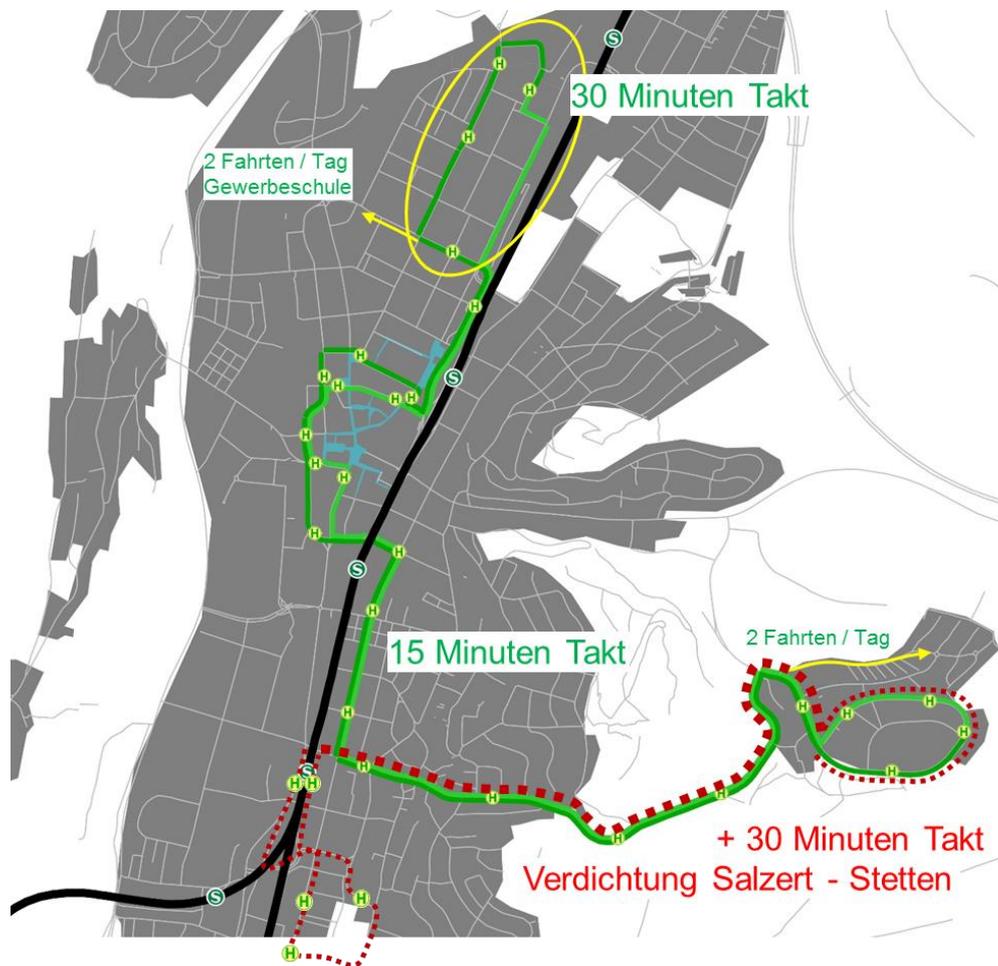
4.4.1 Linie 7

Derzeit verkehrt die Linie 7 im Tagesverkehr Montag bis Freitag im 15-Minuten-Takt zwischen Salzert und dem ZOB. Alle 30 Minuten (jede zweite Fahrt) fährt die Linie 7 weiter bis zum Karl-Herbster-Platz. Auf ihrem Linienweg zwischen Salzert und ZOB besteht an den Haltestellen Goethestraße und Baumgartnerstraße jeweils eine Umsteigemöglichkeit über einen Fußweg zur Regio-S-Bahn. Selbst ein optimales Umsteigen am ZOB auf das Schienenangebot ist mit einem längeren Fußweg verbunden. Fahrgäste mit dem Ziel Basel haben somit aus dem Salzert kommend keine optimale Umsteigemöglichkeit.

Aus diesem Grund wird vorgeschlagen zwischen dem Salzert und der Haltestelle Hauptstraße eine parallele Buslinie 7neu im 30-Minuten-Takt einzuführen, die ab der

Haltestelle Hauptstraße zum Bahnhof „Lörrach Stetten“ der Regio-S-Bahn fährt. Hier bestehen kurze Fußwege zur Regio-S-Bahn. Ein Ausrichten der Fahrplanlagen der Linie 7neu auf die Fahrplanlagen der Regio-S-Bahn ist notwendig. Unter Berücksichtigung der Planungen für die Linie 8 wird vorgeschlagen diese neue Linie ab Stetten Bahnhof, Richtung Süden auf den Linienast der Linie 8 zur Endhaltestelle Struve Platz zu führen. Somit wird anstelle der Linie 8 die Linie 7neu die Erschließung von Stetten Süd übernehmen.

In der nachfolgenden Abbildung ist der Linienweg der Linie 7 und der Linie 7neu eingetragen.



© OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 20: Linienführung der Linie 7neu

Vorgesehen ist ein Betrieb an allen Tagen von 06.00 Uhr bis 19.00 Uhr. Für die Einrichtung der Linie im 30-Minuten-Takt ist ein zusätzlicher Bus erforderlich.

Je nach Umsetzung würden folgende Buskilometerleistungen pro Jahr anfallen:

- Montag - Freitag: ~ 49.000 km/Jahr zusätzlich
- Samstags: ~ 10.000 km/Jahr zusätzlich
- Sonntags: ~ 12.000 km/Jahr zusätzlich

Bei einem Betrieb über alle Verkehrstage würde sich somit eine Gesamtbuskilometerleistung in der Höhe von knapp über 70.000 km/Jahr ergeben.

4.4.2 Linie 8

Die Bedienung der DHBW und des Hünerberg soll durch die Linie 8 übernommen werden. Aus diesem Grund wird der südliche Ast der Linie 8 nach Stetten Süd bei der Linie 8 gestrichen. Die Bedienung von Stetten Süd wird durch die Linie 7neu übernommen. Zwar ist die Bedienung des Hünerberg durch die engen Straßenverhältnisse, die durch parkende Autos noch weiter verschärft wird, schwierig, jedoch sind hier Änderungen durch ordnungspolitische Maßnahmen möglich.

Die Linie 8 ist aufgrund der Linienführung, der Fahrplanlagen und des Taktangebotes die ideale Linie für die Anbindung der DHBW. Die notwendigen Anschlüsse von der Regio-S-Bahn auf die Fahrten zur DHBW und umgekehrt sind aufgrund der Fahrzeit des Busses und der Restriktion auf nur einen Bus, realisierbar. Die Umlaufzeit der Linie beträgt 44 Minuten (Tüllingen – DHBW – Tüllingen). So können Umsteigezeiten von 6 Minuten zwischen Hauptbahnhof und ZOB hergestellt werden. In der nachfolgenden Abbildung werden die Umsteigezeiten in Form einer Uhr grafisch beschrieben.

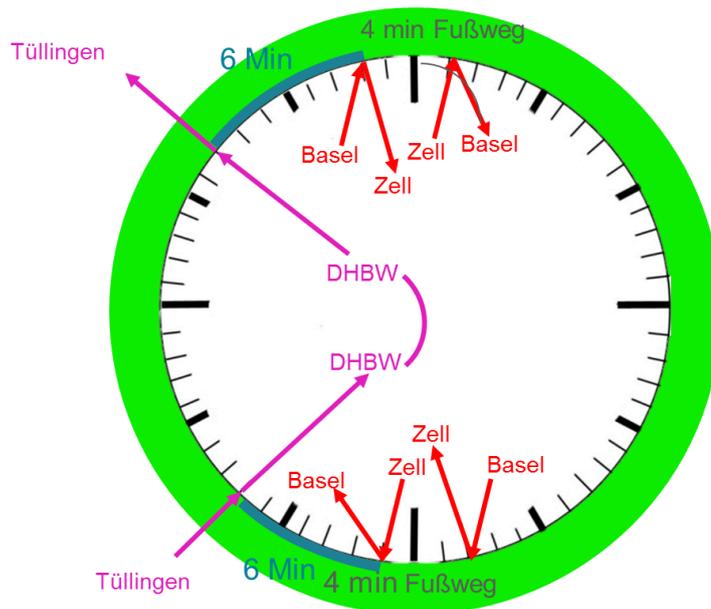


Abbildung 21: Umsteigeuhr der Linie 8 am Hauptbahnhof

Die Führung vom ZOB zur DHBW erfolgt unter Nutzung der niveaufreien Querung der Schienenstrecken und der Führung über die Untereckstraße, Bergstraße, Zum Blauenblick und der Danzigerstraße.

Für den Fahrbetrieb wird das derzeitige Fahrtenangebot der Linie 8 beibehalten. Wie derzeit, wird nur ein Fahrzeug für den Betrieb benötigt. Aufgrund der verkürzten Linienführung gegenüber der Führung nach Stetten Süd können im Jahr rund 15.000 Kilometer eingespart werden. Fahrerstunden können jedoch nicht eingespart werden.

In der nachfolgenden Abbildung wird der neue Linienweg der Linie 8 dargestellt.

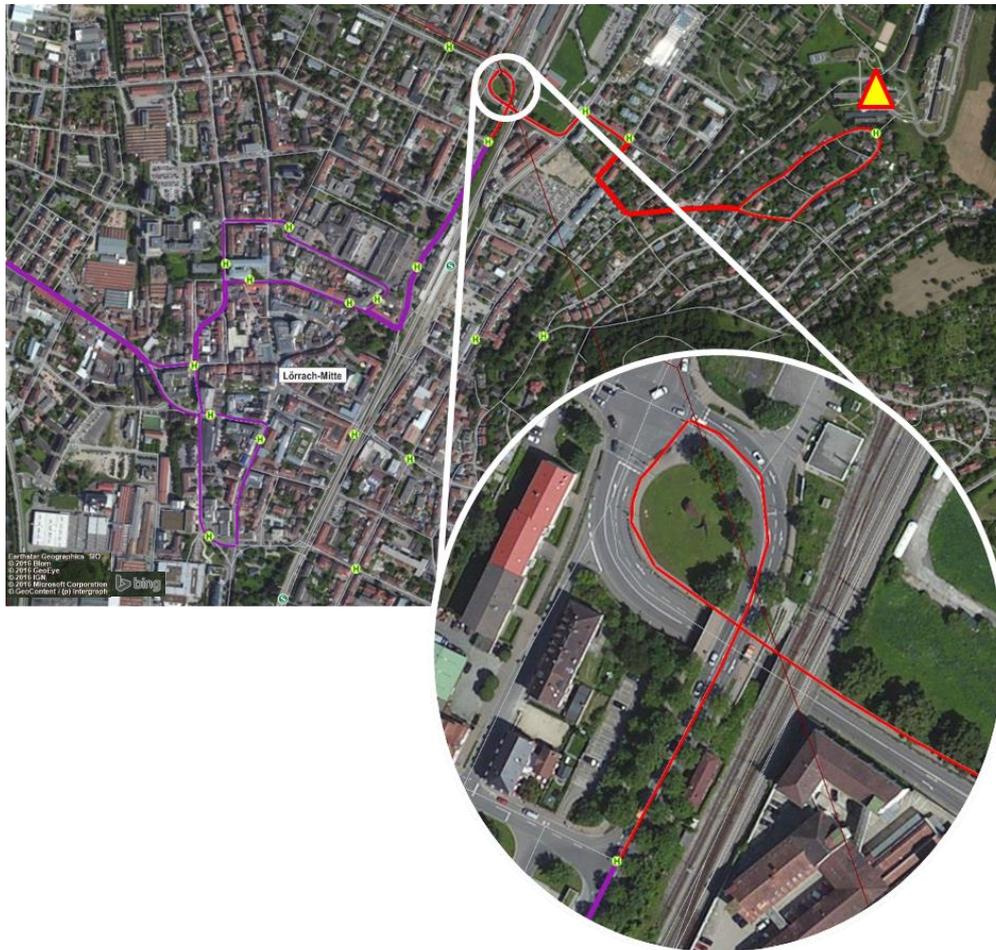


Abbildung 22: Linienführung der Linie 8 zur DHBW

4.4.3 Ortsbus Brombach – Hauingen

Im Bereich Brombach und Hauingen bestehen die Planungen für zwei neue Siedlungsgebiete. Diese liegen abseits der Erschließung durch den bestehenden ÖPNV. Gleichzeitig bestehen schon heute in Hauingen und Brombach Erschließungslücken, die aber von einem Linienbus aufgrund der sehr engen Wohnstraßen und Radien nicht erschlossen werden können. Auch werden die Fahrgastpotenziale aus diesen Siedlungsgebieten als recht gering eingeschätzt.

Für die mögliche Erschließung dieser bestehenden und geplanten Siedlungsgebiete wird der Einsatz eines Kleinbusses als Ortsbus vorgeschlagen. Er soll zwar einen Fahrplan haben, jedoch finden die Fahrten nur nach vorheriger Bestellung per Anruf statt (Anrufbus). In Brombach sollen zwischen dem Ortsbus und der Regio-S-Bahn sowie den weiterführenden Buslinien Umsteigeverbindungen bestehen.

Vorgesehen ist in einem ersten Schritt eine Linienführung zwischen Hauingen Nord und Brombach im 60-Minuten-Takt an allen Tagen zwischen 06.00 Uhr und 19.00 Uhr.

Diese Linienführung kann bei Bedarf um einen weiteren Ast nach Brombach Ost erweitert werden.

Die Bedienung sollte von einem ansässigen Taxiunternehmen gefahren werden. Dieses kann Fahrer und Fahrzeug zur Verfügung stellen.

Je nach Abrufungsgrad fallen auf das Jahr gerechnet die folgenden Kilometerleistungen für die Grundlinie an:

- Abrufung bei 100%: 18.000 km/Jahr
- Abrufung bei 75%: 13.500 km/Jahr
- Abrufung bei 50%: 9.000 km/Jahr
- Abrufung bei 25%: 4.500 km/Jahr

Bei Umsetzung der erweiterten Bedienung von Brombach Ost wird sich die Kilometerleistung jeweils um rund 25% erhöhen.

4.4.4 Erweitertes Abend- und Wochenendangebot

Wie schon in der Analyse beschrieben, besitzen alle Stadtbuslinien an Werktagen eine ähnliche Betriebszeit, jedoch bestehen im Detail Abweichungen. Ziel dieser Maßnahme ist für die städtischen Linien an allen Tagen die Betriebszeiten anzugleichen und damit das Abend- und Wochenendangebot auszuweiten. Für Fahrgäste besteht somit die Möglichkeit bis 24:00 Uhr über alle Linien im städtischen Gebiet ihr Ziel mit dem ÖPNV zu erreichen.

Die Linien 3, 8 und 16 weisen heute eine verkürzte Bedienung auf.

In der nachfolgenden Tabelle werden die Betriebszeiten der einzelnen Busse für einen Referenztag Montag bis Freitag, einen Samstag und einen Sonn- und Feiertag dargestellt. Rot umrandet ist das fehlende Fahrtenangebot auf den drei Linien

Linie	Montag - Freitag											Linie	Samstag											Linie	Sonntag																	
	1	2	3	6	7	8	15	16	7300	7301	7304		AST	SS	56	1	2	3	6	7	8	15	16		7300	7301	7304	AST	SS	56	1	2	3	6	7	8	15	16	7300	7301	7304	AST
00-01 Uhr	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	4	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	4	0	1	
01-02 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0				
02-03 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
03-04 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
04-05 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
05-06 Uhr	1	2	1	2	4	0	0	3	3	0	3	0	3	0	1	4	0	0	2	1	0	1	3	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2				
06-07 Uhr	1	4	2	5	8	2	3	4	9	7	4	0	4	4	5	1	0	2	4	3	2	0	4	2	2	0	0	4	3	0	0	0	0	0	0	4	3	0	0			
07-08 Uhr	1	2	4	9	2	2	4	6	4	3	0	4	7	0	1	2	4	4	2	1	4	2	1	2	0	2	4	0	0	2	2	0	0	0	0	2	4	0	0			
08-09 Uhr	2	3	3	8	1	3	4	3	1	4	0	4	4	0	1	2	4	4	2	2	4	3	1	1	0	2	4	0	0	2	2	0	0	0	0	2	2	0	0			
09-10 Uhr	2	2	2	4	8	2	0	4	5	1	4	0	4	4	0	1	2	4	4	2	0	4	2	0	1	0	2	4	0	0	2	2	0	0	0	2	2	0	0			
10-11 Uhr	0	2	4	8	2	0	4	4	1	2	0	4	4	0	2	2	4	4	2	0	4	4	0	2	0	2	4	0	0	2	2	0	0	0	2	2	0	0				
11-12 Uhr	1	1	2	4	8	2	2	4	5	2	2	0	4	4	0	1	2	4	4	2	2	4	3	1	2	0	2	4	0	0	2	2	0	0	0	2	2	0	0			
12-13 Uhr	2	3	4	4	8	2	0	5	8	3	2	0	4	4	0	1	2	4	4	2	2	4	3	0	1	0	2	4	0	0	2	2	0	0	0	2	2	0	0			
13-14 Uhr	2	3	2	4	8	2	3	4	8	3	4	0	4	4	0	1	2	4	4	2	2	4	3	0	1	0	2	4	0	0	2	2	0	0	0	2	2	0	0			
14-15 Uhr	0	1	2	4	8	2	3	4	4	3	4	0	4	4	0	2	2	3	3	2	0	3	4	0	1	0	2	4	0	0	2	2	0	0	0	2	2	0	0			
15-16 Uhr	2	0	4	4	8	2	1	4	3	2	4	0	4	4	0	1	0	2	4	2	2	0	3	0	1	0	2	4	0	0	2	2	0	0	0	2	2	0	0			
16-17 Uhr	0	4	2	5	8	2	1	4	5	3	4	0	4	5	0	2	0	2	2	0	2	3	0	1	0	2	4	0	0	2	2	0	0	0	2	2	0	0				
17-18 Uhr	2	2	2	3	8	2	0	4	3	3	2	0	5	6	0	1	2	2	2	0	2	2	0	1	0	2	4	0	0	2	2	0	0	0	2	2	0	0				
18-19 Uhr	0	3	3	4	8	2	1	4	4	1	2	0	4	5	0	0	0	2	2	0	2	2	0	2	0	2	4	0	0	2	2	0	0	0	2	2	0	0				
19-20 Uhr	1	0	0	3	5	1	1	3	5	0	2	0	4	4	0	0	0	2	2	0	2	2	0	2	0	2	2	0	0	2	2	0	0	0	2	2	0	0				
20-21 Uhr	0	1	0	3	2	0	0	2	2	1	2	3	4	4	0	0	0	2	2	0	2	2	1	0	3	2	4	0	0	2	2	0	0	1	1	0	8	2	2			
21-22 Uhr	0	0	0	2	1	0	0	2	2	0	2	4	2	4	0	0	0	2	2	0	2	1	0	0	4	3	4	0	0	2	2	0	0	1	0	6	3	2	2			
22-23 Uhr	0	0	0	1	2	0	0	1	2	1	2	6	2	4	0	0	0	1	1	0	0	1	0	6	2	4	0	0	2	2	0	0	0	1	0	6	2	2	2			
23-24 Uhr	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	1	6	2	2	0	0	0	2	2	0	0	0	0	6	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2	0	0			
gesamt	17	33	30	66	121	27	20	64	87	37	53	24	68	83	3	12	19	56	52	25	8	53	42	8	16	26	37	72	3	0	4	34	34	0	4	25	38	2	6	55	33	57

Tabelle 3: Betriebszeiten je Linie für die drei Tagarten

Vorgesehen ist der Aufbau eines 60-Minuten-Taktes in den derzeit nicht bedienten Stundengruppen. In der nachfolgenden Tabelle werden die Kilometerleistungen beschrieben, die für die Anpassung der Betriebszeiten je Linie und Tagart benötigt werden.

	Linie 3 (Buskm/Jahr)	Linie 8 (Buskm/Jahr)	Linie 16 (Buskm/Jahr)
MF	25.000	19.000	8.000
SA	8.000	4.000	3.000
SO	22.000	16.000	8.000
Summe	54.000	39.000	19.000

Tabelle 4: Kilometerleistung zum Schließen der Betriebszeiten je Linie und Tagart

Aufgrund des prozentual hohen Anteils an Linienweg außerhalb der Stadt Lörrach und des geringen Nutzens für die Stadt Lörrach wird die Angebotsausweitung der Linie 3 in der weiteren Betrachtung nicht weiter verfolgt. Möglich wäre eine Umsetzung bei einem Engagement der Gemeinde Inzlingen.

Insbesondere bei der Linie 8 wird derzeit an den Wochenenden das fehlende Angebot durch das AST übernommen. Somit muss auch hier keine Leistungsverdichtung vorgenommen werden.

Lediglich auf der Linie 16 ist das Angebot im Abend- und Wochenendverkehr auszubauen.

4.4.5 Zusammenfassung Liniennetzgestaltung

In der folgenden Tabelle werden die Leistungen zusammenfassend beschrieben, die bei Umsetzung aller Vorschläge anfallen:

Maßnahme	Kilometer/Jahr	Fahrzeug
Linie 7	+ 71.000	1 Bus
Linie 8	- 15.000	-
Ortsbus Hauingen – Brombach (-Haagen) bei einer Abrufungsquote von 50%	+ 9.000	-
Abend- und Wochenendangebot bei Linie 16	+ 19.000	-
Summe	+ 84.000	1 Bus

Tabelle 5: Gesamtergebnis der Maßnahmenleistungen

In der Summe werden vier Maßnahmen vorgeschlagen, die ein Gesamtvolumen von zusätzlichen Buskilometern pro Jahr von rund 84.000 km/a beinhalten. Lediglich für die Umsetzung der Linie 7neu wird ein zusätzliches Fahrzeug benötigt. Alle anderen Maßnahmen sind mit dem derzeitigen Fahrzeugbestand realisierbar.

Umgerechnet in Betriebskosten ist davon auszugehen, dass diese bei rund 250.000 bis 280.000 Euro pro Jahr liegen werden. Die Bandbreite ergibt sich aus dem Abrufungsgrad der Ortsbuslinie Hauingen – Brombach.

Mit nennenswerten zusätzlichen Erlösen, die die Betriebskosten decken könnten, ist zunächst nicht zu rechnen

5 Begleitende Maßnahmen

Im folgenden Kapitel werden begleitenden Maßnahmen beschrieben, die neben der Netz- und Fahrplangestaltung ebenso für einen guten und leistungsfähigen ÖPNV von Bedeutung sind. Hierbei handelt es sich um:

- Maßnahmen zur Busbeschleunigung
- Maßnahmen im Bereich der Fahrgastinformation
- Maßnahmen im Bereich Marketing

Bei all diesen Themen geht es um die folgenden Fragen:

- Wie kann der Bus zügig und pünktlich verkehren?
- Welche Aufgaben hat eine Haltestelle zu übernehmen?
- Welche Informationen werden vom Kunden erwartet beziehungsweise gefordert?
- Wie kann der Kunde im Allgemeinen und auch im Speziellen informiert werden?

Zu diesen Themen werden in den nachfolgenden Kapiteln Ideen und Konzepte erarbeitet, die sich im ÖPNV bewährt haben (Benchmark) und Möglichkeiten aufgezeigt, inwiefern und in welchem Umfang solche Ideen auch in Lörrach umgesetzt werden können.

5.1 Maßnahmen zur Busbeschleunigung

Bei den meisten Maßnahmen zur Busbeschleunigung handelt es sich um Maßnahmen im Straßenraum. Diese dienen in vielen Fällen zusätzlich der Erhöhung der Sicherheit. Jedoch existieren auch Maßnahmen zur Busbeschleunigung, die das Verhalten der Fahrgäste betrifft. Im folgenden Kapitel werden Maßnahmen zur Busbeschleunigung aufgeführt.

In Lörrach nutzen Bus und MIV denselben Straßenraum. Bei einem erhöhten Verkehrsaufkommen steht der ÖPNV-Fahrgast somit ebenso im Stau, wie der Pkw-Fahrer. Folgen sind Unpünktlichkeit, verpasste Anschlüsse und nicht mehr einzuhaltende Umläufe.

Vergleicht man jedoch den Platzbedarf je Verkehrsmittel im Straßenraum, so ist zu erkennen, dass ein Bus für die gleiche Anzahl an Personen einen Bruchteil der Verkehrsfläche gegenüber dem Pkw benötigt (siehe nachfolgende Abbildung).

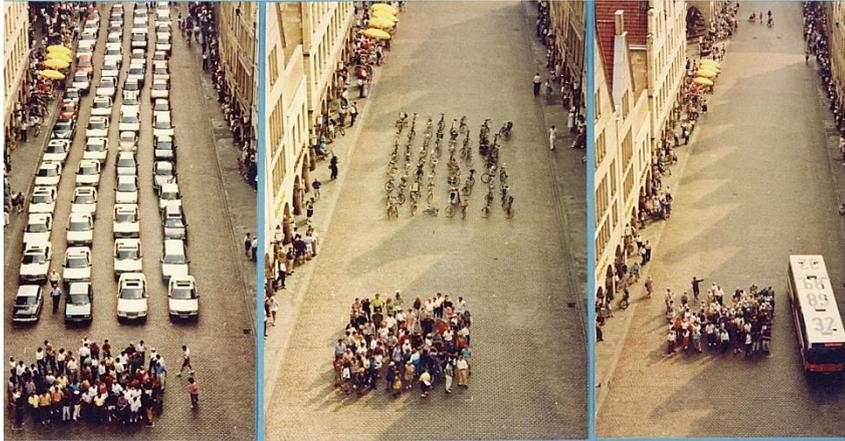


Abbildung 23: Vergleich des Platzbedarfs im Straßenraum von Pkw, Fahrrad und Bus (bei 70 Personen)

Wesentliche Maßnahmen um den Bus im Straßenraum zu beschleunigen sind unter anderem:

- Busspuren
- Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen
- Einrichten von Haltestellencaps und
- Busschleusen

5.1.1 Busspuren

Das Einrichten von Busspuren benötigt den entsprechenden Platz, der aufgrund der vorhandenen Straßenverhältnisse nicht immer gegeben ist. Zudem ist eine Busspur nur in Straßenräumen sinnvoll, in denen durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen mit ständigen Verspätungen und Problemen im ÖPNV gerechnet werden muss.

Für die Nutzung von Busspuren bestehen in Deutschland verschiedene Ausprägungsformen:

- Ausschließlich dem ÖPNV ganztägig zugeordnet
- Busspur nur zu Hauptverkehrszeiten (bei hohem Verkehrsaufkommen)
- Busspur mit Nutzungsrecht für Taxen
- Busspur mit Nutzungsrecht für Fahrradfahrer
- Busspur mit Nutzungsrecht für Taxen und Fahrradfahrer

Beispiele für Mehrfachnutzungen von Busspuren sind in der nachfolgenden Abbildung zu sehen.



Abbildung 24: Beispiele für Mehrfachnutzungen von Busspuren

In Lörrach existiert in der Basler Straße vor der Grenze eine Busspur mit Nutzungsrecht für Taxen und Fahrradfahrer. Bei Rückstau besteht somit für die Linie 6/16 die Möglichkeit schneller die Grenze passieren zu können (siehe nachfolgende Abbildung).



Abbildung 25: Busspur in der Basler Straße

In vielen anderen größeren Straßen, in denen die Buslinien verkehren, wäre zwar ein Anlegen einer Busspur möglich, jedoch sind hier die verschiedenen Nutzungsarten und die damit verbundenen Konflikte gegeneinander abzuwägen.

Für eine Analyse und Bewertung der Verkehrsbehinderungen im Busverkehr ist eine Auswertung der Verspätungsanfälligkeiten und -häufigkeiten vorzunehmen und zu lokalisieren.

5.1.2 Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen

Eine weitere Möglichkeit eine Busbeschleunigung durchzuführen sind verkehrslenkende Maßnahmen wie Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen. Hierzu ist nicht der Bau von speziellen Busspuren notwendig. Vielmehr besteht zwischen dem Bus und der Lichtsignalanlage eine technische Verbindung mittels lokaler Ortung oder GPS, die es dem Bus

erlaubt in die Schaltung der Lichtsignalanlage einzugreifen und eine Freigabe für die eigene Fahrtrichtung anzufordern. Der Vorgang erfolgt in etwa wie folgt:

- Anmeldung des Busses mehrere hundert Meter vor Erreichen einer Kreuzung per Funksignal
- Automatische Schaltung oder Verlängerung der Grünzeit für den Bus
- Abmeldung des Busses nach Überfahren der Kreuzung
- Prioritätenform:
 - **absolute Priorität** (Busverkehr erhält sofort Grünzeit)
 - **bedingte Priorität** (Grünzeit kann nach vorne oder nach hinten verlängert werden) für den Busverkehr

Für diese Form der Busbeschleunigung besteht in Lörrach eine Reihe von signalisierten Knotenpunkten, an denen eine Busbeschleunigung geprüft werden sollte.

Als Beispiel sei an dieser Stelle der Aicheleknoten genannt beziehungsweise die Ein- und Ausfahrt auf den ZOB (siehe nachfolgende Abbildung).



Abbildung 26: Mögliche Knotenpunkte für Busbeschleunigung in Lörrach Aicheleknoten und Ein- und Ausfahrt ZOB

Bei Busbeschleunigungsmaßnahmen durch LSA-Beeinflussung ist eine Analyse und Bewertung der Verkehrsbehinderungen im Busverkehr vorzunehmen. Zudem ist zu prüfen, inwiefern eine Beschleunigungsmaßnahme an einer LSA zu dem gewünschten positiven Effekt führen wird, oder weitergehende Maßnahmen nach sich zieht. So ist vorstellbar, dass eine LSA-Bevorrechtigung am Knotenpunkt B317 / Freiburger Straße / Tumringer Straße aufgrund der hohen Staugefahr in der Tumringer Straße nicht den gewünschten Effekt haben wird.

5.1.3 Einrichten von Haltestellenkaps

Als dritte Form der Busbeschleunigung über den Straßenraum kann das Einrichten von Haltestellenkaps genannt werden. Der Bus kann so die Haltestelle ohne Lenkbewegungen erreichen. Für den Fahrgast ein Vorteil, da er keinen Seitenbeschleunigungen ausgesetzt ist. Der Bus kommt im Straßenraum zu stehen. Nachfolgende Pkw können den

Bus dann nicht überholen, sondern müssen auf die Weiterfahrt des Busses warten. In der nachfolgenden Abbildung wird als Beispiel die Haltestelle Museum und Grabenstraße gezeigt.



Abbildung 27: Halte am Straßenrand Museum und Grabenstraße

Die Stadt Lörrach ist dabei die Haltestellen entsprechend auszubauen. Dabei ist zu prüfen, inwiefern ein Ausbau als Haltestellenkap, und damit ein Halten des Busses auf der Fahrbahn, mit dem übrigen Verkehr (MIV und auch Fahrradverkehr) vereinbar ist. Gleichzeitig sollte darauf geachtet werden, dass der Aus- beziehungsweise Umbau der Haltestellen barrierefrei erfolgt. Nach PBefG sind alle Haltestellen bis zum Jahr 2022 barrierefrei auszubauen¹.

Als gutes Beispiel wird auf die Haltestelle „Parkschwimmbad“ hingewiesen. Sie wurde von der Stadt nahe an das Schwimmbad gelegt, so dass nur noch ein kurzer Fußweg zum Ziel notwendig ist. In diesem Zuge hat man neben der Neueinrichtung als Haltestellenkap zudem den Straßenraum soweit verengt, dass ein Überholen eines Busses für Pkw nicht möglich ist; der Bus erhält somit eine Bevorrechtigung bzw. Priorisierung. Des Weiteren wurde im Zuge dieser Baumaßnahme die Bussteigkante für einen ebenerdigen Ein- und Ausstieg umgebaut.



Abbildung 28: Umgebaute Haltestelle Parkschwimmbad

¹ Siehe: Personenbeförderungsgesetz vom 29.August 2016 (PBefG): §8 Satz 3

5.1.4 Busschleusen und Busschranken

In einzelnen Fällen bestehen Möglichkeiten einen vorhandenen, umwegigen Linienweg zu beschleunigen, in dem der Bus über Streckenabschnitte geführt wird, die für den MIV gesperrt sind. Hierbei sind diese Streckenabschnitte durch entsprechende bauliche Maßnahmen zu sichern. Möglichkeiten sind hier z. B. absenkbare Straßenpoller oder auch Schranken.

Ähnlich wie bei der LSA-Beeinflussung kann auch in diesen Fällen der Bus die Durchfahrt durch ein vorheriges Freigabesignal via Bake oder GPS senden. In der folgenden Abbildung werden zwei Beispiele für eine solche Busbeschleunigung aufgezeigt.



Abbildung 29: Beispiel von Busbeschleunigung durch Busschleusen Baden-Baden und Bochum

Einsatzmöglichkeiten von Busschleusen in Lörrach werden im Bereich der Innenstadt gesehen, bei Führung der Buslinien durch die Fußgängerzone, z:B Turmstraße.

5.1.5 Verkauf von Fahrkarten

Eine weitere Form der Busbeschleunigung außerhalb des Straßenraumes ist das Einstellen des Fahrkartenverkaufs beim Busfahrer.

Der Fahrkartenverkauf in Lörrach findet derzeit über Fahrkartenautomaten an Haltestellen statt, die aber nur an stark frequentierten Haltestellen stehen, sowie an einzelnen Verkaufsstellen und beim Busfahrer.

Der Verkauf von Fahrkarten durch den Fahrer kann zu einem erheblichen Zeitbedarf führen, der auf die Fahrzeit Auswirkungen haben kann. Zudem kann es den Fahrer in Stresssituationen zusätzlich belasten.

Die derzeit vorhandenen Fahrkartenautomaten an Haltestellen beschränken sich auf insgesamt neun Haltestellen:

- Busbahnhof
- Senigallia Platz
- Weinbrennerstraße
- Kreiskrankenhaus
- Senser Platz
- Stetten-Grenze

- Hebelpark
- Grabenstraße
- Alter Markt

Diese Automaten entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen. So können an ihnen nicht alle Fahrkarten gekauft werden. Zudem können sie den derzeitigen Anforderungen durch die Lage im Dreieckland (drei Tarifsysteme, zwei Währungen) nicht gerecht werden. Grund hierfür ist das schon hohe Alter der Automaten. In der nachfolgenden Abbildung wird ein Fahrkartenautomat des RVL in Lörrach gezeigt.



Abbildung 30: Fahrkartenautomat des RVL in Lörrach

Voraussetzung für die Einstellung des Fahrkartenverkaufs beim Busfahrer ist die Möglichkeit zum Fahrkartenerwerb am Automaten. Es ist aber aus wirtschaftlicher Sicht nicht vorstellbar, dass jede Haltestelle einen Fahrkartenautomaten erhält. Aus diesem Grund sollte intensiv geprüft werden, inwiefern für den Stadtverkehr in Lörrach der Einbau von Fahrkartenautomaten in die Busse eine Alternative wäre.

Damit könnte der Verkauf von Fahrkarten beim Fahrer eingestellt werden. Gleichzeitig würden Angriffsflächen für Vandalismus stark reduziert werden. Es würde keine Restriktion beim Fahrkartensortiment bestehen. Ebenso ist die Zahlungsart sehr flexibel.

So könnte der Fahrkarteneinkauf während der Fahrt stattfinden. Verspätungen durch Fahrkartenverkäufe würden reduziert werden und damit die reale Reisezeit verkürzt werden

5.1.6 Zusammenfassung Busbeschleunigung

Busbeschleunigung ist nicht nur auf das Einrichten von Busspuren, deren Umsetzung aufgrund fehlender Platzkapazitäten häufig nicht möglich ist, beschränkt. Es gibt darüber hinaus eine Reihe von Maßnahmen, die in ihrer Wirkung und im Zusammenspiel untereinander zu einer Beschleunigung der Buslinien führen können.

Es gibt für die Stadt Lörrach keine einheitliche Patentlösung. Vielmehr sind entsprechend den Gegebenheiten die Möglichkeiten der Busbeschleunigung abzuwägen und deren Nutzen zu ermitteln. Neben dem Nutzen für den ÖPNV sind auf der anderen Seite auch die potenziellen Nachteile für die anderen Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen.

5.2 Maßnahmen der Fahrgastinformation

Aus der Nutzung des ÖPNV können sich für den Fahrgast spezifische Fragestellungen ergeben. Diese treten jedoch nicht gleichzeitig auf, sondern sind je nach Art der Frage einem speziellen Zeitpunkt zuzuordnen. Insgesamt werden drei Zeitpunkte definiert. Diese sind:

- Vor der Fahrt
- An der Haltestelle
- Während der Fahrt

Eine gute Kommunikationsstruktur während der gesamten Fahrt ist notwendig, An dieser Stelle sei auf das ITCS (Intermodal Transport Control System) hingewiesen, das diese Funktionen beinhaltet.

Die Kernfunktionalität des ITCS ist der zentrale Server, der Betriebsdaten sammelt, Fahrpläne vergleicht und eine Reaktion auf die bestehende Betriebssituation ermöglicht. Technisch ergeben sich folgende Thematiken:

- Kommunikation zwischen Fahrzeugen, Zentrale, Leitstelle
 - Sprachkommunikation
 - Datenkommunikation
- Standortverfolgung
 - Logische Ortung
 - Physikalische Ortung
 - Kombination (logische und physikalische Ortung)
- Bestimmung der Fahrplanlage
- Automatische Betriebsführung

Neben einer zentralen Lösung mit umfangreichen Funktionalitäten kann ebenso ein „ITCS light“ mit reduziertem Umfang oder auch dezentraler Lösung aufgebaut werden. Hierbei werden ausgewählte Funktionalitäten zur Verfügung gestellt.

In Lörrach ist eine solche Technik noch nicht vorhanden. Für Lörrach wäre der Aufbau eines ITCS light sicherlich ausreichend. Dabei ist es ebenso wichtig diese Lösung nicht als Insellösung aufzubauen, sondern zusammen mit den angrenzenden Gemeinden

und Städten beziehungsweise dem RVL ein schlüssiges, möglichst unternehmensübergreifendes Konzept zu erstellen.

Je nach Zeitpunkt und Ort der Fragen werden spezielle Informationsmethoden benötigt, die im Folgenden näher beleuchtet werden.

5.2.1 Vor der Fahrt

Über den RVL werden schon heute viele Dienste zur Verfügung gestellt, die es dem Fahrgast erlauben sich vor dem Start der Fahrt zu informieren. In analoger Form geschieht dies über das Fahrplanbuch.

Neben dem Fahrplanbuch werden eine Reihe von weiteren Informationen in Form von Prospektmaterial dem Kunden zur Verfügung gestellt. Dabei geht es sowohl um spezielle Informationen zum Verbund als auch um Informationen zum ÖPNV als Mobilitätsdienstleister (Verknüpfung ÖPNV mit einer Sehenswürdigkeit) (siehe auch Kapitel 5.3.3).

In digitaler Form kann über die Homepage die schnellste Verbindung von Haustür zu Haustür ermittelt werden. Die Ergebnisse werden tabellarisch und grafisch ausgegeben (siehe nachfolgende Abbildung). Dabei wird auf das Baden-Württemberg-weite EFA zurückgegriffen.

Auswahl	Drucken	Abfahrt	Heute	Ankunft	Heute	Fahrdauer	Umsteigen	Preis
1. Fahrt	<input checked="" type="checkbox"/>	13:14	13:38	00:24	1	2,40 €		
2. Fahrt	<input checked="" type="checkbox"/>	13:14	13:43	00:29	0	2,40 €		
3. Fahrt	<input checked="" type="checkbox"/>	13:23	13:53	00:30	1	2,40 €		
4. Fahrt	<input checked="" type="checkbox"/>	13:38	14:09	00:31	1	2,40 €		
5. Fahrt	<input checked="" type="checkbox"/>	13:38	14:13	00:35	0	2,40 €		

1. Fahrt		Montag, 21.11.2016, Abfahrt um 13:14 Uhr, Dauer 00:24		2,40 €
21.11.2016 13:14	ab	Lörrach, Bühelstraße 5		(ca. 3 Minuten)
21.11.2016 13:17	an	Brombach Bühl		
21.11.2016 13:17	ab	Brombach Bühl		SWEG-Stadtbuss 6
21.11.2016 13:28	an	Lörrach Busbahnhof		Lörrach-Stetten Grenze
21.11.2016 13:28	ab	Lörrach Busbahnhof		(ca. 3 Minuten)
21.11.2016 13:31	an	Lörrach Hauptbahnhof		
21.11.2016 13:31	ab	Lörrach Hauptbahnhof		S-Bahn S6
21.11.2016 13:33	an	Lörrach-Stetten Bahnhof		Basel-Badscher Bahnhof
Linie 59 - VELOS: Selbstverleht eingeschränkt				
21.11.2016 13:33	ab	Lörrach-Stetten Bahnhof		(ca. 5 Minuten)
21.11.2016 13:38	an	Lörrach, Wilhelmweg		

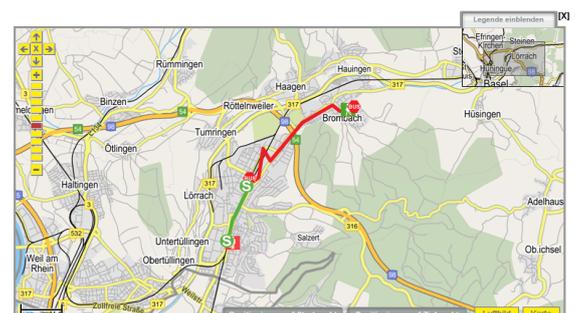


Abbildung 31: Fahrgastinformation in der Wegekette

5.2.2 An der Haltestelle

An den Haltestellen erfolgt die Information in den meisten Fällen über angebrachte Informationstafeln, in denen der Fahrplan der dort verkehrenden Linie hängt. Daneben sollten weitere Informationen vorhanden sein wie Tarifstruktur und Umgebungsplan. Der

Umgebungsplan ist insbesondere an den Endhaltestellen für den Fahrgast wichtig, wenn er seinen Weg zum Ziel nicht genau kennt.

An den S-Bahnstationen in Lörrach sind zudem digitale Anzeigen angebracht, die die fahrplanmäßigen Abfahrtszeiten der S-Bahnzüge anzeigen. Auch an stark frequentierten Bushaltestellen in der Stadt Lörrach sollte DFI (Dynamische Fahrgastinformation) angebracht werden, Diese sollte die Abfahrtszeiten mehrerer Buslinien gleichzeitig darstellen können. Hierüber können auch besondere Informationen wie Behinderungen oder Umwegfahrten an den Kunden weitergegeben werden. In der nachfolgenden Abbildung wird ein DFI, wie es an den S-Bahnstationen in Lörrach angebracht ist, und wie es an Bushaltestellen zum Einsatz kommen könnte, dargestellt.



Abbildung 32: Digitale Fahrgastinformation an S-Bahnstationen (Bestand) und an Bushaltestellen (Möglichkeit)

Insbesondere an den Haltestellen mit vielen Einsteigern und Umsteigern sollten die digitalen Informationsanzeiger installiert werden.

Alle Haltestellen in Lörrach sollten bezüglich ihrer Bedeutung und des damit verbundenen Ausbaustandards klassifiziert werden. Eine solche Klassifizierung erlaubt es der Stadt langfristig einen Ausbauplan zu erstellen und umzusetzen. Im Folgenden wird ein möglicher Ablaufplan beschrieben:

- Ansprache der (potenziellen) Fahrgäste
 - Wen will ich erreichen?
 - Wie will ich ihn erreichen?
- Haltestellenausstattung
 - Festlegung der Haltestellenpriorität / Haltestellenbedeutung
 - Festlegung der Haltestelleninfrastruktur
 - Berücksichtigung der Barrierefreiheit
- Definition und Festlegung der technischen Infrastruktur
 - Welche technischen Anforderungen bestehen seitens der lokalen Infrastruktur?
 - Welche technischen Anforderungen bestehen seitens des ÖPNV
 - Welche Verknüpfungen zu weiteren Themen sind zu berücksichtigen?

Das Ergebnis kann Teil des Nahverkehrsplans sein. In der nachfolgenden Tabelle sind potenzielle Vorgehensweisen für die Klassifizierung von Haltestellen für den Nahverkehrsplan aufgeführt.

Kategorie	Beschreibung	Nachfrage und Bedienung	Ausstattung					
			Kategorie					
			1	2	3	4	5	6
1	Umsteigepunkt mit hohem Fahrgastaufkommen, hoher Qualitätsanspruch, Aufenthaltsqualität wichtig, Zuwegung, Information	Hohe Nachfrage und hohe Umsteigerzahl, insbesondere ZOB						
2	Hohes Fahrgastaufkommen, auch Umsteigefunktion, hoher Qualitätsanspruch, Aufenthaltsqualität wichtig, Zuwegung, Information	Hohe Nachfrage und geringe Umsteigerzahl	x	x	x	x	x	x
3	Mittleres Fahrgastaufkommen, auch Umsteigefunktion, hoher Qualitätsanspruch, Zuwegung, Information	Mittlere Nachfrage bei regelmäßiger Bedienung	x	x	x	x	x	x
4	Mittleres Fahrgastaufkommen, ohne Umsteigefunktion, hoher Qualitätsanspruch, Zuwegung, Information	Mittlere Nachfrage bei regelmäßiger Bedienung	x	x	x	x	-	-
5	Mittleres Fahrgastaufkommen, keine oder wenige Umsteiger, ggf. besondere Ausstattung für sehr hohes Fahrgastaufkommen in einzelnen Fahrten, Sicherheitsfragen	Mittlere Nachfrage bei unregelmäßiger Bedienung	x	x	x	x	-	-
6	Niedrigeres Fahrgastaufkommen, keine oder wenige Umsteiger, ggf. besondere Ausstattung für hohes Fahrgastaufkommen in einzelnen Fahrten, Sicherheitsfragen	Mäßige bis schwach nachgefragte Haltestellen	x	x	x	x	(x)	(x)

Tabelle 6: Beispiel: Klassifizierung von Haltestellen Einteilung und Ausbaustandard

5.2.3 Während der Fahrt

Im Fahrzeug selbst ist für den Fahrgast insbesondere die Frage von Bedeutung: Wo befinde ich mich und wann muss ich aussteigen? Um dies zu gewährleisten ist es wichtig, dass in den Fahrzeugen über Monitore und Lautsprecher die nächste Haltestelle angesagt wird. Sofern Umsteigemöglichkeiten bestehen, sollten diese ebenso genannt werden. Schon seit längerem werden in Fahrzeugen verschiedener Verkehrsunternehmen Monitore installiert, auch in Bussen der SWEG, über die mit Bild und Ton im „Zwei-Sinne-Prinzip“ die Anzeige beziehungsweise Ansage erfolgt (siehe nachfolgende Abbildung).

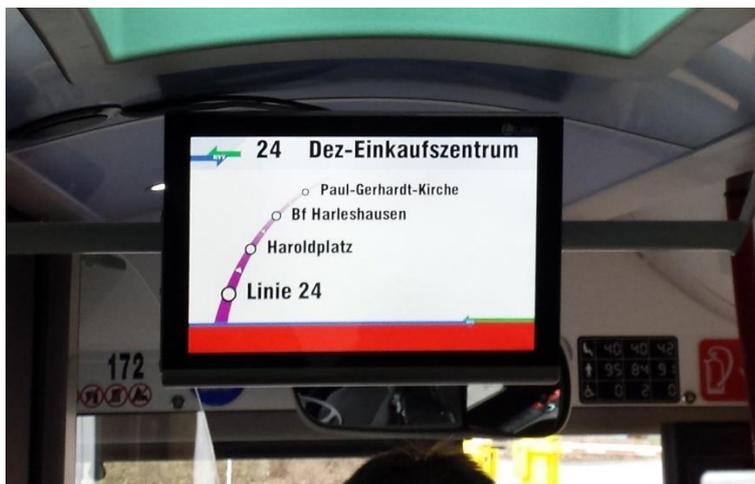


Abbildung 33: Beispiel: TFT-Anzeige im Bus des NVV

5.2.4 Zusammenfassung Fahrgastinformation

Für die gesamte Fahrtkette werden Apps für mobile Geräte immer wichtiger. Diese stellen dem Fahrgast stations- und situationsunabhängig Informationen zum gewählten

Weg, zur Verkehrsmittelnutzung, zur Reisezeit und zu potenziellen Behinderungen zur Verfügung. Eine solche App existiert für den RVL im Moment noch nicht.

Derzeit können die Kunden über das Internet oder das Kundencenter konkrete Informationen zu ihren Anliegen erhalten. Diese sind kontinuierlich auf notwendige Aktualisierungen zu überprüfen. Neue Möglichkeiten zur Information, aber auch neue Techniken zur Übermittlung der Informationen, stehen zur Verfügung und sind bezüglich eines potenziellen Einsatzes zu prüfen.

Der Kunde des ÖPNV erwartet eine Rundum-Betreuung. Dies bedeutet, dass eine in sich geschlossene Informations- und Betreuungskette aufzubauen ist. Der ÖPNV übernimmt damit die Rolle eines Mobilitätsberaters und nicht nur die eines Mobilitätsdienstleisters.

5.3 Marketing im ÖPNV

Marketing im und für den ÖPNV fängt schon bei der Liniennetzplanung an und endet bei der Kommunikation mit dem Kunden. In diesem Kapitel werden neben den schon beschriebenen Möglichkeiten weitere Aspekte angesprochen und vertieft, die im Zuge eines Marketings für den ÖPNV von Bedeutung sind.

Dabei stellt sich immer die Frage: Wie viel Marketing verträgt der Fahrgast? In der nachfolgenden Abbildung werden beispielhaft Außenwerbungen an Bussen gezeigt, die nicht im Sinne des Kunden sind. So kann die Werbung den Fahrgast, wie im Beispiel 1 gezeigt, ungewollt verspotten. Im zweiten Beispiel steht die Werbung vor dem Kunden. Der Bus wird zum rollenden Werbefahrzeug.



Abbildung 34: Schlechte Beispiele: Werbung auf Bussen

In den nachfolgenden Kapiteln werden Formen des Marketings beschrieben, die mit dem Grundgedanken des ÖPNV – also der Beförderung von Personen von A nach B – zielführend und vereinbar sind.

5.3.1 Gestaltung der Haltestelle.

Die Haltestelle ist der „Eingangsbereich“ in den ÖPNV. Hier trifft der Kunde bei einer Fahrt das erste Mal auf den ÖPNV. Somit sollte die Haltestelle als solches auch einen Wiedererkennungswert haben. Hierzu gehören unter anderem:

- Immer wiederkehrendes Farbschema
- Gleiche bauliche Gestaltung
- Symbol für Haltestelle und gut lesbarer Haltestellenname

Daneben sollte sie sicher und leicht erreichbar sein. Aber auch die Ausstattung der Haltestelle sollte klar strukturiert sein. Zum einen dient diese der Informationsbeschaffung zum anderen ist es ein Ausdruck der Wertschätzung gegenüber dem Kunden. Haltestellen sollten folgende Ausstattungsmerkmale aufweisen:

- Hell und einsehbar für die subjektive Sicherheit
- Fahrplan mit allen abfahrenden Linien
- Umgebungs- / Stadtplan
- Sitzmöglichkeit für Fahrgäste
- Gut einsehbar für den Busfahrer, um zu erkennen, ob sich an der Haltestelle ein Fahrgast befindet
- Leit- und Orientierungssystem für Sehbehinderte
- Barrierefreiheit für Mobilitätseingeschränkte
 - Leit- und Orientierungssystem für Sehbehinderte
 - 2-Sinne-Prinzip Gestaltung

Schon derzeit besteht in Lörrach eine Reihe von Haltestellen, die diesen Anforderungen entspricht. Zudem existieren einzelne Haltestellen, die individuell gestaltet wurden. Gründe hierfür können die räumliche Lage der Haltestelle an exponierten Gebäuden oder der Lage im Straßenraum sein.



Abbildung 35: Haltestellen in Lörrach ZOB und Senigalliplatz (mit City-Light-Werbung)

Zwei intensiv genutzte Haltestellen, an denen die typische Gestaltung aufgrund der städtebaulichen Gegebenheiten nicht passt, sind die Haltestellen Sensor Platz und Grabenstraße (siehe nachfolgende Abbildung).



Abbildung 36: Haltestellen in Lörrach Senser Platz und Grabenstraße

Wichtig für die Stadt Lörrach ist es ein Kataster der Haltestellen aufzubauen, in dem die Lage und die Ausstattung der Haltestellen beschrieben ist, um notwendige und potenzielle Ausbaumaßnahmen zu bestimmen. Dies kann im Zuge der, in Kapitel 5.2.2 beschriebenen, Klassifizierung der Haltestellen im Nahverkehrsplan geschehen.

5.3.2 Gestaltung der Fahrzeuge

Die Gestaltung und der Wiedererkennungswert der Fahrzeuge sind weitere wichtige Bestandteile eines attraktiven ÖPNV. Die eingesetzte Fahrzeugflotte sollte im Wesentlichen eine einheitliche Gestaltung haben. Dies bedeutet eine in etwa gleiche Gestaltung der Außendarstellung und des Innenraumes.

Für die Außengestaltung ist es wichtig, dass neben der Zielanzeige im Front- und Seitenbereich ebenso auch die Logos des Verkehrsunternehmens beziehungsweise des Verbundes zu sehen sind. Auch sollten die Busse in der Außenfarbe und grafischen Gestaltung einheitlich sein. Dies ist in einigen Verkehrsverbänden schon geregelt und wird angewandt.

Wenn die Außenseite der Busse als Werbefläche genutzt wird, sollte diese die Fensterflächen nicht mit einbeziehen. Dem Kunden sollte weiterhin ein gutes und freies Herausschauen und damit eine Orientierung ermöglicht werden. Dadurch wird auch die subjektive Sicherheit im Bus erhöht: „Man kann sehen, was im Bus passiert“.

In der nachfolgenden Abbildung werden zwei Busse gezeigt, die in Lörrach eingesetzt werden und in ihrer Außengestaltung einen Wiedererkennungswert haben.



Abbildung 37: Außengestaltung der Busse in Lörrach

Der Innenbereich sollte für die Information des Fahrgastes genutzt werden. Hier können z.B. in Form von SwingCards Hinweise auf Veranstaltungen oder Ähnliches angebracht werden (siehe nachfolgende Abbildung als gutes Beispiel).



Abbildung 38: Beispiel: SwingCard in Schweinfurt

5.3.3 Prospekte und weiterführende Informationen

Die Bereitstellung von weiterführenden Informationen für den Fahrgast in Form von Prospektmaterial beziehungsweise Broschüren oder Downloads sind wichtige Bausteine für den ÖPNV. Hierdurch erfährt der Fahrgast Neuerungen und Änderungen.

Die Streuung der Information kann Allgemein sein, das heißt die Zielkunden sind unspezifisch und die Information ist an alle Personen gerichtet. Sie kann aber auch spezifisch auf eine Kundengruppe ausgerichtet sein wie z.B. Jugendliche, Senioren, Jahreskarteninhaber oder aber Bürger einer Stadt / eines Stadtteils.

Bei dieser Form des Marketings ist es wichtig, dass sie einem schlüssigen Konzept und einer klaren und einheitlichen Gestaltung folgt. Derzeit wird dieses Marketing durch den RVL koordiniert. Hierdurch wird sichergestellt, dass Inhalt und der Verbreitungsweg klar strukturiert sind. Neben dem RVL können hier insbesondere die Stadtwerke Lörrach eine maßgebende Rolle übernehmen, da sie die speziellen lokalen Kenntnisse hat und ein auf den Kunden oder potenziellen Kunden zugeschnittenes Marketingkonzept erstellen kann.

Von Marketingkampagnen für den ÖPNV ohne Beteiligung des RVL wird abgeraten. Der potenzielle Fahrgast und der schon vorhandene Fahrgast würde verunsichert werden.

Der Einsatz von City-Light-Postern an Haltestellen und die Innenraumwerbung im Fahrzeug wurden bereits in den vorherigen Kapiteln angesprochen. Weitere, zum Teil bereits genutzte, Informationsmöglichkeiten sind:

1. Allgemeine Fahrgastinformation wie:
 - Kundenzeitschrift,

- Pocketfahrpläne
- Broschüren zu ausgewählten Themen

In der nachfolgenden Abbildung werden zwei Beispiele des RVL gezeigt



Abbildung 39: Allgemeine Fahrgastinformation

Kundenzeitschrift

Information zu Tarifen

2. Spezielle Kundenansprache wie:

- Erlebnisticket
- Schnuppertickets
- Fahrradmitnahme
- Beschreibung spezieller Tickets beziehungsweise Ticketkombinationen
 - Konuskarte (ÖPNV für die Touristen)
 - Trieregio (nutzbar im gesamten Dreiecksland)
 - fanta5 (Kooperation der fünf südlichen Verbünde RVL, TGO, VSB, wtv und RVF)
- Information für spezielle Kundengruppen

Beispielhaft wird an dieser Stelle auf schon vorhandene Informationsbroschüren des RVL zur Konuskarte und RegioCard ABO 66 hingewiesen. In den beiden nachfolgenden Abbildungen sind diese abgebildet.

Kombiticket anzubieten. Für die RegioMesse in Haagen gibt es das Kombiticket bereits schon.

5.3.4 Zusammenfassung Marketing

Im Bereich der Fahrgastinformation und der Bereitstellung von Informationsunterlagen ist der RVL für den ÖPNV im Raum Lörrach verantwortlich und maßgebend zuständig. Die zentrale Zuständigkeit und Steuerung durch den RVL führt auch zu einer stringenten und verständlichen Bereitstellung von Daten und Informationen für den Kunden beziehungsweise potenziellen Kunden.

Derzeit wird bereits eine Reihe an Informationen in Form von Broschüren oder über das Internet zur Verfügung gestellt. Dabei handelt sich hauptsächlich um allgemeine Fahrgastinformationen beziehungsweise Informationen zu speziellen Themen oder für spezielle Fahrgastgruppen.

Sofern die Stadt Lörrach im Zusammenhang mit ÖPNV-Maßnahmen Informationen zusammenstellen und veröffentlichen möchte, sollte dies unter Beteiligung des RVL erfolgen. Damit kann das Erscheinungsbild einheitlich gehalten werden und eine höhere Akzeptanz beim Fahrgast erreicht werden. Zudem können die Themen der Stadt Lörrach auf Übertragbarkeit beziehungsweise Nutzen für den übrigen Raum des RVL hin überprüft werden.