

Schlußbetrachtung

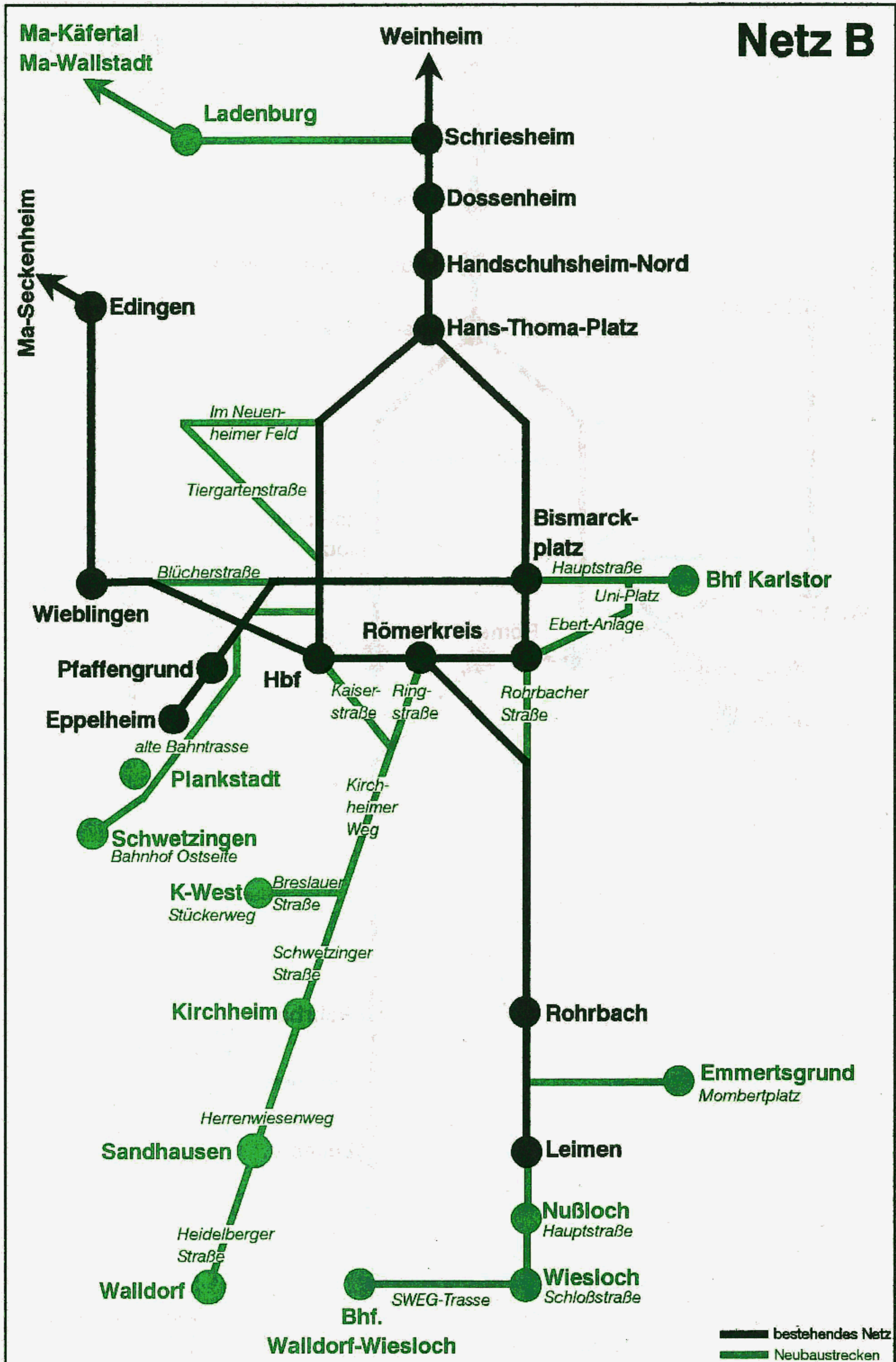
Zum Abschluß der Untersuchung sollen mehrere ÖPNV-Schienennetze vorgestellt werden, die die Autoren im Raum Heidelberg für denkbar erachten. Diese Netze stellen keine aufeinanderfolgenden Schritte eines einzigen Konzepts dar, sondern sie resultieren als jeweils eigenständige Entwürfe aus drei verschiedenen Strategiealternativen:

- Langfristiges Erhalten des Marktanteils des ÖPNV, d. h. ohne nennenswerte Veränderungen des Modal Split (zielbezogene Verteilung der Verkehrsarten) zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel ("Verteidigungsstrategie"),
- Politische Lenkung des Modal Split, d. h. die Verlagerungsrate ist nicht nur von den ÖPNV-Ausbaumaßnahmen, sondern auch von begleitenden Maßnahmen (z. B. Restriktionen) abhängig ("Lenkungsstrategie"),
- Langfristige Erhöhung des ÖPNV-Marktanteils durch offensives Vorgehen; z. B. Erhöhung des Modal Split auf ca. 50 % innerhalb der nächsten 10 Jahre ("Offensivstrategie").

Dies bedeutet im einzelnen:

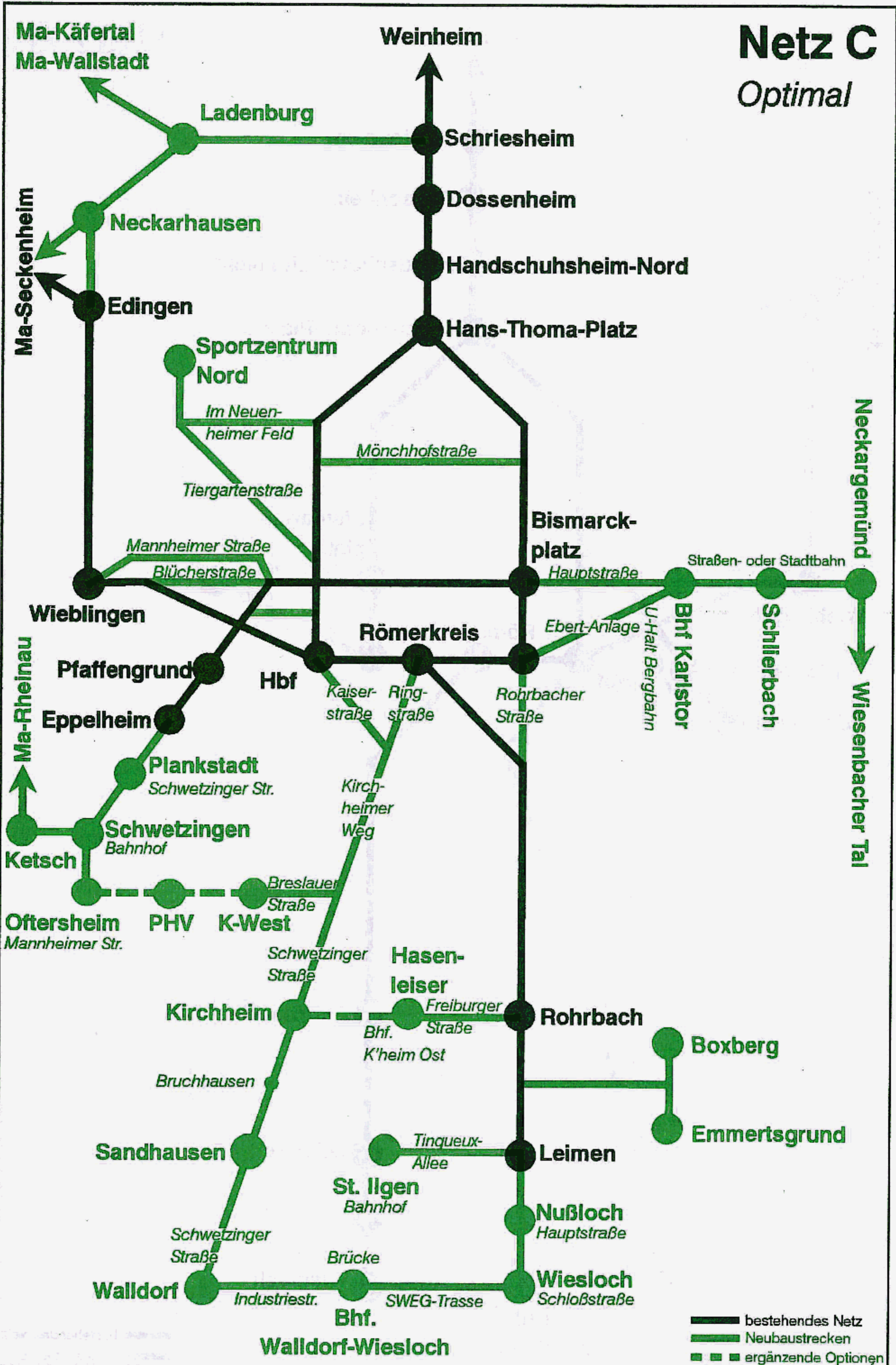
- Bei der *Verteidigungsstrategie* wird der heutige Modal Split als gegeben vorausgesetzt. Der Ausbau des Schienennetzes soll es ermöglichen, den Marktanteil des ÖPNV bei weiterhin zunehmendem Verkehrsvolumen zu erhalten. Dazu ist es notwendig, daß mindestens die hochbelasteten Relationen zwischen dem Umland und dem Stadtzentrum, die sogenannten Radialbeziehungen, als Schienenverkehrsstrecken gestaltet werden. Die weniger belasteten Verbindungen zwischen diesen Achsen (sog. Tangentialverbindungen) verbleiben als Buslinien. Aus diesen Überlegungen resultiert **Netz A**, das "**Minimal-Netz**".
- Bei der *Lenkungsstrategie* wird für die heutigen Verkehrsteilnehmer von einem unveränderlichen Modal Split ausgegangen. Durch forcierte Ausbaumaßnahmen, die über gewisse Mindestschritte hinausgehen, sich dabei aber im Rahmen einer als im wesentlichen als unveränderlich vorgegebenen politischen "Realität" bewegen, soll erreicht werden, daß der Anteil des öffentlichen Verkehrs bei dem zunehmenden Verkehrsvolumen schneller wächst als der Anteil des MIV. Auf diese Weise werden auf lange Sicht Modal Split - Verbesserungen erreicht; aus diesem Ansatz entsteht **Netz B**. In ihm sind neben den Radialverbindungen auch einige wichtige Querverbindungen als Straßenbahnstrecken ausgeführt.
- Bei der *Offensivstrategie* wird der heutige Modal Split lediglich als momentan vorhandener Ausgangspunkt angesehen. Durch großzügigen Ausbau des Schienennetzes und damit einer nachhaltigen Steigerung der Attraktivität des ÖPNV wird ein verstärkter Umstieg und damit größere Verkehrsverlagerungen erzielt. Durch Bedienung auch wichtiger Tangentialverbindungen sowie von Ergänzungsstrecken werden fahrgastabschreckende Umsteigevorgänge minimiert; mit der Straßenbahn als wichtigstes ÖV-Verkehrsmittel wird der "Schienenbonus" (d. h. ein Schienenverkehrsmittel wird vom - potentiellen - Fahrgast besser angenommen als ein Bus) konsequent ausgenutzt. Diese Vorgaben führen zum **Netz C**, dem "**Optimal-Netz**".

Auch wenn diese drei Netze unterschiedliche Modelle verkörpern, so sei doch nicht verschwiegen, daß nur durch nachhaltig forcierten Ausbau des ÖPNV - und das bedeutet vor allem anderen die Erweiterung des Straßenbahnnetzes - der Verkehr in unserer Region sich in die gewünschte Richtung entwickeln wird. So sind trotz teilweise schwieriger Randbedingungen immer nach Möglichkeit *optimale* Lösungen im Sinne der Offensivstrategie anzustreben.



Netz C

Optimal



- bestehendes Netz
- Neubaustrecken
- ergänzende Optionen